

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №47

2018 წლის 23 თებერვალი

ქ. თბილისი

სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის დამტკიცების შესახებ საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილის და მე-13 მუხლის მე-4 ნაწილის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესი“.

მუხლი 2

1. ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე, გარდა, ამ ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის“ მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტისა, მე-4 მუხლისა, მე-5 მუხლის მე-7 პუნქტისა და მე-8 მუხლისა.

2. ამ ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის“ მე-3 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი, მე-4 მუხლი და მე-5 მუხლის მე-7 პუნქტი ამოქმედდეს 2019 წლის 1 იანვრიდან.

3. ამ ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესის“ მე-8 მუხლი ამოქმედდეს 2018 წლის 1 ივნისიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალაღონია

სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესი

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

1. ეს წესი ვრცელდება სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოზე, (შემდგომ – საწარმო), რომელიც ახორციელებს სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფას.

2. საწარმო უზრუნველყოფს სააერნაოსნო მომსახურებასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ოპერირების ქმედუნარიანობას, საიმედოობას, უწყვეტობასა და მთლიანობას.

3. საწარმო უფლებამოსილია გამოიყენოს სააერნაოსნო მომსახურების უზრუნველსაყოფად მხოლოდ ის ტექნიკური საშუალება/სისტემა, რომელიც აღიარებულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ (შემდგომ – სააგენტო).

4. ამ წესით დადგენილ მოთხოვნათა შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება და შემოკლებები

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს და შემოკლებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალება – საშუალება, რომლითაც საჰაერო ხომალდებს, სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალებებს და სხვა ობიექტებს, მონაცემთა გადაცემის ხაზით, სამაუწყებლო რეჟიმში შეუძლიათ ავტომატურად გადასცენ ან/და მიიღონ ისეთი მონაცემები, როგორცაა საიდენტიფიკაციო ნომერი, ადგილმდებარეობა და, საჭიროების შემთხვევაში, სხვა დამატებითი მონაცემები;



ბ) მანძილსაზომი მოწყობილობა/N – მოწყობილობა, რომელიც ემსახურება მარშრუტის ან ტერმინალის არეალის სანავიგაციო ოპერატიულ მოთხოვნებს, სადაც ასო „N“ ნიშნავს ვიწრო სპექტრის მახასიათებლებს;

გ) მანძილსაზომი მოწყობილობა/P – მანძილსაზომი მოწყობილობა, რომელიც წარმოადგენს მიკროტალღური დაფრენის სისტემის ელემენტს, სადაც ასო „P“ ნიშნავს ზუსტი მანძილის გაზომვას. სპექტრული მახასიათებლები იგივე აქვს რაც მანძილსაზომ მოწყობილობა/N-ს;

დ) მეორადი რადიოლოკატორი – რადიოლოკატორი, რომელიც არა მხოლოდ აფიქსირებს საჰაერო ხომალდის პოზიციას, არამედ დამატებით ითხოვს საჰაერო ხომალდისგან სიმაღლესა და მოსახმობს;

ე) მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა – აუგმენტაციის სისტემა, რომლის მომხმარებელი აუგმენტირებულ ინფორმაციას იღებს პირდაპირ მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემის გადამცემიდან;

ვ) მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა „E“ – აუგმენტაციის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ჰორიზონტალურად პოლარიზებული მონაცემების მაუწყებლობას;

ზ) მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა „H“ – აუგმენტაციის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ველიფსურად პოლარიზებული მონაცემების მაუწყებლობას;

თ) მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა (DDM) – მაქსიმალური და მინიმალური ამპლიტუდის მქონე სიგნალების მოდულაციის სიღრმეების პროცენტების სხვაობა;

ი) მულტილატერალური დაკვირვების საშუალება – საშუალებათა ჯგუფი კონფიგურირებული ისე, რომ მიიღოს მეორადი რადიოლოკატორის მოპასუხეების სიგნალი (პასუხები ან სკვიტერები), სადაც ახორციელებს პირველად დროების მიღებებს შორის ტექნიკის გამოყენებას (TDOA).

კ) ოპერატიული სტატუსი – ტექნიკური საშუალების ქმედუნარიანობის ინდიკაცია;

ლ) ორი რადიოსიხშირის მქონე საგლისადო რადიომუქურა – ინსტრუმენტალური დაფრენის სისტემის საგლისადო რადიომუქურა, რომლის მოქმედების არეალის შექმნა ხორციელდება საგლისადო რადიომუქურას გადაცემის არხების ზღვარში მოქცეული ორი დამოუკიდებელი რადიოსიხშირით წარმოებული დიაგრამებით;

მ) ორი რადიოსიხშირის მქონე საკურსო რადიო მუქურა – ინსტრუმენტალური დაფრენის სისტემის საკურსო რადიომუქურა, რომლის მოქმედების არეალის შექმნა ხორციელდება საკურსო რადიომუქურას გადაცემის არხების ზღვარში მოქცეული ორი დამოუკიდებელი რადიოსიხშირით წარმოებული დიაგრამებით;

ნ) რადიოლოკატორი – საშუალება, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდება საჰაერო ხომალდის პოზიციის დადგენა აზიმუტსა და ამ საშუალების დაფარვის არეალში;

ო) სააერნაოსნო სამაუწყებლო მომსახურება – მაუწყებლობის სახეობა, რომლის მიზანია სააერნაოსნო მომსახურებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გავრცელება;

პ) სააერნაოსნო მობილური მომსახურება – სააერნაოსნო მიწისზედა რადიოსადგურებსა და საბორტო რადიოსადგურებს ან/და საბორტო რადიოსადგურებს შორის კავშირგაბმულობა, რომელშიც შესაძლებელია ჩართული იყოს სამაშველო რადიოსადგურები; აღნიშნული მომსახურება ასევე შეიძლება მოიცავდეს უბედურების ადგილის ინდიკატორ რადიომუქურებს, რომლებიც მუშაობენ უბედურების და საავარიო სიხშირეებზე;

ჟ) სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახური (შემდგომში – ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახური) – სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეული, რომელიც ჰაერნაოსნობის უსაფრთხოების, ეფექტიანობისა და რეგულარობის მიზნით უზრუნველყოფს ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ოპერირების ქმედუნარიანობას, საიმედოობას, უწყვეტობასა და მთლიანობას;



რ) სააერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურება – კავშირგაბმულობის მომსახურება განსაზღვრულ ფიქსირებულ პუნქტებს შორის;

ს) საავიაციო კავშირგაბმულობის მომსახურება – მომსახურება, რომელიც შედის სააერნაოსნო ფიქსირებული, მობილური, ციფრული და სამაუწყებლო მომსახურება;

ტ) გლისადა – ვერტიკალურ სიბრტყეში არსებული ლიმიტირების წერტილები, რომელიც მოიცავს ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ღერძულა ხაზს სადაც მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა არის ნული და ლიმიტაციის ქვედა დონე ახლოსაა ჰორიზონტალურ სიბრტყესთან;

უ) სანავიგაციო მომსახურება – მომსახურება, სადაც ერთი ან მეტი სანავიგაციო საშუალების გამოყენებით საჰაერო ხომალდს მიეწოდება ინფორმაცია პოზიციის შესახებ;

ფ) სარადიოლოკაციო მომსახურება – მომსახურება, სადაც სხვადასხვა საშუალებების გამოყენებით ხორციელდება საჰაერო ხომალდის ფაქტიური ადგილმდებარეობის დადგენა საჰაერო ხომალდებს შორის უსაფრთხო ინტერვალის უზრუნველსაყოფად;

ქ) ტექნიკური პერსონალი – ტექნიკური საშუალებების მომსახურების განმახორციელებელი საინჟინრო-ტექნიკური პერსონალი, რომელიც ახორციელებს ტექნიკური საშუალების ექსპლუატაციას, ექსპლუატაციიდან ამოღებას ან/და შეყვანას;

ღ) ტექნიკური საშუალებები – საშუალება, მოწყობილობა ან/და ნებისმიერი სისტემა, რომელიც გამოიყენება სააერნაოსნო მომსახურების გაწევისას;

ყ) ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურება – მომსახურება, სადაც ხორციელდება მიწა-მიწა, მიწა-ჰაერი ციფრული კავშირი და ციფრული სააერნაოსნო მონაცემების გაცვლა;

შ) UTC – კოორდინირებული სააერთაშორისო დრო;

ჩ) IPS – ინტერნეტ პროტოკოლის ერთობლიობა;

ც) OSI – სისტემებს შორის ღია ურთიერთკავშირი;

ძ) PFE – ტრაექტორიის თანმხლები ცდომილება;

წ) FA – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი;

ჭ) IA – დასაფრენად შესვლის დაწყებითი ეტაპი;

ხ) SLS – არა საჭირო ნაწილაკების ჩახშობა;

ჯ) აღიარება – პროცესი, რომლის დროსაც სააგენტო, ამ წესით განსაზღვრული პირობების დაცვით ამოწმებს ტექნიკური საშუალებების აღიარების შესახებ წარმოდგენილი დოკუმენტაციის შესაბამისობას ამ წესის VII თავით დადგენილ მოთხოვნებთან და ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტის გამოცემით, ადასტურებს ტექნიკური საშუალების გამოყენების შესაძლებლობას სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფაში;

ჰ) მწარმოებელი – ტექნიკური საშუალების ქარხანა-დამამზადებელი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 3. ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურის ზოგადი უფლება-მოვალეობები

1. ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების მიზნით საწარმომ ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახური უნდა უზრუნველყოს:

ა) ხარისხის მართვის სისტემით;

ბ) საჭირო ადამიანური და ფინანსური რესურსებით;



გ) კვალიფიციური პერსონალით, რომელსაც:

გ.ა) გავლილი აქვს ყველა საჭირო სწავლება, და

გ.ბ) გააჩნია სახელმძღვანელო მასალები და თანამდებობრივი ინსტრუქციები;

დ) „სახელმძღვანელო დოკუმენტით“, რომელიც აღწერს სააერნოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის პროცესებს და პროცედურებს, ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების მიზნით.

2. საწარმო ვალდებულია სააერნოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფა განახორციელოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის („სააერნოსნო კავშირგაბმულობა“) სტანდარტების, რეკომენდებულ პრაქტიკის და პროცედურების შესაბამისად.

3. თუ ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართით დადგენილი („სააერნოსნო კავშირგაბმულობა“) სტანდარტების, რეკომენდებული პრაქტიკის და პროცედურების დაცვა გაუმართლებელია/შეუძლებელია და უსაფრთხო ოპერირების მიზნით საწარმო განსხვავებულად ახორციელებს სააერნოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფას, საწარმომ ამ განსხვავების შესახებ დასაბუთებული ინფორმაცია უნდა მიაწოდოს სააგენტოს.

4. ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტით განსაზღვრული ვალდებულების შესრულების მიზნით, საწარმო შეიმუშავებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის („სააერნოსნო კავშირგაბმულობა“) სტანდარტებთან, რეკომენდებულ პრაქტიკასთან და პროცედურებთან განსხვავებების დადგენის პროცედურას, რომელიც მინიმუმ უნდა მოიცავდეს:

ა) განსხვავებების გამოვლენის საფეხურს;

ბ) განსხვავებების შეფასების საფეხურს;

გ) სააგენტოს ინფორმირების საფეხურს.

5. საწარმო ვალდებულია განსხვავებების გამოვლენიდან არაუგვიანეს 5 სამუშაო დღის განმავლობაში წერილობით აცნობოს სააგენტოს.

6. საწარმო ახორციელებს ტექნიკური საშუალებების ოპერირების ქმედუნარიანობის, საიმედოობის, უწყვეტობისა და მთლიანობის დონის დადგენას, შენარჩუნებასა და ამ დონის მუდმივ გაუმჯობესება/ამაღლებას.

შენიშვნა: სანავიგაციო, საავიაციო კავშირგაბმულობის და სარადიოლოკაციო მომსახურებასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების ოპერირების ქმედუნარიანობის, უწყვეტობის და მთლიანობის დონის დადგენასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში DOC 9869.

