

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №87

2018 წლის 16 თებერვალი

ქ. თბილისი

ტექნიკური რეგლამენტის – სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების დამტკიცების თაობაზე

მუხლი 1

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის პირველი („აეროდრომების პროექტირება და ექსპლუატაცია“ მე-7 გამოცემა) და მე-2 („ვერტოდრომები“ მე-4 გამოცემა) ტომების, საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილისა და პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილის საფუძველზე, დამტკიცდეს თანდართული ტექნიკური რეგლამენტი – „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“.

მუხლი 2

ამ დადგენილებით დამტკიცებული რეგლამენტის გამოყენებასთან დაკავშირებით დამატებით საინსტრუქციო სახელმძღვანელო ნორმებს, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის პირველი და მე-2 ტომების დამატებების გათვალისწინებით, ამტკიცებს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო).

მუხლი 3

1. დადგენილება არ გამოიწვევს ამავე დადგენილების ამოქმედებამდე სერტიფიცირებული სამოქალაქო აეროდრომების/ვერტოდრომების ხელახალ სერტიფიცირებას.

2. ეთხოვთ საქართველოში სერტიფიცირებულ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტებს, 2018 წლის 1 მაისამდე სააგენტოში წარადგინონ დეტალური ანგარიში ამ დადგენილებით დამტკიცებული რეგლამენტის მოთხოვნებთან მათი ფაქტობრივი მდგომარეობის შესაბამისობის თაობაზე. შეუსაბამობის არსებობის შემთხვევაში, მათ მიერ სააგენტოში შესათანხმებლად წარდგენილი უნდა იქნეს შეუსაბამობის აღმოსაფხვრელად გასატარებელ ღონისძიებათა შესახებ ინფორმაცია გეგმა-გრაფიკთან ერთად.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიზნებისთვის სააგენტომ 2018 წლის 23 თებერვლამდე გამოსცეს შესაბამისი აქტი აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დეტალური ანგარიშის წარდგენისა და შესაბამის გასატარებელ ღონისძიებათა შეთანხმების წესის შესახებ.

მუხლი 4

დადგენილება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

პრემიერ-მინისტრი

გიორგი კვირიკაშვილი

ტექნიკური რეგლამენტი – „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“

კარი I. ზოგადი დებულებები

თავი I. აეროდრომების და ვერტოდრომების მიმართ წაყენებული ზოგადი მოთხოვნები

მუხლი 1. მოწესრიგების სფერო და მიზნები

1. ეს რეგლამენტი აწესრიგებს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების და ექსპლუატაციის ძირითად საკითხებს.

2. ეს რეგლამენტი არ ვრცელდება სახელმწიფო ავიაციის აეროდრომებზე, ასევე იმ სამოქალაქო აეროდრომებზე, რომელიც განთავსებულია წყლის ზედაპირზე ან რომელიც განკუთვნილია მოკლე ასაფრენ-დასაფრენი მანძილის მქონე საჰაერო ხომალდისთვის (შემდეგ სხ).



3. ამ რეგლამენტის მიზანია აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების, პროექტის შეთანხმების და ექსპლუატაციის პროცესში უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

4. ამ რეგლამენტის შესრულება სავალდებულოა ყველა ფიზიკური და იურიდიული პირისათვის, აგრეთვე, ადმინისტრაციული ორგანოსათვის, რომელიც მონაწილეობს აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების, პროექტის შეთანხმების და ექსპლუატაციის პროცესში.

5. სააგენტოს დირექტორი უფლებამოსილია ფრენის უსაფრთხოების მოთხოვნების ან/და საავიაციო უშიშროების მოთხოვნების გათვალისწინებით დაუშვას გამონაკლისები ამ რეგლამენტიდან საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ამ დადგენილების მიზნებისთვის, მასში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ადამიანის ფაქტორი** – ადამიანის უნარი და შესაძლებლობების ზღვარი, რომელიც გავლენას ახდენს საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე;

ბ) **ადამიანური ფაქტორის ასპექტები** – პრინციპები, რომლებიც გამოიყენება დაპროექტების, სერტიფიცირების, კადრების მომზადებისა და საექსპლუატაციო საქმიანობის პროცესების მიმართ ავიაციაში და გამოიხსნება ადამიანსა და სხვა კომპონენტებს შორის უსაფრთხო ურთიერთქმედების უზრუნველსაყოფად, ადამიანის შესაძლებლობების სათანადო გათვალისწინებით;

გ) **ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე (ადზ) არასანქცირებული შეღწევის აღკვეთის ავტონომიური სისტემა (ARIWS)** – სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ადზ-ზე შესაძლო არასანქცირებული შეღწევის ან მოქმედი ადზ-ს დაკავების შემთხვევების დამოუკიდებლად ამოცნობას და საფრენოსნო ეკიპაჟის ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის უშუალო გაფრთხილებას;

დ) **ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი** – სახმელეთო აეროდრომზე განსაზღვრული მონაკვეთი, რომელიც ესაზღვრება ადზ-ს და განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების 180⁰-ით მოსაბრუნებლად ადზ-ზე, სამიმოსვლო ბილიკის (სბ) არარსებობის შემთხვევაში;

ე) **ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)** – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ს ღერძულა ხაზზე მდებარე საჰაერო ხომალდის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ს ზედაპირზე განლაგებული მარკირების ნიშნები ან ადზ-ს შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის სანათები;

ვ) **ადზ-ს დამცავი სანათები** – შუქსასიგნალო სისტემა, რომელიც განკუთვნილია მფრინავების ან სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების გასაფრთხილებლად, მოქმედ ადზ-ზე შესაძლო შეჭრის შესახებ;

ზ) **ადზ-ს ზღურბლი** – ადზ-ს იმ მონაკვეთის დასაწყისი, რომელიც გამოიყენება დასაფრენად;

თ) **ადზ-ს ტიპის FATO** – FATO-ს არე, რომელსაც გააჩნია ადზ-ს ანალოგიური გეომეტრიული მახასიათებლები;

ი) **ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე (RESA)** – ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების გასწვრივ, ორივე მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული და საფრენი ზოლის ბოლოს მოსაზღვრე არე, რომელიც უპირველეს ყოვლისა, განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაზიანების რისკის შესამცირებლად, ადზ-მდე ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-ს საზღვრებიდან გადაცდომისას;

კ) **ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლი** – ზღურბლი, რომელიც განთავსებული არ არის ადზ-ს კიდესთან;

ლ) **აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვე:**

ლ.ა) უმნიშვნელო – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე არ აღემატება 15-ს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 20-ზე ნაკლებია;

ლ.ბ) საშუალო – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე შეადგენს 16-25-ს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 20- 35-ს;

ლ.გ) მნიშვნელოვანი – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე შეადგენს 26-ს ან მეტს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 35-ზე მეტია;



მ) აეროდრომი – მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული ფართობი (მასზე განლაგებული შენობებით, ნაგებობებითა და მოწყობილობებით), რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების მიღების, მოძრაობისა და გაშვებისათვის;

ნ) აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი – ჰაერიდან აეროდრომის ამოსაცნობად აეროდრომზე განთავსებული ნიშანი;

ო) აეროდრომის საკონტროლო წერტილი – აეროდრომის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი წერტილი;

პ) აეროდრომის სერტიფიკატი – სააგენტოს მიერ, დადგენილი წესის საფუძველზე გაცემული აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატი;

ჟ) აეროდრომის შემადგენლობა – დასაფრენი მოედნის ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენლობა;

რ) ავარიული დამუხრუჭების სისტემა – სისტემა, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის მოძრაობის შესანელებლად, ადზ-ს საზღვრებიდან გადაცდენის შემთხვევაში;

ს) ამოსაცნობი შუქურა – კოდური გამოსხივების მქონე სააერონავიგაციო შუქურა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია გარკვეული ორიენტირის ამოცნობა;

ტ) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი – სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი საჰაერო ხომალდების ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი მართკუთხა ფართი;

უ) ასაფრენი ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი, რომელიც განკუთვნილია მხოლოდ ასაფრენად;

ფ) აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი – საჰაერო ხომალდების დასაფრენად ვიზუალური შესვლისათვის განკუთვნილი ადზ;

ქ) აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი – საჰაერო ხომალდების დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის განსახორციელებლად განკუთვნილი ადზ-ს ერთ-ერთი ქვემოთ მოყვანილი ტიპი:

ქ.ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ – ადზ, რომელიც აღჭურვილია ვიზუალური საშუალებებით და რომელიმე არავიზუალური საშუალებით, რომელიც, სულ მცირე, უზრუნველყოფს საჰაერო ხომალდის მიმართვას დასაფრენად პირდაპირი შესვლისთვის;

ქ.ბ) 1-ლი კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ (CAT I) – ადზ, აღჭურვილი ILS-ის ან/და MLS-ის სისტემებით და ვიზუალური საშუალებებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლას, გადაწყვეტილების მიღების არანაკლებ 60 მ (200 ფტ) სიმალიდან და არანაკლებ 800 მ ხილვადობის პირობებში ან ადზ-ზე არანაკლებ 550 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;

ქ.გ) მე-2 კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ (CAT II) – ადზ, აღჭურვილი ILS-ის ან/და MLS-ის სისტემებით და ვიზუალური საშუალებებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლას, გადაწყვეტილების მიღების 60 მ-ზე (200 ფტ) ნაკლები სიმალიდან, მაგრამ არანაკლებ 30 მ-სა და ადზ-ზე არანაკლებ 300 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;

ქ.დ) მე-3 კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ (CAT III) -ადზ, აღჭურვილი ILS-ის და/ან MLS-ის სისტემებით, რომლებიც მოქმედებენ ადზ-მდე, ასევე ადზ-ს მთელი ზედაპირის გასწვრივ და:

ქ.დ.ა) A ტიპისთვის უზრუნველყოფენ სხ-ის დასაფრენად შესვლასა და დაფრენას, გადაწყვეტილების მიღების 30 მ-ზე (100 ფუტი) ნაკლები სიმალიდან ან გადაწყვეტილების მიღების სიმალიდან შეუზღუდავად და ადზ-ზე არანაკლებ 175 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;

ქ.დ.ბ) B ტიპისთვის უზრუნველყოფენ საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლასა და დაფრენას, გადაწყვეტილების მიღების 15 მ-ზე (50 ფუტი) ნაკლები სიმალიდან ან გადაწყვეტილების მიღების სიმალიდან შეუზღუდავად და ადზ-ზე 175 მ-ზე ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 50 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;

ქ.დ.გ) C ტიპისთვის უზრუნველყოფენ საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლასა და დაფრენას,



გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლისა და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის შეუზღუდავად;

ღ) **ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური** – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქანზე საქმიანობის, საჰაერო ხომალდების და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგებას;

ყ) **ბაქანი** – სახმელეთო აეროდრომის განსაზღვრული ფართობი სხ-ების განსაზღვრულად, მასში მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გამართვის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით;

შ) **გადამღობი შუქურა** – სააერნაოსნო შუქურა, რომელიც განკუთვნილია აერნაოსნობისთვის საფრთხის შემცველი დაბრკოლების მოსანიშნად;

ჩ) **გადართვის დრო (სანათი)** – დრო, რომელიც საჭიროა მოცემული მიმართულებით გაზომილი სანათის ინტენსივობის 50%-მდე აღსადგენად, მას შემდეგ, რაც ელექტროკვების წყაროს გადართვით, 25%-იანი ან მეტი ინტენსივობით მომუშავე სანათის ინტენსივობა დაეცა 50%-ზე ქვემოთ;

ც) **გამოცხადებული მანძილები:**

ც.ა) **გასაქანად არსებული მანძილი (TORA)** – ადზ-ს სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი საჰაერო ხომალდის გასაქანად აფრენისას;

ც.ბ) **ასაფრენად არსებული მანძილი (TODA)** – გასაქანად არსებულ მანძილს დამატებული დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია;

ც.გ) **შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი (ASDA)** – გასაქანად არსებულ მანძილს დამატებული დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია;

ც.დ) **დასაფრენად არსებული მანძილი (LDA)** – ადზ-ს სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი საჰაერო ხომალდის დაფრენის შემდგომ გარბენისთვის;

ძ) **გამოყენების კოეფიციენტი** – დროის გარკვეული პერიოდი, გამოსახული პროცენტებში, როდესაც ადზ-ს ან ადზ-ს სისტემების გამოყენება არ იზღუდება ქარის გვერდითა მდგენელით, რომელიც ადზ-ის ღერძულა ხაზთან ქმნის მართ კუთხეს;

წ) **გემზანის ვერტოდრომი** – გემზე განთავსებული ვერტოდრომი, რომელიც შეიძლება იყოს საგანგებოდ აღჭურვილი ან აღუჭურველი. საგანგებოდ აღჭურვილი გემზანის ვერტოდრომი განკუთვნილია სპეციალურად შვეულმფრენების ფრენებისთვის. საგანგებოდ აღუჭურველი გემზანის ვერტოდრომი წარმოადგენს ვერტოდრომს, რომელიც გამოიყენებს გემის მოედანს, რომელიც ხელსაყრელია შვეულმფრენისთვის, მაგრამ განკუთვნილი არ არის საგანგებოდ ამ მიზნებისთვის;

ჭ) **გეოდეზიურ კოორდინატა სისტემა** – პარამეტრების მინიმალური ნაკრები, რომელიც აუცილებელია ათვლის ადგილობრივი სისტემის მდებარეობის და ორიენტირების განსაზღვრავად, კოორდინატა/ათვლის გლობალური სისტემის მიმართ;

ხ) **გეოიდი** – ეკვიპოტენციური ზედაპირი, დედამიწის გრავიტაციულ ველში, რომელიც ემთხვევა წყნარი ზღვის საშუალო დონეს (MSL) და მის გაგრძელებას კონტინენტებზე;

ჯ) **გეოიდის ტალღა** – მანძილი (დადებითი ან უარყოფითი მნიშვნელობა) გეოიდის ზედაპირსა და მათემატიკურად განსაზღვრულ რეფერენს-ელიფსოიდის ზედაპირს შორის;

ჰ) **გზა** – სახმელეთო მარშრუტი სამუშაო მოედანზე, რომელიც დადგენილია მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოსაყენებლად;

ჰ¹) **გრიგორიანული კალენდარი** – საყოველთაოდ მიღებული კალენდარი, რომელიც შემოღებულია 1582 წელს წლის განსაზღვრისათვის და უფრო ზუსტია ტროპიკულ წელთან იულიანურ კალენდართან შედარებით (ISO 19108***);

ჰ²) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არე (OFZ)** – საჰაერო სივრცე, შემოსაზღვრული დასაფრენად შესვლის შიდა ზედაპირით, შიდა გარდამავალი და შეწყვეტილი დაფრენისას მეორე წრეზე წასვლის ზედაპირებით, ასევე საფრენი ზოლის ნაწილით, სადაც არ არის უძრავი დაბრკოლება, გარდა სააერნაოსნო მიზნებისთვის



განკუთვნილი, მსუბუქი მასის და მსხვრევადი საფუძვლის მქონე ობიექტებისა;

3³) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი (CWY)** – აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირის (შემდგომში – ექსპლუატანტი) კონტროლის ქვეშ არსებული მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული მართკუთხა მონაკვეთი, რომელიც შერჩეული და მომზადებულია როგორც შესაფერისი, რომელზეც საჰაერო ხომალდს შეუძლია განახორციელოს საწყისი სიმაღლის აღება დადგენილ სიმაღლემდე;

3⁴) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი შვეულმფრენისთვის** – დადგენილი მონაკვეთი ხმელეთზე ან წყალზე, რომელიც შერჩეული და/ან მომზადებულია როგორც ხელსაყრელი, რომლის თავზეც 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად მფრენ შვეულმფრენს შეუძლია განახორციელოს გაქანება და მიაღწიოს განსაზღვრულ სიმაღლეს;

3⁵) **დამუხრუჭების ბოლო ზოლი** – სხ-ის შეწყვეტილი აფრენისას, მის შესაჩერებლად გამოსადეგი, გასაქანად არსებული მანძილის ბოლოს განთავსებული მიწის მართკუთხა მონაკვეთი;

3⁶) **დამცავი არე** – არე, სამიმოსვლო მარშრუტის ფარგლებში და შვეულმფრენის სადგომის ირგვლივ, რომელიც უზრუნველყოფს დაშორებას FATO-ს არეში მდებარე ობიექტებიდან, სხვა სამიმოსვლო მარშრუტებისა და შვეულმფრენის სადგომებიდან, შვეულმფრენების უსაფრთხო მანევრირების მიზნით;

3⁷) **დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ** – იხილეთ აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის განმარტება;

3⁸) **დასაფრენად ურთიერთდამოკიდებული პარალელური შესვლა** – დასაფრენად ერთდროული შესვლა პარალელურ ან თითქმის პარალელურ აღჭურვილ ადზ-ებზე, როდესაც დადგენილია მოსაზღვრე ადზ-ების ღერძულა ხაზების გაგრძელებაზე მყოფი საჰაერო ხომალდებს შორის სარადიოლოკაციო ეშელონირების მინიმუმები;

3⁹) **დასაფრენად ურთიერთდამოკიდებული პარალელური შესვლა** – დასაფრენად ერთდროული შესვლა პარალელურ ან თითქმის პარალელურ აღჭურვილ ადზ-ებზე, როდესაც არ არის დადგენილი მოსაზღვრე ადზ-ების ღერძულა ხაზების გაგრძელებაზე მყოფი საჰაერო ხომალდებს შორის სარადიოლოკაციო ეშელონირების მინიმუმები;

3¹⁰) **დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არე (FATO)** – დადგენილი არე, რომლის თავზეც სრულდება დასაფრენად შესვლის მანევრის დასკვნითი ეტაპი კიდურა რეჟიმამდე ან დაფრენამდე და საიდანაც იწყება აფრენის მანევრი. თუ FATO გამოიყენება იმ შვეულმფრენების მიერ, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად, მაშინ ეს დადგენილი არე მოიცავს შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებულ არეს;

3¹¹) **დასაფრენი მოედანი** – სამუშაო მოედნის ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების აფრენისა და დაფრენისათვის;

3¹²) **დაფრენის ადგილი შვეულმფრენისათვის** – მონიშნული ან მოუნიშნავი მოედანი, რომელსაც გააჩნია იგივე ფიზიკური მახასიათებლები, რაც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის ვიზუალური არის (FATO) მქონე ვერტოდრომს;

3¹³) **დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF)** – მოედანი, სადაც შვეულმფრენს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა ან ზედაპირიდან აწევა;

3¹⁴) **დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი** – დროის აღებული მომენტისთვის, აფრენის და დაფრენის დადგენილი მიმართულების მაჩვენებელი ვიზუალური მოწყობილობა;

3¹⁵) **დედამიწის ზედაპირიდან შემალღებული ვერტოდრომი** – ვერტოდრომი, განთავსებული ხმელეთიდან შემალღებულ კონსტრუქციაზე;

3¹⁶) **დინამიკური დატვირთვის მქონე ზედაპირი** – ზედაპირი, რომელიც უძლებს შვეულმფრენის ავარიული დაშვებით წარმოქმნილ დატვირთვას;



3) ეფექტური ინტენსიურობა – ციმციმა სანათის ეფექტური ინტენსიურობა ტოლია, იგივე ფერის, მუდმივი ნათების სანათის ინტენსიურობის, რომელიც უზრუნველყოფს იგივე ხილვადობის სიშორეს დაკვირვების მსგავს პირობებში;

3¹⁸) ვერტობანი – ვერტოდრომი, განთავსებული ღია ზღვაში მცურავ ან უძრავ ნაგებობაზე, როგორცაა ნავთობის ან გაზის მოპოვების და/ან წარმოების ობიექტი;

3¹⁹) ვერტოდრომი – აეროდრომი ან დადგენილი ფართი ნაგებობის ზედაპირზე, რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია შვეულმფრენების ასაფრენ-დასაფრენად და მიმოსვლისთვის;

3²⁰) ვერტოდრომი ზედაპირის დონეზე – ვერტოდრომი, განთავსებული ხმელეთზე ან წყლის ზედაპირზე არსებულ ნაგებობაზე;

3²¹) ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილები:

3²¹ა) ასაფრენად არსებული მანძილი (TODAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძეს დამატებული დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი (თუ გათვალისწინებულია), რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი შვეულმფრენის მიერ აფრენის დასასრულებლად;

3²¹ბ) შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი (RTODAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი იმ შვეულმფრენის შეწყვეტილი ფრენის დასასრულებლად, რომელიც ფრენას ახორციელებს 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად;

3²¹გ) დასაფრენად არსებული მანძილი (LDAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძეს დამატებული ნებისმიერი დამატებითი არე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი შვეულმფრენების მიერ დაფრენის მანევრის დასასრულებლად, დადგენილი სიმაღლიდან;

3²²) ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი (HRP) – ვერტოდრომის ან დაფრენის ადგილის დადგენილი ადგილმდებარეობა;

3²³) ვერტოდრომის შემადგენლობა – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO-ს) ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენლობა;

3²⁴) თვითმფრინავის ტიპისთვის გაანგარიშებული საფრენი ზოლის სიგრძე – საფრენი ზოლის მინიმალური სიგრძე, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით ზღვის დონიდან, სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში, უქარო ამინდის პირობებში და ადზ-ს ნულოვანი ქანობისას საჰაერო ხომალდის ასაფრენად, რომელიც მითითებულია საჰაერო ხომალდის შესაბამის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში, რომელიც დადგენილია სერტიფიცირების უფლებამოსილი ორგანოს მიერ ან საჰაერო ხომალდის მწარმოებლისგან მიღებული ანალოგიური დოკუმენტით. საფრენი ზოლის სიგრძე, შესაბამის შემთხვევებში, ნიშნავს საფრენი ზოლის შეწონასწორებულ სიგრძეს ან სხვა შემთხვევებში – ასაფრენ მანძილს;

3²⁵) თითქმის პარალელური ადზ-ები – გადაუკვეთელი ადზ-ები, რომელთა ღერძულა ხაზების გაგრძელების თანხვედრის/გაშლის კუთხე შეადგენს 15⁰-ს და ნაკლებს;

3²⁶) თოვლჭყაპი – 0,5-დან 0,8-მდე ხვედრითი წონის მქონე წყლით გაჟღენთილი თოვლი, რომელიც, მასზე ფეხის დარტყმისას, გაიშხეფება სხვადასხვა მხარეს;

3²⁷) თოვლი (მიწის ზედაპირზე):

3²⁷ა) მშრალი თოვლი – თოვლი, რომელიც ფხვიერ მდგომარეობაში შეიძლება გაფანტოს ქარმა ან ხელის მოჭერისას იფხვნება; ხვედრითი წონა – 0,35-ზე ნაკლები;

3²⁷ბ) სველი თოვლი – თოვლი, რომელიც ხელის მოჭერისას არ იფხვნება და წარმოიქმნება გუნდა; ხვედრითი



წონა 0,35-დან 0,5-მდე, მაგრამ არა 0,5;

3²⁷გ) დატკეპნილი თოვლი – თოვლი რომელიც დატკეპნილია მყარ მასად, მეტად არ იტკეპნება, მიწიდან აღებისას არ იფხვნება, არამედ იმტვრევა დიდ ლოდებად; ხვედრითი წონა 0,5 და მეტი;

3²⁸) იმპულსური სანათი კონდენსატორული განმუხტვით – სანათი, რომელიც გამოსცემს მაღალი ინტენსივობის და საკმაოდ ხანმოკლე გაკრთომას, რომელიც წარმოიქმნება მილაკში არსებული აირის გავლით მაღალი ძაბვის ელექტროგანმუხტვის შედეგად;

3²⁹) კალენდარი – დროის დისკრეტული ათვლის სისტემა, რომელიც წარმოადგენს დროის ერთდღიანი განსაზღვრის საფუძველს (ISO 19108*);

3³⁰) ლაზერული სხივის ზემოქმედების თვალსაზრისით, ფრენებისთვის კრიტიკული არე (LCFZ) – საჰაერო სივრცე აეროდრომის სიახლოვეს, მაგრამ LFFZ არის მიღმა, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია თვალისმომჭრელი ეფექტის ნაკლებად შესაძლებელი დონით;

3³¹) ლაზერული სხივის ზემოქმედების მიმართ მგრძობიარე საფრენოსნო არე (LSFZ) – საჰაერო სივრცე, რომელიც მდებარეობს LFFZ და LCFZ არეების მიღმა და შესაძლებელია არ მდებარეობდეს მათ უშუალო სიახლოვეს, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია იმ დონემდე, როდესაც ნაკლებად შესაძლებელია გაელვებით თვალისმომჭრელი ან ნარჩენი გამოსახულების ეფექტი;

3³²) ლაზერული სხივის ზემოქმედებისგან თავისუფალი საფრენოსნო არე (LFFZ) – საჰაერო სივრცე აეროდრომის უშუალო სიახლოვეს, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია იმ დონემდე, როდესაც ნაკლებად შესაძლებელია ვიზუალური აღთქმის დარღვევა;

3³³) მარკირება – სიმბოლო ან სიმბოლოთა ჯგუფი, რომელიც განთავსებულია სამუშაო მოედნის ზედაპირზე, სააერონავიგაციის ინფორმაციის გადასაცემად;

3³⁴) მომნიშვნელი – დედამიწის ზედაპირზე განთავსებული ობიექტი, დაბრკოლებების ან საზღვრების მოსანიშნად;

3³⁵) მონაცემი – ნებისმიერი სიდიდე ან სიდიდეთა ერთობლიობა, რომელიც შეიძლება წარმოადგენდეს სხვა სიდიდეების საწყისად ან ათვლის საფუძველს (ISO 19104*);

3³⁶) მოსაცდელი ადგილი ადზ-თან – განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ს დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძობიარე არის დასაცავად, სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრავი სხ-ები და სატრანსპორტო საშუალებები, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მორიგი მითითების მიღებამდე;

3³⁷) მოსაცდელი ადგილი მოძრაობის მარშრუტზე – განსაზღვრული ადგილი, სადაც სატრანსპორტო საშუალებას შეიძლება ეთხოვოს გაჩერება;

3³⁸) მოსაცდელი მოედანი – განსაზღვრული მოედანი, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დროებით გასაჩერებლად ან მათი შემოსავლელად, საჰაერო ხომალდების სახმელეთო მოძრაობის მოწესრიგების მიზნით;

3³⁹) მუდმივი გამოსხივების სანათი – სანათი, რომელსაც გააჩნია გამოსხივების უცვლელი ინტენსივობა უძრავი წერტილიდან დაკვირვებისას;

3⁴⁰) მსხვრევადი ობიექტი – მცირე მასის მქონე ობიექტი, რომლის კონსტრუქცია დარტყმითი ზემოქმედებით იმსხვრევა, დეფორმირდება ან ილუნება, რათა მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს საჰაერო ხომალდების დაზიანების საფრთხე;

3⁴¹) ნიშანი:

3⁴¹ა) უცვლელი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი, რომელიც იძლევა მხოლოდ ერთ ინფორმაციას;



3⁴¹ბ) ცვლილებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი, რომელიც უზრუნველყოფს წინასწარ განსაზღვრული რამდენიმე ინფორმაციის გადმოცემის შესაძლებლობას ან, აუცილებლობისას, რომელიმე ინფორმაციის გადაცემის შეწყვეტის შესაძლებლობას;

3⁴²) **ორთომეტრული სიმაღლე** – გეოიდის ზედაპირზე წერტილის სიმაღლე, რომელიც, როგორც წესი, წარმოადგენს შემადგენელ ნაწილს საშუალო დონიდან;

3⁴³) **სააერნაოსნო შუქურა** – ყველა მიმართულებიდან შესამჩნევი, მუდმივი ან ციმციმა ნათების მქონე სახმელეთო სააერნაოსნო სანათი, რომელიც გამოიყენება დედამიწის ზედაპირზე გარკვეული წერტილის მოსანიშნად;

3⁴⁴) **სააეროდრომო შუქურა** – ჰაერიდან აეროდრომის მდებარეობის დასადგენი სააერნაოსნო შუქურა;

3⁴⁵) **სადგურის დახრილობა** – VOR-ის (ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა) სადგურის დაკალიბრებისას, VOR-ის სადგურის ნულოვანი რადიალის ქვემარტივი ჩრდილოეთიდან გადახრის განსაზღვრა;

3⁴⁶) **სამანევრო არე** – აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის;

3⁴⁷) **სამიმოსვლო ბილიკების გადაკვეთა** – ორი ან რამდენიმე სამიმოსვლო ბილიკის გადაკვეთა;

3⁴⁸) **სამიმოსვლო ბილიკი** – სახმელეთო აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების მიმოსვლისთვის და აეროდრომის ერთი ნაწილის მეორესთან დასაკავშირებლად განკუთვნილი ბილიკი, მათ შორის:

3⁴⁸ა) სხ-ის სადგომზე სამიმოსვლო ზოლი – ბაქნის ნაწილი, რომელიც აღნიშნულია, როგორც ბილიკი და გამოიყენება მხოლოდ სხ-ის სადგომამდე მისასვლელად;

3⁴⁸ბ) ბაქნის სამიმოსვლო ბილიკი – ბაქანზე განლაგებული სამიმოსვლო ბილიკების სისტემის ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია ბაქნის გავლით საჰაერო ხომალდის მარშრუტის უზრუნველსაყოფად;

3⁴⁸გ) ჩქაროსნული გამყვანი სამიმოსვლო ბილიკი – ადრ-თან მახვილი კუთხით მიერთებული სბ, რომელიც დაფრენილ საჰაერო ხომალდს ადრ-დან იმაზე უფრო მეტი სიჩქარით გასვლის საშუალებას აძლევს, ვიდრე ეს სხვა სბ-ზეა შესაძლებელი, რითაც მცირდება ადრ-ს დაკავების დრო;

3⁴⁹) **სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი** – მონაკვეთი, რომელიც მოიცავს სამიმოსვლო ბილიკს და განკუთვნილია სამიმოსვლო ბილიკზე მოძრავი საჰაერო ხომალდის დასაცავად და მისი დაზიანების რისკის შესამცირებლად, სამიმოსვლო ბილიკის საზღვრებიდან შემთხვევით გადაცდენის შემთხვევაში;

3⁵⁰) **სანათების სისტემის საიმედოობა** – ალბათობა იმისა, რომ მოწყობილობები იფუნქციონირებს დასაშვები ნორმის ფარგლებში და სისტემა ვარგისია საექსპლუატაციოდ.

