

ტექნიკური რეგლამენტი საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესი

თავი I ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები

1. ტექნიკური რეგლამენტი „საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესის“ (შემდგომ – წესი) შემუშავებისას საფუძვლად გამოყენებული იქნა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) ოფიციალური გამოცემის Doc 9760/AN967 („საფრენად ვარგისობის სახელმძღვანელო“), სახელმწიფოთაშორისო საავიაციო კომიტეტის რეკომენდაციები (API-145), აგრეთვე ევროგაერთიანების ქვეყნების სამოქალაქო ავიაციის მარეგულირებელი ტექნიკური რეგლამენტები (JAR-66, JAR-145) და იგი ადგენს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში ექსპლუატირებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური ექსპლუატაციის ნორმებს, პირობებს.

2. ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების ტექნოლოგია, წუნდების ნორმები, საავიაციო ტექნიკის მდგომარეობის, მუშაობისა და სამუშაოდ ვარგისობის პარამეტრები, გამოყენებული საშუალებების, მასალების ჩამონათვალი და ხარისხი, შრომის უსაფრთხოების წესები და ნორმები განისაზღვრება საავიაციო ტექნიკის შესაბამისი ტიპობრივი საექსპლუატაციო საბუთებით.

3. თუ კონკრეტული ობიექტისათვის ტიპობრივი საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნები (საავიაციო ტექნიკის ობიექტების ტექნიკური ექსპლუატაციის ტექნოლოგიური პარამეტრების განსაზღვრის, მისი ტექნიკური მომსახურების, საავიაციო ტექნიკის მდგომარეობისა და მისი მუშაობის ნაწილში), განსხვავდება ამ „წესის“ მოთხოვნებისაგან, გამოიყენება ტიპობრივი საექსპლუატაციო საბუთები.

4. ამ წესით განსაზღვრულ მოთხოვნათა დაცვაზე ზედამხედველობას ახორციელებს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ – სააგენტო).

მუხლი 2. ტერმინების და ცნებების განმარტებები

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს და ცნებებს გააჩნიათ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ავიასაწარმო – ინდივიდუალური მეწარმე ან იურიდიული პირი, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ეწევა საქმიანობას სამოქალაქო ავიაციის დარგში;

ბ) დამამზადებელი – საწარმო, რომელიც პასუხისმგებელია საავიაციო ტექნიკის საბოლოო აწყობაზე;

გ) თვითმფრინავი – ჰაერზე მძიმე საფრენი აპარატი, რომელიც მოძრაობაში მოდის ძრავას მეშვეობით და მისი ფრენისას ამწევი ძალა იქმნება ძირითადად უძრავი ზედაპირების აეროდინამიკური რეაქციის შედეგად;

დ) რემონტი – საჰაერო ხომალდის (პლანერი, ძრავა და მაკომპლექტებული ნაკეთობების) ცვეთის ან დაზიანების შემდგომ საფრენად ვარგისობის აღდგენა საფრენად ვარგისობის დადგენილი ნორმების შესაბამისად;

ე) საავიაციო ტექნიკა – საჰაერო ხომალდი, მისი აღჭურვილობა, მაკომპლექტებელი ნაწილები (აგრეგატები და სისტემები), ძრავები, საწაფი, საჰაერო ხომალდის სახმელეთო მომსახურების საშუალებები;

ვ) საავიაციო ძრავა – ძრავა, რომელიც განკუთვნილია სხ-ის მოძრაობაში მოსაყვანად. ძრავას შემადგენლობაში შედის მისი ფუნქციონირების და კონტროლისათვის საჭირო კომპონენტები და მოწყობილობები, გარდა საჰაერო ხრახნისა (თუ გამოიყენება);

ზ) საიმედობა – ობიექტის უნარი გარკვეული დროით, დადგენილ ფარგლებში შეინარჩუნოს მისი დანიშნულების შესრულების შესაძლებლობის დამახასიათებელი ყველა პარამეტრი – დადგენილ რეჟიმებზე და გამოყენების პირობებში, ტექნიკური მომსახურების, რემონტის, შენახვისა და ტრანსპორტირებისას;

თ) სამუშაოების ზოგადი სახეობა – საავიაციო ტექნიკის საფრენად ვარგისობის უზრუნველსაყოფად გატარებული ღონისძიებები, რომლებიც სრულდება შეძლებისდაგვარად ყველა ტიპის საავიაციო ტექნიკაზე მსგავსი წესების და ტექნოლოგიების გამოყენებით;

ი) საჰაერო ხომალდი – ნებისმიერი საფრენი აპარატი (კლასიფიკაცია იხ. დანართი 2), რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ან წყლის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

კ) საფრენად ვარგისობის ნორმები – ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჰაერო ხომალდის, ძრავას, აღჭურვილობის და მასალების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები;

ლ) ტექნიკური მომსახურება – საჰაერო ხომალდის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ცალ-ცალკე ან ერთობლივად ისეთი სამუშაოების ჩატარება, რომელიც მოიცავს აღმდგენ, შემოწმებით, გაუმართაობების აღმოფხვრის სამუშაოებს, ასევე მოდიფიცირებას და/ან რემონტის პრაქტიკულ განხორციელებას;

მ) შემმუშავებელი – პირი, რომელიც პასუხისმგებელია საავიაციო ტექნიკის ტიპის კონსტრუქციაზე;

ნ) შვეულმფრენი – ჰაერზე მძიმე საფრენი აპარატი, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ინარჩუნებს თითქმის ვერტიკალური ღერძის გარშემო ძრავას საშუალებით მბრუნავი ერთი ან რამდენიმე მზიდი ხრახნის ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად;

ო) შვეულმფრენი I კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლებით – ისეთი საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენი, რომელსაც, კრიტიკული ძრავას მტყუნებისას შეუძლია მოახდინოს უსაფრთხო დაფრენა შეწყვეტილი აფრენის ზონაში, ან გააგრძელოს უსაფრთხოდ ფრენა დაფრენის შესაბამის ზონამდე იმის მიხედვით, თუ როდის მოხდა ძრავას მტყუნება;

პ) შვეულმფრენი II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლებით – ისეთი საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენი, რომელსაც კრიტიკული ძრავას მტყუნებისას შეუძლია გააგრძელოს უსაფრთხოდ ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მტყუნებას ადგილი აქვს აფრენის შემდეგ დამახასიათებელი წერტილის მიღწევამდე, ან დაფრენამდე დამახასიათებელი წერილის მიღწევის შემდეგ და აუცილებელი ხდება იძულებით დაფრენა;

ჟ) შვეულმფრენი III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლებით – ისეთი საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენი, რომელმაც ფრენის ტრაექტორიის ნებისმიერ წერტილში ძრავას მტყუნებისას, უნდა მოახდინოს იძულებითი დაფრენა.

მუხლი 3. „წესში“ გამოყენებული შემოკლებები

ამ წესში გამოყენებულ შემოკლებებს გააჩნია შემდეგი მნიშვნელობა:

- ა) ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;
- ბ) ასს – ავიასაინჟინრო სამსახური;
- გ) ეს – ტექნიკური ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;
- დ) თსმ – თვითმფრინავში სასაუბრო მოწყობილობა;
- ე) მაჩ – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL);
- ვ) მრ(მპ) – ტექნიკური მომსახურების რეგლამენტი (პროგრამა);
- ზ) ოგს – ორგანიზაციულ-განკარგულებითი საბუთები;
- თ) ოტმ – ოპერატიული ტექნიკური მომსახურება;
- ი) პტმ – პერიოდული ტექნიკური მომსახურება;
- კ) სა – სამოქალაქო ავიაცია;
- ლ) სბ – სამიმოსვლო ბილიკი;
- მ) სეს – საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;
- ნ) სმ – საჰაერო მოძრაობა;
- ო) სმს – სახმელეთო მომსახურების საშუალებები;
- პ) სრეა – საავიაციო და რადიოელექტრული აღჭურვილობა;
- ჟ) სსა – საავიაციო-სამაშველო აღჭურვილობა;
- რ) სსმ – საწვავ-საცხები მასალები;
- ს) სტ – საავიაციო ტექნიკა;
- ტ) სტს – საწარმო-ტექნიკური საბუთები;
- უ) სხ – საჰაერო ხომალდი;
- ფ) სქს – საავიაციო-ქიმიური სამუშაოები;
- ქ) სში – საავიაციო შემთხვევები და ინციდენტები;
- ღ) ტე – ტექნიკური ექსპლუატაცია;
- ყ) ტეს – ტექნიკური ექსპლუატაციის სისტემა;
- შ) ტმ – ტექნიკური მომსახურება;
- ჩ) ტმრ – ტექნიკური მომსახურება და რემონტი;
- ც) ტსს – ტიპობრივი საექსპლუატაციო საბუთები;
- ძ) ქდა – ქსელის დაცვის ავტომატი.

თავი II

საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური ექსპლუატაციის ორგანიზება

მუხლი 4. ძირითადი დებულებები

1. სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაცია ნიშნავს შემდეგ მდგომარეობასა და პროცესებს:

- ა) სტ-ის ფუნქციონირება;
- ბ) სხ-ის საფრენად მომზადება;
- გ) სტ-ის თვისებების კონტროლი და აღდგენა.

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული მდგომარეობისა და პროცესების ხმელეთზე განხორციელებული ნაწილი შეადგენს ღონისძიებებს, რომლებიც განისაზღვრება როგორც საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება.

3. სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის, მის ტმ-ის უზრუნველყოფი თანამდებობის პირები და მუშაკები ვალდებული არიან იცოდნენ ამ „წესის“ მოთხოვნები საკუთარი თანამდებობრივი მოვალეობების ფარგლებში და პასუხისმგებლები არიან მის შესრულებაზე.

4. სტ-ის ყოველი კონკრეტული ტიპის ტმ-ის ფორმებსა და სახეობებს, მათ შინაარსსა და ჩატარების წესს განსაზღვრავენ მათი საექსპლუატაციო საბუთები.

5. სტ-ის რემონტი არის წინასწარ დაგეგმილი ან დაუგეგმავი (დაზიანებული ან ავარიული სტ-ის შემთხვევაში). კონკრეტული ტიპის სტ-ის რემონტის სახეობა და მოცულობა განისაზღვრება სარემონტო საბუთებით.

6. ტექნიკური ექსპლუატაციის სისტემა არის ტექნიკური ექსპლუატაციის ნორმებისა და წესების ერთობლიობა, მისი შესრულების უზრუნველსაყოფი საორგანიზაციო, საწარმოო და ფუნქციონალურ სტრუქტურებთან მიღებულ ზომებსა და გადაწყვეტილებებთან ერთად.

7. კონკრეტული სტ-ის ტეს-ის შემადგენელი ნაწილი არის ამ ტიპის სტ-სათვის გათვალისწინებული:

- ა) სახმელეთო ნაგებობები, ანგარები, საწარმოო შენობები;
- ბ) ტექნიკური აღჭურვილობა, სახმელეთო მომსახურების საშუალებები;
- გ) მატერიალური სახსრები, ქონება.

8. ტეს-ის ძირითადი მიზანია:

ა) სტ-ის დანიშნულებისამებრ უსაფრთხოდ გამოყენება, საექსპლუატაციო საბუთებით განსაზღვრული მოთხოვნების, ტექნიკური პირობების, გარანტიების უზრუნველყოფა და შესრულება;

ბ) ნორმატიული აქტებით დადგენილ ფარგლებში სტ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შენარჩუნება დადგენილი რესურსების განმავლობაში.

9. სტ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციას ახორციელებენ სტ-ის კონკრეტულ ტიპზე სათანადოდ მომზადებული და მასზე სამუშაოდ დაშვებული ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტები.

10. სტ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციას ახორციელებენ ის იურიდიული თუ ფიზიკური პირები, რომლებსაც სააგენტოსაგან მიღებული აქვთ აღნიშნული საქმიანობის სერტიფიკატი.

11. სტ-ის ტექნიკურ და მეთოდურ უზრუნველყოფას ახორციელებენ სტ-ის შემმუშავებელი და/ან დამამზადებელი სტრუქტურები, კანონმდებლობით განსაზღვრული წესით.

12. სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესებისა და პროცედურების შესრულებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სტ-ის ექსპლუატანტს და ტმ-ის ჩამტარებელ ავიასაწარმოებს, მათ შორის ფუნქციებისა და კომპეტენციების განაწილების გათვალისწინებით.

13. წესი არ ვრცელდება საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური ექსპლუატაციის იმ საკითხებზე, რომლებიც რეგულირდება ამ „წესზე“ იერარქიით მაღლა მდგომი ნორმატიული აქტით.

მუხლი 5. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების სამსახურები

1. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკურ მომსახურებას ახორციელებს ასს, რომელიც წარმოადგენს ორგანიზაციულად და ფუნქციონალურად ჩამოყალიბებულ კომპლექსს, რომლის დანიშნულებაც არის სტ-ის ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფა. ასს შეიძლება იყოს ავიასაწარმოს სტრუქტურის ქვედანაყოფი ან დამოუკიდებელი ავიასაწარმო.

2. ასს-ის სტრუქტურას, მის ქვედანაყოფებსა და მუშაკებს შორის მოვალეობებისა და პასუხისმგებლობის განაწილებას, სტ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციაში მონაწილეთა უფლებამოსილებას, შეთანხმებული მუშაობისა და ზედამხედველობის მექანიზმებს ადგენს სტტმ საწარმო ან ავიასაწარმო, რომლის სტრუქტურულ ერთეულსაც შეადგენს ასს.

3. ასს-ის დანიშნულებაა:

- ა) ექსპლუატირებული სხ-ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება;
- ბ) ფრენების უსაფრთხოებისა და რეგულირების ავიასაინჟინრო უზრუნველყოფა;
- გ) ასს-ის პირადი შემადგენლობის პროფესიული დონის შენარჩუნება და ამაღლება.

4. ასს-ზე დაკისრებული მოვალეობების მინიმალური ჩამონათვალი უნდა შეიცავდეს შემდეგი სახის საქმიანობას:

ა) სხ-ების გამოყენების, სტ-ის ტმ-ის დაგეგმვას;

ბ) სტ-ის ტმ-ის (მათ შორის – რესურსის აღდგენა) ორგანიზებას და შესრულებას, მისი დაყვანითი სამუშაოების, სტ-ის ექსპლუატაციაზე და მისი ტმ-ის ხარისხზე ზედამხედველობას – საექსპლუატაციო და სარემონტო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად;

გ) ჰაერში და ხმელეთზე გამოვლენილი სტ-ის მწყობრიდან გამოსვლისა და გაუმართაობებზე არსებული მონაცემების შეკრებას, აღრიცხვას და დამუშავებას;

დ) სტ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციას, მისი ტმ-ის გამოცდილების გაანალიზებას და განზოგადებას, საიმედობის გაანალიზებას, საავიაციო მოვლენების, ასევე სტ-ის მწყობრიდან გამოსვლისა და გაუმართაობების თავიდან აცილების ღონისძიებებთან ერთად, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა;

ე) სარეკლამაციო-საპრეტენზიო სამუშაოების წარმართვა, სტ-ის შემმუშავებლისათვის და/ან დამამზადებლისათვის მოთხოვნების წარდგენას, მათი ნაწარმის ხარვეზების აღმოსაფხვრელად;

ვ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს მოთხოვნებთან შესაბამისობაზე ზედამხედველობას;

ზ) სხ-ის ტმ-ის და მისი დაცვის უზრუნველყოფას;

თ) მოწინავე ტექნოლოგიების შემუშავებაში და განხორციელებაში მონაწილეობას;

ი) სტ-ის საექსპლუატაციო-სარემონტო საბუთების სრულყოფის წინადადებების შემუშავებას;

კ) საექსპლუატაციო-სარემონტო საბუთებით სტ-ის უზრუნველყოფას, მათ წარმოებას და შენახვის უზრუნველყოფას (სახომალდე საბუთების ჩათვლით);

ლ) სტ-ის დაყვანით სამუშაოებზე, ასს-ის საქმიანობაზე, სხ-ების პარკის, ძრავების, მატერიალური ქონების, სათადარიგო ნაწილებისა და მოწყობილობების შემადგენლობაზე, მდგომარეობაზე, გამოყენებასა და მოძრაობაზე აღრიცხვიანობისა და ანგარიშგების ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი ფორმების წარმოებას;

მ) ავიასაწარმოს მიერ განხორციელებული სტ-ის ტმ-ის მეტროლოგიურ უზრუნველყოფას;

ნ) სახანძრო უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის, მუშაკების შრომის ნორმალური პირობების უზრუნველყოფი ზომების გატარება; წარმოების უზრუნველყოფა საჭირო ფართით, მოწყობილობებით, სათადარიგო ნაწილებით, ტექნიკური ქონებით, მათი შენახვა, გამართულობის შენარჩუნება, გამოყენება და მომსახურება;

ო) დაზიანებული სხ-ების სავაკუაციო და აღსადგენი სამუშაოების მოგვარებასა და ჩატარებას;

პ) სასწავლო ბაზის შექმნასა და აღჭურვას, ასს-ის პირადი შემადგენლობის ტექნიკური მომზადებისა და სპეციალისტების სტაჟირების მოგვარებისათვის;

ჟ) ასს-ის კადრების შერჩევას და სამუშაო ადგილზე განაწილებას, ყოველი მუშაკის მიერ საკუთარი თანამდებობრივი ვალდებულებისადმი სათანადო დამოკიდებულების ჩამოსაყალიბებელი სისტემური სამუშაოს გაწევას.

5. ავიასაწარმოები, რომელთა ძირითადი საქმიანობაა სხ-ის, სხ-ის ძრავების (შემდგომში-ძრავები) და სხვა საავიაციო ტექნიკის რემონტი, ასევე სტ-ის დაყვანითი სამუშაოები და სხ-ის კვლავ აღჭურვა ბიულეტენების მიხედვით, ამ წესისთვის წარმოადგენენ სარემონტო საწარმოებს.

6. სარემონტო საწარმოს დანიშნულებაა სტ-ის რემონტის ჩასატარებლად აუცილებელი სამუშაოების შესრულება, რომელთაც განეკუთვნება:

ა) სტ-ის რემონტის, მისი დაყვანითი სამუშაოების, ტმ-ის, შემოწმებებისა და დათვალიერებების, ხარისხზე ზედამხედველობის დაგეგმვა, ორგანიზება და შესრულება საექსპლუატაციო და სარემონტო საბუთების შესაბამისად;

ბ) სტ-ის მწყობრიდან გამოსვლასა და გაუმართაობებზე მონაცემების შეკრება, აღრიცხვა და დამუშავება;

გ) სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისა და რემონტის გამოცდილების გაანალიზება და განზოგადება, საიმედოობის გაანალიზება მთელი არსებული ინფორმაციის გამოყენებითა და სტ-ის მწყობრიდან გამოსვლისა და გაუმართაობების, საავიაციო მოვლენების თავიდან აცილების ღონისძიებების შემუშავებით;

დ) სარეკლამაციო-საპრეზენტაციო სამუშაოების წარმართვა, სტ-ის შემმუშავებლისათვის და/ან დამამზადებლისათვის მოთხოვნების წარდგენა, მათი ნაწარმის ხარვეზების აღმოსაფხვრელად;

ე) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების სეს-ის მოთხოვნებთან შესაბამისობაზე ზედამხედველობა;

ვ) სხ-ის რემონტისას მისი დაცვის უზრუნველყოფა;

ზ) სტ-ის მდგომარეობაზე, მის ტმ-ზე ზედამხედველობის, შრომისა და წარმოების ორგანიზების მოწინავე ტექნოლოგიების შემუშავებაში და განხორციელებაში მონაწილეობა;

თ) სტ-ის საექსპლუატაციო სარემონტო საბუთების სრულყოფაზე წინადადებების შემუშავება;

ი) საექსპლუატაციო-სარემონტო საბუთებით სტ-ის უზრუნველყოფა, მისი წარმოება და შენახვის უზრუნველყოფა (სახომალდე საბუთების ჩათვლით);

კ) ნაკეთობების სახომალდე საბუთებში სტ-ის აგებულებისა და საექსპლუატაციო პარამეტრების საწარმოო ცვლილებებზე (რემონტის დროს) ამომწურავი ინფორმაციის შეტანა;

ლ) სტ-ის დაყვანით სამუშაოებზე, წარმოების მდგომარეობაზე, სხ-ების პარკის, ძრავების, მატერიალური ქონების, სათადარიგო ნაწილებისა და მოწყობილობების შემადგენლობაზე, მდგომარეობაზე, გამოყენებასა და მოძრაობაზე აღრიცხვიანობისა და ანგარიშების დადგენილი ფორმების წარმოება;

მ) სტ-ის რემონტისა და სხვა სამუშაოების მეტროლოგიური უზრუნველყოფა;

ნ) სტ-ის ტექნიკური მომსახურებისა და რემონტის, სახანძრო უსაფრთხოებისა და გარემოს დაცვის ორგანიზებისა და შრომის პირობების უზრუნველყოფის ღონისძიებების გატარება; წარმოების უზრუნველყოფა საჭირო ფართით, აღჭურვილობით, სათადარიგო ნაწილებითა და ტექნიკური ქონებით, მათი შენახვის, გამართულობის შენარჩუნების, გამოყენებისა და მომსახურების ღონისძიებების გატარება;

ო) სასწავლო ბაზის შექმნა და აღჭურვა, პირადი შემადგენლობის ტექნიკური მომზადების და სპეციალისტების სტაჟირების უზრუნველყოფა.

თავი III

ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფის საფუძვლები

მუხლი 6. საინჟინრო უზრუნველყოფის ამოცანები და ორგანიზება

1. ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფა – არის ასს-ის საქმიანობის შემადგენელი ნაწილი, რომლის მიზანია გამართული საჰაერო ტრანსპორტით მიმდინარე და მომავალი მოთხოვნების დაკმაყოფილება უსაფრთხოების, რეგულარულობის და ეკონომიურობის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

2. ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფის ძირითადი ამოცანებია:

ა) ავიასაწარმოების მოთხოვნების დროული, სრული და ხარისხიანი დაკმაყოფილება გამართული და საფრენად მომზადებული სხ-ებით;

ბ) სტ-ის დანიშნულებისამებრ, ეფექტურად და უსაფრთხოდ გამოყენებაზე არსებული საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი მოთხოვნების, ტექნიკური პირობების გარანტიების შესრულება.

3. ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფას ახორციელებენ და წარმართავენ ავიასაწარმოს ასს, მისი სტრუქტურები და სპეციალისტები.

მუხლი 7. საჰაერო ხომალდის გამართულობა და გამოყენება

1. საფრენად დაიშვება მხოლოდ გამართული სხ.

2. სხ გამართულად ითვლება, თუ:

ა) პლანერს, ძრავებსა და მაკომპლექტებელ ნაწილებს დარჩენილი აქვთ რესურსი და სრულად არიან დაკომპლექტებული დანომრილ საბუთებში (ფორმულარები, საბორტო ჟურნალი და სხვა) არსებული ჩამონათვალის შესაბამისად;

ბ) სხ-ზე შესრულებულია ტექნიკური მომსახურების რეგლამენტით (პროგრამით) გათვალისწინებული მორიგი ტმ, აღმოფხვრილია გაუმართაობები და მათი შედეგები;

გ) გაფორმებულია საწარმოო-ტექნიკური და დანომრილი საბუთები, სხ-ის გამართულობა დადასტურებულია ტექნიკური მომსახურების მოწმობაში (განაწესში) შესაბამისი უფლებამოსილი პირების ხელმოწერით.

3. გამართული სხ გასაფრენად ითვლება მზად, თუ:

ა) პლანერს, ძრავებსა და მაკომპლექტებელ ნაწილებს დარჩენილი აქვს კონკრეტული ფრენის შესასრულებლად საკმარისი რესურსი;

ბ) სხ გაწყობილია სსმ-ით, აირებით, სპეციალური სითხეებით, აღჭურვილია ყველა აუცილებელი კომპონენტით, ფრენის დავალებისა, მრ-ის, ეს-ის და სეს-ის შესაბამისად;

გ) ფრენის უზრუნველყოფის სამუშაოები შესრულებულია და ტექნიკური მომსახურების მოწმობა (განაწესი) დადასტურებულია ხელმოწერებით;

დ) სხ გადაეცა ეკიპაჟს, ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში მიღება-ჩაბარების ხელმოწერები გაფორმებულია (სადაც ეს არის გათვალისწინებული).

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტით ჩამოთვლილი მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, სხ-ის საფრენად გაშვება აკრძალულია.

5. სხ-ების პარკის გამოყენებისა და გამართულობის დონის შესაფასებლად და გასაანალიზებლად გამოიყენება მათი შესაბამისი მაჩვენებლები, რომელთა ჩამონათვალი, აღრიცხვისა და გამოყენების წესი დგინდება ავიასაწარმოს მიერ.

6. გამართულ სხ-ების რაოდენობაზე ავიასაწარმოს მოთხოვნა განისაზღვრება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისა და საავიაციო სამუშაოების მოცულობით, სხ-ების გამოყენების დინამიკით – ფრენების განრიგით და ეს მოთხოვნებია:

ა) სხ-ების გამოყენების, ტმ-ისა და რემონტის ჩატარების დაწვრილებითი გეგმის შემუშავება და მასზე ზედამხედველობა;

ბ) ტმ-ის შესრულება ფრენებში დაგეგმილი შესვენებებისას, სარეგლამენტო სამუშაოების ეტაპობრივად შესრულების ეფექტური ფორმების გამოყენება;

გ) საკუთარი სხ-ების მოძრაობისა და ტრანზიტული რეისების განრიგების მომზადებაში მონაწილეობა და საავიაციო სამუშაოების დაგეგმვა;

დ) სხ-ების მოძრაობის განრიგის დარღვევების თავიდან აცილება და მისი პროფილაქტიკა;

ე) სათადარიგო ძრავებსა და ნაწილებზე მოთხოვნილების დროულად დაკმაყოფილების საიმედო მექანიზმების გამოყენება.

7. გამართულ სხ-ზე მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად ავიასაწარმომ უნდა უზრუნველყოს:

ა) საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი შრომის პირობები და საწარმოო ბაზის სათანადო ტექნოლოგიური დონე;

ბ) სხ-ების გამოყენების, ტმ-ზე და რემონტზე დაყენების, ძრავების შეცვლის სამუშაოებისა და დაყვანითი სამუშაოების დაგეგმვა;

გ) წარმოების, სტ-ის მდგომარეობაზე და ტმ-ის ხარისხზე ზედამხედველობის, დაგეგმვის, ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფის პროცესების ორგანიზებისა და მართვის ეფექტური ტექნოლოგიების გამოყენება;

დ) პირადი შემადგენლობის პროფესიული მომზადება და მათი ოსტატობის შესაბამისობა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში მოქმედ ნორმებთან და წესებთან.

მუხლი 8. ფრენების უსაფრთხოება

1. ფრენების უსაფრთხოებაზე ასს-ის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება მასზე დაკისრებული მოვალეობებით სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისა და ფრენების საინჟინრო უზრუნველყოფის მიმართ, რომლის მიზანია სხ-ების საფრენად ვარგისობის შესაბამისი ტექნიკური და საექსპლუატაციო თვისებების შენარჩუნება.

2. ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, ასს-ის საქმიანობის საფუძველია:

ა) საექსპლუატაციო საბუთებით მოთხოვნილი, ტექნიკური ექსპლუატაციის ნორმებისა და პირობების განუხრელი შესრულება;

ბ) სტ-ს ტექნიკური მომსახურებისა და სარემონტო-აღსადგენი სამუშაოების ხარისხი;

გ) სტ-ს საიმედოობისა და ტე-ს ხარისხის გაუარესების მიზნების გამოვლენის, აღმოფხვრისა და თავიდან აცილების სამუშაო, სადაც რეგულარულად (სიხშირე განისაზღვრება ავიასაწარმოს მიერ) უნდა შეჯამდეს ასს-ის საქმიანობა ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებში, მისი გაანალიზების, დასკვნების გამოტანისა და გადაწყვეტილებების მიღების სახით.

3. სტ-ის საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების, ნორმებისა და სტანდარტებისადმი სხ-ების ექსპლუატაციის შესაბამისობაზე ზედამხედველობას სააგენტოს გარდა ახორციელებენ სტ-ის შემმუშავებლები და დამამზადებლები.

4. ავიასაწარმოებში სეს-ის მოთხოვნებისადმი სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობას ზედამხედველობენ სხ-ის ეკიპაჟები და ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტები:

ა) ეკიპაჟის წევრებს ევალებათ გამოავლინონ და სხ-ის ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში დაუყოვნებლივ ჩაწერონ სხ-ის სისტემების მუშაობის ხარვეზები;

ბ) ტექნიკურ სპეციალისტებს ევალებათ გაანალიზონ საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების და/ან ფრენის რეჟიმის იმ გადახრების მიზეზები, რომლებიც ჩაწერილია სხ-ის ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში, სტ-ს სამუშაო პარამეტრების აღრიცხვისათვის განკუთვნილ სხვა საბუთებში, აგრეთვე ის მონაცემები, რომლებიც აღნუსხულია ობიექტური კონტროლის საშუალებებით.

5. ასს-ის ან მისი ქვედანაყოფის მიერ გატარებული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებების დროულად შემუშავებაზე და მის შედეგიანობაზე პასუხისმგებელია ამ ასს-ს/ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი.

6. სტ-ის გაუმართაობით გამოწვეული საავიაციო მოვლენების გამოკვლევა, ამ მოვლენების აღრიცხვა და გაანალიზება, მათი გამომწვევი ობიექტებისა და/ან ნაწილების გამოვლენა, ამ ობიექტების/ნაწილების საექსპერტიზოდ გაგზავნის წესები, ვადები და პირობები განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

7. გამოკვლევის მიზანია საავიაციო მოვლენის მიზეზების დადგენა, აგრეთვე შემდგომში მისი თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებების შემუშავება და განხორციელება.

8. სხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, საჭიროებისას, გამოსაკვლევად და საექსპერტიზოდ გაგზავნოს საავიაციო ტექნიკა (ამ შემთხვევებს განეკუთვნება სტ-ის ისეთი მწყობრიდან გამოსვლა, რასაც საავიაციო მოვლენა არ გამოუწვევია, მაგრამ შეეძლო, გავლენა მოეხდინა ფრენის უსაფრთხოებაზე), თუ:

ა) პირველად ან განმეორებით გამოვლენილი გაუმართაობა, რომლის მიზეზი დაუდგენელია, ან სრულად არ არის დადგენილი და მისი თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებები შესამუშავებელია;

ბ) სტ-ზე მომხდარი გაუმართაობა, რომელთა თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებები განხორციელდა (ავგებულების, დამზადების ან რემონტის ტექნოლოგიის შეცვლით, დაყვანითი სამუშაოების შესრულებით და ა.შ.), მაგრამ შედეგი არ გამოიღო.

თავი IV

საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესები

მუხლი 9. საჰაერო ხომალდების ტექნიკური ექსპლუატაციის ძირითადი წესები

1. სხ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისას საჭიროა:

ა) დაცულ იქნეს სხ-ის, ძრავებისა და მაკომპლექტებელი ნაწილების (მათ შორის, სტ-ის სამუშაო რეჟიმები ჰაერში და ხმელეთზე) ნორმატიული საბუთებით დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვები;

ბ) დროულად, სრულად და სწორად შესრულდეს ტმ-ისა და შენახვის სამუშაოები;

გ) ტმ-ისას გამოყენებულ იქნეს საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული, მეტროლოგიურ შემოწმებაზე (გამოცდებზე) გატარებული საკონტროლო და სახმელეთო მომსახურების საშუალებები, მოწყობილობები და მონიშნული ხელსაწყო-იარაღი;

დ) გამოყენებულ იქნეს სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის გათვალისწინებული სსმ, სპეციალური სითხეები, აირები და სახარჯი მასალები;

ე) დაცულ იქნეს შეერთების ადგილების დაფიქსირების წესები, რომლებიც ნაწილებს იცავს თვითნებური გახსნისაგან, ამოხრახნისა და ამოვარდნისაგან;

ვ) სხ დაცულ იქნეს დაზიანებისაგან (ძრავების ამუშავებისა და მოსინჯვისას, სამონტაჟო სამუშაოებისას) და დაბრკოლებებთან შეჯახებისაგან (ბუქსირებისას და ჩატვირთვა-გადმოტვირთვისას);

ზ) სხ-ის ასაფრენად და დასაფრენად, მიმოსვლისათვის და სადგომად გამოყენებულ იქნეს მხოლოდ ამისათვის გათვალისწინებული და ვარგისი ადუ, სბ, მოედნები;

თ) გამართულ მდგომარეობაში და გამოსაყენებლად მზად იყოს საავიაციო-სამაშველო აღჭურვილობა, საბორტო სსა-სა და სხ-ის სხვა ქონების ტექნიკური მომსახურება ჩატარდეს მათი საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად;

ი) არ დაიშვას სადგომზე სხ-ის მდებარეობის ცვლილება და ელექტროკვების გამორთვა, ინერციული სისტემის ჩართვიდან სამუშაო რეჟიმზე მის გადაყვანამდე;

კ) სხ დაცულ იქნეს გარემოს ზემოქმედებისაგან (თოვლი, ყინული, წყალი, მტვერი და სხვა).

2. სამუშაოების დამთავრების შემდეგ, შემსრულებლები ვალდებული არიან შეამოწმონ სამუშაოს შესრულების ადგილი (ნაკვეთურში, ლიუკებში, ჰაერშემწოვ მოწყობილობებში, კაბინაში), რათა არ დარჩეს ნაწილები, ხელსაწყო-იარაღები და სხვა გარეშე საგნები.

3. სხ-ის ტექნიკური მომსახურებისას, დასაშვებია მხოლოდ გამართული, საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისი, სპეცმანქანების, ენერჯის წყაროების, ტვირთამწე მექანიზმების, გამათბობელი მოწყობილობების, სახმელეთო მომსახურების სხვა საშუალებების გამოყენება. მითითებული საშუალებების გამართულობის დადასტურების წესს ადგენს ავიასაწარმო, ამ საშუალებების გამოყენების წესის გათვალისწინებით.

4. ტექნიკური პერსონალი ვალდებულია (ავიასაწარმოს მიერ განსაზღვრული თანამდებობრივი ვალდებულებების განაწილების შესაბამისად), თვალყური ადევნოს სტ-ის ტექნიკური მომსახურებისათვის გათვალისწინებული სმს-ის გამოყენებას. საჰაერო ხომალდის ტმ-ზე არ დაუშვას დამიწების და/ან ხანძრის ქრობის საშუალებებით დაუკომპლექტებელი სპეცმანქანები, მიიღოს დაუყოვნებელი ზომები სმს-ის არასათანადო მუშაობასთან დაკავშირებული ავარიული ვითარების თავიდან ასაცილებლად.

5. სხ-ის 2 სთ-ზე მეტი ხნით დგომისას (თუ კონკრეტული ტიპის სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, ხოლო წვიმის, თოვლის, ქარბუქის, ნისლის, მტვრიანი გრიგალის დროს კი – დგომის ხანგრძლივობის მიუხედავად) – ჰაერშემწოვებზე, სრული და სტატკური წნევის სისტემების მიმღებზე, ასევე სხ-ის სხვა სისტემებზე უნდა დაყენდეს საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული დამცავი მოწყობილობები. დამცავი მოწყობილობები უნდა იყოს წითელი ფერის და ეკეთოს წითელი ფერის რბილი ქსოვილის ალამი. იმ სხ-ზე, რომელზეც დამცავი მოწყობილობის დაყენების ადგილი შეღებილია წითლად ან წითელი ფერის არაკონტრასტულ ფერად, დამცავი მოწყობილობა უნდა იყოს შავი ფერის. სხ-ის ფრენისა და ტმ-ის დროს, სხ-დან მოხსნილი დამცავი მოწყობილობები ინახება ისეთ ადგილას, სადაც უზრუნველყოფილი იქნება მათი შენახვა და გამართულობა.

6. განსაკუთრებულ შემთხვევაში, ავიასაწარმოს ასს-ის ხელმძღვანელის ნებართვით, დასაშვებია ნაკეთობების ერთი სხ-დან მეორეზე გადაყენება. აღნიშნული პროცედურა უნდა ჩატარდეს სათანადო ტექნოლოგიით, აღრიცხვით, საინფორმაციო უზრუნველყოფითა და ზედამხედველობით. ნაკეთობების გადაყენების მიზანშეწონილობასა და შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების პროცედურას ადგენს ავიასაწარმო.