მუხლი 4. სახელმძღვანელო დოკუმენტი

1. „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“ სულ მცირე უნდა შეიცავდეს:

ა) ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურის ორგანიზაციულ სტრუქტურას, მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირების თანამდებობის, მოვალეობების და პასუხისმგებლობების მითითებით;

ბ) საჭირო საკადრო რესურსების გამოთვლის პროცესის აღწერას;

გ) პერსონალის კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესის აღწერას;

დ) ტექნიკური უზრუნველყოფის პროცესის აღწერას;

ე) ტექნიკური საშუალებების ჩამონათვალს, რომელიც გამოიყენება ტექნიკური უზრუნველყოფისათვის;



ვ) ტექნიკური უზრუნველყოფის პროცესში არსებული ფუნქციების და პასუხისმგებლობების ჩამონათვალს;

ზ) ჩანაწერების შენახვის პროცესის აღწერას;

თ) ტექნიკური უზრუნველყოფისთვის მესამე პირის მოწვევის პროცესის აღწერას, რომელიც უზრუნველყოფს გაწეული მომსახურების უსაფრთხოებას.

ი) ტექნიკური უზრუნველყოფისთვის არსებული პროცედურების, ინსტრუქციების, სახელმძღვანელო მასალის ჩამონათვალს.

2. საწარმო ახორციელებს ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურის „სახელმძღვანელო დოკუმენტის“ შემუშავებას, მუდმივ განახლებას და ამ სახელმძღვანელოში ზუსტი ინფორმაციის ასახვას საჭირო ცვლილებების შეტანის გზით.

3. „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“ შეიძლება შეიქმნას ძირითადი დოკუმენტის ან/და ცალკეული დოკუმენტების კრებულის სახით.

მუხლი 5. ტექნიკური საშუალების ზოგადი მოთხოვნები

1. ტექნიკური საშუალება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ელ. კვების უწყვეტი მიწოდებით.

2. სანავიგაციო მომსახურების ტექნიკურ საშუალებებს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი საიდენტიფიკაციო კოდი.

3. სააერნაოსნო მობილური მომსახურების ტექნიკურ საშუალებას უნდა გააჩნდეს შესაბამისი მოსახმობი.

4. ტექნიკური საშუალება დაცული უნდა იყოს არაავტორიზებული ადგილობრივი და დისტანციური წვდომისაგან.

5. თუ ტექნიკური საშუალება ითვალისწინებს რადიოსიხშირით სარგებლობას, ასეთი სარგებლობა ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

6. ტექნიკური საშუალების ოპერირებისას გამოიყენება შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დრო (UTC), სადაც დამის 12 საათი გამოსახული უნდა იყოს როგორც 24 00, ხოლო ახალი დღე აითვალოს 00 00-დან. თარიღისა და დროის დაჯგუფებისას პირველი ორი ციფრი უნდა ასახავდეს თვის შესაბამის რიცხვს, ხოლო ბოლო ოთხი კი - საათსა და წუთს UTC-ში.

7. საწარმოს უნდა გააჩნდეს ტექნიკურ საშუალებების მომსახურების პროცედურა, რომელიც შემუშავებულია მწარმოებლის სახელმძღვანელო/პროცედურის საფუძველზე და ადაპტირებულია ქართულ ენაზე.

მუხლი 6. ტექნიკური საშუალების შემოწმება, მაჩვენებლების გაზომვა და ტესტირება

1. საწარმო ახორციელებს ტექნიკური საშუალების შემოწმებას, მაჩვენებლების გაზომვას და ტესტირებას, ამ წესის და ტექნიკური საშუალების ოპერირების, ტექნიკური მომსახურების და გაუმართაობის აღმოფხვრის (Troubleshooting) პროცედურის დაცვით.

2. ტექნიკური საშუალების მაჩვენებლების გაზომვა ხორციელდება გამზომი საშუალებების მეშვეობით, რომელიც დაკალიბრებულია და ხელმისაწვდომია ტექნიკური პერსონალისათვის.

3. ტექნიკური საშუალების დაკალიბრება უნდა განხორციელდეს პროცედურის თანახმად, რომელიც სულ მცირე უნდა მოიცავდეს დაკალიბრების პერიოდულობას და შედეგების შენახვის საფუძვლებს.

4. თუ ტექნიკური საშუალებების მაჩვენებლების გაზომვა ხორციელდება პროგრამული უზრუნველყოფის საშუალებით, საწარმო, ამ საშუალების გამოყენებამდე, უნდა დარწმუნდეს, რომ ასეთი საშუალება მუშაობს გამართულად.

მუხლი 7. (ამოღებულია)



მუხლი 8. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

თავი II

კავშირგაბმულობის მომსახურება

მუხლი 9. სააერნოსნო მობილური მომსახურება

1. მიწა-ჰაერი ხმოვანი კავშირგაბმულობა იწარმოება 117.975–137 მჰც რადიოსიხშირულ დიაპაზონში, სადაც მინიმალური ასათვისებელი რადიოსიხშირე არის 118 მჰც, ხოლო მაქსიმალური - 136.975 მჰც.
2. მიწა-ჰაერი ხმოვანი კავშირგაბმულობის საშუალებების გამოსხივება უნდა იყოს ისეთი სიმძლავრის, რომ სააერნოსნო მობილური მომსახურების გაწევა განხორციელდეს გამართულად.
3. მიწა-ჰაერი ხმოვანი კავშირგაბმულობა უნდა იწერებოდეს უწყვეტად და ინახებოდეს 30 სამუშაო დღის განმავლობაში.
4. სამსახურმა უნდა უზრუნველყოს იმ არეალის გადაფარვა ავარიული 121.500 მჰც და საძებნ-სამაშველო 123.100 მჰც რადიოსიხშირეებით, სადაც ის ახორციელებს სააერნოსნო მობილურ მომსახურებას.
5. 121.500 მჰც ავარიული არხი დაცული უნდა იყოს ერთარხიანი სიმპლექსის ოპერირების ბაზაზე.
6. თუ მიწა-ჰაერი ხმოვანი კავშირგაბმულობის საშუალებები მუშაობენ ერთი და იგივე რადიოსიხშირეზე (იმ შემთხვევების გარდა, როდესაც არსებობს ოპერატიული მოთხოვნა რომ რადიოსადგურების ჯგუფი უნდა მუშაობდეს ერთ კონკრეტულ რადიოსიხშირეზე), მათი გეოგრაფიული დაშორება უნდა განხორციელდეს ისეთი მანძილით, რომ მოხდეს არასასურველი სიგნალების 20 დეციბელამდე დაყვანა, ან უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მათი დაშორება რადიოსადგურების რადიოჰორიზონტების ჯამური მანძილით.
7. იმ არეალში, სადაც მიწა-ჰაერი ხმოვანი კავშირგაბმულობის საშუალებები მუშაობენ ან მოსალოდნელია მათი მუშაობა განხორციელდეს მომიჯნავე რადიო სიხშირეებზე (იმ შემთხვევების გარდა როდესაც არსებობს ოპერატიული მოთხოვნა იმისა, რომ რადიოსადგურების ჯგუფმა უნდა იმუშაოს ერთ კონკრეტულ ან/და მომიჯნავე რადიო სიხშირეებზე), მათი გეოგრაფიული დაშორება უნდა განხორციელდეს ისეთი მანძილით, რომ მოხდეს არასასურველი სიგნალების 14 დეციბელამდე დაყვანა ან უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მათი დაშორება რადიოსადგურების რადიოჰორიზონტების ჯამური მანძილით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 10. სააერნოსნო ფიქსირებული მომსახურება

1. სააერნოსნო ფიქსირებული მომსახურების გაწევა ხორციელდება ქვემოთ მოცემული ერთი ან რამდენიმე საშუალების გამოყენებით:
 - ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პირდაპირი წვდომის ხმოვანი ქსელებით;
 - ბ) საავიაციო მეტეოროლოგიურ-ოპერატიული წრედებით, ქსელებით და მაუწყებლობის სისტემებით;
 - გ) სააერნოსნო ფიქსირებულ კავშირგაბმულობის ქსელით (AFTN);
 - დ) სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის მონაცემთან გაცვლის ქსელით (CIDIN);
 - ე) სააერნოსნო შეტყობინების მართვის სისტემით (AMHS);
 - ვ) შიდა-ცენტრული კავშირგაბმულობით (ICC).
2. სააერნოსნო ფიქსირებული კავშირგაბმულობის ქსელით უნდა განხორციელდეს შემდეგი სახის შეტყობინებების გაცვლა:



ა) საჭაერო ხომალდის განსაცდელის შესახებ, რომელიც საჭიროებს მყისიერ დახმარებას;

ბ) გადაუდებელი ან საგანგებო სიტუაციების შესახებ;

გ) ფრენების უსაფრთხოების შესახებ;

დ) საავიაციო მეტეოროლოგიური ინფორმაციის შესახებ;

ე) ფრენების რეგულარულობის შესახებ;

ვ) ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მომსახურების შესახებ;

ზ) ჰაერსანაოსნო ადმინისტრაციული შეტყობინებების შესახებ;

თ) მომსახურებასთან დაკავშირებული შეტყობინებების შესახებ.

3. სააერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურების გაწვევისას გაგზავნილი და მიღებული შეტყობინებები ინახება 30 დღის განმავლობაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 11. სააერნაოსნო სამაუწყებლო მომსახურება

1. სააერნაოსნო სამაუწყებლო მომსახურება უნდა განხორციელდეს დადგენილ რადიოსიხშირეზე, წინასწარ დაწესებული ხანგრძლივობით და გადაცემული ინფორმაციის განმეორების პერიოდულობით.

2. სააერნაოსნო სამაუწყებლო მომსახურების წარმოება უნდა შეწყდეს მაშინ, როდესაც ამოიწურება წინასწარ დაწესებული მომსახურების წარმოების ხანგრძლივობა, იმის მიუხედავად, განხორციელდა თუ არა ინფორმაციის სრული გადაცემა აღნიშნულ დროში.

3. როდესაც ერთი სახის სააერნაოსნო ინფორმაციის მაუწყებლობა ხორციელდება რამდენიმე ტექნიკური საშუალების მიერ ერთდროულად და ერთ-ერთი მათგანი ვერ უზრუნველყოფს მაუწყებლობის დროზე დაწყებას, სხვა ტექნიკურმა საშუალებებმა არ უნდა დაარღვიონ კოლექტიური მეთოდით ინფორმაციის მაუწყებლობა და შესაბამისად არ უნდა გააგრძელონ მაუწყებლობა, ვიდრე არ მოხდება მაუწყებლობის სინქრონიზება.

მუხლი 12. ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურება

1. ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურება ხორციელდება რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმის საფუძველზე, რომელიც ადგენს იმ არეალს, სადაც შეიძლება გამოყენებულ იქნას ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურების OSI ან IPS აპლიკაცია.

2. ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურების ძირითად მიზნებს წარმოადგენს:

ა) საჭაერო მოძრაობის მომსახურებისა და საჭაერო ხომალდების ექსპლუატანტებს, ან მათ მიერ დანიშნულ წარმომადგენლებს შორის კომუნიკაციის დამყარება;

ბ) საჭაერო მოძრაობის სამსახურსა და საჭაერო ხომალდს შორის კავშირგაბმულობა (ATSC);

გ) საჭაერო მოძრაობის სამსახურებს შორის კავშირგაბმულობა;

დ) ჰაერსანაოსნო ადმინისტრაციული კავშირგაბმულობა (AAC).

3. ციფრული კავშირგაბმულობის მომსახურების OSI სისტემას უნდა გააჩნდეს „following directory services (DIR)“-ის მხარდაჭერის ფუნქცია, როდესაც დანერგილია სააერნაოსნო შეტყობინების მართვის სისტემა (AMHS) ან/და დანერგილია შემდეგი უშიშროების პროტოკოლები:

ა) ცნობარიდან ინფორმაციის აღდგენა; და

ბ) ცნობარიდან ინფორმაციის მოდიფიკაცია.