3⁵¹) **სამუშაო მოედანი** – აეროდრომის ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის, მოიცავს სამანევრო არის და ბაქანს (ბაქნებს);

3⁵²) **სასიგნალო მოედანი** – მოედანი აეროდრომზე, რომელიც განკუთვნილია სახმელეთო ნიშნების განსათავსებლად;

3⁵³) **საფარის საკლასიფიკაციო რიცხვი (PCN)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობას, მისი შეუზღუდავი ექსპლუატაციის პირობებში;

3⁵⁴) **საფრენი ზოლი** – დადგენილი მონაკვეთი, რომელიც მოიცავს ადრ-ს და დამუხრუჭების ბოლო ზოლს, თუ არსებობს, და განკუთვნილია:

3⁵⁴ა) ადრ-დან გადაცდომის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდების დაზიანების რისკის შესამცირებლად;

3⁵⁴ბ) აფრენის ან დაფრენისას, მასზე გადამფრენი საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;



3⁵⁵) **სახიფათო მონაკვეთი** – მონაკვეთი, აეროდრომის სამუშაო ფართობზე, სადაც არსებობს შეჯახების ან/და ადრ-ზე არასანქცირებული შესვლის პოტენციური საფრთხე და საჭიროა მფრინავის/მძღოლის მომატებული ყურადღება;

3⁵⁶) **სახმელეთო სააერნაოსნო სანათები** – ნებისმიერი სანათი, გარდა საჰაერო ხომალდზე დამონტაჟებულისა, რომელიც საგანგებოდ განკუთვნილია, როგორც სააერნაოსნო საშუალება;

3⁵⁷) **საჰაერო ხომალდის სადგომი** – ბაქანზე საჰაერო ხომალდის სადგომად გამოყოფილი ადგილი;

3⁵⁸) **საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო რიცხვი (ACN)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს საჰაერო ხომალდის ფარდობით ზემოქმედებას ხელოვნურ საფარზე, დადგენილი სტანდარტული კატეგორიის გრუნტის სიმტკიცისთვის;

3⁵⁹) **სერტიფიცირებული აეროდრომი** – აეროდრომი, რომლის ექსპლუატანტზე გაცემულია აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატი;

3⁶⁰) **სიზუსტე** – გაანგარიშებული ან აზომილი მნიშვნელობის ფაქტიურთან შესაბამისობის ხარისხი;

3⁶¹) **სიმაღლე ელიფსოიდის მიმართ (გეოდეზიური სიმაღლე)** – სიმაღლე რეფერენს-ელიფსოიდის ზედაპირის მიმართ, გაზომილი ელიფსოიდის ნორმალის გასწვრივ, განსახილველ წერტილზე გავლით;

3⁶²) **სტატიკური დატვირთვის მქონე ზედაპირი** – ზედაპირი, რომელიც უძლებს მასზე მდგომი შვეულმფრენის მასას;

3⁶³) **ურთიერთდამოუკიდებელი პარალელური გაფრენა** – პარალელური ან თითქმის პარალელური აღჭურვილი ადრ-ებიდან ერთდროული აფრენა;

3⁶⁴) **უცხო სხეულების ნარჩენები (FOD)** – სამუშაო ფართობზე არსებული ნებისმიერი უძრავი ობიექტი, რომელსაც არ გააჩნია არც საექსპლუატაციო და არც სააერნაოსნო ფუნქცია და შეიძლება საფრთხე შეუქმნას საჰაერო ხომალდების ფრენებს;

3⁶⁵) **უსაფრთხოების არე** – დადგენილი არე ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ირგვლივ, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისგან, გარდა იმ დაბრკოლებებისა, რომელიც აუცილებელია სააერნაოსნო მიზნებისთვის და განკუთვნილია შვეულმფრენების დაზიანების საფრთხის შესამცირებლად, FATO-ს საზღვრებიდან მისი გაუთვალისწინებელი გადასვლის შემთხვევაში;

3⁶⁶) **უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი** – ხელოვნური საფარის კიდის მომიჯნავედ განთავსებული და სათანადოდ მოწყობილი მონაკვეთი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ხელოვნური საფარიდან მასზე გადასვლა;

3⁶⁷) **ფრენების დაცული არეები** – ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების შემცირების მიზნით, კონკრეტული დადგენილი საჰაერო სივრცე;

3⁶⁸) **შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე** – არე, სადაც ხორციელდება საჰაერო ხომალდის ზედაპირიდან თოვლის, ყინულის ნადების მოცილება და/ან საჰაერო ხომალდის სუფთა ზედაპირის დამუშავება შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით, რომელიც დროის გარკვეულ პერიოდში საჰაერო ხომალდს იცავს ყინულის ნადების, თოვლის ან ჭყაპისაგან;

3⁶⁹) **შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანი** – მოედანი, რომელიც მოიცავს საჰაერო ხომალდის სადგომის შიდა არეს, საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავებისთვის და გარე არეს, ორი ან რამდენიმე შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოძრავი საშუალებების მანევრირებისთვის;

3⁷⁰) **შემოყინვისგან დაცვის ეფექტური დრო** – სავარაუდო დრო, რომლის განმავლობაშიც საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავებულ ზედაპირზე არ წარმოიქმნება ყინული და ჭირხლი, ასევე, არ ხდება თოვლის დაგროვება;



371) **შემოწმება ციკლური ზედმეტობის კოდიტ (CRC)** – მონაცემთა ციფრული გამოსახვის მათემატიკური ალგორითმი, მონაცემთა დაკარგვის ან ცვლილებისგან დაცვის განსაზღვრული დონის უზრუნველსაყოფად;

372) **შეტყობინება ადზ-ს მდგომარეობის შესახებ** – დეტალური სტანდარტიზებული შეტყობინება ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის და საჭაერო ხომალდის ასაფრენ-დასაფრენ მახასიათებლებზე მისი გავლენის შესახებ;

373) **შეწყვეტილი აფრენის არე** – დადგენილი არე ვერტოდრომზე, რომელიც გამოსადეგია შვეულმფრენის შეწყვეტილი აფრენის დასასრულებლად, რომელიც ფრენას ახორციელებს 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად;

374) **შეწყვეტილი დაფრენა** – დაფრენა, რომელიც მოულოდნელად წყდება, დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის (OCA/H) ნებისმიერი წერტილის ქვევით;

375) **შეხების არე** – მონაკვეთი ადზ-ს ზღურბლის შემდეგ, რომელიც საჭაერო ხომალდის დაფრენის დროს განკუთვნილია პირველი შეხებისთვის;

376) **შვეულმფრენის სადგომი** – საჭაერო ხომალდის სადგომი, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენის სადგომად და სადაც მთავრდება ხმელეთზე მიმოსვლა, ან სადაც შვეულმფრენი ახორციელებს ხმელეთზე დაშვებას და აწევას, ჰაერში მიმოსვლისთვის;

377) **შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტი** – დადგენილი ტრაექტორია, რომელიც დაწესებულია შვეულმფრენის გადასაადგილებლად ვერტოდრომის ერთი ნაწილიდან მეორეში. სამიმოსვლო მარშრუტი მოიცავს შვეულმფრენის საჭაერო ან სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკს, რომელიც გადის სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზზე;

378) **შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკი (სბ)** – სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკი, რომელიც განკუთვნილია ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენების სახმელეთო მიმოსვლისთვის;

379) **შვეულმფრენის საჭაერო სამიმოსვლო ბილიკი (სბ)** – დადგენილი ბილიკი ზედაპირზე, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენების საჭაერო მიმოსვლისთვის;

380) **შუალედური მოსაცდელი ადგილი** – განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია მოძრაობის მართვის მიზნებისთვის, სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრავი საჭაერო ხომალდები და სატრანსპორტო საშუალებები, მოძრაობის გასაგრძელებლად შემდგომი ნებართვის მისაღებად, როდესაც ასეთი სახის მითითებებს იღებენ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან;

381) **ჩვეული ფრენების არე (NFZ)** – საჭაერო სივრცე, რომელიც არ არის განსაზღვრული როგორც LFFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედებისგან თავისუფალი საფრენოსნო არე), LCFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედების თვალსაზრისით, ფრენებისთვის კრიტიკული არე) და LSFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედების მიმართ მგრძობიარე საფრენოსნო არე), მაგრამ დაცულია თვალის ბიოლოგიური დაზიანების გამომწვევი ლაზერული გამოსხივებისგან;

382) **ცალკეული პარალელური ოპერაციები** – პარალელური ან თითქმის პარალელური აღჭურვილი ადზ-ების ერთდროული გამოყენება, როდესაც ერთი ადზ გამოიყენება მხოლოდ დასაფრენად შესვლისთვის, ხოლო მეორე – ასაფრენებისთვის;

383) **ძირითადი ადზ** – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი, რომელიც ხელსაყრელი პირობებში, სხვა ასაფრენ-დასაფრენ ზოლებთან მიმართებაში გამოიყენება უპირატესად;

384) **ხაზოვანი სანათი** – სამი ან მეტი სახმელეთო საერნაოსნო სანათი, რომელიც განთავსებულია განივ ხაზზე, მცირე ინტერვალებით ისე, რომ შორი მანძილიდან ჩანს, როგორც მოკლე სინათლის ზოლი;

385) **ჯალამბარის მოედანი** – მოედანი, განკუთვნილი შვეულმფრენით პირების ან ტვირთის გადასაზიდად ხომალდზე ან ხომალდიდან;

386) **D** – შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული ზომა ხრახნ(ებ)ის ბრუნვისას, გაზომილი მზიდი ხრახნის



ფრთის ბრუნვის სიბრტყის წინა კიდურა წერტილიდან ბოლოხრახნის ბრუნვის სიბრტყის უკანა კიდურა წერტილამდე ან შვეულმფრენის კონსტრუქციის ბოლოს კიდურა წერტილამდე.

387) ამ რეგლამენტში გამოყენებული სხვა ტერმინები განმარტებული უნდა იქნეს შესაბამის სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის საფუძველზე, თუ ის არ ეწინააღმდეგება ამ რეგლამენტის მიზნებსა და ამოცანებს.

მუხლი 3. აეროპორტის პროექტირების მიმართ მომიჯნავე კანონმდებლობის მოთხოვნები

1. აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ახალი ნაგებობების პროექტირებისა და პროექტის შეთანხმების პროცესში ამ რეგლამენტით დადგენილი მოთხოვნების გარდა გათვალისწინებული უნდა იქნეს მშენებლობის სფეროში მოქმედი ისეთი ეროვნული ან/და საერთაშორისო მოთხოვნებიც, რაც აუცილებელია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებისა და უსაფრთხოების ზომების ოპტიმიზაციის მიზნით.
2. აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირების, პროექტის შეთანხმებისა და მშენებლობის პროცესში გათვალისწინებული უნდა იქნეს სივრცითი მოწყობის, ქალაქგეგმარების, მშენებლობისა და გარემოს დაცვის მოთხოვნები.

მუხლი 4. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა

1. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა განისაზღვრება რიგი სააეროდრომო აღჭურვილობებისა და საშუალებების სხ-ის იმ ტიპებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით, რომლებიც განკუთვნილია აღნიშნულ აეროდრომზე გამოსაყენებლად.
2. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა შედგება ორი ელემენტისგან, რომელიც განსაზღვრავს სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებს და ზომებს, კერძოდ:
 - ა) პირველ ელემენტს წარმოადგენს ციფრი, რომელიც გამოხატავს თვითმფრინავის ტიპისთვის გაანგარიშებული ადზ-ს სიგრძეს, სტანდარტულ პირობებში;
 - ბ) მეორე ელემენტი წარმოადგენს ლათინურ ასოს, რომელიც გამოხატავს თვითმფრინავის ფრთის სიგრძეს და ძირითადი შასის გარე ბორბლებს შორის მანძილს (შასის ლიანდი).
3. აეროდრომის დაპროექტების დროს უნდა განისაზღვროს ის კრიტიკული მახასიათებლების მქონე სხ, რომლის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე და ზომებზე დაფუძნებით მიიღება აეროდრომის კოდური აღნიშვნა, რომლისთვისაც განკუთვნილი იქნება მოცემული სააეროდრომო ნაგებობა ან საშუალება.
4. აეროდრომის კოდური აღნიშვნის მნიშვნელობები და მონაცემები უნდა განისაზღვროს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის პირველი ცხრილის შესაბამისად.
5. აეროდრომის კოდურ აღნიშვნას ექსპლუატანტის მოთხოვნის საფუძველზე ანიჭებს სააგენტო.

კარი II. აეროდრომები

თავი II. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და ინფორმაციული ნაკადების მართვა

მუხლი 5. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები და საექსპლუატაციო პირობები

1. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები მოიცავს ინფორმაციას:
 - ა) აეროდრომის საკონტროლო წერტილის შესახებ;
 - ბ) აეროდრომის და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის შემადგენლების შესახებ;
 - გ) აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურის შესახებ;
 - დ) აეროდრომის ინფრასტრუქტურის შესახებ;



- ე) აეროდრომის ხელოვნური საფარის სიმტკიცის (მზიდუნარიანობის) შესახებ;
- ვ) აეროდრომზე საჰაერო ხომალდის სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების ადგილის შესახებ;
- ზ) აეროდრომის გამოცხადებული მანძილების შესახებ;
- თ) აეროდრომის სამუშაო მოედნის მდგომარეობის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობებისა და საშუალებების შესახებ;
- ი) გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები. შესახებ.

2. აეროდრომის ზოგადი საქსპლუატაციო პირობები გულისხმობს მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანასთან, შევლის, ხანძართან ბრძოლასთან, სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის კოორდინაციასთან დაკავშირებულ ძირითად საკითხებს.

მუხლი 6. აეროდრომის საკონტროლო წერტილი

1. ექსპლუატანტის მიერ აეროდრომისათვის განისაზღვრება საკონტროლო წერტილი, რომლის მდებარეობა უცვლელია.
2. აეროდრომის საკონტროლო წერტილი განთავსდება აეროდრომის დაგეგმილი ან საწყისი გეომეტრიული ცენტრის სიახლოვეს.
3. აეროდრომის საკონტროლო წერტილის მდებარეობა იზომება გრადუსების, წუთებისა და წამების სიზუსტით, რომელსაც ექსპლუატანტი აწვდის სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 7. აეროდრომის და ადზ-ს შემადგენლობა

1. აეროდრომის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა იზომება აეროდრომის შემადგენლობის ადგილზე, ნახევარ მეტრამდე (0.5 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.
2. საჰაერო ხომალდების დასაფრენად არაზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილ აეროდრომებზე, ადზ-ს ყოველი ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა, ადზ-ს ბოლოს შემადგენლობა და ადზ-ს გასწვრივ მნიშვნელოვანი შემადგენლობის ან დადაბლების შუაწერტილები იზომება ნახევარ მეტრამდე (0.5 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.
3. დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ-ს შემთხვევაში, ადზ-ს ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა, ადზ-ს ბოლოს შემადგენლობა და დაფრენის არის ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენლობა იზომება მეოთხედ მეტრამდე (0.25 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 8. აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა

1. აეროდრომის რაიონში განისაზღვრება ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა, ცელსიუსის გრადუსებში (C^0).
2. აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა წარმოადგენს საანგარიშო თვის საშუალო ტემპერატურას, რომელიც გამოთვლილია წლის ყველაზე ცხელი თვის დღე-ღამის მაქსიმალური ტემპერატურის საფუძველზე (ითვლება, რომ ყველაზე ცხელია თვე, რომლის საშუალო ტემპერატურა ყველაზე მაღალია). გამოანგარიშებისას უნდა მოხდეს აღნიშნული ტემპერატურის გაშუალებება წლის მანძილზე.

მუხლი 9. აეროდრომის ინფრასტრუქტურის ზომები

1. აეროდრომზე განლაგებული ყველა ნაგებობისათვის უნდა გაიზომოს და აღიწეროს შემდეგი მონაცემები:
 - ა) ადზ – გეოგრაფიული აზიმუტი, ერთი მეასედი გრადუსის სიზუსტით, ციფრული აღნიშვნა, სიგრძე, სიგანე, ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლის მდებარეობა უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, დახრილობა, ზედაპირის ტიპი, ადზ-ს ტიპი, ხოლო I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ-ს



შემთხვევაში – დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არე, თუ იგი გათვალისწინებულია;

ბ) საფრენი ზოლის, უსაფრთხოების ბოლო არის (RESA) და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის – სიგრძე და სიგანე, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, ზედაპირის ტიპი; და დამუხრუჭების სისტემა – ადგილმდებარეობა (ადზ-ს რომელ ბოლოზე) და მისი აღწერა;

გ) სამიმოსვლო ბილიკი – აღნიშვნა, სიგანე, საფარის ტიპი;

დ) ბაქანი – საფარის ზედაპირის ტიპი, საჰაერო ხომალდების სადგომები;

ე) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურო მომსახურების საზღვრები;

ვ) დაბკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი – სიგრძე უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, მიწის ზედაპირის პროფილი;

ზ) ვიზუალური საშუალებები დასაფრენად შესვლის სქემებისთვის, ადზ-ს, სბ-ს და ბაქნების მარკირება და შეუსასიგნალო საშუალებები, სბ-ზე და ბაქანზე ვიზუალური მიმართვის და მართვის სხვა საშუალებები, მათ შორის, მიმოსვლისას მოცდის ადგილის და „სდექ“ ხაზის სანათები, ტელესკოპურ ტრაპებთან ვიზუალური შეპირაპირების სამართი სისტემის ტიპი და განლაგება;

თ) აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ნებისმიერი წერტილის ადგილმდებარეობა და რადიოსიხშირე;

ი) მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტების განლაგება და აღნიშვნა;

კ) საკურსო და საგლისადო რადიოშუქურებს შორის მანძილი, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, რომლებიც წარმოადგენენ სახელსაწყო დაფრენის სისტემას (ILS) ან დაფრენის მიკროტალღური სისტემას (MLS) და განისაზღვრება ადზ-ს კიდეების მიმართ.

2. ადზ-ს ყოველი ზღურბლის, სბ-ის ღერძულა ხაზის წერტილების, საჰაერო ხომალდის ყოველი სადგომის გეოგრაფიული კოორდინატი იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში.

მუხლი 10 აეროდრომის ხელოვნური საფარის სიმტკიცე (მზიდუნარიანობა)

1. აეროდრომის ხელოვნური საფარისათვის განისაზღვრება შესაბამისი მზიდუნარიანობა.

2. ბაქნის (სბ-ის სადგომის) ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობა, რომელიც განკუთვნილია 5700 კგ-ზე მეტი მასის მქონე საჰაერო ხომალდებისთვის, განისაზღვრება „საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო რიცხვის და საფარის საკლასიფიკაციო რიცხვის (ACN-PCN) შეფარდების მეთოდით“, შემდეგი მონაცემების სრულად წარდგენით:

ა) საფარის საკლასიფიკაციო რიცხვი (PCN);

ბ) საფარის ტიპი, ACN- PCN-ის განსაზღვრავად;

გ) საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორია;

დ) სბ-ის საბურავებში მაქსიმალურად დასაშვები წნევის კატეგორია ან მაქსიმალურად დასაშვები წნევის სიდიდე; და

ე) შეფასების მეთოდი.

3. საფარის გამოქვეყნებული საკლასიფიკაციო რიცხვი (PCN) მიუთითებს, რომ აღნიშნული საფარით სარგებლობა შეუძლიათ იმ საჰაერო ხომალდებს, რომელთა საკლასიფიკაციო რიცხვი (ACN) ტოლი ან ნაკლებია საფარის გამოქვეყნებული საკლასიფიკაციო რიცხვისა (PCN), მითითებული ტიპ(ებ)ის სბ-ის საბურავებში წნევის მიმართ ან სრულ საფრენ მასაზე შეზღუდვების გათვალისწინებით. თუ საფარის მზიდუნარიანობა განიცდის მნიშვნელოვან სეზონურ ცვლილებას, შეიძლება წარმოდგენილი იყოს PCN-ის რამდენიმე მონაცემი.

4. საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო რიცხვი (ACN) განისაზღვრება ACN-PCN შეფარდების მეთოდთან დაკავშირებული სტანდარტული პროცედურების შესაბამისად.



5. საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო რიცხვის (ACN) განსაზღვრის მიზნით, ხელოვნური საფარი კლასიფიცირდება, როგორც ხისტი ან არახისტი კონსტრუქციის.

6. ACN-PCN შეფარდების მეთოდისათვის, საფარის ტიპის შესახებ ინფორმაცია, საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორია, სხ-ის საბურავებში მაქსიმალურად დასაშვები წნევის კატეგორია და შეფასების მეთოდი, გამოსახული უნდა იქნეს შემდეგი კოდების (ლათინური ასოები) გამოყენებით:

ა) საფარის ტიპებისთვის:

ა.ა) R – ხისტი საფარი;

ა.ბ) F – არახისტი საფარი;

ბ) საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორიისთვის:

ბ.ა) A – მაღალი სიმტკიცე, ხასიათდება სიმტკიცის კოეფიციენტით $K=150\text{მნ/მ}^3$, K -ს 120მნ/მ^3 მეტი ყველა მნიშვნელობით – ხისტი საფარისათვის და $\text{CBR}=15$ (გრუნტის მზიდუნარიანობის კალიფორნიული მაჩვენებელი), CBR ყველა მნიშვნელობით 13-ზე მეტი – არახისტი საფარისათვის);

ბ.ბ) B – საშუალო სიმტკიცე, ხასიათდება $K=80\text{მნ/მ}^3$ (K -ს მნიშვნელობით 60მნ/მ^3 -დან 120მნ/მ^3 -ის ჩათვლით – ხისტი საფარისათვის) და $\text{CBR}=10$ (CBR -ის მნიშვნელობით 8-დან 13-ის ჩათვლით – არახისტი საფარისათვის);

ბ.გ) C – დაბალი სიმტკიცე ხასიათდება $K=40\text{მნ/მ}^3$ (K -ს მნიშვნელობით 25მნ/მ^3 -დან 60მნ/მ^3 -ის ჩათვლით – ხისტი საფარისათვის) და $\text{CBR}=6$ (CBR -ის მნიშვნელობით 4-დან 8-ის ჩათვლით – არახისტი საფარისათვის);

ბ.დ) D – ძალიან დაბალი სიმტკიცე ხასიათდება $K=20\text{მნ/მ}^3$ (K -ს ყველა მნიშვნელობით 25მნ/მ^3 -ზე ნაკლები – ხისტი საფარისათვის) და $\text{CBR}=3$ (CBR -ის ყველა მნიშვნელობით 4-ზე ნაკლები – არახისტი საფარისათვის);

გ) სხ-ის საბურავში მაქსიმალური დასაშვები წნევის კატეგორიისათვის:

გ.ა) W – შეუზღუდავი (წნევა არ არის შეზღუდული);

გ.ბ) X – მაღალი (წნევა არ აღემატება $1,75\text{მპა-ს}$);

გ.გ) Y – საშუალო (წნევა არ აღემატება $1,25\text{მპა-ს}$);

გ.დ) Z – დაბალი (წნევა არ აღემატება $0,50\text{მპა-ს}$);

დ) შეფასების მეთოდისთვის:

დ.ა) T – ტექნიკური შეფასება (ხელოვნური საფარის მახასიათებლების სპეციალური შესწავლა, საფარის ქცევის გამოკვლევის ტექნოლოგიების გამოყენებით);

დ.ბ) U – საჰაერო ხომალდების საექსპლუატაციო გამოცდილების გამოყენებით შეფასება (როდესაც ცნობილია, რომ ხელოვნური საფარი უძლებს გარკვეული ტიპის და მასის თვითმფრინავის ექსპლუატაციას).

7. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ აეროდრომზე წესდება ხელოვნური საფარით სარგებლობის კრიტერიუმი იმ საჰაერო ხომალდებისთვის, რომელთა საკლასიფიკაციო რიცხვი (ACN) აღემატება არსებული ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობას (PCN), რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნებს.

8. მონაცემები, იმ ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობის შესახებ, რომელიც განკუთვნილია ბაქანზე (სხ-ისსადგომზე) 5700 კგ. ან ნაკლები მასის მქონე საჰაერო ხომალდებისთვის, განისაზღვრება შემდეგი სახით:

ა) საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური დასაშვები მასა; და

ბ) სხ-ის საბურავებში მაქსიმალურად დასაშვები წნევა.



მუხლი 11. აეროდრომზე სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების ადგილები

1. საჰაერო ხომალდის სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მიზნით, აეროდრომზე ეწყობა ერთი ან რამდენიმე მოედანი.
2. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედანი უნდა მოეწყოს ბაქანზე.
3. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედნის შემადგენელი განისაზღვრება, როგორც მისი განთავსების მოედნის საშუალო შემადგენელი, მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედნის ნებისმიერი ნაწილის შემადგენელი უნდა იყოს 3 მ-ის (10 ფუტის) ფარგლებში, ამ მოედნის საშუალო სიმაღლესთან მიმართებით.

მუხლი 12. გამოცხადებული მანძილები

საჰაერო ხომალდებისთვის გამოსაყენებლად განკუთვნილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლზე გამოითვლება შემდეგი მანძილები, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით:

- ა) გასაქანად არსებული მანძილი;
- ბ) ასაფრენად არსებული მანძილი;
- გ) შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი;
- დ) დასაფრენად არსებული მანძილი.

მუხლი 13. აეროდრომის სამუშაო მოედნის მდგომარეობა და მასთან დაკავშირებული ნაგებობები და საშუალებები

1. სამუშაო მოედნის მდგომარეობა და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობა ექვემდებარება მონიტორინგს. სათანადო ღონისძიებების გატარების მიზნით, მონიტორინგს ექვემდებარება ასევე საჰაერო ხომალდებისა და აეროდრომის ექსპლუატაციაზე გავლენის მქონე შემდეგი საკითხები:

- ა) სამშენებლო და ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები;
- ბ) ადზ-ს, სბ-ს ან ბაქნის ზედაპირის უსწორმასწორობები ან დაზიანებები;
- გ) წყლის, თოვლის, თოვლჭყაპის, ყინულის ან თრთვილის არსებობა ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;
- დ) შემოყინვის საწინააღმდეგო თხევადი ქიმიური ნივთიერებები ან სხვა დამაბინძურებლების არსებობა ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;
- ე) თოვლის ნამქერის ან გროვის არსებობა ადზ-ს, სბ-ს ან ბაქნის სიახლოვეს;
- ვ) სხვა დროებითი დაბრკოლებები, მათ შორის გაჩერებული საჰაერო ხომალდები;
- ზ) აეროდრომის ვიზუალური საშუალებების მუშაობის სრული ან ნაწილობრივი მტყუნება ან არასწორი ფუნქციონირება;
- თ) ელექტრომომარაგების ძირითადი ან სათადარიგო წყაროს მტყუნება.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტების მოთხოვნების შესრულების მიზნით ყოველდღიურად უნდა განხორციელდეს:

- ა) 1 და 2 კოდის მქონე აეროდრომებზე სამუშაო მოედნის შემოწმება სულ მცირე, დღეში ერთხელ და 3 და 4 კოდის მქონე აეროდრომებზე სულ მცირე, დღეში ორჯერ;
- ბ) დამატებით უნდა შემოწმდეს ადზ, როდესაც ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობა შეიძლება მნიშვნელოვნად შეიცვალოს მეტეოროლოგიური პირობების გამო.



3. პერსონალი, რომელიც განახორციელებს ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შეფასებას და შეტყობინებას, უნდა იყოს შესაბამისად მომზადებული და უფლებამოსილი საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად.

4. როდესაც ადზ-ს ზედაპირზე არის წყალი, ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის აღწერა უნდა განხორციელდეს შემდეგი ტერმინებით:

ა) ნესტიანი – ზედაპირი იცვლის ფერს ტენის არსებობისას;

ბ) სველი – ზედაპირი გაჟღენთილია, მაგრამ არ არის მდგარი წყალი;

გ) მდგარი წყალი – სადაც, სხ-ის მახასიათებლების გათვალისწინებით, ადზ-ს გამოსაყენებელი ფართობის 25%-ზე მეტია დაფარულია 3 მმ-ზე მეტი წყლის ფენით.

5. აეროდრომის მომხმარებლებს, ადზ-ს მდგომარეობის შესახებ ინფორმაცია მიეწოდებათ იმ შემთხვევაში, როდესაც ხელოვნურ საფარიანი ადზ-ს ან ადზ-ს მონაკვეთზე შეჭიდების დონე არის დადგენილზე ნაკლები.

6. როდესაც მოქმედი ადზ დაფარულია თოვლით, თოვლჭყაპით, ყინულით ან ჭირხლით, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, უნდა შეფასდეს საფარის მდგომარეობა და გამოიცეს შესაბამისი შეტყობინება.

7. თოვლჭყაპით, სველი თოვლით ან სველი ყინულით დაფარულ ადზ-ზე შეჭიდების გაზომვების შედეგების შესახებ, არ გამოიცემა შეტყობინება იმ შემთხვევაში, თუ ადზ-ს საექსპლუატაციო მდგომარეობისათვის არ არის უზრუნველყოფილი გაზომვების შედეგების სიზუსტე.

8. როდესაც ხორციელდება ადზ-ზე შეჭიდების გაზომვა ადზ-ს შეფასების პროცედურის ფარგლებში, დატკეპნილი თოვლით ან ყინულით დაფარულ საფარზე გაზომვისას, გამზომველი ხელსაწყო მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ სტანდარტებს და კორელაციის კრიტერიუმებს.

9. როდესაც ადზ დაფარულია თოვლით, თოვლჭყაპით, ყინულით ან ჭირხლით, ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შეფასებისას გამოყენებული უნდა იქნეს შემდეგი ტერმინები:

ა) მშრალი თოვლი;

ბ) სველი თოვლი;

გ) დატკეპნილი თოვლი;

დ) სველი დატკეპნილი თოვლი;

ე) თოვლჭყაპი,

ვ) ყინული;

ზ) სველი ყინული;

თ) ჭირხლი;

ი) მშრალი თოვლი ყინულზე;

კ) სველი თოვლი ყინულზე;

ლ) დამუშავებულია ქიმიკატებით;

მ) დაფარულია ქვიშით.

10. როდესაც ადზ დაფარულია მშრალი თოვლით, სველი თოვლი ან თოვლჭყაპი, ადზ-ს ყოველ მესამედზე უნდა გაიზომოს საფარის სიღრმე, დაახლოებით 2 სმ სიზუსტით მშრალი თოვლისათვის, 1 სმ სიზუსტით სველი თოვლისათვის და 0.3 სმ სიზუსტით თოვლჭყაპისათვის.

მუხლი 14. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები (AT-VASIS, PAPI ან APAPI)



1. აეროდრომზე, გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემების განთავსების შემთხვევაში, აღნიშნული სისტემების ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს შემდეგი ინფორმაციის მომხმარებლისთვის ხელმისაწვდომობას:

ა) ადზ-ს შესაბამისი აღნიშვნის შესახებ;

ბ) გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის ტიპზე. AT-VASIS, PAPI ან APAPI განთავსებისას, უნდა მიეთითოს ადზ-თან მიმართ, რომელ მხარეს არის დაყენებული სანათები, მარჯვნივ თუ მარცხნივ;

გ) წანაცვლების კუთხესა და მიმართულებაზე (მარჯვნივ თუ მარცხნივ) იმ შემთხვევაში, თუ გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის ღერძი არ არის ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელური;

დ) გლისადის ნომინალური კუთხე(ებ)ზე. T-VASIS ან AT-VASIS-სთვის, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 22-ე ნახაზზე ნაჩვენები ფორმულის შესაბამისად, ეს კუთხე არის θ , ხოლო PAPI ან APAPI სისტემებისთვის ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 24-ე ნახაზის მიხედვით, ეს კუთხე შესაბამისად არის $(B+C)/2$ და $(A+B)/2$;

ე) ადზ-ს ზღურბლიდან პილოტის თვალის მინიმალური სიმაღლეზე, როდესაც ის ხედავს სიგნალს „გლისადაზე“. T-VASIS და AT-VASIS სისტემებისთვის წარმოადგენს ყველაზე დაბალ სიმაღლეს, როდესაც ჩანს მხოლოდ ფლანგური ჰორიზონტები, მაგრამ შეიძლება დამატებით გადმოიცეს სხვა სიმაღლეები, როდესაც ხილვადობის არეში ხვდება ფლანგური ჰორიზონტი პლუს ერთი, ორი ან სამი საგლისადე სანათები „იფრინე დაბლა“, თუ აღნიშნული ინფორმაცია სასარგებლო იქნება საჰაერო ხომალდებისთვის, დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას. PAPI-ს სისტემისთვის ეს არის დადგენილი კუთხე, ადზ-დან მესამე საგლისადე სანათს მინუს 2', ანუ B-კუთხეს მინუს 2', APAPI-ის სისტემისთვის – დადგენილი კუთხე, ადზ-დან შორეულ საგლისადე სანათს მინუს 2', ანუ A-კუთხეს მინუს 2'.

მუხლი 15. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანა

1. მოთხოვნის საფუძველზე, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს უნდა ეცნობოს ინფორმაცია იმ პირის შესახებ (გვარი, სახელი, თანამდებობა, ტელეფონის ნომერი), რომელიც პასუხისმგებელია კოორდინაცია გაუწიოს აეროდრომის სამუშაო მოედნიდან ან მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის ოპერაციას.

2. აეროდრომზე, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ხელმისაწვდომი იყოს ინფორმაცია სამუშაო მოედნიდან ან მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის შესაძლებლობების/საშუალებების შესახებ. მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის შესაძლებლობა შეიძლება გამოიხატოს ყველაზე მძიმე საჰაერო ხომალდის ტიპის მითითებით, რომლის გაყვანაც შეუძლია აეროდრომის ექსპლუატანტს.

მუხლი 16. შველა და ხანძართან ბრძოლა

1. აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონე უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მოთხოვნებს.

2. აეროდრომზე ჩვეულებრივ უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონე უნდა გამოიხატოს სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის კატეგორიით, აეროდრომზე არსებული ცეცხლმაქრი საშუალებების ტიპის და რაოდენობის შესაბამისად.

3. სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის კატეგორიის დაგეგმილი ცვლილებისას, აეროდრომზე არსებულ სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვას ახალ კატეგორიას ანიჭებს ექსპლუატანტი სააგენტოსთან შეთანხმებით.

4. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს მომხმარებლისთვის ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონის შესახებ.

მუხლი 17. აეროდრომის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, ინფორმაციის გადაცემა და კოორდინაცია

1. ამ რეგლამენტის მე-14 მუხლის, მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტის და მე-16 მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული ინფორმაცია მომხმარებლისთვის უნდა იყოს ხელმისაწვდომი დადგენილი წესის შესაბამისად.



2. მყისიერი გაფრენისწინა ინფორმაციისა და საფრენოსნო ინფორმაციის უზრუნველყოფის მიზნით, მონაცემების მისაღებად და გასაჯრცელებლად, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის ფორმდება შეთანხმება შემდეგი ინფორმაციის დაუყოვნებელ მიწოდებაზე:

ა) აეროდრომის სასერტიფიკაციო სტატუსის და აეროდრომზე არსებული პირობების შესახებ;

ბ) შესაბამისი აღჭურვილობების, სამსახურების, სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და სააერნაოსნო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ;

გ) ამ რეგლამენტის მე-13 მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრულ ინფორმაციას;

დ) სხვა სახის ინფორმაციას, რომელიც აუცილებელია უსაფრთხო ფრენებისათვის.

3. საკაერო მოძრაობის მართვის სამსახურისთვის გადაცემას ექვემდებარება:

ა) სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, მათ მიერ მომფრენი და გამფრენი საკაერო ხომალდების საჭირო ინფორმაციით უზრუნველყოფის მიზნით. ინფორმაცია მუდმივ განახლებადია და გარემოებების ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება დაუყოვნებელ შეტყობინებას;

ბ) ინფორმაცია, როდესაც ადზ ან ადზ-ის მონაკვეთი სველ მდგომარეობაში შეიძლება იყოს მოლიპული;

გ) ინფორმაცია აეროდრომზე არსებული სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის კატეგორიის ცვლილების შესახებ, ასევე ინფორმაცია სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის გაუარესებული კატეგორიის გამოსწორების შესახებ.

4. ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის კრებულში ცვლილებების შეტანამდე, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს დრო, რომელიც სჭირდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს შესაბამისი გამოსაქვეყნებელი მასალის მოსამზადებლად, გასაფორმებლად და გამოსაცემად, რათა დროულად მოხდეს ასეთი ინფორმაციის მიწოდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის.