7. უსაფრთხოების მიზნით ტმ-ისას, საბორტო ელექტროქსელი აუცილებლად უნდა გამოირთოს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) სხ-ზე საავიაციო და რადიოელექტროაღჭურვილობის სამონტაჟო-დემონტაჟის სამუშაოების დროს;

ბ) გამანაწილებელი მოწყობილობის დათვალეირებისა და შემოწმებისას;

გ) ელექტრომოწოდებისა და საბორტო ჟანგბადის სისტემის აღსადგენი სამუშაოების დროს;

დ) სხ-ზე ცეცხლსაშიში მასალების გამოყენებით ჩატარებული სამუშაოების დროს;

ე) პიროტექნიკური საშუალებებით მოწყობილობების დამუხტვა-განმუხტვისას.

8. ამ მუხლის მე-7 პუნქტის შემთხვევებში, ეკიპაჟის კაბინაში, სააეროდრომო და საავარიო ელექტროკვების გამომრთველებთან, აგრეთვე, ელექტროენერჯის სახმელეთო წყაროების მისაერთებელ გასართებთან უნდა დაიკიდოს გამაფრთხილებელი ალამი წარწერით „არ ჩართოთ, მიმდინარეობს სამუშაოები“.

9. სხ-სა და მისი სისტემების სამართავ ორგანოებზე, როცა შესაბამისი სისტემიდან მოხსნილია რაიმე ნაწილი ან სრულდება მისი სამონტაჟო (დემონტაჟის) და რეგულირების სამუშაო, უნდა დაიკიდოს ალამი წარწერით „არ ჩართოთ, მიმდინარეობს სამუშაოები“.

10. ამ მუხლის მე-8 და მე-9 პუნქტების შემთხვევაში, ალმის ჩამოხსნა შეუძლია მხოლოდ მის დამყენებელს, დაუმათავრებელი სამუშაოს სხვა ცვლისათვის გადაცემისას კი – სამუშაოს გაგრძელებაზე პასუხისმგებელ პირს.

მუხლი 10. სხ-ის პლანერის, ძრავას, საავიაციო-რადიოელექტრონული აღჭურვილობის ტექნიკური მომსახურების ზოგადი წესები

1. სხ-ის პლანერის აეროდინამიკური მახასიათებლების შესანარჩუნებლად, საჭიროა:

ა) უზრუნველყოფილი იყოს, რომ ფრთის, კარების, საგდულების, გარსშემომდენების, სარკმელების, ლიუკების ხუფების ზედაპირების ელემენტები მჭიდროდ იყოს მიბჯენილი;

ბ) დროულად აღმოიფხვრას მოქლონებისა და გარე ზედაპირებზე ნაწილების სამაგრების შესუსტება, ძალურ ელემენტებსა და შემონაკერებზე – დეფორმაციები, ნაკაწრები, ბზარები;

გ) სათანადო მდგომარეობაში შენარჩუნდეს შემონაკერის ლაქ-საღებავის საფარი;

დ) სხ-ის ზედაპირი დროულად გაიწმინდოს ჭუჭყისაგან. არ დაიშვას ფრთაზე, ფუზელაჟზე, ფრთაასხმულობაზე ხისტი და ჭუჭყიანი საგნების გადაადგილება (მათ შორის – ხისტპირიანი და/ან ჭუჭყიანი ფეხსაცმლით სიარული), რბილი ქვესადების გარეშე არ განთავსდეს ნაწილები, ხელსაწყო-იარაღი და აღჭურვილობა;

ე) ყინულის მოცილებისას, შემონაკერის ზედაპირი დაცულ იქნეს დაზიანებისაგან.

2. სხ-ის აგებულებისა და აღჭურვილობის იმ უბნისათვის, რომელიც იოლად შეიძლება დაიჟანგოს, კონსტრუქციის ის ელემენტები, სადაც განლაგებულია აკუმულატორები, სანიტარიული კვანძები და ბუფეტი, აგრეთვე კონდენსირებული ტენის, წვიმის წყლის, სსმ-ის, სპეცსითხეების, ქიმიკატების, მტვრისა და ჭუჭყის დაგროვების ადგილები, სხვადასხვა ლითონების ერთმანეთთან, ლითონისა და ჰიგროსკოპულ მასალებთან შეხების ადგილები, ასევე ჰიდროთვითმფრინავისა და სქს-ზე გამოყენებული სხ-ის ნაწილები), გათვალისწინებული უნდა იქნეს და განხორციელდეს ანტიკოროზიული დაცვის ზომები.

3. სხ-ის სისტემების სამუშაოდ ვარგისობის დარღვევის თავიდან ასაცილებლად (ტენისა და სპეცსითხეების ზემოქმედების გამო), საჭიროა მოიწმინდოს ტენი მისი დაგროვების ადგილზე, თვალყური ედევნოს პლანერისა და ასევე სითხეების შემცველი სისტემების შეერთების ჰერმეტიულობას, დროულად დაიკეტოს სარკმელები, კარები, ლიუკების ხუფები, შემოწმდეს საწრეტი მოწყობილობების გამართულობა.

4. სხ-ის გარეცხვამდე და ყინულის მოცილებამდე, შემწოვ და გამოსაბოლქვ (გამოსასვლელ) მოწყობილობებზე, ასევე ჰაერის სრული და სტატიკური წნევების მიმღებზე, უნდა დაყენდეს დამხშველი (შალითა დაეფაროს). გარეცხვისას სითხე არ უნდა მოხვდეს აღნიშნულ მოწყობილობებში, სრეა-ს ნაკეთობებისა და ელექტრონულ გასართებზე. თუ ამ

მოწყობილობებზე მოხვდა სითხე, ისინი უნდა გაიწმინდოს და შემოწმდეს მათი გამართულობა.

5. სამონტაჟო-დემონტაჟის სამუშაოებისას და ტმ-ისას, უზრუნველსაყოფია:

ა) დაცვის ისეთი ზომების მიღება, რაც თავიდან ააცილებს წყლის, მტვრის, ჭუჭყის, მცირე ზომის ნაწილებისა და სხვა გარეშე საგნების მოხვედრას ღია ღრუებში და გასართებზე, პლანერის, ძრავებისა და სრეა-ს სისტემების ნაკეთობებზე და მილსადენებზე;

ბ) მოხსნილი მცირე ზომის ნაწილების შენახვა ამისათვის გათვალისწინებულ ყუთებში (ჩანთებში);

გ) ნაკეთობების გადატანა სპეციალიზებული საშუალებებით, რაც უზრუნველყოფს გადატანის პირობებს და დაიცავს მათ დაზიანების, დარტყმებისა და რყევისაგან;

დ) კონსტრუქციის მოხაზულობისა და სამონტაჟო ობიექტების ურთიერთგანლაგების, მათი დამაგრების, მოშვების საწინააღმდეგო, მოქობვის, მილითონების, ჰერმეტიკულობის მიმართ დადგენილი სტანდარტების შესრულება;

ე) დაყენებული ნაკეთობისა და იმ სისტემის, სადაც ის არის დამონტაჟებული, სამუშაოდ ვარგისობისა და სწორად მუშაობის შემოწმება;

ვ) სხ-ზე ისეთი ნაწილების, ნაკეთობის, აღჭურვილობის დაყენება, რაც ამ ტიპს (სერიას) შეესაბამება, აქვს სათანადო საბუთები ან მონიშვნა, შემოწმებული და სამონტაჟოდ მომზადებულია;

ზ) ერთჯერადი გამოყენების ნაწილების (შუასადები, ჭილიბყურა და სხვა) ხელმეორედ გამოყენების გამორიცხვა;

თ) ნაწილების, მილსადენების, შლანგების, ბალონების, პლანერისა და ძრავების სისტემების ავზების, საანტენო მოწყობილობების იზოლატორების, მისი გარსშემომდენებისა და რადიოლოკატორის ანტენების შესაბამისი საბუთებით დადგენილი შეღებვისა და ნიშანდების შენარჩუნება;

ი) შესრულებული სამუშაოს ხარისხზე ზედამხედველობა, საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

6. სხ-ის სისტემებისა და მოწყობილობების ტექნიკური მომსახურებისას აუცილებელია:

ა) თვალყური მიედევნოს ნაკეთობების, კვანძებისა და ნაწილების მდგომარეობასა და დამონტაჟებას, მათი აგებულებისა და შეერთების ადგილების ჰერმეტიკულობას, საწრეტების სისუფთავეს;

ბ) სისტემები გაიწყოს საწვავით, ზეთით, სპეციალური სითხეებით, აირებით; გასაწყობი შემოწმდეს დადგენილ სტანდარტებთან შესაბამისობაზე;

გ) შემოწმდეს სისტემებისა და ნაკეთობების, მათი ფილტრების, საკონტროლო-დიაგნოსტიკური მოწყობილობების და კომპლექსების სამუშაოდ ვარგისობა;

დ) ყურადღება მიექცეს მოძრავ შეუღლებებს და მათ შეზეთვას.

7. სრეა-ს ტექნიკური მომსახურებისას აუცილებელია:

ა) მიღებულ იქნეს ადამიანებზე მაღალი სიხშირის გამოსხივების მავნე ზემოქმედების თავიდან აცილების ზომები;

ბ) ეკიპაჟის კაბინის ხელსაწყოთა დაფის უკან სამუშაოს შესრულების შემდეგ, შემოწმდეს ანეროიდულ-აპკური ხელსაწყოების სამუშაოდ ვარგისობის, სრული და

სტატისტიკური წნევების სისტემების ჰერმეტიულობა, ამასთან დაუშვებელია სისტემების მილსადენების გასინჯვისას წნევის ცვლილების საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების დარღვევა;

გ) სრული და სტატისტიკური წნევის მილსადენების წნევის გასინჯვისას მათგან გაერთოს ყველა ხელსაწყო და მოწყობილობა;

დ) განცალკევდეს ელექტროსადენების ბოლოები, დაიხუროს ბლოკები, დაიხუროს კლემიანი ხუნდები და გამანაწილებელი მოწყობილობები;

ე) ელექტროწრედის დამცველები და ქდა-ები დაყენდეს ელექტროსქემით გათვალისწინებულ დენის ძალაზე;

ვ) ნაკეთობას საფუთავი და დამცავი მოწყობილობა მოშორდეს უშუალოდ სხ-ზე დაყენების ან შემოწმების წინ;

ზ) დაუშვებელია 150 მმ-ზე ნაკლები რადიუსით დრეკადი ლილვაკების გალუნვა;

თ) მაღალი წნევის ბალონები დროულად შემოწმდეს და გამოიცადოს;

ი) ჟანგბადის ის ბალონი, სადაც წნევა ატმოსფერულამდეა დაწეული, საექსპლუატაციოდ დაიშვება ჟანგბადით ორ-სამჯერადი გამორეცხვისა და მუშა წნევამდე დამუხტვის შემდეგ;

კ) თუ სისტემაში და გადასატან ბალონში ჩამუხტული ჟანგბადი 6 თვის განმავლობაში არ გამოყენებულა, ის უნდა გამოიცვალოს;

ლ) ელექტროქსელის დაზიანებული სადენები გადაებას ცხელი რჩილვით (მჟავების გამოყენებლად) ან შეერთდეს წნევის მეშვეობით. ერთ კვეთში რამდენიმე სადენის გადაბმა დაშვებულია. ქსელის (წრედის) ელექტროსადენის მონაკვეთის შეცვლა შეიძლება მხოლოდ იმავე ტიპის მთელი სადენით. ახალი სადენის კვეთის ფართობი ძველის ტოლი უნდა იყოს; როგორც გამონაკლისი, დასაშვებია ოდნავ უფრო მეტი (უახლოესი) კვეთის ფართობის სადენის გამოყენება;

მ) პიროტექნიკური საშუალებები (პიროპატრონი, დეტონატორი, შუქსასიგნალო შუშხუნა) გადატანილი უნდა იქნეს ბუდეებით აღჭურვილი ლითონის ისეთი ტარით, რითაც გამოირიცხება მათი ურთიერთშეჯახება და ფისტონების გახვრეტა;

ნ) ტრიმერებისა და საფრენოსნო დამტვირთის, ავტოპილოტის საჭეების მექანიზმებისა და მათი საგვარლო გაყვანილობის ელექტრომექანიზმების სამართი ელექტროწრედების სამონტაჟო-დემონტაჟისა და აღსადგენი სამუშაოების შემდეგ, მათი მუშაობა შემოწმდეს პლანერის მომსახურე სპეციალისტებთან ერთად;

ო) სრეა-ს ნაკეთობის რემონტი და მისი ტექნიკური პარამეტრების ნორმებთან შესაბამისობა შემოწმდეს შესაბამისი საბუთების, საკონტროლო-შესამოწმებელი აპარატურის, ხელსაწყო-იარაღების და მომზადებული სპეციალისტების არსებობისას;

პ) გიროსკოპული სისტემებისა და ხელსაწყოების ტექნიკური პარამეტრების ნორმებთან შესაბამისობა და სამუშაოდ ვარგისობა დადგინდეს ჩართვიდან გათბობისათვის განსაზღვრული დროის გასვლის შემდეგ;

ჟ) ინერციული სისტემების მოსამზადებლად, ადგილმდებარეობისა და აზიმუტის გეოდეზიური ნიშნულები განისაზღვროს სხ-ის სადგომზე;

რ) საბორტო აღმრიცხველების ინფორმაციის მატარებელი სახარჯი მასალებით (დავალების შესასრულებლად) საკმაო რაოდენობით სხ-ის უზრუნველყოფა.

8. სრეა-ს ტექნიკური მომსახურებისას, აკრძალულია:

ა) საბორტო ქსელის ან სისტემის ელექტროკვების ჩართვა, თუ ჩამოკიდებულია გამაფრთხილებელი ალამი წარწერით „არ ჩართოთ, მიმდინარეობს სამუშაოები“;

ბ) ელექტროენერჯის წყაროების ჩართვა და ელექტროაღჭურვილობის შემოწმება, სხვის საწვავით გაწყობის ან სხ-დან საწვავის ჩამოსხმის დროს;

გ) ანეროიდულ-აპკური ხელსაწყოებისა და საჰაერო სიგნალების სისტემის ელექტროკვების გამორთვა, მათ მილსადენში სათანადოზე ნაკლები ან ზედმეტი წნევის დროს;

დ) დატვირთვის ქვეშ მყოფი სააეროდრომო ელექტროკვების წყაროების შტეფსელური გასართების მიერთება და გართვა;

ე) საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილზე ნაკლები მუხტის მქონე საბორტო აკუმულატორების გამოყენება; მჟავიანი და ტუტისანი აკუმულატორების ერთად შენახვა, მომსახურება და დამუხტვა;

ვ) გამართული აკუმულატორების სხ-ზე შენახვა ჰაერის დაბალი ტემპერატურის დროს, საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილზე მეტი ხანით;

ზ) აღჭურვილობის შეერთების სქემაში ცვლილებების შეტანა და აპარატურის, ხელსაწყოების, მათი ნაწილებისა და ელექტროგაყვანილობის ერთი ტიპის (მარკის) შეცვლა მეორე ტიპის (მარკის, სახეცვალების) ნაკეთობით, თუ ეს საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული არ არის (გამონაკლისი დაიშვება სად-ის მიერ);

თ) მილითონების შესაკრავის კვეთის ფართობის, თერმომეტრის საკომპენსაციო სადენების სიგრძის შეცვლა, ჩალიჩის ბორტზე მიერთების დარღვევა, სადენების მაღალი ტემპერატურის მქონე ნაწილებთან შეხება;

ი) ელექტრულ მანქანაზე შეუსაბამო მუსის დაყენება;

კ) ხელსაწყოებისა და ნაკეთობების შენახვა მჟავასთან, ტუტესთან და სხვა ქიმიკატებთან;

ლ) ჟანგბადის აღჭურვილობასთან მუშაობა იმ ზომების მიუღებლად, რაც მის შეხებას გამორიცხავს ენერგოაქტიურ საშუალებებთან, ცხიმოვან (საწვავი, ზეთი და სხვა) ნივთიერებებთან, მჟავებთან, აირებთან;

მ) ჟანგბადის სისტემის ნაკეთობების ტმ-ისას, საექსპლუატაციო საბუთებით მითითებულისაგან განსხვავებული ხელსაწყო-იარაღის, საცხებისა და ა.შ. გამოყენება, სამუხტი შლანგების გართვა იქიდან ჟანგბადის წნევით გამოდინებისას;

ნ) ჟანგბადით დამუხტული ბალონების შენახვა აირების ბალონებთან, მჟავებისა და ცხიმოვანი ნივთიერებების ტევადობებთან;

ო) ზუმფარის ქალაღის გამოყენება კონტრაქტორების, კოლექტორების გასაწმენდად, აგრეთვე მუსის მოსარგებლად;

პ) ელექტროგაყვანილობის ჩალიჩების მომაგრება ჟანგბადის, საწვავის, საზეთი, ჰიდრაულიკური და სხვა სისტემების მილსადენებზე;

ჟ) სადენების რჩილვა საწვავის ავზების განთავსების ნაკვეთურებში და იმ ადგილებში, რომელიც საწვავი სითხეებით გაირიცხა;

რ) ერთ საკონტაქტო ჭანჭიკზე სამზე მეტი სადენის მიერთება, აგრეთვე ისეთი სადენებისა, რომლებიც კვეთის ფართობით მნიშვნელოვნად განსხვავდება ერთმანეთისაგან;

ს) მეგაომეტრის გამოყენება ისეთი აღჭურვილობის შესამოწმებლად, რომლის წრედშიც კონდენსატორია (მისი გადაწვის თავიდან ასაცილებლად);

ტ) სხ-ზე საფრენოსნო ინფორმაციის საბორტო აღმრიცხველების დაულუქავი ლენტსაწვევი მექანიზმების (საგროვლებლების, სათადარიგო კასეტების) დაყენება.

თავი V

ეკიპაჟის მიერ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია

მუხლი 11. ეკიპაჟისა და ავიასაინჟინრო სამსახურის ურთიერთობა

1. ეკიპაჟს სხ-ს წარუდგენს გაფრენის უზრუნველმყოფი სამუშაოების შემსრულებელი (ტმ-ის დასკვნითი სამუშაოს შემსრულებელი ჯგუფის ხელმძღვანელი), რომელიც ბორტინჟინერს (პილოტს) აცნობებს სხ-ის ტექნიკურ მდგომარეობას და მასზე შესრულებულ სამუშაოებს. შემსრულებელი პასუხისმგებელია წარდგენილი სხ-ის გასაფრენად მზადყოფნაზე. წარდგენის ვადები უნდა შეესაბამებოდეს სხ-ის მომზადების ტექნოლოგიურ გრაფიკს.

2. ეკიპაჟს წარედგინება გამართული და ამ კონკრეტული ფრენისათვის მომზადებული სხ, სათანადოდ გაფორმებული – ჩანაწერებით სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში და ტექნიკური მომსახურების მოწმობაში (განწესში).

3. წარდგენილი სხ-ის მიღებისას, გაუმართაობის გამოვლენის შემთხვევაში, ეკიპაჟის წევრები აკეთებენ ჩანაწერს სხ-ის ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში და აცნობებენ ჩამბარებელ სპეციალისტს, რომელიც ვალდებულია მიიღოს ზომები ხარვეზის აღმოსაფხვრელად.

4. სხ-ის გასაფრენად ბუქსირებისას ან მიმოსვლისას გაუმართაობის გამოვლენის შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით, სხ-ს აბრუნებენ სადგომზე. ამ შემთხვევაში, სამუშაოების შემსრულებელი (ტმ-ის დასკვნითი სამუშაოს შემსრულებელი ჯგუფის ხელმძღვანელი) უზრუნველყოფს გამოვლენილი გაუმართაობის აღმოფხვრას და გაუმართაობის აღმოფხვრის შესახებ აკეთებს ჩანაწერს სხ-ის ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში და ტექნიკური მომსახურების მოწმობაში (განწესში).

5. ეკიპაჟი (პილოტი) ძრავას (ძრავების) ამუშავების ნებართვას იღებს ამუშავების უზრუნველმყოფი ავიასპეციალისტებისაგან. ძრავას (ძრავების) ამუშავება ხორციელდება ეკიპაჟსა და უზრუნველმყოფ სპეციალისტს შორის:

ა) კავშირის საშუალების გამოყენებით (თსმ, რადიო – სადაც არის); ან

ბ) მითითებებისა და სიგნალების გამოყენებით (საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 8 ოქტომბრის №88 ბრძანების „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების დამტკიცების შესახებ“ შესაბამისად).

6. ფრენის დროს სტ-ის ისეთი მწყობრიდან გამოსვლისას (გაუმართაობის გამოვლენისას), რამაც გამოიწვია სახიფათო მდგომარეობა (ან შეუძლია გამოიწვიოს), მეთაურმა შეიძლება მოითხოვოს (სმ მეთვალყურის მეშვეობით) ასს-ის სპეციალისტის კონსულტაცია. ამ შემთხვევაში, ასს-ის უფროსი თანამდებობის პირი ვალდებულია გამოყოს მომზადებული სპეციალისტები, ეკიპაჟისათვის დროული რჩევით დასახმარებლად.

7. ფრენის დროს გამოვლენილი გაუმართაობის სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების, რეჟიმისა და ფრენის პარამეტრების გადახრის მონაცემებს ეკიპაჟის წევრები წერენ სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში.

8. სადგომზე შესვლის შემდეგ, ეკიპაჟი სხ-ს აბარებს ასს-ის პასუხისმგებელ პირს, ამ წესის 74-ე მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად.

თავი VI

საჰაერო ხომალდზე შესრულებული სამუშაოების ზოგადი სახეობები

მუხლი 12. საწვავ-საცხები მასალებით გაწყობა

1. სხ-ის სსმ-ით გაწყობა, სსმ-ის ხარისხის და გამწყობი საშუალების შემოწმება სრულდება სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების და საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. სხ-ის ბორტზე მგზავრების ყოფნისას სხ-ის საწვავით გაწყობა დასაშვებია მხოლოდ ავიასაწარმოს „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ გათვალისწინებული შემთხვევისას.

3. სხ-ის გაწყობა შესაძლებელია ცენტრალური გასაწყობი სისტემების, სპეცმანქანების, ან სხვა გამწყობი საშუალებების მეშვეობით. გამწყობი საშუალებები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებს.

მუხლი 13. სპეცსითხეებით, აირებით დამუხტვა და წყლით გაწყობა

1. სხ-ის სპეცსითხეებით, წყლით (ტექნიკური და სასმელი) გაწყობა ხორციელდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად. ამ სამუშაოების შემსრულებელი სამსახურებისა და სპეციალისტების შემადგენლობას, მათ შორის, მოვალეობებისა და პასუხისმგებლობის განაწილებას განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

2. უპასპორტოდ მოწოდებული სითხეები და აირები, ასევე გაუმართავი გამწყობი საშუალებები, არასტანდარტულ ფერად შეღებილი და/ან შიგთავსის დასახელების მონიშვნის გარეშე ტევადობები და ჭურჭელი – გასაწყობად (დასამუხტად) არ დაიშვება.

მუხლი 14. ეკიპაჟის კაბინაში და სამგზავრო სალონში ჰაერის კონდიცირება

1. სამგზავრო სალონისა და ეკიპაჟის კაბინის გათბობის, გაგრილებისა და ვენტილირების სააეროდრომო და სახომალდე სისტემების გამოყენების წესები და პირობები განისაზღვრება ამ ტიპის სხ-ისა და ამ მიზნით გამოყენებულ სააეროდრომო მოწყობილობების საექსპლუატაციო საბუთებით.

2. ამ სამუშაოების შემსრულებელი სამსახურებისა და სპეციალისტების შემადგენლობას, მათ შორის, მოვალეობებისა და პასუხისმგებლობის განაწილებას განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

მუხლი 15. საჰაერო ხომალდის ზედაპირიდან თოვლისა და ყინულის მოცილება

1. სხ-ის დგომისას, ტექნიკური პერსონალი ვალდებულია მიიღოს ზომები შემოყინვისაგან მის დასაცავად, ასევე ძრავების, პლანერის, ჰაერზეთოვანი რადიატორის, სრეა-ს ნაკეთობების შიდა ღრუებში თოვლის მოხვედრისაგან (შალითების დაფარებით,

ზედაპირებზე განსაკუთრებული სითხეების წასმით, სახშველების დაყენებით და სხვა საშუალებებით).

2. სხ-ის ზედაპირიდან, ჰაერშემკრები მოწყობილობიდან ყინულს აცილებენ თოვლის მოცილების შემდეგ, ყინულის მოსაცილებლად გამოიყენება თბილი წყალი, შემთბარი შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხე, შემოსაქრევი თბომანქანა, სააეროდრომო გამთბობი. ქსოვილის ან სხვა რბილი შემონაკერიდან – ყინულს აცილებენ თბილი წყლით ან ჰაერით. შემოსაქრევი თბომანქანებს განათავსებენ სხ-ის უახლოესი წერტილიდან არანაკლებ 3,5მ-ზე.

3. ყინულისა და თრთვილის მოსაცილებლად გამოყენებული, ჰაერისა და სითხეების ტემპერატურა არ უნდა აღემატებოდეს საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილ ფარგლებს, განსაკუთრებით გასაფრთხილებელია ფიჭური აგებულების ნაწილები.

4. თბილი წყლით ყინულის მოცილებისას, უნდა გამოირიცხოს წყლის მოხვედრა იმ მექანიზმებსა და ღრუებში, სადაც მის გაყინვას შეუძლია გამოიწვიოს სხ-ის სისტემების მწყობრიდან გამოსვლა.

5. ყინულის ხელმეორედ წარმოქმნის თავიდან ასაცილებლად, სხ-ის ზედაპირს ასხურებენ შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხეს ან უბერავენ თბილ ჰაერს და ამშრალევენ. ასევე ამშრალევენ საჭეების, ელერონების, ტრიმერების ჭრილიან ღრეჩოებს, ფრთის მექანიზაციის ნაწილებს, შასის კვანძებსა და სხვა მექანიზმებს. ამ სამუშაოს შესრულების შემდეგ ამოწმებენ საჭეების, ელერონების, ტრიმერების ზღვრულ მდგომარეობაში გადახრას, აგრეთვე ანეროიდულ-აკური ხელსაწყოების სამუშაოდ ვარგისობას.

6. თოვლს, ყინულსა და თრთვილს აცილებენ სხ-ის წინასწარ სტარტზე გასვლემდე (ბუქსირებამდე). საჭიროებისას, თოვლსა და ყინულს ხელმეორედ აცილებენ უშუალოდ სადგომიდან გასვლის წინ. აღნიშნულ სამუშაოს ყოველი ხელმეორე შესრულება, ტმ-სათვის დადგენილი წესით, ცალკე განწესით ფორმდება.

7. შემოყინვის მოცილებისა და თავიდან აცილების სამუშაოებზე დაიშვებიან სათანადოდო მომზადებული ტექნიკური სპეციალისტები. აღნიშნული სამუშაოების უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი არიან მისი შემსრულებელი და ორგანიზატორი სპეციალისტები.

მუხლი 16. ძრავას ამუშავება და მოსინჯვა

1. ძრავას ამუშავება და მოსინჯვა სრულდება სხ-ის მეთაურის ან ტმ-ის სამუშაოების ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით საექსპლუატაციო საბუთებით განსაზღვრულ შემთხვევებში.

2. სხ-ის ძრავების ამუშავებელ სპეციალისტებს შორის უფლებების მოვალეობებისა და პასუხისმგებლობის განაწილების წესს ადგენს ავიასაწარმო.

3. ძრავას ამუშავება შეიძლება სადგომზე, ბაქანზე და წინასწარ სტარტზე, მოსინჯვა კი (მათ შორის, უკუწვევის მოსინჯვა) – საგანგებოდ ამისათვის მოწყობილ სადგომზე.

4. თსმ-ით (რადიოკავშირით) აღჭურვილ სხ-ზე, რითაც შესაძლებელია ამუშავებელსა და უზრუნველმყოფელს შორის ორმხრივი კავშირი, ამუშავება სრულდება ამ კავშირის გამოყენებით. თუ ამგვარი კავშირი შეუძლებელია, გამოიყენება ამუშავების ვიზუალური კავშირი, უსაფრთხოების ზომების გათვალისწინებით. ყველა შემთხვევაში გამოიყენება

საამისოდ გათვალისწინებული მითითებები (კომანდები) და სიგნალები (ნიშნები) (საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების შესაბამისად).

5. სხ-ის მეთაური ამუშავების დაწყების ნებართვას იღებს ხომალდის გაშვებაზე პასუხისმგებელი სპეციალისტისაგან. ძრავას ამუშავება არ შეიძლება, თუ სხვა ძრავებიდან მოხსნილი არ არის შალითები და სახშველები. თუ ამუშავების შემდეგ სხ სადგომიდან უნდა გავიდეს, ბორბლებიდან ხუნდებს აცლიან ამუშავების დაწყებამდე, ამასთან, ბორბლები დამუხრუჭებული უნდა იყოს.

6. ძრავას ამუშავება და მოსინჯვა აკრძალულია ბორბლების სამუხრუჭე და ძრავების სამართი სისტემების და/ან საკონტროლო ხელსაწყოების გაუმართაობისას, ამმუშავებელსა და უზრუნველმყოფელს შორის საიმედო კავშირის უქონლობისას.

7. ძრავას ამუშავებისა და მოსინჯვისას აკრძალულია:

ა) სხ-ზე სხვა სამუშაოების შესრულება, გარდა ამუშავებისა და მოსინჯვის ტექნოლოგიით გათვალისწინებულისა;

ბ) ამმუშავებლის მიერ ეკიპაჟის კაბინაში სამუშაო ადგილის დატოვება;

გ) უზრუნველმყოფლის ყოფნა სხ-ის სახიფათო ადგილებში, აგრეთვე მის მიერ სამუშაო ადგილის დატოვება;

დ) ძრავას ამუშავების, გათბობის, მოსინჯვისა და შეჩერების საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი რეჟიმების დარღვევა.

8. ამუშავების ან მოსინჯვის დროს სხ-სათვის ან ადამიანებისათვის წარმოქმნილი საშიშროების შემთხვევაში სადგომზე მყოფი ნებისმიერი თანამდებობის პირი ვალდებულია ამმუშავებელს ან უზრუნველმყოფელს მისცეს ძრავების გამოსართველად გათვალისწინებული სიგნალი.

მუხლი 17. საჰაერო ხომალდის ბუქსირება

1. სხ-ის ბუქსირების წესი (მისი თავისებურებების გათვალისწინებით), ბრიგადის წევრების რაოდენობა და სხ-თან მათი განთავსება, გამოყენებული საწევარა და საბუქსირე მოწყობილობები განისაზღვრება კონკრეტული სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით, ბუქსირების ინსტრუქციით და აეროდრომზე სხ-ებისა და ტრანსპორტის მოძრაობის სქემით.

2. სხ-ის ბუქსირების მეთოდზე გადაწყვეტილებას იღებს სამუშაოების ხელმძღვანელი, ის ნიშნავს ბუქსირებაზე პასუხისმგებელ სპეციალისტს და მასზე დაქვემდებარებული ბრიგადის შემადგენლობას.

3. ბუქსირებაზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი (ბუქსირების ხელმძღვანელი) და ბრიგადის წევრები, ამ სამუშაოს შესასრულებლად, უნდა იყვნენ მომზადებულნი და დადგენილი წესით დაშვებულნი.

4. სხ-ს აბუქსირებენ ამ ტიპისათვის ვარგის ხელოვნურ ან ბუნებრივ ზედაპირზე.

5. სხ-ის ბუქსირება ადუ-ზე და/ან სბ-ზე (აგრეთვე – მათი გადაკვეთა), სრულდება საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის ნებართვით. მეთვალყურესთან კავშირის სახომალდე რადიოსადგური ბუქსირების მთელი ხნის განმავლობაში ჩართული უნდა იყოს.

6. ბუქსირებისათვის იყენებენ რადიოსადგურითა და გაბარიტული ნათურებით აღჭურვილ საწევარს, აგრეთვე საგანგებო საბუქსირე მოწყობილობას (სატარი, გვარლები).

7. ბუქსირების დაწყებამდე, მისი ხელმძღვანელი ბრიგადის წევრებს უტარებს ინსტრუქტაჟს. ის მიუთითებს სამუშაოს შესრულების თავისებურებებზე არსებული ამინდის (ლიბყინული, ძლიერი ქარი და სხვ.) პირობებში, სხ-ებისა და სადგომზე სმს-ის განლაგებაზე, სხ-ისა და საბუქსირე საშუალებების გადაადგილების გზების მდგომარეობაზე; ამოწმებს ბრიგადის წევრების მზადყოფნას, უსაფრთხოების ტექნიკას.

მუხლი 18. საჰაერო ხომალდის გარეცხვა და საყოფაცხოვრებო აღჭურვილობის მომსახურება

1. საყოფაცხოვრებო აღჭურვილობის მომსახურება სრულდება საამისოდ მომზადებული და სათანადოდ დაშვებული მუშაკების მიერ.

2. საყოფაცხოვრებო აღჭურვილობის მომსახურების გეგმური ვადები და ტექნოლოგია განისაზღვრება საექსპლუატაციო საბუთებით. დამატებითი მომსახურების საჭიროებას განსაზღვრავს ეკიპაჟი, აღჭურვილობის გაუმართაობა, დაგეგმილი ფრენის თავისებურებები, აგრეთვე – ტექნიკური მომსახურების ხელმძღვანელი.

3. სხ გარედან მთლიანად ან ნაწილობრივ ირიცხება სპეცმანქანებით ან ხელით. გასარეცხად გამოიყენება ისეთი სარეცხი საშუალებები, რომელიც არ იწვევს ლითონების ჟანგვას, შემონაკერისა და ნაკეთობების ლაქ-საღებავის საფარის, ორგანული მინის, რეზინის, ქსოვილებისა და პლასტმასის დაზიანებას.

4. რეცხვისას, აკრძალულია ლითონის ჯაგრისებისა და ისეთი საშუალებების გამოყენება, რაც ნაკაწრებსა და საფარის დაზიანებას გამოიწვევს. შემსრულებლები ვალდებული არიან თვალყური ადევნონ, რათა სარეცხი საშუალება არ მოხვდეს ფრთის, ან ნაკვეთურების შიგნით, კაბინის იატაკზე, ჰაერშემკრებებში, ნაკეთობებში, თავიდან აიცილონ შემონაკერის შემოყინვა.

5. განსაკუთრებული ქიმიური საშუალებებით (მისართიანი წყლით) სხ-ის მთლიანი რეცხვა ხორციელდება სითხის შესაკრებით მოწყობილ საგანგებო სადგომზე (მოედანზე).

6. სხ-ის გარეცხვის შემდეგ საჭიროა ანეროიდულ-აპკური ხელსაწყოების სამუშაოდ ვარგისობის შემოწმება.

7. თუ საექსპლუატაციო საბუთებში არ არის სხ-ის რეცხვის ტექნოლოგიის ავიასაწარმოსათვის მისაღები ვარიანტი, ავიასაწარმომ თავად უნდა შეიმუშაოს ის, ამ წესის და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

თავი VII

საჰაერო ხომალდის ოპერატიული ტექნიკური მომსახურება

მუხლი 19. მომსახურების მოგვარება

1. ოტმ არის სტ-ის ტექნიკური მდგომარეობის მოსამზადებელი სამუშაოების, დათვლიერებისა და შემოწმების სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს სხ-ის გამართულობას, მზადყოფნასა და გამოყენებას, მისი პეროდული ტექნიკური მომსახურების ფორმების შუალედში.

2. ოტმ-ის დროს სრულდება მრ-ით (პროგრამით) გათვალისწინებული გეგმური და გაუთვალისწინებელი დამატებითი სამუშაოები (ნაკეთობების გამოცვლა, ერთჯერადი შემოწმება და სხვა). ამ სამუშაოების სახეობების ჩამონათვალი, შინაარსი, პერიოდულობა და

შესრულების ტექნოლოგია განისაზღვრება სხ-ის კონკრეტული ტიპის საექსპლუატაციო საბუთებით.

3. ოტმ-ს წარმართავენ ფრენების მომზადებისა და უზრუნველყოფის გეგმების მიხედვით, რომელსაც ახორციელებს ავიასაწარმოს სათანადო სამსახური.

4. ოტმ-ის წარმოების ორგანიზებამ უნდა უზრუნველყოს სხ-ის ფრენის უსაფრთხოება, სხ-ების დროული და ხარისხიანი მომსახურება, მოძრაობის განრიგისა (ფრენების გეგმის) და კონკრეტული სამუშაოების ჩატარების ტექნოლოგიური გრაფიკის შესაბამისად.

5. ოტმ-ის შემსრულებელ სამსახურს განათავსებენ ბაჟნის სიახლოვეს, უზრუნველყოფენ საწარმოო და საყოფაცხოვრებო სათავსებით, საექსპლუატაციო საბუთებით, სპეციალური მოხმარების სმს-ით, სტ-ის მდგომარეობაზე ზედამხედველობისა და კავშირგაბმულობის საშუალებებით.