4. ჰაერი-მიწა ციფრულ კავშირგაბმულობას უნდა შეეძლოს ქვემოთ მოცემული მინიმუმ ერთი მომსახურების მხარდაჭერა:

ა) ავტომატური დამოკიდებული სარადიოლოკაციო სისტემა - კონტრაქტი ADS-C;

ბ) მეთვალყურე-პილოტი ციფრული კავშირგაბმულობის სისტემა CPDLC;

გ) საფრენოსნო ინფორმაციის მომსახურება (ATIS-ის და METAR-ის ჩათვლით);

5. ჰაერი-მიწა ციფრული კავშირგაბმულობის გაწვევისას უნდა განხორციელდეს გაგზავნილი და მიღებული შეტყობინებების გამოსახულების სახით წარმოდგენა და მოთხოვნის შემთხვევაში ინფორმაციის ამობეჭდვა.

6. მიწა-მიწა ციფრულ კავშირგაბმულობის გამოყენებით ხორციელდება ქვემოთ მოცემული მომსახურებების მხარდაჭერა:

ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტექნიკურ საშუალებების ციფრული კავშირგაბმულობა (AIDC);

ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შეტყობინებების მართვის სისტემა (AMHS).

თავი III სანავიგაციო მომსახურება

მუხლი 13. ზოგადი მოთხოვნები

1. სანავიგაციო მომსახურება შეიძლება განხორციელდეს შემდეგი ტექნიკური საშუალებებით:

ა) სახელსაწყო დაფრენის სისტემა (ILS);

ბ) მიკროტალღური დაფრენის სისტემა (MLS);

გ) მიუმართავი რადიოშუქურა (NDB)

დ) მომნიშვნელი რადიოშუქურა (OM, MM, IM, SCR);

ე) ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა (VOR, DVOR);

ვ) მანძილსაზომი მოწყობილობა (DME);

ზ) გლობალური სანავიგაციო სატელიტური სისტემა (GNSS).

2. ტექნიკური საშუალებების ოპერატიული სტატუსის შესახებ ინფორმაცია მიეწოდება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მისადგომისა და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტებს.

3. თუ დაფრენისას საჰაერო ხომალდი მთლიანად, ან ნაწილობრივ იყენებს ტექნიკურ საშუალებებს, რომელიც არ წარმოადგენს სახელსაწყო დაფრენის სისტემის ნაწილს, საწარმო ასეთი ტექნიკური საშუალების შესახებ ინფორმაციას აქვეყნებს ჰაერსაანოსნო ინფორმაციის კრებულში.

მუხლი 14. სახელსაწყო დაფრენის სისტემა

1. სახელსაწყო დაფრენის სისტემა უნდა შედგებოდეს შემდეგი ძირითადი კომპონენტებისაგან:

ა) საკურსო რადიოშუქურა და მასთან დაკავშირებულ კონტროლის სისტემა, დისტანციური მართვის და საექსპლუატაციო მახასიათებლების ამსახველი მოწყობილობები;

ბ) საგლისადო რადიოშუქურა და მასთან დაკავშირებულ კონტროლის სისტემა, დისტანციური მართვის და საექსპლუატაციო მახასიათებლების ამსახველი მოწყობილობები;

გ) მომნიშვნელი რადიოშუქურა, ან მანძილსაზომი მოწყობილობა და მასთან დაკავშირებული კონტროლის სისტემა, დისტანციური მართვისა და საექსპლუატაციო მახასიათებლების ამსახველი მოწყობილობები.



2. უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს შესაბამისი (I, II და III) კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემის შემადგენელი საშუალებების საექსპლუატაციო სტატუსების შემდეგი ინდიკაციები:

ა) II და III კატეგორიის სისტემის საექსპლუატაციო სტატუსები (ინდიკაციების ასახვა სამუშაო ადგილზე უნდა განხორციელდეს ისეთი დაგვიანებით, რომელიც შეესაბამება საექსპლუატაციო გარემოს) და დისტანციური მართვის შესაძლებლობა უნდა გააჩნდეს, საჭიერო მოძრაობის მომსახურების იმ პუნქტს, რომლის პასუხისმგებლობის არეალში შედის მისადგომის ეტაპზე საჭიერო ხომალდის კონტროლი;

ბ) I კატეგორიის სისტემის საექსპლუატაციო სტატუსები (ინდიკაციების ასახვა სამუშაო ადგილზე უნდა განხორციელდეს ისეთი დაგვიანებით, რომელიც შეესაბამება საექსპლუატაციო გარემოს) უნდა გააჩნდეს საჭიერო მოძრაობის მომსახურების იმ პუნქტს, რომლის პასუხისმგებლობის არეალში შედის დასკვნით მისადგომზე საჭიერო ხომალდის კონტროლი.

3. სახელსაწყო დაფრენის სისტემის პროექტირება და მოწყობა ხორციელდება ისე, რომ მისი სახელსაწყო ინდიკაციები თანხვედრაში იყოს საჭიერო ხომალდის საბორტო მოწყობილობების ჩვენებებთან, საკურსო ან/და საგლისადო ხაზიდან გადახრებთან მიმართებაში, იმისდამიუხედავად, თუ რომელი კონკრეტული მიწისზედა საშუალება გამოიყენება ამ დროს.

4. თუ, საწარმო ახორციელებს ორ ერთმანეთის მოპირდაპირე მხარეს დამონტაჟებულ სახელსაწყო დაფრენის სისტემის ექსპლუატაციას, მაშინ უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს ურთიერთ დაბლოკვის მეთოდი, როდესაც ერთ კურსზე მდგარი საკურსო რადიომუქურა ასხივებს სიგნალს, მის მოპირდაპირე მხარეს დამონტაჟებული სისტემა არ უნდა აწარმოებდეს მომსახურებას. განსხვავებით იმ გარემოებისა როდესაც სახელსაწყო დაფრენის სისტემა I კატეგორიისაა და საკურსო რადიომუქურების გამოსხივებული სიგნალები არ ახორციელებენ ერთმანეთის გადაფარვას.

5. თუ, სახელსაწყო დაფრენის სისტემები დაწყვილებული სიხშირეებით ემსახურებიან ერთი და იგივე ადზ-ის ურთიერთსაწინააღმდეგო მხარეებს, ან სხვადასხვა ადზ-ებს ერთი და იმავე აეროდრომზე, ბლოკირებამ უნდა უზრუნველყოს სიგნალის გამოსხივება მხოლოდ ერთი საშუალების მიერ.

6. საკურსო რადიომუქურის საანტენო სისტემის გამოსხივებით უნდა შეიქმნას ველის დიაგრამა, რომლის მოდულირება უნდა განხორციელდეს 90 და 150 ჰც ამპლიტუდის ტონალური სიხშირეების სიგნალებით. გამოსხივების ასეთმა დიაგრამამ უნდა წარმოქმნას კურსის სექტორი, რომლის ერთ მხარეს ტონალური სიხშირის ერთი სიგნალი უნდა იყოს უპირატესი, ხოლო ურთიერთსაწინააღმდეგო მხარეს - მეორე.

7. საჭიერო ხომალდის დაფრენაზე შემოსვლის მხრიდან, საკურსო რადიომუქურის მოპირდაპირედ, გადამტანი მაღალი სიხშირის უპირატეს მარჯვენა მხარეს მოდულაციის სიღრმე ტონალური სიხშირეების სიგნალით უნდა იყოს 150 ჰც, ხოლო მოდულაციის სიღრმე უპირატეს მარცხენა მხარეს 90 ჰც.

8. ყველა კუთხე, რომელიც გამოიყენება საკურსო რადიომუქურის გამოსხივების დიაგრამებში, უნდა აითვალოს საკურსო რადიომუქურის საანტენო სისტემის ცენტრიდან, რომლის შედეგად უნდა განხორციელდეს წინა საკურსო სექტორის სიგნალების წარმოქმნა.

9. საკურსო რადიომუქურის ექსპლუატირება უნდა განხორციელდეს 108-111,975 მჰც რადიოსიხშირულ დიაპაზონში. როდესაც გამოიყენება ერთ სიხშირიანი გადაცემა, გადაცდომის მგრძნობელობა არ უნდა აღემატებოდეს $\pm 0,005\%$ -ს, ხოლო ორსიხშირიანი გადაცემისას - $\pm 0,002\%$ -ს. სიხშირეების ნომინალური ბადე განთავსებული უნდა იყოს მინიჭებული სიხშირის სიმეტრიულად, ორივე მხარეს. მისაღები დაშვებისას სიხშირეების სხვაობა უნდა წარმოადგენდეს არანაკლებ 5 კილოჰერცს და არაუმეტეს 14 კილოჰერცს.

10. საკურსო რადიომუქურის მიერ გამოსხივებულმა სიგნალებმა უნდა უზრუნველყოს ტიპური საბორტო მოწყობილობის დამაკმაყოფილებელ მუშაობა საკურსო და საგლისადო რადიომუქურის მოქმედების ზონის ფარგლებში.



11. საკურსო რადიომუქურის მოქმედების ზონა უნდა გავრცელდეს შემდეგ მანძილებზე:

- ა) 46,3 კმ. წინა სექტორის საკურსო ხაზიდან 10° ფარგლებში;
- ბ) 31,5 კმ. წინა სექტორის საკურსო ხაზიდან 10-35° ფარგლებში;
- გ) 18,5 კმ. წინა სექტორის საკურსო ხაზიდან 35° ფარგლებს გარეთ.

12. საკურსო რადიომუქურის გამოგეყენებით, ძირითად სანავიგაციო სიგნალთან ერთად, კონკრეტული ადზ-სთვის უნდა გადაიცეს საიდენტიფიკაციო კოდი, რომელიც თავის მხრივ ხელს არ უნდა უშლიდეს მისი მთავარი ფუნქციის განხორციელებას.

13. საკურსო რადიომუქურის საანტენო სისტემა უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, მის ბოლოში, ზღურბლის საწინააღმდეგოდ, ისეთნაირად რომ ის მდებარეობდეს აღნიშნული ადზ-ს კურსის ხაზზე ვერტიკალურ სიბრტყეში. საანტენო სისტემას უნდა გააჩნდეს მინიმალური სიმაღლე, რომელიც აუცილებელია საკურსო ზონისადმი წაყენებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, ხოლო მანძილი, რომლითაც საკურსო რადიომუქურა დამორებულია ადზ-ს ბოლოდან, პასუხობს უსაფრთხოების მოთხოვნებს, წინააღობებთან მიმართებაში.

14. საკურსო რადიომუქურის ავტომატიზებული კონტროლის სისტემის გამოყენებით უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მართვის პუნქტებისთვის შეტყობინებების გადაცემა, ცდომილების შემდეგ შემთხვევაში:

ა) ადზ-ის ღერძიდან კურსის გადახრაა:

- ა.ა) I კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემისთვის- 10,5 მ-ზე მეტი;
- ა.ბ) II კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემისთვის- 7,5 მ-ზე მეტი;
- ა.გ) III კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემისთვის- 6 მ-ზე მეტი;

ბ) ერთ სიხშირეზე ფუნქციონირებადი საკურსო რადიომუქურის სიმძლავრე, მისი ნომინალური სიმძლავრის 50%-ზე ნაკლებია;

გ) ორ სიხშირეზე ფუნქციონირებადი საკურსო რადიომუქურის სიმძლავრე, მისი ნომინალური სიმძლავრის 80%-ზე ნაკლებია და ახორციელებს შემდეგი ქმედებებიდან ერთერთს:

- გ.ა) გამოსხივების შეწყვეტა;
- გ.ბ) მატარებელი სიხშირიდან სანავიგაციო და ამომცნობისშემადგენელის გამორიცხვა;

დ) სახელსაწყო დაფრენის სისტემის უფრო დაბალი დონის კატეგორიაზე გადასვლა, როდესაც დადგენილია ასეთი მოთხოვნა.