5. რუკებისა და/ან სააერნაოსნო ავტომატიზებული სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირებისთვის ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება შეტყობინებას ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის რეგულირების და კონტროლის სისტემის (AIRAC) არხების მეშვეობით. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის საწყისი ინფორმაციის/მონაცემების მიწოდებისას, საფოსტო გზავნილისთვის დადგენილი ვადის გარდა გათვალისწინებული უნდა იქნეს ასევე AIRAC-ის სისტემით ინფორმაციის ძალაში შესვლის თარიღიც, რომელიც წინასწარ განსაზღვრული და შეთანხმებულია საერთაშორისო დონეზე.

6. აეროდრომის ექსპლუატანტი, რომლებიც პასუხისმგებელია საწყისი ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის/მონაცემების გადაცემაზე სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის, უნდა უზრუნველყოს ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის სიზუსტესა და მთლიანობაზე „ჰაერსნაოსნო მონაცემების და ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება- მოვალეობების და ჰაერსნაოსნო მონაცემების და ჰაერსნაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის №471 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების დაცვა.

თავი III. აეროდრომის ინფრასტრუქტურის ძირითადი ფიზიკური მახასიათებლები

მუხლი 18. აეროდრომის ძირითადი ინფრასტრუქტურა და მისი ფიზიკური მახასიათებლები

აეროდრომის ძირითადი ინფრასტრუქტურა გულისხმობს:

ა) ასაფრენ-დასაფრენ ზოლს (ადზ);

ბ) ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს;

გ) ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს;



დ) ადზ-ის უსაფრთხოების ბოლო არეს;

ე) საფრენ ზოლს;

ვ) დაბრკოლებისგან თავისუფალ ზოლებს;

ზ) დამუხრუჭების ბოლო ზოლს;

თ) სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არეს;

ი) სამიმოსვლო ბილიკებს;

კ) სამიმოსვლო ბილიკის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლს;

ლ) სამიმოსვლო ბილიკის ზოლს;

მ) მოსაცდელ მოედნებს, ადზ-თან მოსაცდელ ადგილებს, შუალედური მოსაცდელ ადგილებს და მოსაცდელ ადგილებს მოძრაობის მარშრუტზე;

ნ) ბაქნებს;

ო) საჰაერო ხომალდის იზოლირებულ სადგომებს;

პ) შემოყვანის საწინააღმდეგო დამუშავების არეს.

მუხლი 19. ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი

1. აეროდრომის ადზ-ს რაოდენობა და მიმართულება ისე უნდა შეირჩეს, რომ საჰაერო ხომალდების მიერ აეროდრომის გამოყენების კოეფიციენტი არ იყოს 95%-ზე ნაკლები.

2. ადზ-ს ადგილმდებარეობა და მიმართულება, შეძლებისდაგვარად, უნდა შეირჩეს ისე, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი მოფრენის და გაფრენის მარშრუტების გავლა დასახლებული რაიონების და ხმაურისადმი მგრძობიარე სხვა რაიონების თავზე, რათა მომავალში აცილებული იყოს ხმაურთან დაკავშირებული პრობლემები.

3. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მიზნისათვის, ადზ-თვის მაქსიმალური დასაშვები ქარის გვერდითი მდგენელი შეირჩევა შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ა) ჩვეულ პირობებში საჰაერო ხომალდების აფრენა/დაფრენა შეუძლებელია, თუ ქარის გვერდითი მდგენელის სიჩქარე აღემატება:

ა.ა) 37კმ/სთ (20 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე შეადგენს 1500მ და მეტს, გამონაკლისია თუ ადზ-ზე დამუხრუჭების დაბალი ეფექტურობაა შეჭიდების კოეფიციენტის სიმცირის გამო, ამ შემთხვევაში ქარის დასაშვები გვერდითი მდგენელი მიიღება არაუმეტეს 24კმ/სთ (13 კვანძი);

ა.ბ) 24კმ/სთ (13 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე შეადგენს 1200მ და მეტს, მაგრამ არ აღწევს 1500მ;

ა.გ) 19კმ/სთ (10 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე ნაკლებია 1200მ.

4. ადზ-ს გამოყენების კოეფიციენტის გამოსათვლელად მონაცემების შერჩევისას, საჭიროა უტყუარი სტატისტიკური მონაცემები (სასურველია, არა ნაკლებ 5 წლისა) გაბატონებული ქარის შესახებ, მისი მაქსიმალურად შესაძლო ხანგრძლივობით. მონაცემები მიიღება დღის განმავლობაში, დროის თანაბარი ინტერვალებით, არანაკლებ 8-ჯერ გაზომვის შედეგად.

5. ადზ-ს ზღურბლი უნდა განთავსდეს ადზ-ს კიდესთან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე, გამართლებულია სხვა მდებარეობის შერჩევა.



6. იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია ადზ-ს ზღურბლის ჩვეული ადგილმდებარეობის შეცვლა, მიუხედავად იმისა, აღნიშნული ცვლილება დროებითია თუ მუდმივი, საჭიროა სხვადასხვა ფაქტორების გათვალისწინება, რასაც შესაძლოა მნიშვნელობა ჰქონდეს ზღურბლის ადგილმდებარეობის ცვლილებისთვის. თუ ზღურბლის წანაცვლება გამოწვეულია საექსპლუატაციოდ ადზ-ის გამოუსადეგრობით, მაშინ საექსპლუატაციოდ გამოუსადეგარ მონაკვეთსა და წანაცვლებულ ზღურბლს შორის უნდა მოეწყოს არანაკლებ 60 მ სიგრძის დაგეგმარებული და მოშანდაკებული უბანი. შესაბამის შემთხვევაში, გასათვალისწინებელია ასევე დამატებითი მანძილი, ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის მოწყობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესასრულებლად.

7. ძირითადი ადზ-ს ფაქტობრივი სიგრძე საკმარისი უნდა იყოს იმ საჰაერო ხომალდების საექსპლუატაციო მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, რომლისთვისაც განკუთვნილია ადზ და არ უნდა იყოს იმ სიგრძეზე ნაკლები, რომელიც შეირჩევა შესაბამისი სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლების გათვალისწინებით, ადგილობრივ პირობებში.

8. დამხმარე ადზ-ს სიგრძე შეირჩევა ისევე, როგორც ძირითადი ადზ-ს სიგრძე, იმ გამონაკლისით, რომ იგი შესაფერისი უნდა იყოს იმ სხ-სთვის, რომელიც მას გამოიყენებს როგორც სათადარიგოს, ძირითად ადზ-თან დამატებით, რათა ადზ-ს გამოყენების კოეფიციენტი არ იყოს 95%-ზე ნაკლები.

9. როდესაც ადზ-ს უერთდება დამუხრუჭების ბოლო ზოლი ან დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლი, ადზ-ს ფაქტობრივი სიგრძე შეიძლება იყოს ნაკლები, ვიდრე გაანგარიშებით მიღებული, თუ ნებისმიერი შერწყმა, ადზ-ის დამუხრუჭების ბოლო ზოლთან, ან დაბრკოლებისაგან თავისუფალ ზოლთან შეესაბამება თვითმფრინავის აფრენა-დაფრენის საექსპლუატაციო მოთხოვნებს, რომლისთვისაც განისაზღვრება აღნიშნული ადზ.

10. ადზ-ს სიგანე არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-2 ცხრილით განსაზღვრულ სიდიდეზე ნაკლები.

11. როდესაც პარალელური, აღქურველი ადზ-ები განკუთვნილია ერთდროული გამოყენებისთვის, მინიმალური მანძილი მათ ღერძულა ხაზებს შორის უნდა იყოს:

ა) 210 მ, თუ კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 150 მ, როცა კოდური აღნიშვნა არის 2;

გ) 120 მ, როცა კოდური აღნიშვნა არის 1.

12. როდესაც პარალელური აღქურვილი ადზ-ები განკუთვნილია ერთდროული გამოყენებისთვის:

ა) მინიმალური მანძილი მათ ღერძულა ხაზებს შორის უნდა იყოს:

ა.ა) 1035 მ დასაფრენად დამოუკიდებელი პარალელური შესვლისთვის;

ა.ბ) 915 მ დასაფრენად დამოუკიდებელი პარალელური შესვლისათვის;

ა.გ) 760 მ დამოუკიდებელი პარალელური აფრენისათვის;

ა.დ) 760 მ ცალკეული პარალელური ოპერაციებისთვის;

ბ) ცალკეული პარალელური ოპერაციების განსახორციელებლად დადგენილი მინიმალური მანძილი:

ბ.ა) შეიძლება შემცირდეს 30 მ-ით ყოველ 150 მ-ზე ისე, რომ დაფრენის ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია მომფრენი სხ-ის მიმართულებით, მინიმუმ 300 მ-მდე;

ბ.ბ) შეიძლება გაიზარდოს 30 მ-ით ყოველი 150 მ-ზე ისე, რომ დაფრენის ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია მომფრენი სხ-ის საწინააღმდეგო მიმართულებით;

გ) დასაფრენად დამოუკიდებელი პარალელური შესვლის განხორციელებისას, შეიძლება გამოყენებული იყოს ისეთი მინიმალური მანძილები და სათანადო პირობები, თუ დადგინდება, რომ აღნიშნული უარყოფით გავლენას არ იქონიებს საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებზე.



13. ადზ-ს გრძივი ქანობი განისაზღვრება ადზ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ მაქსიმალური და მინიმალური შემადლებების სხვაობის შეფარდებით ადზ-ს სიგრძესთან და არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

14. ადზ-ზე ნებისმიერი მონაკვეთის გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.25%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4, გარდა ადზ-ს სიგრძის პირველი და ბოლო მეოთხედისა, სადაც გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 0.8%-ს;

ბ) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3, გარდა დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი მე-2 და მე-3 კატეგორიის ადზ-ს სიგრძის პირველი და ბოლო მეოთხედისა, სადაც გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 0.8%;

გ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

15. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია გრძივი ქანობის ცვლილება, მაშინ ორ მოსაზღვრე ქანობს შორის სხვაობა არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2;

16. ერთი ქანობიდან მეორეზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს მრუდწირული ზედაპირით, სადაც ცვლილების მაჩვენებელი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 0.1%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 30 000 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4;

ბ) 0.2%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 15 000 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3;

გ) 0.4%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 7500 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

17. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია ქანობის ცვლილება, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სრული ხილვადობა:

ა) ადზ-დან 3 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილისა, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე და მინიმუმ, ადზ-ს სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) ადზ-დან 2 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილისა, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე და მინიმუმ, ადზ-ს სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) ადზ-დან 1.5 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილისა, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე და მინიმუმ, ადზ-ს სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A.

18. ადზ-ს გასწვრივ დაუშვებელია ზედაპირის ტალღოვანი უსწორმასწორობები ან ერთმანეთთან ახლოს მდებარე წერტილებში ქანობის მკვეთრი ცვლილება. ორი თანმიმდევრული მრუდის გადაკვეთის წერტილებს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლები შემდეგი სიდიდისა (იმისდა მიხედვით, თუ რომელი სიდიდეც არის მეტი):

ა) ქანობის შესაბამისი ცვლილებების აბსოლუტური რიცხვითი მნიშვნელობების ჯამის ნამრავლისა შემდეგ მნიშვნელობაზე:

ა.ა) 30 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4;



ა.ბ) 15 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3;

ა.გ) 5 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2. ან

ბ) 45 მ.

იმის და მიხედვით, რომელი სიდიდე უფრო მეტია.

19. წყლის სწრაფი დრენაჟირების მიზნით, ადზ-ს უნდა გააჩნდეს, ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად მოწყობილი, ორმხრივექანობიანი განივი პროფილი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც, წვიმის დროს არსებული ქარის მიმართულებით, ცალქანობიანი განივი პროფილის დახრა უზრუნველყოფს წყლის სწრაფ დრენაჟირებას. ადზ-ს განივი ქანობი არ უნდა იყოს 1 %-ზე ნაკლები და არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1,5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

20. ამ მუხლის მე-19 პუნქტით განსაზღვრულზე უფრო დამრეცი ქანობი, საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელია მოეწყოს ადზ-ს ან სბ-ს გადაკვეთის ადგილებში.

21. განივი ქანობი ძირითადად უცვლელი უნდა იყოს ადზ-ს მთელ სიგრძეზე, გარდა სხვა ადზ-ს ან სბ-ს გადაკვეთის ადგილებისა, სადაც უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მდორე გადასვლა, წყლის სათანადო დრენაჟირების გათვალისწინებით.

22. ადზ-ს ზედაპირმა უნდა გაუძლოს იმ საჰაერო ხომალდების მოძრაობით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომლისთვისაც იგი არის განკუთვნილი.

23. ადზ-ს ხელოვნური საფარის მოწყობისას დაუშვებელია დადგენილი ნორმებიდან გადახვევა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს ადზ-ს ზედაპირზე შეჭიდების მახასიათებლების გაუარესება ან სხვა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ის აფრენა-დაფრენაზე.

24. ადზ-ს საფარის მოწყობისას ან ხელოვნური საფარის შეცვლის დროს, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შეჭიდების კოეფიციენტის სააგენტოს მიერ დადგენილი მინიმალური ან უფრო მაღალი მაჩვენებელი.

25. ხელოვნურსაფარიანი ადზ-ს მშენებლობის ან საფარის შეცვლის სამუშაოების დასრულების შემდეგ, მოწმდება შეჭიდების კოეფიციენტის შესაბამისობა გაანგარიშებულ მონაცემებთან.

26. ადზ-ს ახალი ან შეცვლილი საფარის შეჭიდების კოეფიციენტის განსაზღვრა უნდა განხორციელდეს უწყვეტი მეთოდით, თვითდასველების შესაძლებლობის მქონე მზომი ხელსაწყოს მეშვეობით.

27. ადზ-ს ხელოვნური საფარის ახალი ზედაპირის ტექსტურის საშუალო სიღრმე არ უნდა იყოს 1.0 მმ-ზე ნაკლები.

28. როდესაც ადზ-ს ზედაპირი დაღარულია, ღარები უნდა იყოს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მართობული ან განთავსდეს არამართობული განივი ნაკერების პარალელურად, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

მუხლი 20. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები

1. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები უნდა მოეწყოს იმ ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნა არის D ან E და ადზ-ს სიგანე ნაკლებია 60 მ-ზე.

2. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები უნდა მოეწყოს იმ ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნა არის F.

3. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები უნდა განთავსდეს სიმეტრიულად, ადზ-ს ორივე მხარეს ისე, რომ ადზ-ს და მისი უსაფრთხოების გვერდითა ზოლების საერთო სიგანე იყოს არანაკლები:

ა) 60 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის D ან E; და

ბ) 75 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის F.



4. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის ზედაპირი უნდა მოეწყოს ადზ-ს ზედაპირის დონეზე და მისი განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 2,5%-ს.

5. ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი უნდა მოეწყოს ისე, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენისას გაუძლოს დატვირთვას და არ გამოიწვიოს სხ-ის კონსტრუქციის დაზიანება ან გაუძლოს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების დატვირთვას, რომლებიც გადაადგილდებიან უსაფრთხოების გვერდითა ზოლზე.

მუხლი 21. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი

1. როდესაც ადზ-ს ბოლოში არ არის სბ ან მოსაბრუნებელი სბ და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის D, E ან F, მაშინ ადზ-ზე უნდა მოეწყოს მოსაბრუნებელი მოედანი ისე, რომ სხ-მა შეძლოს 180° -ით მობრუნება, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის პირველი ნახაზის შესაბამისად.

2. თუ ადზ-ს ბოლოში არ არის სბ ან მოსაბრუნებელი სბ და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის A, B ან C, მაშინ ადზ-ზე საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მობრუნების მოედანი ისე, რომ სხ-ის საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე, შესაძლებელი იყოს მისი 180° -ით მობრუნება. მოსაბრუნებელი მოედანი ასევე შესაძლებელია მოეწყოს ადზ-ს გასწვრივ ნებისმიერ ადგილზე, რათა შემცირდეს იმ სხ-ის გადაადგილების დრო და მანძილი, რომლებიც საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე არ საჭიროებენ ადზ-ს მთელ სიგრძეს.

3. მობრუნების მოედანი შეიძლება განთავსდეს ადზ-ს მარცხენა ან მარჯვენა მხარეს და ერწყმოდეს ადზ-ს ზედაპირს, ადზ-ს ბოლოებში ან საჭიროებიდან გამომდინარე ადზ-ს შუალედურ მონაკვეთებზე.

4. ადზ-ს და მოსაბრუნებელი მოედნის გადაკვეთის კუთხე არ უნდა აღემატებოდეს 30° -ს.

5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის პროექტებისას, გასათვალისწინებელია სხ-ის წინა ბორბლის მობრუნების კუთხე, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 45° -ს.

6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ მობრუნებისას სხ-ის შასის გარე ბორბალი მოედნის კიდიდან დაცილებული იყოს არანაკლებ:

ა) 1,5 მ-ით, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის A;

ბ) 2,25 მ-ით, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) 3 მ-ით, თუ მოსაბრუნებელი მოედანი გამოიყენება ისეთი სხ-ის მიერ, რომლის შასის ბაზა 18 მ-ზე ნაკლებია და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის C;

დ) 4,5 მ-ით, თუ მოსაბრუნებელი მოედანი გამოიყენება ისეთი სხ-ის მიერ, რომლის შასის ბაზა ტოლია ან აღემატება 18 მ-ს და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის C

ე) 4,5 მ-ით, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის D, E ან F.

7. აეროდრომებზე, სადაც დაიკვირვება არახელსაყრელი ამინდის პირობებში, საფარზე შეჭიდების მახასიათებლების ხშირი გაუარესება, მოსაბრუნებელი მოედნის კიდე სხ-ის შასის გარე ბორბლიდან დაცილებული უნდა იყოს არანაკლებ 6 მ-ით, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა E ან F.

8. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის გრძივი და განივი ქანობი ისეთი უნდა იყოს, რომ გამოირიცხოს ზედაპირზე წყლის დაგროვება და გაადვილდეს წყლის სწრაფი გადადინება. მობრუნების მოედნის დახრილობა ისეთივე უნდა იყოს, როგორც ადზ-ს დახრილობა, რომელსაც იგი უერთდება.

9. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის საფარის სიმტკიცე ისეთივე უნდა იყოს, როგორც ადზ-ს საფარის სიმტკიცე, რომელსაც იგი უერთდება და ემსახურება. ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორი, რომ მოსაბრუნებელ მოედანზე, სხ მოძრაობს დაბალი სიჩქარით და ასრულებს მკვეთრი ბრუნის მანევრს, რის გამოც საფარის დატვირთვა უფრო მეტია.

10. ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს არ უნდა ჰქონდეს უსწორმასწორო ზედაპირი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს იმ სხ-ის დაზიანება, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული მოედნით.



11. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის ზედაპირის მოწყობა ან შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირზე შეჭიდების სათანადო მახასიათებლები, არანაკლებ იმ ადზ-ს შეჭიდების მახასიათებლებისა, რომელსაც ის უერთდება.

12. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი სიგანის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლით, რომელიც აღკვეთს ყველაზე დიდი სხ-ის მიერ, ბრუნის შესრულებისას, რეაქტიული ძრავის ჭავლით გამოწვეულ ზედაპირის ეროზიას და სხ-ის ძრავის შესაძლო დაზიანებას რომელიმე უცხო საგნით.

13. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის მინიმალური სიგანის გაანგარიშება უნდა მოხდეს ყველაზე დიდი საჭაერო ხომალდის გარე ძრავის გათვალისწინებით და ამგვარად, იგი შეიძლება აღემატებოდეს შესაბამისი ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანეს.

14. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის საფარის სიმტკიცე უნდა იყოს ისეთი, რომ სხ-ის შემთხვევით გადაცდენისას გაუძლოს დატვირთვას, არ გამოიწვიოს სხ-ის კონსტრუქციის დაზიანება და გაუძლოს დამხმარე სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების დატვირთვას, რომლებიც შესაძლოა მუშაობდნენ უსაფრთხოების გვერდითა ზოლზე.

მუხლი 22. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე

1. საფრენი ზოლის ბოლოში უნდა მოეწყოს უსაფრთხოების ბოლო არე, როდესაც აეროდრომის:

ა) კოდური აღნიშვნა 3 ან 4, და

ბ) კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი.

2. სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია, ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საფრენი ზოლის ყოველ ბოლოში, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი.

3. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე ვრცელდება საფრენი ზოლის ბოლოდან გარეთ, სიგრძით არანაკლებ 90 მ მანძილზე, მაგრამ, სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია, უნდა გაგრძელდეს:

ა) 240 მ-მდე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4, ან ნაკლებ მანძილზე, თუ მოწყობილია ავარიული სამუხრუჭე სისტემა;

ბ) 120 მ-მდე, როდესაც კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი, ან ნაკლებ მანძილზე, თუ მოწყობილია ავარიული სამუხრუჭე სისტემა.

4. აღჭურვილი ადზ-თვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2, სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია უნდა მოეწყოს ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე, საფრენი ზოლის ბოლოდან გარეთ, სიგრძით 30 მ.

5. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის სიგანე უნდა იყოს არსებული ადზ-ს სიგანეზე, სულ მცირე, 2-ჯერ მეტი და სადაც შესაძლებელია, უნდა შეესაბამებოდეს მასთან დაკავშირებული საფრენი ზოლის მომანდაკებული ნაწილის სიგანეს.

6. ობიექტი, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არეში და შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

7. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უნდა იყოს გასუფთავებული და მომანდაკებული, რომელიც გამოსადეგია იმ სხ-სთვის, რომელთათვისაც გათვალისწინებულია ადზ, სხ-ის ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-დან გადაცდენის შემთხვევაში.

8. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის ქანობი უნდა იყოს ისეთი, რომ მისი არც ერთი ნაწილი სიმაღლეში არ აღემატებოდეს დასაფრენად შესვლის და აფრენისას სიმაღლის აღების ზედაპირს.

9. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს დადმავალ 5%-ს ქანობს. გრძივი ქანობის ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი.



10. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის განივი ქანობი არ უნდა აღმატებოდეს აღმავალ ან დაღმავალ 5%-ს. განსხვავებულ ქანობებს შორის გადასვლა, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს მაქსიმალურად მდორე.

11. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უნდა მომზადდეს ან მოეწყოს ისე, რომ შემცირდეს სხ-ის დაზიანების რისკი, მისი ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-დან გადაცდენის შემთხვევაში, ხელი შეუწყოს სხ-ის სიჩქარის შემცირებას და გააადვილოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა შეუფერხებლად.

მუხლი 23. საფრენი ზოლი

1. საფრენი ზოლი მოიცავს ადზ-ს და მასთან მიმდებარე დამუხრუჭების ბოლო ზოლებს.

2. საფრენი ზოლის სიგრძე მოიცავს მონაკვეთს ადზ-ს ზღურბლამდე და ადზ-ს ბოლოს ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მიღმა, სიგრძით არანაკლებ:

ა) 60 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 2, 3 ან 4;

ბ) 60 მ-სა, როდესაც აღნიშვნა არის 1 და ადზ აღჭურვილია;

გ) 30 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 და ადზ აღუჭურველია.

3. საფრენი ზოლის სიგანე, დასაფრენად ზუსტი და არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, უნდა გავრცელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, საფრენი ზოლის მთელ სიგრძეზე არანაკლებ:

ა) 150 მ-ზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 75 მ-ზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2;

4. საფრენი ზოლის სიგანე, აღუჭურველი ადზ-სთვის, უნდა გავრცელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, საფრენი ზოლის მთელ სიგრძეზე არანაკლებ:

ა) 75 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 40 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 2; და

გ) 30 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1.

5. ობიექტი, რომელიც მდებარეობს საფრენ ზოლზე და შესაძლოა საფრთხეს უქმნიდეს საჰაერო ხომალდს, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

6. ამ მუხლით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს:

ა) საფრენ ზოლზე სადრენაჟე სისტემის კონსტრუქცია და განლაგება, რათა აცილებული იყოს სხ-ის დაზიანება, ადზ-დან მისი შემთხვევით გადაცდენისას. შეიძლება საჭირო გახდეს სადრენაჟე სისტემის უზრუნველყოფა სათანადოდ შემუშავებული თავსახურებით;

ბ) ღია ან დახურული ტიპის წყალსარინების მოწყობისას, კონსტრუქციის სიმაღლე, რათა არ ასცდეს ზედაპირის დონეს და არ გახდეს დაბრკოლება;

გ) ღია ტიპის წყალსარინების კონსტრუქციას და მის მომსახურება, რათა არ მიიზიდოს ცხოველები, განსაკუთრებით ფრინველები. საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელია მისი დაფარვა ბადით.

7. დაუშვებელია საფრენ ზოლზე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა აერნაოსნობისთვის საჭირო ვიზუალური საშუალებებისა ან იმ ობიექტებისა, რომლებიც აუცილებელია სხ-ის ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და აკმაყოფილებენ მოთხოვნებს მსხვრევალობის მიმართ. აღნიშნული ობიექტები განლაგდებიან:

ა) I, II ან III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ღერძულა



ხაზიდან 77,5 მ-ის საზღვრებში, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის 4F; ან

ბ) I, II ან III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის საზღვრებში, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4; ან

გ) I კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 45 მ-ის საზღვრებში, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

8. დაუშვებელია ამ მუხლის მე-7 პუნქტით განსაზღვრული საფრენი ზოლის აღნიშნულ მონაკვეთებზე რაიმე მოძრავი ობიექტების არსებობა, ადზ-ზე სხ-ის აფრენა/დაფრენის დროს.

9. საფრენ ზოლზე, ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, მთელს სიგრძეზე უნდა მოეწყოს მომანდაკებული (მოსწორებული) უბანი, ადზ-დან თვითმფრინავის გადაცდენის შემთხვევისათვის:

ა) აღჭურვილ ადზ-თვის:

ა.ა) 75მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 3 ან 4;

ა.ბ) 40მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2

ბ) აღჭურველი ადზ-თვის:

ბ.ა) 75 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 3 ან 4;

ბ.ბ) 40 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 2;

ბ.გ) 30 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1.

10. საფრენი ზოლის ზედაპირის ის მონაკვეთი, რომელიც უერთდება ადზ-ს, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლს ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლს, უნდა განთავსდეს ადზ-თან, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლთან ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლთან ერთ დონეზე.

11. საფრენი ზოლის ის მონაკვეთი, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს დასაწყისიდან, სულ მცირე, 30 მ-ს საზღვრებში, უნდა მოეწყოს სხ-ის რეაქტიული ჭავლით გამოწვეული ეროზიისაგან დაცვის, ასევე დამფრენი სხ-ის ადზ-ს კიდესთან შეჯახების აცილების მიზნით.

12. როდესაც ამ მუხლის მე-10 პუნქტში მითითებულ მონაკვეთს გააჩნია ხელოვნურსაფარიანი ზედაპირი, მან უნდა გაუძლოს იმ სხ-ის შემთხვევით გადაცდენისას გადაცემულ დატვირთვას, რომელიც კრიტიკულია ადზ-ს საფარის საპროექტო პარამეტრების მიხედვით.

13. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის გრძივი ქანობი, რომელიც სავალდებულოა იყოს მომანდაკებული, არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 4;

ბ) 1.75%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3; და

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2;

14. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის გრძივი ქანობის ცვლილება, რომელიც სავალდებულოა იყოს მომანდაკებული, უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და უნდა გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი.

15. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის განივი ქანობი, რომელიც სავალდებულოა იყოს მომანდაკებული, უნდა იყოს ისეთი, რომ არ მოხდეს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ არაუმეტეს:

ა) 2.5%-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4; და

ბ) 3%-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.



16. გარდა ამ მუხლის მე-15 პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნებისა, წყლის დრენაჟის გასაუმჯობესებლად ადზ-ს, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეებიდან გარეთ, პირველი 3 მ-ის ფარგლებში ქანობი უნდა იყოს დაღმავალი და შესაძლებელია შეადგინოს 5%.

17. საფრენი ზოლის ნებისმიერი ნაწილის განივი ქანობი, გარდა იმ მონაკვეთისა, რომელიც სავალდებულოა იყოს მოშანდაკებული, არ უნდა აღემატებოდეს აღმავალ 5%-ს, რომელიც იზომება ადზ-დან გარე მიმართულებით.

18. აღჭურვილი ადზ-ს საფრენი ზოლის ნაწილი, უნდა მოეწყოს და აღიჭურვოს იმგვარად, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენის შემთხვევაში მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი საფრთხე, რომელიც წარმოიქმნება ზედაპირების განსხვავებული მზიდუნარიანობის მიზეზით, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან და მისი გაგრძელების ღერძულა ხაზიდან ორივე მხარეს, სულ მცირე:

ა) 75 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4;

ბ) 40 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

19. აღუჭურველი ადზ-ს საფრენი ზოლის ნაწილი, უნდა მოეწყოს და აღიჭურვოს იმგვარად, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენის შემთხვევაში მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი საფრთხე, რომელიც წარმოიქმნება ზედაპირების განსხვავებული მზიდუნარიანობის მიზეზით, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან და მისი გაგრძელების ღერძულა ხაზიდან ორივე მხარეს, სულ მცირე:

ა) 75 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4;

ბ) 40 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 2,

გ) 30 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1.

მუხლი 24. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლები

1. . როდესაც ადზ-თვის გათვალისწინებულია დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი, იგი იწყება გასაქანად არსებული მანძილის ბოლოდან.

2. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე არ უნდა აღემატებოდეს გასაქანად არსებული მანძილის ნახევარს.

3. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი ვრცელდება, სულ მცირე, 75 მ-ის მანძილზე ადზ-ს ღერძული ხაზის გაგრძელების თითოეულ მხარეს.

4. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის ზედაპირი სიმაღლეში არ უნდა აღემატებოდეს 1,25%-იანი აღმავალი ქანობის მქონე სიბრტყეს, რომლის ქვედა საზღვარი წარმოადგენს ჰორიზონტალურ ხაზს, რომელიც:

ა) პერპენდიკულარულია ადზ-ს ღერძულა ხაზზე გამავალი ვერტიკალური სიბრტყის; და

ბ) გადის წერტილზე, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს ღერძულ ხაზზე, გაქანებისათვის არსებული მანძილის ბოლოს.

5. იმ შემთხვევაში, თუ დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის ქანობი არ არის დიდი ან საშუალო ქანობი აღმავალია, თავიდან უნდა იყოს აცილებული დახრილობის მკვეთრი ცვლილება აღმავალი მიმართულებით. მსგავს შემთხვევებში, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის იმ მონაკვეთზე, რომელიც მდებარეობს 22.5 მ-ის ან ადზ-ს სიგანის ნახევრის ფარგლებში, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია მეტი, ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს ქანობი, ქანობის მიმართულების ცვლილება და ადზ-დან დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე გადასვლის მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს იმ ადზ-ს ქანობის მახასიათებლებს, რომელსაც ეკვრის დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი აღნიშნული ზოლი.

6. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე განთავსებული ობიექტები, რომლებიც შესაძლოა საფრთხეს უქმნიდეს საჰაერო ხომალდს ჰაერში, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

მუხლი 25. დამუხრუჭების ბოლო ზოლი



1. როდესაც ადზ-თვის გათვალისწინებულია დამუხრუჭების ბოლო ზოლი, მას უნდა გააჩნდეს იგივე სიგანე, რაც ადზ-ს, რომელსაც იგი უერთდება.

2. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის გრძივი და განივი ქანობი და მისი ცვლილება, აგრეთვე, ადზ-დან დამუხრუჭების ბოლო ზოლზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს ადზ-ს მიმართ წაყენებული მოთხოვნების შესაბამისად, რომელსაც უერთდება დამუხრუჭების ბოლო ზოლი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) აუცილებელი არ არის დამუხრუჭების ბოლო ზოლებზე გავრცელდეს შეზღუდვები, ადზ-ს პირველი და ბოლო მეოთხედი მონაკვეთების 0.8% დახრილობის მოწყობასთან დაკავშირებით;

ბ) ადზ-თან დამუხრუჭების ბოლო ზოლის საზღვარზე და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მთელ სიგრძეზე ქანობის ცვლილების მაქსიმალური მაჩვენებელი შეიძლება იყოს 0.3 % 30 მ-ზე (მრუდის მინიმალური რადიუსი 10 000 მ-ია), ადზ-თვის როდესაც კოდური რიცხვია 3 ან 4.

3. დამუხრუჭების ბოლო ზოლი უნდა მოეწყოს ისე, რომ გაუძლოს შეწყვეტილი აფრენისას იმ სხ-ის მიერ გადაცემულ დატვირთვას, რომელსაც ის ემსახურება და ამასთან, არ გამოიწვიოს საჰაერო ხომალდის კონსტრუქციის დაზიანება.

4. ხელოვნურსაფარიანი დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მოწყობა ან საფარის შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლები შეესაბამებოდეს ან აღემატებოდეს მასთან დაკავშირებული ადზ-ს შეჭიდების მახასიათებლებს.

მუხლი 26. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე

1. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე, სადაც ეს ფაქტობრივად შესაძლებელია, უნდა განთავსდეს დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის წინა არეში.

2. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე ვრცელდება ადზ-ს ზღურბლიდან, სულ მცირე, 300 მ-ზე.

3. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე ვრცელდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს 60 მ-ზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც განსაკუთრებული გარემოებების გამო, აღნიშნული მანძილი შეიძლება შემცირდეს 30 მ-მდე, მაგრამ არანაკლებ ამ სიდიდისა, თუ სააერონავიგაციო კვლევის შედეგად განისაზღვრება, რომ ზომების შემცირება უარყოფით ზეგავლენას არ იქონიებს ფრენის უსაფრთხოებაზე.

4. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არის გრძივი ქანობის ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს აცილებული ან მინიმუმამდე დაყვანილი. იმ შემთხვევაში, თუ ქანობის ცვლილება გარდაუვალია, იგი უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი. ორ მოსაზღვე დახრას შორის სხვაობის მაჩვენებელი არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს 30 მ-ზე.

მუხლი 27. სამიმოსვლო ბილიკები

1. საჰაერო ხომალდების ხმელეთზე სწრაფი და უსაფრთხო გადაადგილების მიზნით, უნდა მოეწყოს სამიმოსვლო ბილიკები.

2. სხ-ის მიერ ადზ-ს სწრაფად დაკავებისა და გათავისუფლების მიზნით, გასათვალისწინებელია საჭირო როდენობის შემყვანი და გამომყვანი სამიმოსვლო ბილიკები, ხოლო მაღალი ინტენსივობის მოძრაობისას, საჭიროა ადზ-დან ჩქაროსნული გამომყვანი სხ-ს მოწყობა.

3. სხ უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სხ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების თავზე სხ-ის ეკიპაჟის კაბინის მდებარეობისას, ძირითადი შასის გარეთა ბორბალი სხ-ს კიდიდან დაცილებული იყოს, სულ მცირე, შემდეგ მანძილზე:

ა) 1.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A;

ბ) 2.25 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) 3 მ, სწორხაზოვან მონაკვეთზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, ასევე 3 მ მრუდწირულ მონაკვეთზე, თუ სხ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდებისათვის, რომელთა შასის ბაზა 18 მ-ზე ნაკლებია და 4.5 მ, მრუდწირულ მონაკვეთზე, თუ სხ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდებისათვის, რომელთა შასის ბაზა 18 მ და მეტია;



დ) 4.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის D;

ე) 4.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის E;

ვ) 4.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის F.

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მიზნებისთვის:

ა) ტერმინი „შასის ბაზა“ ნიშნავს მანძილს სხ-ის წინა შასისა და ძირითადი შასის გეომეტრიულ ცენტრს შორის;

ბ) როდესაც კოდური აღნიშვნაა F და არის მოძრაობის მაღალი ინტენსივობა, შეიძლება გათვალისწინებული იყოს შასის საბურავსა და სბ-ს კიდეს შორის 4.5 მ-ზე უფრო დიდი დაშორება, რათა საჭაერო ხომალდს შეეძლოს გადაადგილება უფრო მაღალი სიჩქარით.

5. სბ-ს სწორხაზოვანი მონაკვეთის სიგანე, უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) 7.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A;

ბ) 10.5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) 15 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C;

დ) 18 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის D და სბ განკუთვნილია საჭაერო ხომალდებისათვის, რომელთა ძირითადი შასის გარე საბურავებს შორის მანძილი 9 მ-ზე ნაკლებია, ხოლო 23 მ, როდესაც სბ განკუთვნილია საჭაერო ხომალდებისათვის, რომელთა ძირითადი შასის გარე საბურავებს შორის მანძილი 9 მ და მეტია;

ე) 23 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის E;

ვ) 25 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის F.

6. სამიმოსვლო ბილიკების მიმართულების ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს იშვიათი და მინიმალური. სამიმოსვლო ბილიკის მოხვევის რადიუსი უნდა შეესაბამებოდეს იმ სხ-ის სამანევრო შესაძლებლობას და ჩვეულ სამიმოსვლო სიჩქარეს, რომლისათვისაც იგი არის განსაზღვრული. მოსახვევი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების თავზე სხ-ის ეკიპაჟის კაბინის მდებარეობისას, მანძილი ძირითადი შასის გარე ბორბალსა და სბ-ს კიდეს შორის იყოს არანაკლები ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მოცემულ სიდიდეზე. სბ-ის სიგანის გაზრდის საკითხი რეგულირდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-2 ნახაზის შესაბამისად.

7. ადზ-თან, ბაქნებთან და სხვა სბ-თან სბ-ს მიერთების და აგრეთვე, მათი გადაკვეთის ადგილებში სხ-ის გადაადგილების გაიოლების მიზნით, უნდა განხორციელდეს აღნიშნული არის გაგანიერება, რომლის ფორმა უნდა იყოს ისეთი, რომ მიერთების ან გადაკვეთის ადგილების გავლით სხ-ის მოძრაობისას, შენარჩუნებული იყოს მინიმალური მანძილი სხ-ის ბორბლებსა და საფარის კიდეს შორის, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად.

8. მინიმალური გამყოფი მანძილი სბ-ს ღერძულა ხაზსა და ადზ-ს ღერძულა ხაზს, პარალელური სბ-ს ღერძულა ხაზს ან რომელიმე ობიექტს შორის უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილში მოცემული სიდიდისა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც კონკრეტულ აეროდრომზე დამკვეთია ექსპლუატაცია უფრო მცირე გამყოფი მანძილებით, თუ სააერონაოსნო კვლევის შედეგად განისაზღვრება, რომ მანძილის შემცირება უარყოფით ზეგავლენას არ იქონიებს ფრენის უსაფრთხოებაზე ან ფრენების რეგულარობაზე.

9. სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) და დაფრენის მიკროტალღური სისტემის (MLS) განთავსებამ შესაძლებელია, ასევე გავლენა იქონიოს სბ-ს მდებარეობაზე, რადგან სბ-ზე მოძრავი ან მდგომი სხ შესაძლოა იყოს ILS-ის დაბრკოლების წყარო.

10. გამყოფი მანძილები, სადგომზე სხ-ის სამოძრაო ზოლის ღერძულა ხაზსა და ობიექტს შორის, შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ რეაქტიულმა ჭავლმა შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას მიწისზედა მომსახურებას.



11. სბ-ს გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F; და

ბ) 3%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

12. იმ შემთხვევაში, თუ გარდაუვალია სბ-ს გრძივი ქანობის ცვლილება, ერთი დახრილობიდან მეორეზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს მრუდწირულ ზედაპირზე ისე, რომ ცვლილების მაჩვენებელი არ აღემატებოდეს:

ა) 1%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 3000 მ-ია), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F; და

ბ) 1%-ს 25 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 2500 მ-ია), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

13. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია სბ-ს ქანობის ცვლილება, მაშინ:

ა) სბ-დან 3 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 300 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) სბ-დან 2 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 200 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) სბ-დან 1.5 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 150 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A.

14. სბ-ს განივი ქანობი უნდა იყოს ისეთი, რომ გამოირიცხოს სბ-ს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5 %-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) 2 %-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

15. სბ-ს საფარის სიმტკიცე, სულ მცირე, არანაკლები უნდა იყოს ადზ-ს საფარის სიმტკიცის, რომელსაც იგი ემსახურება.

16. სბ-ს არ უნდა ჰქონდეს უსწორმასწორო ზედაპირი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს სბ-ის კონსტრუქციის დაზიანება.

17. ხელოვნურსაფარიანი სბ-ს ზედაპირის მოწყობა ან შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირის შეჭიდების მისაღები მახასიათებლები.

18. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ უნდა დაპროექტდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-3 ნახაზის შესაბამისად მოზრუნების რადიუსით, არანაკლებ:

ა) 550 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4, რათა სველი ზედაპირის პირობებში უზრუნველყოფილი იყოს გასვლის 93 კმ/სთ სიჩქარე;

ბ) 275 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2, რათა სველი ზედაპირის პირობებში უზრუნველყოფილი იყოს გასვლის 65 კმ/სთ სიჩქარე.

19. ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე მოსახვევის შიდა მხარის გაფართოების რადიუსი უნდა იყოს საკმარისი სბ-ს ყელის გაგანიერების უზრუნველსაყოფად, რათა გაადვილდეს სბ-ზე შესვლისა და მოსახვევის წინასწარ გარჩევა.

20. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ, ადზ-დან მოსახვევი მრუდის შემდეგ, უნდა მოიცავდეს სწორ მონაკვეთს, რათა ადზ-დან გამოსულ საჭაერო ხომალდს შეეძლოს სრული გაჩერება, რომელიმე გადამკვეთი სბ-ს დაკავების გარეშე.

21. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადზ-თან გადაკვეთის კუთხე არ უნდა აღემატებოდეს 45⁰-ს და არ უნდა



იყოს 25⁰-ზე ნაკლები, სასურველია იყოს 30⁰-ის ტოლი.

22. როდესაც სბ ეწყობა ხიდზე, სბ-ს ღერძულა ხაზის პერპენდიკულარულად გაზომილი სბ-ს ხიდის სიგანე, რომელიც სხ-თვის წარმოადგენს საყრდენ ზედაპირს, არ უნდა იყოს სამიმოსვლო ზოლის მომანდაკებული ნაწილის სიგანეზე ნაკლები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება გვერდითი შეზღუდვის აპრობირებული მეთოდი, რომელიც საფრთხეს არ უქმნის იმ სხ-ებს, რომლებიც გამოიყენებენ აღნიშნულ სამიმოსვლო ბილიკს.

23. ხიდზე მდებარე სბ-ზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო და სახანძრო სატრანსპორტო საშუალებების დაშვება ორივე მიმართულებით, რათა დადგენილ დროში განხორციელდეს რეაგირება ყველაზე დიდი სხ-ის მიმართ, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული სბ-ით.

24. თუ სხ-ის ძრავები სცილდება ხიდის კონსტრუქციას, შესაძლებელია საჭირო გახდეს, ხიდის ქვეშ არსებული ფართის დაცვა ძრავის რეაქტიული ჭავლისაგან.

25. ხიდი უნდა აშენდეს სბ-ს სწორ მონაკვეთზე და ხიდის ორივე მხარე უნდა დაბოლოვდეს სწორი მონაკვეთებით, რათა გაადვილდეს იმ სხ-ის გასწორება, რომელიც უახლოვდება ხიდს.

მუხლი 28. სამიმოსვლო ბილიკის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი

1. სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F, გასათვალისწინებელია უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი, რომელიც უნდა განთავსდეს სბ-ს ორივე მხარეს სიმეტრიულად ისე, რომ სბ-ს საერთო სიგანე უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებით იყოს არანაკლები:

ა) 60 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის F;

ბ) 44 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის E;

გ) 38 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის D;

დ) 25 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C.

2. მოსახვევებზე, სბ-თან მიერთების ან გადაკვეთის ადგილებზე, სადაც ხელოვნურსაფარიან მონაკვეთებს გააჩნიათ დიდი ფართობი, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანე უნდა იყოს არანაკლები სბ-ს მოსაზღვრე სწორხაზოვანი უბნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანისა.

3. სბ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია ტურბინული ძრავის მქონე საჭაერო ხომალდების მიერ გამოსაყენებლად, უნდა მომზადდეს ისე, რომ თავიდან იქნეს აცილებული საფარის ეროზია და ძრავაში ფრაგმენტების მოხვედრა.

მუხლი 29. სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი

1. სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი მოიცავს სამიმოსვლო ბილიკს, სადგომზე მიმოსვლის ზოლის გარდა.

2. სბ-ს ზოლი განთავსდება სბ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს სიმეტრიულად, მის მთელ სიგრძეზე და ღერძულა ხაზიდან მისი სიგანე უნდა იყოს, სულ მცირე, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მოცემული სიდიდისა.

3. სბ-ს ზოლი თავისუფალი უნდა იყოს ობიექტებისაგან, რომელთაც შეუძლიათ საფრთხე შეუქმნან სხ-ის მიმოსვლას.

4. სბ-ს ზოლის ცენტრალური ნაწილი უნდა წარმოადგენდეს მომანდაკებულ მონაკვეთს სბ-ს ღერძულა ხაზიდან არანაკლებ:

ა) 11 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა A;

ბ) 12,5 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა B და C;

გ) 19 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა D;



დ) 22 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა E; და

ე) 30 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა F.

5. სბ-ს ზოლის ზედაპირი უნდა მოეწყოს სბ-ს ნაპირის ან სბ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის (თუ ის არსებობს) ზედაპირის დონეზე და მისი აღმავალი განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 2.5%-ს სბ-ს ზოლისთვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა C, D, E ან F;

ბ) 3%-ს სბ-ს ზოლისთვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა A ან B.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოცემულ შემთხვევაში, აღმავალი დახრილობა იზომება მომიჯნავე სბ-ს ზედაპირის განივ დახრილობასთან მიმართებით და არა ჰორიზონტალურ სიბრტყესთან მიმართებით. ხოლო მისი დაღმავალი განივი ქანობი, რომელიც იზომება ჰორიზონტალურ სიბრტყესთან მიმართებით, არ უნდა აღემატებოდეს 5%-ს.

7. სბ-ს ზოლის მოუშანდაკებელი მონაკვეთის ნებისმიერი ნაწილის განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს სბ-დან გაზომილ აღმავალ ან დაღმავალ 5%-იან ქანობს.

მუხლი 30. მოსაცდელი მოედნები, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილები, შუალედური მოსაცდელი ადგილები და მოსაცდელი ადგილები მოძრაობის მარშრუტზე

1. აეროდრომზე, საშუალო ან ინტენსიური მოძრაობის არსებობის შემთხვევაში უნდა მოხდეს მოსაცდელი მოედნ(ებ)ის მოწყობა.

2. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილები უნდა მოეწყოს:

ა) სბ-ზე, ადზ-ს და სბ-ს გადაკვეთაზე; და

ბ) ადზ-ს სხვა ადზ-თან გადაკვეთის ადგილზე, თუ პირველი ადზ წარმოადგენს სტანდარტული სამიმოსვლო მარშრუტის ნაწილს.

3. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს სბ-ზე იმ შემთხვევაში, თუ მისი განთავსების ადგილი ისეთია, რომ მოძრავმა სბ-მა ან სატრანსპორტო საშუალებამ შეიძლება დაარღვიოს აეროდრომის დაცვის არის ზედაპირი ან დაბრკოლება შეუქმნას სანავიგაციო საშუალებების მუშაობას.

4. შუალედური მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს სბ-ს ნებისმიერ წერტილში, რომელიც არ წარმოადგენს ადზ-თან მოსაცდელ ადგილს, სადაც სასურველია განისაზღვროს მოსაცდელი ადგილის კონკრეტული ზღვარი.

5. მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს მოძრაობის მარშრუტის ადზ-თან გადაკვეთის ადგილზე.

6. მანძილი მოსაცდელ მოედანს, ადზ-თან მოსაცდელ ადგილს, რომელიც მოწყობილია სბ-ს/ადზ-ს გადაკვეთის ადგილზე, ან მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელ ადგილსა და ადზ-ს ღერძულა ხაზს შორის უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილით განსაზღვრულ მნიშვნელობას, ხოლო დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს შემთხვევაში, ეს მანძილი უნდა იყოს ისეთი, რომ მოსაცდელ მოედანზე მყოფმა საჰაერო ხომალდმა ან სატრანსპორტო საშუალებამ არ შეუქმნას დაბრკოლება სანავიგაციო საშუალებების მუშაობას.

7. 700 მ-ზე (2300 ფუტზე) მეტი შემადლების შემთხვევაში, დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-თვის, კოდური ნომრით 4, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილში მოცემული მანძილი – 90 მ, უნდა გაიზარდოს შემდეგი თანაფარდობით:

ა) 2000 მ (6600 ფტ) შემადლებამდე: 1 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ);

ბ) 2000 მ-დან 4000 მ-მდე (13 320 ფტ) შემადლებისთვის: 13 მ, დამატებული 1.5 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ);

გ) 4000 მ-დან (13 320 ფტ) 5000 მ-მდე (16 650 ფტ) შემადლებისთვის: 43 მ, დამატებული 2 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ).



8. თუ დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური აღნიშვნით 4, მოცდის მოედანის ან მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილის შემადგენლობა მეტია ადზ-ს ზღურბლის შემადგენლობაზე, მაშინ ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილით განსაზღვრული მანძილი – 90 მ ან, შესაბამის შემთხვევაში, 107,5 მ დამატებით იზრდება 5 მ-ით, მოედნის ან ადზ-ს ზღურბლთან მოსაცდელი ადგილის შემადგენლობის ყოველ მეტრზე.

9. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილი, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად, უნდა განთავსდეს ისე, რომ მოლოდინის რეჟიმში მყოფმა საჰაერო ხომალდმა ან სატრანსპორტო საშუალებამ არ დაარღვიოს დაბრკოლებისაგან თავისუფალი არე (OFZ), დასაფრენად შესვლის ზედაპირი, აფრენისას სიმაღლის აღების ზედაპირი ან ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე არე და არ შეუქმნას დაბრკოლება სარადიოლოკაციო საშუალებების მუშაობა.

მუხლი 31. ბაქანი

1. ბაქანი უნდა იყოს გათვალისწინებული იქ, სადაც საჭიროა საჰაერო ხომალდში მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომისათვის პირობების შექმნა, ტვირთის მიღება/გაგზავნისათვის ოპერაციების შესასრულებლად, აგრეთვე საჰაერო ხომალდის მომსახურებისათვის. ამასთანავე, არ უნდა შეექმნას შეფერხება სააეროდრომო მოძრაობას.

2. ბაქნის საერთო ფართობი შესაბამისი უნდა იყოს, რათა უზრუნველყოს სააეროდრომო მოძრაობის გამტარუნარიანობა, მაქსიმალური გაანგარიშებული ინტენსივობის დროს.

3. ბაქნის ნებისმიერი ნაწილის საფარის სიმტკიცე უნდა იყოს ისეთი, რომ გაუძლოს საჰაერო ხომალდის მოძრაობით გამოწვეულ დატვირთვას, რომელსაც ის ემსახურება; ამასთან, სათანადო ყურადღება უნდა გამახვილდეს იმ გარემოებაზე, რომ ბაქნის ზოგიერთ მონაკვეთზე მოძრაობის ინტენსივობა გაცილებით მაღალია და საჰაერო ხომალდების ნელი მოძრაობის ან გაჩერების დროს, აღნიშნული მონაკვეთები განიცდიან მეტ დატვირთვას, ვიდრე ადზ.

4. ბაქნის ქანობი, საჰაერო ხომალდის სადგომზე სამიმოსვლო ზოლის ქანობის ჩათვლით, საკმარისი უნდა იყოს, რათა არ მოხდეს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ უნდა შენარჩუნდეს ჰორიზონტალური სიბრტყე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია დრენაჟირების მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

5. სხ-ის სადგომის მაქსიმალური ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 1%-ს.

6. სხ-ის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების მინიმალური მანძილები სადგომზე მიმავალ ან გამომავალ სხ-ისა და ნებისმიერ ახლო მდებარე შენობას შორის, სხვა სადგომზე მდებარე სხ-ისა და ნებისმიერ სხვა ობიექტს შორის:

ა) 3 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა A და B;

ბ) 4,5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა C;

გ) 7,5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა D, E და F.

7. საჰაერო ხომალდის სადგომზე, როდესაც ის მიმართულია წინა ნაწილით სამგზავრო ტერმინალისაკენ, რომლის კოდური აღნიშვნაა D, E ან F, განსაკუთრებულ გარემოებაში უსაფრთხო მანძილი შეიძლება შემცირდეს:

ა) სამგზავრო ტერმინალს, ნებისმიერი ფიქსირებული ტრაპის ჩათვლით და საჰაერო ხომალდის წინა ნაწილს შორის;

ბ) საჰაერო ხომალდის ნებისმიერი სადგომის ზემოთ, რომელიც უზრუნველყოფილია ვიზუალური შეპირაპირების სამართი სისტემის მეშვეობით აზიმუტით მიმართვით.

მუხლი 32. საჰაერო ხომალდის იზოლირებული სადგომი

1. აეროდრომზე აუცილებელია გამოიყოს იზოლირებული სადგომი, ან სამეთვალყურეო კომპლექსს აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ ეცნობოს იმ ადგილის ან ადგილების შესახებ, რომელიც გამოსადეგია საჰაერო ხომალდების იზოლირებულ სადგომად, რომელიც გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი ან სხვა



რომელიმე მიზეზის გამო, აუცილებელია სხ-ის იზოლირება.

2. იზოლირებული სადგომი უნდა გამოიყოს მაქსიმალური შესაძლო დაშორებით, მაგრამ არანაკლებ 100 მ-სა სხვა სადგომებიდან, შენობა-ნაგებობებიდან ან საზოგადოებრივი ადგილებიდან და ა.შ. იზოლირებული სადგომი არ შეიძლება განთავსდეს მიწისქვეშა კომუნიკაციების თავზე, როგორცაა: გაზისა და საავიაციო საწვავის საცავები, ელექტრომომარაგების და კავშირგაბმულობის ხაზები, გაზგაყვანილობა და საწვავ-საპოხი მასალების მილები.

მუხლი 33. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე

1. საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე უნდა მოეწყოს იმ აეროდრომზე, სადაც მოსალოდნელია სხ-ის შემოყინვა.

2. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე უნდა შეიქმნას საჰაერო ხომალდის სადგომზე ან გარკვეულ დაშორებულ მოედანზე, ადუ-ზე გამყვანი სბ-ს გასწვრივ, იმ პირობით, რომ არსებობს სადრენაჟე სისტემა, შემოყინვის საწინააღმდეგო ზედმეტი სითხეების დაგროვების და უტილიზაციის მიზნით, რათა არ მოხდეს გრუნტის წყლების დაბინძურება. ასევე, გასათვალისწინებელია საჰაერო მოძრაობის მოცულობისა და აფრენების სიხშირე.

3. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არე უნდა განთავსდეს აეროდრომის დაცვის არის ზედაპირების გარეთ, რათა დაბრკოლება არ შეექმნას სარადიოლოკაციო საშუალებების მუშაობას და სრულად ჩანდეს სამეთვალყურეო კოშკურიდან, დამუშავებული სხ-სთვის აფრენის ნებართვის გაცემის მიზნით.

4. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არე უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს დაჩქარებული მოძრაობის ნაკადი, შემოვლის შესაძლებლობით და გამოირიცხოს არასტანდარტული მანევრის განხორციელების აუცილებლობა მოედანზე შესვლის და გამოსვლის დროს.

5. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნის ზომა უნდა შეესაბამებოდეს გარკვეული კატეგორიის ყველაზე დიდი საჰაერო ხომალდის სადგომის ზომებს. ამასთან, საჰაერო ხომალდის ყოველი მხრიდან უნდა იყოს მინიმუმ 3,8 მ ხელოვნურსაფარიანი ღია სივრცე, შემოყინვის საწინააღმდეგო საშუალებების გადასადგილებლად.

6. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნების საჭირო რაოდენობის განსაზღვრისას გასათვალისწინებელია მეტეოროლოგიური მონაცემები, დამუშავებას დაქვემდებარებული სხ-ის ტიპი, შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავების მეთოდი, გამფრქვევი მოწყობილობის ტიპი და წარმადობა და სხ-ის აფრენების მაქსიმალური რაოდენობა.

7. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი ქანობი, არეში სათანადო დრენაჟირების უზრუნველყოფის და საჰაერო ხომალდიდან ჩამონადენი შემოყინვის საწინააღმდეგო ზედმეტი სითხის შესაკრებად. მაქსიმალური გრძივი ქანობი უნდა იყოს შეძლებისდაგვარად მცირე, ხოლო განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 1%-ს.

8. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნის საფარი უნდა იყოს ისეთი, რომ გაუძლოს საჰაერო ხომალდის მოძრაობით გამოწვეულ დატვირთვას, იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნულ მოედანზე (ისევე, როგორც ბაქანზე) ხორციელდება ინტენსიური მოძრაობა, ხოლო დაბალი სიჩქარით მოძრაობისას ან უძრავ მდგომარეობაში ყოფნისას, დატვირთვა გაცილებით მეტია, ვიდრე ადუ-ზე.

9. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მინიმალური უსაფრთხო მანძილი, სხ-ის სადგომებისათვის. როდესაც მოედნის კონფიგურაცია უზრუნველყოფს სხ-ის მოძრაობისას შემოვლის შესაძლებლობას, გასათვალისწინებელია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-13 სვეტში მითითებული მინიმალური გამყოფი მანძილები.

10. თუ შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანი ესაზღვრება ძირითად სბ-ს, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სბ-ს მინიმალური გამყოფი მანძილი, რომელიც მითითებულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში და მე-2 დანართის მე-4 ნახაზის შესაბამისად.

11. შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავების ადგილზე უნდა მოეწყოს ცალკე სადრენაჟე სისტემა, რათა არ მოხდეს ამ სითხის შერევა ზედაპირზე არსებულ წყლის ნაკადთან, გრუნტის წყლების დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით.



თავი IV. ვიზუალური სააერნაოსნო საშუალებები

მუხლი 34. ამ თავის მიზანი

1. ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებული ისეთი ვიზუალური სააერნაოსნო საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო ხომალდის კოორდინირებულ, მოწესრიგებულ და უსაფრთხო განთავსებას, სახმელეთო მიმოსვლას და აფრენა-დაფრენას.

მუხლი 35. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი

1. აეროდრომი აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ერთეული ქარის მიმართულების მაჩვენებლით.
2. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ შესაძლებელი იყოს მისი დანახვა საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს აფრენას ან დაფრენას ან იმყოფება აეროდრომის სამუშაო მოედანზე და ისე, რომ მასზე ჰაერის ნაკადები არ ახდენდნენ ზეგავლენას, რომელსაც იწვევენ ახლო მდებარე ობიექტები.
3. ქარის მიმართულების მაჩვენებელს უნდა ჰქონდეს წაკვეთილი კონუსის ფორმა, დამზადებული უნდა იყოს ქსოვილისაგან, სიგრძით არანაკლებ 3.6 მ-ისა და ფუძესთან დიამეტრით 0.9 მ-ისა. ქარის მაჩვენებელი დამზადებული უნდა იყოს ისეთი გაანგარიშებით, რომ ნათლად აჩვენებდეს მიწისზედა ქარის მიმართულებას და საერთო წარმოდგენას ქმნიდეს ქარის სიჩქარეზე. მაჩვენებლის ფერები შერჩეული უნდა იქნეს ისე, რომ მკვეთრად გამოირჩეოდეს საერთო ფონიდან და მისი მაჩვენებლები გასაგები იყოს 300 მ სიმაღლიდან მაინც. საჭიროა გამოყენებულ იქნეს ერთი ფერი, სასურველია თეთრი ან ნარინჯისფერი. იმ შემთხვევაში, როდესაც ქარის მაჩვენებელი განთავსებულია არაერთგვაროვან ფონზე, საჭირო კონტრასტულობის მისაღწევად აუცილებელია გამოყენებულ იქნეს ორი ფერის შეხამება, უპირატესობა უნდა მიენიჭოს თეთრის ნარინჯისფერთან, თეთრის წითელთან ან თეთრის შავთან შეხამებას. ფერები უნდა განლაგდეს ხუთ ზოლად, ერთმანეთის მონაცვლეობით, ისე რომ პირველი და ბოლო ზოლი იყოს უფრო მუქი.
4. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის ადგილმდებარეობა აღნიშნული უნდა იქნეს 1.2 მ-ის სისქის ზოლით, რომელიც დაიტანება 15 მ-ის დიამეტრის წრის სახით. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის საყრდენი წრეწირის ცენტრში უნდა იყოს მოთავსებული. ზოლის ფერი უნდა შეირჩეს აუცილებელი კონტრასტულობის მისაღწევად, სასურველია თეთრი ფერის შერჩევა.
5. აეროდრომზე, რომელიც გათვალისწინებულია ღამის ფრენებისათვის, აუცილებელია ქარის მიმართულების ერთი მაჩვენებელი მაინც იყოს განათებული.

მუხლი 36. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი

1. როდესაც აეროდრომზე გათვალისწინებულია დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი, იგი უნდა განთავსდეს ისე, რომ იყოს კარგად შესამჩნევი.
2. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელს უნდა გააჩნდეს „T“-ს მაგვარი ფორმა.
3. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებლის (T) ფორმა და მინიმალური ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-5 ნახაზით დადგენილ მოთხოვნებს. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებლისათვის (T) შეირჩევა თეთრი ან ნარინჯის ფერები. ფერის შერჩევა ხდება იმის მიხედვით, რომელიც უფრო კონტრასტულია იმ ზედაპირთან შედარებით, რომელზეც ეს ნიშანი უნდა განთავსდეს. იმ შემთხვევაში, როდესაც დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი (T) გამოიყენება ღამის პერიოდში, იგი უნდა განათდეს ან გამოყოფილ იქნეს თეთრი სანათებით.

მუხლი 37. სასიგნალო შუქ-პროექტორი

1. კონტროლირებადი აეროდრომის სამეთვალყურეო პუნქტი აღჭურვილი უნდა იყოს სასიგნალო შუქ-პროექტორით.
2. აუცილებელია, სასიგნალო შუქ-პროექტორი გამოსცემდეს წითელ, მწვანე და თეთრ შუქ-სიგნალებს და:



ა) შესაძლებელი იყოს მისი ხელით მიმართვა ნებისმიერ საჭირო ობიექტზე;

ბ) შესაძლებელი იყოს ნებისმიერი ზემოხსენებული ფერის ჩართვა, რომელსაც მოჰყვება დარჩენილი ორი ფერიდან ერთ-ერთი;

გ) შესაძლებელი იყოს მორზეს ანბანის მეშვეობით შეტყობინების გადაცემა, ზემოაღნიშნული ფერებიდან ერთ-ერთის გამოყენებით და წუთში, სულ მცირე, 4 სიტყვის გადაცემის სიჩქარით.

3. სასიგნალო პროექტორის სხივის გაბნევის კუთხე უნდა იყოს არანაკლებ 1° და არაუმეტეს 3° , სინათლის უმნიშვნელო ინტენსივობისას 3° -იანი გაშლის კუთხის გარეთ. თუ სასიგნალო პროექტორი გამოიყენება დღის პერიოდში, ფერადი ნათურის სინათლის სიძლიერე უნდა იყოს არანაკლებ 6000 კანდელი (კდ).

მუხლი 38. სასიგნალო ნიშნები და სასიგნალო მოედანი

1. როდესაც აეროდრომზე გათვალისწინებულია სასიგნალო მოედანი, ის უნდა განთავსდეს ისე, რომ ყველა მიმართულებიდან ჩანდეს, 300 მ-ის სიმალიდან ჰორიზონტის მიმართ 10° -ზე მეტი დახრის კუთხით.

2. სასიგნალო მოედანი წარმოადგენს კვადრატული ფორმის სწორ ჰორიზონტალურ ზედაპირს, რომლის გვერდის სიგრძე არის არანაკლებ 9 მ-სა.

3. სასიგნალო მოედნის ფერი კონტრასტული უნდა იყოს გამოყენებული სასიგნალო ნიშნებთან მიმართებით. სასიგნალო მოედანი უნდა შემოიხაზოს თეთრი ფერის არანაკლებ 0.3 მ სისქის ზოლით.

მუხლი 39. მარკირების ზოგადი მოთხოვნები

1. ორი ან მეტი ადზ-ს გადაკვეთაზე დაიტანება უფრო მნიშვნელოვანი ადზ-ს მარკირება, გარდა ადზ-ს კიდებისა, ხოლო სხვა დანარჩენი ადზ-ს მარკირება წყდება. მნიშვნელოვანი ადზ-ს კიდების მარკირება გრძელდება ან წყდება გადაკვეთებზე.

2. მარკირების დატანის თვალსაზრისით, ადზ-ს მნიშვნელობა უნდა განისაზღვროს შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) პირველი – დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ;

ბ) მეორე – დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ;

გ) მესამე – აღუჭურველი ადზ.

3. ადზ-ს და სბ-ს გადაკვეთაზე დაიტანება მხოლოდ ადზ-ს მარკირება, ხოლო სბ-ს მარკირება წყდება, გარდა ადზ-ს კიდის მარკირებისა, რომელიც შესაძლოა შეწყდეს.

4. ადზ-ს მარკირება უნდა იყოს თეთრი ფერის. ადზ-ს ღია ფერის ზედაპირზე თეთრი ფერის მარკირების შემჩნევადობის ასამაღლებლად შესაძლებელია შავი ფერის კონტურის შემოვლება.

5. სბ-ს, ადზ-ზე საჰაერო ხომალდის მოსაბრუნებელი მოედნის და საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება უნდა იყოს ყვითელი ფერის.

6. ბაქანის უსაფრთხოების ზოლებს უნდა გააჩნდეს შესამჩნევი შეფერილობა, კონტრასტული საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირების ფერთან მიმართებით.

7. აეროდრომებზე, სადაც ფრენები ხორციელდება ღამის პერიოდში, ხელოვნური საფარის მარკირება უნდა შესრულდეს შუქამრეკლი მასალების გამოყენებით, რათა გაუმჯობესდეს მარკირების ხილვადობა.

8. სბ, რომელსაც არ გააჩნია ხელოვნური საფარი, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს მარკირებული, როგორც ხელოვნურსაფარიანი სბ.

9. ხელოვნურსაფარიან ადზ-ს ზღურბლთან დაიტანება ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირების ნიშანი.

10. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს ზღურბლთან, ფაქტობრივი გარემოებიდან გამომდინარე დაიტანება



ადზ-ს მაჩვენებელი მარკირება.