6. ოტმ-ის სამუშაოებს ხელმძღვანელობს საინჟინრო შემადგენლობა, რომლის კომპეტენციაშიც შედის (ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი ვალდებულებების განაწილების შესაბამისად), მუშაობის მოგვარება, ტმ-ის ხარისხზე ზედამხედველობა, რთული გაუმართაობების მიზეზების დადგენა და მისი აღმოფხვრის გადაწყვეტილების მიღება. ოტმ-ის შესრულების შემდეგ, ოტმ-ს ხელმძღვანელი სამუშაოების შემსრულებელთან ერთად, აფორმებს განწესს, ხელმოწერით ადასტურებს სხ-ის გამართულობას და საფრენად მზადყოფნას (თუ ის გასაფრენად ემზადება) ან გათვალისწინებული სამუშაოების შესრულებას, ხომალდის სხვა ტმ-ზე ან შესანახად გადასაცემად.

7. სხ-ის მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი ოტმ-ისათვის მომზადებასა და მის შესრულებას ახორციელებს შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) აგვარებს სხ-ის სადგომზე დახვედრას და მის დაყენებას, ნიშნავს ენერგომომარაგების სააეროდრომო წყაროს სხ-თვის მიერთებაზე (გამორთვაზე) პასუხისმგებელ პირს;

ბ) ძრავების შეჩერების შემდეგ, იძლევა დახვედრის პირველი რიგის სამუშაოების შესრულების მითითებას;

გ) ეკიპაჟისაგან იღებს ინფორმაციას ფრენის დროს სისტემებისა და აღჭურვილობის მუშაობაზე;

დ) ეცნობა ბორტჟურნალის ჩანაწერებს, ფრენის დროს გამოვლენილ მწყობრიდან გამოსვლებსა და გაუმართაობებზე;

ე) პირადად ასრულებს სხ-ის პირველად გარეგან დათვალიერებას (განსაზღვრავს ტექნიკურ მდგომარეობას), მრ(მპ) და სხვა საბუთებით გათვალისწინებული მოცულობით.

8. ავიასაწარმოს მიერ ექსპლუატირებულ (საკუთარ) სხ-ზე შესრულებული სამუშაოს მოცულობა (ტმ-ის ფორმა) განისაზღვრება მრ(მპ) მოთხოვნებითა და ადრე შესრულებული სამუშაოების აღრიცხვის მონაცემებით.

9. სატრანზიტო სხ-ზე ოტმ-ის ფორმისა და დამატებითი სამუშაოს დანიშვნაზე პასუხისმგებელია მისი ეკიპაჟი (ეკიპაჟის წევრი, საამისოდ აუცილებელი უფლებამოსილებით). შესასრულებელ ტმ-ის ფორმასა და დამატებით სამუშაოებზე მოთხოვნას ეკიპაჟის წევრი მოფრენისთანავე აღნიშნავს სხ-ის ტექნიკურ საბორტო ჟურნალში.

10. კალენდარული ვადებით განსაზღვრული ოტმ-ის ფორმები სრულდება საბაზო აეროდრომზე. ეს სამუშაო შეიძლება შესრულდეს არასაბაზრო აეროდრომზეც, თუკი იქ არის მომზადებული ტექნიკური სპეციალისტები და შესაბამისი ტექნიკური საშუალებები.

11. ოტმ-ის შესრულების დამადასტურებელი საბუთებია:

ა) ტექნიკური მომსახურების მოწმობა (განწესი), ხოლო დროებით აეროდრომზე მყოფი სხ-ის – ტმ-ის უწყისი, სადაც ხელს აწერენ შემსრულებლები და შემმოწმებლები;

ბ) სხ-ის ბორტჟურნალი, სადაც ჩანაწერს აკეთებს ამ სხ-ის ტმ-ზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი, ტმ-ის ფორმისა და ტექნიკური მომსახურების მოწმობის (განწესის) ნომრის მითითებით.

მუხლი 20. საჰაერო ხომალდის დახვედრა და სადგომით უზრუნველყოფა

1. ოტმ-ზე მისაღებად, სამუშაოების ხელმძღვანელი ნიშნავს სხ-ის დახვედრაზე პასუხისმგებელს და მიუთითებს სმ მეთვალყურესთან შეთანხმებულ სადგომს.

2. დახვედრაზე პასუხისმგებელი ვალდებულია (სხ-ის დაფრენამდე):

ა) შეამოწმოს სადგომის მდგომარეობა, მისი აღჭურვა, მასზე სხ-ის შესვლის ხელის შემშლელი საგნებისა და საშუალებების არსებობა;

ბ) მოამზადოს განსაკუთრებული მოხმარების სმს და სამარჯვები, მათ შორის – სხ-ის სადგომზე შესვლისას ეკიპაჟისათვის მითითებების მისაცემად გამოყენებული საშუალებები (კვერთხები, ალმები, ხელთათმანები, ელექტროფარნები).

3. დამხვედრი პასუხს აგებს ეკიპაჟისათვის მიცემული მითითების დროულობასა და უსაფრთხოებაზე. ის პირადად ხელმძღვანელობს სხ-ის სადგომზე შესვლას. ის უნდა იდგეს ხომალდის მეთაურის მხედველობის არეში და იქიდან მისცეს „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 8 ოქტომბრის №88 ბრძანებით გათვალისწინებული მითითებები და სიგნალები.

4. ძრავების (საჰაერო ხრახნის ბრუნვის) გაჩერების შემდეგ შესასრულებელი სამუშაო განისაზღვრება ქვემოთ ჩამოთვლილის გათვალისწინებით:

ა) ბიგების ბორბლების ქვეშ ხუნდების შეყენება (სხ-ს ტიპის შესაბამისად);

ბ) სხ-ის დამიწება („სხ-მიწა“ სქემის მიხედვით, საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი მოთხოვნებით და სიფრთხილის ზომების დაცვით);

გ) სხ-ის (შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ლოპოტების), დაბმა თუ ეს გათვალისწინებულია ტმ-ის რეგლამენტით;

დ) სხ-ის გარედან დათვალიერება, ტექნიკურ ბორტჟურნალში ეკიპაჟის ჩანაწერების გაცნობა, ეკიპაჟის წევრებისაგან ზეპირი ინფორმაციის მიღება ხომალდის ტექნიკურ მდგომარეობაზე.

5. დახვედრის შემდეგ, სხ-ზე სრულდება დგომის უზრუნველსაყოფი მომსახურების სამუშაოები. დგომის უზრუნველსაყოფი სამუშაოებზე პასუხისმგებელი ვალდებულია:

ა) ეკიპაჟისაგან ჩაიბაროს სხ (თუ ეს შედის მის მოვალეობაში);

ბ) საჭიროებისას მოაგვაროს სხ-ის ბუქსირება ტმ-ის (რემონტის, შენახვის) ადგილამდე;

გ) შეამოწმოს ეკიპაჟის კაბინა და, თუკი საჭიროა, ძრავების, ნაკეთობების, სისტემების სამართი ბერკეტები, ელექტრომომარაგების ქდა-ს გამომრთველები გადაიყვანოს საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებულ მდგომარეობაში;

დ) საჭიროებისას, სხ გააწყოს (ჩამოასხას) სპეცსითხეებით, დამუხტოს აირებით;

ე) სხ გააუდენუროს, გამორთოს მისგან სააეროდრომო ელექტროკვების წყარო;

ვ) ძრავებისა და სხ-ის ჰაერშემკრებებზე დააყენოს სახშობები;

ზ) დააყენოს ძრავას ამუშავების ან სხ-ის მოძრაობის გამომრიცხავი მოწყობილობა, დააოკოს სამართი საჭეები ან მათზე დააყენოს სპეციალური ჭახრაკები;

თ) დაკეტოს სამზირის სარკმელები, ლიუკების ხუფების სამაგრები გადაიყვანოს „ჩაკეტილ“ მდგომარეობაში, დაკეტოს სატვირთო, სასამსახურო და ტექნიკური ნაკვეთურების კარებები (ხუფები, სახურავები), დაკეტოს ფუზელაჟის კარებები;

ი) შეასრულოს რეგლამენტით გათვალისწინებული სხვა სამუშაოები;

კ) ხომალდი მოამზადოს დაცვისათვის ჩასაბარებლად (თუ ეს გათვალისწინებულია).

6. სხ-ის დაშალითება სრულდება სხ-ის ტმ-ის ხელმძღვანელის მითითებით ან ეკიპაჟის მოთხოვნით.

7. სხ-ის დგომის უზრუნველსაყოფი სამუშაო შეიძლება შესრულდეს პერიოდული და ოპერატიული ტმ-ის, ნაკეთობების გამოცვლის, მიმდინარე რემონტის შემდეგ.

8. სხ-ის დახვედრის, დგომისა და გაფრენის უზრუნველსაყოფი სამუშაოები ხორციელდება საინჟინრო და ტექნიკურ პერსონალის მიერ, რომელთაც აქვთ შესაბამისი მომზადებისა და დაშვების სათანადოდ გაფორმებული საბუთები.

მუხლი 21. საჰაერო ხომალდის დათვალიერება და მომსახურება

1. სხ-ის დათვალიერებასა და მომსახურებას აგვარებს ამ სამუშაოებზე პასუხისმგებლად დანიშნული სპეციალისტი. ეს სამუშაოები სრულდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების მიხედვით.

2. სხ-ის დასათვალიერებლად დანიშნული სპეციალისტები პასუხისმგებლები არიან (საკუთარი მოვალეობების ფარგლებში) მისი ტექნიკური მდგომარეობის სწორად დადგენაზე, შესრულებული სამუშაოების სისრულესა და ხარისხზე.

3. საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი დათვალიერებისა და მომსახურების მოცულობის შემცირება, მათი ტექნოლოგიის შეცვლა აკრძალულია.

4. ხმელეთზე დათვალიერებისას ან ჰაერში გამოვლენილი გაუმართაობების მონაცემებს (მათ შორის – ობიექტური კონტროლის საშუალებების მონაცემებს) განწესში (ხარვეზის განწესში) წერენ მათი გამომვლენელი სპეციალისტები და ტმ-ის ხელმძღვანელი.

5. სპეციალისტი, რომელიც აღმოაჩენს ფრენის უსაფრთხოებისათვის მუქარის შემქმნელ გაუმართაობას, პირველადს ან განმეორებითს, (განმეორებითს მიაკუთვნებენ სტ-ის ისეთ გაუმართაობას, რომელიც ვლინდება მისი აღმოფხვრის ცდიდან შემდგომი ხუთი ფრენიდან ერთ-ერთში), რაც მოითხოვს სამონტაჟო-სადემონტაჟო და/ან რეგულირების დიდი მოცულობის სამუშაოს, მოახსენებს სამუშაოების ხელმძღვანელს, რომელიც გადაწყვეტილებას იღებს სხ-ის მწყობრში შეყვანის მეთოდზე და ვადებზე.

6. განმეორებითი, ასევე რთული ან შემუშავებული აღსადგენი ტექნოლოგიის (საბუთების სახით) უქონელი გაუმართაობა, უნდა აღმოფხვრას ინჟინრის

ხელმძღვანელობით. ამ შემთხვევაში, აღსადგენი სამუშაოების ტექნოლოგიას შეიმუშავებენ და აფორმებენ ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

7. სხ-ის საფრენოსნო ინფორმაციის მატარებელ საშუალებას აყენებენ (ცვლიან) ასს-ის სპეციალისტები ოპერატიული (პერიოდული) ტმ-ის დროს, მრ-ით დადგენილ ვადებში ან ეკიპაჟის განაცხადის მიხედვით, ან ინფორმაციის მატარებელი მთლიანად დახარჯულია, ან დადგენილი ფრენისათვის საკმარისი არ არის, აგრეთვე შესაბამისი თანამდებობის პირების მოთხოვნით.

8. საფრენოსნო ინფორმაციას ამუშავებენ (დეკოდირება და გაანალიზება) შესაბამისი მოწყობილობით აღჭურვილ ლაბორატორიაში.

9. სხ-ის საავარიო-სამაშველო საშუალებებით აღჭურვა (საავარიო რადიოსადგური, სასიგნალო საშუალებები, სურსათი, წყალი, იარაღი, სამაშველო ჟილეტები, საცურავი საშუალებები და სხვ.) ხდება დამტკიცებული ჩამონათვალის მიხედვით და ფრენის პირობების გათვალისწინებით.

10. ამ მუხლის მე-9 პუნქტით აღნიშნული სამუშაოების მოგვარებას, შემსრულებლებს შორის ვალდებულებებისა და პასუხისმგებლობის განაწილებას აწესრიგებს ავიასაწარმო.

მუხლი 22. გაფრენის უზრუნველყოფა

1. გაფრენის უზრუნველსაყოფი სამუშაოების წინ, მასზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი ვალდებულია შეამოწმოს ოტმ-ის განწესი, ტექნიკური ბორტჟურნალი და დარწმუნდეს, რომ ეს საბუთები გაფორმებულია სათანადოდ და ხელმოწერილია სამუშაოებზე პასუხისმგებელი პირების მიერ.

2. გაფრენის უზრუნველსაყოფი სამუშაო ტარდება საექსპლუატაციო საბუთებისა და სხვა ნორმატიული აქტების მოთხოვნების მიხედვით.

3. სამუშაოების შესრულებისას დაზიანების, გაუმართაობისა და სხვა უწყესივრობის აღმოჩენისას, სპეციალისტი, ვალდებულია მოახსენოს სამუშაოების ხელმძღვანელს, რომელიც განსაზღვრავს ხარვეზის აღმოფხვრის წესს, სამუშაოს დამთავრების დროს და აღნიშნულის თაობაზე აცნობებს სადისპეტჩერო სამსახურს და ზემდგომ ხელმძღვანელს.

4. ეკიპაჟს წარედგინება ამ წესის მე-7 მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად საფრენად მომზადებული სხ.

5. სხ-ის საფრენად მომზადების საბოლოო დასკვნას და გაფრენის ნებართვას იძლევა (განწესის ხელმოწერით) მომზადების უშუალო ხელმძღვანელი ან შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე ასს-ის სპეციალისტი. ნებართვის გაცემამდე ის ვალდებულია შეამოწმოს ტმ-ისა და გაფრენის უზრუნველსაყოფი სამუშაოების შესრულებისა და კონტროლის დამადასტურებელი ხელმოწერები განწესში.

6. სხ-ის ეკიპაჟისათვის ჩაბარებისას, მას წარუდგენენ გაფორმებულ განწესს ოტმ-ზე, გადასცემენ ტექნიკურ ბორტჟურნალს, სახომალდე საბუთებს, ატყობინებენ სხ-ის ტექნიკურ მდგომარეობას.

7. ეკიპაჟის მიერ სხ-ის გაფრენისწინა დათვალიერებისას, ტმ-ზე პასუხისმგებელი სპეციალისტები ხსნიან შალითებს, სახმველებს, ჭახრაკებს, მანჭვალებს და სხვა მოწყობილობებს და გადასცემენ ბორტინჟინერს (პილოტს).

8. გასაფრენად მომზადებისას გაუმართაობის აღმოჩენის შემთხვევაში, ეკიპაჟის მოქმედება განისაზღვრება ამ „წესის“ მე-11 მუხლის მოთხოვნებით.

9. გაფრენის უზრუნველსაყოფ სამუშაოზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი ვალდებულია მიიღოს ეკიპაჟის მიერ გაფრენისწინა დათვალიერებისას და სისტემების შემოწმებისას აღმოჩენილი ხარვეზების აღმოსაფხვრელი დაუყოვნებელი ზომები.

10. სხ-ის გასაფრენად მოსამზადებლად აუცილებელია ტმ-ის შესრულების შემდეგ, სხ საფრენად მზად ითვლება, თუ ის დაათვალიერა და ჩაიბარა ეკიპაჟმა, რაც დადასტურებული უნდა იყოს ტექნიკურ ბორტჟურნალში და ოტმ-ის განწესში ბორტინჟინრის (პილოტის) ხელმოწერით.

მუხლი 23. დასაშვები გაუმართაობებიანი საჰაერო ხომალდის გასაფრენად მომზადება

1. აღმოუფხვრელი გაუმართაობებიანი სხ-ის გაფრენა აკრძალულია, გარდა სეს-ით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

2. სეს-ით ან მაჩ-ით (MEL-ით) გათვალისწინებული გაუმართაობებით ან დაზიანებით სხ-ის გაფრენის ნებართვაზე პასუხისმგებელი ხელმძღვანელი ვალდებულია, გაუმართაობის თავისებურებაზე ჩაწეროს ტექნიკურ ბორტჟურნალში, ოტმ-ის განწესში და აცნობოს ხომალდის მეთაურს.

3. სხ-ის გაუმართაობა გაფრენის ნებართვის გაცემის პირობებს და უფლებამოსილ პირებს ადგენს სხ-ის ექსპლუატანტი ავიასაწარმო.

4. სხ-ის გაუმართაობის გაფრენის ნებართვის გაცემის მინიმალური პირობებია:

ა) დაზუსტებით არის დადგენილი გაუმართაობის თავისებურება, მიზეზები და შედეგები;

ბ) არის დასაბუთებული დასკვნა იმაზე, რომ გაუმართაობა ფრენის უსაფრთხოებაზე გავლენას არ ახდენს, რაზედაც უნდა ეცნობოს (სრული ინფორმაცია) ხომალდის მეთაურს;

გ) ტექნიკურ ბორტჟურნალში და განწესში შეტანილია ტექნიკური მომსახურების ხელმძღვანელის ხელმოწერით დადასტურებული ჩანაწერი აღნიშნული საკითხების არსზე, აღმოუფხვრავი გაუმართაობით ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების უზრუნველსაყოფი სამუშაოების შესრულებაზე და გაუმართავი სხ-ის გასაფრენად ნებართვის გაცემაზე.

5. განსაკუთრებულ შემთხვევაში დასაშვებია სხ-ის ექსპლუატაცია ფრენების უსაფრთხოებაზე გავლენის არმქონე ისეთი გაუმართაობით ფრენა, რომლის აღმოფხვრა შესაძლებელია გადატანილ იქნეს რაიმე განსაზღვრული ვადით. ამ გაფრენის ნებართვას იძლევა სხ-ის ექსპლუატანტი ავიასაწარმოს ასს-ის ხელმძღვანელი ან მისი შემცვლელი პირი, კომპეტენტური სპეციალისტების კომისიის ტექნიკური აქტის (საჭიროებისას – სტ-ის შემმუშავებელთან და მომწოდებელთან შეთანხმებული) საფუძველზე, სადაც:

ა) დაზუსტებით არის დადგენილი გაუმართაობის თავისებურება, მიზეზები და შედეგები;

ბ) არის დასაბუთებული დასკვნა იმაზე, რომ გაუმართაობა, გამოკვეთილი პერიოდში, ფრენის უსაფრთხოებაზე გავლენას არ ახდენს, მიეთითება გაუმართაობის აღმოფხვრის დაზუსტებული ვადა, გაუმართაობაზე მეთვალყურეობისათვის აუცილებელი ღონისძიებები და მის განხორციელებაზე პასუხისმგებელი პირები.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის ქვეპუნქტის შემთხვევაში ნებართვის გაცემისას:

ა) ტექნიკური ბორტჟურნალის „ინდივიდუალური თავისებურებების“ განყოფილებაში, სტ-ის ნაკეთობის ფორმულარში და განწესში უნდა შევიდეს ავიასაწარმოს ასს-ის ხელმძღვანელის ან მისი შემცვლელის ხელმოწერით დადასტურებული ჩანაწერი აღნიშნული საკითხების არსზე, აღმოუფხვრავი გაუმართაობით ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების უზრუნველსაყოფი სამუშაოების შესრულებაზე და გაუმართავი სხ-ის ფრენის ნებართვის გაცემაზე;

ბ) აღმოუფხვრავი გაუმართაობით ყოველი გაფრენის წინ, სხ-ის მეთაურს უნდა ეცნობოს (სრული ინფორმაცია) გაუმართაობის შემოწმების შედეგები და ფრენის უსაფრთხოებაზე გავლენის მოხდენის გამოსარიცხი ზომების მიღება.

7. ყველა შემთხვევაში აღმოუფხვრავი გაუმართაობით გაფრენის საბოლოო გადაწყვეტილებას იღებს სხ-ის მეთაური.

თავი VIII

საჰაერო ხომალდის პერიოდული ტექნიკური მომსახურება. საავიაციო ტექნიკის მიმდინარე რემონტი

მუხლი 24. მომსახურების მოგვარება

1. სხ-ის პტმ ტარდება საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი ნამუშევარი (ნაფრენი საათების, ფრენების, ციკლების რაოდენობა) ან დროის ინტერვალის (მუშაობის კალენდარული ვადა) შემდეგ, მომსახურების რეჟიმის შესაბამისად (პერიოდული მომსახურების რეჟიმი, ამ შემთხვევაში, არის სამუშაოების ჩამონათვალი და მათი პერიოდულობა).

2. პტმ-ის სამუშაოების ყოველი ფორმის პერიოდულობა და მოცულობა დადგენილია ტმ-ის რეგლამენტით (პროგრამით). ოპერაციების ტექნოლოგია, საკონტროლოდ გამოყენებული საშუალებები, ხელსაწყო-იარაღი, სამარჯვები და მასალები კი – ტექნოლოგიური მითითებებით.

3. ნამუშევარი საათები და კალენდარული ვადა აითვლება სხ-ის ექსპლუატაციის დაწყებიდან, ბოლო რემონტიდან, ბოლო პტმ-დან.

4. პტმ-ის დანიშვნის წესი (სამუშაო საათების, კალენდარული ვადების, ფრენების, ციკლების და ა.შ. მიხედვით) განისაზღვრება სხ-ის კონკრეტული ტიპის საექსპლუატაციო საბუთებით.

5. ფრენების უსაფრთხოებისა და სტ-ის ხანგამძლეობის ასამაღლებლად, ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით, დასაშვებია ტმ-ს ფორმების მოცულობის გაზრდა ან ამ სამუშაოების ვადაზე ადრე შესრულება, ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

6. ავიასაწარმოში და მის ქვედანაყოფში პტმ-ის წარმართვაზე პასუხისმგებელია შესაბამისი ხელმძღვანელი, მისი უფლებამოსილების ფარგლებში.

7. სხ-ის მომსახურების ვადებს ადგენენ მისი გამოყენების მიხედვით და აზუსტებენ ფაქტობრივი ნამუშევარი საათების შესაბამისად.

8. ავიასაწარმოს საწარმოო გეგმას ადგენს სათანადო სამსახური, ტმ-ის ფორმების სამუშაოების ჩამონათვალისა და სხვა აუცილებელი დამატებითი სამუშაოების (სტ-ის ტექნიკური მდგომარეობის თავისებურება, სარესურსო შეზღუდვები, დაყვანითი

სამუშაოების მოთხოვნები, სპეციალური დათვალიერებები, შემოწმებები და სხვა) გათვალისწინებით.

9. კტმ-ის შესრულება ეკისრება ამ სამუშაოზე სპეციალიზებულ ქვედანაყოფებს (ბრიგადა, ცვლა, უბანი, საამქრო).

10. საწარმოო დავალება, საოპერაციო უწყისი, განწესი დანართებით ეძლევა ტმ-ს შესრულების ხელმძღვანელს, სადაც მითითებულია რესურსგამომუშავებული ნაკეთობების გამოცვლისა და სხვა დამატებითი სამუშაოები.

11. კტმ-ის განწესების ნიმუშებს ადგენს ავიასაწარმო და უთანხმებს სააგენტოს საოპერაციო უწყისებისა და სხვა სამუშაოების განწესს შეიმუშავებს ავიასაწარმო, ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით და საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად. საოპერაციო უწყისი არის საბუთი, რომელიც შემსრულებელთა და ზედამხედველთა ხელმოწერებით ადასტურებს შესრულებული სამუშაოს მოცულობასა და ხარისხს.

12. სხ-ის მომსახურება ტარდება საწარმოო სათავსში (ანგარში) ან ღია სადგომზე, რომელიც მოწყობილი უნდა იყოს ტექნოლოგიური აღჭურვილობით და უზრუნველყოფილი სპეციალური გამოყენების სმს-ით. საწარმო სათავსში (ანგარში) სასურველია იყოს უზრუნველყოფილი შრომის დაცვის მოთხოვნების შესაბამისი პირობები (ტემპერატურა, ტენიანობა, მტვრის დონე და ა.შ.).

13. სამუშაოს დაწყების წინ ხელმძღვანელი ქვედანაყოფს აძლევს დავალებას, უტარებს ინსტრუქტაჟს სხ-ზე სამუშაოების თავისებურებაზე, უსაფრთხოების ტექნიკაზე და შრომის დაცვის წესებზე, კონკრეტული სამუშაოს პირობებში.

14. ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი პასუხს აგებს მისი ხელქვეითი სპეციალისტების სამუშაოს მოგვარებაზე. ის დავალებას აძლევს ცალკეულ შემსრულებელს ან მათ ჯგუფს, სადაც ნიშნავს უფროსს – მინდობილ სამუშაოზე პასუხისმგებელს.

15. სპეციალიზებული ქვედანაყოფების ურთიერთმოქმედების წესს განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

16. სხ-ის წუნდებას ატარებენ სამუშაოების შემსრულებლები, მათ მიერ მომსახურებული არეების ფარგლებში, ან საგანგებოდ დანიშნული წუნმდებლები. ცნობები გამოვლენილი, აგრეთვე ტექნიკური ბორტჟურნალით აღნუსხულ გაუმართაობებზე შეიტანება წუნდების განაწესში, რომელიც კტმ-ის განწესს თან ერთვის.

17. სპეციალისტი, რომელიც ფრენის უსაფრთხოებისათვის მუქარის შემქმნელ გაუმართაობას აღმოაჩენს, აგრეთვე პირველად და განმეორებით გამოვლენაზე (განმეორებითს მიაკუთვნებენ სტ-ის ისეთ გაუმართაობას, რომელიც ვლინდება მისი აღმოფხვრის ცდიდან შემდგომი ხუთი ფრენიდან ერთ-ერთში), რთულზე, რომელიც სამონტაჟო-დემონტაჟისა და რეგულირების დიდი მოცულობის სამუშაოს მოითხოვს, მოახსენებს სამუშაოების ხელმძღვანელს, რომელიც გაუმართაობას აანალიზებს და იღებს მისი აღმოფხვრის გადაწყვეტილებას.

18. წუნდების დამთავრების მერე, სამუშაოების ხელმძღვანელი შესაბამისი პროფილის სპეციალისტებთან ერთად, აანალიზებს გამოვლენილ გაუმართაობებს, აგვარებს სტ-ის გამართულობის აღდგენასა და მის შემოწმებას, საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

19. გაუმართაობებს აღმოფხვრიან სათანადოდ მომზადებული ავიატექნიკოსები (ავიამექანიკოსები).

20. განმეორებითი გაუმართაობა, ასევე რთული ან გამართულობის აღსადგენი ტექნოლოგიის (საბუთების სახით) უქონელი, უნდა აღმოფხვრას ინჟინრის ხელმძღვანელობით. ამ შემთხვევაში, აღსადგენი სამუშაოების ტექნოლოგიას შეიმუშავებენ და აფორმებენ ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

21. კონკრეტული კტმ დასრულებულად ითვლება, როცა სხ-ზე სრულად შესრულებულია მრ-ით (პროგრამით) გათვალისწინებული სამუშაოები, საწარმოო დავალებით მითითებული დამატებითი სამუშაოები, აღმოფხვრილია ყველა გამოვლენილი გაუმართაობა, სამუშაოების შესრულება და სხ-ის გამართულობის დასკვნა დადასტურებულია განწესში და მის დანართებში სამუშაოების უშუალო შემსრულებლის, ხელმძღვანელებისა და ხარისხზე პასუხისმგებელი პირების ხელმოწერით.

22. სხ-ის დათვალიერებისა და მომსახურების საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი სამუშაოების მოცულობის შემცირება ან მისი შესრულების ტექნოლოგიის შეცვლა აკრძალულია.

მუხლი 25. საჭაერო ხომალდის ძრავას შეცვლა

1. სხ-ის ძრავა იცვლება რესურსის გამომუშავებისას, სტენდზე მოსამსახურებლად, აგრეთვე იმ გაუმართაობის აღმოსაფხვრელად, რომელიც ძრავას მოუხსნელად შეუძლებელია, აგრეთვე საწარმოო საჭიროებისას.

2. ძრავას შეცვლის სამუშაოების გარდა, პარალელურად სხ-ზე სრულდება, სტ-ის ნამუშევარი საათებით ან სხვა განზომილებებით განსაზღვრული, მორიგი ტმ, დაყვანითი სამუშაოები ბიულეტენების მიხედვით და პლანერის აგებულებისა და საკომუნიკაციო სისტემების იმ უბნების დათვალიერება, რომლებთანაც მიდგომა მოხსნილი ძრავას პირობებში თუ არის შესაძლებელი.

3. ძრავას სხ-ზე დამონტაჟებისათვის მოსამზადებელი სამუშაოები შეიძლება დაევალოს სპეციალისტების ჯგუფს. მისთვის იქმნება სპეციალური სამუშაო ადგილები, რომლებიც უნდა აღიჭურვოს ტაკელაჟური და სარეცხი მოწყობილობებით, ძრავების გარეგანი განკონსერვებისა და მონტაჟისათვის საჭირო სტენდებით, საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული სხვა სამარჯვებით.

4. ძრავას დემონტაჟის (მონტაჟის) მოგვარებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სამუშაოების ხელმძღვანელს. ის ვალდებულია ჩაატაროს ინსტრუქტაჟი უსაფრთხოების ტექნიკაზე, სამუშაოს ტექნოლოგიის პრინციპულ თავისებურებებზე, დანიშნოს კონკრეტული სამუშაოების შესრულებაზე პასუხისმგებლები.

5. ძრავას დამონტაჟებას ატარებენ ტექნოლოგიური მოთხოვნების მითითებების შესაბამისად.

6. სხ-ზე ძრავას დამონტაჟების შემდეგ სრულდება მისი შეცლით განპირობებული მომსახურების სამუშაოები, მრ-ის (პროგრამის) შესაბამისად.

7. ძრავას შეცვლის საწარმოო დავალება შესრულებულად ითვლება, როცა დასრულებულია მისი სხ-ზე მონტაჟისა და რეგულირების სამუშაოები, ძრავა მოსინჯულია და მისი მოსინჯვის შემდგომი ტმ ჩატარებულია, გაფორმებულია საწარმოო-ტექნიკური

საბუთები, შეტანილია შესაბამისი ჩანაწერები სხ-ისა და ძრავას ფორმულარებში, აგრეთვე ნაკეთობების პასპორტებში.

მუხლი 26. საჭირო ხომალდზე შრომატევად სამონტაჟო-დემონტაჟისა და განსაკუთრებული სახის სამუშაოების შესრულება

1. შრომატევად სამონტაჟო-დემონტაჟის სამუშაოებს განეკუთვნება სხ-ის აწყობა და დაშლა, მისი დიდი ზომის ნაწილების, აგებულების ელემენტებისა და ნაკეთობების მონტაჟი და დემონტაჟი.

2. სამუშაოების ხელმძღვანელი ატარებს შემსრულებლების ინსტრუქტაჟს სამუშაოების უსაფრთხოდ ჩატარების წესებზე, მისი შესრულების ტექნოლოგიის თავისებურებებზე, აგვარებს საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული აღჭურვილობის, ხელსაწყო-იარაღების, სახმელეთო მომსახურებისა და კონტროლის საშუალებების მომზადებას.

3. მონტაჟის, დემონტაჟისა და რეგულირების სამუშაოები სრულდება სტ-ის შემმუშავებლის ან მწარმოებლის ტექნოლოგიით. ის სამუშაოები, რომელსაც არა აქვს სტ-ის შემმუშავებლის ან დამამზადებლის ტექნოლოგია, სრულდება ექსპლუატანტის მიერ შემმუშავებული ტექნოლოგიით, რომელიც სტ-ის ან შემმუშავებელთან, ან დამამზადებელთან, ან სააგენტოსთან უნდა შეთანხმდეს.

4. პლანერის (ძრავების) ნაწილების, სტ-ის ნაკეთობების დემონტაჟის შემდეგ ყურადღებით მოწმდება (საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად) მდგომარეობა იმ ძალური კვანძებისა და მათი სამაგრი ნაწილებისა, რომელთა შემოწმება შეიძლება მხოლოდ აგებულების ელემენტის მოხსნისას.

5. სხ-ის ნაწილების აწევა-დაწევასთან, ამ ნაწილების პლანერის ძალურ კვანძებთან მიერთება-გართვასთან დაკავშირებული სამუშაოები სრულდება სამუშაოს ხელმძღვანელის მითითებების მიხედვით, სათანადოდ მომზადებული და დაშვებული სპეციალისტების მიერ.

6. განსაკუთრებული სახის სამუშაოებს განეკუთვნება ის შრომატევადი ოპერაციები, რაც დაკავშირებულია შემდეგი გაუმართაობების ან სხ-ის დაზიანების აღმოსაფხვრელად:

ა) ძალური ელემენტების ის ხარვეზები, რომლის აღმოსაფხვრელი ტექნოლოგიური საბუთები არ შემუშავებულა;

ბ) სხ-ის საექსპლუატაციო გადამეტვირთვასთან დაკავშირებული დაზიანებები;

გ) ნაკვეთურებში ან აგებულების ელემენტებზე აგრესიული ან შხამიანი ნივთიერებების მოხვედრა;

დ) დიდგანზომილებიანი ნაწილებისა და ძნელად მისადგომ ადგილებში განთავსებული კვანძების კოროზიით დაზიანება.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტით აღნიშნული სამუშაოების საჭიროებისას, ავიასაწარმო აცნობებს სააგენტოს. ავიასაწარმოს სპეციალისტებისაგან აყალიბებს კომისიას (საჭიროებისას, კომისიის შემდგენლობაში შეჰყავთ სხვა საწარმოების კომპეტენტური წარმომადგენლები), რომელსაც ეკისრება:

ა) სხ-ის წუნდების სამუშაოები;

ბ) გაუმართაობის (დაზიანების) გამოვლინების მიზეზების დადგენა;

გ) აღდგენის მიზანშეწონილობის, საჭირო ძალებისა და საშუალებების, სამუშაოების შესრულების ვადების განსაზღვრა;

დ) გაუმართაობის აღმოსაფხვრელი (აგრესიული ან შხამიანი ნივთიერებების მოსაცილებელი) ტექნოლოგიური საბუთების შემუშავება;

ე) გაუმართაობების (დაზიანების, მცდარი ექსპლუატაციის შემთხვევების) თავიდან ასაცილებელი წინადადებების შემუშავება.

8. შემუშავების შედეგების მიხედვით, კომისია აღგენს აქტს გამოვლენილი გაუმართაობების აღმოფხვრის წარმართვის წინადადებით, რომელსაც ავიასაწარმოს ხელმძღვანელი ამტკიცებს.

9. გაუმართაობის (დაზიანების) აღმოსაფხვრელად, ინიშნებიან სპეციალისტები და ამ სამუშაოების ხელმძღვანელები. სამუშაოების ხელმძღვანელი ვალდებულია, შემსრულებელთან შეისწავლოს სამუშაოს ტექნოლოგია და ჩაუტაროს ინსტრუქტაჟი მის უსაფრთხოდ ჩატარებაზე, მოაგვაროს ტექნიკური საშუალებებისა და მასალების მომზადება, უზრუნველყოს შესრულებული სამუშაოს შემოწმება და გააფორმოს საბუთები.

10. გაუმართაობის (დაზიანების) აღმოფხვრას შემსრულებლები, ხელმძღვანელი და ხარისხზე პასუხისმგებელი პირები ადასტურებენ ხელმოწერებით წუნდების განაწესში. საჭიროებისას, კეთდება ჩანაწერები სხ-ის (ძრავას) ფორმულარში.

მუხლი 27. მიმდინარე რემონტი

1. სტ-ის მიმდინარე რემონტი მდგომარეობს მისი დაზიანების ან გაუმართაობის აღმოფხვრაში. სტ-ის მიმდინარე რემონტს ასრულებენ ავიასაწარმოს სპეციალიზებული ქვედანაყოფი ან დანიშნული სპეციალისტები. სარემონტო სამუშაოს ხარისხზე პასუხისმგებლები არიან მისი შემსრულებლები და მათი ზედამხედველი სპეციალისტები.

2. სარემონტო სამუშაოს ჩატარების საჭიროების, რეგისტრირებისა და შესრულების აღრიცხვის წესებს აღგენს ავიასაწარმო.

3. სტ-ის მიმდინარე რემონტი სრულდება საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად, მისი არარსებობის შემთხვევაში – ავიასაწარმოში შემუშავებული ტექნოლოგიით. ავიასაწარმოში შემუშავებული ტექნოლოგია უნდა შეთანხმდეს ან სააგენტოსთან ან სტ-ის დამამზადებელთან ან შემმუშავებელთან.