15. საგლისადო რადიომუქურის საანტენო სისტემის გამოსხივებამ უნდა შექმნას რადიოსიხშირული ველის დიაგრამა, რომელიც მოდულირებული უნდა იყოს 90ჰც და 150 ჰც ამპლიტუდის ტონალური სიხშირის სიგნალებით. აღნიშნულმა დიაგრამამ უნდა უზრუნველყოს საჭიერო ხომალდის დაშვების სწორხაზოვანი ტრაექტორია ვერტიკალურ სიბრტყეში. დიაგრამა უნდა მოიცავდეს ადზ-ის ღერძულა ხაზს, რომლის ქვემოთაც უპირატესი უნდა იყოს 150 ჰც ტონალური სიხშირით მოდულაცია, ხოლო ზემოთ უკიდურეს შემთხვევაში, იმ კუთხემდე მაინც, რომელიც შეადგენს 1,75 მ, უპირატესი უნდა იყოს 90 ჰც ტონალური სიხშირის სიგნალით მოდულაცია.

16. საგლისადო რადიომუქურის გადაცემული სიგნალის დახრის კუთხე უნდა იყოს:

- ა) 0,075 მ – I და II კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემისთვის;
- ბ) 0, 04 მ – III კატეგორიის სახელსაწყო დაფრენის სისტემისთვის.



17. საგლისადო რადიომუქურის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს 328,6 – 335,4 მკვ რადიოსიხშირულ დიაპაზონში. ერთი სიხშირის გამოყენებისას ცდომილება არ უნდა აღემატებოდეს 0,005%-ს, ხოლო, ორი სიხშირის გამოყენებისას - 0,002%-ს. ამასთან, სიხშირეების ნომინალური ბადე განთავსებული უნდა იყოს სიმეტრიულად, მინიჭებული სიხშირის ორივე მხარეს. ყველა შემთხვევაში, სიხშირეთა გაფანტულობა ტოლი უნდა იყოს არანაკლებ 4 და არაუმეტეს 32 კილოჰერცისა.

18. საგლისადო რადიომუქურამ უნდა გამოასხივოს სიგნალები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტიპური საბორტო მოწყობილობის დამაკმაყოფილებელ მუშაობას, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში 8° კუთხით, საგლისადო რადიომუქურის ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, არანაკლებ 18,5 კმ მანძილზე და ვერტიკალურ სექტორში 1,75 θ კუთხით, ზედა საზღვარზე და 0,45 θ კუთხით ქვედა საზღვარზე.

19. საგლისადო რადიომუქურის ავტომატიზებული კონტროლის სისტემის გამოყენებით უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მართვის პუნქტებისათვის შეტყობინებების გადაცემა, ცდომილების შემდეგ შემთხვევაში:

ა) საგლისადო დახრის კუთხის გადაცდომა მერყეობს -0,075 θ -დან +0,10 θ -მდე;

ბ) ერთ სიხშირეზე ფუნქციონირებადი საგლისადო რადიომუქურის გამომავალი სიმძლავრე, მისი ნომინალური სიმძლავრის 50% -ზე ნაკლებია;

გ) ორ სიხშირეზე ფუნქციონირებადი საგლისადო რადიომუქურის გამომავალი სიმძლავრე, მისი ნომინალური სიმძლავრის 80%-ზე ნაკლებია;

დ) I კატეგორიის საგლისადო რადიომუქურის დახრის კუთხე იცვლება უფრო მეტად, ვიდრე $\pm 0,0375$ θ, ხოლო, მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა არის 0,0875;

ე) II და III კატეგორიის საგლისადო რადიომუქურის მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა ნომინალური სიდიდეებისაგან განსხვავდება 25%-ზე მეტად;

ვ) ქვედა ზოლის 0,0875-ის მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა ნაკლებია 0,7475 θ -ზე;

ზ) მოდულაციის სიღრმეებს შორის სხვაობა ნაკლებია 0,175-ზე, საგლისადო რადიომუქურის დაფარვის სექტორის ქვემოთ.

მუხლი 15. სახელსაწყო დაფრენის სისტემასთან გამოყენებული მომნიშვნელი რადიომუქურა

1. მომნიშვნელი რადიომუქურის საშუალებით უნდა განხორციელდეს წინასწარ დადგენილი მანძილის მონიშვნა ადზ-ს ზღურბლამდე საგლისადო რადიომუქურას გასწვრივ.

2. მომნიშვნელი რადიომუქურის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს 75 მკვ რადიოსიხშირეზე, 0,005%-იანი გადახრის დაშვებით და ჰორიზონტალური პოლარიზაციით.

3. მომნიშვნელი რადიომუქურას სისტემა უნდა გაიზომოს სახელსაწყო დაფრენის სისტემის საგლისადო და საკურსო რადიომუქურის კურსის ხაზით, ისე, რომ უზრუნველყოს მოქმედების ზონა შემდეგ მანძილებზე:

ა) შიდა მომნიშვნელი რადიომუქურასთვის: 150 მ \pm 50 მ;

ბ) შუა მომნიშვნელი რადიომუქურასთვის: 300 მ \pm 100 მ;

გ) გარე მომნიშვნელი რადიომუქურასთვის: 600 მ \pm 200 მ.

4. მომნიშვნელი რადიომუქურის გამოსხივება უნდა განხორციელდეს უწყვეტად, ხოლო ხმოვანი სიგნალის მოდულაცია ხორციელდება:

ა) შიდა მომნიშვნელი რადიომუქურა: წერტილები უწყვეტად, გადაცემის სიჩქარით 6 წერტილი წამში.

ბ) შუა მომნიშვნელი რადიომუქურა: წერტილ-ტირეების გადაცემა უწყვეტად, სიჩქარით 6 წერტილი



წამში და 2 ტირე წამში.

გ) გარე მომნიშვნელი რადიოშუქურა: ტირეების გადაცემა უწყვეტად, სიჩქარით 2 ტირე წამში.

5. შიდა მომნიშვნელი რადიოშუქურა უნდა დამონტაჟდეს ისე, რომ ცუდი ხილვადობის პირობებში მომფრენ საჰაერო ხომალდს მიანიშნოს ადზ-ის ზღურბლის უშუალო სიახლოვე.

6. შუა მომნიშვნელი რადიოშუქურა უნდა დამონტაჟდეს ისე, რომ ცუდი ხილვადობის პირობებში მომფრენ საჰაერო ხომალდს მიანიშნოს დაფრენაზე შემოსვლის დასაწყისი, ვიზუალური საშუალებების დახმარებით.

7. გარე მომნიშვნელი რადიოშუქურა უნდა დამონტაჟდეს ისე, რომ უზრუნველყოს სიმაღლის, მანძილის და მოწყობილობების ფუნქციონირების შემოწმების შესაძლებლობა, საჰაერო ხომალდის დაფრენაზე შემოსვლის შუალედურ და დასკვნით ეტაპზე.

8. ავტომატიზებული კონტროლის სისტემის გამოყენებით უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მართვის პუნქტებისათვის შეტყობინებების გადაცემა, ცდომილების შემდეგ შემთხვევაში:

ა) მოდულაციის ან მანიპულაციის მწყობრიდან გამოსვლა;

ბ) გამომავალი სიმძლავრის შემცირება ნომინალური სიმძლავრის 50%-ზე მეტად.

მუხლი 16. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა

1. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურის გამოყენებით უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს საჰაერო ხომალდის ინფორმირება საათის ისრის მიმართულებით მაგნიტური ჩრდილოეთიდან გადახვევის შესახებ, ტექნიკური საშუალების დამონტაჟების ადგილმდებარეობასთან მიმართებაში.

2. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურას ექსპლუატირება ხორციელდება 111.975-117,975 მჰც რადიოსიხშირულ დიაპაზონში. არხებს შორის სხვაობა უნდა იყოს 50 კილოჰერცი. იქ, სადაც გამოიყენება არხებს შორის სხვაობა 100კჰც ან 200 კჰც, დასაშვები გადახრას უნდა წარმოადგენდეს $\pm 0,005\%$.

3. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურას მიერ გამოსხივებულმა სიგნალებმა უნდა განახორციელოს ტიპიური საბორტო მოწყობილობის დამაკმაყოფილებელი მუშაობა შესაბამის ეშელონებზე და მანძილებზე, საექსპლუატაციო მოთხოვნების გათვალისწინებით.

4. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურას გამოყენებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ამომცნობი სიგნალის (საიდენტიფიკაციო კოდის) გადაცემა იმავე სიხშირით, რომელიც გამოიყენება სანავიგაციო ფუნქციების უზრუნველსაყოფად.

5. ავტომატიზებული კონტროლის სისტემის გამოყენებით უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს მართვის პუნქტებისთვის შეტყობინებების გადაცემა, ცდომილების შემდეგ შემთხვევაში:

ა) გადაცემული სიგნალის ერთი გრადუსით გადაცდომისას, მაკონტროლებელი მოწყობილობის მიმართ.

ბ) ქვე-გადაბიდი რადიოსიხშირული სიგნალის მოდულაციის, ან 30 ჰც სიხშირის ამპლიტუდური მოდულაციის სიგნალის ძაბვის დონის 15%-თ შემცირებისას, მაკონტროლებელი მოწყობილობის განთავსების მიმართ.

6. საკონტროლო სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, მართვის პუნქტს უნდა გადაეცეს შეფერხების სიგნალი ან/და:

ა) გამოირიცხება ამომცნობი და სანავიგაციო შემადგენელი;

ბ) შეწყდება გამოსხივება.



მუხლი 17. მიუმართავი რადიოშუქურა

1. მიუმართავი რადიოშუქურის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს მისი სიგნალების გავრცელების ნომინალური დაფარვის საშუალო რადიუსზე.

2. მიუმართავი რადიოშუქურის მუშაობა უნდა განხორციელდეს 190-დან 1750 კჰც-მდე რადიოსიხშირულ სპექტრში.

3. თითოეულ მიუმართავ რადიოშუქურას უნდა გააჩნდეს ინდივიდუალური ამომცნობი სიგნალი, მორზეს საერთაშორისო კოდის ორი-სამი ასოს სახით, რომელიც გადაეცემა, დაახლოებით, 7 სიტყვის სიჩქარით წუთში.

4. თითოეულ მიუმართავ რადიოშუქურას უნდა გააჩნდეს კონტროლის სისტემა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს მართვის პუნქტებისათვის შეტყობინებების მიწოდება, ცდომილების შემდეგ შემთხვევაში:

ა) გამოსხივების სიმძლავრე მცირდება ნომინალური სიმძლავრის 50%-ზე მეტად;

ბ) ამომცნობი სიგნალის გადაცემის შეწყვეტა;

გ) თავად მაკონტროლებელი სისტემის გაუმართაობა, ან მწყობრიდან გამოსვლა.

მუხლი 18. მანძილსაზომი მოწყობილობა

1. მანძილსაზომი მოწყობილობა უნდა უზრუნველყოფდეს სწორი და უწყვეტი ინფორმაციის გადაცემას საჰაერო ხომალდსა და მიწისზედა კონკრეტულ წერტილს შორის დამრეცი მანძილის შესახებ. მანძილსაზომი მოწყობილობა/P -ს უნდა გააჩნდეს ოპერირების ორი რეჟიმი, "IA" და „FA”

2. ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურის და მანძილსაზომი მოწყობილობის ერთობლივი განთავსება უნდა განხორციელდეს შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ა) როდესაც საშუალებები გამოიყენება აეროდრომის რაიონებში, დაფრენაზე შემოსვლის უზრუნველყოფის მიზნით, ან სხვა მიზნებისთვის, როდესაც სისტემისგან მოითხოვება საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის ყველაზე მაღალი სიზუსტე, ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურის და მანძილსაზომი მოწყობილობის ანტენებს შორის დაშორება არ უნდა აღემატებოდეს 30 მეტრს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დოპლერულ ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურის და მანძილსაზომი მოწყობილობის მომსახურება ხორციელდება ცალკე საშუალებით, ანტენებს შორის დაშორება შეიძლება იყოს 30მ-ზე მეტი, მაგრამ არა უმეტეს 80 მეტრისა.