მუხლი 40. ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება

1. ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირების დატანა უნდა მოხდეს ადზ-ს ზღურბლთან, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის მოთხოვნებს.

2. ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება უნდა შედგებოდეს ორნიშნა ციფრისგან, ხოლო პარალელურ ადზ-ებზე ციფრებს ემატება ლათინური ასო. ერთი ადზ-ს, ორი პარალელური ადზ-ს ან სამი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში, ეს ორნიშნა ციფრი არის მთელი რიცხვი, რომელიც წარმოადგენს დასაფრენად შესვლის კურსით ადზ-ს ღერძის მაგნიტური აზიმუტის ერთ მეათედის უახლოეს მნიშვნელობას. ოთხი ან მეტი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში, მოსაზღვრე ადზ-ების ერთი ჯგუფი ინომრება მაგნიტური აზიმუტის მეათედამდე მიახლოებული მნიშვნელობით, ხოლო მოსაზღვრე ადზ-ების მეორე ჯგუფი ინომრება მაგნიტური აზიმუტის მომდევნო მნიშვნელობის მეათედამდე მიახლოებული მნიშვნელობით. თუ, ზემოაღნიშნული წესის მიხედვით მიიღება ერთნიშნა ციფრი, მაშინ ამ ციფრის წინ იწერება ნული.

3. პარალელური ადზ-ების შემთხვევაში, ადზ-ს აღმნიშვნელ ყოველ რიცხვს ემატება ქვემოთ მოყვანილი ლათინური ასოებიდან ერთ-ერთი, რომელიც უნდა განლაგდეს მითითებული თანამიმდევრობით – მარცხნიდან მარჯვნივ, დასაფრენად შესვლის კურსიდან:

ა) ორი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, R;

ბ) სამი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R;

გ) ოთხი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, R, L, R;

დ) ხუთი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R, L, R ან L, R, L, C, R; და

ე) ექვსი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R, L, C, R.

4. ადზ-ს ციფრულ და ასოით აღნიშვნას უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-7 ნახაზით განსაზღვრული ფორმა და პროპორცია. ზომები არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-7 ნახაზზე მითითებულ მნიშვნელობაზე ნაკლები, მაგრამ თუ ეს ციფრები გაერთიანებულია ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელთან, მისი ზომები იზრდება ზღურბლის მომნიშვნელ ზოლებს შორის შუალედების შესავსებად.

მუხლი 41. ადზ-ის ღერძულა ხაზის მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან ადზ-ზე უნდა განხორციელდეს ღერძულა ხაზის მარკირება.

2. ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ღერძის გასწვრივ, ადზ-ს მომნიშვნელებს შორის, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზზე, გარდა 39-ე მუხლის 1-ლი პუნქტით მოცემული შემთხვევისა, როდესაც ის წყდება.

3. ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება წარმოადგენს ხაზს, რომელიც შედგება ერთმანეთისაგან თანაბარი მანძილით დაშორებული თანაბარი სიგრძის ზოლებისაგან. ღერძულა ზოლის სიგრძე ინტერვალების ჩათვლით უნდა იყოს არანაკლებ 50 მ და არაუმეტეს 75 მ. თითოეული ზოლის სიგრძე უნდა იყოს, სულ მცირე, ზოლებს შორის ინტერვალის ტოლი ან 30 მ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელიც მეტი.

4. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) 0.90 მ, II და III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე;

ბ) 0.45 მ, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4 და I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე;

გ) 0.30 მ – დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2 და აღუჭურველ ადზ-ზე.

მუხლი 42. ადზ-ს ზღურბლის მარკირება



1. ხელოვნურ საფარიან აღჭურვილ ადზ-ზე, ასევე აღჭურველ ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4, ზღურბლთან დაიტანება ზღურბლის აღმნიშვნელი მარკირება.

2. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს ზღურბლთან, შეძლებისდაგვარად, უნდა განხორციელდეს მისი მარკირება.

3. ადზ-ს ზღურბლის მარკირების ზოლები უნდა დაიწყოს ზღურბლიდან 6 მ-ში.

4. ადზ-ს ზღურბლის მარკირება შედგება თანაბარი ზომის გრძივი ზოლებისაგან, რომელიც სიმეტრიულად მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის (ა) და (ბ) ვარიანტებზე, 45 მ სიგანის მქონე ადზ-ს მაგალითზე. ზოლების რაოდენობა ადზ-ს სიგანეს შესაბამეა შემდეგნაირად:

ა) ადზ-ს სიგანე 18 მ, ზოლების რაოდენობა 4;

ბ) ადზ-ს სიგანე 23 მ, ზოლების რაოდენობა 6;

გ) ადზ-ს სიგანე 30 მ, ზოლების რაოდენობა 8;

დ) ადზ-ს სიგანე 45 მ, ზოლების რაოდენობა 12;

ე) ადზ-ს სიგანე 60 მ, ზოლების რაოდენობა 16;

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, გამონაკლისს წარმოადგენს, როდესაც დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ და აღჭურველ ადზ-ზე, რომლის სიგანე 45 მ ან მეტია, აღნიშნული ზოლები შეიძლება განლაგდეს ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის (გ) ვარიანტზე.

6. ადზ-ს ზღურბლის განივი მიმართულების ზოლები განლაგდება ისე, რომ ადზ-ს გვერდიდან 3 მ-ზე მეტით არ იყოს დაშორებული, ან განლაგდეს ღერძულა ხაზის ორივე მხრიდან 27მ მანძილზე, იმის მიხედვით, თუ რომელი განივი მანძილი აღმოჩნდება ნაკლები. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება დაიტანება ადზ-ს ზღურბლის მარკირების საზღვრებში, ღერძულა ხაზის თითოეული მხრიდან დაიტანება სულ მცირე სამი ზოლი მაინც. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება განთავსებულია ზღურბლის აღმნიშვნელ მარკირების ზემოთ, ზოლები დაიტანება ადზ-ს მთელ სიგანეზე. ზოლებს აქვთ დაახლოებით 30მ სიგრძე და 1.8მ სიგანე ზოლებს შორის ინტერვალებით, იმის გამოკლებით, რომ როდესაც ზოლები დაიტანება ადზ-ს მთელს სიგანეზე, დაცულია ორმაგი ინტერვალის ღერძულა ხაზის ორ უახლოეს ზოლს შორის, ხოლო იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება განთავსებულია ზღურბლის აღმნიშვნელი მარკირების საზღვრებში, ეს ინტერვალი უდრის 22.5 მ-ს.

7. თუ ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია ან ადზ-ს კიდე არ არის ადზ-ს ღერძულა ხაზის მართობული, ზღურბლის მარკირებას უნდა დაემატოს განივი ზოლი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე.

8. განივი ზოლის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 1.8 მ.

9. მუდმივად წანაცვლებული ადზ-ს ზღურბლის წინ არსებულ ნაწილზე უნდა დაიტანოს მიმართულების ისრები, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ბ) ვარიანტის შესაბამისად.

10. ადზ-ს ზღურბლი დროებით წანაცვლების შემთხვევაში, მისი მარკირება ხორციელდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ა) ან (ბ) ვარიანტების შესაბამისად და ზღურბლის წანაცვლებამდე არსებული მარკირება სრულად უქმდება, გარდა ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებისა, რომელიც გარდაიქმნება მიმართულების ისრებად.

მუხლი 43. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება

1. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება დაიტანება დასაფრენად შესვლის მხრიდან, ხელოვნური საფარის მქონე აღჭურვილი ადზ-ს ყოველ ბოლოში, რომლის კოდური აღნიშვნაა 1, 2, 3 ან 4, ასევე ხელოვნურსაფარიან აღჭურვილი ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4.

2. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება იწყება ადზ-ს ზღურბლიდან არანაკლებ იმ მანძილზე, რომელიც



მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ აღჭურვილია გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემით და მისი დასაწყისი ემთხვევა გლისადის დასაწყისს.

3. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება შედგება ორი კარგად შესამჩნევი ზოლისაგან. ამ ზოლების ზომები და შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილში მოცემულ მონაცემებს. იმ შემთხვევაში, როდესაც არის დაფრენის არის მარკირება, განივი ინტერვალი ფიქსირებული დამორების არის ნიშნებს შორის იგივეა, რაც დაფრენის ზონის მარკირების ნიშნებს შორის.

მუხლი 44. დაფრენის არის მარკირება

1. ხელოვნურ საფარიან, დაფრენაზე ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 2, 3 ან 4, დატანილ უნდა იქნეს დაფრენის არის მარკირება.

2. ხელოვნურ საფარიან, დაფრენაზე არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ და აღუჭურველ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, დატანილი უნდა იქნეს დაფრენის არის მარკირება.

3. დაფრენის არის მარკირება შედგება წყვილი მართკუთხა ნიშნებით, რომელიც სიმეტრიულად არის განთავსებული ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ. ამ წყვილი ნიშნების რაოდენობა დამოკიდებულია დასაფრენად არსებულ მანძილზე და სადაც მარკირება ხორციელდება ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის ორივე მიმართულებიდან, მანძილი მის ზღურბლებს შორის უნდა იყოს:

ა) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ს ზღურბლებს შორის 900 მ-ზე ნაკლებია, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 1;

ბ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ს ზღურბლებს შორის 900 მ-დან 1200 მ-მდე, მაგრამ არა 1200 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 2;

გ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ს ზღურბლებს შორის 1200 მ-დან 1500 მ-მდე, მაგრამ არა 1500 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 3;

დ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ს ზღურბლებს შორის 1500 მ-დან 2400 მ-მდე, მაგრამ არა 2400 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 4;

ე) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ს ზღურბლებს 2400 მ და მეტი, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 6.

4. დაფრენის არის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-9 ნახაზზე მოცემული ორი სქემიდან ერთ-ერთს. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-9 ნახაზის (ა) ვარიანტში მოცემულ სქემაზე, მომნიშვნელის სიგრძე არანაკლებ 22.5 მ-ია და სიგანე 3 მ, ხოლო ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-9 ნახაზის (ბ) ვარიანტში მოცემულ სქემაზე, ნებისმიერი ამ მომნიშვნელის თითოეული ზოლის სიგრძე 22.5 მ-ია და სიგანე 1.8 მ, ხოლო უახლოეს ზოლებს შორის ინტერვალი – 1.5 მ. მართკუთხედის შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი ტოლია დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირების ანალოგიური ინტერვალისმე-2 დანართის მე-9 ნახაზზეა, თუ იგი არსებობს. თუ გათვალისწინებული არ არის დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირება, მაშინ მართკუთხედის შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილის მე-2, მე-3, მე-4 და მე-5 სვეტებში მოცემულ მნიშვნელობას, რომელიც განსაზღვრულია დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირებისთვის. გრძივი ინტერვალი წყვილ მომნიშვნელებს შორის შეადგენს 150 მ-ს, რომელიც იწყება ადზ-ს ზღურბლიდან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც დაფრენის არის წყვილი მომნიშვნელი ემთხვევა დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირებას ან განთავსებულია აღნიშნული მარკირებიდან 50 მ-ის საზღვრებში, მაშინ ის ამოღებული უნდა იყოს სქემიდან.

5. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 2, უნდა განხორციელდეს დაფრენის არის მარკირების დამატებითი წყვილი ზოლის დატანა, დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირების დასაწყისიდან 150 მ მანძილზე.

მუხლი 45. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება

1. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება უნდა განხორციელდეს ხელოვნურსაფარიანი ადზ-ს ზღურბლებს



შორის იქ, სადაც ადზ-ს საზღვრებს და უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს ან გარემომცველ არის შორის არ არის კონტრასტი.

2. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე უნდა განხორციელდეს ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება, მიუხედავად იმისა, არის თუ არა კონტრასტი ადზ-ს საზღვრებს და უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს ან გარემომცველ არის შორის.

3. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება შედგება ორი ზოლისაგან, რომელთაგან თითოეული დაიტანება ადზ-ს გვერდითა საზღვრის გასწვრივ ისე, რომ თითოეული ზოლის გარეთა მხარე დაახლოებით ემთხვეოდეს ადზ-ს კიდე. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს სიგანე აღემატება 60 მ-ს, მაშინ აღნიშნული ზოლები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 30 მ მანძილზე.

4. ადზ-ზე, სადაც გათვალისწინებულია მოსაბრუნებელი მოედანი, ადზ-ს კიდეების მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-სა და ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს შორის.

5. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მომნიშვნელი ზოლის სრული სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0.9 მ, თუ ადზ-ს სიგანე 30 მ ან მეტია, ხოლო უფრო ვიწრო ადზ-ის შემთხვევაში 0.45 მ.

მუხლი 46. სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან სზ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არესა და ბაქანზე, რომელიც ემსახურება ადზ-ს, დაიტანება სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უწყვეტი ორიენტირება ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და საჭაერო ხომალდის სადგომებს შორის.

2. სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება ხელოვნურსაფარიან ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშუტის ნაწილს და რომელზეც:

ა) არ არის ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება; ან

ბ) იქ, სადაც სზ-ს ღერძულა ხაზი არ ემთხვევა ადზ-ს ღერძულ ხაზს.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა მიეთითოს ადზ-თან მოცდის ადგილთან მიახლოება, დატანილი უნდა იქნეს სზ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება.

4. სზ-ის ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება, თუ ის გათვალისწინებულია, დაიტანება სზ-სა და ადზ-ს ყოველ გადაკვეთაზე.

5. სზ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე, ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება სზ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ. სზ-ს მოსახვევებზე ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა გაგრძელდეს სწორხაზოვანი მონაკვეთიდან, მრუდწირული მონაკვეთის გარე კიდეზე თანაბარი დაშორების დაცვით, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-2 ნახაზზე.

6. სზ-ს ადზ-თან გადაკვეთისას, როდესაც სზ წარმოადგენს ადზ-დან სზ-ის გამყვანს, სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა შეერწყას ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებას მრუდის მეშვეობით, როგორც ეს ნაჩვენებია რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 და 29-ე ნახაზებზე. სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა გაგრძელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების პარალელურად, შეხების წერტილიდან, სულ მცირე, 60 მ-ზე – ადზ-თვის, რომლის კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და 30 მ-ზე – ადზ-თვის, რომლის კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, ადზ-ზე უზრუნველყოფილია სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება, იგი დაიტანება დადგენილი სზ-ს ღერძულა ხაზზე.

8. თუ უზრუნველყოფილია სზ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება:

ა) იგი უნდა დაიწყოს ადზ-თან მოცდის ადგილიდან, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (A) ნიმუშის შესაბამისად და გავრცელდეს 47 მ-ზე ადზ-დან გასვლის მიმართულებით, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის პირველი ნახაზის (ა) ვარიანტზე.

ბ) თუ სზ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება კვეთს ადზ-თან მოცდის სხვა ადგილის მარკირებას, როგორცაა II ან III კატეგორიით დასაფრენად აღჭურვილი ადზ, რომელიც მდებარეობს 47 მ-ის ფარგლებში ადზ-თან მოცდის პირველი ადგილის მარკირებიდან, მაშინ სზ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული



მარკირება წყდება ადზ-თან მოცდის ადგილის გადაკვეთამდე და შემდეგ 0,9 მ მანძილზე. ადზ-თან მოცდის ადგილის გადაკვეთის შემდეგ, სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება გრძელდება, სულ მცირე, სამი წყვეტილი ხაზით ან 47 მ მანძილზე თავიდან ბოლომდე, იმის მიხედვით, თუ რომელი სიდედეა მეტი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე;

გ) თუ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება გადის სბ-ს სბ-თან გადაკვეთაზე, რომელიც მდებარეობს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირებიდან 47 მ-ის ფარგლებში, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება წყდება 1,5 მ-ის მანძილზე წერტილამდე და შემდეგ, სადაც გადამკვეთი სბ-ს კვეთს სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებულ მარკირებას. სბ-ს სბ-თან გადაკვეთის შემდეგ, სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება, გრძელდება, სულ მცირე, სამი წყვეტილი ხაზით ან 47 მ მანძილზე თავიდან ბოლომდე, იმის მიხედვით, თუ რომელი სიდედეა მეტი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (გ) ვარიანტზე;

დ) თუ სბ-ს ორი ღერძულა ხაზი უახლოვდება ერთმანეთს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირების გადაკვეთის წერტილთან ან ამ წერტილამდე, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირების შიდა წყვეტილი ხაზის სიგრძე არანაკლებ 3 მ-ია, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (დ) ვარიანტზე;

ე) თუ ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირება დატანილია ადზ-ს ორივე მხარეს და მათ შორის მანძილი 94 მ-ზე ნაკლებია, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება ვრცელდება მთელ ამ სიგრძეზე. სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება არ სცილდება ადზ-თან მოცდის ადგილების მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (ე) ვარიანტზე.

9. სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ სიგანისა და დაიტანება უწყვეტი ხაზით მთელ სიგრძეზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც იგი კვეთს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან მოცდის შუალედური ადგილის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზზე.

10. სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზზე მოცემულ მონაცემებს.

მუხლი 47. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირება

1. თუ ადზ-ზე გათვალისწინებულია მოსაბრუნებელი მოედნი, უნდა განხორციელდეს მისი მარკირება, რათა საჭაერო ხომალდმა შეძლოს შეუფერხებელი მობრუნება 180⁰-ით და გასწორდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულებით.

2. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებას უნდა ჰქონდეს მრუდწირი მონაკვეთი ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან მოსაბრუნებელი მოედნამდე. სიმრუდის რადიუსი უნდა შეესაბამებოდეს საჭაერო ხომალდების მანევრირების და მიმოსვლის საშუალო სიჩქარის მახასიათებლებს, რომლისთვისაც განკუთვნილია მოსაბრუნებელი მოედანი. მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების ადზ-ს ღერძულა ხაზთან გადაკვეთის კუთხე არ უნა აღემატებოდეს 30⁰-ს.

3. ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირება უნდა გაგრძელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების პარალელურად, გადაკვეთის წერტილიდან არანაკლებ 60 მ მანძილზე, ხოლო ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, არანაკლებ 30 მ მანძილზე.

4. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საჭაერო ხომალდის მიმართვა ისე, რომ მან იმოძრაოს სწორხაზოვან მონაკვეთზე წერტილამდე, სადაც უნდა განხორციელდეს 180⁰-ით მობრუნება. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სწორხაზოვანი მონაკვეთი უნდა იყოს, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის გარეთა ნაპირის პარალელური.

5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მრუდის პროფილი, სადაც უზრუნველყოფილია საჭაერო ხომალდის 180⁰-ით მობრუნება, დამოკიდებულია საჭაერო ხომალდის წინა საყრდენი შასის მობრუნების კუთხეზე, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 45⁰-ს.

6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებაზე სხ-ის კაბინის მდებარეობისას, მისი ძირითადი შასის ნებისმიერი ბორბალი მოსაბრუნებელი მოედნის კიდიდან დაცილებული უნდა იყოს არანაკლებ 21-ე მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული მანძილით.



7. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანის მარკირების სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ და დატანილი უნდა იყოს უწყვეტი ზოლის სახით მთელ სიგრძეზე.

მუხლი 48. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება

1. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება დატანილი უნდა იყოს ადზ-თან მოცდის ადგილის გასწვრივ.
2. აღუჭურველი ადზ-ს, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ს ან ასაფრენი ადზ-ს სბ-თან გადაკვეთის ადგილზე ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს.
3. თუ ადზ-თან უზრუნველყოფილია ერთი მოსაცდელი ადგილი, სბ-სა და I, II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს გადაკვეთის ადგილზე ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს. თუ გადაკვეთის ადგილზე უზრუნველყოფილია ორი ან სამი მოსაცდელი ადგილი, ადზ-თან უახლოესი მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშის მიხედვით, ხოლო ადზ-დან უფრო დაშორებული მოსაცდელი ადგილების მარკირება ხდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ბ) ნიმუშის მიხედვით.
4. თუ ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება ხორციელდება ადზ-თან მოცდის ადგილზე, იგი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს.
5. თუ, გარემო პირობებიდან გამომდინარე აუცილებელია ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის შემჩნევადობის ამაღლება, მისი მარკირება უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ა2) ან (ბ2) ნიმუშების შესაბამისად, კონკრეტული გარემოებებიდან გამომდინარე.
6. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება, რომელიც შესრულებულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ბ) ნიმუშის მიხედვით, მდებარეობს მონაკვეთზე, სადაც მისი სიგრძე გადაჭარბებს 60 მ-ს, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირების ბოლოში უნდა განხორციელდეს “CAT II” ან “CAT III” (კატეგორიის შესაბამისად) ნიშნების დატანა თანაბარი ინტერვალით, არაუმეტეს 45 მ-სა მეზობელ ნიშნებს შორის. ასოების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 1,8 მ და დაიტანოს მოცდის ადგილის მარკირების მიღმა, არაუმეტეს 0,9 მ მანძილზე.
7. ადზ-ების ურთიერთგადაკვეთაზე, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მართობულად, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტულ მარშრუტს. მარკირების სქემა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ა2) ნიმუშს.

მუხლი 49. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება

1. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს შუალედური მოცდის ადგილის გასწვრივ.
2. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული მოედნიდან გასასვლელზე, რომელიც ესაზღვრება სბ-ს.
3. იქ, სადაც შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება დაიტანება ორი ხელოვნურსაფარიანი სბ-ს გადაკვეთაზე, მარკირება უნდა განთავსდეს სბ-ს სიგანეზე, გადამკვეთი სბ-ს უახლოესი კიდიდან საკმარის მანძილზე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მოძრავი საჭაერო ხომალდებს შორის უსაფრთხო დაშორება. ადგილის მიხედვით, ის უნდა დაემთხვეს „სდექ“ ხაზის სანათებს ან მოცდის შუალედური ადგილის სანათებს, თუ ასეთი არსებობს.
4. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული მოედნის გასასვლელთან შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირებასა და მოსაზღვრე სბ-ს ღერძულა ხაზს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართი 1-ის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მოცემული მნიშვნელობისა.
5. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება წარმოადგენს ერთ წყვეტილ ხაზს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზზე.

მუხლი 50. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება



1. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის არსებობისას, უნდა განხორციელდეს მისი მარკირება და ნიშანდება.
2. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის შერჩევა და განთავსება ხორციელდება „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის (შემდგომში – ჩიკაგოს კონვენცია) მე-10 დანართის 1-ლი ტომის E დამატების შესაბამისად.
3. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირების ცენტრი წარმოადგენს ადგილს, სადაც ჩერდება საჰაერო ხომალდი VOR-ის შესამოწმებელი სიგნალის მისაღებად.
4. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება უნდა წარმოადგენდეს 6 მ დიამეტრის მქონე წრეს, რომლის კონტურიც იქნება 15 სმ სიგანის მქონე ზოლი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-13 ნახაზის (ა) ნიმუშზე.
5. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიზანშეწონილია საჰაერო ხომალდის განთავსება გარკვეული მიმართულებით, წრის ცენტრზე უნდა გაივლოს ხაზი, საჭირო აზიმუტით. ხაზი წრეს უნდა გასცდეს 6 მ-ით საჭირო მიმართულებით და დამთავრდეს ისრით. ხაზის სიგანე უნდა იყოს 15 სმ, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ბ) ნიმუშზე.
6. მიზანშეწონილია აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება იყოს თეთრი ფერის, მაგრამ იგი უნდა განსხვავდებოდეს სხ-ს მარკირების ფერისაგან.

მუხლი 51. საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება

1. საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება უნდა განხორციელდეს ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე სადგომებისთვის დადგენილ ადგილებში და შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში.
2. ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე და შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირება უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხო მანძილი, როდესაც წინა შასის ბორბალი მოძრაობს სადგომის მარკირებაზე.
3. საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირება, სადგომის განლაგების კონფიგურაციის შესაბამისად, მოიცავს ისეთ ელემენტებს, როგორცაა: სადგომის აღნიშვნა, შესვლის ხაზი, შემობრუნების ნიშანი, მობრუნების ხაზი, დაყენების ხაზი, „სდექ“ ხაზი და გასვლის ხაზი.
4. საჰაერო ხომალდების სადგომების აღნიშვნა (ასო და/ან ციფრი) წარმოადგენს შესვლის ხაზის ნაწილს და უნდა განთავსდეს შესვლის ხაზის დასაწყისთან ახლო მანძილზე. აღნიშვნას უნდა გააჩნდეს საკმარისი სიმაღლე, რათა კარგად ჩანდეს იმ საჰაერო ხომალდის კაბინიდან, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული სადგომით.
5. იქ, სადაც ბაქნის მოქნილად გამოყენების მიზნით, საჰაერო ხომალდის სადგომზე ერთმანეთზე დატანილია ორი სახის მარკირება და ძნელი გასარკვევია, თუ რომელ მარკირებას უნდა მიჰყვეს საჰაერო ხომალდი, ან თუ შეუსაბამო მარკირების მიხედვით სხ-ის მოძრაობისას რისკის ქვეშ დგება ფრენის უსაფრთხოება, მაშინ სადგომის მარკირებაზე დამატებით უნდა მიეთითოს საჰაერო ხომალდის ტიპი, რომელიც გამოიყენებს სადგომს (მაგალითად: 2A-B747, 2B-F28).
6. შესვლის, მობრუნების და გამოსვლის ხაზები უნდა იყოს უწყვეტი მთელ სიგრძეზე და ხაზის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ. სადგომზე ერთი ან რამდენიმე ტიპის მარკირების არსებობისას, მობრუნების უდიდესი რადიუსის მქონე საჰაერო ხომალდისთვის განკუთვნილი ხაზი უნდა იყოს უწყვეტი, ხოლო დანარჩენი ტიპის სხ-სთვის – წყვეტილი.
7. შესვლის, მობრუნების ან გამოსვლის ხაზების მრუდწირი მონაკვეთების რადიუსები უნდა შეესაბამებოდეს მობრუნების უდიდესი რადიუსის მქონე საჰაერო ხომალდს, რომლისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული მარკირება.
8. იქ, სადაც მოიაზრება, რომ საჰაერო ხომალდი იმოძრაავს მხოლოდ ერთი მიმართულებით, შესვლის ან გამოსვლის ხაზს უნდა დაემატოს მიმართულების ისრები.
9. მობრუნების ნიშანი უნდა განთავსდეს მართობულად შესვლის ხაზის მიმართ, მარცხენა მფრინავის ადგილსამყოფელის მხრიდან შესვლისას, სავარაუდოდ, მობრუნების დაწყების წერტილში. მობრუნების



ნიშნის სიგრძე უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 6 მეტრს, ხოლო სიგანე არანაკლებ 15 სმ-ს და უნდა გააჩნდეს მიმართულების ნიშანი.

10. თუ სბ-ის სადგომზე საჭიროა ერთზე მეტი მობრუნების ნიშანი და/ან „სდექ“ ხაზი, მაშინ იგი უნდა აღინიშნოს პირობითი ნიშნით.

11. სადგომზე დაყენების ხაზი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დაემთხვეს საჰაერო ხომალდის ღერძულ ხაზის გაგრძელებას, მისი გაჩერების დადგენილ ადგილში და მფრინავს უნდა შეეძლოს მისი დანახვა მანევრირების დასკვნით საფეხურზე, სადგომზე დაყენებისას. მისი სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ.

12. „სდექ“ ხაზი უნდა განთავსდეს მართობულად სადგომზე დაყენების ხაზის მიმართ, მარცხენა მფრინავის ადგილსამყოფელის მხრიდან გაჩერების სავარაუდო წერტილში. მისი სიგრძე უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 6 მეტრს, ხოლო სიგანე არანაკლებ 15 სმ-ს.

მუხლი 52. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლების მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე უნდა განთავსდეს უსაფრთხოების ზოლები, სადგომზე საჰაერო ხომალდების განთავსების სქემისა და სახმელეთო საშუალებების განლაგების გათვალისწინებით.

2. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლები უნდა განთავსდეს ისე, რომ განისაზღვროს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების, საჰაერო ხომალდების მომსახურე სხვა საშუალებების მიერ გამოსაყენებლად და სხვა მომსახურებისთვის განკუთვნილი არეები, საჰაერო ხომალდებიდან უსაფრთხო დაშორების უზრუნველყოფის მიზნით.

3. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლი უნდა მოიცავდეს ისეთ ელემენტებს, როგორცაა ფრთის ბოლოდან უსაფრთხო დაშორების ხაზი და მომსახურებისთვის განკუთვნილი გზების შემზღვევადი ხაზები, სადგომზე განთავსების სქემებისა და სახმელეთო საშუალებების განლაგების შესაბამისად.

4. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლების სიგანე, სულ მცირე, უნდა იყოს 10 სმ და დაიტანება უწყვეტად მთელ სიგრძეზე.

მუხლი 53. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება

1. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს მოძრაობის მარშრუტის ადრ-თან ყოველ გადაკვეთაზე.

2. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა განთავსდეს მოძრაობის მარშრუტის სიგანეზე, მოცდის ადგილას.

3. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგების ადგილობრივ წესებს.

მუხლი 54. სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი მარკირება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი ნიშნის განხორციელება, მაშინ სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი მარკირება უნდა განთავსდეს ხელოვნური საფარის ზედაპირზე.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს აუცილებელია საექსპლუატაციო მოსაზრებიდან გამომდინარე, მაგალითად 60 მ-ზე მეტი სიგანის მქონე სბ-ზე ან ადრ-ზე არასანქცირებული შეღწევის პრევენციის მიზნით, ნიშანს, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა დაემატოს მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

3. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა განთავსდეს სბ-ს სიგანეზე, კოდური აღნიშვნით A, B, C ან D, სბ-ს ღერძულ ხაზის სიმეტრიულად, ადრ-თან მოცდის ადგილის მარკირების მხარეს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ა) ვარიანტზე. მანძილი აღნიშნული მარკირების უახლოეს კიდესა და ადრ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან სბ-ს ღერძულ ხაზის მარკირებას შორის უნდა იყოს არანაკლებ 1 მ.

4. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა განთავსდეს სბ-ზე,



კოდური აღნიშვნით E ან F, მისი ღერძულა ხაზის მარკირების ორივე მხარეს და ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირების მხარეს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე. ნახაზზე. მანძილი აღნიშნული მარკირების უახლოეს კიდესა და ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებას შორის უნდა იყოს არანაკლებ 1 მ.

5. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, წარმოადგენს თეთრი ფერის წარწერას წითელ ფონზე. გარდა მარკირებისა „NO ENTRY“ („შესვლა აკრძალულია“), რომელიც გადასცემს ანალოგიურ ინფორმაციას, რასაც ნიშანი, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

6. მარკირება „NO ENTRY“ წარმოადგენს თეთრი ფერის წარწერას წითელ ფონზე.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც მარკირება და საფარის ზედაპირი არ არის საკმარის კონტრასტული, მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა დაკონტურდეს თეთრი ან შავი ფერის საღებავით.

8. C, D, E ან F კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში, მარკირებისთვის, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, სიმბოლოს სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ, ხოლო A ან B კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში – 2 მ. სიმბოლოების ფორმა და ზომა უნდა შეესაბამებოდნენ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 3-ის მოთხოვნებს.

9. მარკირებისათვის, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, ფონი უნდა იყოს მართკუთხა ფორმის და ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მიმართულებით სიმბოლოებიდან დაცილება უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ-ით.

მუხლი 55. საინფორმაციო მარკირება

1. იქ, სადაც ჩვეულებრივ განსაზღვრულია საინფორმაციო ნიშნის დაყენება, მაგრამ აეროდრომის ექსპლუატანტის დასაბუთებული გადაწყვეტილებით, პრაქტიკულად არამიზანშეწონილია მისი განთავსება, მაშინ საფარის ზედაპირზე დაიტანება საინფორმაციო მარკირება.

2. იქ, სადაც საექსპლუატაციო თვალსაზრისით აუცილებელია, საინფორმაციო ნიშანს უნდა დაემატოს საინფორმაციო მარკირება.

3. საინფორმაციო მარკირება (ადგილმდებარეობა/მიმართულება) კომპლექსური სამიმოსვლო ბილიკების გადაკვეთის შემთხვევაში უნდა განხორციელდეს გადაკვეთამდე და გადაკვეთს შემდეგ, ასევე იმ შემთხვევაში, როდესაც საექსპლუატაციო თავისებურებიდან გამომდინარე საჭიროა, სბ-ს ადგილმდებარეობის დამატებითი მარკირება, რათა დაეხმაროს საფრენოსნო ეკიპაჟს სახმელეთო მიმოსვლის დროს.

4. საინფორმაციო (ადგილმდებარეობის) მარკირება დაიტანება დიდი სიგრძის მქონე სბ-ს გასწვრივ ხელოვნური საფარის ზედაპირზე, თანაბარი ინტერვალებით.

5. საინფორმაციო მარკირება დაიტანება სბ-ს ან ბაქანის ზედაპირზე განივად იქ, სადაც საჭიროა და ისე, რომ ადვილად დასანახი იყოს მოახლოებული პილოტებისათვის სხ-ის კაბინიდან.

6. საინფორმაციო მარკირება უნდა წარმოადგენდეს:

ა) ყვითელი ფერის წარწერას შავ ფონზე, როდესაც იგი ანაცვლებს ან ემატება ადგილმდებარეობის ნიშანს;

ბ) შავი ფერის წარწერას ყვითელ ფონზე, როდესაც იგი ანაცვლებს ან ემატება მოძრაობის მიმართულების ან დანიშნულების ადგილის ნიშანს.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჩვენებელი მარკირების ფონი და საფარის ზედაპირი არ არის საკმარის კონტრასტული, მარკირება უნდა განხორციელდეს შემდეგნაირად:

ა) შავი წარწერის შემთხვევაში, მარკირება დაკონტურდეს შავი ფერის კანტით; და

ბ) ყვითელი წარწერის შემთხვევაში, მარკირება დაკონტურდეს ყვითელი ფერის კანტით.