4. სტ-ის მიმდინარე რემონტი, რომელიც გამოწვეულია კონკრეტული საწარმო ხარვეზის გამო, სრულდება შემმუშავებლისა და/ან დამამზადებლის მიერ შემუშავებული ან ავიასაწარმოს მიერ შემუშავებული და სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექნოლოგიით.

5. განსაკუთრებული გამოყენების სმს-ის დამზადება, შემოწმება და რემონტი ხორციელდება საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად, მისი უქონლობისას კი – ავიასაწარმოში შემუშავებული საბუთების შესაბამისად.

თავი IX

ტექნიკური მომსახურების განსაკუთრებული სახეობები

მუხლი 28. სეზონური ტექნიკური მომსახურება

1. სეზონური ტმ არის ავიასაწარმოს მიერ გაზაფხულ-ზაფხულის და შემოდგომა-ზამთრის ფრენებისათვის მოსამზადებლად ჩატარებული სამუშაოები, რომელიც გათვალისწინებულია სტ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით.

2. სეზონური ტმ სრულდება სააგენტოს მიერ შემუშავებული რეკომენდაციებით და მითითებებით.

მუხლი 29. სპეციალური ტექნიკური მომსახურება

1. სპეციალურ ტმ-ს ატარებენ ექსტრემალურ პირობებში, აგრეთვე ხმელეთზე თოვლიანი ან მტვრიანი ქარიშხლის ზემოქმედების ქვეშ მოხვედრილ სხ-ზე, მრ-ით (პროგრამით) ჩამოთვლილ შემთხვევებში.

2. ექსტრემალურ პირობებში მოხვედრილი სხ-ის საფრენად გაშვება, სპეციალური მომსახურების გარეშე, აკრძალულია.

3. სხ-ის ფრენებიდან მოხსნისა და სპეციალური ტმ-ის შესრულების საფუძველია:

ა) სხ-ის ექსტრემალურ პირობებში მოხვედრაზე ეკიპაჟის მიერ სხ-ის ბორტჟურნალში ჩანაწერი;

ბ) სხ-ის ექსტრემალურ პირობებში მოხვედრაზე ობიექტური კონტროლის საშუალებების ჩანაწერები;

გ) ექსტრემალური პირობებისაგან სხ-ის დაზიანება;

დ) თოვლიანი, მტვრიანი და სხვ. ქარიშხლის სხ-ზე ზემოქმედება.

4. ექსტრემალურ პირობებში მოხვედრილი სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის დასადგენად, ავიასაწარმო აცალიბებს კომისიას, რომელიც კრებს და აანალიზებს ინფორმაციას მომხდარზე, ათვალისწინებს სხ-ს და მიღებული შედეგების მიხედვით ადგენს ტმ-ისა და სარემონტო-აღსადგენი სამუშაოების მოცულობას.

5. სხ-ის დათვალისწინებისას აღმოჩენილი გაუმართაობები აღირიცხება წუნდების უწყისით. გაუმართაობების აღმოფხვრის სამუშაოს დასრულების შემდეგ, სხ-ის გამართულობა დასტურდება შემსრულებლებისა და ტმ-ის ხელმძღვანელის ხელმოწერებით განწესში.

6. თუ სხ-ის გამართულობის აღდგენა ექსპლუატანტის ძალებით შეუძლებელია, სარემონტო-აღსადგენ სამუშაოებს ასრულებს შესაბამისი შესაძლებლობის მქონე საწარმო, ხელშეკრულების საფუძველზე.

7. სხ-ის საგანგებო შემოწმება საავიაციო უშიშროებაზე სრულდება სპეციალური წესებისა და ინსტრუქციების შესაბამისად. სხ-ის უშიშროებაზე საგანგებო შემოწმება ფორმდება ბორტჟურნალში და ტმ-ის განწესში ჩანაწერებით.

მუხლი 30. ექსტრემალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში საჰაერო ხომალდის მომსახურება. ქმედებები სტიქიური უბედურების დროს

1. შტორმული გაფრთხილების შეტყობინების, გამოძახების მიღებისა და სტ-ის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფი ქმედებების დადგენილი წესის შესაბამისად, ავიასაწარმოში უნდა შემუშავდეს სტიქიური უბედურებისას პირადი შემადგენლობის მოქმედების ინსტრუქცია.

2. შტორმული გაფრთხილების ან სხვა საშიშროებაზე შეტყობინების მიღებისას, მისი მიმღები თანამდებობის პირი დაუყოვნებლივ აცნობებს შესაბამისი ქვედანაყოფების ხელმძღვანელებს, რომლებიც, თავის მხრივ, ვალდებული არიან მოაგვარონ დაქვემდებარებული პერსონალის მოქმედება, აღნიშნული ინსტრუქციის მოთხოვნების მიხედვით.

3. ისეთ ექსტრემალურ პირობებში (შტორმული ქარი (ქარიშხალი), მტვრიანი (ქვიშიანი) გრიგალი, ქარბუქი, ჭექა-ქუხილი, თავსხმა წვიმა, სეტყვა, ჰაერის განსაკუთრებით დაბალი (მაღალი) ტემპერატურა და ა.შ.), რომელიც სხ-ზე მომუშავე ტექნიკური პერსონალის უსაფრთხოებას ემუქრება, ტმ-ის უშუალო ხელმძღვანელი დროებით აჩერებს სამუშაოებს და იღებს პერსონალის უსაფრთხოების, სტ-ისა და სახმელეთო აღჭურვილობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფ ზომებს. ისეთ პირობებში, როცა მუშაობა შესაძლებელია, ტმ-ის ხელმძღვანელი უზრუნველყოფს მომუშავეების უსაფრთხოებას, სამუშაოების შესრულების ხარისხს და სტ-ის შენარჩუნებას.

4. ექსტრემალურ პირობებში სხ-ის მომსახურებისას, შემსრულებლები ვალდებული არიან:

ა) მიიღონ სისტემებისა და მოხსნილი ნაკეთობების ღიად დარჩენილ ადგილებში, ჰაერის სტატიკური და სრული წნევის მიმღებში, საწვავის ავზებსა და ტევადობებში, კაბინაში, ნაკვეთურებში და სხვა ადგილებში, სადაც ეს დაუშვებელია, წყლის, თოვლისა და მტვრის მოხვედრის თავიდან ასაცილებელი ზომები;

ბ) მიიღონ საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული ზომები, ბორბლების ქვეშ შეუდგან ხუნდები, დააოკონ სხ-ის სამართი ორგანოები, რათა სხ ძლიერმა ქარმა არ დააზიანოს;

გ) სწორად განათავსონ, საჭიროებისას კი დაამაგრონ სხ-სთან ახლო მდებარე სმს, სტ-ის მდგომარეობის შემმოწმებელი სახმელეთო საშუალებები და მოწყობილობები, ნაკვეთურების ლიუკების ხუფები, სხ-ის გარე მოძრავი ელემენტები, აგრეთვე მიიღონ სხვა აუცილებელი ზომები სხ-ის დაზიანებისაგან დასაცავად;

დ) საექსპლუატაციო საბუთებით მითითებულ შეზღუდვებზე მეტი ქარის სიჩქარისას სხ არ დატოვონ ამწეებზე (ჯალამბარზე) და/ან არ ასწიონ;

ე) აეროდრომის რაიონში ჭექა-ქუხილის დროს საჭიროა სხ-ის საწვავით გაწყობის შეჩერება. ტმ-ზე პასუხისმგებელი ვალდებულია დარწმუნდეს, რომ სხ და მასთან მიერთებული საერთო მოხმარების სმს დამიწებულია.

5. ჰაერის დაბალი ან მაღალი ტემპერატურის დროს, სხ-ის ტექნიკური მომსახურება ტარდება საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული მოთხოვნებისა და შეზღუდვების დაცვით.

მუხლი 31. შენახვისას მომსახურება

1. სხ-ის ფრენებში გათვალისწინებული ვადით შესვენებისას, მას აყენებენ „შესანახად“. ამ შემთხვევაში, აუცილებელი სამუშაოების ორგანიზების წესს ადგენს ავიასაწარმო.

2. საჰაერო ხომალდის შენახვის (კონსერვაცია) და შენახვიდან მოხსნისას მის ნაკეთობებზე ჩასატარებელი სამუშაოების მოცულობა (შენახვის ვადები შესაბამისად) დგინდება კონკრეტული ტიპის სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნებით.

3. თუ სხ-ის (ნაკეთობის) შენახვის ვადა დაკონსერვების ვადაზე მეტია, ხდება მისი ხელახალი დაკონსერვება. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის (ნაკეთობა) სარემონტოდ ტრანსპორტირების დრო მეტია მისი დაუკონსერვებლად შენახვის მინიმალურ ვადაზე, იგი ექვემდებარება კონსერვაციის განახლებას. ავიასაწარმო არეგულირებს შენახული (დაკონსერვებული) სხ-ისა და ნაკეთობების დაკონსერვებისა და ხელახალი დაკონსერვების ვადებს.

4. დაკონსერვებული სხ ინახება სადგომზე, მას ამიწებენ, აბამენ (თუ ეს საექსპლუატაციო საბუთებით არის გათვალისწინებული), ახურავენ შალითებს, უყენებენ სახმველებს და დამცავ საშუალებებს.

5. სხ-ის შენახვისას მასზე ასრულებენ მრ-ით (პროგრამით) გათვალისწინებულ სამუშაოებს, თოვლისა და ყინულის მოცილების, აგრეთვე დამიწების, სადგომის ხანძარსაქრობი საშუალებების შემოწმების ჩათვლით. სისტემების სამუშაოდ ვარგისობის შესამოწმებელი სამუშაოს მოცულობა განისაზღვრება ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, სხ-ის მდგომარეობისა და დაკომპლექტების გათვალისწინებით (დაზიანებები, მოხსნილი ნაკეთობები და ა.შ.).

6. შესანახად დაყენებული სხ-დან ნაკეთობებისა და ნაწილების სხვა სხ-ზე გადაყენება წარმოებს ამ „წესების“ მე-9 მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად.

7. დაკონსერვებული სხ-დან მოხსნილი ნაკეთობები ინახება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად. ამ ნაკეთობის საჭდეზე მიუთითებენ იმ სხ-ის ნომერს, საიდანაც ის არის მოხსნილი, დაკონსერვებისა და ხელახალი დაკონსერვების თარიღებს.

8. შენახვის შემდეგ სხ-ის საფრენად მომზადებისას, მას უტარდება საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული სამუშაოები.

9. შესანახად მომზადებისას, შენახვისა და საფრენად მომზადებისას ჩატარებულ სამუშაოებზე კეთდება შესაბამისი ჩანაწერები სხ-ისა და ნაკეთობის ფორმულარებში (პასპორტებში).

10. ავიასაწარმოში სტ-ის დაკონსერვებაზე, დაკონსერვების ვადებსა და ხარისხზე პასუხისმგებელ თანამდებობის პირებს ადგენს ავიასაწარმო, ამ სპეციალისტებს ევალებათ სტ-ის დაკონსერვებისა და შენახვის ხარისხის, დაკონსერვებისა და ხელახალი დაკონსერვების ვადების დაცვის, შენახვისას სხ-ზე (ნაკეთობებზე) შესრულებულ სამუშაოებზე ფორმულარში (პასპორტში) ჩანაწერების შეტანის სისტემატური კონტროლის მოგვარება.

თავი X

საავიაციო სამუშაოებზე გამოყენებული, აგრეთვე სხვა ავიასაწარმოსა და უწყების საჭაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურებები

მუხლი 32. საავიაციო ტექნიკის მომსახურება დროებით აეროდრომებზე

1. კონკრეტული სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის თავისებურებები (საავიაციო სამუშაოებზე გამოყენებული აპარატურა და აღჭურვილობის ჩათვლით) დროებით აეროდრომებზე, მისი მომსახურების სახეობები და ფორმები, ტმ-ის წარმოების რეჟიმები და ტექნოლოგია, წუნდების ნორმები, სტ-ის მდგომარეობისა და სამუშაოდ ვარგისობის პარამეტრები, გამოყენებული საშუალებების, მასალებისა და ნაწარმის ჩამონათვალი და

ხარისხი, უსაფრთხოების წესები და ზომები განისაზღვრება სხ-ისა და ნაკეთობების შესაბამისი ტსს-ით.

2. სხ-ის მომსახურება ხორციელდება ბრიგადულ ან გაპიროვნების მეთოდებით. მეთოდის სახეობას ირჩევს ექსპლუატანტი, საავიაციო სამუშაოების შესრულების, საბაზო და დროებითი აეროდრომებიდან სხ-ების ბაზირების და ფრენების პირობებიდან გამომდინარე.

ა) ტმ-ის გაპიროვნების მეთოდისას, სხ-ის მომსახურებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ერთ ავიასპეციალისტს, დროებით აეროდრომზე ბაზირებისას სხ-ის სპეციალისტზე გაპიროვნების, მუშაკების შეცვლის, ტექნიკური სპეციალისტებისა და ეკიპაჟის ურთიერთქმედების წესს ადგენს ავიასაწარმო;

ბ) ტმ-ის ბრიგადული მეთოდი გამოიყენება როგორც საბაზო, ასევე – დროებითი აეროდრომის პირობებში, ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

3. დროებით აეროდრომზე გამოყენებული სხ-ის პერიოდული ტმ ტარდება, კონკრეტული სამუშაოს შესასრულებლად საჭირო, საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისი პირობების მქონე ადგილზე.

4. დროებით აეროდრომზე სამუშაოდ მიავლენენ პროფესიული მომზადების აუცილებელი დონის მქონე სპეციალისტებს.

5. დროებით აეროდრომზე შექნილი უნდა იყოს სტ-ის უსაფრთხო ბაზირების, ექსპლუატაციის, ტმ-ის სამუშაოების ხარისხიანი წარმოებისა და სხ-ის საფრენად მომზადების სათანადო პირობები.

6. დროებით აეროდრომზე დაცვის მოგვარება, სხ-ების დაცვა და სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფა ხორციელდება საექსპლუატაციო და სხვა ნორმატიული საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

7. ავიასაწარმო აგვარებს და ახორციელებს დროებით აეროდრომზე ბაზირებული სხ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციაზე ზედამხედველობას, ადგენს ტმ-ის წარმოების, სხ-ის მდგომარეობის, გამოყენებისა და დაცვის, პირადი შემადგენლობის საქმიანობის შემოწმების პერიოდულობას, გრაფიკს, არსსა და წესს.

8. სხ-ის დროებით აეროდრომზე გამოყენების შესაბამისად, ავიასაწარმო უფლებამოსილია: დანიშნოს მრ-ით (პროგრამით) გათვალისწინებულზე მეტი მოცულობის ტმ-ის სამუშაოები, შეამციროს მრ-ით (პროგრამით) გათვალისწინებული ტმ-ის პერიოდულობა.

9. დროებით აეროდრომზე სხ-ის სსმ-ით გაწყობას ასრულებს ასს-ის სათანადო მომზადების და ამ სამუშაოებზე დაშვების მქონე სპეციალისტი, სხ-ის საწვავით გამართვის მარეგულირებელი წესების შესაბამისად.

მუხლი 33. ჰიდროთვითმფრინავისა და შვეულმფრენის მომსახურება

1. ჰიდროთვითმფრინავი, თვითმფრინავი-ამფიბია, შვეულმფრენი (შემდგომში – „ჰიდროთვითმფრინავი“) ინახება და ემსახურებიან ნაპირზე ან წყალზე, საგემბანო შვეულმფრენს კი – ნაპირზე ან საზღვაო ხომალდზე.

2. ჰიდროთვითმფრინავის ნაპირზე სადგომი უნდა შეესაბამებოდეს ხმელეთზე ბაზირებული სხ-ის სადგომისადმი წაყენებულ მოთხოვნებს. წყალზე სადგომი ეწყობა ნავსადგურში – საღებზე ადგილთან (ჯვარედინთან) და წყალზე მოტივტივე მისადგომთან,

აგრეთვე – ნაპირის სიახლოვეს – მისაბმელთან (მისადგომთან) ან პირსთან. წყალზე სადგომს უნდა ჰქონდეს სხ-ის მისაბმელი მოწყობილობა, უზრუნველყოს სსმ-ით მოხერხებული გაწყობა, სხ-სთან თავისუფალი მისასვლელები, მომსახურების საშუალებებისა და ხელსაწყო-იარაღის განთავსება. სადგომი უნდა აღიჭურვოს სხ-ის წყალზე მომსახურებული და ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებებით, უზრუნველყოფილ იქნეს კავშირითა და განათებით.

3. წყალზე მდგარი სხ უნდა მიეზას ღუზა-სადგომზე. ღუზა-სადგომზე (მისაბმელთან, პირსთან) მიზმის წესები და საშუალებები, შტორმული ქარისა და ძლიერი ღელვისას მიზმის (დამაგრების) თავისებურებები განისაზღვრება სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით.

4. ჰიდროთვითმფრინავზე სამუშაოდ დაშვებულმა ტექნიკურმა სპეციალისტმა უნდა იცოდეს წყალზე მისი ტმ-ის თავისებურებები, მათ შორის – სხ-ის ნაპირზე ამოტანა (წყალზე დაშვება), ბუქსირება, დახვედრა და სადგომზე შეყვანა; ტექნიკური მომსახურების, სსმ გაწყობისა და სხვა სამუშაოებისთვის განკუთვნილი ხელსაწყო-იარაღის, სამარჯვებისა და საშუალებების გამოყენება.

5. ტმ-ზე პასუხისმგებელი სპეციალისტები ვალდებული არიან, დახვდნენ წყალზე მომავალ ჰიდროთვითმფრინავს, შეიყვანონ ის მისადგომის ჭრილში, მიიყვანონ პირსთან და მიაბან. ჰიდროთვითმფრინავი ნებისმიერი მისაბმელის ჭრილში შეჰყავთ ამ ტიპის სხ-ისათვის საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი ქარის მიმართულებისა და ძალის, ტალღის სიმაღლის შეზღუდვების დაცვით. თუ ქარის ძალა და ტალღის სიმაღლე დასაშვებზე მეტია, ჰიდროთვითმფრინავს აზამენ ღუზა-სადგომზე დაცვით.

6. ჰიდროთვითმფრინავი აკვატორიაზე გადაადგილდება საკუთარი სვლით ან ბუქსირით შემდეგი პირობების დაცვით:

- ა) სხ-ის საკუთარი სვლით გადაადგილების უფლება აქვს მხოლოდ მის პილოტს;
- ბ) სხ ბუქსირზე აიყვანება ამისათვის მოწყობილი მცურავი საშუალებებით (ბუქსირი, კატარა, ნიჩბიანი ნავი). ბუქსირებისას სხ-ს მართავს პილოტი ან სხვა ამისათვის მომზადებული სპეციალისტი, საბუქსირე მცურავ საშუალებას კი – მისი ეკიპაჟი;
- გ) მცურავი საშუალების (ბუქსირის) ეკიპაჟი გადის სპეციალურ მომზადებას, სხ-ის ბუქსირებაზე ის დაიშვება ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის ბრძანებით;
- დ) სხ-ის ბუქსირებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ბუქსირის ეკიპაჟის ხელმძღვანელს.

7. ჰიდროთვითმფრინავის ბუქსირებაზე დაკავებულმა სპეციალისტმა უნდა იცოდეს და შეასრულოს შემდეგი ძირითადი წესები:

- ა) ღუზაზე მდგარ სხ-სთან მივიდეს პირქარით (ქარის საწინააღმდეგოდ – თვითმფრინავის ბოლოდან), მოდრეიფესთან კი – ზურგქარით;
- ბ) სხ-სთან მივიდეს, მის სიახლოვეს გადაადგილდეს დაბალი სიჩქარით, ქარის სიჩქარისა და მიმართულების, წყლის ზედაპირის მდგომარეობისა და დინების მიმართულების გათვალისწინებით;
- გ) არ დაუშვას ბუქსირის შესვლა ფრთის ან ფუზელაჟის ქვეშ, ბუქსირის მუშა ძრავას დროს წვეის ხრახნის ლილვის გამოურთველად სხ არ მიადგეს „ბორტი-ბორტზე“;
- დ) საბუქსიროდ გამოიყენოს მხოლოდ ამისათვის განკუთვნილი გვარლები და სხ-ის კვანძები;
- ე) ბუქსირება შეასრულოს სხ-ის სეს-ით დადგენილი სიჩქარით, ქარის დასაშვები სიჩქარისა და ტალღის სიმაღლის დროს;

ვ) ბუქსირებისას მიიღოს ზომები, რათა სხ არ შეეხოს წყალზე და დაბრკოლებებს, შემოუაროს თავთხელებსა და წყალქვეშა დაბრკოლებებს.

8. აეროდრომის აკვატორიაში უსაფრთხო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად.

ა) მისაბმელებს (ღუზა-სადგომებს) განათავსებენ ჰიდროამწეს მოშორებით, ისეთ სიღრმეზე, სადაც სხ-ის წყალქვეშა ნაწილს დაზიანება არ ემუქრება;

ბ) მისაბმელებს (ღუზა-სადგომებს) ერთმანეთისგან განათავსებენ სააეროდრომო სამსახურის საქმიანობის მომაწესრიგებელი წესების გათვალისწინებულ მანძილზე;

გ) ჰიდროაეროდრომის აკვატორიაში და ნავსადგურში, სხ-ების დაზიანების თავიდან ასაცილებლად, აყენებენ შეღებილ მცურავ ნიშნებს (ბაკენი, ტივტივა, საყე), ღამის საათებში მათზე ანათებენ ფერად ნათურებს;

დ) მდინარის (ტბის) ფარვატერის სიახლოვეს განთავსებულ ჰიდროაეროდრომის ნავსადგურში მდგარ სხ-ებს აღნიშნავენ შემდეგნაირად: ღლის საათებში სხ-ზე ჰკიდებენ ნიშანს – შავი ფერის ორი გადაჯვარედინებული წრე; ღამის საათებში ანათებენ სხ-ის საღუზე ნათურას.

9. მიზმისას და შენახვისას სხ-ის დაზიანების თავიდან ასაცილებლად, მისადგომის ჭრილი, კასრები და ჯვარედები რბილი მასალით უნდა იყოს შემოწყობილი და ბრეხენტით შემოკერილი, ან – რეზინით (საბურავებით) შემოწყობილი.

10. სხ-ის წყალზე ხანგრძლივად დგომისას, ყოველდღიურად ამოწმებენ მისი მიზმის საიმედობას, ტივტივების (ნავის) დაძირვას (წყლის დონესთან შედარებით ვატერხაზის მდგომარეობას). საჭიროებისას, ამოწმებენ ტივტივებში (ნავში) წყლის გაჟონვას და ნაწილებზე აღმოფხვრიან კოროზიას, აგრეთვე ასრულებენ სხ-ის გამართულობის შესანარჩუნებელ სხვა სამუშაოებს.

11. ჰიდროთვითმფრინავის დატვირთული შენახვა როგორც წყალზე, ასევე ხმელეთზე, აკრძალულია:

ჰიდროთვითმფრინავის ხმელეთზე ამოტანა და წყალზე დაშვება:

ა) ჰიდროამწემ უნდა უზრუნველყოს სრულ ასაფრენმასიანი ჰიდროთვითმფრინავის ნაპირზე ატანა და წყალზე დაშვება უნდა განხორციელდეს შემდეგი პირობების დაცვით:

ბ) საწევარის მძლოლი უნდა იყოს ამ სამუშაოსათვის მომზადებული და ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის ბრძანებით დაშვებული საწევარი კი – საჭირო საშუალებით აღჭურვილი;

გ) სხ-ის ხმელეთზე ამოტანის (ან წყალში ჩაშვების) წინ, ამ სამუშაოზე პასუხისმგებელი თანამდებობის პირი ამოწმებს:

გ.ა) ამ ტიპის სხ-ის ხმელეთზე ამოსატანად (ან წყალში ჩასაშვებად) გამოყენებული მოწყობილობის, საბუქსირე და ასაწევ-დასაწევი გვარლების, ხუნდების, ჯალამბარების, საწევარის, ჭიმების გამართულობასა და ვარგისობას;

გ.ბ) სხ-ის მისაღებად აკვატორიის ან მოედნის მზადყოფნას;

დ) სხ-ის ხმელეთზე ამოტანის სიჩქარე, პირქარის და ზურგქარის, აგრეთვე გვერდითი ქარის სიჩქარე განისაზღვრება სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით;

ე) „ამფიბიის” ტიპის თვითმფრინავის ნაპირზე ატანა დასაშვებია მისი მუშა ძრავას მეშვეობით.

12. სხ-ის ხმელეთზე ატანის (წყლიდან აფრენილის ხმელეთზე დაფრენის) მერე ყურადღებით მოწმდება ტივტივებში (ნავში), ფრთაში, სხვა შესაძლო დაგროვების ადგილებში წყლის უქონლობა.

13. საზღვაო ხომალდზე საგემბანო შვეულმფრენის მომსახურებისას იყენებენ საფრენ გემბანს ან საგანგებო სადგომს, რომელსაც აღჭურვავენ ხომალდზე შვეულმფრენის გადაადგილების გამომრიცხავი მისაზმელი მოწყობილობითა და საგემბანო მომსახურების საშუალებებით.

14. საზღვაო ხომალდზე უნდა იყოს საკმაო რაოდენობის სსმ-ის, სპეცსითხეების, აირების, სახარჯი მასალების, სათადარიგო ნაწილების მარაგი, აგრეთვე – სხ-ის სსმ-ით გაწყობისა და ტექნიკური მომსახურების საშუალებები. განსაკუთრებული მოხმარების სსმ-ის კომპლექტი უნდა იყოს, საზღვაო ხომალდზე სხ-ის შენახვისას, საამორტიზაციო ბიგების შეკუმშვის გამომრიცხავი სამარჯვი მოწყობილობა. შვეულმფრენის დგომისას, ლაპოტებს აბამენ, ქნევითი მოძრაობების გამოსარიცხად, ან ხსნიან (კეცავენ).

15. საზღვაო ხომალდზე მუდმივად მყოფი შვეულმფრენი მუშავდება მტკნარი წყლით ან განსაკუთრებული სითხით, საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილ ვადებში; ასევე მუშავდება ზღვის თავზე მცირე სიმაღლეზე ფრენის შემდეგ. ასეთი დამუშავებისათვის გემბანი აღჭურვილი უნდა იყოს სარეცხი სისტემით.

16. საჰაერო ხომალდის ოპერატიული და პერიოდული ტექნიკური მომსახურება უნდა ჩატარდეს შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) ოპერატიულ ტმ-ს, სხ-ის ხმელეთზე ამოტანისა და წყალზე დაშვების ჩათვლით, ასრულებენ ამ მომსახურებაზე სათანადოდ დაშვებული სპეციალისტები;

ბ) ჰიდროთვითმფრინავისა და საგემბანო შვეულმფრენის პერიოდული ტმ სასურველია ჩატარდეს ხმელეთზე.

17. სხ-ის ტმ-ის დროს განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს:

ა) კოროზიული დაზიანების გამოვლენასა და აღმოფხვრას;

ბ) სხ-ის კოროზირებული ნაწილების ანტიკოროზიულ დამუშავებას;

გ) სხ-ის წყალქვეშა ნაწილის ტექნიკური მდგომარეობის, ხახებისა და ლიუკების შემოწმებას.

18. ჰიდროთვითმფრინავის ტმ-ის დროს ხმელეთზე ძრავების ამუშავებასა და მოსინჯვას ატარებენ პილოტები ან ამ სამუშაოზე დაშვებული სხვა ავიასპეციალისტები. ძრავებს უშვებენ სამუშაოების ხელმძღვანელის ნებართვით (ხმელეთზეც და წყალზეც).

19. ძრავების წყალზე ამუშავების უფლება აქვს მხოლოდ სხ-ის პილოტს. ასამუშავებლად მომზადებას ატარებენ მისადგომზე (პირსზე), ამუშავებასა და მოსინჯვას ჰიდროაეროდრომის აკვატორიის სპეციალურად გამოყოფილ ადგილზე ჰიდროთვითმფრინავის ბუქსირების შემდეგ.

20. ძრავების ხმელეთზე და/ან წყალზე ამუშავებისას ხელმძღვანელობენ სტ-ის საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნებით.

მუხლი 34. სხვა ავიასაწარმოს საჰაერო ხომალდის მომსახურება

1. ავიასაწარმოებს შორის ხელშეკრულების საფუძველზე, ერთი ექსპლუატანტის სხ-ების ტმ-ის სამუშაოების გარკვეული სახეობები შეიძლება ჩატარდეს მეორე სათანადოდ

სერტიფიცირებულ ავიასაწარმოში, ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.

2. ტმ-ის დაწყებამდე ტმ-ის შემსრულებელს გადასცემენ სხ-ისა და ძრავების ფორმულარებს, აგრეთვე შესაცვლელი ნაკეთობების პასპორტებს, სადაც სხ-ის ექსპლუატანტს ფორმულარში შეაქვს სხ-ისა და ძრავების ნამუშევარი საათები, ტმ-ის შემსრულებელს კი – ცნობები შესრულებულ სამუშაოზე.

3. ავიასაწარმოებს შორის სხ-ის მიღება-ჩაბარება წარმოებს მხარეებს შორის დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად.

მუხლი 35. სხვა უწყების საჰაერო ხომალდის მომსახურება

ავიასაწარმოს მიერ სხვა უწყების სხ-ის მომსახურება ხორციელდება მათ შორის დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე. ხელშეკრულების პირობები უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.

მუხლი 36. იჯარით (ლიზინგით) აღებული საავიაციო ტექნიკის მომსახურება

1. იჯარით (ლიზინგით) აღებული და საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში შეტანილი სტ-ის ტექნიკური მომსახურება ხორციელდება მისი ტსს-ით საბუთების და მისი იჯარით აღების ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად.

თავი XI

საავიაციო ტექნიკის მდგომარეობისა და ტექნიკური მომსახურების ხარისხის კონტროლი

მუხლი 37. ძირითადი დებულებები

1. სტ-ის მდგომარეობის და ტმ-ის ხარისხის კონტროლისათვის ავიასაწარმო აყალიბებს: ან ხარისხის კონტროლის დამოუკიდებელ სისტემას აღნიშნული პროცედურების მუდმივი კონტროლისათვის, ან საინსპექციო შემოწმებების სისტემას, რომლებითაც გარანტირებული იქნება ტმ-ის ყველა სამუშაოს სათანადო შესრულება.

2. სხ-ის ტექნიკურ მდგომარეობასა და მისი ტმ-ის ხარისხს განსაზღვრავენ:

ა) ვიზუალურად და ორგანოლეპტური ნიშნებით (ხმაური, სუნი და ა.შ.);

ბ) მოქმედების შემოწმებით (ფუნქციონალური კონტროლი);

გ) ინსტრუმენტული შემოწმების საშუალებებით (ავტომატური, ხელის, კომბინირებული);

დ) სარეგლამენტო სამუშაოების შესრულების სისრულის შემოწმებით (ეს ეხება ტმ-ის ხარისხის შემოწმებას და არის მისი შეფასების პრინციპული ნაწილი).

3. ვიზუალურად მოწმდება სტ-ის ობიექტები, რომელთა გამართულობა, სამუშაოდ ვარგისობა და სწორად მუშაობა შეიძლება, დადგინდეს ინსტრუმენტული შემოწმების საშუალებების გამოყენებლად.

4. ორგანოლეპტური ნიშნების მიხედვით დგინდება სტ-ის ობიექტების მტყუნების ან გაუმართაობის გარეგანი გამოვლინება.

5. მოქმედების შემოწმებით დგინდება სტ-ის ობიექტების სამუშაოდ ვარგისობა და გამართულად მუშაობა.

6. ინსტრუმენტული შემოწმება ხორციელდება გადასატანი, მოძრავი, სტაციონარული ან შესამოწმებელ სტ-ში ჩამონტაჟებული სისტემების გამოყენებით.

7. ინსტრუმენტული შემოწმების ჩამტარებელ სპეციალისტს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი მომზადება და სამუშაოების შესრულების უფლებამოსილება.

8. სტ-ის მდგომარეობის შემოწმება ნებადართულია გამართული ინსტრუმენტული საშუალებებით, რომლებსაც გავლილი აქვს მეტროლოგიური შემოწმება და ატესტაცია, რაც დასაბუთებული უნდა იყოს შესაბამისი წესით.

მუხლი 38. მეთვალყურეობის მოგვარება

1. მეთვალყურეობის მიზანია სტ-ის გამართულობის და სამუშაოდ ვარგისობის დადგენა, მწყობრიდან გამოსვლის და ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების დარღვევის თავიდან აცილება.

2. სტ-ის მდგომარეობაზე მეთვალყურეობა ხორციელდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად. მის განხორციელებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრებათ ავიასაწარმოს ასს-ს, ეკიპაჟს (სეს-ის ფარგლებში) და სტ-ის ტექნიკურ ექსპლუატაციაში მონაწილე სხვა სპეციალისტებს, მათი თანამდებობრივი მოვალეობების ფარგლებში.

3. ტმ-ის სისრულესა და ხარისხზე (ოტმ-ის, პტმ-ისა და სტ-ის რემონტის დროს), სამუშაოების შესრულებისას სტ-ს მდგომარეობაზე პასუხისმგებლები არიან მისი უშუალო შემსრულებლები.

4. ტმ-ის სისრულესა და ხარისხზე მეთვალყურეობა ხორციელდება სტ-ის საექსპლუატაციო საბუთებისა და ავიასაწარმოს მიერ მიღებული მოთხოვნების შესაბამისად.

5. ხარისხზე ზედამხედველი სპეციალისტები პასუხისმგებლები არიან საექსპლუატაციო საბუთებისა და საწარმოო დავალების მოთხოვნებით სისრულეზე.

6. ხარისხზე ზედამხედველობის ტექნოლოგიურ-მეთოდური საბუთები არის ავიასაწარმოში შემუშავებული ხარისხის მართვის სისტემის საბუთების ნაწილი.

7. ასს-ის ხელმძღვანელი, მისი ქვედანაყოფების ხელმძღვანელები, ტექნიკური სპეციალისტები ვალდებული არიან გააანალიზონ სტ-ის მდგომარეობისა და ტმ-ის შემოწმების შედეგები, მიიღონ ნაკლოვანებების აღმოფხვრის ეფექტური ზომები, უზრუნველყოფენ დროული და სწორი გადაწყვეტილებების მიღების შესაძლებლობა, სააგენტოს აცნობონ სტ-ის გაუმართაობაზე და ფრენების უსაფრთხოებისათვის საშიშროების შემქმნელ სირთულეებზე.

მუხლი 39. მეთვალყურეობა საჰაერო ხომალდის გამოყენებისას და მომსახურებისას

1. ჰაერში სტ-ის მდგომარეობაზე მეთვალყურეობას ახორციელებს ეკიპაჟი, სეს-ის მოთხოვნების შესაბამისად; ამ დროს გამოვლენილ გაუმართაობაზე ეკიპაჟი წერს სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში.

2. სტ-ის ტექნიკური მომსახურების ნებისმიერი სახეობის დროს, სტ-ის მდგომარეობაზე მეთვალყურეობენ მისი შემსრულებლები და ხარისხზე ზედამხედველი სპეციალისტები.

3. ხარისხზე ზედამხედველი სპეციალისტების შემადგენლობას ადგენს და აყალიბებს ავიასაწარმო. თუ ავიასაწარმოს სპეციფიკიდან გამომდინარე ასეთი ქვედანაყოფი ავიასაწარმოში არ შემუშავებულა, ხარისხზე ზედამხედველობას ახორციელებენ სამუშაოს უშუალოდ შემსრულებლები და მისი ხელმძღვანელი, ან ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით, შედარებით უფრო დაოსტატებულ სპეციალისტების შეიძლება მიეცეს სამუშაოების (ავიასაწარმოში დამტკიცებული ჩამონათვალისა და ამ უფლების მინიჭება-გაუქმების წესების მიხედვით) შესრულების უფლება, სხვა პირების მიერ შეუმოწმებლად.

4. სტ-ის ტმ-ის შესრულების ხარისხის შემოწმება დასრულებულად ითვლება მაშინ, როცა მისი შემსრულებელი და ზედამხედველი ხელს მოაწერენ საბუთს (განაწესი, საოპერაციო უწყისი და სხვ.).

5. თუ შესამოწმებლად წარდგენილი სამუშაო შესრულებულია ტექნოლოგიის ან დადგენილი მოცულობის დარღვევით, ზედამხედველი ვალდებულია სამუშაო არ მიიღოს და მოითხოვოს ხარვეზების აღმოფხვრა. ასეთი სამუშაოს ხელმეორედ წარდგენისა და მიღების, აგრეთვე შესაბამისი ზომების მიღებისა და გაფორმების წესს ადგენს ავიასაწარმო.