ბ) ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული გარემოებების გარდა, სხვა დანარჩენ შემთხვევებში ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურის და მანძილსაზომი მოწყობილობის ანტენებს შორის დაშორება არ უნდა აღემატებოდეს 600 მეტრს.

3. მანძილსაზომი ხელსაწყო უზრუნველყოფს საჰაერო ხომალდისთვის დახრის მანძილის გამოთვლებს იმ წერტილამდე, რომელიც წინასწარ განსაზღვრულია მიმღებ-გადამცემის ტიპისა და სპეციფიკიდან გამომდინარე.

4. მანძილსაზომი მოწყობილობა/N-ის და ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურას ერთობლივი განთავსებისას წარმოებული მომსახურების გადაფარვა არ უნდა იყოს ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურას მიერ წარმოებულ მომსახურების გადაფარვაზე ნაკლები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია.

5. მანძილსაზომი მოწყობილობა/N-ის და სახელსაწყო დაფრენის სისტემის ერთობლივი განთავსებისას, წარმოებული მომსახურების გადაფარვა არ უნდა იყოს სახელსაწყო დაფრენის სისტემის შემადგენელი ტექნიკური საშუალებების მიერ წარმოებულ მომსახურების გადაფარვაზე ნაკლები.

6. ავტომატიზებული კონტროლის სისტემის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს შემდეგი ქმედებები:

ა) მართვის პუნქტში იგზავნება შესაბამისი ინფორმაცია (სიგნალი);

ბ) ავტომატურად ითიშება მომუშავე მიმღებ-გადამცემი;



გ) ავტომატურად ირთვება სათადარიგო მიმღებ-გადამცემი.

7. ავტომატიზებული კონტროლის სისტემა ახორციელებს ამ მუხლის მე-6 პუნქტში მოცემულ ქმედებებს, თუ:

ა) მიმღებ-გადამცემის შეფერხება განსხვავდება ნომინალური დონისგან 1 მიკრო წამით, ან მეტით;

ბ) მანძილსაზომი მოწყობილობა/N შემთხვევაში, როდესაც მუშაობს სახელსაწყო დაფრენის სისტემასთან ერთობლიობაში მიღება-გადაცემა ხორციელდება 0,5 მიკრო წამი ან მეტი დაყოვნებით, ნომინალურ ხანგრძლივობასთან მიმართებაში.

8. ავტომატიზებული კონტროლის სისტემა თიშავს მიმღებ-გადამცემის გამოსხივებას და აწვდის სათანადო ინფორმაციას მართვის პუნქტს, შემდეგ შემთხვევებში:

ა) მიმღებ-გადამცემის PFE-ს ცვლილება მოხდა ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1-ლი ტომის 3.5.4.5.3 ან 3.5.4.5.4 პუნქტებით დადგენილ ნორმაზე 1 წმ-ზე მეტი დროით. იმ შემთხვევაში, როცა FA რეჟიმში ზღვარი გადაცილებულია, მაგრამ დაცულია IA რეჟიმის ზღვარი, მაშინ რჩება IA რეჟიმი;

ბ) ადგილი აქვს სიმძლავრის შემცირებას ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1-ლი ტომის 3.5.4.1.5.3 პუნქტით დადგენილ ნორმაზე 1 წმ-ზე მეტი დროით;

გ) 3 დეციბელით ან მეტად მცირდება მიმღების მგრძობიარობა, ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1-ლი ტომის 3.5.4.2.3 პუნქტით დადგენილ ნორმებთან შედარებით, 5 წმ-ზე მეტი პერიოდით FA რეჟიმში და 10 წმ-ით IA რეჟიმში;

დ) პირველ და მეორე იმპულსს შორის ინტერვალი 0,25 მიკრო წამია, ან უფრო მეტი, 1 წმ-ზე მეტი დროით.

მუხლი 19. სატრასო მომნიშვნელი რადიოშუქურა

1. სატრასო მომნიშვნელი რადიოშუქურის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს 75 მჰც რადიოსიხშირეზე, $\pm 0,005\%$ -იანი ცდომილებით.

2. მომნიშვნელი რადიოშუქურასათვის უნდა იყოს გათვალისწინებული ავტომატიზებული კონტროლის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ინფორმაციის მიწოდებას მართვის პუნქტისათვის შემდეგი ცდომილებების შემთხვევაში:

ა) გამომავალი სიმძლავრის შემცირება ნომინალური სიმძლავრის 50%-ზე მეტად;

ბ) მოდულაციის სიღრმის შემცირება 70%-ზე ნაკლებ ნიშნულამდე (დონემდე);

გ) მანიპულაციების დარღვევა.

მუხლი 20. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა

1. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა, რომელიც კომბინირებულია ერთზე მეტ გლობალურ სანავიგაციო სატელიტურ სისტემასთან, უნდა უზრუნველყოფდეს ოპერირების დონის სისწორეს, უწყვეტობას, ქმედუნარიანობას და მთლიანობას.

2. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) ლოკალურად რელევანტური ფსევდო მანძილის კორექცია;

ბ) მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემასთან დაკავშირებული მონაცემების წარმოება;

გ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპისათვის საჭირო მონაცემების წარმოება (როდესაც ხორციელდება ზუსტი მისადგომის მომსახურება);

დ) მონაცემების მიღების ქმედუნარიანობის პროგნოზირება;



ე) გლობალური სანავიგაციო სატელიტური სისტემის წყაროების მთლიანობა.

3. იქ სადაც არსებობს ხელისშემწყობი ტოპოგრაფიული მდგომარეობა და შესაბამისი ოპერატიული მოთხოვნები, პირველი კატეგორიის ზუსტი შესვლის ან ვერტიკალური ხელმძღვანელობის მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემამ უნდა განახორციელოს ლატერალური გადაფარვა, რომელმაც უნდა მოიცვას:

ა) ადზ-ის ორივე კურსი, ადზ-ის ზღურბლიდან 140 მეტრი მანძილიდან ± 35 გრადუსიანი კუთხით 28 კილომეტრიანი მანძილი, ან ± 10 გრადუსიანი კუთხით 37 კილომეტრის მანძილზე;

ბ) ლატერალური რეგიონის ვერტიკალური გადაფარვა 7 გრადუსზე მაღალი კუთხით, ან 1.75 საგლისადო დახრის კუთხით მისი გადაკვეთის წერტილთან. აღნიშული გადაფარვა ადზ-ის ზღურბლიდან ვრცელდება 30 მეტრიდან 3000 მეტრამდე სიმაღლეზე.

4. პირველი კატეგორიის ზუსტი შესვლის მონაცემების მაუწყებლობა უნდა გავრცელდეს 3,7 მეტრზე სიმაღლეზე ადზ-ის ზედაპირის პარალელურად, მონაცემების მაუწყებლობა უნდა იყოს ყველგან მიმართული.

5. მონაცემების სამაუწყებლო რადიო სიხშირე არჩეულ უნდა იქნეს 108 -117.975 მჰც რადიოსიხშირული დიაპაზონიდან, სადაც მინიმალური ასათვისებელი რადიო სიხშირე უნდა იყოს 108.025 მჰც, მაქსიმალური კი 117.950, ხოლო გამოყენებულ სიხშირეებს შორის სხვაობის მინიმალური ზღვარი კი - 25 კჰც.

6. დროის დანაყოფის მრავალჯერადი წვდომის (TDMA) გამოყენება უნდა განხორციელდეს ფიქსირებული ჩარჩოს სტრუქტურით, ხოლო მონაცემების მაუწყებლობას მინიჭებული უნდა ქონდეს 1-იდან 8 სლოტამდე.

7. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემის მონაცემების გადაცემა უნდა განხორციელდეს 3 ბიტის სიმბოლოებით, სამაუწყებლო მონაცემების გადაცემის მოდულაცია უნდა განხორციელდეს D8PSK ფორმატის საშუალებით 10500 სიმბოლო წამში.

8. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა „H“ მაუწყებლობს ჰორიზონტალურად პოლარიზებული სიგნალით.

9. გამოსხივების ეფექტური სიმძლავრე განხორციელებული უნდა იქნეს ჰორიზონტალურად პოლარიზებული სიგნალით, სადაც ველის მინიმალური სიმძლავრე 215 მიკრო ვოლტი 1 კვადრატულ მეტრზე, ხოლო მაქსიმალური კი 0.350 ვოლტი 1 კვადრატულ მეტრზე მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემის დაფარვის არეალში.

10. გადაფარვის ველის სიმძლავრე გაზომილ უნდა იქნეს სინქრონიზაციის საშუალო პერიოდით და იმპულსური ველის აღქმით.

11. რადიოსიხშირის ფაზის წანაცვლება ჰორიზონტალურ (HPOL) და ნებისმიერ ვერტიკალურად პოლარიზებულ (VPOL) კომპონენტებს შორის უნდა იყოს ისეთი, რომ მომხმარებლისათვის ხელმისაწვდომი იყოს „HPOL“-ის მინიმალური სიგნალის სიმძლავრე.

12. მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა „N“ მაუწყებლობს ელიფსურად პოლარიზებული სიგნალით.

13. როდესაც ხორციელდება ელიფსურად პოლარიზებული სიგნალით მაუწყებლობა, ჰორიზონტალურად პოლარიზებული კომპონენტები უნდა შეესაბამებოდეს “ERP”-ის მოთხოვნებს.

14. გასხივებული სიგნალის ეფექტური სიმძლავრე უნდა იყოს ვერტიკალურად პოლარიზებული მინიმუმ 136 მიკრო ვოლტი 1 კვადრატულ მეტრზე სიმძლავრით, ხოლო მაქსიმალური კი 0.221 ვოლტი 1 კვადრატულ მეტრზე მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემის დაფარვის არეალში.

15. რადიოსიხშირის ფაზის წანაცვლება ჰორიზონტალურ (HPOL) და ნებისმიერ ვერტიკალურად პოლარიზებულ (VPOL) კომპონენტებს შორის უნდა იყოს ისეთი, რომ მომხმარებლისათვის ხელმისაწვდომი იყოს „HPOL“-ის და „VPOL“-ის მინიმალური სიგნალის სიმძლავრე.



16. ნებისმიერი ოპერატიული რეჟიმისას გამოყენებული სიგნალის გადაცემის სიმძლავრის ოდენობა 25 კილო ჰც მომიჯნავე სიხშირეების გამტარუნარიანობა არ უნდა აღემატებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1-ლი ტომის 3.7.3.5-1 ცხრილში მოცემულ მაჩვენებლებს.

თავი IV **სარადიოლოკაციო მომსახურება**

მუხლი 21. ზოგადი მოთხოვნები

1. სარადიოლოკაციო მომსახურებისას უნდა განხორციელდეს საჭიერო ხომალდზე დაკვირვებისათვის საჭირო ინფორმაციის უწყვეტი განახლება და უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს მისი ადგილმდებარეობის ინდიკაცია.

2. რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტისათვის წარმოებული სარადიოლოკაციო მომსახურება უნდა უზრუნველყოფდეს საჭიერო სივრცის ისეთი ნაწილების გადაფარვა, სადაც მიწისზედა ინფრასტრუქტურა ლიმიტირებულია ან საერთოდ არ არსებობს.

3. რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტისთვის წარმოებული სარადიოლოკაციო მომსახურებას უნდა გააჩნდეს უსაფრთხოების ქსელის შეტყობინებების მხარდაჭერა, რომელიც მოიცავს:

ა) ნებადართული ემელონის მონიტორინგს;

ბ) სატრასო მიახლოების მონიტორინგს;

გ) შეზღუდული ტერიტორიის მონიტორინგს.

4. რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტისთვის წარმოებული სარადიოლოკაციო მომსახურება ასევე უნდა უზრუნველყოფდეს საშუალო-დროის კონფლიქტის დაფიქსირებას.

5. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტისთვის წარმოებული სარადიოლოკაციო მომსახურება უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს პირველადი, ან მეორადი რადიოლოკატორის მიერ, ან მულტილატერალური საშუალების, ან ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების სისტემა-მაუწყებლობის მიერ.

6. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტისთვის წარმოებული სარადიოლოკაციო მომსახურებამ უნდა უზრუნველყოს მაღალი სისწორით აეროდრომის ტერიტორიაზე შესაბამისი მიმღებ-გადამცემებით აღჭურვილი მიზნების დაფიქსირება, ინფორმაციის სწრაფი განახლებით.

7. საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში საერთაშორისო საზღვრების გასწვრივ ინტეროგატორის (დაკითხვის) იდენტიფიკატორის (II) და სარადიოლოკაციო ამომცნობის (SI) კოდების მინიჭება უნდა განხორციელდეს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმის შესაბამისად.

8. სარადიოლოკაციო მომსახურების წარმოებისას უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს საჭიერო ხომალდის მიმღებ-გადამცემის მიერ გენერირებული:

ა) 4 096 ერთეული საპასუხო კოდის მიღება;

ბ) რეჟიმი A-ს კოდების 7500-ის, 7600-ის და 7700-ის მომენტალური დეკოდირება;

გ) რეჟიმი A კოდის 2000- ის რეზერვირება, საჭიერო ხომალდის ამოცნობისათვის.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 22. ინტეროგაციის(დაკითხვის) რეჟიმები

1. საჭიერო მოძრაობის მომსახურების მიზნებისათვის საჭიერო ხომალდთან ინტეროგაცია უნდა განხორციელდეს შემდეგი რეჟიმებით და მიზნობრივობით:

ა) A რეჟიმის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს საჭიერო ხომალდის ვინაობის დადგენა და დაკვირვება;



ბ) C რეჟიმის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს საჰაერო ხომალდის წნევის-სიმაღლის მიღება და დაკვირვება;

გ) კომბინირებული რეჟიმები:

გ.ა) რეჟიმი A/C/S all call-ის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ინფორმაციის მიღება და S რეჟიმის აღქმადობის მოპოვება;

გ.ბ) რეჟიმი A/C მხოლოდ all call-ის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ინფორმაციის მიღება, სადაც მოპასუხე არ პასუხობს S რეჟიმს.

დ) რეჟიმი S:

დ.ა) S all call რეჟიმის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს მხოლოდ S რეჟიმის აღქმადობის მოპოვება;

დ.ბ) სამაუწყებლო რეჟიმის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს მხოლოდ ინფორმაციის გადაცემა ყველა S რეჟიმზე მომუშავე მიმღებ გადამცემებზე;

დ.გ) სელექციური S- რეჟიმის გამოყენებით უნდა განხორციელდეს კონკრეტულ საჰაერო ხომალდზე დაკვირვება და კომუნიკაცია, საიდანაც პასუხი მიიღება მხოლოდ იმ მიმღები- გადაცემისგან, რომელსაც ინტეროგაციის (დაკითხვის) დროს მიენიჭა უნიკალური მისამართი.

2. ინტეროგაციის რეჟიმის დანერგვისას გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი გარემოებები:

ა) S რეჟიმის შესაძლებლობის ინტეროგატორის დანერგვა არ უნდა განხორციელდეს ისეთ ადგილას, საიდანაც საჰაერო მიმოსვლის დისტრიბუცია ხორციელდება თანაბრად, რადგან მისი შესაძლებლობები ლიმიტირებულია დაფარვის ზონაში არსებული საჰაერო ხომალდების რაოდენობით და მათი აზიმუტური განაწილებით;

ბ) S რეჟიმის დანერგვისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს, რომ მაქსიმალური ეფექტური დაფარვა ზოგიერთი ინტეროგატორის შესაძლებელია იყოს მიმდინარე მაქსიმალური გადაფარვაზე ნაკლები, სწორედ ამიტომ მიმდინარე მაქსიმალური გადაფარვა უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა) ადეკვატურ მულტი გადაფარვას ძირითად და სარეზერვო რადარების საშუალებით;

ბ.ბ) არაგადაჭარბებულ გადაფარვას, ინტეროგატორის მიერ იდენტიფიცირების გართულების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ.გ) ინტეროგატორის მოქმედების ზონების დაწესებას.

გ) S რეჟიმის ინტეროგაციის კოლოკაცია პირველად რადიოლოკატორთან, სადაც ანტენის ბრუნვის სიჩქარემ შეიძლება პირდაპირი ზეგავლენა მოახდინოს ციფრული მონაცემების გაცვლის არხზე.

მუხლი 23. პირველადი რადიოლოკატორი

პირველადი რადიოლოკატორი უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) საჰაერო ხომალდის პოზიციის დადგენას, მიუხედავად იმისა გააჩნია თუ არა სხ-ს მოპასუხე;

ბ) ისეთი ობიექტების დაფიქსირებას, რომელიც წარმოადგენს დაბრკოლებას აეროდრომის დაცულ არეში;

გ) შესაბამისი კონფიგურაციის შეყვანისას მიმდინარე მეტეოროლოგიური მდგომარეობის დადგენას.

მუხლი 24. მეორადი რადიოლოკატორი

1. მეორადი რადიოლოკატორი უნდა უზრუნველყოფდეს:



ა) საჰაერო ხომალდის იდენტიფიკაციის და ბარომეტრული სიმაღლის დადგენას, ასევე დაშორებისა და აზიმუტის აღმოჩენას;

ბ) უკანონო ჩარევის და რადიოკავშირის დაკარგვის შესახებ ავარიული კოდების შეტყობინებას, რომელიც ხორციელდება მიზნობრივად გამოყოფილი და დაჯავშნილი „A“ რეჟიმის კოდებით;

გ) გადამცემს და მიმღებს შორის ცალმხრივი საპასუხო სიგნალების დანაკარგის თავიდან აცილებას, ხანგრძლივი და სრული გადაფარვის მეშვეობით.

2. მეორადი რადიოლოკატორი S რეჟიმის საშუალებით უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) შერწყმას A/C რეჟიმის შესაძლებლობებთან;

ბ) საჰაერო ხომალდის სიმაღლის შეტყობინებას, 100 ან 25 ფუტი ნამატით;

გ) არასასურველი გადაფარვების ჩახშობას სელექციური ინტეროგაციის მეშვეობით ერთმანეთთან ახლოს მყოფ საჰაერო ხომალდებთან, სადაც მაღალია იმის ალბათობა, რომ მონაცემების დეკოდირება განხორციელდეს მჭიდრო საჰაერო მიმოსვლის პირობებში;

დ) სისტემის მთლიანობის უზრუნველსაყოფად არაზუსტი გადაცემისგან დაცვას;

ე) საჭირო ინფორმაციის მიღების მიზნით საჰაერო ხომალდთან ორმხრივი კავშირის დამყარებას.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის მოთხოვნის შესრულების მიზნით მეორადი რადიოლოკატორი

S რეჟიმის საშუალებით მოპასუხეს გადასცემს მინიმუმ შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საჰაერო ხომალდის უნიკალურ 24 ბიტანი მისამართს;

ბ) მიწის ზედაპირზე მყოფი საჰაერო ხომალდის სტატუსს „on-the-ground“;

გ) საჰაერო ხომალდის იდენტიფიკატორს;

დ) საჰაერო ხომალდის ბარიულ სიმაღლეს, 25 ფუტი დასაშვები ცდომილებით;

4. მეორადი რადიოლოკატორის მეშვეობით, ინფორმაციის მიღების მოთხოვნა და კონტროლი უნდა განხორციელდეს 1030 მჰც რადიოსიხშირეზე, გადამცემი სიხშირის ტოლერანტობა უნდა იყოს $\pm 0,2$ მჰც.

5. საჰაერო ხომალდიდან საპასუხო ინფორმაციის მიღება უნდა განხორციელდეს 1090მჰც რადიოსიხშირეზე, მიმღები სიხშირის ტოლერანტობა უნდა იყოს ± 3 მჰც.

6. ინფორმაციის მიღების მოთხოვნის, კონტროლის და საპასუხო გადაცემის პოლარიზაცია უნდა იყოს ვერტიკალური.

7. მეორადი რადიოლოკატორის შემოწმებისას გამოყენებული უნდა იქნეს დაკალიბრებული მოპასუხე და გათვალისწინებული უნდა იქნეს რადიოლოკატორის:

ა) სიმძლავრის დონე;

ბ) მიმღების სენსიტიურობა;

გ) პულსებს შორის დაშორება და გაფართოება;

დ) SLS-ის ფუნქცია.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 25. ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალება

1. ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალება S რეჟიმის გაფართოებულმა სკვიტერმა უნდა განახორციელოს შეტყობინებების მიღება და მიღებული ინფორმაციის შეკვრა ანგარიშის სახით.

2. ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალება უნდა შედგებოდეს მიმღები ანტენისაგან (1090 მჰც), დემოდულატორისგან, დეკოდერისგან და მონაცემების ბუფერისგან.

3. ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალება S რეჟიმის გაფართოებულმა სკვიტერმა უნდა უზრუნველყოს თავსებადობა ავტომატური დამოკიდებული სარადიოლოკაციო სისტემის-მაუწყებლობის სხვადასხვა ვერსიის შეტყობინების ფორმატთან.

4. სტანდარტული S რეჟიმით მიღებული სკვიტერი უნდა იყოს 56 ბიტანი, 120 მიკრო წამი სიგრძის.

5. სიგნალების მიღება უნდა მოხდეს 1 090 მჰც რადიოსიხშირეზე, ხოლო მონაცემების გადაცემის სიჩქარე კი 1 მეგაბიტი წამში.

მუხლი 26. მულტილატერალური დაკვირვების საშუალება

მულტილატერალური დაკვირვების საშუალება უნდა უზრუნველყოფდეს:

ა) საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დადგენას A/C და S-ის ინტეროგაციის რეჟიმების საშუალებით.

ბ) ინტეროგაციის რეჟიმების A/C, S-ის და ავტომატური დამოკიდებული სარადიოლოკაციო სისტემის-



მაუწყებლობის მხარდაჭერას;

გ) რთული ლანდშაფტის პირობებში ეფექტიან გადაფარვას;

დ) ოპერირების მაღალ სიზუსტეს და ინფორმაციის ხშირ განახლებას.

მუხლი 27. სარადიოლოკაციო ტექნიკური საშუალებების მახასიათებლების შემოწმება

სარადიოლოკაციო ტექნიკური საშუალების ტექნიკური მახასიათებლების შემოწმების სახეები და მიზნებია:

ა) პერიოდულად ჩატარებული შემოწმება, რომლის მიზანია არსებული მდგომარეობის შედარება ნორმირებულ მაჩვენებელთან;

ბ) სტაციონარულად ჩამონტაჟებული მონიტორინგის საშუალების შემოწმება, ნორმირებულ მაჩვენებლებთან შესაბამისობის უწყვეტობის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 28. რადიოლოკატორის დანერგვა

1. რადიოლოკატორის დანერგვა უნდა განხორციელდეს იქ, სადაც რადიოლოკატორის მომსახურება გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნების მისაღწევად.