8. საინფორმაციო მარკირების ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ. წარწერის ფორმა და ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 3-ში მოცემულ



მუხლი 56. სააერნოსნო სანათების ზოგადი მოთხოვნები

1. ნებისმიერი არასააერნოსნო სანათი, რომელიც განთავსებულია აეროდრომის სიახლოვეს და შეიძლება საფრთხეს წარმოადგენდეს სხ-ის ფრენებისთვის (რაც დგინდება ექსპლუატანტის მიერ), ექვემდებარება მოცილებას, ეკრანირებას ან სხვაგვარად მოდიფიცირებას, საფრთხის წყაროს ლიკვიდაციის მიზნით, საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

2. საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებაზე ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების აცილების მიზნით, აეროდრომის ირგვლივ სააგენტოს მიერ დგინდება შემდეგი დაცვის არეები:

ა) ლაზერული სხივების ზემოქმედებისგან დაცული საფრენოსნო არე (LFFZ);

ბ) ლაზერული სხივების ზემოქმედების თვალსაზრისით კრიტიკული საფრენოსნო არე (LCFZ);

გ) ლაზერული სხივების ზემოქმედების მიმართ მგრძნობიარე საფრენოსნო არე (LSFZ).

3. ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების დონის და მანძილის განსაზღვრის მიზნით, ფრენების წარმოების სათანადო დაცვის უზრუნველსაყოფად, დაცვის არეები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-15, მე-16 და მე-17 ნახაზის მოთხოვნებს.

4. ფრენებისათვის დაცულ არეებში (LFFZ, LCFZ, LSFZ) ლაზერული სხივების გამოყენების შეზღუდვა ვრცელდება მხოლოდ ხილულ ლაზერულ სხივზე.

5. არასააერნოსნო სახმელეთო სანათები, რომლებმაც ინტენსივობის, კონფიგურაციის ან ფერის მიხედვით შეიძლება გაართულოს სააერნოსნო სახმელეთო სანათების ამოცნობა ან გამოიწვიოს პილოტის დეზორიენტაცია, საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით ექვემდებარება მოცილებას, ეკრანირებას ან სხვაგვარად მოდიფიცირებას, მსგავსი ფაქტების გამორიცხვის მიზნით. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს იმ არასააერნოსნო სახმელეთო სანათებზე, რომლებიც შეინიშნება ჰაერიდან, შემდეგ არეებში:

ა) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 4 – ადზ-ს ზღურბლამდე და ადზ-ს ბოლოდან გარეთ მდებარე მონაკვეთის ფარგლებში, ადზ-ს ზღურბლიდან და ბოლოდან სულ მცირე 4500 მ მანძილზე და სიგანეში ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს 750 მ მანძილზე;

ბ) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 2 ან 3 – იგივე რაც „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული, იმ გამონაკლისით, რომ მანძილი უნდა იყოს, სულ მცირე, 3000 მ;

გ) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 1 და აღჭურვილი ადზ-სთვის – დასაფრენად შესვლის არეში.

6. სანაოსნო წყლების სიახლოვეს სახმელეთო სააერნოსნო სანათების განთავსებამ საფრთხე არ უნდა შეუქმნას ნაოსნობას.

7. მიახლოების მიწისზედა სანათები და მათი საყრდენი კონსტრუქციები უნდა იყოს მსხვრევადი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მიახლოების სანათების სისტემის ის ნაწილი, რომელიც 300 მ-ზე მეტი მანძილითაა დაშორებული ადზ-ს ზღურბლიდან:

ა) სადაც საყრდენი კონსტრუქციის სიმაღლე 12 მ-ზე მეტია, მსხვრევადობის მიმართ მოთხოვნები შეეხება მხოლოდ კონსტრუქციის ზედა 12 მ-იან მონაკვეთს;

ბ) სადაც საყრდენი კონსტრუქცია განთავსებულია არამსხვრევადი ობიექტების გარემოცვაში, საყრდენის მხოლოდ ის ნაწილი უნდა იყოს მსხვრევადი, რომელიც აღმართულია გარემომცველი ობიექტების ზემოთ.

8. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიახლოების სანათების სამაგრები ან საყრდენი კონსტრუქციები არასაკმარისად შესამჩნევია, უნდა მოხდეს მათი სათანადოდ მარკირება.

9. ადზ-ს, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის და სზ-ს მიწისზედა სანათები უნდა იყოს მსხვრევადი კონსტრუქციის და განლაგებული საკმაოდ დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საკმარისი დაშორება საჰაერო ხომალდის ხრახნებამდე ან რეაქტიული ძრავის გონდოლებამდე.



10. სანათების სამაგრები, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის, სბ-ს და ბაქნის ზედაპირის დონეზე, უნდა განთავსდეს ისე, რომ კონსტრუქციულად გაუძლოს საჰაერო ხომალდის ბორბლებით გამოწვეულ დატვირთვას ისე, რომ არ დაზიანდეს და არ გამოიწვიოს საჰაერო ხომალდის დაზიანება.

11. ჩაღრმავებული ტიპის სანათებისა და საჰაერო ხომალდის საბურავების შეხების ადგილზე ტემპერატურამ, რომელიც წარმოიშვება თბოგამტარობის ან რადიაციული გამოსხივების შედეგად, არ უნდა გადააჭარბოს 160⁰ C, 10-წუთიანი შეხების განმავლობაში.

12. ადზ-ს სანათებს უნდა გააჩნდეს საკმარისი ინტენსივობა მინიმალური ხილვადობის და გარემო განათების პირობებში, როდესაც გამოიყენება ადზ, იგი უნდა შეესაბამებოდეს მიახლოების სანათების სისტემის უახლოესი სექციის ინტენსივობას, თუ ასეთი არსებობს.

13. მაღალი ინტენსივობის შუქების სისტემის შემთხვევაში, გათვალისწინებულ უნდა იყოს რეგულირების შესაბამისი საშუალებები, რომელიც უზრუნველყოფს შუქის ინტენსივობის კორექტირებას კონკრეტული პირობების გათვალისწინებით. ცალკე ინტენსივობის რეგულირება ან სხვა შესაბამისი მეთოდები გასათვალისწინებელია, რათა შესაძლებელი გახდეს ინტენსივობის თანხვედრა ქვემოთ ჩამოთვლილი სისტემების დაყენების შემთხვევაში:

- ა) მიახლოების შუქის სისტემა;
- ბ) ადზ-ს გვერდითა შუქები;
- გ) ადზ-ს ზღურბლის შუქები;
- დ) ადზ-ს შემზღუდავი შუქები;
- ე) ადზ-ს ღერძული ხაზის შუქები;
- ვ) ადზ-ს დაფრენის არის შუქები; და
- ზ) სბ-ს ღერძული ხაზის შუქები.

14. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 – A2-10 ნახაზებზე მოცემული ძირითადი შემომფარგლავი სხივის შუქის ძალის მაქსიმალური მნიშვნელობა ელიფსის შიგნით და მის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს მინიმალურ მნიშვნელობას 3-ჯერ, რომელიც გაზომილი უნდა იყოს ამავე დამატების A2-1 – A2-11 და A2-26 ნახაზების საერთო შენიშვნების, მე-2 შენიშვნის გათვალისწინებით.

15. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12 – A2-20 ნახაზებზე მოცემული ძირითადი შემომფარგლავი სხივის შუქის ძალის მაქსიმალური მნიშვნელობა მართკუთხედის შიგნით და მის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს მინიმალურ მნიშვნელობას 3-ჯერ, რომელიც გაზომილი უნდა იყოს ამავე დამატების A2-12 – A2-21 ნახაზების საერთო შენიშვნების, მე-2 შენიშვნის გათვალისწინებით.

მუხლი 57. საავარიო შუქსასიგნალო სისტემა

1. თუ აეროდრომზე ადზ აღჭურვილია შუქსასიგნალო სისტემით და არ არსებობს ენერგომომარაგების სათადარიგო წყარო, აეროდრომის საექსპლუატაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია გათვალისწინებულ იქნეს ისეთი საავარიო სანათები, რომელიც ძირითადი შუქსასიგნალო სისტემის მტყუნების შემთხვევაში სწრაფად განთავსდებოდა მინიმუმ ძირითად ადზ-ზე.

2. ადზ-ზე დამონტაჟებული საავარიო სანათები, სულ მცირე, უნდა შეესაბამებოდეს აღჭურვილი ადზ-ს სანათების კონფიგურაციას.

3. საავარიო სანათების ფერი უნდა შეესაბამებოდეს ადზ-ს შუქსასიგნალო სისტემების მიმართ არსებულ მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შეუძლებელია ადზ-ს ზღურბლის სანათები და შემზღუდავი სანათები იყოს ფერადი, ყველა სანათი შეიძლება იყოს თეთრი, ინტენსივობის ცვლილების შესაძლებლობით ან შეძლებისდაგვარად, მიახლოებული ამ ტიპთან.

მუხლი 58. სააერნაოსნო შუქურა



1. საექსპლუატაციო საჭიროებიდან გამომდინარე, ღამის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილ ყოველ აეროდრომზე უნდა განთავსდეს სააეროდრომო შუქურა ან ამოსაცნობი შუქურა.
2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული საექსპლუატაციო საჭიროება განისაზღვრება საჰაერო ხომალდების მოძრაობიდან გამომდინარე, რომლებიც სარგებლობენ აღნიშნული აეროდრომით, ასევე აეროდრომის ცხადად გამოხატული განმასხვავებელი ნიშნების გათვალისწინებით, რითაც გამოირჩევა გარემომცველი გარემოსგან და სხვა ვიზუალური თუ არავიზუალური საშუალებებით, რაც დაეხმარება პილოტს ჰაერიდან აეროდრომის ადგილმდებარეობის დადგენაში.
3. აეროდრომებზე, რომელიც გამოიყენება ღამის პირობებში, განთავსებული უნდა იქნეს სააეროდრომო შუქურა, თუ:
 - ა) საჰაერო ხომალდი ფრენას ახორციელებს ძირითადად ვიზუალური საშუალებების მეშვეობით;
 - ბ) ხშირია შეზღუდული ხილვადობის შემთხვევები; ან
 - გ) ძნელია აეროდრომის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა ჰაერიდან, სხვა გარემომცველი სანათების ან ადგილის თავისებურებიდან გამომდინარე.
4. სააეროდრომო შუქურა უნდა განთავსდეს აეროდრომზე ან მის სიახლოვეს, ნაკლებად განათებულ არეში.
5. სააეროდრომო შუქურა უნდა განთავსდეს ისე, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი მიმართულებით არ დაიჩრდილოს სხვა ობიექტებით და არ ჰქონდეს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლისას.
6. სააეროდრომო შუქურას უნდა გააჩნდეს ფერადი ციმციმა ნათება, თეთრი ფერის ნათებასთან მონაცვლეობით ან მხოლოდ თეთრი ფერის ციმციმა ნათება. ციმციმის სიხშირე წუთში უნდა იყოს 20-30. თუ სახმელეთო აეროდრომებზე შუქურას გააჩნია ფერადი ციმციმა ნათება, მაშინ იგი უნდა იყოს მწვანე ფერის, ხოლო თუ ჰიდრო-აეროდრომზე შუქურას გააჩნია ფერადი ციმციმა ნათება, მაშინ იგი უნდა იყოს ყვითელი ფერის. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახმელეთო აეროდრომი მიერთებულია ჰიდრო-აეროდრომთან, მაშინ შუქურას ფერად ნათებას უნდა გააჩნდეს ძირითადი აეროდრომისთვის დადგენილი მახასიათებლის მქონე ფერი.
7. სააეროდრომო შუქურას ნათება უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან. ვერტიკალურ სიბრტყეში სინათლე უნდა გავრცელდეს ზევით, არაუმეტეს 1^0 -იანი კუთხით, რომელიც მისაღებია ორიენტაციის განსახორციელებლად ადგილის მაქსიმალური კუთხის მიხედვით, ხოლო ციმციმის ეფექტური ინტენსივობა უნდა იყოს არანაკლებ 2000 კანდელა.
8. ამოსაცნობი შუქურა უნდა განთავსდეს ისეთ აეროდრომზე, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამის საათებში, თუ მისი ამოცნობა ჰაერიდან რთულია სხვა საშუალებებით.
9. ამოსაცნობი შუქურა უნდა განთავსდეს აეროდრომის ნაკლებად განათებულ არეში. შუქურა უნდა განთავსდეს ისე, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი მიმართულებით არ დაიჩრდილოს სხვა ობიექტებით და არ ჰქონდეს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლისას.
10. ამოსაცნობი შუქურა, სახმელეთო აეროდრომისათვის უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან. ვერტიკალურ სიბრტყეში სინათლე უნდა გავრცელდეს ზევით, არაუმეტეს 1^0 -იანი კუთხით, რომელიც მისაღებია ორიენტაციის განსახორციელებლად ადგილის მაქსიმალური კუთხის მიხედვით, ხოლო ციმციმის ეფექტური ინტენსივობა უნდა იყოს არანაკლებ 2000 კანდელა.
11. ამოსაცნობი შუქურა, სახმელეთო აეროდრომზე უნდა გამოსცემდეს მწვანე ფერის ციმციმა ნათებას და ჰიდრო-აეროდრომზე – ყვითელი ფერის ციმციმა ნათებას.
12. ამოსაცნობი სიგნალი უნდა გადაიცეს მორზე საერთაშორისო ანბანით და გადაცემის სიჩქარე უნდა იყოს წუთში 6-დან 8 სიტყვამდე, როდესაც მორზე ანბანით ერთი წერილის გადაცემის ხანგრძლივობა 0,15 წმ-დან 0,2 წმ-მდეა.

მუხლი 59. მიახლოების სანათების სისტემა



1. როდესაც აღჭურვილი ადუ-თვის მითითებულია 3 ან 4 კოდური აღნიშვნა, რომელიც გათვალისწინებულია ღამით გამოყენებისათვის, აუცილებელია დამონტაჟდეს მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადუ გამოიყენება მხოლოდ კარგი ხილვადობის პირობებში და სხვა ვიზუალური საშუალებებით უზრუნველყოფილია კარგი ორიენტაცია.
2. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის მოწყობილი ადუ-სათვის უნდა დამონტაჟდეს მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა, როდესაც ადუ გამოიყენება მხოლოდ კარგი ხილვადობისას ან როდესაც სხვა ვიზუალური საშუალებები უზრუნველყოფენ კარგ ორიენტირებას.
3. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის I კატეგორიით აღჭურვილი ადუ-თვის უნდა დამონტაჟდეს I კატეგორიის მიახლოების სანათების სისტემა.
4. მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადუ-ზე უნდა დამონტაჟდეს მიახლოების სანათები, მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის.
5. მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა შედგება რიგი სანათებისაგან, რომლებიც დამონტაჟებულია ადუ-ს ღებულა ხაზის გაგრძელებაზე, ადუ-ს ზღურბლიდან არანაკლებ 420 მ მანძილზე, სადაც ეს შესაძლებელია, და რიგი სანათებისაგან, რომლებიც ქმნიან 18 მ-იან ან 30 მ-იან შუქ-ჰორიზონტს, ადუ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.
6. სანათები, რომელიც წარმოქმნის შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, რომელიც ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულია და ისე, რომ ეს ხაზი მას ჰყოფდეს შუაზე. შუქ-ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც 30 მ-იანი შუქ-ჰორიზონტის შემთხვევაში დასაშვებია წყვეტა ადუ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს. გარემო პირობების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაყვანილი უნდა იქნეს მინიმუმამდე და თითოეული არ აღემატებოდეს 6 მ-ს.
7. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 60 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ორიენტაციის გასაუმჯობესებლად შეიძლება 30 მ-იანი ინტერვალის გამოყენება. უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადუ-ს ზღურბლიდან 30 მ ან 60 მ მანძილზე, ღერძულა ხაზის სანათებისთვის დადგენილ გრძივ ინტერვალზე დამოკიდებულებით.
8. როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია ღერძულა ხაზის სანათების გაგრძელება ადუ-ს ზღურბლიდან 420 მ მანძილზე, მაშინ იგი უნდა გაგრძელდეს 300 მ მანძილზე ისე, რომ მოიცვას შუქ-ჰორიზონტი. თუ აღნიშნული პირობის დაცვა შეუძლებელია, მაშინ ღერძულა სანათები უნდა განთავსდეს შესაძლო სიგრძეზე და ამ შემთხვევაში ყოველი სანათი წარმოადგენს არანაკლებ 3 მ-იან სახაზო სანათს. თუ მიახლოების სანათების სისტემის შუქ-ჰორიზონტი განთავსებულია ადუ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე, შესაძლოა დამატებითი შუქ-ჰორიზონტის გათვალისწინება ადუ-ს ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე.
9. სანათების სისტემა, უნდა განთავსდეს ადუ-ს ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:
 - ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა, არც ერთი ობიექტი არ კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში;
 - ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა მოჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.
10. ILS-ის ნებისმიერი დანადგარი ან MLS-ის აზიმუტური ანტენა, რომელიც კვეთს სანათების სიბრტყეს, ითვლება დაბრკოლებად და ექვემდებარება სათანადო მარკირებას და განათებას.
11. მიახლოების სანათების მარტივი სისტემის ნათურები უნდა იყოს მუდმივი ნათების და გააჩნდეს ისეთი ფერი, რომელიც ადვილად განასხვავებს მას სხვა სააერონავიგაციო სახმელეთო სანათებისგან და სხვა გარემო სანათებისგან, თუ ასეთი არსებობს. ღერძულა ხაზის ყოველი სანათი შედგება:
 - ა) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან; ან



ბ) სახაზო სანათისაგან, არანაკლებ 3 მ სიგრძით.

12. აღჭურვილ ადუ-ზე განთავსებულ სანათებს პილოტი უნდა ხედავდეს ყველა მიმართულებიდან, მე-3 და მე-4 ბრუნის შესრულებას შორის ფრენის მონაკვეთზე და დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე. ნათურების ინტენსივობა საკმარისი უნდა იყოს ხილვადობის და განათების ყოველგვარ პირობებში, რომელზეც გათვლილია სისტემა.

13. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადუ-ზე განთავსებულ სანათებს პილოტი უნდა ხედავდეს ყველა მიმართულებიდან, დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, როდესაც სხ არ სცილდება ტრაექტორიიდან ჩვეული გადახრის საზღვრებს, რაც განისაზღვრება არავიზუალური საშუალებებით. სანათები უნდა იძლეოდეს ორიენტირების საშუალებას როგორც დღისით, ისე ღამით, ყველაზე არახელსაყრელი ხილვადობის და განათების პირობებში, როდესაც სავარაუდოდ სისტემამ უნდა შეინარჩუნოს საექსპლუატაციო დანიშნულება.

14. 1-ლი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს რიგი სანათებისგან, რომელიც განთავსდება ადუ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, ფაქტობრივი შესაძლებლობის შემთხვევაში, ადუ-ს ზღურბლიდან 900 მ-ის ფარგლებში და რიგი სანათებისგან, რომლებიც შექმნიან 30 მ სიგრძის შუქ-ჰორიზონტს, ადუ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.

15. სანათები, რომლებიც ქმნიან შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულად ისე, რომ ამ ხაზით გაყოს შუაზე. შუქ-ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დასაშვებია წყვეტა ადუ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს. ადგილობრივი მოთხოვნების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაიყვანება მინიმუმამდე და არ უნდა აღემატებოდეს 6 მ-ს.

16. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, ამასთან უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადუ-ს ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე.

17. სანათების სისტემა, რამდენადაც შესაძლებელია, უნდა განთავსდეს ადუ-ს ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:

ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა, არც ერთი ობიექტი არ უნდა კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში;

ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა ჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

18. 1-ლი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათებს და შუქ-ჰორიზონტის სანათებს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი-თეთრი ფერის მუდნივი ნათება. ღერძულა ხაზის სანათების თითოეული ბლოკი უნდა შედგებოდეს:

ა) სინათლის ცალკეული წყაროსგან, ადუ-ს ღერძულა ხაზის უახლოეს 300 მ-იან მონაკვეთზე; სინათლის გაორმაგებული წყაროსაგან – ღერძულა ხაზის შუა 300 მ-იან მონაკვეთზე; და სინათლის გასამმაგებული წყაროსაგან – ადუ-ს ღერძულა ხაზის შორეულ 300 მ-იან მონაკვეთზე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ინფორმაცია მანძილის შესახებ;

ბ) სახაზო სანათებისგან.

19. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, ღერძულა ხაზის სანათების თითოეული ბლოკი შეიძლება შედგებოდეს:

ა) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან;

ბ) სახაზო სანათებისაგან.

20. სახაზო სანათის სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 4 მ. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახაზო სანათი შედგება სინათლის წერტილოვან წყაროსთან გათანაბრებული ნათურებისგან, მაშინ ნათურები უნდა განლაგდეს



თანაბარი, არაუმეტეს 1,5 მ-ის ტოლი ინტერვალებით.

21. როდესაც ღერძულა ხაზი შედგება სახაზო სანთებისგან, მაშინ ყოველ ასეთ სანათს უნდა დაემატოს ციმციმა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სისტემის მახასიათებლების და მეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით, მსგავსი ციმციმა სანათები საჭირო არ არის.

22. ამ მუხლის 21-პუნქტში მითითებული ყოველი ციმციმა სანათი წამში ორ გაკრთომას უნდა ასრულებდეს დადგენილი თანამიმდევრობით, დაწყებული ადზ-ს ზღურბლიდან სისტემის ყველაზე შორი სანათიდან უახლოეს სანათამდე. ამასთან, ელექტროქსელის სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ შესაძლებელი იყოს ამ სანათების მიახლოების სანათების სისტემის სხვა სანათებისგან დამოუკიდებლად მართვა.

23. თუ ღერძულა ხაზი შედგება სინათლის ცალკეული წყაროსა და სახაზო სანათებისგან, მაშინ ზღურბლიდან 300 მ-ზე გათვალისწინებულ შუქ-ჰორიზონტს უნდა დაემატოს შუქ-ჰორიზონტის სანათები 150 მ, 450 მ, 600 მ და 750 მ მანძილზე, ადზ-ს ზღურბლიდან. სანათები, რომლებიც წარმოქმნიან თითოეულ შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, რომელიც ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულია და ისე, რომ ეს ხაზი მას ყოფდეს შუაზე. შუქ-ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დასაშვებია წყვეტა ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს. გარემო ფაქტორების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაყვანილი უნდა იქნეს მინიმუმამდე და არ აღემატებოდეს 6 მ-ს.

24. როდესაც სისტემა მოიცავს დამატებით შუქ-ჰორიზონტებს, მათი გარეთა ბოლოები უნდა განთავსდეს ორ სწორ ხაზზე ან გავრცელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების პარალელურად ან გადაიკვეთოს ადზ-ს ღერძულა ხაზზე წერტილში, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე და მათი ნათება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

25. მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს რიგი სანათებისაგან, რომლებიც მონტაჟდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, ადზ-ს ზღურბლიდან არანაკლებ 900 მ მანძილზე, სადაც ეს შესაძლებელია. გარდა ამისა, სისტემას უნდა გააჩნდეს სანათების ორი გვერდითი რიგი, ადზ-ს ზღურბლიდან 270 მ მანძილზე და ორი შუქ-ჰორიზონტი: ერთი – ადზ-ს ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე, მეორე – 300 მ მანძილზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-18 ნახაზზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, სისტემას შეიძლება გააჩნდეს სანათების ორი გვერდითი რიგი, ადზ-ს ზღურბლიდან 240 მ მანძილზე და ორი შუქ-ჰორიზონტი: ერთი 150 მ მანძილზე და მეორე 300 მ მანძილზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-19 ნახაზზე.

26. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, ამასთან უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე.

27. სანათები, რომლებიც ქმნიან გვერდითა რიგებს, უნდა განთავსდნენ ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, ისეთივე გრძივი ინტერვალით, როგორც ღერძულა სანათები, ამასთან უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, გვერდითა რიგების შემადგენლობაში შემაჯავალი სანათები შეიძლება განთავსდეს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, 60 მ-ის ტოლი გრძივი ინტერვალით. ამასთან, პირველი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლიდან 60 მ მანძილზე. ადზ-ს ზღურბლთან უახლოეს გვერდითა რიგის სანათებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 18 მ-ს და არაუმეტეს 22,5 მ-ს, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში, განივი ინტერვალი უნდა იყოს ტოლი დაფრენის არის სანათებს შორის მანძილისა.

28. ადზ-ს ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე გათვალისწინებული შუქ-ჰორიზონტი უნდა ავსებდეს ღერძულა სანათებსა და გვერდითა რიგის სანათებს შორის შუალედს.

29. ადზ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე გასათვალისწინებელი შუქ-ჰორიზონტი უნდა გაგრძელდეს ღერძულა სანათების ორივე მხარეს, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან 15 მ მანძილზე.

30. თუ ადზ-ს ზღურბლიდან გარეთ 300 მ მანძილზე ღერძულა ხაზი შედგება სანათებისგან სინათლის სამმაგი, ორმაგი ან ერთმაგი წყაროსაგან, გასათვალისწინებელია დამატებითი შუქ-ჰორიზონტები 450 მ, 600 მ, და 750 მ მანძილზე, ადზ-ს ზღურბლიდან.



31. როდესაც, სისტემა მოიცავს დამატებით შუქ-ჰორიზონტებს, მათი გარეთა ბოლოები უნდა განთავსდეს ორ სწორ ხაზზე ან გავრცელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელურად ან გადაიკვეთოს ადზ-ს ღერძული ხაზზე წერტილში, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.

32. სანათების სისტემა, უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:

ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა, არც ერთი ობიექტი არ უნდა კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში;

ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა ჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

33. მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათები ადზ-ს ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე უნდა წარმოადგენდნენ ცვალებადი-თეთრი ფერის სახაზო სანათს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი 300 მ-ით ან მეტითაა წანაცვლებული და ღერძულა ხაზი შეიძლება შედგებოდეს სინათლის ცალკეული წყაროსაგან, რომელიც გამოსცემს ცვალებადი ინტენსივობის თეთრ ფერს. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათები, მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის ადზ-ს ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერის ნათება და წარმოადგენდეს:

ა) სახაზო სანათებს, როდესაც ადზ-ს ზღურბლის გარეთ 300 მ-ის ფარგლებში ღერძულა ხაზი შედგება სახაზო სანათებისგან;

ბ) სინათლის ცალკეული წყაროსა და სახაზო სანათების მონაცვლეობას, როდესაც ადზ-ს ზღურბლიდან გარეთ 300 მ-ის ფარგლებში, ღერძულა ხაზი შედგება სინათლის ცალკეული წყაროსაგან, ამასთან სინათლის წყაროს პირველი ერთეული განლაგდება ადზ-ს ზღურბლიდან 60 მ მანძილზე; ან

გ) სინათლის ცალკეულ წყაროს, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი 300 მ-ით ან მეტითაა წანაცვლებული.

34. ადზ-ს ზღურბლიდან 300 მ-იანი მონაკვეთის ფარგლებს გარეთ, ღერძულა სანათების ყოველი ბლოკს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერი და შედგებოდეს :

ა) ადზ-ს ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე განლაგებული სახაზო სანათებისაგან,

ბ) სინათლის გაორმაგებული წყაროსაგან, ღერძულა ხაზის შუა 300 მ-იან მონაკვეთზე და სინათლის გასამმაგებული წყაროსაგან, ადზ-ს ზღურბლიდან ღერძულა ხაზის შორეულ 300 მ-იან მონაკვეთზე.

35. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, ადზ-ს ზღურბლიდან 300 მ-ის ფარგლებს გარეთ ღერძული სანათების ყოველი ბლოკს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერი და შედგებოდეს:

ა) სახაზო სანათებისაგან;

ბ) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან.

36. სახაზო სანათების სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 4 მ. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახაზო სანათი შედგება სინათლის წერტილოვან წყაროსთან გათანაბრებული ნათურებისაგან, მაშინ ნათურები უნდა განლაგდეს თანაბარი, არაუმეტეს 1,5 მ-ის ტოლი ინტერვალებით.

37. თუ ადზ-ს ზღურბლიდან გარეთ 300 მ მანძილზე ღერძულა ხაზი უნდა შედგებოდეს ადზ-ს ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე განლაგებული სახაზო სანათებისაგან ან სახაზო სანათებისგან, მაშინ 300 მ-ის ფარგლებს გარეთ ყოველ ასეთ სანათზე უნდა დაემატოს ციმციმა სანათი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სისტემის მახასიათებლების და მეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით, მსგავსი ციმციმა სანათები საჭირო არ არის.

38. ამ მუხლის 39-ე პუნქტით მითითებული ყოველი ციმციმა სანათი უნდა ასრულებდეს წამში ორ გაკრთომას



დადგენილი თანამიმდევრობით, დაწყებული ადზ-ს ზღურბლიდან სისტემის ყველაზე შორი სანათიდან უახლოესი სანათამდე. ამასთან, ელექტროქსელის სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ შესაძლებელი იყოს ამ სანათების მიახლოების სანათების სისტემის სხვა სანათებისგან დამოუკიდებლად მართვა.

39. გვერდითი რიგის სახაზო სანათები უნდა შედგებოდეს წითელი ფერის სანათებისაგან. გვერდითი რიგის სახაზო სანათების სიგრძე და ინტერვალი ნათურებს შორის უნდა იყოს ისეთივე, როგორც დაფრენის არის სახაზო სანათებისა.

40. სანათებს, რომლებიც ქმნიან შუქ-ჰორიზონტებს, უნდა გააჩნდეს ცვალებადი-თეთრი ფერის მუდმივი ნათება. თანაბრად განლაგებულ სანათებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 2,7 მ-ს.

41. წითელი ფერის სანათების ინტენსივობა უნდა იყოს თეთრი ფერის სანათების ინტენსივობის მსგავსი, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 და A2-2 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 60. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები

1. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა უნდა დამონტაჟდეს დასაფრენად შესვლის უზრუნველსაყოფად, იმისდა მიუხედავად, ადზ აღჭურვილია თუ არა დასაფრენად შესვლის სხვა ვიზუალური თუ არავიზუალური საშუალებებით, ქვემოთ ჩამოთვლილი ერთ-ერთი პირობის გათვალისწინებით:

ა) ადზ გამოიყენება ტურბორეაქტიული ძრავის მქონე ან სხვა საჰაერო ხომალდების მიერ, რომლებიც საჭიროებენ მიმართვას დასაფრენად შესვლისას;

ბ) ნებისმიერ ტიპის სხ-ის პილოტს შეიძლება შეექმნას სირთულე დასაფრენად შესვლისას საკუთარი ქმედებების სისწორის შეფასებაში:

ბ.ა) არასაკმარისი ვიზუალური ორიენტირების მიზეზით წყლის ზედაპირის ან ერთგვაროვანი რელიეფის თავზე დასაფრენად შესვლისას დღისით, ან დაფრენის არეში გარეშე სანათების არსებობისას ღამით; ან

ბ.ბ) არასწორი წარმოსახვის (ვიზუალური ეფექტის) მიზეზით, რომელსაც ქმნის გარემომცველი რელიეფი ან ადზ-ს ქანობი.

გ) დასაფრენად შესვლის არეში ობიექტების არსებობამ შეიძლება სერიოზული გავლენა იქონიოს, თუ სხ ფრენას ახორციელებს დაფრენის ჩვეული ტრაექტორიის ქვემოთ, განსაკუთრებით, თუ არ არსებობს არავიზუალური ან სხვა ვიზუალური საშუალებები, რომლებიც მიუთითებენ მსგავს ობიექტებზე.

დ) ადზ-ს ნებისმიერ ბოლოში ზედაპირის ფიზიკური მდგომარეობა სერიოზულ საფრთხეს წარმოადგენს იმ შემთხვევაში, თუ სხ განახორციელებს ნაადრევ დაფრენას ან გადასცდება ადზ-ს საზღვრებს.

ე) რელიეფი ან გაბატონებული მეტეოროლოგიური პირობები ისეთია, რომ სხ დასაფრენად შესვლისას შეიძლება მოხვდეს მაღალ ტურბულენტურ არეში.

2. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სტანდარტული სისტემა უნდა მოიცავდეს:

ა) T-VASIS და AT-VASIS სისტემებს, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის 6 – 22 პუნქტებში მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს;

ბ) PAPI და APAPI სისტემებს, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდნენ ამ მუხლის 23-40 პუნქტებში მოცემულ ტექნიკური მოთხოვნებს, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-20 ნახაზზე.

3. PAPI, T-VASIS ან AT-VASIS სისტემა უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, როდესაც არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა.

4. PAPI ან APAPI სისტემა უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი დროებით წანაცვლებულია ჩვეული ადგილმდებარეობიდან და არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა, უნდა დამონტაჟდეს PAPI-



სისტემა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ-ზე მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2, უნდა დამონტაჟდეს APAPI-სისტემა.

6. T-VASIS სისტემა უნდა შედგებოდეს ოცი საგლისადე სანათისაგან, რომელიც სიმეტრიულად განლაგდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ, ორი ფლანგური (გვერდითი) ჰორიზონტის ფორმით, რომელთაგან თითოეული უნდა შედგებოდეს ოთხი საგლისადე სანათისაგან და გრძივი ხაზებისაგან, რომლებიც შუაზე გაყოფენ ამ ჰორიზონტებს და თითოეული უნდა შედგებოდეს ექვსი სანათისაგან, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 21-ე ნახაზზე.