მუხლი 40. დათვალიერების (შემოწმების) განსაკუთრებული სახეობები

1. განსაკუთრებულ სახეობებს განეკუთვნება სტ-ის ერთჯერადი, საინსპექტორო და საკონტროლო დათვალიერება (შემოწმება), რომლებიც სრულდება საექსპლუატაციო საბუთებით, სააგენტოს მითითებებით, სტ-ის ექსპლუატანტი ავიასაწარმოს, ან შემუშავებლის ან მწარმოებლის საბუთებით დადგენილ ვადებში და მოცულობით.

2. ერთჯერადი დათვალიერება ტარდება სხ-ის ცალკეული ნაწილებისა და აგებულების ელემენტების კვანძების, ნაკეთობებისა და სისტემების მდგრადობის, მათი სამუშაოდ ვარგისობისა და სწორი მუშაობის დაწვრილებით შესამოწმებლად.

3. სტ-ის ერთჯერადი დათვალიერების მოთხოვნა, წინადადებები და რჩევები შეიძლება მოვიდეს სააგენტოდან, ან შემუშავებლისა და/ან დამამზადებლისაგან.

4. შემოწმების ჩატარების წესი, ამისათვის საჭირო საშუალებები და მარაგი, მონაწილეობისა და პასუხისმგებლობის განაწილება განისაზღვრება ერთჯერადი დათვალიერების საჭიროების დამდგენის მიერ.

5. ბიულეტენებისა და მითითებების მიხედვით შესრულებული ერთჯერადი დათვალიერების შედეგები იწერება სხ-ის ფორმულარის დაყვანილი სამუშაოების და დათვალიერებების განყოფილებაში.

6. საკონტროლო დათვალიერება ტარდება სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის, მისი ტექნიკური მომსახურების ორგანიზებისა და ხარისხის შესაფასებლად.

7. ავიასაწარმოს მიერ განხორციელებული საკონტროლო შემოწმებების წესსა და გრაფიკს, მონაწილეთა რაოდენობას ადგენს ავიასაწარმო.

8. საკონტროლო დათვალიერებისას აღმოჩენილი გაუმართაობები, სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის შეფასება, საინსპექტორო ჯგუფის შენიშვნები და დასკვნები წუნის შესახებ შეიტანება დეფექტების უწყისში, რომელსაც ხელს აწერს დათვალიერების ყველა მონაწილე.

9. საკონტროლო დათვალიერების ცნობები და მისი შედეგები აღირიცხება ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი ფორმით (ჟურნალი ან სხვა), რომელიც იწარმოება ასს-ში.

10. სტ-ის საინსპექტორო დათვალეირება ტარდება სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობის მოქმედების ვადისა და რესურსის გაგრძელებისას, დაზიანებული სხ-ის აღდგენისას, ხომალდის რემონტიდან მიღებისას და სააგენტოს და/ან ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის მიერ განსაზღვრულ სხვა შემთხვევებში.

11. საინსპექტორო დათვალეირების ჩასატარებლად სააგენტო ნიშნავს კომისიას, განსაზღვრავს დათვალეირების მოცულობას და ვადებს.

მუხლი 41. საკონტროლო ფრენა და მიმოსვლა

1. სხ-ის საკონტროლო ფრენა (შემოფრენა) სრულდება იმ სისტემებისა და ნაკეთობების მუშაობის შესამოწმებლად, რომლის შემოწმებაც ხმელეთზე არ ხერხდება. შემოფრენის აუცილებლობის მომთხოვნი შემთხვევების ჩამონათვალი დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებით. ავიასაწარმოს უფლება ეძლევა მიიღოს შემოფრენის გადაწყვეტილება სხვა შემთხვევებშიც.

2. შემოფრენის შეთავსება კომერციულ ფრენასთან აკრძალულია.

3. შემოფრენა ტარდება „საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“, „საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს“, წინამდებარე „წესისა“ და შემოფრენის პროგრამების მიხედვით.

4. შემოფრენის პროგრამას ავიასაწარმო შეიმუშავებს და დადგენილი წესით ამტკიცებს. ამ პროგრამაში მიეთითება შემოფრენის მიზანი, პირობები და რეჟიმები, პარამეტრები, რომლებიც უნდა შემოწმდეს, აგრეთვე – ეკიპაჟისა და შემოფრენის სხვა წევრების შემადგენლობა.

5. სხ შემოფრენისათვის მზადდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების მიხედვით. საჰაერო ხომალდის ოტმ-ის განწესსა და სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში სამუშაოების ხელმძღვანელი წერს: თვითმფრინავი (შვეულმფრენი) შემოფრენისთვის „გამზადებულია“, გაფრენის ნებას ვრთავ“. განაწესს უნდა ჰქონდეს აღნიშვნა: „შემოფრენის წინ“.

6. შემოფრენის განმავლობაში, ეკიპაჟი და შემოფრენაში მონაწილე სპეციალისტები ვალდებული არიან:

ა) ყურადღებით აკვირდებოდნენ სტ-ის მუშაობას, აღნუსხონ შესამოწმებელი სისტემების (ნაკეთობების) შემოფრენის პროგრამით გათვალისწინებული პარამეტრები (მუშაობის თავისებურებები);

ბ) სტ-ის მუშაობაში ნორმიდან გადახვევის აღმოჩენისთანავე, ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს სხ-ის მეთაურს, აგრეთვე, აცნობოს საკუთარი დასკვნა გადახრის სავარაუდო მიზეზებზე და რეკომენდებულ ქმედებებზე; სხ-ის მეთაურის ნებართვით მიიღოს სტ-ის ჩვეული მუშაობის აღსადგენი ზომები.

7. შემოფრენის პროგრამით შესრულებასა და მის შედეგებზე გამოვლენილ მტყუნებებსა და გაუმართაობებზე კეთდება ჩანაწერი სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში და შემოფრენის განწესში.

8. შემოფრენის შემდეგ, სხ-ის ტექნიკური მომსახურების მოცულობა, მისი ჩატარებისა და ტექნიკური მითითების გაფორმების წესი დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებითა და

საწარმოო დავალებით. ამ სამუშაოების შესრულების განწესსა და მის დანართებს უნდა ჰქონდეს აღნიშვნა: „შემოფრენის შემდეგ“.

9. შემოფრენის შედეგები მუშავდება მისი პროგრამის შესაბამისად, გაშიფვრის ტექნოლოგიისა (მეთოდისა) და მონაცემების ანალიზის გამოყენებით; ამ მასალების საექსპერტო შემოწმებას ატარებენ ავიასაწარმოს მიერ განსაზღვრული სპეციალისტები. სტ-ის მუშაობაში გადახრების უქონლობის დადასტურებისას, სხ-ის გამართულობის დასკვნას, ტმ-ის შესრულების შემდეგ, იძლევა სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელი და ხარისხზე პასუხისმგებელი სპეციალისტი.

10. სხ-ის მეთაურის მიერ ხელმოწერილი შემოფრენის განწესის, შემოფრენამდე და მის შემდეგ შესრულებული ტმ-ის სამუშაოებზე გაფორმებული განწესების საფუძველზე, კეთდება ჩანაწერი სხ-ის ფორმულარში.

11. საკონტროლო მიმოსვლა სრულდება იმ სისტემებისა და ნაკეთობების შესამოწმებლად, რისი შემოწმებაც სადგომზე შეუძლებელია. საკონტროლო მიმოსვლის ჩატარების აუცილებლობის ჩამონათვალი დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებით. ავიასაწარმოს უფლება ეძლევა მიიღოს საკონტროლო მიმოსვლის გადაწყვეტილება სხვა შემთხვევებშიც.

12. საკონტროლო მიმოსვლა ტარდება „საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“, „საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს“, წინამდებარე „წესისა“ და მისი შესრულების დამტკიცებული პროგრამის მიხედვით.

13. საკონტროლო მიმოსვლის პროგრამას ავიასაწარმო შეიმუშავებს და დადგენილი წესით ამტკიცებს. პროგრამაში მიეთითება მიმოსვლის მიზანი, პირობები, შესამოწმებელი რეჟიმები და პარამეტრები, აგრეთვე – ეკიპაჟისა და მიმოსვლაში მონაწილე სხვა პირების შემადგენლობა.

14. სხ საკონტროლო მიმოსვლისათვის მზადდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების, მიმოსვლის პროგრამისა და საწარმოო დავალების მიხედვით. საჰაერო ხომალდის ოტმ-ის განწესისა და სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში სამუშაოების ხელმძღვანელი წერს: თვითმფრინავი (შვეულმფრენი) საკონტროლო მიმოსვლისათვის გამზადებულია, მიმოსვლის ნებას ვრთავ“. განწესს უნდა ჰქონდეს აღნიშვნა: „საკონტროლო მიმოსვლის წინ“.

15. საკონტროლო მიმოსვლის პროგრამის შესრულებასა და მის შედეგებზე წერენ სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში. გაფორმების წესი დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებითა და საწარმოო დავალებით. ამ სამუშაოების შესრულების განწესს უნდა ჰქონდეს აღნიშვნა: „საკონტროლო მიმოსვლის შემდეგ“ მიმოსვლის პროგრამა ეკიპაჟის დასკვნით (სხ-ის მეთაურის ხელმოწერით) განწესს თან ერთვის.

მუხლი 42. დაუმთავრებელი სამუშაოთი საჰაერო ხომალდის გადაცემის მოგვარება და შემოწმება

1. საჰაერო ხომალდის ტმ-ის სხვადასხვა შემსრულებლების მიერ შესრულებისას, წარმოებს დაუმთავრებელი სამუშაოებით სხ-ის ერთი შემსრულებლიდან მეორესათვის გადაცემა.

2. სხ-ის გადამცემი და მიმღები თანამდებობის პირები ვალდებულნი არიან, შეამოწმონ შესაბამის საბუთებში შემსრულებლებისა და ზედამხედველის ხელმოწერები ყოველი შესრულებული სამუშაოსთვის. სხ-ის გადაცემა დაწყებული, მაგრამ დაუმთავრებელი ცალკეული სამუშაოთი, აგრეთვე კონკრეტული სამუშაოს დასრულების დამადასტურებელი ხელმოწერის გარეშე, აკრძალულია.

შენიშვნა: “ცალკეული სამუშაო” ნიშნავს ტექნოლოგიურად განცალკევებული (დასრულებული) ოპერაციების ერთობლიობას, რომლის შესრულება დასტურდება ტმ-ის გასაფორმებლად გათვალისწინებულ საბუთში შემსრულებლისა და ზედამხედველის ხელმოწერით (ან მხოლოდ – შემსრულებლის, თუ ხარისხზე ზედამხედველობა გათვალისწინებული არ არის).

3. სამუშაოს მოგვარების აუცილებელი პირობაა ისეთი ტექნიკური საბუთების გამოყენება, რომელიც ყოველ შემსრულებელს საშუალებას მისცემს გააფორმოს პირადად მის მიერ, სხ-ის გადაცემის დროსათვის, შესრულებული სამუშაო (საოპერაციო განწესი, საოპერაციო უწყისი და სხვ.) საჭიროებისას, ამ საბუთებს შეიმუშავებს ავიასაწარმო. მის შემუშავებისას ნებადართულია სამუშაოების ბლოკებად გაერთიანება და ცალკეული სამუშაოების ტექნოლოგიურად განცალკევებული ოპერაციების კომპლექსებად დანაწილება.

4. დაუმთავრებელი ტმ-ით სხ-ის ერთი შემსრულებლიდან მეორესათვის გადაცემას წარმართავენ და ამოწმებენ სამუშაოების ხელმძღვანელები და ხარისხზე ზედამხედველი სპეციალისტები; ისინი გადაცემა-მიღებას ადასტურებენ გადაცემის ჟურნალში ხელმოწერებით. ჟურნალში აღინიშნება გადამცემის მიერ სხ-ზე მუშაობისას გამოვლენილი ის თავისებურებები, რაც საჭიროა მიმღების მიერ სამუშაოების სწორად წარსამართავად, აგრეთვე მიმღების შენიშვნები სხ-ის მდგომარეობაზე, მისი გარეგანი დათვალიერებისას და სხვ.

5. დაუმთავრებელი ტმ-ით სხ-ის მიღება-გადაცემაზე პასუხისმგებელ თანამდებობის პირებს, (სამუშაოების ხელმძღვანელის რანგში) განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

6. დაუმთავრებელი ტმ-ით სხ-ის გადამცემი ხელმძღვანელი ვალდებულია:

ა) შეამოწმოს ტმ-ის შესრულებული მოცულობის შესაბამისობა; ტექნიკურ საბუთებში შემსრულებლებსა და ზედამხედველების მიერ სამუშაოების შესრულების დამადასტურებელი ხელმოწერები;

ბ) მიმღებ ხელმძღვანელს გადასცეს სხ-ის ტექნიკური საბუთები;

გ) უზრუნველყოს საკუთარი ხელქვეითების მიერ ტმ-ის ობიექტების სათანადოდ გადაცემა.

7. დაუმთავრებელი ტმ-ით სხ-ის მიმღები ხელმძღვანელი ვალდებულია:

ა) სხ გარედან დაათვალიეროს;

ბ) შეამოწმოს გადამცემის მიერ შესრულებული სამუშაოების საბუთების გაფორმება;

გ) შეამოწმოს გადაცემის ჟურნალში ჩანაწერები, მიიღოს გადამცემი ხელმძღვანელის ზეპირი ინფორმაცია, წაუყენოს მას პრეტენზიები არსებობის შემთხვევაში, რომლებიც ერთობლივ განხილვას მოითხოვს და გადაცემის ჟურნალში იწერება;

დ) უზრუნველყოს საკუთარი ხელქვეითების მიერ სხ-ის სათანადოდ მიღება სხ-ზე.

8. იმ შემთხვევაში, როცა დაუმთავრებელი ტმ-ით სხ-ის უშუალოდ გადაცემა არ ხერხდება, გადამცემი ხელმძღვანელი სხ-ის გადაცემას უზრუნველყოფს შესრულებულ

სამუშაოებზე ტექნიკური საბუთებისა და გადაცემის ჟურნალის გაფორმებით. გადასაცემი სხ-ის საბუთების შენახვის ადგილს განსაზღვრავს ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი.

თავი XII

საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება მდგომარეობის მიხედვით

მუხლი 43. ძირითადი დებულებები

1. ავიასაწარმოში სტ-ის ტექნიკური მომსახურება მდგომარეობის მიხედვით სრულდება პარამეტრებისა და საიმედოობის დონის შემოწმებით.

2. სტ-ის ტმ მდგომარეობისდა მიხედვით სამუშაოების მოცულობა განისაზღვრება დიაგნოზური პარამეტრების მნიშვნელობით ან ერთი ტიპის ნაკეთობების (სხ მთლიანად, მისი შემადგენელი ნაწილები, ძრავა, მათი მაკომპლექტებული ნაკეთობები) საიმედოობის მაჩვენებლებით.

შენიშვნა: ტერმინი “დიაგნოზური პარამეტრი” ნიშნავს კონკრეტული ნაკეთობის თვისების იმ მახასიათებელს, რომელიც მის ტექნიკურ მდგომარეობას განსაზღვრავს.

3. სტ-ის გამართული მდგომარეობიდან გაუმართავში გადასვლა ხასიათდება მისი პარამეტრის ზღვრული მტყუნებისწინა მნიშვნელობით, რომლის მიღწევასაც საჭიროა სტ-ის გამართულობის აღსადგენი სამუშაოს ჩატარება.

4. სტ-ის ტმ-ის მდგომარეობისდა მიხედვით ჩატარების მიზანია სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის შემოწმების ხარისხისა და უტყუარობის ამაღლება, ფრენების უსაფრთხოებისა და რეგულარობის დონის შენარჩუნებასთან ერთად.

5. სტ-ის (სისტემების, ნაკეთობების) ოპერატიული, პერიოდული, სეზონური და სხვა სახეობის ტმ, რომელიც მდგომარეობისდა მიხედვით ტარდება, ისეთივე წესით სრულდება, როგორც ნამუშევარი საათების მიხედვით მომსახურება, ამისათვის სხ-ის საექსპლუატაციო საბუთებში შეაქვთ შესაბამისი ცვლილებები.

6. სტ-ის მდგომარეობისდა მიხედვით ტმ-ზე გადასასვლელად ავიასაწარმო ემზადება სააგენტოსთან შეთანხმებული საბუთებით. ამ საბუთებით დგინდება საორგანიზაციო-ტექნიკური ღონისძიებები, რითაც განისაზღვრება:

ა) ასს-ის, საფრენოსნო ქვედანაყოფის, სხვა სამსახურების დამატებითი ვალდებულებები და ურთიერთმოქმედების თავისებურებები;

ბ) ასს-ის სპეციალისტების დამატებითი მოვალეობები;

გ) სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის საბუთებით უზრუნველყოფის თავისებურებები;

დ) სტ-ის დიაგნოზირების ახალი საშუალებების გამოყენების პირობები და თავისებურებები.

7. კონკრეტული სტ-ის მდგომარეობის მიხედვით მომსახურების შესაძლებლობა დგინდება სტ-ის შემმუშავებლის და/ან დამამზადებლისა და სააგენტოს გადაწყვეტილებებით, ავიასაწარმოს შესაბამისი მზადყოფნა კი – სააგენტოს გადაწყვეტილებით.

8. ავიასაწარმო სტ-ის მდგომარეობისდა მიხედვით მოსამსახურებლად მზად ითვლება, თუ პრაქტიკულად შესრულებულია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის პირობები.

მუხლი 44. მომსახურება პარამეტრების შემოწმებით

1. ტექნიკური მომსახურება პარამეტრების შემოწმებით გამოიყენება იმ ნაკეთობისათვის, რომელთა მწყობრიდან გამოსვლა ფრენის უსაფრთხოებაზე ახდენს გავლენას.

2. მდგომარეობის მიხედვით ჩატარებული ტმ-ის საექსპლუატაციო საბუთებით უნდა დადგინდეს ნაკეთობების შესამოწმებელი პარამეტრების ჩამონათვალი, მისი ზღვრულად დასაშვები მნიშვნელობები, შემოწმების პერიოდულობა და ტექნოლოგია, საჭირო საშუალებები, აგრეთვე – შემოწმების შედეგების მიხედვით გადაწყვეტილებების მიღების წესები.

3. პარამეტრების შემოწმება შეიძლება ტარდებოდეს განუწყვეტილ ან პერიოდულად. შემოწმების რეჟიმი, მისი მოცულობა და პერიოდულობა დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებით, კონკრეტული ტიპის ნაკეთობისათვის.

4. გამართულობისა და სამუშაოდ ვარგისობის პარამეტრების შემოწმებით ექსპლუატირებული ნაკეთობების აღდგენა ან შეცვლა წარმოებს მისი მწყობრიდან გამოსვლისა და/ან მტყუნებისწინა მდგომარეობისას.

შენიშვნა: მტყუნებისწინა მდგომარეობა – ერთი ან რამდენიმე დიაგნოზური პარამეტრის გასვლა დასაშვები ფარგლებიდან (პარამეტრი განისაზღვრება საექსპლუატაციო საბუთებით).

მუხლი 45. ტექნიკური მომსახურება საიმედოობის დონის შემოწმებით

1. ტექნიკური მომსახურება საიმედოობის დონის შემოწმებით გამოიყენება იმ ნაკეთობისათვის, რომელთა მწყობრიდან გამოსვლა ფრენის უსაფრთხოებაზე უშუალო გავლენას არ ახდენს.

2. საიმედოობის დონის შემოწმებით ექსპლუატირებული ნაკეთობების ტმ-ისა და რემონტის წესებს, შემოწმების ტექნოლოგიის რეჟიმებზე გადაწყვეტილების მიღების წესებს განსაზღვრავს კონკრეტული ტიპის ნაკეთობის საექსპლუატაციო საბუთები.

3. სტ-ის საიმედოობის დონეს ანალიზებს ასს-ის სპეციალიზებული ქვედანაყოფი (სტ-ის ტექნიკური მდგომარეობის სადიაგნოზო ქვედანაყოფი ან მისი საწარმოო-ფუნქციონალური ანალოგი). ამ ქვედანაყოფის სპეციალისტებს ეკისრებათ ნაკეთობების საიმედოების საადრიცხო-ანალიტიკური საბუთების წარმოება და გაანალიზება.

თავი XIII

საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფა

მუხლი 46. უზრუნველყოფის მოგვარება

1. საჰაერო ხომალდის ტმ-ის უზრუნველყოფაში იგულისხმება საქმიანობის ის დამატებითი სახეობები, რომელთა მიზანია ძირითადი პროცესის – ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების ეფექტური შესრულების პირობების შექმნა.

2. ავიასაწარმოში ტმ-ის უზრუნველყოფას განეკუთვნება:

ა) წარმოების მომზადება;

ბ) საწარმოო პროცესების ტექნოლოგიური-საკონსტრუქტორო და მეტროლოგიური უზრუნველყოფა;

გ) ძირითადი პროცესის მოთხოვნების საერთო მოხმარების სმს-ით, ტრანსპორტით, ავიატექნიკური და სამეურნეო-საყოფაცხოვრებო ქონებით, ორგტექნიკით, კომპიუტერებით, სსმ-ით, ხანძარსაქრობი საშუალებებით, საინფორმაციო მომსახურებით და სხვა დაკმაყოფილება;

დ) კავშირგაბმულობის, თბო, ელექტრო, წყალ, აირმომარაგების, სხ-ებისა და საწარმოო ობიექტების დაცვის მოგვარება;

ე) სხ-ების სადგომების, დეგაზაციისა და დეზაქტივაციის მოედნების, საწმენდი ნაგებობების აღჭურვა და შენახვა.

3. სხ-ის ტექნიკურ მომსახურებას უზრუნველყოფა ხორციელდება ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

4. ტმ-ისათვის გამოიყენება მოწყობილობით, სტენდებით, დანადგარებით და ა.შ. სათანადოდ აღჭურვილი შენობები, ნაგებობები და სათავსოები.

5. ტექნოლოგიური აღჭურვილობა საექსპლუატაციოდ დაიშვება მისი ტექნიკური მდგომარეობის შემოწმების შემდეგ.

6. ძალურამძრავიან აღჭურვილობას, ამწე-სატრანსპორტო მექანიზმს, ყველა ტიპის საკომპრესორო ენერგეტიკულ დანადგარს, საჩარხე და შესადუღებელ აღჭურვილობას, შეკუმშული აირებისა და შხამიანი ნივთიერებების ჭურჭელს პასპორტი უნდა გააჩნდეს.

7. ქვედანაყოფში გამოყენებული ტექნოლოგიური აღჭურვილობა უნდა გაპროვინდეს მის ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელ პირზე, რის შესახებაც სპეციალურ ჟურნალში უნდა ჩაიწეროს; ამ ჟურნალის ფორმას და შინაარსს, მის წარმოებაზე პასუხისმგებელს ადგენს ავიასაწარმო.

8. ავიასაწარმოში სტ-ის ტმ-ისათვის გამოყენებული ტექნიკური საშუალებების ექსპლუატაცია, გამართულობის შემოწმება, რემონტი და შენახვა ხორციელდება მათი საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

9. ტექნოლოგიური აღჭურვილობის გამპროვინებელი ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი პასუხისმგებელია მის სწორ გამოყენებაზე, შენახვასა და დროულ შემოწმებაზე (გამოცდებზე). ამ აღჭურვილობის გამომყენებელი ტექნიკური სპეციალისტები გამოსაყენებლად დაიშვებიან საწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

10. ტექნოლოგიური აღჭურვილობის ტმრ-ს, შემოწმებას და გამოცდებს ატარებს ავიასაწარმო, საჭიროებისას კი – სხვა ორგანიზაცია, ხელშეკრულების საფუძველზე.

11. სტ-ის მდგომარეობის შესამოწმებლად გამოიყენება სამოქალაქო ავიაციაში მიღებული, მეტროლოგიურ შემოწმებაგავლილი სტანდარტული (საქარხნო წარმოების) საშუალებები (სტაციონარული და გადასატანი დანადგარები, სამარჯვები, სტენდები, მოწყობილობები, ხელსაწყოები და აპარატურა, მათ შორის – დაურღვეველი შემოწმების საშუალებები).

12. დასაშვებია ავიასაწარმოს საინჟინრო საავიაციო სამსახურში, სხვა ორგანიზაციაში დამზადებული, მეტროლოგიური შემოწმებაგავლილი არასტანდარტული საშუალებების გამოყენება. შემოწმების არასტანდარტული საშუალებები სტ-ის მდგომარეობის შესამოწმებლად დაიშვება დადგენილი საბუთების (მოწმობა, ექსპლუატაციის ინსტრუქცია) გაფორმებისა და ფორმულარში (პასპორტში) შესაბამისი ჩანაწერების გაკეთების შემდეგ.

13. შემოწმების საშუალებები საექსპლუატაციოდ უნდა გაიცეს მომზადებულ და მასზე სამუშაოდ დაშვებულ სპეციალისტებზე, რომელთაც ეკისრებათ მისი გამოყენება, მომსახურება და საექსპლუატაციო საბუთების წარმოება. შემოწმების საშუალებები გადააქვთ და ინახავენ დადგენილ ტარაში, საბუთებით დადგენილ პირობებში.

14. გაუმართავი, შემოწმების ვადაგასული, დადგენილი წესებისა და პირობების დარღვევით შენახული ან გადატანილი შემოწმების საშუალების გამოყენება აკრძალულია.

მუხლი 47. წარმოების მომზადება

1. წარმოების მომზადება არის წინასწარ შესრულებული მოსამზადებელ-დამხმარე სამუშაოების ერთობლიობა, რომელიც მოიცავს:

ა) ტმ-ისათვის საჭირო ნაკეთობების, ნაწილების, მასალების, აღჭურვილობისა და ხელსაწყო-იარაღების წინასწარ მომზადება-დაკომპლექტებას;

ბ) დაკომპლექტებული ავიატექნიკური ქონების სამუშაოს შემსრულებლის სამუშაო ადგილებამდე დროულად მიტანასა და იქიდან წაღებას;

გ) საიარაღო და მაკომპლექტებელი მეურნეობის გაძლოას, საიარაღო და სახარჯი მასალების საკუჭნაოს (საწყოების) მუშაობის მოგვარებას;

დ) ავიატექნიკური ქონების ხარჯის აღრიცხვასა და მისი საჭიროების განსაზღვრას;

ე) ავიატექნიკური ქონების შემსრულებლისათვის გაცემას;

ვ) ავიატექნიკური ქონებისა და სხვა მასალების შექმნის მოგვარებას.

2. საინჟინრო-საავიაციო სამსახურში წარმოების მომზადების დაგეგმვისა და მოგვარების ამოსავალი მონაცემებია:

ა) სხ-ების დაგეგმილი ნაფრენი საათები;

ბ) ტმ-ის რაოდენობა, სახეობის, ფორმებისა და სხ-ის ტიპების მიხედვით, დაგეგმილ პერიოდში მისი ჩატარების ვადები;

გ) მომსახურების ყოველ ფორმაზე მასალების, ნაკეთობებისა და ნაწილების, ავიატექნიკური ქონების შეუმცირებელი მარაგის, ხელსაწყო-იარაღების კომპლექტების, სმს-ის, ტრანსპორტის ხარჯის ნორმები;

დ) მოსამზადებელ-დამხმარე სამუშაოებზე შრომის დანახარჯის ნორმატივები.

3. სტ-ის მოსამსახურებლად საჭირო ხელსაწყო-იარაღი, სამარჯვი და ქონება კომპლექტდება დაკომპლექტების უწყისების მიხედვით, რომელსაც შეიმუშავენ ავიასაწარმო, საექსპლუატაციო საბუთების საფუძველზე. სამუშაოებზე გამოყენებული ხელსაწყო-იარაღი და სამარჯვი მოინიშნება შიფრით (უკეთდება მარკირება), აღრიცხვისა და მიღება-გაცემის რეგისტრირების გასაადვილებლად და კუთვნილების განსაზღვრავად.

4. ხელსაწყო-იარაღი და სამარჯვი, სამუშაოს სახეობისდა მიხედვით, იყოფა პირადი და საერთო გამოყენების კომპლექტებად, რაზედაც დგება აღწერები. ეს კომპლექტები ეძლევა ბრიგადას ან ცალკეულ შემსრულებელს, სხ-ის მომსახურების განმავლობაში. კომპლექტები ინახება კონტეინერში, სადაც, აგრეთვე შენახული უნდა იყოს იმ კონტეინერში არსებული საგნების ჩამონათვალი (აღწერა) და გადაცემის საბუთები.

5. სამუშაო დღის (ცვლის, სხ-ზე სამუშაოების) დასრულებისას, შემსრულებელი ამოწმებს ხელსაწყო იარაღის კომპლექტს და აბარებს მიღება-გაცემაზე პასუხისმგებელ პირს. ხელსაწყო-იარაღის დაკარგვისას, შემსრულებელი ვალდებულია მოახსენოს ეს თავის

ხელმძღვანელს და მიიღოს იარაღის მოსაძებნი ზომები. პირველ რიგში, ათვალერებენ მომსახურებულ სხ-ს, რათა გამოირიცხონ ხელსაწყო- იარაღით ბორტზე მისი გაფრენა.

6. ავიატექნიკური ქონება, ნაკეთობები, ხელსაწყო-იარაღი და სამარჯვი შენახულ უნდა იქნეს სტანდარტულ ტარაში საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილ პირობებში და ინახებოდეს ისეთ ადგილზე, რომ გამოირიცხოს მისი უკონტროლოდ გამოყენების საშუალება. მაკომპლექტებელ ნაკეთობებს უნდა ჰქონდეს პასპორტი (ეტიკეტი) და საჭდე, დასახელების, ნომრებისა და კატეგორიის მითითებით. ვარგისი ნაკეთობების, ნაწილებისა და მასალების შენახვა გაუმართავ (სარემონტო, ჩამოწერილ) და არაკონდენციურთან ერთად აკრძალულია.

7. შენახული ნაკეთობის მომსახურებას და შესაბამისი საბუთების გაფორმებას აწარმოებენ საამისოდ მომზადებული სპეციალისტები, საექსპლუატაციო საბუთების შესაბამისად.

8. სხ-ზე დასაყენებლად გაიცემა და სამუშაო ადგილზე მიიტანება სამუშაოდ ვარგისი ნაკეთობა, რომელზედაც შესრულებულია მრ-ით გათვალისწინებული სამუშაოები, გაფორმებულია საბუთები (ფორმულარი, პასპორტი), დახშული, დალუქული და შეფუთულია გადატანისას მისი შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად.

9. სხ-დან მოხსნილი ნაკეთობები, რომლებიც საჭიროებენ ტექნიკური პარამეტრების ნორმების შემოწმებას, ტმ-ისა და სარემონტო-აღსადგენი სამუშაოების შესრულებას, იგზავნება შესაბამის ქვედანაყოფში. საჭირო სამუშაოების შესრულების მერე, ნაკეთობა ბრუნდება სხ-ზე დასაყენებლად ან შესანახად სათანადო პირობებში.

10. სხ-დან მოხსნილ ნაკეთობაზე უნდა გაფორმდეს საბუთები, სადაც იქნება სამუშაოების ხელმძღვანელის დასკვნა მოხსნის მიზეზზე. სარემონტოდ გასაგზავნ ნაკეთობას რეცხავენ, აკონსერვებენ და ფუთავენ ფორმულართან (პასპორტთან) ერთად, სადაც მიეთითება ნამუშევარი საათების რაოდენობა და მოხსნის მიზეზი.

11. აღრიცხვა, შეკრება, შენახვა და გადაცემა სტ-ის იმ ნაკეთობისა, რომლის აგებულებაშიც არის ძვირფასი ლითონები და ქვები, ხორციელდება იმ ნორმატიული საბუთის მოთხოვნის შესაბამისად, რომელიც აწესრიგებს სახელმწიფო ფონდში ძვირფასი ლითონებისა და ქვების აღრიცხვას, შეკრებას, შენახვასა და ჩაბარებას.

12. ამ მუხლის მე-9 და მე-10 პუნქტებით მითითებულ ნაკეთობაზე ამაგრებენ წითელი ფერის აღმებს. აღმის მოხსნა დასაშვებია მხოლოდ ამ ნაკეთობის აღდგენის შემდეგ.

მუხლი 48. ტექნოლოგიურ-საკონსტრუქტორო უზრუნველყოფა

1. ტმ-ის ტექნოლოგიურ-საკონსტრუქტორო უზრუნველყოფის მიზნით, ავიასაწარმოში იქმნება სპეციალიზებული ქვედანაყოფები ან მის განხორციელებას ცალკეულ მუშაკებს ანდობენ.

2. ტექნოლოგიურ-საკონსტრუქტორო უზრუნველყოფა შეიცავს:

ა) საავიაციო ტექნიკის ტმ-ის ორგანიზების გაუმჯობესებას;

ბ) ტექნოლოგიური პროცესებისა და ტექნიკური კონტროლის ახალი მეთოდების შემუშავებასა და დანერგვას, არსებულის სრულყოფას;

გ) საექსპლუატაციო საბუთებით გაუთვალისწინებელი სამუშაოების შესასრულებლად ტექნოლოგიური მითითებების (ჩამონათვალის) მომზადებას და მისი სამუშაო ადგილებზე შემოწმებას;

დ) სამუშაო ადგილების მომზადებისა და ალაგების ტექნოლოგიური ჩამონათვალის შემუშავებას;

ე) ავიატექნიკური ქონების დაკომპლექტების უწყისების შედგენასა და დამუშავებას, მომსახურების ფორმების მიხედვით;

ვ) ტმ-ის რეგლამენტების (პროგრამების), კონტრაქტის მთლიანობის შენარჩუნების პროგრამების, ტექნოლოგიური მითითებებისა და სხვა საბუთების სრულყოფის წინადადებების შემუშავებას, დამამზადებელი და/ან სარემონტო საწარმოებისათვის სარეკლამაციო მასალების წარსადგენად მომზადებას;

ზ) ახალი საბორტო და ტექნოლოგიური აღჭურვილობის, სტ-ის სახმელეთო მომსახურების საშუალებების, ხელსაწყო-იარაღის, სამარჯვის, სამუშაო ადგილებზე აღჭურვილობის განთავსების სქემების გაუმჯობესებას, შემუშავებასა და დანერგვაში მონაწილეობას;

თ) სპეციალიზებული სამუშაო ადგილების პასპორტების შედგენას, სამუშაოს სახეობებისა და მისი შესრულების წესების, აგრეთვე, აღჭურვილობის, ხელსაწყო-იარაღისა და ტექნოლოგიური ჩამონათვალის დაკომპლექტების წესების, სამუშაო ადგილებისადმი მოთხოვნებისა და მისი შემოწმების პერიოდულობის მითითებით;

ი) სტ-ის მომსახურების საოპერაციო და ეტაპობრივი უწყისების, ტექნოლოგიური გრაფიკების შედგენას;

კ) სეს-ის საბორტო ეგზემპლარებში ცვლილებების შეტანას;

ლ) ტექნოლოგიური საბუთების საკონტროლო ცალების წარმოებას და სამუშაო ცალების წარმოების მეთვალყურეობას;

მ) ნაკეთობების შეუმცირებელი მარაგის ჩამონათვალის შემუშავებას.

3. ტექნოლოგიურ-საკონსტრუქტორო უზრუნველყოფის ეფექტიანობისათვის, სხ-ის ტიპებისა და აღჭურვილობის სახეობებს ცალკეულ სპეციალისტებზე აპროვინებენ, რომელთა თანამდებობრივ მოვალეობებში შედის:

ა) სხ-ისა და მისი აღჭურვილობის დაკომპლექტებაზე მეთვალყურეობა;

ბ) სხ-ის დანომრილი და სახომალდე საბუთების დაკომპლექტებისა და გაფორმების შემოწმება;

გ) სხ-ზე და ნაკეთობებზე ბიულეტენების მოსვლის აღრიცხვა და შენახვა;

დ) სხ-ის რემონტზე ჩაბარებაში (რემონტიდან მიღებაში) და დამამზადებელი ქარხნიდან მის მიღებაში მონაწილეობა;

ე) სხ-ის გადაწყობის (შეთანაწყობის და სხვა) მოგვარება და მეთვალყურეობა.