2. რადიოლოკატორის დანერგვისას საწარმოს მიერ:

ა) განსაზღვრულ უნდა იქნეს შემდეგი ოპერირების მოთხოვნები:

ა.ა) რა სახის სარადიოლოკაციო საშუალების გამოყენება არის დაგეგმილი (აღნიშნული ფაქტორი საშუალებას იძლევა, რომ განისაზღვროს ოპერირებისათვის საჭირო მოთხოვნები);

ა.ბ) რა იქნება საშუალების ოპერირების არეალი; (აღნიშნული ფაქტორი საშუალებას იძლევა, რომ განისაზღვროს საშუალების ოპერირების ლიმიტები, როგორცაა გადაფარვის მინიმალური ქვედა, მაქსიმალური ზედა და ჰორიზონტალური დონე)

ა.გ) საჰაერო მოძრაობას რომელ ტიპს უნდა მოემსახუროს საშუალება; (აღნიშნული ფაქტორი საშუალებას იძლევა, რომ განისაზღვროს ფრენის წესების რომელ ტიპს მოემსახურება საშუალება)

ბ) გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადგილობრივი გარემო (ფაქტიური და სამომავლო), მათ შორის:

ბ.ა) საჰაერო მოძრაობის ფაქტობრივი და სამომავლო მოცულობა, ყველაზე დატვირთული დროის ჩათვლით;

ბ.ბ.) საჰაერო ტრასების სტრუქტურა;

ბ.გ) საჰაერო ხომალდის ტიპი და მათი გადაადგილების მაქსიმალური სიჩქარე, სიმაღლის აღების მაქსიმალური დონე;

ბ.დ) საჰაერო მოძრაობის გადანაწილება ან გაერთიანება იმ საჰაერო ხომალდებით, რომელსაც არ გაჩნიათ შესაბამისი მოპასუხეები;

ბ.ე) არსებული სარადიოლოკაციო მომსახურების გაწევამდე გამოყენებული ტექნიკური საშუალებების თავიდან გამოყენების შესაძლებლობა;

ბ.ვ) განსაზღვრულ უნდა იქნეს სარადიოლოკაციო მომსახურების გაწევამდე გამოყენებული ტექნიკური საშუალებების განლაგების ადგილები და მათი ქმედუნარიანობა;

ბ.ზ) რეზერვირების დონე;

ბ.თ) ახალი სარადიოლოკაციო სისტემის დანერგვის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდების მოპასუხეების განახლების აუცილებლობა;

ბ.ი) სარადიოლოკაციო სისტემის დანერგვის შემთხვევაში ოპერირების პროცედურებზე ზემოქმედება.



გ) საშუალების პერიოდული შემოწმება, ნომინალურ მაჩვენებლებთან მიმართებაში.

მუხლი 29. სარადიოლოკაციო მომსახურების ხარისხი

სარადიოლოკაციო მომსახურების მაღალი ხარისხის უზრუნველსაყოფად უნდა ჩაუტარდეს მონიტორინგი და გაზომვები შემდეგ მაჩვენებლებს:

ა) სარადიოლოკაციო მომსახურების მიერ წარმოებულ პაკეტებს;

ბ) სარადიოლოკაციო მომსახურების სისწორეს;

გ) სარადიოლოკაციო მომსახურების ქმედითუნარიანობას;

დ) სარადიოლოკაციო მომსახურების მთლიანობას;

ე) სარადიოლოკაციო მომსახურებაში ჩართული სისტემების მთლიანობას;

ვ) სარადიოლოკაციო მომსახურების მიერ წარმოებული პაკეტების ვალიდურობას დროსთან მიმართებაში;

ზ) სარადიოლოკაციო მომსახურების მიერ წარმოებული ინფორმაციის განახლების პერიოდს;

თ) სარადიოლოკაციო მომსახურების უწყვეტობას;

ი) სარადიოლოკაციო მომსახურებით გადაფარვას;

კ) სარადიოლოკაციო მომსახურების საიმედოობას.

მუხლი 30. სარადიოლოკაციო ტექნიკური საშუალებების მახასიათებლების შემოწმების პერიოდულობა და პროცედურა

1. საწარმომ უნდა შეიმუშაოს სარადიოლოკაციო ტექნიკური საშუალებების მომსახურების პროცედურა, რომლითაც მინიმუმ უნდა განისაზღვროს შესამოწმებელი მაჩვენებლები და მათი შემოწმების პერიოდულობა.

2. სარადიოლოკაციო ტექნიკური საშუალების შესამოწმებელი მაჩვენებლების განსაზღვრა და მათი შემოწმების პერიოდულობა დადგენილი უნდა იქნეს მწარმოებლის რეკომენდაციაზე დაყრდნობით.

3. სარადიოლოკაციო მომსახურების ტექნიკურ საშუალებებს უნდა ჩაუტარდეს როგორც საფრენოსნო, ასევე მიწისზედა შემოწმება. საფრენოსნო შემოწმების პერიოდულობას ადგენს საწარმო, ხოლო მიწისზედა შემოწმების პერიოდულობა დადგენილი უნდა იქნეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 31. რადიოლოკატორების განლაგება

რადიოლოკატორის დამონტაჟების ადგილმდებარეობის შერჩევისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს შემდეგი გარემოებები:

ა) ანტენის გამოსხივების ველის ვერტიკალური გავრცელება;

ბ) პირველადი და მეორადი რადიოლოკატორების მიერ გამოსხივებული ან/და მიღებული სიგნალების რეფლექსია;

გ) რადიოლოკატორის გამოსხივების არეალში მკვდარი ზონა ზუსტად ანტენის თავზე. არეალი სადაც არ ხორციელდება მიზნების აღმოჩენა.

მუხლი 32. დამოკიდებულ სარადიოლოკაციო სისტემაზე გადასვლა

დამოკიდებულ სარადიოლოკაციო სისტემაზე გადასვლისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს შემდეგი გარემოებები:

ა) უნდა განისაზღვროს ადეკვატური დაცვის დონე ინტეროგაციის რეჟიმების გაუმართაობის შემთხვევაში;

ბ) უნდა არსებობდეს სამოქმედო პროცედურა საჭიერო ხომალდზე დამოკიდებული სარადიოლოკაციო



სისტემის მაუწყებლობის მწყობრიდან გამოსვლის ან სხვა გლობალური სატელიტური სანავიგაციო სისტემების მხრიდან გადაფარვისას;

გ) ავტომატური დამოკიდებული სისტემის ანგარიშში ე.წ. „ტრეკის“ შექმნის შესაძლებლობა;

დ) უნდა განხორციელდეს შესაბამისი მაჩვენებლების გაზომვები და შესაბამისობაში მოდიოდეს საჰაერო მიმოსვლის გაზრდასთან ერთად წარმოქმნილ ოპერატიულ მოთხოვნებთან.

თავი V

საჰაერო მოძრაობის მომსახურება

მუხლი 33. სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებული სისტემა

1. სარადიოლოკაციო მონაცემების წყაროს ხშირ შემთხვევაში უნდა წარმოადგენდეს პირველადი, მეორადი რადიოლოკატორები და ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალებები. აღნიშნული წყაროს მიერ წარმოებული ინფორმაციის დამუშავება უნდა განხორციელდეს სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებულ სისტემაში, საიდანაც დამუშავებული სარადიოლოკაციო მონაცემები უნდა აისახოს მეთვალყურეს სამუშაო პოზიციაზე დამონტაჟებულ მონიტორზე.

2. სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებული სისტემის მთავარი ფუნქციებია:

ა) დაკვირვება, ინტეროგაციაში მყოფ საჰაერო ხომალდებისაგან მიღებული რეპორტების კორელაცია უწყვეტი სკანირების საშუალებით;

ბ) ტრეკის მდგომარეობით ვექტორის ელემენტების შეფასება, როგორცაა ადგილმდებარეობა, სიჩქარე მიწის ზედაპირთან მიმართებაში, კურსი და ვერტიკალური სიჩქარე;

გ) არასწორი პლოტების ჩახშობა; და

დ) ოპერატიული მონიტორის სისტემის ტრეკის მონაცემებით და ასევე შემდეგი ავტომატური ფუნქციებით უზრუნველყოფა:

დ.ა) ტრეკის და ფრენების გეგმის კორელაცია;

დ.ბ) კონფლიქტის განგაში; და

დ.გ) ფრენის ტრაექტორიის მონიტორინგი.

3. სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების სისტემის საშუალებით საჰაერო ხომალდზე უწყვეტი დაკვირვება შესაძლებელია განხორციელდეს შემდეგი დაკვირვების გამოყენებით:

ა) მოზაიკური სისტემით; ან

ბ) დაკვირვების ე.წ. „ფიუჟენ“ სისტემით; ან

გ) ადგილმდებარეობის რეპორტი, ე.წ. „ფიუჟენ“ სისტემით.

4. ინფორმაციის გაცვლა სარადიოლოკაციო საშუალებებსა და სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების სისტემასთან უნდა განხორციელდეს ასტერიქსის ფორმატში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 34. საფრენოსნო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებული სისტემა

1. ტრეკის და ფრენების გეგმის კორელაციის შემდეგ, ფრენების გეგმის ჭდე უნდა დაერთოს მეთვალყურეს სამუშაო პოზიციაზე გამოსახულ შესაბამის ტრეკს.

2. მეთვალყურეს, საჭიროების შემთხვევაში, უნდა შეეძლოს ფრენის გეგმის განახლება მანუალურად ან ავტომატურ რეჟიმში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

თავი VI. ტექნიკური პერსონალის სწავლება და კვალიფიკაცია

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

მუხლი 35. საწარმოს ვალდებულება

1. საწარმომ უნდა განსაზღვროს ტექნიკური პერსონალის მინიმალური საკვალიფიკაციო მოთხოვნები და ტექნიკური პერსონალის უფლება-მოვალეობების გათვალისწინებით, შეიმუშაოს ტექნიკური პერსონალის სწავლებისა და კვალიფიკაციის შეფასების პროგრამა ამ წესის შესაბამისად.

შენიშვნა: ტექნიკური პერსონალის სწავლების და კვალიფიკაციის შეფასების დანერგვის სახელმძღვანელო მასალა (AMC/GM) მოცემულია „Easy Access Rules for Air Traffic Management/Air Navigation Services (Regulation (EU) 2017/373)“ დოკუმენტის მე-13 დანართში.

2. სულ მცირე, ორ წელიწადში ერთხელ, საწარმომ უნდა უზრუნველყოს ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურისათვის საჭირო კადრების რაოდენობის შესწავლა, მათი ფუნქციების, სწავლების, ყოველწლიური შვებულების და სამუშაო დატვირთვის გათვალისწინებით.



3. საწარმოში უნდა უზრუნველყოს ტექნიკური პერსონალის თავისუფალი წვდომა სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ ნორმატიულ აქტებზე, სახელმძღვანელო დოკუმენტებზე და ინსტრუქციებზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

მუხლი 36. ტექნიკური პერსონალის სწავლება

1. სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფას ახორციელებს ტექნიკური პერსონალი, რომელსაც გავლილი აქვს:
 - ა) საბაზისო სწავლება;
 - ბ) საკვალიფიკაციო სწავლება;
 - გ) სისტემის/მოწყობილობის სარეიტინგო სწავლება;
 - დ) შემდგომი სწავლება.
2. ტექნიკური პერსონალის საბაზისო და საკვალიფიკაციო სწავლება უნდა მოიცავდეს ამ წესის დანართით გათვალისწინებულ საგნებს, გაკვეთილებს და საკითხებს.
3. (ამოღებულია - 05.12.2019, №231).
4. საწარმოში დასაქმებულ ტექნიკურ პერსონალს უნდა გააჩნდეს საწარმოს მიერ გაცემული „ტექნიკური პერსონალის მოწმობა“, რომელიც ტექნიკური პერსონალის თანამდებობრივი უფლება-მოვალეობების შესაბამისად ტექნიკურ პერსონალს ანიჭებს უფლებას განახორციელოს ტექნიკური საშუალების მომსახურების მიზნით ამ საშუალებების ექსპლუატაცია, ექსპლუატაციიდან ამოღება ან/და ექსპლუატაციაში შეყვანა.
5. „ტექნიკური პერსონალის მოწმობა“ უნდა მოიცავდეს ამ მოწმობის მფლობელის შესახებ შემდეგ ინფორმაციას:
 - ა) სახელი, გვარი;
 - ბ) ტექნიკური უზრუნველყოფის რეიტინგი, რომელიც მოიცავს ამ წესით დადგენილ ტექნიკური უზრუნველყოფის მომსახურებას;
 - გ) ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ჩამონათვალს და ადგილმდებარეობას;
 - დ) ტექნიკური საშუალების/სისტემების მომსახურების სახეობებს (ექსპლუატაცია, ექსპლუატაციიდან ამოღება ან/და ექსპლუატაციაში შეყვანა);
 - ე) ტექნიკური პერსონალის უნარ-ჩვევების შეფასების უფლებამოსილება (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);
 - ვ) მოწმობის გაცემის თარიღს და მოქმედების ვადას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 37. სისტემის/მოწყობილობის სარეიტინგო სწავლება