7. AT-VASIS სისტემა უნდა შედგებოდეს ათი საგლისადე სანათისაგან, რომელიც განლაგდება ადზ-ს ერთ მხარეს, ერთი ფლანგური ჰორიზონტის ფორმით, რომელიც უნდა შედგებოდეს ოთხი საგლისადე სანათისაგან და გრძივი ხაზისაგან, რომელიც შუაზე გაყოფს ამ ჰორიზონტს და უნდა შედგებოდეს ექვსი სანათისაგან.

8. AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტს:

ა) გლისადის ზემოთ ყოფნისას, შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) თეთრად და ერთი, ორი ან სამი სანათი „იფრინე დაბლა“. რაც უფრო გლისადის ზემოთ იმყოფება პილოტი, მით მეტ სანათს დაინახავს „იფრინე დაბლა“;

ბ) გლისადაზე ყოფნისას შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) თეთრად;

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) და ერთი, ორი ან სამი სანათი „იფრინე მაღლა“ თეთრად. რაც უფრო გლისადის ქვემოთ იმყოფება პილოტი, მით უფრო მეტ სანათს დაინახავს „იფრინე მაღლა“. თუ პილოტი იმყოფება გლისადის მნიშვნელოვნად ქვემოთ, იგი უნდა ხედავდეს ფლანგურ ჰორიზონტს (ჰორიზონტებს) და სამ სანათს „იფრინე მაღლა“- წითლად.

9. AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 21-ნახაზის შესაბამისად და ამავე ნახაზზე მითითებული მონტაჟის მოთხოვნების დაცვით.

10. T-VASIS სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ გლისადის 3⁰-იანი კუთხით დახრისას და ადზ-ს ზღურბლზე პილოტის თვალის ნომინალური 15 მ სიმაღლის შემთხვევაში, ადზ-ს ზღურბლზე პილოტის თვალის სიმაღლე შეადგენდეს 13 მ-დან 17 მ-მდე, ამასთან, ჩანდეს მხოლოდ ფლანგური ჰორიზონტის სანათები. თუ ადზ-ს ზღურბლთან აუცილებელია უზრუნველყოფილი იყოს პილოტის თვალის უფრო მაღალი დონე (ბორბლებსა და ადზ-ს შორის შესაბამისი დაცილების უზრუნველსაყოფად), დასაფრენად შესვლა შეიძლება განხორციელდეს როდესაც ჩანს ერთი ან რამდენიმე სანათი „იფრინე დაბლა“. ასეთ შემთხვევაში, პილოტის თვალის დონე ადზ-ს ზღურბლზე უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და ერთი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 17-22 მეტრი;

ბ) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და ორი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 22-28 მეტრი;

გ) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და სამი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 28-54 მეტრი.

11. T-VASIS გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები უნდა გამოიყენებოდეს ფრენების მომსახურებისთვის როგორც დღისით, ისე ღამით.

12. AT-VASIS სისტემის ყოველი საგლისადე სანათის სინათლის სხივის გაშლას უნდა ჰქონდეს მარაოს ფორმა და მოჩანდეს დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან ფართო კუთხით, ჰორიზონტალურად. ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათები უნდა წარმოქმნიდნენ თეთრი ფერის სხივს 1⁰54'-იან და 6⁰-იანი აღმავალი დახრის კუთხეებს შორის სექტორის ფარგლებში და წითელი ფერის სხივს – 0⁰-სა და 1⁰54'-იანი აღმავალი დახრის კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში. საგლისადე სანათი „იფრინე დაბლა“ უნდა წარმოქმნიდეს თეთრი ფერის სხივს, 6⁰-იანი აღმავალი დახრის კუთხესა და დაახლოებით, გლისადის დახრის კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში, სადაც სხივი მკვეთრად წაკვეთილია. საგლისადე სანათი „იფრინე მაღლა“ უნდა წარმოქმნიდეს თეთრი ფერის სხივს, დაახლოებით გლისადის დახრის კუთხესა და 1⁰54'-იანი ამაღლების კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში და წითელი ფერის სხივს 1⁰54'-იანი აღმავალი დახრის კუთხის ქვემოთ. შესაძლოა გაიზრდოს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების და „იფრინე მაღლა“ სანათების წითელი ფერის სხივის ზედა საზღვრის კუთხე.

13. AT-VASIS სისტემის „იფრინე დაბლა“, ფლანგური ჰორიზონტის და „იფრინე მაღლა“ საგლისადე სანათების



სიმძლავრის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-22 ნახაზს.

14. AT-VASIS სისტემისათვის წითელი ფერიდან თეთრ ფერზე გადასვლა ვერტიკალურ სიბრტყეში უნდა იყოს ისეთი, რომ არანაკლებ 300 მ მანძილზე მყოფ დამკვირვებელს შეეძლოს მისი დანახვა არაუმეტეს 15'-იანი აღმავალი დახრის კუთხის ფარგლებში.

15. AT-VASIS სისტემისათვის წითელი სანათის Y-კოორდინატი, მისი სრული ინტენსივობის დროს, არ უნდა აღემატებოდეს 0,320-ს.

16. AT-VASIS სისტემისათვის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სინათლის ინტენსივობის სათანადო რეგულირება, რათა შესაძლებელი იყოს მისი კორექტირება გაბატონებული ამინდის პირობების გათვალისწინებით და გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის დროს.

17. AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათები, რომლებიც ქმნიან ფლანგურ ჰორიზონტს ან საგლისადე სანათები, რომლებიც ქმნიან სანათების წყვილს „იფრინე დაბლა“ ან „იფრინე მაღლა“, უნდა განლაგდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი ძირითადად ხედავდეს მათ ერთ ჰორიზონტალურ ხაზზე განლაგებულს. საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება დაბლა და გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია.

18. AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათების კონტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ კონდენსანტი, ტალახი და სხვა დამაბინძურებლები, რომელიც შეიძლება აღმოჩნდეს ოპტიკურ ელემენტებზე ან ამრეკლ ზედაპირებზე, უმნიშვნელო გავლენას ახდენდეს შუქ-სიგნალის გადაცემაზე და არანაირად არ შეცვალოს სხივის კუთხე ან კონტრასტი წითელი და თეთრი ფერის სიგნალებს შორის. საგლისადე სანათის კონსტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი სანათის ჭრილების თოვლით ან ყინულით სრულად ან ნაწილობრივ ამოვსება, როდესაც ადგილი აქვს მსგავს მეთეომოვლენებს.

19. AT-VASIS სისტემის გლისადის დახრის კუთხე შესაფერისი უნდა იყოს სხ-თვის, რომელიც გამოიყენებს აღნიშნულ სივრცეს დასაფრენად შესვლისას.

20. როდესაც ადზ უზრუნველყოფილია გლისადის ვიზუალური T-VASIS სისტემით, რომელიც აღჭურვილია ILS-ის და/ან MLS-ის სისტემით, საგლისადე სანათების განთავსების ადგილი და სხივის აღმავალი დახრის კუთხე უნდა შეირჩეს ისე, რომ რამდენადაც შესაძლებელია ვიზუალური გლისადა დაემთხვეს შესაბამისად ILS-ის გლისადას და/ან MLS-ის მინიმალურ გლისადას.

21. გლისადის ვიზუალური T-VASIS სისტემისათვის ადზ-ს ორივე მხარეს ფლანგური ჰორიზონტების საგლისადე სანათების სხივის ამალეების კუთხე უნდა იყოს ერთნაირი. „იფრინე მაღლა“ საგლისადე სანათის სხივის აღმავალი დახრის ზედა საზღვარი, რომელიც უახლოესია ყოველ ფლანგურ ჰორიზონტთან და „იფრინე დაბლა“ საგლისადე სანათის სხივის აღმავალი დახრის ქვედა საზღვარი უნდა იყოს ერთნაირი და შეესაბამებოდეს გლისადის დახრის კუთხეს. ფლანგური ჰორიზონტიდან გარეთ ყოველი მომდევნო საგლისადე სანათის „იფრინე მაღლა“ სხივის ზედა საზღვრის წაკვეთის კუთხე უნდა შემცირდეს 5'-იანი რკალით, სანათის სხივის აღმავალი დახრის კუთხის მიმართ. ფლანგური ჰორიზონტიდან გარეთ ყოველი მომდევნო საგლისადე სანათის „იფრინე დაბლა“ სხივის ქვედა საზღვრის წაკვეთის კუთხე უნდა შემცირდეს 7'-იანი რკალით, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 22-ე ნახაზზე.

22. საგლისადე სანათების „იფრინე მაღლა“ ფლანგური ჰორიზონტის წითელი სხივის ზედა საზღვრის აღმავალი დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტმა, რომელიც ხედავს ფლანგურ ჰორიზონტს და სამ საგლისადე სანათს „იფრინე მაღლა“, უსაფრთხო ფრენის განხორციელების მიზნით, გადაუფრინოს არსებულ ობიექტებს საკმარის სიმაღლეზე, თუ პილოტი ვერ ხედავს ვერცერთ წითელ სანათს.

23. სანათის სხივის გაშლის აზიმუტური კუთხე სათანადოდ უნდა შეიზღუდოს იმ შემთხვევაში, როდესაც დადგინდება, რომ ობიექტი, რომელიც განლაგებულია შესაბამისი სისტემების დაბრკოლებებისაგან დაცული ზედაპირის ფარგლებს გარეთ, მაგრამ იმყოფება მისი სანათის სხივის გვერდითა საზღვრებში, სცილდება დაბრკოლებებისაგან დაცვის სიბრტყეს და სააერნაოსნო კვლევის შედეგები მიუთითებს, რომ აღნიშნულმა ობიექტმა შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენების უსაფრთხოებაზე. შეზღუდვის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ ობიექტი დარჩეს სანათის სხივის საზღვრებს მიღმა.

24. PAPI-სისტემა უნდა შედგებოდეს ფლანგური ჰორიზონტისაგან, ოთხი მრავალნათურიანი (ან ორმაგი



ერთნათურიანი) სანათებისგან, ფერების მკვეთრი ცვლილებით, რომელიც განთავსდება თანაბარი ინტერვალებით. სისტემა უნდა განთავსდეს ადზ-ს მარცხენა მხარეს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მისი განთავსება ადზ-ს მარცხენა მხარეს ფიზიკურად შეუძლებელია.

25. APAPI-სისტემა შედგება ფლანგური ჰორიზონტისაგან, ორი მრავალნათურიანი (ან ორმაგი ერთნათურიანი) სანათებით, ფერების მკვეთრი ცვლილებით. სისტემა უნდა განთავსდეს ადზ-ს მარცხენა მხარეს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მისი განთავსება ადზ-ს მარცხენა მხარეს ფიზიკურად შეუძლებელია.

26. PAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი:

ა) გლისადაზე ან მის ახლოს ყოფნისას, ხედავდეს ადზ-თან ახლოს განლაგებულ ორ სანათს წითლად, ხოლო ადზ-დან მოშორებით განლაგებულ ორ სანათს თეთრად;

ბ) გლისადის ზემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ადზ-თან ახლოს განლაგებულ ერთ სანათს წითლად, ხოლო ადზ-დან დაშორებულ სამს სანათს თეთრად; ხოლო თუ იმყოფება გლისადის უფრო ზევით, ხედავდეს ყველა სანათს თეთრად;

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ადზ-თან ახლოს განლაგებულ სამ სანათს წითლად, ხოლო ადზ-დან დაშორებით განლაგებულ ერთ სანათს თეთრად; ხოლო, თუ იმყოფება გლისადის კიდევ უფრო ქვევით, ხედავდეს ყველა სანათს წითლად.

27. APAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი:

ა) გლისადაზე ან მის ახლოს ყოფნისას, ხედავდეს ადზ-თან ახლოს განლაგებული სანათს წითლად, ხოლო ადზ-დან დაშორებულ სანათს თეთრად;

ბ) გლისადის ზემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ორივე სანათს თეთრად; და

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ორივე სანათს წითლად.

28. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის სანათები უნდა განლაგდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 23-ე ნახაზზე მოცემული ძირითადი სქემის მიხედვით, ტექნიკური მოთხოვნების დაცვით. სანათები, რომლებიც ქმნიან ფლანგურ ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი ძირითადად ხედავდეს მათ ერთ ჰორიზონტალურ ხაზზე განლაგებულს. გლისადის შუქი უნდა განლაგდეს რაც შეიძლება დაბლა და უნდა გააჩნდეთ მსხვრევადი კონსტრუქცია. საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება დაბლა და გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია.

29. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემები უნდა გამოიყენებოდეს ფრენების მომსახურებისთვის როგორც დღისით, ისე ღამით.

30. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემებისათვის წითელი ფერიდან თეთრ ფერზე გადასვლა ვერტიკალურ სიბრტყეში უნდა იყოს ისეთი, რომ არანაკლებ 300 მ მანძილზე მყოფ დამკვირვებელს შეეძლოს მისი დანახვა ვერტიკალის მიმართ არაუმეტეს 3'-იანი კუთხის ფარგლებში.

31. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების წითელი სანათის Y-კოორდინატი, მისი სრული ინტენსივობის დროს, არ უნდა აღემატებოდეს 0,320-ს.

32. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების საგლისადე სანათების სიმძლავრის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება 2-ის A2-23 ნახაზს.

33. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემებისთვის შესაძლებელი უნდა იყოს სინათლის ინტენსივობის სათანადო რეგულირება, რათა შესაძლებელი იყოს მისი კორექტირება გაბატონებული ამინდის პირობების გათვალისწინებით და გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის დროს.

34. შესაძლებელი უნდა იყოს PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების ყოველი საგლისადე სანათის დარეგულირება ვერტიკალურ სიბრტყეში, რათა შესაძლებელი იყოს თეთრი სხივის სექტორის ქვედა საზღვრის დაყენება სასურველი კუთხით, ჰორიზონტიდან 1⁰30'-დან 4⁰30'-მდე დიაპაზონში.



35. PAPI-ს და APAPI-ს კონტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ კონდენსანტი, ტალახი და სხვა დამაბინძურებლები, რომელიც შეიძლება აღმოჩნდეს ოპტიკურ ელემენტებზე ან ამრეკლ ზედაპირებზე, უმნიშვნელო გავლენას ახდენდეს შუქ-სიგნალის გადაცემაზე და არანაირად არ შეცვალოს სხივის გარდამავალი სექტორის აღმავალი დახრის კუთხე და კონტრასტი წითელ და თეთრ ფერის სიგნალებს შორის.

36. PAPI-ს და APAPI-ს გლისადის დახრის კუთხე, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 24-ე ნახაზზე მითითებულს და შესაფერისი იყოს სხ-თვის, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

37. თუ ადზ აღჭურვილია ILS-ის და/ან MLS-ის სისტემით, PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის საგლისადე სანათების განთავსების ადგილი და სხივის დახრის კუთხე უნდა შეირჩეს ისე, რომ რამდენადაც შესაძლებელია, ვიზუალური გლისადა დაემთხვეს შესაბამისად ILS-ის გლისადას და/ან MLS-ის მინიმალურ გლისადას.

38. PAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების სხივის დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას სხ-ის პილოტმა, რომელიც ხედავს ერთ თეთრ და სამ წითელ სანათს, საკმარის სიმაღლეზე გადაუფრინოს დაფრენის არეში განთავსებულ ყველა ობიექტს, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-6 ცხრილში.

39. APAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების სხივის დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას სხ-ის პილოტმა, რომელიც ხედავს გლისადის გასწორზე ყველაზე ქვედა სიგნალს ანუ ერთ თეთრ და ერთ წითელ სანათს, საკმარის სიმაღლეზე გადაუფრინოს დაფრენის არეში განთავსებულ ყველა ობიექტს, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-6 ცხრილში.

40. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის სანათის სხივის გაშლის აზიმუტის კუთხე სათანადოდ უნდა შეიზღუდოს იმ შემთხვევაში, როდესაც დადგინდება, რომ ობიექტი, რომელიც განლაგებულია PAPI ან APAPI სისტემების დაბრკოლებებისაგან დაცული ზედაპირის ფარგლებს გარეთ, მაგრამ იმყოფება მისი სანათების სხივის გვერდითა საზღვრებში, კვეთს დაბრკოლებებისაგან დაცვის სიბრტყეს და სააერონავიგაციო კვლევის შედეგები მიუთითებს, რომ აღნიშნულმა ობიექტმა შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენების უსაფრთხოებაზე. შეზღუდვის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ ობიექტი დარჩეს სანათის სხივის საზღვრებს მიღმა.

41. თუ PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის ფლანგური ჰორიზონტები განთავსებულია ადზ-ს ორივე მხარეს, სხ-ის დაგვერდის (კრენის) მართვის უზრუნველსაყოფად, შესაბამისი საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ერთი კუთხით ისე, რომ ყოველი სანათის სიგნალი ერთდროულად შეიცვალოს სიმეტრიულად.

42. სადაც გამოიყენება გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის (T-VASIS, AT-VASIS, PAPI და APAPI) სისტემები, მათთვის უნდა დადგინდეს დაბრკოლებისაგან დაცვის ზედაპირები საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 61. წრეზე ფრენის მართვის სანათები

1. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს და მიახლოების სანათების არსებული სისტემა არ იძლევა ადზ-ს და/ან დასაფრენად შესვლის არის ამოცნობის შესაძლებლობას სხ-დან, რომელიც ახორციელებს წრეზე ფრენას.

2. წრეზე ფრენის მართვის სანათების რაოდენობა და განლაგება პილოტს უნდა აძლევდეს საშუალებას, შესაბამის შემთხვევებში:

ა) გავიდეს მეორე და მესამე ბრუნს შორის მონაკვეთზე ან გაასწოროს და განახორციელოს საჰაერო ხომალდის კურსის კორექტირება ადზ-თან მიმართებით, ადზ-დან სათანადო მანძილზე და შეძლოს ამოიცნოს ადზ-ზე ზღურბლი;

ბ) მხედველობის არეში ჰქონდეს ადზ-ს ზღურბლი და/ან სხვა განმასხვავებელი ორიენტირები, რომელთა მეშვეობითაც შეუძლია მიიღოს მესამე ბრუნის შესრულების და დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დაწყების გადაწყვეტილება, სხვა ვიზუალურ საშუალებებზე ორიენტირებით.

3. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა მოიცავდეს ქვემოთ მოცემულს ან მათ კომბინაციას:

ა) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ს ღერძულა ხაზის და/ან მიახლოების სანათების სისტემის ნებისმიერი ნაწილის გაგრძელებაზე;

ბ) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ს ზღურბლის ადგილმდებარეობას;



გ) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ს მიმართულებას ან ადგილმდებარეობას.

4. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა იყოს მუდმივი გამოსხივების ან ციმციმა გამოსხივების, რომლის სხივის გაშლის კუთხე და ინტენსივობა უნდა აკმაყოფილებდეს პირობებს, როდესაც სავარაუდოა წრიდან დასაფრენად ვიზუალური შესვლის განხორციელება. ციმციმა გამოსხივება უნდა იყოს თეთრი ფერის, ხოლო მუდმივი გამოსხივების სანათები თეთრი ან აირგანმუხტვის ტიპის.

5. სანათები უნდა დაპროექტდეს და განთავსდეს ისე, რომ არ იქონიოს თვალისმომჭრელი ეფექტი და არ გამოიწვიოს პილოტის შეცდომაში შეყვანა დასაფრენად შესვლისას, აფრენისას ან მიმოსვლის დროს.

მუხლი 62. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემები

1. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს იქ, სადაც განხორციელდება ვიზუალური მართვის უზრუნველყოფა დასაფრენად შესვლის გარკვეული ტრაექტორიის გასწვრივ, გარემოს რელიეფის საფრთხის აცილების ან ხმაურის შემცირების მიზნით.

2. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს სანათების ჯგუფისგან, რომელიც განთავსდება ისე, რომ განისაზღვროს დასაფრენად შესვლის კურსი და სანათების ერთი ჯგუფის გავლისას გამოჩნდეს მომდევნო ჯგუფი. სანათების მოსაზღვრე ჯგუფებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 1600 მ-ს. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემას შეიძლება გააჩნდეს მრუდწირი ან სწორხაზოვანი კონფიგურაცია ან მათი კომბინაცია.

3. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა გავრცელდეს დადგენილი წერტილიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც შესძლებელია მიახლოების სანათების ან ადზ-ს სანათების სისტემის დანახვა.

4. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემის ყოველი ჯგუფი უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, სამი ციმციმა სანათისაგან, რომელსაც უნდა გააჩნდეს ხაზოვანი ან ჯგუფური კონფიგურაცია. აღნიშნულ სისტემას შეიძლება დაემატოს მუდმივი ნათების სანათები, თუ ეს სანათები გააუმჯობესებს აღნიშნული სისტემის ამოცნობას.

5. ციმციმა გამოსხივების სანათები და მუდმივი გამოსხივების სანათები უნდა იყოს თეთრი ფერის.

6. ყოველი ჯგუფის ციმციმა სანათები შეძლებისდაგვარად უნდა ასხივებდეს თანმიმდევრულ ციმციმა სიგნალებს, ადზ-ს მიმართულებით.

მუხლი 63. ადზ-ს ზღურბლის აღმნიშვნელი სანათები

1. ადზ-ს ზღურბლის აღმნიშვნელი სანათები უნდა განლაგდეს:

ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლთან, როდესაც აუცილებელია ზღურბლის შემჩნევადობის გაუმჯობესება და როდესაც შეუძლებელია დასაფრენად შესვლის სხვა შეუსასიგნალო საშუალებების მონტაჟი;

ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი მუდმივად წანაცვლებულია ადზ-ს ბოლოს მიმართ ან დროებით წანაცვლებულია ჩვეული ადგილმდებარეობის მიმართ და აუცილებელია ზღურბლის შემჩნევადობის გაუმჯობესება.

2. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად, ადზ-ს ზღურბლთან ერთ ხაზზე და დაახლოებით, 10 მ-ის დაშორებით ადზ-ს გვერდითა სანათების ყოველი ხაზიდან.

3. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა იყოს თეთრი ფერის გამოსხივების იმპულსური ტიპის, 60-დან 120-მდე გაკრთომით წუთში.

4. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა მოჩანდეს მხოლოდ ადზ-თან მიახლოების მიმართულებით.

მუხლი 64. ადზ-ს გვერდითი სანათები



1. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი განკუთვნილია ღამის ფრენებისათვის ან დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, დღისით ან ღამით გამოსაყენებლად.
2. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი განკუთვნილია საექსპლუატაციო მინიმუმით აფრენის განსახორციელებლად დღისით, 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორით ადზ-ზე.
3. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ის მთელ სიგრძეზე, ორ პარალელურ რიგად, ღერძულა ხაზის გასწვრივ, თანაბარ მანძილზე.
4. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს გვერდითა ნაპირის გასწვრივ ან ადზ-ს გვერდითი ნაპირების მიღმა, არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე.
5. როდესაც ადზ-ს სიგანე აღემატება 60 მ-ს, უნდა განისაზღვროს მანძილი სანათების რიგებს შორის, ფრენის ხასიათის, ადზ-ს გვერდითი სანათების სინათლის განაწილების მახასიათებლების და სხვა ვიზუალური საშუალებების გათვალისწინებით, რომლებიც განკუთვნილია ადზ-ს მომსახურებისთვის.
6. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს რიგებად, არაუმეტეს 60 მ-ის ტოლი თანაბარი ინტერვალებით აღჭურვილი ადზ-ს შემთხვევაში და არაუმეტეს 100 მ-ის ტოლი ინტერვალებით აღჭურვილი ადზ-ს შემთხვევაში. სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს მართობულად, ერთმანეთის პირისპირ. ადზ-ს გადაკვეთაზე სანათები შეიძლება განლაგდეს არათანაბრად ან არ განთავსდეს საერთოდ, თუ ორიენტირებისთვის პილოტისათვის უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო საშუალებები.
7. ადზ-ს გვერდით სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების, ცვალებადი თეთრი ფერი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:
 - ა) ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლის შემთხვევაში სანათებს, ადზ-ს დასაწყისსა და წანაცვლებულ ზღურბლს შორის, გააჩნია წითელი ფერი დასაფრენად შესვლის მიმართულებით; და
 - ბ) ადზ-ს დაშორებულ ბოლოსთან სანათების 600 მ-იან მონაკვეთს ან ადზ-ს სიგრძის ერთი მესამედის ტოლ მონაკვეთს, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, რომლის ბოლოდანაც იწყება ასაფრენად გაქანება, შეიძლება იყოს ყვითელი ფერის.
8. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა მოჩანდეს ყველა მიმართულებიდან, პილოტის საორიენტაციოდ, რომელიც ახორციელებს დაფრენას ან აფრენას ნებისმიერი მიმართულებით. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს გვერდითი სანათები განკუთვნილია წრეზე ფრენის მართვისათვის, ისინი უნდა მოჩანდნენ ყველა მიმართულებიდან.
9. ადზ-ს გვერდითი სანათების შუქი უნდა გავრცელდეს ყველა მიმართულებით, ჰორიზონტიდან არაუმეტეს 15⁰-მდე კუთხით და ინტენსივობით, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის პირობებსა და განათებას ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია აფრენა-დაფრენისათვის. ნებისმიერ შემთხვევაში სინათლის ძალა უნდა იყოს, სულ მცირე, 50 კდ (კანდელი), გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე გარეშე განათების არარსებობის შემთხვევაში, შესაძლებელია სანათების ინტენსივობა შემცირდეს არანაკლებ 25 კდ-მდე, რათა გამოირიცხოს პილოტზე თვალისმომჭრელი ეფექტი.
10. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A 2-9 ან A 2-10 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 65. ადზ-ს ზღურბლის და ფლანგური ჰორიზონტის სანათები

1. ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც ადზ-ზე დამონტაჟებულია გვერდითი სანათები როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 25-ე ნახაზზე გარდა შემთხვევისა როდესაც ადზ არის აღჭურვილი ან აღჭურვილია დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის, სადაც ადზ-ის ზღურბლი წანაცვლებულია და დამონტაჟებულია ფლანგური ჰორიზონტის სანათები.
2. როდესაც ადზ-ს ზღურბლი ემთხვევა ადზ-ს კიდეს, ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა განლაგდეს რიგში, ადზ-ს ღერძის მიმართ მართი კუთხით, რაც შეიძლება ახლოს ადზ-ს კიდესთან და არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე ადზ-ს საზღვრებს მიღმა.



3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია ადზ-ს კიდეს მიმართ, ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა განლაგდეს წანაცვლებულ ზღურბლთან რიგში, ადზ-ს ღერძის მიმართ მართი კუთხით.

4. ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა შედგებოდეს:

ა) აღჭურვილი ადზ-სთვის ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, სულ მცირე, 6 სანათისაგან;

ბ) I კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, სულ მცირე, სანათების იმ რაოდენობისაგან, რაც საჭიროა ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის 3 მ-ის ინტერვალებით სანათების თანაბრად გასანაწილებლად.

გ) II და III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის არანაკლებ 3 მ-ის ინტერვალებით თანაბრად განაწილებული სანათებისაგან.

5. ადზ-ს ზღურბლის სანათები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით, უნდა განთავსდეს:

ა) ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის ერთნაირი ინტერვალებით; ან

ბ) ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად, ორ ჯგუფად. ამასთან, თითოეულ ჯგუფში სანათები უნდა განთავსდეს ერთნაირი ინტერვალებით და ამ ჯგუფებს შორის ინტერვალის ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არეში მარკირებას ან სანათებს შორის არსებული განივი მანძილისა, სადაც ეს გათვალისწინებულია ან წინააღმდეგ შემთხვევაში, ეს მანძილი ტოლი უნდა იყოს ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის არსებული მანძილის ნახევრისა.

6. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა დამონტაჟდეს დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, როდესაც საჭიროა უფრო შესამჩნევი ორიენტირების არსებობა.

7. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა დამონტაჟდეს აღჭურვილ ადზ-ზე ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, სადაც წანაცვლებულია ზღურბლი და აუცილებელია ადზ-ს ზღურბლის სანათების არსებობა, მაგრამ არ არის დამონტაჟებული.

8. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლთან ორ ჯგუფად, ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად ანუ ფლანგური ჰორიზონტის ფორმით. ყოველი ფლანგური ჰორიზონტი უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, ხუთი სანათისაგან, რომელიც უნდა განთავსდეს, სულ მცირე, 10 მ-ის სიგრძის ხაზზე, ადზ-ს გვერდითი სანათების გარეთა მხრიდან და ამ უკანასკნელის მიმართ მართი კუთხით. ამასთან, ფლანგური ჰორიზონტის და ადზ-ს გვერდით სანათების უახლოესი სანათები უნდა განთავსდნენ ერთ ხაზზე.

9. ადზ-ს ზღურბლის სანათები და ფლანგური ჰორიზონტის სანათებს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულების მქონე მწვანე ფერის, მუდმივი გამოსხივება, რომელიც მიმართული იქნება ადზ-ს შესასვლელისკენ. სხივის ინტენსივობა და გამლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს იმ პირობებს, როდესაც იგეგმება ადზ-ს გამოყენება.

10. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-3 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-4 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 66. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები

1. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი აღჭურვილია გვერდითი სანათებით, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 25-ე ნახაზის შესაბამისად.

2. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა განლაგდეს სწორ ხაზად, ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ მართი კუთხით, ადზ-ს ბოლო კიდესთან რაც შეიძლება ახლოს, მაგრამ არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე, ადზ-ს კიდიდან გარეთ.



3. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა შედგებოდეს მინიმუმ ექვსი სანათისგან და უნდა განლაგდეს:

ა) ერთნაირი ინტერვალებით, ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის; ან

ბ) ორ ჯგუფად, ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად. ამასთან, ყოველ ჯგუფში სანათებს შორის უნდა იყოს თანაბარი დაშორება და მანძილი ამ ჯგუფებს შორის არ აღემატებოდეს ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის მანძილის ნახევარს.

4. III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, შემზღუდავ სანათებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 6 მ-ს, გარდა ადზ-ს ღერძთან ორი უახლოესი სანათისა, თუ მათ შორის არის ინტერვალი.

5. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა იყოს ერთი მიმართულების და გააჩნდეთ წითელი ფერის მუდმივი ნათება, რომელიც მიმართული იქნება ადზ-ს მიმართულებით. სინათლის სხივის გაშლის კუთხე და ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს იმ პირობებს, როდესაც იგეგმება ადზ-ს გამოყენება.

6. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-8 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 67. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს II ან III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე.

2. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს I კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, თუ ადზ განკუთვნილია მაღალი დაფრენის სიჩქარის მქონე სხ-ებისათვის ან იმ შემთხვევაში, როდესაც მანძილი ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის არის 50 მ-ზე მეტი.

3. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ასაფრენად საექსპლუატაციო მინიმუმის დროს, როდესაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე არის 400 მ-ზე ნაკლები.

4. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ასაფრენად საექსპლუატაციო მინიმუმების დროს, როდესაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე არის 400 მ ან მეტი და როდესაც ადზ განკუთვნილია მაღალი ასაფრენი სიჩქარის მქონე სხ-ებისათვის ან მანძილი ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის აღემატება 50 მ-ს.

5. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათები შეიძლება წანაცვლებული იყოს თანაბარი მანძილით ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან, მაგრამ არაუმეტეს 60 სმ-სა, თუ პრაქტიკულად შეუძლებელია მათი ღერძულა ხაზზე განლაგება. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლიდან ადზ-ს ბოლომდე, დაახლოებით 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია ადზ-ს ღერძულა სანათების საექსპლუატაციო საიმედობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი და ადზ განკუთვნილია 350 მ და მეტი ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, გრძივი ინტერვალი შეიძლება გაიზარდოს 30 მ-მდე.

6. ადზ-ს დასაწყისიდან წანაცვლებულ ზღურბლამდე, ღერძულა ხაზზე აფრენის მიმართულება უნდა მოინიშნოს:

ა) მიახლოების სანათების სისტემით, თუ მისი მახასიათებლები და ინტენსივობა უზრუნველყოფს ასაფრენად სათანადო დამიზნებას და არ ექნება თვალისმომჭრელი ეფექტი ამფრენის სხ-ის პილოტზე;

ბ) ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებით;

გ) 30 მ-ზე თანაბარი ინტერვალებით განლაგებულ, მინიმუმ 3 მ სიგრძის მქონე სახაზო სანათებით, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 26-ე ნახაზზე და დაპროექტდეს ისე, რომ მათი ფოტომეტრული მახასიათებლები და ინტენსივობის დონე უზრუნველყოფდეს ასაფრენად სათანადო დამიზნებას და არ წარმოქმნას თვალისმომჭრელი ეფექტი ამფრენის სხ-ის პილოტისათვის.

7. აუცილებლობის შემთხვევაში შესაძლებელია გამოირთოს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული ღერძულა ხაზის სანათები ან განხორციელდეს მიახლოების სანათების სისტემის ან სახაზო



სანათების ინტენსივობის რეგულირება, როდესაც ადუ გამოიყენება დასაფრენად. ადუ-ს ღერძულა ხაზის სანათები არავითარ შემთხვევაში არ უნდა იყოს ადუ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულების მაჩვენებელი ერთადერთი წყარო, ადუ-ს დასაწყისიდან წანაცვლებულ ზღურბლამდე, როდესაც ადუ გამოიყენება დასაფრენად.