მუხლი 49. მეტროლოგიური უზრუნველყოფა

1. ტმ-ის მეტროლოგიური უზრუნველყოფის ძირითადი ამოცანებია:

ა) საზომი საშუალებების (საკონტროლო-საზომი ხელსაწყოებისა და საკონტროლო-შესამოწმებელი აპარატურის) შენარჩუნება გამოსაყენებლად ვარგის მდგომარეობაში, სხ-ის ნაკეთობებისა და სისტემების პარამეტრების გაზომვის საჭირო სიზუსტის უზრუნველყოფა;

- ბ) საზომი საშუალებების მდგომარეობის გაანალიზება;
 - გ) საზომი საშუალებებისა და საკონტროლო-შესამოწმებელი აპარატურის შემოწმება და მეტროლოგიური ატესტაცია, შემუშავებული საკონსტრუქტორო, ტექნოლოგიური, საექსპლუატაციო და სარემონტო საბუთების მეტროლოგიური ექსპერტიზა;
 - დ) გაზომვის სიზუსტის სახელმწიფო და საერთაშორისო სტანდარტებისა და ნორმების დანერგვა.
2. ტმ-ის მეტროლოგიურ უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლები არიან ავიასაწარმოსა და მისი ქვედანაყოფების ასს-ის ხელმძღვანელები, რომელთაც ევალებათ:
- ა) საზომი საშუალებების აღრიცხვა;
 - ბ) მეტროლოგიურ ლაბორატორიაში საზომი საშუალებების შემოწმებისა და რემონტის გეგმა-გრაფიკების შემუშავება (ქვედანაყოფის ხელმძღვანელთან ერთად) და წარმართვა (შემოწმების ვადები დგინდება საექსპლუატაციო საბუთებით);
 - გ) საზომი საშუალებების გამართულობის უზრუნველყოფა;
 - დ) საზომი საშუალებების მდგომარეობის მეტროლოგიური შემოწმება და შესაბამისი საბუთების წარმოება.
3. სტ-ზე გამოსაყენებლად დაიშვება გამართული, შემოწმება და ატესტაციაგავლილი საშუალება, საექსპლუატაციო საბუთებისა და საქართველოში ნორმატიული საბუთების შესაბამისად.
4. საზომი საშუალება მოწმდება დადგენილი წესით ავიასაწარმოს მიერ დაგეგმილ ვადებში.
5. საზომ საშუალებას უნდა გააჩნდეს საექსპლუატაციო საბუთები (ფორმულარი, პასპორტი, ატესტატი, ექსპლუატაციის ინსტრუქცია, ტექნიკური აღწერილობა, შემოწმების მეთოდიკა). აკრძალულია იმ საზომი საშუალების გამოყენება, რომელზედაც ავიასაწარმოს საექსპლუატაციო საბუთები არ აქვს.
6. ავიასაწარმოში დამზადებულმა ან მოდერნიზებულმა საზომმა საშუალებამ, ტექნოლოგიურმა და სხვა აღჭურვილობამ უნდა გაიაროს მეტროლოგიური ატესტაცია.
7. მეტროლოგიური ექსპერტიზა უნდა გაიაროს ავიასაწარმოში შემუშავებულმა ყველა სახის ტექნიკურმა საბუთმა, წინააღმდეგ შემთხვევაში, მისი გამოყენება აკრძალულია.
8. საზომი საშუალებების შემოწმებაზე და ატესტაციაზე, საბუთების მეტროლოგიურ ექსპერტიზაზე დაკავებულ სპეციალისტებს უნდა გააჩნდეთ სპეციალური მომზადება და ამ სამუშაოებზე დაშვება, დადგენილი წესით.

მუხლი 50. ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის სხვა სახეობების თავისებურებები

1. ტმ-ისას გამოყენებული სპეცმანქანებისა და მექანიზმების შენახვა-შენარჩუნების, მომზადების, გამართულობისა და მომსახურების დროს ქვედანაყოფებსა და სპეციალისტებს შორის ვალდებულებების, საერთო და ოპერატიული პასუხისმგებლობის განაწილების წესს ადგენს ავიასაწარმო.
2. სპეცტრანსპორტის მძღოლი და მოძრავი სმს-ის მოსარგებლე პერსონალი უნდა იყოს სათანადოდ მომზადებული და ჰქონდეს სპეცმანქანისა და მისი აღჭურვილობის ექსპლუატაციაზე დაშვება. დაშვების წესს ადგენს ავიასაწარმო.

3. ავიასაწარმოს მფლობელობაში არსებული მოძრავი სმს-ის გამოყენებაზე პასუხისმგებელია იმ ქვედანაყოფის ხელმძღვანელი, რომელზედაც კონკრეტული საშუალებაა განპირობებული, სმს-ის ობიექტზე გამოყენებისას კი – ამ ობიექტზე ჩატარებული სამუშაოების ხელმძღვანელი.

თავი XIV

საავიაციო ტექნიკის რემონტი

მუხლი 51. რემონტის დაგეგმვა

1. სარემონტოდ იგზავნება ის სტ, რომელმაც გამოიმუშავა რემონტაშორისი რესურსი ან ექსპლუატაციის ვადა (ასეთი შეზღუდვის არსებობის შემთხვევაში), აგრეთვე – გაუმართაობებისა და დაზიანების გამო ექსპლუატაციიდან ვადამდე მოხსნილი, რომელიც გარემონტების შემდეგ გამოსაყენებლად ვარგისი იქნება.

2. სტ-ის ვადამდე სარემონტოდ გაგზავნის აუცილებლობას ადგენს ავიასაწარმო (სტ-ის მესაკუთრე, ექსპლუატანტი).

3. სტ-ის გარემონტების საჭიროებას ავიასაწარმო განსაზღვრავს დამოუკიდებლად, საექსპლუატაციო რესურსების და ვადების მიხედვით.

4. სხ-ის სარემონტოდ მომზადებისას ავიასაწარმო ვალდებულია:

ა) რემონტის მწარმოებელს გადასცეს რემონტის ტიპობრივი ტექნოლოგიით გაუთვალისწინებელი დამატებითი სამუშაოების შეკვეთა (სხ-ის კვლავაღჭურვა, დაყვანითი სამუშაოები, მნიშვნელოვანი მექანიკური და კოროზიული დაზიანების აღმოფხვრა, აგრეთვე სხვა სამუშაოები, რისთვისაც რემონტის მწარმოებელს წინასწარი მომზადება სჭირდება), შეთანხმების პირობებით განსაზღვრულ ვადებში;

ბ) დააკომპლექტოს და გააფორმოს სტ-ის დანომრილი საბუთები.

5. სხ-ის რემონტის ადგილამდე გაფრენისას, უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს გადასაფრენად საჭირო რესურსის ნაშთი.

6. სხ-ზე დამონტაჟებულ ფრენის პირობებით გათვალისწინებულ აღჭურვილობას (საავარიო-სამაშველო საშუალებები, სანიტარიული და სხვ) რემონტის მწარმოებელი არემონტებს.

7. სხ-ზე დაყენებული ძრავები, საჭიროებისას მოწმდება სამუშაოდ ვარგისობაზე, ტექნიკური პარამეტრების ნორმებისადმი შესაბამისობაზე და კონსერვდება. ამ ძრავების გამოყენების (გარემონტებულ სხ-ზე დაყენება, სარემონტოდ გაგზავნა და ა.შ.) აგრეთვე, სხ-ზე დასაყენებლად სხვა ძრავების მოწოდების საკითხები წყდება მხარეებს შორის დადებული შეთანხმების მიხედვით.

მუხლი 52. საავიაციო ტექნიკის რემონტი

1. სარემონტოდ მიღებულ სტ-ს ათავსებენ ანგარში ან სადგომზე, საჭიროებისას, აბამენ, აკონსერვებენ, შალითებს აფარებენ.

2. სარემონტო სტ-ის ტექნიკური მომსახურება სრულდება საექსპლუატაციო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

3. სტ-ის რემონტის ყველა პროცესი, დაშლის, წუნდების (დიგნოზირების), ტექნიკური მდგომარეობის აღდგენის, აწყობისა და გამოცდის ჩათვლით, სრულდება კონკრეტული ტიპის სტ-ის რემონტის სახელმძღვანელოს (ტიპობრივი ტექნოლოგიის) მოთხოვნების შესაბამისად. ტიპობრივი ტექნოლოგიით გაუთვალისწინებელი სამუშაო სრულდება რემონტის მწარმოებლის მიერ შემუშავებული ტექნოლოგიური საბუთების მიხედვით, რომელიც უნდა გატარდეს მეტროლოგიურ ექსპერტიზაზე და შეთანხმდეს “სტ-ის რემონტის სახელმძღვანელოს” შემუშავებელთან.

4. სტ-ის გარემონტებისას უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს:

ა) სტ-ზე დაყვანითი სამუშაოების შესრულება, სერვისული ბიულეტენების მოთხოვნის შესაბამისად;

ბ) რემონტის სახელმძღვანელოსა და სხვა სარემონტო საბუთების მოთხოვნების სრულად შესრულება;

გ) ტექნოლოგიური საბუთებით ნებადართული მასალებისა და ტექნიკური საშუალებების გამოყენება;

დ) შესრულებული სამუშაოების (ოპერაციების) ხარისხზე ზედამხედველობა, გარემონტებული სტ-ის კომპლექსური დათვალიერება, რემონტის ობიექტების მდგომარეობის ხარვეზების აღმოფხვრაზე ზედამხედველობა. აღნიშნულის მოგვარებაზე პასუხისმგებელია სტ-ის რემონტის მწარმოებლის ხელმძღვანელი.

5. სტ-ის გარემონტებისას გამოიყენება გამართული და დადგენილ ვადებში შემოწმებული საზომი საშუალებები, ტექნოლოგიური აღჭურვილობა, მონიშნული ხელსაწყო-იარაღი. საკუთარი წარმოების აღჭურვილობა, საზომი და კონტროლის საშუალებები, გამოსაყენებლად დაშვებამდე, უნდა გატარდეს მეტროლოგიურ ექსპერტიზაზე და ატესტაციაზე.

6. შემსრულებლებისა და ხარისხზე ზედამხედველი სპეციალისტების მიერ სტ-ზე შესრულებული სამუშაო ფორმდება საწარმოო-საკონტროლო საბუთებით. ამ საბუთების ფორმასა და შინაარსს ადგენს ავიასაწარმო.

7. ქვედანაყოფებსა და შემსრულებლებს შორის მოვალეობებისა და პასუხისმგებლობის განაწილება ტექნოლოგიური აღჭურვილობის, ხელსაწყო-იარაღის, საზომი და საკონტროლო საშუალებების გამართულობაზე და მეტროლოგიური შემოწმებების დროულობაზე, შემოწმების გეგმების (გრაფიკების) შემუშავებაზე, შემოწმების გატარებასა და მასზე ზედამხედველობაზე რემონტის მწარმოებლის/ავიასაწარმოს საბუთებით განისაზღვრება.

8. გარემონტებულ სტ-ზე რემონტის მწარმოებელი ასრულებს საკონსერვაციო და შესაფუთ სამუშაოებს, ტექნიკური საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

9. გარემონტებული სტ უნდა შემოწმდეს საფრენად ვარგისობის ნორმებისადმი შესაბამისობაზე და გამოიცადოს (შემოწმდეს), სარემონტო საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად. ცალკეულ შემთხვევებში, საწარმოო პირობებისა და რემონტის ათვისების დონის შესაბამისად, ნაკეთობებისა და სისტემების გამოცდის მოცულობა (საფრენოსნო გამოცდების გარდა) შეიძლება შეიცვალოს, კონკრეტული ტიპის სტ-ის რემონტის სახელმძღვანელოს შემუშავებელთან შეთანხმებით.

10. რემონტის მწარმოებლის საგარანტიო ვალდებულებები შეიტანება საექსპლუატაციო საბუთებში (ფორმულარი, პასპორტი, ეტიკეტი).

თავი XV

საავიაციო ტექნიკის რესურსის გაგრძელება და ჩამოწერა

მუხლი 53. ნამუშევარი საათების აღრიცხვა, რესურსების გაგრძელება

1. სტ-ის ექსპლუატაციისას გამოიყენება მისი რესურსის შემდეგი განსაზღვრებები:

ა) საგარანტიო რესურსი – ნაკეთობის ნამუშევარი საათებით, ფრენებით, ციკლებით ან სხვა განზომილების ერთეულით (მუშაობის საგარანტიო ვადა – ექსპლუატაციის კალენდარული ვადა წლებით, თვეებით), რომლის დასრულებამდე დამამზადებელი საწარმო თავდებობას კისრულობს და უზრუნველყოფს ნაკეთობისადმი წაყენებული გარკვეული მოთხოვნების შესრულებას, ტექნიკური ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოსა და ტმ-ის რეგლამენტების (პროგრამების) შესაბამისად, ექსპლუატაციის წესების დაცვის პირობით, მათ შორის – შენახვისა და ტრანსპორტირების წესებისა;

ბ) რემონტთაშორისი (ტმ-ს შორისი) რესურსი – ნაკეთობის ნამუშევარი საათები, ფრენების რაოდენობა, ციკლები (ექსპლუატაციის კალენდარული ვადა) ორ თანმიმდევრულ რემონტს (ტექმომსახურებას) შორის, რომლის დასრულებამდე (მუშაობის ვადის განმავლობაში) სარემონტო (ტექნიკური მომსახურების) საწარმო თავდებობას კისრულობს და უზრუნველყოფს ნაკეთობისადმი წაყენებული მოთხოვნების შესრულებას, საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი წესების დაცვის პირობით;

გ) დანიშნული რესურსი – სტ-ის შეჯამებული ნამუშევარი საათები, ფრენების რაოდენობა ან სხვა განზომილების ერთეულებით მითითებული, რომლის მიღწევის შემდეგ ნაკეთობის ექსპლუატაცია უნდა შეწყდეს, მისი მდგომარეობისა და მიუხედავად;

დ) მუშაობის საერთო ვადა – ნაკეთობის ექსპლუატაციის შეჯამებული კალენდარული ვადა გარკვეულ მდგომარეობამდე, რომლის დროსაც ნაკეთობის შემდგომი რემონტი ტექნიკურად შეუძლებელი ან ეკონომიკურად მიზანშეუწონელია.

2. სტ-ის რესურსს ადგენს მის შემუშავებაზე და/ან დამზადებაზე პასუხისმგებელი ან სათანადო უფლებამოსილების მქონე ავიასაწარმო.

3. სტ-ის მაკომპლექტებელი ნაკეთობა, რომლის რესურსიც დადგენილი არ არის, გამოიყენება იმ სხ-ის (ძრავას) რესურსის ფარგლებში, რომელზედაც ის არის დაყენებული.

4. რესურსის ხარჯში ითვლება:

ა) თვითმფრინავისათვის – ნამუშევარი (ნაფრენი საათები, ფრენების რაოდენობა);

ბ) შვეულმფრენისათვის – ნამუშევარი საათები ჰაერში და მზიდი ხრახნისა და ტრანსმისიის ხმელეთზე ნამუშევრის ერთი მეხუთედი;

გ) ძრავასათვის და მისი ნაკეთობებისათვის, თვითმფრინავისა და შვეულმფრენის საჰაერო ხრახნებისათვის – ნამუშევარი საათები ჰაერში და ხმელეთზე მუშაობის ერთი მეხუთედი;

დ) დროდადრო გამოყენებული ცალკეული ნაკეთობისათვის – ნამუშევარი საათები ჰაერში და ხმელეთზე.

5. შეზღუდულ რესურსიანი სტ-ის ნამუშევრის აღრიცხვა არის მისი ტე-ის აუცილებელი ნაწილი და წარმოებს ავიასაწარმოს მიერ.

6. სააგენტო უფლებამოსილია გაუგრძელოს სტ-ს რესურსები (მითითებული ამ მუხლის პირველ პუნქტში), ამ სტ-ის შემუშავების, დამამზადებლის ან სათანადო უფლებამოსილების (გაცემული სააგენტოს ან უცხო ქვეყნის სათანადო ორგანოს მიერ) მქონე ავიასაწარმოს გადაწყვეტილების და/ან დასკვნის საფუძველზე.

მუხლი 54. საავიაციო ტექნიკის ჩამოწერა

1. სტ-ის ჩამოწერა ხორციელდება საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

2. ჩამოწერილი სტ-ის ფრენებისათვის გამოყენება აკრძალულია.

3. სტ-ის ჩამოწერის საფუძვლებია:

ა) სტ-ის ტიპის მთელი პარკის, სერიის (თუ ეს სტ შედის ამ სერიაში), ან მოცემული კონკრეტული ეგზემპლარის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნა;

ბ) მუშაობის საერთო ვადის და/ან დანიშნული რესურსის ამოწურვა;

გ) წარმოქმნილი გაუმართაობა არ იძლევა საფრენად ვარგისობის ნორმების მოთხოვნების შესაბამისად მისი დანიშნულებისამებრ აღდგენას;

დ) სტ-ის განადგურება;

ე) უკვალოდ დაკარგვა;

ვ) იძულებითი დაფრენის ადგილიდან სტ-ის გამოტანის შეუძლებლობა.

4. საექსპლუატაციოდ დაიშვება ჩამოწერილი სტ-დან მოხსნილი ის ნაკეთობა, რომელსაც 53-ე მუხლის პირველი პუნქტის გ) და დ) ქვეპუნქტებით მითითებული რესურსი არ გამოუმუშავებია და სტ-ის ჩამოწერის მიზეზი საავიაციო შემთხვევა არ არის. საავიაციო შემთხვევის დროს, ასეთი ნაკეთობის გამოყენება ნებადართულია მხოლოდ მისი გარემონტების შემდეგ, რომლის მიზანშეწონილობას ავიასაწარმოს კომისია ადგენს.

5. ჩამოწერილი სხ მოჰყავთ არასაფრენოსნო მდგომარეობაში. საექსპლუატაციოდ გამოუსადეგარი მისი შემადგენილი ნაწილების გამოყენება რაიმე საფრენი აპარატის დასამზადებლად აკრძალულია.

6. ჩამოწერილი სხ-ის სხვა ორგანიზაციისათვის გადაცემისას ან უტილიზაციისას, ან ავიასაწარმოში დროებით შენახვისას, სისტემებიდან უნდა ჩამოსხას სსმ და სპეცსითხეები, განიმუხტოს წნევის ქსელში მყოფი მოცულობები და აგრეგატები, მოიხსნას ფეთქებადი მოწყობილობები, რადიოსადგურები, სპეციალური ნაკეთობები (ხელსაწყოები), აკუმულატორები და სხვა მოსახსნელი აღჭურვილობა.

7. ჩამოწერილი სტ-დან მოხსნილი, შემდგომი გამოყენებისათვის გათვალისწინებული აღჭურვილობა აღირიცხება, საჭიროებისას – კონსერვდება და შესანახად ბარდება. ჩამოწერილი ან სარემონტოდ გათვალისწინებული ნაკეთობის შენახვისას იღებენ ამ წესის 47-ე მუხლის მე-10-12 პუნქტების შესაბამის ზომებს, რათა ეს ნაკეთობები გამოყენებული არ იქნეს მოქმედ სტ-ზე.

თავი XVI

საავიაციო ტექნიკის საიმედობის უზრუნველყოფა

მუხლი 55. ზოგადი დებულებები

1. სტ-ის საიმედობის საექსპლუატაციო უზრუნველყოფის (რომლის საფუძველია ტმ) ამოცანებში შედის:

ა) გამოყენებული სტ-ის საიმედობის სტატისტიკური, საინჟინრო და ტექნიკურ-ეკონომიკური გაანალიზება;

ბ) დაპროექტების საფეხურზე მყოფი სტ-ის საიმედობის ტექნიკური მოთხოვნების შემუშავება და საექსპლუატაციოდ მოსული ნაკეთობების საიმედობის ტექნიკური პირობებისადმი შესაბამისობის შეფასება;

გ) მრეწველობისათვის სტ-ის გაუმჯობესების საჭიროების დასაბუთება და შესაბამისი მოთხოვნების წყენება, მისი დაყვანითი სამუშაოების ეფექტურობის შეფასება;

დ) სტ-ის საიმედობაზე ექსპლუატაციის პირობების გავლენისა და თავისებურებების შესწავლა, კონკრეტული ნაკეთობების პარამეტრებზე მისი უარყოფითი გავლენის შესამცირებელი ღონისძიებების შემუშავება და განხორციელება;

ე) სტ-ის მწარმოებლისა და მომწოდებლებისათვის რეკლამაციების წარდგენა, დადგენილი მოთხოვნებისადმი (პარამეტრებისადმი) მისი შეუსაბამობისას;

ვ) სტ-ის რესურსების ცვლილებების, ტე-ისა და ტექნიკური მოსახურების სრულყოფის დასაბუთების მომზადება.

2. სტ-ის საიმედობაზე ინფორმაციის შეკრების და აღრიცხვის, აგრეთვე სტატისტიკური, საინჟინრო და ტექნიკურ-ეკონომიკური გაანალიზების სამუშაოების მოგვარების წესს ადგენს ავიასაწარმო.

3. სტ-ის ტე-ის უზრუნველყოფი ავიასაწარმოსა და ქვედანაყოფის ხელმძღვანელები ვალდებული არიან (თანამდებობრივი მოვალეობის ფარგლებში), მოაგვარონ სტ-ის საიმედობის უზრუნველყოფის სამუშაოები, შეიმუშაონ და განახორციელონ საწარმოო-ტექნიკური ბაზის განვითარებისა და მისი მუშაობის სრულყოფის, სტ-ის ტექნიკური მდგომარეობისა და შესრულებული სამუშაოების ხარისხის ნაკლოვანებების აღმოფხვრის ეფექტური ღონისძიებები.

მუხლი 56. საავიაციო ტექნიკის საიმედობის გაანალიზება და მისი უზრუნველყოფის ღონისძიებები

1. სტ-ის საიმედობის სტატისტიკური განალიზებისას გამოიყენება მისი საექსპლუატაციო საბუთებით დადგენილი მაჩვენებლების ჩამონათვალი, მათი ფაქტობრივი, ნორმატიული და საკონტროლო მნიშვნელობები.

2. სტ-ის საიმედობის მაჩვენებლების ფაქტობრივი მნიშვნელობები განისაზღვრება ავიასაწარმოს მიერ შემუშავებული და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მეთოდიკით, მწყობრიდან გამოსვლაზე, გაუმართაობაზე და დაზიანებაზე არსებული ინფორმაციის საფუძველზე.

3. საიმედობის მაჩვენებლების ნორმატიული მნიშვნელობები დგინდება სტ-ის შემუშავების ტექნიკური მოთხოვნებით, მას აუცილებლად ითვალისწინებენ საექსპლუატაციო საბუთებში და სტ-ის მოწოდების პირობებში.

4. საიმედობის საკონტროლო მნიშვნელობები დგინდება სააგენტოს მიერ სტ-ის შემუშავებელთან ან დამამზადებელთან შეთანხმებით, შედის საექსპლუატაციო საბუთებში

და გამოიყენება ექსპლუატაციის კონკრეტულ პირობებში სტ-ის საიმედობის ცვლილების მიდრეკილებისა და ხარისხის განსასაზღვრავად.

5. საიმედობის სტატისტიკური გაანალიზებისას, საიმედობის მაჩვენებლების ფაქტობრივ მნიშვნელობებს ადარებენ ნორმატიულთან ან საკონტროლოსთან, რითაც განსაზღვრავენ საექსპლუატაციო ფაქტორების გავლენას სტ-ის ტექნიკური მდგომარეობის დინამიკაზე და მის საიმედობაზე.

6. სტ-ის საიმედობის საინჟინრო გაანალიზების მიზანია მტყუნების, გაუმართაობებისა და დაზიანების მიზეზების, ნაკეთობებისა და სისტემების სამუშაოდ ვარგისობაზე მათი გავლენის ხარისხის, აგრეთვე, იმ შედეგების განსაზღვრა, რაც შეიძლება ამან გამოიწვიოს. გაანალიზების შედეგი უნდა იყოს მტყუნების, გაუმართაობებისა და დაზიანებების თავიდან აცილების კონკრეტული წინადადებებისა და ღონისძიებების შემუშავება.

7. საიმედობის ტექნიკურ-ეკონომიკური გაანალიზების საჭიროებასა და მის ტექნოლოგიას ავსასაწარმო ადგენს. მისი მიზანია მტყუნებობის, გაუმართაობებისა და დაზიანებების ეკონომიკური შედეგების შეფასება, შესაბამისი მატერიალური და ფინანსური დანაკარგების შემცირება, სტ-ის მომწოდებლებისადმი წაყენებული ქონებრივი და სხვა პრეტენზიების დასაბუთება, სტ-ის შექმნისა და გამოყენების მისაღები პირობების განსაზღვრა და ა.შ.

8. სტ-ის საიმედობის გაანალიზებამ უნდა უზრუნველყოს:

ა) იმ საექსპლუატაციო ნაკლოვანებების გამოვლენა, რომლის აღმოფხვრაც ექსპლუატანტს დამოუკიდებლად შეუძლია;

ბ) იმ კონსტრუქციულ-საწარმოო ნაკლოვანებების გამოვლენა, რომლისთვისაც საჭიროა სტ-ის შემმუშავებელს, დამამზადებელსა და მომწოდებელს წარედგინოს მოთხოვნები;

გ) საექსპლუატაციო საბუთებისა და სახმელეთო ტექნიკური საშუალებების ნაკლოვანებების გამოვლენა;

დ) საიმედობასთან დაკავშირებული სტ-ის ნაკლოვანებების ეკონომიკური შედეგების განსაზღვრა;

ე) სტ-ისა და მისი ექსპლუატაციის ნაკლოვანებების აღმოფხვრის, სტ-ის ობიექტების მთელი ერთობლიობისა და დამხმარე ტექნიკური საშუალებების საიმედობის უზრუნველსაყოფი და ასამაღლებელი ღონისძიებების ეფექტიანობის განსაზღვრა.

9. სტ-ის საიმედობის გაანალიზება უნდა შეიცავდეს შემდეგ სისტემატიზებულ მასალებს:

ა) განმეორებით და სახიფათო მტყუნებებზე, გაუმართაობებზე და დაზიანებებზე;

ბ) ყველა ტიპის სხ-ის საავიაციო შემთხვევებზე და ინციდენტებზე;

გ) სტ-ის მტყუნების, გაუმართაობისა და დაზიანების გამო სხ-ის გაფრენის შეფერხებებზე და ფრენებიდან მოხსნაზე;

დ) სხ-ისა და მისი ყველაზე უფრო ნაკლებად საიმედო შემადგენელი ნაწილების სარესურსო მდგომარეობაზე;

ე) შესაბამისი ნორმატიული საბუთებით გათვალისწინებულ საიმედობის მონაცემებზე;

ვ) სტ-ის მომწოდებლებისათვის წარდგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე, კონკრეტული ობიექტების საიმედობის უზრუნველსაყოფად მიღებული ზომების შედეგებზე;

ზ) გაანალიზების შედეგების მიხედვით რეკომენდებულ ღონისძიებებზე.

10. სტ-ის საიმედობის გაანალიზებისას, ავიასაწარმოში სრულდება შემდეგი სამუშაო:

ა) მწყობრიდან გამოსვლებსა და გაუმართაობებზე პირველადი ინფორმაციის შეკრება. აღრიცხვა და დამუშავება;

ბ) გამოვლენილი ნაკლოვანებების ფრენების უსაფრთხოებაზე გავლენის მოხდენის შეფასება;

გ) გამოვლენილი ნაკლოვანებების აღმოფხვრისა და თავიდან აცილების წინადადებებისა და ღონისძიებების შემუშავება.

11. სტ-ზე სახიფათო მტყუნებისა და გაუმართაობის გამოვლენისას, ტმ-ის შემსრულებლები და ხელმძღვანელები ვალდებულები არიან, მის აღმოსაფხვრელად მიიღონ დაუყოვნებელი ზომები და აცნობონ ზემდგომ ხელმძღვანელს, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს შესაბამისი ღონისძიებების გატარება, შემდეგი მიზნით:

ა) ხარვეზის მიზეზის დადგენა;

ბ) ხარვეზის აღმოფხვრის ტექნოლოგიური გადაწყვეტილების განსაზღვრა;

გ) ხარვეზზე დროული ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს შესაბამის სამსახურს, ასს-ის სპეციალისტებს, საჭიროებისას – ავიასაწარმოს საფრენოსნო შემადგენლობას, ასევე შემუშავებელს და დამამზადებელს;

დ) ავიასაწარმოში ხარვეზიანის მსგავს ყველა ობიექტზე (სტ-ზე) ჩაატაროს პროფილაქტიკური დათვალიერება.

12. ავიასაწარმოს მიერ სტ-ის საიმედობის გაანალიზების პერიოდულობა, მისი მეთოდოლოგია, მოცულობა და წარდგენის ფორმები დგინდება სააგენტოს მიერ.

საიმედობის გაანალიზებისას გამოიყენება:

ა) სტ-ის აღრიცხულ გაუმართაობებზე ინფორმაცია;

ბ) მწყობრიდან გამოსული ნაკეთობების გამოკვლევაზე სხვადასხვა ორგანიზაციების მასალები;

გ) სხ-ის ტექნიკურ ბორტჟურნალში, ტექნიკური მომსახურების მოწმობაში (განწესში), წუნდების უწყისში არსებული ინფორმაცია გაუმართაობებზე.

13. სტ-ის საიმედობაზე ავიასაწარმოში ინახება შემდეგი ინფორმაცია და საბუთები (აღნიშნული სტ-ის ექსპლუატაციის პერიოდში):

ა) აღრიცხული პირველადი ინფორმაცია სტ-ის გაუმართაობებზე;

ბ) ავიასაწარმოს მიერ საიმედობის გაანალიზების მასალები;

გ) ავიასაწარმოს შიდა საბუთები, სტ-ის საიმედობის უზრუნველყოფის საკითხებზე;

დ) სტ-ის დაყვანითი სამუშაოებისა და შემოწმების ბიულეტენები, სარეკლემაციო სამუშაოს მასალები;

ე) სხვადასხვა ორგანიზაციიდან სტ-ის საიმედობაზე არსებული დირექტიული მასალები და მიმოწერა;

ვ) სხვა ორგანიზაციებიდან მიღებული ოფიციალური ინფორმაცია საიმედობაზე.

მუხლი 57. საავიაციო ტექნიკის დაყვანითი სამუშაოები

1. სტ-ის დაყვანითი სამუშაოები ტარდება მისი მოდერნიზაციისა და კონსტრუქციული – საწარმო ნაკლოვანებების აღმოსაფხვრელად. ეს სამუშაოები სრულდება შემუშავებლის

და/ან დამამზადებლის მიერ მიღებული და სააგენტოს მიერ ამოქმედებული სერვისული ბიულეტენების (შემდგომში – ბიულეტენი) მიხედვით.

2. რემონტზე მყოფ სტ-ზე უნდა შესრულდეს ყველა დაყვანითი სამუშაო ბიულეტენების მიხედვით, თუ ამ უკანასკნელით მისი შესრულების დასახელებული ვადა სტ-ის რემონტიდან გამოსვლამდე იწურება.

3. ბიულეტენით გათვალისწინებული სამუშაოებისათვის საჭირო მასალების მიმწოდებელი განისაზღვრება ამ ბიულეტენით, ავიასაწარმო უზრუნველყოფს მის მიღებას და სამუშაოს შესრულების ორგანიზებას.

4. დაყვანით სამუშაოს ატარებენ ბიულეტენით მითითებული ორგანიზაციის სპეციალისტები. სამუშაოს შესრულების ადგილიც (საწარმოო ბაზა) ბიულეტენით არის მითითებული.

5. დაყვანითი სამუშაოს შემსრულებელ სპეციალისტებს უნდა ჰქონდეთ შესაბამისი მომზადება და დაშვება.

6. დაყვანითი სამუშაოს შემსრულებელი ორგანიზაცია პასუხისმგებელია სამუშაოს დროულობაზე, მის სისრულეზე, ხარისხზე და სამუშაოების ზედამხედველობაზე.

7. დაყვანითი სამუშაოების დაწყებამდე უნდა შესრულდეს:

ა) შემსრულებლის მიერ ბიულეტენის (მითითების) შინაარსის, მისი შესრულების ტექნოლოგიის შესწავლა, აუცილებელი პრაქტიკული ჩვევების ათვისება;

ბ) აუცილებელი ქონების, ხელსაწყო-იარაღის, სამარჯვის, სმს-ის და საკონტროლო-საზომი საშუალებების მომარაგება;

გ) სამუშაოს შესრულების მზადყოფნის შემოწმება.

8. სხვა ავიასაწარმოს სპეციალისტების მიერ შესრულებულ დაყვანითი სამუშაოების მიღებას ახორციელებენ ავიასაწარმოს წარმომადგენლები. ამ წარმომადგენლებს ადგენს ავიასაწარმო.

9. შესრულებულ დაყვანით სამუშაოზე მონაცემები იწერება სტ-ის ფორმულარში ან პასპორტში (ეტიკეტზე), რომელსაც ხელს აწერს სამუშაოს შემსრულებელი ხელმძღვანელი და სამუშაოს მიმღები ავიასაწარმოს წარმომადგენელი.

თავი XVII

ავიასაინჟინრო სამსახურის საქმიანობის დაგეგმვა

მუხლი 58. ზოგადი საკითხები

1. ასს-ის საქმიანობის დაგეგმვა (მათ შორის, საფინანსო-ეკონომიკური, შრომის დაცვის, შრომის ნორმების, ანალიზის და ანგარიშების) ავიასაწარმოს, მოვალეობის ძირითადი შემადგენელი ნაწილია, რომელიც წარიმართება საქართველოს მოქმედ კანონმდებლობის და ავიასაწარმოს საქმიანობის შესაბამისად.

მუხლი 59. საწარმოო დაგეგმვა

1. სხ-ების გამოყენების საწარმოო დაგეგმვა (ფრენა, ტმ და სხვ.) არის ავიასაწარმოს საქმიანობის დაგეგმვის ნაწილი და ეკისრება სპეციალიზებულ ქვედანაყოფს (საწარმოო-სადისპეტჩერო განყოფილებას ან მის ანალოგს).

2. საწარმოო დაგეგმვის ძირითადი შემადგენლებია:

ა) სხ-ების გამოყენების, ტმ-ის, რემონტის და სხვა მდგომარეობის პერსპექტიული და ოპერატიული გეგმების შემუშავება და რეგულირება;

ბ) სხ-ების ტმ-ის საწარმოო პროგრამების გაანგარიშება შემადგენლობის, ტმ-ის ფორმების, რაოდენობის და ჩატარების ვადების მიხედვით;

გ) ასს-ის საწარმოო ქვედანაყოფებისათვის დავალებების ჩამოყალიბება, მისი შესრულების კოორდინირება და ზედამხედველობა;

დ) საწარმოო დავალებების შესრულების აღრიცხვა, ასს-ს საქმიანობაზე ოპერატიული ცნობებისა და პერიოდული ანგარიშების მომზადება;

ე) საავიაციო ტექნიკის მდგომარეობისა და მოძრაობის აღრიცხვა.

3. სხ-ების გამოყენებას გეგმავენ შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) საჭაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისა და საავიაციო სამუშაოების უზრუნველყოფა;

ბ) გამართული სხ-ების მარაგის შექმნა;

გ) სხ-ების რემონტზე და დაყვანით სამუშაოებზე დგომის უზრუნველყოფა.

3. პერსპექტიული დაგეგმვა შეიცავს სხ-ების გამოყენების წლიური და კვარტალური გეგმების შემუშავებას, რემონტზე და დაყვანით სამუშაოებზე მათი დგომის გრაფიკის გათვალისწინებით. დაგეგმვის ამოსავალი მონაცემებია: მოძრაობის (რეისებისა და საავიაციო სამუშაოების) გეგმები, სხ-ების ნაფრენი, პლანერის, ძრავებისა და მაკომპლექტებელი ნაკეთობების რესურსის მონაცემები, სტ-ის რემონტზე და დაყვანით სამუშაოებზე დგომის ვადები, ასს-ს ქვედანაყოფების საწარმოო სიმძლავრეები და მუშაოების რეჟიმი. შემუშავებული გეგმის საფუძველზე განსაზღვრავენ ავიასაწარმოს მოთხოვნილებას სტ-ის ნაკეთობებზე, სათადარიგო ნაწილებზე, სახარჯ მასალებსა და სმს-ზე.

4. ოპერატიული დაგეგმვისას შეიმუშავებენ ასს-ის სხ-ების გამოყენების ორკვირიან (კვირიან) გეგმას. ოპერატიული გეგმა არის ასს-ს ქვედანაყოფების საწარმოო დავალების შედგენის საფუძველი. სხ-ების ფრენების სადღეღამისო გეგმის ცვლილება უნდა შეთანხმდეს ასს-სთან ავიასაწარმოს მიერ დადგენილი წესით.

მუხლი 60. წარმოების მართვა

1. ტმ-ისას წარმოებას მართავენ ასს-ის ქვედანაყოფის ხელმძღვანელები და თანამდებობის პირები, საკუთარი უფლებამოსილების ფარგლებში.

2. წარმოების მართვის მთავარი ამოცანებია:

ა) საწარმოო დავალებების დროული, სრული და ზუსტი შესრულება;

ბ) საწარმოო პროცესების რიტმულობის უზრუნველყოფა;

გ) სხ-ებისა და საწარმოო სიმძლავრეების სათანადოდ გამოყენება;

დ) შრომის მაღალი მწარმოებლობა;

ე) შრომის, საწარმოო და ტექნოლოგიური დისციპლინის დაცვა;

ვ) რესურსების ეკონომიკური ხარჯვა.

