



## ЎЗБЕКИСТОН RESPUBLIKASI TRANSPORT VAZIRINING БУЙРУҒИ

### Ўзбекистон Республикасининг “Парвозларнинг радиотехник таъминоти ва авиацион электроалоқа” авиация қондаларига ўзгартириш ва қўшимчалар киритиш ҳақида

Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2019 йил 1 февралдаги ПФ-5647-сон “Транспорт соҳасида давлат бошқаруви тизимини тубдан такомиллаштириш чора-тадбирлари тўғрисида”ги Фармонига мувофиқ ҳамда Фуқаро авиацияси халқаро ташкилотининг стандартларини жорий этиш мақсадида **буюраман**:

1. Ўзбекистон Республикаси Парвозлар хавфсизлигини назорат қилиш давлат инспекцияси бошлиғининг 2002 йил 21 ноябрдаги 141-сон буйруғи билан тасдиқланган Ўзбекистон Республикасининг “Парвозларнинг радиотехник таъминоти ва авиацион электроалоқа” авиация қондаларига иловага мувофиқ ўзгартириш ва қўшимчалар киритилсин.

2. Мазкур буйруқнинг ижросини назорат қилиш “Ўзавиация” агентлиги директори в.б. Т.Э. Ульжаев зиммасига юклансин.

Вазир

Тошкент ш.,  
2020 йил 15 06,  
12 -сон



Э. Ганиев

**Ўзбекистон Республикасининг “Парвозларнинг радиотехник таъминоти  
ва авиацион электроалоқа” авиация қоидаларига киритилаётган  
ўзгартириш ва қўшимчалар**

1. VII бўлимни рус тилидаги 91<sup>1</sup>-банд билан қуйидаги тахрирда қўшилсин:  
«91<sup>1</sup>. Локальная контрольно-корректирующая станция (далее – ЛККС (GBAS)) должна обеспечивать работу по сигналам глобальных навигационных спутниковых систем (ГЛОНАСС, GPS). Тактико-технические характеристики ЛККС (GBAS) должны удовлетворять требованиям, изложенным в Приложении № 17 к настоящим правилам.».
2. Рус тилидаги 120-банддаги «Госавианадзор» сўзлари «Агентство гражданской авиации при Министерстве транспорта Республики Узбекистан (далее - Агентство «Узавиация»)» сўзлари билан алмаштирилсин.
3. Рус тилидаги 122 ва 133-бандларидаги «Госавианадзор» сўзлари «Агентство «Узавиация»)» сўзлари билан алмаштирилсин.
4. Рус тилидаги 122-банддаги «Госавианадзора» сўзлари «Агентства «Узавиация»)» сўзлари билан алмаштирилсин.
5. Рус тилидаги 17-илова қуйидаги тахрирда қўшилсин:

«Приложение № 17  
к Авиационным правилам  
«Радиотехническое обеспечение  
полетов и авиационная электросвязь»

**Тактико-технические характеристики ЛККС (GBAS)**

1. Ошибка геодезической привязки опорной точки ЛККС (GBAS) должна быть не более 0,25 м по вертикали и 1 м по горизонтали. Под опорной точкой понимается точка с координатами фазового центра антенн опорных приемников ЛККС (GBAS).
2. Точность геодезической привязки фазовых центров антенн опорных приемников должна быть не хуже 8 см относительно опорной точки ЛККС (GBAS).
3. Номинальный угол наклона глассады должен быть не менее 2°40', как правило, устанавливаться равным 3° и не превышать 3,5° на ВПП (направлениях) точного захода на посадку I категории.
4. Номинальная линия курса ЛККС (GBAS) должна совпадать с продолжением оси ВПП.
5. На конечном этапе захода на посадку должна быть установлена контрольная точка на удалении ДПРМ от порога ВПП, но не ниже 300 м над ним. Предполагается, что для обеспечения указанной контрольной точки может использоваться как ЛККС (GBAS), так и маркерные радиомаяки или соответствующим образом расположенное ДМЕ.
6. Высота опорной точки над порогом/смещенным порогом ВПП должна быть (15 + 3/-0) м.

7. Критическая зона ЛККС (GBAS) должна представлять собой окружность с центром в месте расположения антенны спутникового приемника и радиусом, соответствующим конкретному типу оборудования, но не менее 50 м.

8. При обеспечении захода на посадку зона действия ЛККС (GBAS) должна составлять не менее:

а) в боковом направлении – зоны, начинающейся у порога ВПП (в опорной точке) с начальной шириной 140 м в каждую сторону от оси ВПП, расширяющейся под углом  $\pm 35^\circ$  с каждой стороны траектории конечного этапа захода на посадку до 28 км и под углом  $\pm 10^\circ$  до 37 км;

б) в вертикальном направлении – пространства в пределах боковой зоны, ограниченного сверху углом в  $7^\circ$  или  $1,75 \theta$  с началом в точке пересечения глиссады с горизонтальной плоскостью, проходящей через порог ВПП, и снизу углом  $0,45 \theta$  относительно горизонта или меньшим углом, вплоть до  $0,30 \theta$ , который требуется для гарантированного входа в глиссаду, а также в пределах от 30 м до 3000 м относительно порога ВПП.

9. Точность определения координат с вероятностью 0,95 должны быть не хуже:

а) 16 м в горизонтальной плоскости;

б) 6 м в вертикальной плоскости.

10. Отклонение частоты несущей от присвоенной частоты передачи данных ЛККС (GBAS) должно составлять не более  $\pm 0,0002 \%$ .

11. Напряженность поля в пределах зоны действия должна быть не менее 215 мкВ/м и не более 0,350 В/м.

12. Среднеквадратические величины порога сигнализации для дифференциальной поправки псевдодальности ЛККС (GBAS) должны быть не более 0,4 м для GPS и 0,8 м для ГЛОНАСС.

13. Частота передачи дифференциальных данных ЛККС (GBAS) должна быть 2 Гц.

14. ЛККС (GBAS) должна за время не более 3 с обеспечивать аварийную сигнализацию при:

а) потере целостности, непрерывности или готовности;

б) погрешности определения координат 40 м по горизонтали и 10 м по вертикали.».

6. В «СОКРАЩЕНИЯ СЛОВ.» слова «Госавианадзор Государственная инспекция Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов» исключить.