- სისტემის/მოწყობილობის სარეიტინგო სწავლებისას ტექნიკური პერსონალის მომზადება ხორციელდება თანამდებობრივი უფლება-მოვალეობის შესაბამისად და მოიცავს:
- ა) თეორიულ კურსს, რომელიც მინიმუმ უნდა ითვალისწინებდეს:
 - ა.ა) სისტემებისა და მოწყობილობების ფუნქციურ შესაძლებლობებს;
 - ა.ბ) ტექნიკური პერსონალის ქმედებების ფაქტობრივ და პოტენციურ გავლენას სააერნაოსნო მომსახურების უსაფრთხოდ უზრუნველყოფაზე;
 - ა.გ) სისტემებისა და მოწყობილობების გავლენას საექსპლუატაციო გარემოზე;
 - ბ) პრაქტიკულ კურსს, რომელიც უნდა მოიცავდეს სამუშაო ადგილზე სწავლებას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

მუხლი 38. შემდგომი სწავლება

1. შემდგომი სწავლება მოიცავს:
 - ა) განმეორებით სწავლებას;
 - ბ) სისტემის/მოწყობილობის განახლების, მოდიფიცირების და საგანგებო სიტუაციებში მოქმედების სწავლებებს.
2. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული სწავლების ჩატარებას საწარმო უზრუნველყოფს მინიმუმ სამ წელიწადში ერთხელ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 39. ტექნიკური პერსონალის საწყისი და მიმდინარე კვალიფიკაციის შეფასება



1. ტექნიკურ პერსონალს უფლება აქვს შეასრულოს ტექნიკური საშუალებების/სისტემების ექსპლუატაცია, ექსპლუატაციიდან ამოღება ან/და ექსპლუატაციაში შეყვანა და თანამდებობრივი უფლება-მოვალეობების დამოუკიდებლად შესრულება პერსონალის საწყისი და მიმდინარე კვალიფიკაციის შეფასების და „ტექნიკური პერსონალის მოწმობის“ საფუძველზე.
2. საწარმო ვალდებულია შეიმუშაოს და დანერგოს ტექნიკური პერსონალის საწყისი და მიმდინარე კვალიფიკაციის შეფასების პროცედურა, რომელიც უნდა მოიცავდეს:
 - ა) საწყისი და მიმდინარე კვალიფიკაციის შეფასების საფუძვლებს;
 - ბ) კვალიფიკაციის დადგენის და ტექნიკური პერსონალის მიერ გასაჩივრების წესს;
 - გ) ტექნიკური პერსონალის ტექნიკური და ქვევითი უნარ-ჩვევების, ასევე ცოდნის შეფასების კრიტერიუმებს.
3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ტექნიკური უნარ-ჩვევების შეფასება ხორციელდება ტექნიკური უნარ-ჩვევების შემფასებლის მიერ, რომელსაც:
 - ა) წარმატებით აქვს დამთავრებული შემფასებლის კურსი და
 - ბ) გააჩნია ამ წესის 36-ე მუხლის მე-5 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტით დადგენილი, ტექნიკური პერსონალის უნარ-ჩვევების შეფასების უფლებამოსილება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 40. ტექნიკური პერსონალის სწავლების ინსტრუქტორი

1. ინსტრუქტორს, რომელიც ახორციელებს ტექნიკური პერსონალის სწავლებას, უნდა ჰქონდეს:
 - ა) სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკურ უზრუნველყოფის სფეროში სულ მცირე სამი წლის სამუშაო გამოცდილება;
 - ბ) ტექნიკური პერსონალის სწავლების ინსტრუქტორის მომზადების გავლის დამადასტურებელი სერტიფიკატი.
2. (ამოღებულია - 05.12.2019, №231).
3. ინსტრუქტორს უნდა გააჩნდეს უნარი სამუშაო ადგილზე სწავლების (OJTI) პროცესში რისკის წარმოქმნისას, უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით გაატაროს მყისიერი, მაკორექტირებელი ან/და შემარბილებელი ზომები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 41. დოკუმენტების აღრიცხვა

საწარმო ახორციელებს ტექნიკური პერსონალის სწავლების და კვალიფიკაციის შეფასებასთან დაკავშირებული ჩანაწერების აღრიცხვას ტექნიკური პერსონალის დასაქმების მთელი პერიოდის განმავლობაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

მუხლი 42. ენების ცოდნა

ტექნიკური პერსონალის უფლება-მოვალეობების და ტექნიკურ უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული ინსტრუქციების, პროცედურების და სახელმძღვანელოების გათვალისწინებით, საწარმო განსაზღვრავს ტექნიკური პერსონალის ენი/ენების ცოდნის დონეს.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 26.09.2018წ.

თავი VII. ტექნიკური საშუალების აღიარება

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

მუხლი 43. ტექნიკური საშუალების აღიარება

1. ტექნიკური საშუალების აღიარებას (აღიარებაზე უარის თქმას) ახორციელებს სააგენტო საწარმოს განცხადების საფუძველზე.
2. თუ ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალება ექვემდებარება ფუნქციონალურ სისტემაში უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ ცვლილებას, მაშინ საწარმომ ტექნიკური საშუალების აღიარების მოთხოვნით უნდა მიმართოს სააგენტოს მას შემდეგ, რაც ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალების შესახებ ცვლილებასთან დაკავშირებული ყველა საჭირო დოკუმენტი წარდგენილია სააგენტოში და სააგენტოსაგან ცვლილების განხორციელების უფლება, წერილობითი გადაწყვეტილების სახით ეცნობა მას.



3. აღიარებას ექვემდებარება შემდეგი ტექნიკური საშუალებები:

ა) საავიაციო კავშირგაბმულობის საშუალებები:

ა.ა) მიწა-ჰაერი კომუნიკაციის დამყარების მიზნით გამოყენებული რადიოსადგურები;

ა.ბ) ხმოვანი საკომუნიკაციო სისტემა (VCS);

ა.გ) სააერონავიგაციო ფიქსირებული კავშირგაბმულობის საშუალებები;

ბ) სანავიგაციო საშუალებები:

ბ.ა) სახელსაწყო დაფრენის სისტემა (ILS);

ბ.ბ) მიკროტალღური დაფრენის სისტემა (MLS);

ბ.გ) მიუმართავი რადიომუქურა (NDB);

ბ.დ) მომნიშვნელი რადიომუქურა (OM, MM, IM, SCR);

ბ.ე) ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიომუქურა (VOR, DVOR);

ბ.ვ) მანძილსაზომი მოწყობილობა (DME);

ბ.ზ) მიწისზედა აუგმენტაციის სისტემა (GBAS)

გ) სარადიოლოკაციო საშუალებები:

გ.ა) პირველადი რადიოლოკატორი (PSR);

გ.ბ) მეორადი რადიოლოკატორი (SSR);

გ.გ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების საშუალებები (ADS);

გ.დ) მულტილატერალური დაკვირვების საშუალებები (MLAT);

გ.ე) ზუსტი შემოსვლის რადიოლოკატორი (PAR);

გ.ვ) აეროდრომის ზედაპირზე მოძრაობის დამაფიქსირებელი რადიოლოკატორი (SMR).

დ) საავიაციო მეტეოროლოგიურ მომსახურებასთან დაკავშირებული საშუალებები:

დ.ა) ამინდზე დაკვირვების ავტომატიზებული სისტემა;

დ.ბ) მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მაუწყებლობის ავტომატური საშუალებები;

დ.გ) მეტეოროლოგიური სარადიოლოკაციო საშუალებები.

ე) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საშუალება:

ე.ა) სარადიოლოკაციო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებული სისტემა;

ე.ბ) საფრენოსნო მონაცემების დამუშავების ავტომატიზებული სისტემა;

4. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული განცხადება უნდა აკმაყოფილებდეს საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე მუხლის მოთხოვნებს და თან უნდა ერთოდეს ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალების:

ა) დოკუმენტი, რომელშიც ასახული უნდა იყოს:

ა.ა) მწარმოებლის იურიდიული დასახელება და მისამართი;

ა.ბ) ტექნიკური საშუალების გამოშვების თარიღი;

ა.გ) ტექნიკური საშუალების სახელწოდება;

ა.დ) ტექნიკური საშუალების საიდენტიფიკაციო ნომერი;

ა.ე) ტექნიკური საშუალების დამონტაჟების ადგილმდებარეობის შესახებ, გეოგრაფიული კოორდინატები და მისი კრიტიკული და სენსიტიური ზონების ნახაზი (იმ შემთხვევაში, თუ ტექნიკურ საშუალებას გააჩნია კრიტიკული და სენსიტიური ზონა);

ა.ვ) ოპერირებისათვის განკუთვნილი რადიოსიხშირე და რადიოსიხშირით გადაფარვის ან/და რადიოსიხშირით გადმოცემული ინფორმაციის მიღების არეალის ნახაზი (იმ შემთხვევაში, თუ საშუალება ახორციელებს რადიოსიგნალების გამოსხივებას ან/და მიღებას);

ა.ზ) ძირითადი და სარეზერვო ენერგოწყაროების დასახელება და ტიპი;

ა.თ) ტექნიკური საშუალების შემადგენელი კომპონენტების დასახელება, მათი საიდენტიფიკაციო ნომრები, სერიული ნომრები (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) და რაოდენობა.

ბ) შესაბამისობის დამადასტურებელი საბუთი, რომელიც ადასტურებს ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალების ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართით დადგენილ სტანდარტებთან, რეკომენდებულ პრაქტიკასთან, სამოქალაქო ავიაციის ტექნიკური საშუალებების ევროპული ორგანიზაციის (EUROCAE) სტანდარტებთან, აერონავიგაციის რადიოტექნიკური კომისიის (RTCA) სტანდარტებთან, ევროკონტროლის სპეციფიკაციებთან ან/და ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის (SES) კანონმდებლობით განსაზღვრულ რეგულაციებთან;

გ) მწარმოებლის მიერ შემუშავებული ტექნიკური საშუალების მომსახურების სახელმძღვანელო/პროცედურა და სამსახურის მიერ მწარმოებლის სახელმძღვანელოზე დაყრდნობით ქართულ ენაზე ადაპტირებული ტექნიკური საშუალების ოპერირების, ტექნიკური მომსახურების და გაუმართაობის აღმოფხვრის (Troubleshooting) პროცედურა;

დ) ადგილზე შემოწმების ანგარიში, რომელმაც უნდა მოიცვას მწარმოებლის მიერ ტექნიკური საშუალების ოპერირების მიმართ დადგენილი მონაცემების ვერიფიკაცია;

ე) ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალების მომსახურე პერსონალის კომპეტენციის დამადასტურებელი



დოკუმენტი.

5. ტექნიკური საშუალების აღიარებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული წარმოება სააგენტოში ხორციელდება საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის VI თავის შესაბამისად, ამ წესის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

6. აღიარებისას სააგენტო უფლებამოსილია, ასაღიარებელი ტექნიკური საშუალების ფაქტობრივი მდგომარეობის შეფასების მიზნით, ნებისმიერ დროს დაუბრკოლებლად შევიდეს იმ ობიექტზე, სადაც დამონტაჟებულია ტექნიკური საშუალება და მოითხოვოს ფრენის უსაფრთხოებასთან, ექსპლუატაციასთან და ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საბუთი და ინფორმაცია.

7. სააგენტოს მიერ ტექნიკური საშუალების აღიარებისას (აღიარებაზე უარის თქმისას) გამოიცემა ინდივიდუალური ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი აქტი, რომლის ასლი ინახება სამსახურის საქმეში, სამსახურის სერტიფიკატის მოქმედების მთელი ვადის განმავლობაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 5 დეკემბრის ბრძანება №231 - ვებგვერდი, 11.12.2019წ.