3. ტმ-ის წარმოების მართვისას უზრუნველყოფილ უნდა იქნეს:

ა) ქვედანაყოფებისა და შემსრულებლებისათვის საწარმოო დავალების დროული მიცემა;

ბ) სამუშაო ადგილზე აუცილებელი სატაბელო საშუალებების, მატერიალურ-ტექნიკური ქონებისა და საექსპლუატაციო საბუთების ქონა;

გ) ქვედანაყოფებისა და ავიასაწარმოს სამსახურების ზუსტი ურთიერთქმედება;

დ) საწარმოო პროცესის მეთვალყურეობა, მისი შეთანხმებული მუშაობის უზრუნველყოფა და დაზუსტება;

ე) შესრულებული სამუშაოების შედეგიანობისა და ხარისხის მოთხოვნა.

4. სხ-ების მოძრაობასა და მდგომარეობაზე მეთვალყურეობენ სადისპეტჩერო გრაფიკის მეშვეობით. სატრანზიტო სხ-ების მდგომარეობა აღინუსხება სადისპეტჩერო ჟურნალით.

5. სხვადასხვა დონის ხელმძღვანელების, დისპეტჩერების, შემსრულებლების მიერ სამართი და სასამსახურო ინფორმაციის, კავშირებისა და მითითებების გადაცემისა და აღრიცხვის წესებს, ნორმებსა და პროცედურებს ადგენს ავიასაწარმო, მისი საქმიანობის პირობებისა და თავისებურებების გათვალისწინებით.

6. სასურველია სისტემატურად ტარდებოდეს ტექნიკური განხილვები (თათბირები). მას უნდა ატარებდნენ სხვადასხვა დონის ხელმძღვანელები, ტმ-ის უშუალო ხელმძღვანელების ჩათვლით (სიხშირეს ადგენს ავიასაწარმო).

7. განხილვაზე (თათბირზე) საჭიროა:

ა) ანალიზებენ ქვედანაყოფებისა და შემსრულებლების მუშაობას კონკრეტულ პერიოდში, სტ-ის მტყუნებისა და გაუმართაობების, საავიაციო შემთხვევების, ინციდენტებისა და მათი წინაპირობის, ტექნიკური მიზეზით გაფრენის შეფერხების მიზეზებს, აძლევენ ნაკლოვანებების თავიდან აცილების რეკომენდაციებს;

ბ) განაზოგადებენ ქვედანაყოფებისა და ცალკეული სპეციალისტების მუშაობის დადებით გამოცდილებას (სამუშაოს მაღალი ხარისხი, სამუშაო დროისა და მატერიალური რესურსების სათანადოდ გამოყენება), ანალიზებენ სამუშაოების ორგანიზების ნაკლოვანებებს და მისი თავიდან აცილების ღონისძიებებს;

გ) განიხილავენ შრომის, საწარმოო და ტექნოლოგიური დისციპლინის, უსაფრთხოების ტექნიკის წესებისა და შრომის დაცვის დარღვევის ფაქტებს, მათ მიზეზებსა და გამოსწორების გზებს; შეისწავლიან სახელმძღვანელო საბუთებს, აცნობენ ტექნიკურ და სასამსახურო ინფორმაციას;

დ) ადგენენ მომავლის გეგმებს, დავალებას აძლევენ ქვედანაყოფებისა და შემსრულებლებს, ატარებენ ინსტრუქტაჟს.

მუხლი 61. საწარმოო საქმიანობის ხარისხის და ეფექტურობის მართვა

1. საწარმოო საქმიანობის ხარისხის და ეფექტურობის მართვის მიზანია საწარმოში შეიქმნას პირობები, რომლებითაც უზრუნველყოფილი იქნება:

ა) ტმ-ის სამუშაოების შესრულების სათანადო ხარისხი და მისი კონტროლის ხარისხის გაუმჯობესება;

ბ) შრომის და გარემოს დაცვის სათანადო პირობები;

გ) შესრულებული სამუშაოების სათანადო ანაზღაურება;

დ) საწარმოში შრომისა და ტექნოლოგიური დისციპლინების დაცვაზე პასუხისმგებლობის განაწილება;

ე) თანამდებობრივი პასუხისმგებლობის განაწილება;

ვ) სპეციალისტების კვალიფიკაციის ამაღლება.

თავი XVIII

საავიაციო ტექნიკის ათვისება და გამოცდები

მუხლი 62. საავიაციო ტექნიკის ათვისების სამუშაოების მომზადება და ჩატარება

1. ავიასაწარმოში სტ-ის ათვისების სამუშაო ტარდება:

ა) ახალი ტიპის სხ-ის (ათვისებული სტ-ის მოდიფიკაციის ჩათვლით);

ბ) სტ-ის მდგომარეობაზე სამეთვალყურეო სპეციალური აღჭურვილობის საშუალებების მიღებისას.

2. ახალი სტ-ის ასათვისებლად მომზადებისას, ავიასაწარმო შეიმუშავებს და ამტკიცებს ღონისძიებების ერთიან გეგმას, რითაც განისაზღვრება:

ა) სპეციალისტების გადამზადება (გადასწავლება);

ბ) ავიასაწარმოს აუცილებელი სტრუქტურული ცვლილებები;

გ) საწარმოო ბაზის (შენობები, ნაგებობები, ტექნოლოგიური აღჭურვილობა) მომზადება;

დ) ახალი სტ-ის გამოყენების მატერიალურ-ტექნიკური უზრუნველყოფის თავისებურებების დაზუსტება, ახალი ტექნიკური საშუალებების, მასალების, სათადარიგო ნაწილებისა და საბუთების მოთხოვნილების საკითხების პრაქტიკული გადაწყვეტა; ავიასაწარმოს საქმიანობის თავისებურებების (ბაზირება, ტექნიკური აღჭურვა, კლიმატური პირობები) გამოვლენა და მომზადების გეგმით გათვალისწინება;

ე) ამ პუნქტის ა), ბ), გ) და დ) ქვეპუნქტების შემსრულებლების პასუხისმგებლობები და შესრულების ვადები.

3. ახალი ტიპის სტ-ს ათვისებისას, გამოიყენება იმ ორგანიზაციების გამოცდილება, რომლებმაც უკვე აითვისეს ეს ტიპი.

4. სტ-ის ახალი ტიპის ათვისების სამუშაოები დამთავრებულად ითვლება, როცა შესრულებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნები, სააგენტოს მიერ ჩატარებულია ფრენების უზრუნველყოფი ყველა სამსახურის კომპლექსური შემოწმება (გამოვლენილი ნაკლოვანებები აღმოფხვრილია), უზრუნველყოფილია სამსახურების ისეთი მომზადებული სპეციალისტებით დაკომპლექტება, რომლებიც დაშვებულნი არიან ახალ ტექნიკაზე სამუშაოდ.

მუხლი 63. საექსპლუატაციო გამოცდები

1. სტ-ის საექსპლუატაციო გამოცდებს ატარებენ ავიასაწარმოები და სამეცნიერო-კვლევითი ორგანიზაციები, მათ მიერ შემუშავებული და სააგენტოს დამტკიცებული პროგრამის მიხედვით; გამოცდებში მონაწილეობენ საცდელ-საკონსტრუქტორო ბიუროები, მწარმოებელი ქარხნები და ავიასაწარმოები, სათანადოდ დანიშნული საგამოცდო კომისიის ხელმძღვანელობით.

2. სხ-ის საექსპლუატაციო გამოცდის დროს მგზავრების გადაყვანა აკრძალულია.

3. საექსპლუატაციო გამოცდებისას, საკვლევი ფრენებისას და საზედამხედველო ექსპლუატაციის დროს სხ-ის მომსახურება სრულდება გამოცდების პროგრამით გათვალისწინებული მრ-ისა (პროგრამის) და მისი ცვლილებების შესაბამისად.

4. საექსპლუატაციო გამოცდების მიზანია:

ა) სტ-ის საიმედობის ფაქტობრივი მდგომარეობის (გამართულობის დინამიკა, საიმედობის განზოგადებული მაჩვენებლები) დადგენა;

ბ) საექსპლუატაციო საბუთების ვარგისობისა და საკმარისობის შეფასება და დადგენა;

გ) სხ-ის სისტემების საექსპლუატაციო ტექნოლოგიურობისა და საფრენად ვარგისობის შეფასება;

დ) ექსპლუატაციისათვის სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისას თავისებურებების გამოვლენა;

ე) ტმ-ის სამუშაოების მოგვარების რაციონალური ფორმისა და შემსრულებლების სპეციალიზაციის დადგენა;

ვ) ტმ-ის სამუშაოების შრომითი და სხვა რესურსებით უზრუნველყოფის საჭიროების განსაზღვრა;

ზ) ახალი, აგრეთვე, ადრე გამოყენებული სმს-ის, სტ-ის მდგომარეობაზე სამეთვალყურეო საშუალებების, ხელსაწყო-იარაღის, სათადარიგო ნაწილების ვარგისობის, ეფექტიანობისა და საკმარისობის, ასევე სახმელეთო ნაგებობების გამოყენების ახალი თავისებურებების და ა.შ. დადგენა.

5. ავიასაწარმოები, რომელთა ბაზაზეც ტარდება სტ-ის საექსპლუატაციო გამოცდები, შესაბამისად უზრუნველყოფენ:

ა) გამოცდებში მონაწილეობის საკუთარი გეგმის შემუშავებას, გამოცდების პროგრამის შესაბამისად;

ბ) ტექნიკური სპეციალისტებისა და საფრენოსნო შემადგენლობის გამოსაცდელ სტ-ზე წინასწარ გადამზადებას;

გ) გამოცდების ჩასატარებლად საჭირო აღჭურვილობისა და ტექნიკური ქონების შეძენას;

დ) გამოცდების პროგრამის დროულ შესრულებას.

6. გამოცდების მონაწილეები ასრულებენ პროგრამითა და მეთოდური მითითებებით გათვალისწინებულ ყველა სამუშაოს და აწარმოებენ შესაბამის საბუთებს.

7. საექსპლუატაციო გამოცდების შედეგების მიხედვით საგამოცდო კომისია ადგენს აქტს, სადაც მიუთითებს საექსპლუატაციოდ გამოცდების დასრულებაზე ან დამატებითი გამოცდების საჭიროებაზე; აყალიბებს აუცილებელი დაყვანითი სამუშაოების და რეკომენდაციების, სმს-ის, ხელსაწყო იარაღების და სტ-ს მდგომარეობაზე მეთვალყურეობის საშუალებების ჩამონათვალს, იძლევა დასკვნას ამ სტ-ის გამოყენების შესაძლებლობაზე. კომისიის აქტში უნდა იყოს საექსპლუატაციო გამოცდების დასრულების ან დამატებითი გამოცდების საჭიროების დასკვნა.

8. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია დაიშვება მხოლოდ მისი საფრენად ვარგისობის ნორმებთან მისი შესაბამისობის დადგენის შემდეგ.

9. ახალი სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისათვის გათვალისწინებული სტაციონარული ტექნოლოგიური აღჭურვილობა, განსაკუთრებული მოხმარების სმს, სტ-ის

მდგომარეობაზე მეთვალყურეობის და სხვა ტექნიკური საშუალებები, რომლებიც მოწოდებულია გამოცდების დასრულების შემდეგ, ავიასაწარმოში მათი რეგულარული გამოყენების დაწყებამდე, გადის საექსპლუატაციო გამოცდებს. ეს გამოცდები ტარდება ექსპლუატანტის მიერ სააგენტოს მიერ დამტკიცებული პროგრამის მიხედვით.

თავი XIX

საავიაციო ტექნიკური პერსონალი

მუხლი 64. ძირითადი დებულებები

1. ავიასაწარმო ნიშნავს პირს ან პირთა ჯგუფს, რომელთა ვალდებულებაა ამ ავიასაწარმოს ფუნქციონირების შესაბამისობის უზრუნველყოფა ამ წესების მოთხოვნებთან.
2. ავიასაწარმო თავისი ფუნქციების შესასრულებლად ქირაობს საჭირო პერსონალს, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს სა-ში მოქმედ ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების მოთხოვნებს.
3. ავიასაწარმო იღებს ყველა ზომას, რათა სტ-ის ტექნიკური მომსახურების პერსონალი იყოს სათანადოდ მომზადებული და კომპეტენტური, უზრუნველყოფილი ყველა აუცილებელი პირობებით და საშუალებებით მათზე დაკისრებული ფუნქციების შესასრულებლად.

მუხლი 65. ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მომზადება

1. ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის პირველადი პროფესიული მომზადება ტარდება საგანმანათლებლო დაწესებულებაში.
2. საფრენოსნო და ტექნიკური პერსონალის საავიაციო-ტექნიკური მომზადება (გადამზადება) ტარდება სათანადოდ სერტიფიცირებულ სასწავლებლებში და/ან ავიასაწარმოს სასწავლო ბაზაზე. ამ მომზადებისადმი წაყენებული მოთხოვნები, სასწავლო პროგრამების დამტკიცება, დგინდება სააგენტოს ნორმატიული საბუთებით.
3. ტექნიკური მომსახურების პერსონალის მომზადება უნდა მოიცავდეს:
 - ა) მიმდინარე მომზადებას;
 - ბ) სეზონურ პირობებში სტ-ის საექსპლუატაციოდ მომზადებას;
 - გ) დამოუკიდებელ მომზადებას;
 - დ) მიზნობრივ კურსებს (სტ-ის, ცალკეული სისტემებისა და აღჭურვილობის სახეობების, საექსპლუატაციო საბუთების კონკრეტული განყოფილებების შესწავლა, ოსტატობის ამაღლება და ა.შ.);
 - ე) სტაჟირებას (სტ-ზე მუშაობის პრაქტიკული ჩვევებისა და ტექნოლოგიური ხერხების ათვისებას).
4. ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტების მიმდინარე ტექნიკურ მომზადებას განეკუთვნება:
 - ა) ასს-ის მუშაობისა და სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის მომაწესრიგებელი საბუთების შესწავლა;
 - ბ) სტ-ის საიმედობის ინფორმაციის, მტყუნებისა და გაუმართაობების გამოვლენის, აღმოფხვრისა და თავიდან აცილების ხერხების შესწავლა;

გ) სტ-ის აგებულების ცვლილებების, დაყვანითი სამუშაოების ბიულეტენების შესწავლა;

დ) სტ-ის იმ სისტემებისა და ნაკეთობების აგებულებისა და საექსპლუატაციო საბუთების ხელმეორედ შესწავლა, რომელთა ექსპლუატაცია გაძლიერებულ ყურადღებას (სხვადასხვა მიზეზებით) მოითხოვს;

ე) სამუშაოს ახალი სახეობების მიმართ ჩვევების გამომუშავება.

5. სტ-ის სეზონურ პირობებში (გაზაფხულ-ზაფხულისა და შემოდგომა-ზამთრის პერიოდში) საექსპლუატაციოდ ტექნიკური შემადგენლობის სპეციალისტის მომზადება ხორციელდება ავიასაწარმოს პროგრამების მიხედვით. სეზონური მომზადების პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) დამდეგი სეზონის პირობებში, სტ-ისა და სმს-ის მომზადებისა და ტექნიკური ექსპლუატაციის მომწესრიგებელი საბუთების შესწავლას;

ბ) გასულ მსგავს სეზონზე სხ-ის შესაბამისი ტიპის ექსპლუატაციის გამოცდილების შესწავლას;

გ) შრომის დაცვისა და სახანძრო უსაფრთხოების წესების ხელმეორედ შესწავლას, დამდეგი სეზონის თავისებურებების გათვალისწინებით;

დ) დამდეგი სეზონის პირობებში სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციის თავისებურებებზე მუშაობის გამოცდილების გაზიარება და ტექნიკური პერსონალის ცოდნის შემოწმება, ტარდება დასკვნით მეცადინეობაზე (კონფერენცია, სემინარი და სხვ.) რის შემდეგაც ფორმდება შესაბამისი საბუთები (ჩათვლის უწყისი, ჟურნალი, ოქმი და ა.შ.).

6. ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტების მიმდინარე და სეზონური მომზადებისას სარგებლობენ საწარმოს მიერ დამტკიცებული და სააგენტოსთან შეთანხმებული პროგრამებით. ამ სახეობების მომზადების ჩატარების წესს (გეგმები, მეცადინეობის ფორმა, განრიგი და ა.შ.) ადგენს ავიასაწარმო სააგენტოს რეკომენდაციების საფუძველზე.

7. სპეციალისტების დამოუკიდებელი ტექნიკური მომზადება ტარდება ცალკეული თემების ან საგნების მიხედვით, მათი ხელმძღვანელების მიერ მოცემული პირადი დავალებების შესაბამისად.

8. ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის სტაჟირება ხორციელდება თეორიული სწავლების დამთავრების შემდეგ, რაც დადასტურებული უნდა იქნეს შესაბამისი საბუთ(ებ)ით. სტაჟირება უნდა ჩატარდეს იმ ავიასაწარმოს ბაზაზე, სადაც არის შესაბამისი საავიაციო ტექნიკა და მისი ექსპლუატაციის გამოცდილება.

XX

ორგანიზაციულ-განკარგულებითი საბუთები

მუხლი 66. ზოგადი დებულებები

1. ამ წესით ასს-ის ორგანიზაციულ-განკარგულებითი საბუთები (შემდგომში – ოგს) მოიცავს შემდეგი სახის საბუთებს:

ა) ორგანიზაციულს (წესდება, დებულება, წესები, ინსტრუქციები, სახელმძღვანელო და ა. შ.);

ბ) განკარგულებითს (ბრძანება, მითითება, დადგენილება, გადაწყვეტილება და ა.შ.);

გ) საცნობარო-საინფორმაციო (ოქმი, აქტი, სამუშაო გეგმა, მოხსენება, სამსახურებრივი წერილი, ანგარიშგება, ცნობა – მიმოხილვა, ხელშეკრულება და სხვა).

2. ოგს-ის ერთობლიობას, რომელიც ადგენს სტ-ის ექსპლუატაციისა და ტმ-ის საორგანიზაციო, ნორმატიულ, ტექნიკურ და სხვა წესებს, ეწოდება საექსპლუატაციო საბუთები. საექსპლუატაციო საბუთები თავის მხრივ იყოფა:

- ა) საერთო (სტ-ის ყველა ტიპისათვის);
- ბ) ტიპობრივ (სტ-ის კონკრეტული ტიპისათვის);
- გ) დანომრილ (სტ-ის კონკრეტული ცალისათვის);
- დ) საწამო-ტექნიკურ საბუთებად.

3. საექსპლუატაციო საბუთების საკონტროლო და სამუშაო ცალების შენახვის, გაცემის, გამოყენების ცვლილებების შეტანის წესს, აგრეთვე ამ საბუთების მდგომარეობაზე თანამდებობის პირების უფლებამოსილებას ადგენს ავიასაწარმო.

4. საექსპლუატაციო საბუთების ეტალონური ეგზემპლარების შენახვა და წარმოება უნდა შეესაბამებოდეს ამ ეგზემპლარების შემმუშავებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნებს.

მუხლი 67. საერთო საექსპლუატაციო საბუთები

სტ-ის საერთო საექსპლუატაციო საბუთებს განეკუთვნება ამ სტ-ის ექსპლუატაციის უზრუნველმყოფი საქართველოს ნორმატიული აქტები, მათ საფუძველზე და შესასრულებლად ავიასაწარმოს მიერ გამოცემული, აგრეთვე, დამამზადებლის/შემმუშავებლის მიერ ამ სტ-ის ექსპლუატაციის უზრუნველმყოფი საბუთები.

მუხლი 68. ტიპობრივი საექსპლუატაციო საბუთები

1. სტ-ის ტიპობრივ საექსპლუატაციო საბუთებში შედის სტ-ის კონკრეტული ტიპების ექსპლუატაციისა და ტმ-ის უზრუნველყოფის მარეგლამენტირებელი საბუთები. ამ საბუთების ძირითად სახეობებს განეკუთვნება:

ა) საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (საბუთზე პასუხისმგებელი სტ-ის ექსპლუატანტი და შემმუშავებელი);

ბ) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთმოქმედებისა და სამუშაო ტექნოლოგიის ინსტრუქცია (პასუხისმგებელი სტ-ის ექსპლუატანტი და შემმუშავებელი);

გ) თვითმფრინავის (შვეულმფრენის), ძრავას, მაკომპლექტებელი ნაკეთობის ტექნიკური ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოები (ინსტრუქციები) (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი);

დ) მუხლი 69-ში მოცემული ტექნიკური მომსახურების რეგლამენტი (ტექნიკური მომსახურების პროგრამა) (პასუხისმგებელი სტ-ის ექსპლუატანტი და შემმუშავებელი).

ე) სტ-ზე სამუშაოების შესრულების ტექნოლოგიური მითითებები (პასუხისმგებელი სტ-ის ექსპლუატანტი და შემმუშავებელი);

ვ) დატვირთვისა და გაწონასწორების სახელმძღვანელო (პასუხისმგებელი სტ-ის დამკვეთი და შემმუშავებელი);

ზ) სტ-ის რემონტის სახელმძღვანელო (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი);

თ) სააგენტოსა და ავიასაწარმოს საბუთები, სტ-ის კონკრეტული ტიპის ტე-ს მოგვარებისა და უზრუნველყოფის საკითხებზე (პასუხისმგებელი ავიასაწარმო);

ი) სერვისული ბიულეტენი (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი);

კ) ელექტროსქემების, ძირითადი შეუღლებებისა და სარემონტო დაშვებების ალბომები (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი).

ლ) ნაკეთობის ნაწილებისა და მასალების ხარჯვის საექსპლუატაციო უწყისი (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი);

მ) სათადარიგო ნაწილების, ხელსაწყო-იარაღისა და სამარჯვის საექსპლუატაციო უწყისები (პასუხისმგებელი სტ-ის დამამზადებელი);

2. ავიასაწარმო აწარმოებს ტმ-ის რეგლამენტების (პროგრამების), ტექნოლოგიური მითითებების (სხ-ის, ძრავების, ნაკეთობების ტექნიკური ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოები), საოპერაციო და ეტაპობრივი უწყისების საკონტროლო და სამუშაო ეგზემპლარებს. საკონტროლო და სამუშაო ეგზემპლარებში ცვლილებები უნდა განხორციელდეს დაუყოვნებლივ – მისი მიღებისთანავე, რათა, ცვლილების ამოქმედების თარიღისათვის, უზრუნველყოფილ იქნეს პირადი შემადგენლობის მიერ მისი გაცნობა და შესწავლა.

მუხლი 69. ტექნიკური მომსახურების პროგრამა

1. ყოველი სხ ტექნიკური მომსახურება უნდა განხორციელდეს სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით.

2. სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამას და მის ნებისმიერ შემდგომ შესწორებას/ცვლილებას ამტკიცებს სააგენტო, ან იმ შემთხვევაში, თუ სხ დარეგისტრირებულია სხვა სახელმწიფოში სხ რეგისტრაციის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლება.

3. სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა შესაბამისობაში უნდა იყოს:

ა) სააგენტოს მიერ გაცემულ ინსტრუქციებთან;

ბ) ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების ინსტრუქციებთან, რომლებიც გაცემულია სხ ტიპის სერტიფიკატის, შეზღუდული მოქმედების ტიპის სერტიფიკატის, დამატებითი ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის მიერ. ეს ინსტრუქციები შეიძლება იყოს, მაგრამ არ შემოიფარგლება, ტექნიკური მომსახურების განხილვის ჯგუფის (MRB) ანგარიში, ტექნიკური მომსახურების დაგეგმვის მონაცემები (MPD), შესაბამისი ნაწილი სხ ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოსი (AMM) ან სხვა ნებისმიერი მონაცემები რომელიც შეიცავს ინფორმაციას ტექნიკური მომსახურების დაგეგმარების შესახებ.

4. სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა უნდა შეიცავდეს დეტალურ ინფორმაციას ყველა შესასრულებელი ტექნიკური მომსახურების შესახებ, მათ შორის ტექნიკური მომსახურების ჩატარების სიხშირეს და ასევე იმ სამუშაოების ნუსხას რომელიც დაკავშირებულია სხ ტიპთან და მის ექსპლუატაციასთან. სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა მინიმუმ უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოებს და მათი შესრულების ინტერვალებს, სხ სავარაუდო გამოყენებისა და მისი საექსპლუატაციო გარემოს გათვალისწინებით. ძირითადი

მოთხოვნები ტექნიკური მომსახურების პროგრამისათვის მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება:

ა.ა) შემოწმება;

ა.ბ) დაგეგმილი ტექნომსახურება;

ა.გ) კაპიტალური და მიმდინარე რემონტი;

ა.დ) სხ სტრუქტურის შემოწმება; და

ა.ე) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები და ინტერვალები, რომლებიც განსაზღვრულია როგორც სავალდებულო სხ ტიპის სერტიფიცირებისას.

ბ) საჭიროების შემთხვევაში, სხ სტრუქტურული მთლიანობის შენარჩუნების პროგრამას, რომელიც სულ ცოტა მოიცავს;

ბ.ა) დამატებით შემოწმებებს;

ბ.ბ) კოროზიის თავიდან აცილებას და კონტროლს;

ბ.გ) სხ სტრუქტურულ მოდიფიკაციებს და მასთან დაკავშირებულ შემოწმებებს;

ბ.დ) რემონტის შეფასების მეთოდოლოგიას; და

ბ.ე) დადლილობით/ცვეთით გამოწვეული დაზიანების განხილვა.

გ) ტექნიკური მომსახურების იმ სამუშაოების ცვლილების პროცედურას რომლებიც არ არის განხილული როგორც სავალდებულო ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ.

დ) საჭიროების შემთხვევაში, საიმედოობის პროგრამას.

5. საიმედოობის პროგრამა უნდა შემუშავდეს შემდეგ შემთხვევებში:

ა) თუ სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა ეფუძნება ტექნომსახურების მმართველი ჯგუფის (MSG-3) ლოგიკას; ან

ბ) თუ სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა მოიცავს კომპონენტებს მათი მდგომარეობის მონიტორინგით; ან

გ) თუ სხ ტექნიკური მომსახურების პროგრამა არ მოიცავს კაპიტალური რემონტის პერიოდს ყველა მნიშვნელოვანი სისტემის კომპონენტებისათვის; ან

დ) როდესაც ეს განსაზღვრულია სხ მწარმოებლის ტექნიკური მომსახურების განხილვის ჯგუფის (MRB) ან ტექნიკური მომსახურების დაგეგმვის მონაცემების (MPD) მიხედვით.

შენიშვნა: „მნიშვნელოვანი სისტემა“ იგულისხმება სხ ისეთი სისტემა, რომლის მტყუნება შეუქმნის საფრთხეს ფრენის უსაფრთხოებას.

6. საიმედოობის პროგრამის დანიშნულება არის უზრუნველყოს, რომ სხ ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები არის ეფექტური და მათი შესრულების პერიოდი არის ადექვატური. საიმედოობის პროგრამამ შეიძლება გამოიწვიოს ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების შემცირება ან დამატება, აგრეთვე სამუშაოების შესრულების ინტერვალის ოპტიმიზაცია. ამ მიმართებით საიმედოობის პროგრამა უზრუნველყოფს ტექნიკური მომსახურების პროგრამის ეფექტურობის მონიტორინგს.

7. სხ ტექნომსახურების პროგრამა საჭიროებისამებრ უნდა გადიოდეს პერიოდულ შემოწმებას და განიცდიდეს შესაბამის ცვლილებებს. მოცემული შემოწმებები უნდა უზრუნველყოფდნენ პროგრამის ძალაში ყოფნას ექსლუატაციის გამოცდილების, სააგენტოს და სხვა საავიაციო ხელისუფლების ინსტრუქციების თვალსაზრისით და ამავე დროს უნდა ითვალისწინებდნენ ტიპის სერტიფიკატის, შეზღუდული მოქმედების ტიპის

სერტიფიკატის, ან დამატებითი ტიპის სერტიფიკატის მფლობელების მიერ შემოთავაზებულ ახალ და/ან შეცვლილ ტექნოლოგიების პირობებს.

8. შესაძლებელია ტექნიკური მომსახურების პროგრამით გათვალისწინებული სამუშაოების ინტერვალის ერთჯერადი გაზრდა (შემდგომ - ნებადართული ცვლილება), რომელიც უნდა იყოს დამტკიცებული სააგენტოს ან ექსპლუატანტის მიერ იმ პროცედურის შესაბამისად, რომელიც შეთანხმებული იქნება სააგენტოსთან. ეს შესაძლებელია შეეხოს ტექნიკური მომსახურების შემდეგ სიხშირეებს (შესაძლებელია ეს იყოს ინდივიდუალური ან ჯგუფური სამუშაოები):

- ა) ნაფრენ საათს;
- ბ) ნაფრენ ციკლს;
- გ) კალენდარულ დროს;
- დ) ან ზემოთ მოცემულ ნებისმიერ კომბინაციას.

9. ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ნებადართული ცვლილება სააგენტოს დამტკიცების გარეშე არ ვრცელდება:

- ა) ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის კომპონენტებზე;
- ბ) ფრენის ვარგისობის დირექტივებზე;
- გ) იმ ტექნიკური მომსახურების სამუშაოებზე, რომლებიც კლასიფიცირებულია, როგორც სავალდებულო ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის ან სააგენტოს მიერ.

10. ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ნებადართული ცვლილების თანხმობა გაიცემა სააგენტოს მიერ იმ კონკრეტულ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატანტს არა აქვს შესაძლებლობა, შეასრულოს შესაბამისი ტექნიკური მომსახურება დადგენილი ინტერვალის ფარგლებში და ეს ცვლილება ვრცელდება მხოლოდ ერთ შესაბამის საჰაერო ხომალდზე.

შენიშვნა: კონკრეტული შემთხვევა შეიძლება იყოს გაუთვალისწინებელი დატვირთვა ტექნიკური მომსახურების საწარმოების.

11. ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ნებადართული ცვლილება არ შეიძლება გაგებული იყოს, როგორც სხ ტექნიკური მომსახურების დაგეგმვის ინსტრუმენტი, არამედ როგორც განსაკუთრებული საშუალება, რომელიც საშუალებას მისცემს ექსპლუატანტს იფრინოს შეზღუდული პერიოდის განმავლობაში, სანამ შესაბამისი ტექნიკური მომსახურება განხორციელდება.

12. ტექნიკური მომსახურების დადგენილი ინტერვალის მაქსიმალური ცვლილებები მითითებულია ქვემოთ:

ა) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები კონტროლირებადი ნაფრენი საათით:

- ა.ა) 5000 ნაფრენი საათი ან ნაკლები – 10%;
- ა.ბ) 5000 ნაფრენ საათზე მეტი – 500 ნაფრენი საათი.

ბ) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები კონტროლირებადი კალენდარული დროით:

- ბ.ა) 1 წელი ან ნაკლები – 10% ან 1 თვე რომელიც არის უფრო ნაკლები;
- ბ.ბ) 1 წლიდან 3 წლამდე – 2 თვე;
- ბ.გ) 3 წელზე მეტი – 3 თვე.

გ) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები კონტროლირებადი დაფრენა/ციკლით:

გ.ა) 500 დაფრენა/ციკლი ან ნაკლები – 5% ან 25 დაფრენა/ციკლი რომელიც არის უფრო ნაკლები;

გ.ბ) 500 დაფრენა/ციკლიზე მეტი – 5% ან 250 დაფრენა/ციკლი რომელიც არის უფრო ნაკლები;

დ) ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები კონტროლირებადი ზემოთ მოყვანილი ერთზე მეტი შეზღუდვით:

იმ სამუშაოებისათვის, რომლებიც კონტროლდება ერთზე მეტი ლიმიტით (მაგალითად ნაფრენი საათი და კალენდარული დრო), უნდა იქნას გამოყენებული უფრო შეზღუდული ლიმიტი.

13. ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ნებადართულ ცვლილებას ითანხმებს სააგენტო, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სააგენტო თანახმაა გადასცეს ეს უფლება ექსპლუატანტს ამ მუხლის მე-16 პუნქტის შესაბამისად.

14. განაცხადი ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ნებადართული ცვლილებებზე სულ ცოტა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

- ა) სხ ტიპს და რეგისტრაციის ნომერს;
- ბ) ტექნიკური მომსახურების ინტერვალის ცვლილების მიზეზს და მის დასაბუთებას;
- გ) ტექნიკური მომსახურების დადგენილი ინტერვალის სავარაუდო ცვლილებას (საათი, დაფრენა/ციკლი, კალენდარული დრო და ა.შ.);
- დ) სხ ტექნიკური მომსახურების მიმდინარე სტატუსს;
- ე) სხ გადადებული დეფექტების სიას (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);
- ვ) სიას ტექნიკური მომსახურების იმ სამუშაოებისა (ინდივიდუალური ან ჯგუფური სამუშაოები) რომელსაც ეხება ეს ცვლილება;
- ზ) შესრულებულ საკომპენსაციო სამუშაოებს (დამატებითი ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები, რომლებიც საჭირო იქნება შესრულდეს სავარაუდო ცვლილების დამტკიცებამდე).

15. მიწოდებული განაცხადის და ინფორმაციის შესაბამისად სააგენტომ შეიძლება:

- ა) უარი თქვას ცვლილებაზე;
- ბ) დაამტკიცოს ცვლილება დამატებითი პირობებით ან მის გარეშე;
- გ) დაამტკიცოს ცვლილება მოთხოვნილზე დაბალი ლიმიტით.

შენიშვნა: სააგენტოს გადაწყვეტილებაზე შეიძლება იმოქმედოს ექსპლუატანტიდან ბოლო კალენდარულ წელს არსებულმა განაცხადების რაოდენობამ ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილებაზე.

16. სააგენტომ შეიძლება გასცეს დელეგირება ექსპლუატანტზე მოახდინოს გადაწყვეტილების მიღება ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილებაზე. ასეთ შემთხვევაში უნდა შესრულდეს შემდეგი:

ა) ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოში უნდა იყოს გაწერილი პროცედურა ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილების შესახებ, რომელიც შეთანხმებული იქნება სააგენტოსთან.

ბ) ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართული ცვლილების ექსპლუატანტზე დელეგირების შემთხვევაში, ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოში უნდა იყოს იდენტიფიცირებული უფლებამოსილი პირი (ხარისხის უზრუნველყოფის მენეჯერი), რომელიც გასცემს უფლებას ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილებაზე.

გ) ექსპლუატანტმა უნდა აცნობოს სააგენტოს ტექნიკური მომსახურების პერიოდის განხორციელებულ ცვლილებაზე 48 საათის განმავლობაში.

დ) სააგენტომ წელიწადში ერთხელ უნდა გადახედოს ექსპლუატანტის მიერ გაცემულ ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილებების რაოდენობას. თუ გამოჩნდება რომ ეს რაოდენობა არის მაღალი (ან მიიღო სისტემატიური ხასიათი), სააგენტოს აქვს უფლება შეუჩეროს ტექნიკური მომსახურების პერიოდის ნებადართულ ცვლილების დელეგირება ექსპლუატანტზე.

მუხლი 70. დანომრილი საბუთები

1. სხ-ის სახელმწიფო რეგისტრაციისა და საფრენად ვარგისობის გასაფორმებლად, სხ-ის (ძრავას, ნაკეთობის) ნამუშევარი საათებისა და ტექნიკური მდგომარეობის აღსარიცხავად, მისი მიღება-გადაცემის გასაფორმებლად გათვალისწინებული საბუთები განეკუთვნება დანომრილს. ეს საბუთები განკუთვნილია მხოლოდ სხ-ის (ძრავას, ნაკეთობის) კონკრეტული ეგზემპლარისათვის, რომელიც დამამზადებელ ქარხანაში რეგისტრირებულია გარკვეული (სერიული, საქარხნო და ა.შ.) ნომრით.

2. დანომრილ საბუთებს განეკუთვნება სააგენტოსა და დამამზადებლის/შემმუშავებლის მიერ გაცემული საბუთები, აგრეთვე სხ-ის სადაზღვევო მოწმობა (კასკო) და ავიასაწარმოს მიერ გაცემული ტექნიკური საბორტო და სანიტარიული ჟურნალები. ამ პუნქტით გათვალისწინებული ჟურნალები მთლიანად შევსების შემდეგ ინახება ერთი წლის განმავლობაში.

3. სააგენტოს მიერ გაცემულ საბუთებს განეკუთვნება:

ა) სხ-ის სახელმწიფო რეგისტრაციის მოწმობა;
ბ) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა/სერტიფიკატი, სააგენტოს მიერ გაცემული ან აღიარებული;

გ) რადიოსადგურის გამოყენების მოწმობა;

დ) სხ-ის ადგილმდებარეობაზე ხმაურის მოწმობა.

4. დამამზადებლის/შემმუშავებლის მიერ გაცემულ საბუთებს განეკუთვნება:

ა) სხ-ისა და ძრავების ფორმულარები;
ბ) მაკომპლექტებული ნაკეთობ(ებ)ის პასპორტი და/ან ეტიკეტი;
გ) ნიველირების მონაცემების ცხრილი;
დ) ფრენის რეჟიმების აღმრიცხველების ტარირების გრაფიკები;
ე) სხ-ის რემონტის შემდეგ სარემონტო საწარმოს მიერ გაცემული პლანერის ძალური ელემენტის ფორმულარი;

5. დანომრილი საბუთების უქონლობისას ან შეცდომით გაფორმებისას, სხ-ის საფრენად გაშვება აკრძალულია.

6. დამამზადებლის მიერ გაცემული სტ-ის ფორმულარები (პასპორტები) არის სტ-ის ნამუშევარი საათებისა და ტექნიკური მდგომარეობის აღრიცხვის ძირითადი საბუთები. სტ-ის ექსპლუატაცია ფორმულარის (პასპორტის) გარეშე აკრძალულია.

7. სტ-ის ფორმულარები, პასპორტები და ეტიკეტები ინახება ავიასაწარმოში, ყოველი სხ-ისათვის დაკომპლექტებული. მათ ხომალდზე დებენ სხ-ის სარემონტოდ გადაფრენისას ან სხვა მფობელისათვის გადაცემისას.

8. სხ-ის დროებით აეროდრომზე გამოყენებისას, ფორმულარების, პასპორტებისა და ეტიკეტების შენახვის წესს ადგენს ავიასაწარმო. თუ ეს საბუთები ბაზაზე რჩება, სხ-ის ძრავებისა და ნაკეთობების ნამუშევარ საათებს აღრიცხავენ სპეციალურ ჟურნალში. დროებით აეროდრომზე გაფრენის წინ ჟურნალში შეაქვთ მორიგი ტმ-ის დასაგეგმად საჭირო ცნობები.

9. ავიასაწარმოში ფორმულარის (პასპორტის) სხ-ის ექსპლუატაციის განყოფილებას აწარმოებს ტმ-ზე პასუხისმგებელი სამსახური (ქვედანაყოფი). ჩანაწერები შეაქვთ ავიასაწარმოს უფლებამოსილ მუშაკებს (მათ შემადგენლობას განსაზღვრავს ავიასაწარმო), ფორმულარით მითითებული წესების შესაბამისად.

10. ფორმულარში (პასპორტში) ჩანაწერი კეთდება მკაფიოდ, შეცდომებისა და გადაშლების გარეშე. შესწორებებს ხელს აწერს მისი შემტანი პასუხისმგებელი პირი. ფორმულარში (პასპორტში) ჩანაწერის საფუძველია:

ა) საავიაციო ტექნიკის ჰაერში მუშაობის ცნობები;

ბ) განწესები და ტმ-ის განაწესები;

გ) სხ-ისა და მისი ნაკეთობების რესურსის აღრიცხვის ბარათები (აგრეთვე, აღრიცხვის სხვა ფორმები, მათ შორის – კომპიუტერული);

დ) დროებით აეროდრომზე სხ-ის ნამუშევარი საათების აღრიცხვის ჟურნალის ჩანაწერები;

ე) დაყვანითი სამუშაოების, დათვალიერებების, კვლავაღჭურვის, რემონტის, სხვა სამუშაოების შესრულების დამადასტურებელი საბუთები.

11. ფორმულარში (პასპორტში) რემონტზე და დაყვანით სამუშაოებზე ჩანაწერი კეთდება იმ საწარმოში, სადაც ეს სამუშაოები შესრულდა. სამუშაოს შესრულება დასტურდება პასუხისმგებელი პირის ხელმოწერით.

12. სხ-ზე ნაკეთობების დაყენებისას, ნაკეთობის პასპორტში შეაქვთ სხ-ის ამოსაცნობი ნიშანი და სერიული ნომერი, მისი დამონტაჟების ადგილის (სისტემის არხთან კუთვნილების) ჩანაწერი.

13. სხ-ისა და ძრავების ფორმულარებში ნაფრენისა და ნამუშევარი საათების ჯამი მიეთითება: სხ-ის პტმ-ზე გადაცემისას და ყოველთვიურად. სხ-ის დროებით აეროდრომზე ბაზირებისას, ნამუშევარი საათების და ფრენების რაოდენობა ყოველდღიურად მიეთითება აღრიცხვის ჟურნალით.

14. თუ სტ-ის ფორმულარის რომელიმე განყოფილება მთლიანად შეივსო, ახორციელებენ ფორმულარის „გაგრძელებას“, რომელიც ფორმულარის ფორმით ივსება. გაგრძელებული ფორმულარის პირველ გვერდზე იწერება „გაგრძელება“, შევსებული ფორმულარის პირველ გვერდზე კი – „იხილეთ გაგრძელება“ და მიეთითება გაგრძელების შემოღების თარიღი. ეს ჩანაწერები დასტურდება უფლებამოსილი პირის ხელმოწერითა და ბეჭდით. ფორმულარების გაგრძელებაში შეიტანება შემოღების დღისათვის არსებული ჯამური ნაფრენი (ნამუშევარი საათები, დაფრენებისა და ციკლების რაოდენობა და ა.შ.) რემონტების რაოდენობა და სხვ. გაგრძელება არის შევსებული ფორმულარის დანართი და მის გარეშე ფორმულარს არა აქვს ოფიციალური საბუთის ძალა. გაგრძელება იკვრება ზონარით და იბეჭდება.

15. ფორმულარის (პასპორტის, ეტიკეტის) დაკარგვისას, ამოწმებენ ამ ნაკეთობის ტექნიკურ მდგომარეობას და იკვლევენ დაკარგვის მიზეზს, რის შემდეგაც:

ა) სხ-ის (ძრავას) ფორმულარის დუბლიკატს გასცემს ავიასაწარმო (სარემონტო საწარმო), ნაკეთობების ვარგისობის დამადასტურებელი კომისიის აქტის საფუძველზე;

ბ) მაკომპლექტებელი ნაკეთობის პასპორტის (ეტიკეტის) დუბლიკატს აფორმებს ამაზე უფლებამოსილი პირი, ამ ნაკეთობის ტექნიკური მდგომარეობისა და მისი შემდგომი ექსპლუატაციის შესაძლებლობის განსაზღვრის შემდეგ. ამ პირების შემადგენლობას ადგენს ავიასაწარმო.

16. გაცემული ფორმულარის (პასპორტის, ეტიკეტის) დუბლიკატის პირველ გვერდის ზედა მარჯვენა კუთხეში იწერება სიტყვა „დუბლიკატი“ და მასში იწერება დაკარგვის მიზეზის მოკვლევისას დადგენილი ნაკეთობის მახასიათებლები, ნამუშევარი საათების, ტმ-ის და რემონტის შესრულების თარიღის ჩათვლით.

17. კომპიუტერული სისტემების გამოყენებისას, ფორმულარების (პასპორტების) შენახვა შეიძლება ცალკე სათავსოში. ელექტრონულ ფორმულარში (პასპორტში) ჩანაწერების შეტანისას, გამოიყენება შესაბამისი უფლებამოსილი პირების ელექტრონული კოდები (პაროლი).

18. სხ-ის პლანერის ძალური ელემენტების ფორმულარის წარმოება ეკისრება სპეციალისტს, რომელსაც ავიასაწარმო ნიშნავს.

19. დანომრილი და სახომალდე საბუთების წარმოებას ამოწმებენ ავიასაწარმოს მიერ დანიშნული სპეციალისტები.

20. ჩამოწერილი სტ-ის დანომრილი საბუთების შენახვის ვადას ადგენს საქართველოს კანონმდებლობა.

მუხლი 71. საწარმო-ტექნიკური საბუთები

1. სტს გამოიყენება დასაგეგმად, ინფორმაციის აღსარიცხად, სტ-ის ექსპლუატაციაზე სხვადასხვა სახის ანგარიშგების შესადგენად და საწარმო-სამეურნეო საქმიანობისათვის.

2. სტს სახეობები და ფორმები, მისი შემუშავების, წარმოების, გაფორმებისა და წარმოდგენის წესები დგინდება შესაბამისი სახელმწიფო ორგანოებისა და ავიასაწარმოს გადაწყვეტილებით.

3. სტ-ის ტექნიკური ექსპლუატაციისას გამოყენებული სტს იყოფა საწარმოო საქმიანობის დანიშნულებისა (სააღრიცხვო, საინფორმაციო, საანგარიშგებო) და სახეობების (უწყისი, ჟურნალი, აქტი, ცნობა, ჩამონათვალი, დავალება, და ა.შ.) მიხედვით).

4. სტს, საქმიანობის ძირითადი მიმართულებების მიხედვით, მოიცავს შემდეგ საბუთებს:

ა) საავიაციო ტექნიკის (მდგომარეობა, მოძრაობა, რესურსები);

ბ) სტ-ის საიმედობის (ანალიზი, ტექნიკური და სარეკლამაციო აქტები, დაყვანითი სამუშაო, მტყუნებისა და გაუმართაობების აღრიცხვა);

გ) საავიაციო-ტექნიკური სპეციალისტების მომზადებისა და ტმ-ზე დაშვების;

დ) შრომისა და გარემოს დაცვის;

ე) დაგეგმვის (ტექნიკურ-ეკონომიკური, საწარმოო);

ვ) სტ-ის ტექნიკური მომსახურების (სარემონტოდ ჩაბარება და მიღება, ტმ-ის შედეგიანობისა და ხარისხის მართვის სისტემა);

ზ) ტმ-ის უზრუნველყოფის, შრომისა და ქონების ხარჯის ნორმირების.

5. საავიაციო ტექნიკის ტმ-ის სამუშაოების აღრიცხვისა და გაფორმების ძირითადი საბუთია ოტმ-ის ან პტმ-ის განწესი. განწესი ეძლევა ტმ-ის სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელს და განწესების სააღრიცხვო ჟურნალით აღირიცხება.

6. საჭიროებისას, განწესს თან ერთვის სხვა სააღრიცხვო-სარეგისტრაციო საბუთები (საოპერაციო უწყისი, გაზომვების ნუსხა, წუნდების განწესი და ა.შ.), რაზეც თვით განწესით მიეთითება.

7. ნებისმიერი სამუშაოს შესრულება შემსრულებელი და ზედამხედველი პირების მიერ დასტურდება ტმ-ის მოწმობაში (განწესში) და მის თანდართულ საბუთებში ხელმოწერით. ტმ-ის სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელი გაფორმებულ ტმ-ის მოწმობას, განწესსა და მის თანდართულ საბუთებს აბარებს აღსარიცხავად, დასამუშავებლად და შესანახად განწესის გამცემს ან საწარმოს მიერ დანიშნულ პასუხისმგებელ პირს.

მუხლი 72. ტექნიკური მომსახურების რეგისტრირებული მონაცემები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია რეგისტრაცია გაუკეთოს შემდეგ მონაცემებს:

ა) სტ-ისა და შეზღუდული რესურსის მქონე ყველა აგრეგატის ექსპლუატაციის საერთო დროს (საათობრივი ნამუშევარი, ციკლები და კალენდარული ვადა);

ბ) სხ-ის საფრენად ვარგისობის შესაბამისობის აუცილებელი ინფორმაციის მიმდინარე მონაცემებს;

გ) მოდიფიკაციის და რემონტის შესაბამის სრულ მონაცემებს;

დ) სხ-ის და/ან მისი აგრეგატების ბოლო კაპიტალური რემონტის (ანალოგიური ტმ-ის) შემდეგ ექსპლუატაციის დროს (საათობრივი ნამუშევარი, ციკლები და კალენდარული ვადა), რემონტთაშორისო (ტმ-ს შორის) ვადების აუცილებელი დაცვით;

ე) სხ-ის ტმ-ის რეგლამენტის (პროგრამის) დაცვის მიმდინარე მონაცემებს;

ვ) ტმ-ის დაწვრილებით მონაცემებს, რომლებიც ადასტურებენ ტმ-ის მოწმობის (განწესის) ხელმოწერისას ტმ-ის ყველა მოთხოვნის შესრულებას.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის “ა” – “ე” ქვეპუნქტების დარეგისტრირებული მონაცემები ინახება სამი წლის განმავლობაში აღნიშნული აგრეგატის ექსპლუატაციიდან საბოლოოდ მოხსნის მომენტიდან (თუ კანონმდებლობით სხვა ვადა არ არის განსაზღვრული).

3. სხ-ის ტმ-ის მოწმობა (განწესი) გაფორმების შემდეგ ინახება გამცემ ავიასაწარმოში:

ა) ოტმ-ს – 1 წლის განმავლობაში;

ბ) პტმ-ს – სხ-ის მიღებამდე მორიგი კაპიტალური რემონტიდან (ან ანალოგიური მოცულობის ტმ-დან);

გ) სხვა საწარმოს ან უწყების სხ-ის ტმ-ის – 1 წლის განმავლობაში.

თავი XXI

საჰაერო ხომალდის განთავსება და დაცვა

მუხლი 73. საჰაერო ხომალდის ანგარიში და სადგომზე განთავსება

1. სხ განათავსებენ აეროდრომის საგანგებოდ მოწყობილ სადგომებზე, სპეციალურ მოედნებზე, ანგარში და/ან დოკებში.

2. სხ-ის განთავსების ადგილზე უნდა იყოს:

ა) დასამიწებელი და დასაბმელი მოწყობილობა;

ბ) ენერგომომარაგების, განათების, სიგნალიზაციის, კავშირგაბმულობის, საწვავით გაწეობის საშუალებები;

გ) ტექნოლოგიური აღჭურვილობა;

დ) ხანძარსაქრობი საშუალებები;

ე) ნამუშევარი სსმ-ის შესაგროვებელი ჭურჭელი.

3. შვეულმფრენების სადგომად იყენებენ საერთო სადგომზე ზომებითა და მოხაზულობით სპეციალურად მომზადებულ ადგილებს.

4. სხ-ის სადგომი და მისასვლელი გზები გაწმენდილი უნდა იყოს თოვლისაგან, ტალახისაგან, ქვიშისაგან, ყინულის ნამსხვრევების და გარეშე საგნებისაგან.

5. ძრავების გასასინჯად გათვალისწინებული მოედანი დამატებით აღიჭურვება მისაბმელი მოწყობილობით (ღუზა-სამაგრებით) და საჭიროებისას, ჭავლის ამრიდი ფართით.

6. ავისაწარმო, რომელზედაც სადგომებია გაპიროვნებული, პასუხისმგებელია მისი აღჭურვილობის და ღუზა-სამაგრების გამართულობაზე, სამუშაო ადგილების მოვლასა და სმს-ის შენახვაზე.

7. სადგომზე სხ-ებს შორის უსაფრთხო მანძილები განისაზღვრება კონკრეტული სხ-ის მაქსიმალური გაბარიტული ზომების და სათანადო ნორმატიული მოთხოვნებით (დანართი 1).

8. სხ-ების ანგარში განთავსებისას, მათ შორის, ასევე მათ და ანგარის ნაწილებს შორის მანძილები უნდა შეესაბამებოდეს ტექნიკური მომსახურების ტექნოლოგიური პროცესების შესრულების პირობებს. ანგარის გამოსასვლელში ტერიტორია უნდა იყოს თავისუფალი, ანგარში კი მუდმივად იყოს სატარები, სხ-ის სწრაფად გამოსაყვანად.

9. ღია სადგომზე სხ ინახება ღუზა-სამაგრზე მიბმული (თუ ეს საექსპლუატაციო საბუთებით არის გათვალისწინებული), დამიწებული და გაუდენურებული, დაოკებული საჭეებითა და ელერონებით (თვითმფრინავებზე), და დამუხრუჭებული (დაბმული) მზიდი ხრახნით (შვეულმფრენზე), ძირითადი ბიგების ბორბლების ქვეშედგმული ხუნდებით, აგრეთვე სრულდება საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული სხვა მოთხოვნები. შტორმული გაფრთხილების მიღებისას, გამოიყენება კონკრეტული ტიპის სხ-ისათვის საექსპლუატაციო საბუთებით გათვალისწინებული დამატებითი მოწყობილობა.

10. სხ-ის დგომისას შვეულმფრენის მზიდ ხრახნს აყენებენ ისე, რომ მისი არც ერთი ლაპოტი ზროს (კუდის კოჭის) თავზე არ განთავსდეს, ხოლო თვითმფრინავის საჰაერო ხრახნს და შვეულმფრენის ბოლო (მიმართველ) ხრახნს:

ა) ორლაპოტიანს – ჰორიზონტალურად;

ბ) მრავალლაპოტიანს – ისე, რომ ქვედა ლაპოტების ბოლოებზე ჰორიზონტალური ხაზი გადიოდეს.

11. სხ-ის ბუნებრივსაფარიან სადგომზე განთავსებისას, ბორბლებს ქვეშ (საჭიროებისას) უგებენ ხის ან რკინაბეტონის ფენილს, სადგომს აღჭურვავენ სამაგრი (მისაბმელი) და დასამიწებელი მოწყობილობებით.

12. სხ-თან სმს-ის, სახანძრო საშუალებების, ნაკეთობებისა და ნაწილების, ხელსაწყო-იარაღის, ნამუშევარი სსმ-ისა და დონძეულისათვის გათვალისწინებული ტარის, სამუშაოდ საჭირო მოწყობილობის განთავსების სქემას (წესს) ადგენს შესასრულებელი სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელი (საექსპლუატაციო და ავიასაწარმოს საბუთების მოთხოვნების გათვალისწინებით).

13. სხ-ების სადგომების, საერთო სარგებლობის სმს-ის მოედნების, სხ-ის საწვავის დანალექისა და ნამუშევარი სსმ-ის შესაკრები ჭურჭლის სადგომების, სმს-ის ხომალდთან მიტანის, სხ-ის ბუქსირების, სადგომზე შესვლისა და დაყენების გზების მონიშნვა ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 74. საჰაერო ხომალდის მიღება-გადაცემა, დაცვა

1. ავიასაწარმოს სტრუქტურულ ქვედანაყოფებს/ბრიგადებს/ცვლებს შორის სხ-ების მიღება-გადაცემის წესს ადგენს ავიასაწარმო.

2. ავიასაწარმოსა და აეროპორტის (აეროდრომის) დაცვის სამსახურს შორის სხ-ის მიღება-გადაცემა ხორციელდება ავიასაწარმოსა და დაცვის სამსახურს შორის შეთანხმების საფუძველზე.

თავი XXII

დაზიანებული საჰაერო ხომალდის ევაკუაცია

მუხლი 75. საფრენი მინდვრის გარეთ მდებარე დაზიანებული საჰაერო ხომალდის გატანა

1. დაზიანებული სხ-ის, მისი აღჭურვილობისა და სახომალდე საბუთების შენარჩუნების უზრუნველსაყოფი პირველადი და სხვა ქმედებებს, მომკვლევ კომისიის მოსვლამდე, ახორციელებს იმ ავიასაწარმოს თანამდებობის პირები, რომლის ტერიტორიაზეც მოხდა ეს შემთხვევა.

2. საავიაციო შემთხვევაზე (ინციდენტზე) შეტყობინების დაგზავნა, ადრესატები, აგრეთვე, ევაკუაციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციებისა და თანამდებობის პირები, ევაკუაციის ჩატარება რეგულირდება საქართველოს კანონმდებლობით.

მუხლი 76. დაზიანებული საჰაერო ხომალდის საფრენი მინდვრიდან გატანა

1. დაზიანებული (ადზ-ს, სზ-ს გადაცდენილი) სხ აეროდრომის საფრენი მინდვრიდან გააქვთ საავიაციო შემთხვევის (ინციდენტის) მომკვლევ კომისიის ნებართვით ან ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით.

2. საევაკუაციო სამუშაოები სრულდება სახანძრო უსაფრთხოების დაცვით და განსაკუთრებული სიფრთხილით, რათა აცილებული იქნეს სხ-ის შემდგომი დაზიანება.

3. თუ საფრენ მინდორზე დაზიანებული ხომალდის გადასაადგილებელ მდგომარეობამდე აღდგენა შეუძლებელია (მიზანშეუწონელია), და თანაც, იგი ხელს უშლის

სხვა სხ-ების აფრენა-დაფრენასა და მიმოსვლას, ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით, ადზ-დან (უსაფრთხო ზოლიდან, სბ-დან) გააქვთ ნებისმიერი ხელმისაწვდომი ხერხით; ამასთან, მიიღება ხანძრის წარმოქმნის, გადარჩენილი აღჭურვილობის დაზიანების, ადამიანების საფრთხეში ჩაგდების თავიდან ასაცილებელი ზომები.

4. საფრენი მინდვრიდან და აეროდრომის ტერიტორიიდან დაზიანებული სხ-ის გატანის სამუშაოები სრულდება საავარიო-სამაშველო და საევაკუაციო სამუშაოების მომწესრიგებელი ნორმატიული საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად.

თავი XXIII

შრომისა და გარემოს დაცვა. სახანძრო უსაფრთხოება

მუხლი 77. შრომის დაცვა

1. საავიაციო ტექნიკის ტმ-ის დროს შრომის დაცვის სამუშაოები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს ნორმატიული აქტების მოთხოვნებს და უზრუნველყოს:

- ა) შრომის კანონმდებლობის მოთხოვნების შესრულება;
- ბ) საწარმოში შრომის უსაფრთხო და ჯანმრთელობის შესანარჩუნებელი, აუცილებელი ჰიგიენური და სანიტარიულ-საყოფაცხოვრებო პირობების შექმნა;
- გ) მძიმე და მავნე შრომის პირობების მექანიზება და ავტომატიზება, უსაფრთხოების ტექნიკის ეფექტიანი საშუალებების დანერგვა;
- დ) მუშაკებისათვის სამუშაოს შესრულების უსაფრთხო ხერხების სწავლება და მათი დროული და კვალიფიციური ინსტრუქტაჟი;
- ე) შრომის დაცვის წესების, ნორმებისა და ინსტრუქციების სათანადოდ შესრულებაზე ზედამხედველობის დაწესება.

2. ყველა კატეგორიის და დონის მუშაკები ვალდებული არიან შეასრულონ შრომის დაცვის ნორმები, წესები და მოთხოვნები.

3. სტ-ის ტმ-ის შემსრულებელ ავიასაწარმოში, შრომის დაცვის ნორმების, წესებისა და მოთხოვნების შესრულებაზე, სათანადო სამუშაოების ხელმძღვანელობაზე პასუხისმგებლები არიან აღნიშნული ავიასაწარმოს და მისი სტრუქტურული ერთეულების ხელმძღვანელები (სტ-ზე შესრულებული სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელის ჩათვლით), აგრეთვე – შრომის დაცვის შტატის მუშაკები ყოველი მათგანისათვის ავიასაწარმოს საბუთებით (ნორმატიული აქტების შესაბამისად) დადგენილი ვალდებულებებისა და უფლებამოსილების ფარგლებში.

4. შრომის დაცვის კონკრეტული ვალდებულებები მიეთითება შრომის დაცვის ინსტრუქციით, რომელსაც ავიასაწარმო შეიმუშავებს სტ-ის ყოველი სახეობისათვის, კონკრეტული ოპერაციისათვის, სამუშაოსა თუ სპეციალისტებისათვის (პროფესიისათვის).

5. ტვირთამწე მოწყობილობების, სატრანსპორტო საშუალებების, წნევის ქვეშ მყოფი ჭურჭლის, ელექტროდანადგარების, განსაკუთრებული მოხმარების სმს-ის დასაცავი სამარჯვებისა და ტექნოლოგიური აღჭურვილობის ტექნიკურ მდგომარეობაზე ზედამხედველობას ახორციელებენ თანამდებობის პირები, რომელთა შემადგენლობა

განისაზღვრება ავიასაწარმოს მიერ, განსაკუთრებული ზედამხედველობის სახელმწიფო ორგანოების საბუთების საფუძველზე.

6. სტ-ზე მომუშავე ყოველ მუშაკს, უზრუნველყოფენ სპეციალური ტანსაცმლით, ფეხსაცმლითა და პირადი დაცვის საშუალებებით. ამ ქონებითა და საშუალებებით უზრუნველყოფის, შენახვისა და გამოყენების ნორმები და წესები დგინდება ავიასაწარმოს მიერ შრომის დაცვის მარეგულირებელი ნორმატიული საბუთების მოთხოვნების გათვალისწინებით.

7. კონკრეტული ობიექტების საქმიანობისათვის უსაფრთხოების ტექნიკის ინსტრუქციის შემუშავებაზე, ინსტრუქტაჟის ჩატარებასა და სამუშაოების შესრულების ნებართვის (დაშვების) გაცემაზე, აგრეთვე, საწარმოო ტერიტორიაზე და ობიექტებზე სასიგნალო (მაჩვენებლები, ნიშნები, წარწერები და ა.შ.) და დასაცავი საშუალებების განთავსებაზე პასუხისმგებლების შემადგენლობა განისაზღვრება ავიასაწარმოს მიერ.

8. ავიასაწარმოს მუშაკების შრომის რეჟიმის დადგენა და მოწესრიგება ხორციელდება ავიასაწარმოს მიერ საქართველოში მიღებული შრომის კანონმდებლობის დადგენილი ნორმების შესაბამისად.

9. ავიასაწარმოს ქვედანაყოფების მუშაკებისათვის ტარდება შრომის დაცვის ინსტრუქტაჟები, რომლის სახეობა და ვადები განისაზღვრება შესაბამისი ნორმატიული საბუთებით.

10. ტექნიკური სპეციალისტები (მიუხედავად მათი თანამდებობისა) სამ წელიწადში ერთხელ აბარებენ გამოცდას შრომის დაცვის წესებზე, სამსახურში გაფორმებისას კი – მუშაობის პირველი თვის განმავლობაში.

მუხლი 78. გარემოს დაცვა

1. სტ-ის ტმ-ის შემსრულებელ ავიასაწარმოში, მის ქვედანაყოფში, გარემოს დაცვის ნორმების, წესებისა და მოთხოვნების შესრულებაზე, გარემოს დაცვის სამუშაოების ხელმძღვანელობაზე პასუხისმგებლები არიან აღნიშნული სტრუქტურული ერთეულების ხელმძღვანელები მათი ვალდებულებებისა და უფლებამოსილების ფარგლებში.

2. ყველა კატეგორიისა და დონის მუშაკები ვალდებული არიან იცოდნენ გარემოს დაცვის ნორმები, წესები და მოთხოვნები. ეს ვალდებულებები შეიტანება მათ თანამდებობრივ ინსტრუქციაში.

3. მავნე საწარმოო ფაქტორებს განეკუთვნება:

ა) ხმაური და თრთოლა, რაც წარმოიქმნება ავიადრავას, სმს-ისა და ტექნოლოგიური აღჭურვილობის მუშაობისას;

ბ) ავიადრავას, ავტომანქანის, გამთბობის, კონდიციონერის გამონაბოლქვი აირი;

გ) დაღვრილი სსმ და შხამიანი სითხეები;

დ) დაფანტული და დაფრქვეული შხამქიმიკატები;

ე) საჰაერო სივრცის დანაგვიანება აეროზოლებით იმ მასალებისაგან, რომლებიც გამოიყენება ლაქსაღებავებით მუშაობისას, გალვანური და სარეცხი პროცესებისას;

ვ) სხ-ისა და აგრეგატების რეცხვისას სითხის ნარჩენები;

ზ) საბორტო და სახმელეთო რადიოლოკაციური დანადგარების მაღალი და ზემდაღალი სიხშირის ელექტრომაგნიტური გამოსხივება;

თ) გამოსხივების წყაროს მქონე აპარატურის მაიონიზირებელი ზემოქმედება;

ი) შრომის უსაფრთხოების სტანდარტებით მითითებული ფაქტორები.

4. საწარმოო ფაქტორების მავნე ზეგავლენის აღმოსაფხვრელად ან უსაფრთხო დონემდე შესამცირებლად ავიასაწარმო უზრუნველყოფს:

ა) დამცავი მოწყობილობების დანერგვას;

ბ) სანიტარიული არეების შექმნას;

გ) გარემოზე მავნე ზეგავლენის მქონე ობიექტების განაწილებას;

დ) მომწამლავ მასალებთან, ძრავების მოსინჯვასთან, რადიოლოკატორთან მუშაობის წესების (შიდა საბუთების) შემუშავებას.

5. შესაბამისი ნორმატიული აქტებით მითითებული რადიოაქტიური ნივთიერებების, შხამქიმიკატების ნიადაგზე განთავსება, მიწაში ჩაფლვა ან ჰაერში გაფრქვევა, მომწამლავი აირების ატმოსფეროში გადინება, მყავების, ელექტროლიტის, სხვა მომწამლავი და აგრესიული სითხეების, ნავთობპროდუქტებისა და სხვა, ნივთიერებების სინჯის, ნარჩენების მიწაზე დასხმა, საწრეტ არხში, მდინარეში და. ა.შ. ჩასხმა აკრძალულია.

6. ქიმიკატებს და აგრესიულ სითხეებს აუვნებლებენ სანიტარიული წესების შესაბამისად. ნამუშევარ სსმ-ს აგროვებენ სადგომზე (ტივზე) განთავსებულ ჭურჭელში. ჰიდროაეროდრომის აკვატორიაში აყენებენ ნავთობდამჭერებს.

7. სხ-ის რეცხვა, დეგაზაცია და დეზაქტივაცია ნებადართულია მხოლოდ საგანგებო მოედანზე, რომელიც აღჭურვილი უნდა იყოს ნარჩენების შეგროვებისა და მოცილების (გადარეცხვის) მოწყობილობით. საავიაციო-ქიმიურ სამუშაოებზე დაკავებული სხ-ის რეცხვისა და დეგაზაციის შემდეგ, ნარჩენები უნდა განეიტრალდეს. ჰიდროთვითმფრინავის ბენზინითა და ქიმიური საშუალებებით წყალზე რეცხვა აკრძალულია.

8. სხ-ის რადიოსალოკაციო აპარატურის ვარგისობა აეროდრომზე მოწმდება გამოსხივების ისეთი მიმართულებით, რაც გამორიცხავს ადამიანზე ან გარემოზე მის მავნე ზემოქმედებას, შენობებში შემოწებისას კი – გამოსხივებას მაქსიმალურად აეკრანებენ.

9. აირტურბინული ძრავას მოსინჯვა ნებადართულია საგანგებოდ მოწყობილ მოედანზე, ასეთი მოედნის ტექნიკური აღჭურვისა და მომზადების საკითხები წესრიგდება შესაბამისი საბუთებით.

მუხლი 79. სახანძრო უსაფრთხოება

1. სახანძრო უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე, მის მდგომარეობაზე, მოქმედი ნორმების, წესებისა და მოთხოვნების შესრულებაზე ავიასაწარმოში, მის ქვედანაყოფში პასუხისმგებლები არიან მისი ხელმძღვანელები (სტ-ზე შესრულებული სამუშაოების უშუალო ხელმძღვანელების ჩათვლით), მათი ვალდებულებები შეიტანება მათ თანამდებობრივ ინსტრუქციაში.

2. ყველა კატეგორიის და დონის მუშაკები ვალდებული არიან იცოდნენ და დაიცვან სახანძრო უსაფრთხოების ნორმები, წესები და მოთხოვნები.

3. სახანძრო-პროფილაქტიკურ ღონისძიებებს განეკუთვნება:

ა) საწარმოო ადმინისტრაციულ, სასაწყობო და დამხმარე ნაგებობებისა და სათავსოებში მკაცრი ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმის შემოღება და მასზე ზედამხედველობა;

ბ) ავიასაწარმოს საბუთებით, კონკრეტულ ობიექტებზე სახანძრო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პირების დანიშვნა;

გ) ობიექტებისა და სამუშაოების სახანძრო უსაფრთხოების, ხანძრის დროს ადამიანების, სხ-ებისა და აღჭურვილობის ევაკუაციის ინსტრუქციებით და სქემებით პირადი შემადგენლობის უზრუნველყოფა;

დ) მუშაკების ინსტრუქტაჟისა და სახანძრო-ტექნიკური მინიმუმის პროგრამების სწავლების უზრუნველყოფა, ხანძარსაქრობი პირველადი საშუალებების გამოყენების პრაქტიკული მომზადების ჩათვლით;

ე) სახანძრო უსაფრთხოების წესების დარღვევის თავიდან ასაცილებელი მუდმივი პროფილაქტიკური სამუშაოს წარმოება.

4. ობიექტის სახანძრო უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პირი ვალდებულია უზრუნველყოს ობიექტზე დადგენილი ხანძარსაწინააღმდეგო რეჟიმის შესრულება.

5. ღია მოედანზე და დახურულ სათავსოში სტ-ის შენახვისა და ტმ-ის ჩატარებისას, აკრძალულია:

ა) სხ-ის დამიწების, ხანძარსაქრობი საშუალებების გამართულობის შეუმოწმებლად სამუშაოს დაწყება;

ბ) სხ-სთან ისეთი სპეცმანქანებისა და სატრანსპორტო საშუალებების დაშვება, რომელთაც არა აქვთ ხანძარსაქრობი, დამიწებისა და ნაპერწკლის ჩახშობის საშუალებები;

გ) სხ-ზე მუშაობისას გაუმართავი ელექტროსათბობი და ელექტრომანათობელი ხელსაწყოებისა და დანადგარების გამოყენება;

დ) ღებვის, გადარეცხვისა და ნაწილების გარეცხვის სამუშაოების ჩატარება საამისოდ მოუწყობელ სათავსოში;

ე) სხ-ის, საწარმოო შენობებისა და ობიექტების სიახლოვეს საწვავი მასალების და მისი ჭურჭლის შენახვა, სარჩილავი ხელსაწყოების ანთება, კოცონის დანთება, ნაგვის დაწვა, ბალახის შეტრუსვა (იმ მანძილზე ახლოს, რაც შესაბამისი საბუთებით არის დადგენილი);

ვ) ანგარში და დოკში ადვილად აალებადი და საწვავი სითხეების, ჟანგბადის ბალონის, ზეთიანი მონძეულის, სატრანსპორტო-საშუალებების შენახვა;

ზ) საყოფაცხოვრებო აღჭურვილობის საგნების, სხ-ის ნაწილების (გარდა ტექნოლოგიებით მითითებულისა) ხანძარსაშიფათო მასალებით გარეცხვა და გაწმენდა;

თ) ნავთობნაწარმის მიწაზე (ბეტონზე, ასფალტზე) დაღვრა და საამისოდ გაუთვალისწინებულ ჭურჭელში ჩასხმა;

ი) ღია მოედანზე და დახურულ სათავსოში (ანგარში) მუშაობისას, ელექტროსადენების ტრანსპორტის მოძრაობის გზებზე განთავსება;

კ) სხ-ის (აღჭურვილობის) ანგარიდან (სათავსოდან) გამოსასვლელი გზების ჩახერგვა;

ლ) სახანძრო ინვენტარის (აღჭურვილობის) არადანიშნულებისამებრ გამოყენება.

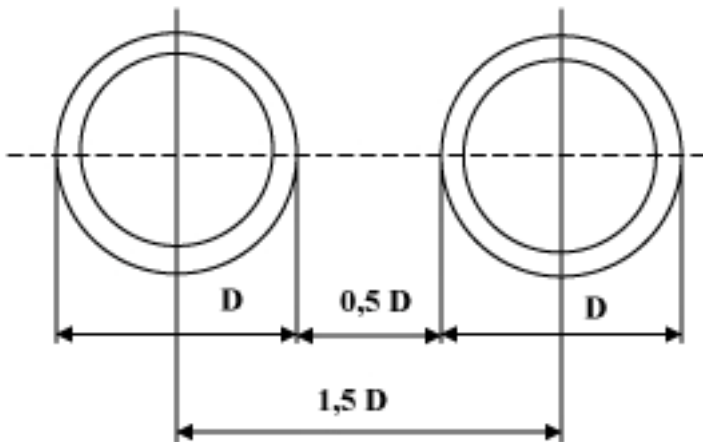
6. ხანძრის აღმოჩენისას ყოველი მუშაკი ვალდებულია, ამაზე დაუყოვნებლივ აცნობოს სახანძრო დაცვის მორიგეს, დისპეტჩერს, ნებისმიერ ხელმძღვანელს და ნებისმიერი საშუალებებით შეუდგეს ხანძრის ჩაქრობას.

სხ-ებს შორის უსაფრთხო მანძილები მათი სადგომზე განთავსებისას:

ა) თვითმფრინავებს შორის:

აეროდრომის კოდური ასო	თვითმფრინავის ფრთის განშლა L (მ)	ერთმანეთთან გვერდით მდგომი სხ-ის ფრთების დაბოლოებებს შორის, ასევე სხ-სა და უახლოეს შენობას შორის მინიმალური მანძილი (მ)
A	$L < 15\text{მ}$	3
B	$15 \leq L < 24$	3
C	$24 \leq L < 36$	4,5
D	$36 \leq L < 52$	7,5
E	$52 \leq L < 65$	7,5
F	$65 \leq L < 80$	7,5

ბ) შვეულმფრენებს შორის:



D – შვეულმფრენის შიდა ხრახნის დიამეტრი

საფრენი აპარატების კლასიფიკაცია