8. ადუ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების ცვალებადი თეთრი ფერი, რომელიც დაიწყება ადუ-ს ზღურბლიდან და გავრცელდება ადუ-ს კიდედან 900 მ მანძილზე მდებარე წერტილამდე; წითელი და ცვალებადი თეთრი ფერის მონაცვლეობითი გამოსხივება უნდა გააჩნდეს იმ მონაკვეთზე, რომელიც დაიწყება ადუ-ს კიდედან 900 მ-ზე მდებარე წერტილიდან და გავრცელდება ადუ-ს კიდედან 300 მ-ზე მდებარე წერტილამდე; და წითელი ფერის გამოსხივება – ადუ-ს კიდედან 300 მ-იან მონაკვეთზე. გამონაკლისს წარმოადგენს ადუ, რომლის სიგრძე არის 1800 მეტრზე ნაკლები, რომელზეც წითელი და ცვალებადი თეთრი ფერის მონაცვლეობითი სანათები უნდა განთავსდეს ადუ-ს შუა წერტილიდან იმ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადუ-ს კიდედან 300 მ მანძილზე.

9. ადუ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-6 ან A2-7 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 68. დაფრენის არის სანათები

1. დაფრენის არის სანათები უნდა დამონტაჟდეს II და III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადუ-ზე.

2. დაფრენის არის სანათები უნდა განლაგდეს ადუ-ს ზღურბლიდან 900 მ მანძილზე, გარდა შემთხვევისა, როდესაც ადუ-ს გააჩნია 1800 მ-ზე ნაკლები სიგრძე, სანათების სისტემას ექნება ნაკლები განშლა, რათა სანათები არ გასცდეს ადუ-ს შუა წერტილს. სანათები უნდა განლაგდეს სქემით, რომელსაც ქმნიან წყვილი სახაზო სანათები ადუ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად. წყვილი სახაზო სანათების შიდა განივი მანძილი ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არის მარკირებისთვის შერჩეული განივი მანძილისა. გრძივი დაშორება სახაზო სანათების წყვილებს შორის უნდა იყოს 30 მ ან 60 მ.

3. სახაზო სანათები უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, სამი სანათისაგან, რომელთა შორის ინტერვალი იქნება არაუმეტეს 1.5 მ.

4. სახაზო სანათების სიგრძე უნდა იყოს არანაკლები 3 მ და არაუმეტეს 4.5 მ.

5. დაფრენის არის სანათები უნდა წარმოადგენდნენ ერთი მიმართულების მქონე, მუდმივი გამოსხივების ცვალებადი თეთრი ფერის სანათებს.

6. დაფრენის არის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-5 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 69. დაფრენის არის მარტივი სანათები

1. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადუ-ზე როდესაც, დასაფრენად შესვლის ტრაექტორიის კუთხე აღემატება $3,5^0$ -ს და/ან დასაფრენად არსებული მანძილი სხვა ფაქტორებთან ერთად გაზრდის ადუ-დან გადაცდენის რისკს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ამ რეგლამენტის 65-ე მუხლის შესაბამისად ადუ-ზე უნდა დამონტაჟდეს დაფრენის არის სანათები.

2. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა წარმოადგენდეს სანათების წყვილს, რომელიც განთავსდება ადუ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, დაფრენის არის მარკირების უშორესი კიდედან 0,3 მ-ზე. წყვილი სანათების შიდა განივი ინტერვალი ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არის მარკირებისთვის შერჩეული განივი მანძილისა. ერთი და იგივე წყვილის სანათებს შორის მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს 1.5 მ-ს ან დაფრენის არის მარკირების სიგანის ნახევარს, იმისდა მიხედვით თუ რომელი მანძილიც იქნება მეტი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 27-ე ნახაზის შესაბამისად.

3. თუ არ არის დაფრენის არის მარკირება, მაშინ დაფრენის არის მარტივი სანათები ისე უნდა განთავსდეს ადუ-ზე, რომ უზრუნველყოფდეს მარკირების ექვივალენტური ინფორმაციის გადაცემას.

4. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა წარმოადგენდნენ ერთი მიმართულების, მუდმივი გამოსხივების ცვლადი თეთრი ფერის სანათებს, რომელიც განთავსდება ისე, რომ პილოტს შეეძლოს მისი დანახვა ადუ-ზე დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან.



5. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-5 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

6. დაფრენის არის მარტივი სანათების ელექტროკვება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს შუქსასიგნალო მოწყობილობების წრედისგან დამოუკიდებლად, რათა შესაძლებელი იყოს მათი გამოყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც გამორთულია სხვა შუქსასიგნალო საშუალებები.

მუხლი 70. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადმინისტრაციული სანათები

1. ადზ-ზე ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადმინისტრაციული სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი გამოიყენება არანაკლებ 350 მ-ის ხილვადობის პირობებში და/ან აეროდრომზე მოძრაობის მნიშვნელოვანი სიმჭიდროვის დროს.

2. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადმინისტრაციული სანათები არ უნდა ჩაირთოს რომელიმე სანათის დაზიანების ან სხვა ნებისმიერი მტყუნების შემთხვევაში, რაც ხელს შეუშლის ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 28-ე ნახაზზე მითითებული სანათების სრული სქემის გამოსახვას.

3. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადმინისტრაციული სანათების კომპლექტი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის იმ მხარეს, სადაც განთავსებულია ჩქაროსნული გამომყვანი სბ, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 28-ე ნახაზზე მითითებული კონფიგურაციით. ყოველ კომპლექტში სანათი უნდა განთავსდეს ერთმანეთისაგან 2 მ-ის ინტერვალით, ხოლო ადზ-ს ღერძულა ხაზთან უახლოესი სანათი შეიძლება წანაცვლდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 2 მ-ით.

4. როდესაც ადზ-ზე მოწყობილია რამდენიმე ჩქაროსნული გამომყვანი სბ, არ უნდა მოხდეს ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათების ურთიერთგადაფარვა.

5. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათები უნდა იყოს ყვითელი ფერის, მუდმივი ნათების მიმართული სანათები, რომელიც ორიენტირებული იქნება ისე, რომ პილოტს შეეძლოს მათი დანახვა ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან.

6. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათები უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-6 ან A2-6 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

7. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათების ელექტროკვება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს შუქსასიგნალო მოწყობილობების წრედისგან დამოუკიდებლად, რათა შესაძლებელი იყოს მათი გამოყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც გამორთულია სხვა შუქსასიგნალო საშუალებები.

მუხლი 71. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები

1. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა დამონტაჟდეს დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მოსანიშნად, ღამის პირობებში გამოყენებისას.

2. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა განლაგდეს ორ პარალელურ რიგად, ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან თანაბარი დაშორებით და უნდა დაემთხვეს ადზ-ს გვერდითა სანათების რიგებს. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა განთავსდეს აგრეთვე დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგანის გასწვრივ, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის ღერძის მართობულად რაც შეიძლება ახლოს დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდესთან, არაუმეტეს 3 მ-ის მოშორებით.

3. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათებს უნდა გააჩნდეს მიმართული, წითელი ფერის მუდმივი გამოსხივება ადზ-ს მიმართულებით.

მუხლი 72. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს სბ-ზე, გამომყვან სბ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში და ბაქანზე, რომლებიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და საჰაერო ხომალდების სადგომებს შორის მიმოსვლისას უწყვეტი ორიენტირების უზრუნველსაყოფად, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიხშირე უმნიშვნელოა, ხოლო სბ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით უზრუნველყოფილია საჭირო ორიენტირება.



2. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ სბ-ზე, რომელიც გამოიყენება ღამით ადზ-ზე 350 მ-ის ან მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, განსაკუთრებით სბ-ს რთულ გადაკვეთაზე და გამომყვან სბ-ზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვე უმნიშვნელოა და საჭირო ორიენტირება უზრუნველყოფილი იქნება სბ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით.

3. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს გამომყვან სბ-ზე, სბ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დაცვის არეში და ბაქანზე, ადზ-ზე ნებისმიერი ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, როდესაც იგი კონკრეტულად განსაზღვრულია, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და განთვსებულია ისე, რომ უზრუნველყოს მოძრაობის უწყვეტი ორიენტირება ადზ-ს ღერძულ ხაზსა და საჰაერო ხომალდების სადგომებს შორის მიმოსვლისას.

4. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში მიმოსვლის განსახორციელებლად. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევა, როდესაც აღნიშნული სანათები არ უნდა განთავსდეს იქ, სადაც მოძრაობის სიმჭიდროვე უმნიშვნელოა და საჭირო ორიენტირება უზრუნველყოფილი იქნება სბ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით.

5. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც ნებისმიერ ხილვადობის პირობებში გამოიყენება, როდესაც იგი წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განსაზღვრულია როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი.

6. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს, გამომყვანი სბ-ს გარდა, და სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს, გარდა ამ მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის მუდმივი გამოსხივება სხივის ისეთი პარამეტრებით, რომ შესაძლებელი იყოს მათი დანახვა მხოლოდ საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც იმყოფება სბ-ზე ან მის სიახლოვეს.

7. გამომყვანი სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივება. სბ-ს ღერძულა ხაზის მწვანე და ყვითელი ფერის მონაცვლეობით, რომელიც დაიწყება ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიახლოვეს და გავრცელდება ILS/MLS-ის კრიტიკული არის პერიმეტრამდე ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრამდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ადზ-დან უფრო შორს განლაგებული; შემდგომ ყველა სანათს უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერი ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 29-ე ნახაზის შესაბამისად. გამომყვანი სბ-ს ღერძულა ხაზის პირველ სანათს ყოველთვის უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის ნათება, ხოლო პერიმეტრთან უახლოესი სანათი ყოველთვის უნდა იყოს ყვითელი ფერის ნათებით.

8. როდესაც აუცილებელია ადზ-თან მიახლოების აღნიშვნა, სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა იყოს მუდმივი გამოსხივების მწვანე და ყვითელი ფერის მონაცვლეობითი ნათებით, რომელიც უნდა დაიწყოს ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრიდან ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრიდან ადზ-მდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მდებარეობს ადზ-დან უფრო შორს. ამასთან, უნდა გაგრძელდეს მწვანე და ყვითელი ფერის ნათების მქონე სანათების მონაცვლეობა:

ა) ადზ-ს ღერძულა ხაზის მახლობლად მდებარე ბოლო წერტილამდე;

ბ) სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებისთვის, რომელიც კვეთს ადზ-ს – ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრის საწინააღმდეგო მხარემდე ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრამდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მდებარეობს ადზ-დან მოცილებით.

9. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს:

ა) სბ-თვის, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში – ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12, A2-13 ან A2-14 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს;

ბ) სხვა სბ-ებისთვის – ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატება A2-15 ან A2-16 ნახაზზე მოცემულ პირობებს.

10. როდესაც, საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი ჩქაროსნულ გამყვან სბ-ზე, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის



პირობებში, ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატება A2-12 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს. ამ სანათების სიკაშკაშის დონე უნდა შეესაბამებოდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებისთვის დადგენილ დონეს.

11. როდესაც სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები განსაზღვრულია, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი სახმელეთო მოძრაობის სიჩქარის შესანარჩუნებლად, ცუდი ხილვადობის პირობებში ან დღის ნათელ პერიოდში, სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17, A2-18 ან A2-19 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

12. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების გასწვრივ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მიზანშეწონილი არ არის მათი განლაგება სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების გასწვრივ და შეიძლება მათი წანაცვლება ღერძულა ხაზიდან არაუმეტეს 30 სმ-ით.

მუხლი 73. სბ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე არაუმეტეს 30 მ-იანი ინტერვალებით, გარდა შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) შესაძლებელია უფრო დიდი, არაუმეტეს 60 მ-ის ინტერვალების გამოყენება, იმ პირობით, რომ გაბატონებული მეტეოპირობებისას უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო ორიენტირება;

ბ) შესაძლებელია 30 მ-ზე ნაკლები ინტერვალების გამოყენება სბ-ს სწორხაზოვან მოკლე მონაკვეთებზე;

გ) სბ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად, გრძივი ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 15 მ-ს.

2. მოსახვევში სბ-ს ღერძული შუქი უნდა წარმოადგენდეს სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე ღერძულა ხაზის შუქის გაგრძელებას და განთავსებული უნდა იყოს მუდმივ მანძილზე მოსახვევის გარეთა ნაპირიდან. სბ-ს ღერძული შუქის ნათურები უნდა განლაგდეს ისეთი ინტერვალით, რომ ზუსტად იყოს განსაზღვრული მოხვევის აღნიშვნა.

3. სბ-ზე, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე ხილვადობის 350 მ-ზე ნაკლები სიშორის პირობებში, მოსახვევზე სბ-ს ღერძული ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-ის ინტერვალთ, ხოლო მოსახვევებზე არაუმეტეს 400 მ-ის რადიუსით, არაუმეტეს 7.5 მ-ის ინტერვალთ. ეს ინტერვალი შენარჩუნებული უნდა იყოს 60 მ-ის მონაკვეთზე მოსახვევამდე და მოხვევის შემდეგ.

4. სბ-თვის, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ და მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, მოხვევის მონაკვეთებზე სანათებს შორის ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართი მე-2 ნახაზის მოთხოვნებს და იყოს:

ა) 400 მ-დე მოხვევის რადიუსისთვის – 7.5 მ;

ბ) 401 მ-დან 899 მ-მდე მოხვევის რადიუსისთვის – 15.0 მ;

გ) 900 მ და მეტი მოხვევის რადიუსისთვის – 30.0 მ.

მუხლი 74. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე

1. ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების დასაწყისი უნდა განლაგდეს წერტილში, რომელიც მდებარეობს სბ-ს ღერძულა ხაზის მოსახვევიდან, სულ მცირე, 60 მ-ის მანძილზე და გაგრძელდეს მოსახვევის დამთავრების ბოლო წერტილამდე, სადაც სხ-ის მიმოსვლის სიჩქარე აღწევს ნორმალურ მნიშვნელობას. ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელურ მონაკვეთზე სანათები, ნებისმიერ ვითარებაში, უნდა განლაგდეს, სულ მცირე, 60 სმ-ის მანძილზე ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ნებისმიერი რიგიდან ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 30-ე ნახაზის შესაბამისად.

2. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-ის ტოლი გრძივი ინტერვალებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები არ არის დამონტაჟებული და შეიძლება უფრო დიდი, მაგრამ არაუმეტეს 30 მ-ის ინტერვალების გამოყენება.



მუხლი 75. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები სხვა გამომყვან სბ-ებზე

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები გამომყვან სბ-ზე, რომელიც არ წარმოადგენს ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ს, უნდა დაიწყოს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან მოხვევის დაწყების წერტილში და გაგრძელდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებაზე, სულ მცირე, იმ წერტილამდე, სადაც მარკირება სცილდება ადზ-ს საზღვრებს. პირველი სანათი უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ნებისმიერი რიგიდან, სულ მცირე, 60 სმ-ის მანძილზე ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 30-ე ნახაზის შესაბამისად.
2. გამომყვან სბ-ზე ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 7,5 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

მუხლი 76. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები ადზ-ზე

ადზ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად, უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

მუხლი 77. სბ-ს გვერდითა სანათები

1. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე მობრუნების მოედნის საზღვარებზე, მოსაცდელი მოედანის საზღვრებზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონაში, ბაქანზე და ა.შ. რომელიც გამოიყენება ღამით, ასევე ღამით მიმოსვლისათვის განკუთვნილ სბ-ზე, სადაც არ არის დამონტაჟებული ღერძულა ხაზის სანათები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ოპერაციის ხასიათის გათვალისწინებით, ორიენტირება შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირის განათებით ან სხვა მეთოდებით. სბ-ს გვერდითა სანათების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები თანაბრად ვრცელდება ვერტოდრომებისთვისაც.
2. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ღამით მიმოსვლისთვის, როდესაც ადზ-ზე არ არის დამონტაჟებული სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები.
3. სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე და ადზ-ზე სბ-ს გვერდითა სანათები, რომელიც წარმოადგენს სტანდარტული სამიმოსვლო მარშრუტის ნაწილს, უნდა განლაგდეს თანაბარი, არაუმეტეს 60 მ-ის გრძივი ინტერვალებით. სანათებს შორის ინტერვალი მოსახვევში უნდა იყოს 60 მ-ზე, მოსახვევის მკაფიო აღნიშვნისათვის.
4. სბ-ს გვერდითა სანათები, მოსაცდელ მოედანებზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონაში, ბაქანზე და ა.შ. უნდა განლაგდეს ერთნაირი, არაუმეტეს 60 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.
5. სბ-ს გვერდითა სანათები ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანზე უნდა განლაგდეს ერთნაირი, არაუმეტეს 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.
6. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის, მოსაცდელი მოედნის, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონის, ბაქნის და ადზ-ს ნაპირებთან ახლოს ან ნაპირებს მიღმა, არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე.
7. სბ-ს გვერდითა სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების ლურჯი ფერის ნათება. სანათი უნდა მოჩანდეს ჰორიზონტალური სიბრტყიდან მინიმუმ 75^0 -იანი კუთხის შემადგენლებიდან და ჰორიზონტალურ სიბრტყეში ყველა კუთხიდან, რაც აუცილებელია მიმოსვლის განხორციელებისას პილოტის საორიენტაციოდ ნებისმიერი მიმართულებით. გადაკვეთაზე, გამოსასვლელებზე ან მოსახვევში შეძლებისდაგვარად უნდა განხორციელდეს სანათების ეკრანირება, რათა არ მოჩანდეს იმ მიმართულებიდან, საიდანაც შესაძლოა მისი შეცდომით აღქმა.
8. სბ-ს გვერდითა სანათების სინათლის ინტენსიობა 0^0 - 6^0 ვერტიკალური კუთხეების დიაპაზონში უნდა იყოს არანაკლებ 2 კდ-ს ტოლი და 6^0 -დან 75^0 -მდე დიაპაზონის ნებისმიერი ვერტიკალური კუთხეებისათვის შემთხვევაში – 0,2 კდ-ს ტოლი.

მუხლი 78. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები

1. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა განთავსდეს მასზე მუდმივი ორიენტირების უზრუნველსაყოფად, როდესაც იგი გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში,



რათა შესაძლებელი იყოს სხ-ის 180⁰-ით მობრუნება და ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულების დაკავება.

2. მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი გამოიყენება ღამის პირობებში.

3. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, უნდა განთავსდეს მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებაზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათები წანაცვლდება არაუმეტეს 30 სმ-ით, თუ მათი განთავსება მარკირებაზე ფაქტობრივად შეუძლებელია.

4. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სწორხაზოვან მონაკვეთზე, უნდა განთავსდეს არაუმეტეს 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების მრუდხაზოვან მონაკვეთზე, უნდა განთავსდეს არაუმეტეს 7.5 მ-ის ინტერვალებით.

6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა იყოს მიმართული მუდმივი გამოსხივების, მწვანე ფერის ნათებით, რომლის სხივის ზომები უნდა იყოს ისეთი, რომ სინათლე მოჩანდეს მხოლოდ თვითმფრინავიდან, რომელიც იმყოფება ადზ-ს მოსაბრუნებელ მოედანზე ან უახლოვდება მას.

7. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების 2-ის A2-13, A2-14 ან A2-15 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 79. „სდექ“ ხაზის სანათები

1. „სდექ“ ხაზის სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-თან ყოველი მოცდის ადგილას, თუ ადზ გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევების, როდესაც:

ა) არსებობს ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის შესაბამისი საშუალებები და პროცედურები; ან

ბ) ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, შეიზღუდება:

ბ.ა) სამანევრო მოედნის ფარგლებში, დროის ნებისმიერ მომენტისათვის საჰაერო ხომალდების რიცხვი ერთამდე;

ბ.ბ) სამანევრო მოედნის ფარგლებში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვი დასაშვებ მინიმუმამდე.

2. „სდექ“ ხაზის სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-თან ყოველი მოცდის ადგილას, თუ ადზ გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-დან 550 მ-მდე ხილვადობის სიშორის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევების, როდესაც:

ა) არსებობს ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის შესაბამისი საშუალებები და პროცედურები; ან

ბ) ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში იზღუდება:

ბ.ა) სამანევრო მოედნის ფარგლებში, დროის ნებისმიერ მომენტში საჰაერო ხომალდების რიცხვი ერთამდე;

ბ.ბ) სამანევრო მოედნის ფარგლებში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვი – დასაშვებ მინიმუმამდე.

3. როდესაც სზ-ს ადზ-თან გადაკვეთის ადგილებში არსებობს ერთზე მეტი „სდექ“ ხაზის სანათი, დროის კონკრეტულ მომენტში უნდა ჩაირთოს მხოლოდ ერთი სანათი.

4. შუალედური მოცდის ადგილებში „სდექ“ ხაზის სანათი უნდა განთავსდეს, როდესაც აუცილებელია, რომ მარკირებას დაემატოს სანათი და მოძრაობის მართვა განხორციელდეს ვიზუალური საშუალებებით.

5. „სდექ“ ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სზ-ს სიგანეზე იმ ადგილებში, სადაც აუცილებელია მოძრაობის შეჩერება. ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი სანათების დაყენების შემთხვევაში აღნიშნული სანათები უნდა განლაგდეს სზ-ს გვერდითა კიდიდან არანაკლებ 3 მ-ის მანძილზე.



6. „სდექ“ ხაზის სანათები უნდა შედგებოდეს სბ-ს სიგანეზე, არაუმეტეს 3 მ-ის თანაბარი ინტერვალებით განთავსებული სანათებისგან, რომლებიც უნდა ასხივებდნენ წითელი ფერის ნათებას ადზ-ს გადაკვეთის ან მოსაცდელ ადგილთან მიახლოების მიმართულებით.

7. „სდექ“ ხაზის სანათებს, წყვილი მიწისზედა დამატებითი სანათები უნდა დაემატოს, როდესაც პილოტისათვის ძნელია თოვლით ან წვიმის გამო დაფარული „სდექ“ ხაზის ჩაღრმავებული ტიპის სანათების შემჩნევა, ან როდესაც, სანათებთან სხ-ის ახლოს გაჩერებით, სხ-ის კონსტრუქციის გამო, პილოტისათვის შეუძლებელია „სდექ“ ხაზის სანათების დანახვა.

8. ადზ-თან მოსაცდელ ადგილას განთავსებულ „სდექ“ ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულება და წითელი ფერის ნათება ადზ-თან მიახლოების მიმართულებას.

9. როდესაც აუცილებელია ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი სანათების განთავსება, მათ უნდა გააჩნდეთ ისეთივე მახასიათებლები, როგორც „სდექ“ ხაზის ნებისმიერ სანათს, მაგრამ უნდა მოჩანდნენ საჰაერო ხომალდის „სდექ“ ხაზთან მიახლოებამდე.

10. „სდექ“ ხაზის წითელი ნათების ინტენსივობა და სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12-დან A2-16-მდე ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. როდესაც „სდექ“ ხაზის სანათები გამოიყენება როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის სრულყოფის კომპონენტები და საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, ცუდი ხილვადობის პირობებში ან დღის ნათელ პერიოდში განსაზღვრული სიჩქარის შესანარჩუნებლად საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, წითელი სანათების ინტენსივობა და „სდექ“ ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17, A2-18 ან A2-19 ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

12. როდესაც აუცილებელია, რომ „სდექ“ ხაზის სანათების კომპლექსი უზრუნველყოფდეს სხივის ფართოდ გაშლას, წითელი ნათების ინტენსივობა და „სდექ“ ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17 ან A2-19 ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

13. „სდექ“ ხაზის სანათებისათვის ელექტროქსელი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ:

ა) სბ-ს სიგანეზე განლაგებული „სდექ“ ხაზის სანათები ჩაირთოს შერჩევით;

ბ) მხოლოდ გასასვლელად განკუთვნილი სბ-ს სიგანეზე განლაგებული „სდექ“ ხაზის სანათები ჩაირთოს შერჩევით ან ჯგუფებად;

გ) „სდექ“ ხაზის ჩართული სანათების შემთხვევაში, სბ-ს ღერძულა ხაზის ნებისმიერი სანათი, რომლებიც განთავსებულია „სდექ“ ხაზის სანათების უკან, გამოირთოს, სულ მცირე 90 მ-ის მანძილზე;

დ) „სდექ“ ხაზის სანათების ბლოკირება მოხდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებთან ისე, რომ სბ-ს ღერძული ხაზის სანათების ჩართვისას, რომლებიც განთავსებულია „სდექ“ ხაზის სანათების მიღმა, „სდექ“ ხაზის სანათები გამოირთოს და პირიქით.

მუხლი 80. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები

1. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს შუალედურ მოსაცდელ ადგილებზე, როდესაც იგი გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევისა, სადაც დაყენებულია „სდექ“ ხაზის სანათები.

2. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს ისეთ შუალედურ მისაცდელ ადგილებთან, სადაც არ არის „სდექ“ ხაზის სანათები, რომლებიც გადმოსცემს მოძრაობის დაწყების და განახლების სავალდებულო სიგნალებს.

3. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების გასწვრივ, მარკირებამდე 0.3 მ მანძილზე.

4. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა შედგებოდეს ყვითელი ფერის მუდმივი



გამოსხივების სამი მიმართული სანათისაგან, რომლის დანახვაც შესაძლებელი იქნება შუალედურ მოსაცდელ ადგილთან მიახლოებისას. ამასთან, სხივის გაშლის კუთხე უნდა იყოს ანალოგიური სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხისა, თუ ასეთი არის გათვალისწინებული. სანათები უნდა განთავსდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად და მის მიმართ მართი კუთხით, ხოლო ინტერვალი ცალკეულ სანათებს შორის უნდა იყოს 1.5 მ.

მუხლი 81. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები

1. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა განთავსდეს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არის საზღვართან, რომელიც ემიჯნება სბ-ს.
2. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა განლაგდეს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამოსასვლელ საზღვართან არსებული შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირების შიდა მხარეს, 0.3 მ-ის მანძილზე.
3. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების, ყვითელი ფერის, ჩაღრმავებული მიმართული სანათებისაგან, რომლებიც ერთიმეორესაგან დაშორებული იქნება 6.0 მ-იანი ინტერვალებით და მიუთითებენ გამოსასვლელ საზღვრამდე მისვლის მიმართულებას და სხივის გაშლა იქნება სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ანალოგიური, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 31-ე ნახაზზე.

მუხლი 82. ადზ-ს დამცავი სანათები

1. ადზ-ს დამცავი სანათები, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის მიხედვით, უნდა განთავსდეს ადზ-თან დაკავშირებული სბ-სა და ადზ-ს ყოველ გადაკვეთაზე, როდესაც ადზ გამოიყენება:
 - ა) 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, სადაც არ არის განთვსებულია „სდექ“ ხაზის სანათები; და
 - ბ) 550-1200 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში, მოძრაობის მნიშვნელოვანი სიმჭიდროვის დროს.
2. ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღმკვეთი ზომების ფარგლებში, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ და „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს იმ სბ-ს ადზ-თან გადაკვეთის იმ ადგილზე ან/და ყველა სახიფათო მონაკვეთზე, რომელიც გამოიყენება ამინდის ნებისმიერ პირობებში, დღისით და ღამით.
3. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები არ უნდა განთავსდეს „სდექ“ ხაზის სანათებთან ერთად.
4. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს ორივე მხარეს, ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან არანაკლებ ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილში მითითებული მანძილისა, ასაფრენად განკუთვნილი ადზ-სთვის.
5. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ზე განივად, ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან არანაკლებ ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილში მითითებული მანძილისა, ასაფრენად განკუთვნილი ადზ-თვის.
6. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა შედგებოდეს ორი წყვილი ყვითელი ფერის სანათისგან.
7. ჩართულ და გამორთულ მდგომარეობაში მყოფ, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათების კონტრასტულობის გაძლიერებისათვის დღისით გამოსაყენებელ თითოეულ სანათზე უნდა დამონტაჟდეს საკმარისი ზომების ეკრანი, რათა არ მოხდეს სანათის ლინზაზე მზის სხივის არეკვლა და ამასთანავე არ გამოიწვიოს სანათების სისტემის ფუნქციონირების დარღვევა.
8. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათებს უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერის ნათება და უნდა განლაგდეს სბ-ს სიგანეზე, 3 მ-იანი ინტერვალებით.



9. ადზ-ს დამცავი სანათების სინათლის სხივს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულება და ხედავდეს პილოტი, როდესაც სხ მოძრაობს მოსაცდელი ადგილისაკენ.

10. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათების ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-24 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. როდესაც ადზ-ს დამცავი სანათები გამოიყენება დღისით, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის სანათის ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების 2-ის A2-25 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

12. როდესაც ადზ-ს დამცავი სანათები გამოიყენება როგორც, სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის კომპონენტი (A-SMGCS) და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის სანათის ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-25 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

13. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის სანათების ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატება 2-ის A2-12 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

14. როდესაც ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები გამოიყენება დღისით, ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-20 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

15. როდესაც ადზ-ს დამცავი სანათები გამოიყენება როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის კომპონენტი (A-SMGCS) და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ყვითელი სანათის ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-20 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

16. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები ყოველ ბლოკში, უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით.

17. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათების განაპირა სანათები უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით, ხოლო ყოველი მეორე სანათი ინთებოდეს ერთდროულად.

18. ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით და ახორციელებდნენ 30-60 გაკრთომას წუთში, უქმ და მუშა იმპულსებს უნდა გააჩნდეთ თანაბარი ხანგრძლივობა და საპირისპირო ფაზა.

მუხლი 83. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების სისტემა (VDGS)

1. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების სისტემის გამოიყენება უნდა მოხდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც მხოლოდ ვიზუალური საშუალებებით ხორციელდება ბაქანზე საჰაერო ხომალდის სადგომის მითითება და არ ხდება სხვა ალტერნატიული საშუალებების (მაგალითად – მარშალერის) გამოყენება.

2. ვიზუალური შეპირაპირების სისტემამ უნდა უზრუნველყოს როგორც აზიმუტური დამიზნება, ისე ადგილის მითითება, სადაც უნდა გაჩერდეს საჰაერო ხომალდი.

3. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი და გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა გამოიყენებოდეს ამინდის ნებისმიერ პირობებში, ხილვადობის, ფონური განათების პირობებში და საფარის ნებისმიერი მდგომარეობის დროს, როდესაც დაგეგმილია სისტემის გამოყენება როგორც დღისით, ისე ღამით და არ იქონიოს პილოტზე დამაბრმავებელი ზემოქმედება.

4. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი, გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ:

ა) ერთი ან ორივე მაჩვენებლის გაუმართაობის შემთხვევაში, პილოტს გარკვევით მიეთითოს აღნიშნული



გაუმართაობის შესახებ; და

ბ) შესაძლებელი იყოს მათი გამორთვა.

5. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი და გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უწყვეტი დამიზნება საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირების, სადგომებზე სამანევრო სანათების, თუ ასეთი არსებობს, და ტელესკოპური ტრაპის ვიზუალური შეპირაპირების სისტემის გათვალისწინებით.

6. სისტემის სიზუსტე უნდა შეესაბამებოდეს ჩამტვირთველი ტრაპის ტიპს და საჰაერო ხომალდის მომსახურეობის სტაციონარულ დანადგარებს.

7. სისტემა გამოყენებადი უნდა იყოს ყველა ტიპის სხ-ის მიერ, რომლისთვისაც განკუთვნილია სხ-ის სადგომი, შერჩევითი ექსპლუატაციის გარეშე.

8. როდესაც შერჩევითი ექსპლუატაცია საჭიროა სისტემის მოსამზადებლად, კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მიერ გამოსაყენებლად ამ შემთხვევაში სისტემაში გათვალისწინებული უნდა იყოს სხ-ის შერჩეული ტიპის აღნიშვნა როგორც პილოტის, ასევე სისტემის ოპერატორისთვის, როგორც სისტემის სამუშაოებისთვის სათანადო მზადყოფნის გარანტია.

9. აზიმუტური მიმართვის ბლოკი უნდა უნდა განთავსდეს სხ-ის სადგომის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე ან მის სიახლოვეს, საჰაერო ხომალდის წინ ისე, რომ მისი სიგნალები მოჩანდეს საჰაერო ხომალდის პილოტის კაბინიდან შეპირაპირების სრული მანევრის განმავლობაში ან ხედავდეს მარცხენა სავარძელში მჯდომი პილოტი.

10. აზიმუტით მიმართვის ბლოკი უნდა განთავსდეს ისე, რომ სიგნალს აკვირდებოდეს სხ-ის როგორც მარცხენა, ასევე მარჯვენა სავარძელში მჯდომი ორივე პილოტი.

11. აზიმუტით მიმართვის ბლოკი უნდა უზრუნველყოფდეს სხ-ის მოძრაობის ცალსახა მართვას მარცხნივ/მარჯვნივ, სიგნალების მეშვეობით, რაც საშუალებას მისცემს პილოტს სხ გავიდეს მოძრაობის ხაზზე წინ და შეინარჩუნოს იგი ზედმეტი მანევრის გარეშე.

12. როდესაც სხ-ის აზიმუტით მიმართვა განხორციელდება ფერების ცვლილებების მეშვეობით, მწვანე ფერის გამოყენება უნდა მოხდეს ღერძულა ხაზის ასაღნიშნავად, ხოლო წითელი ფერის – ღერძულა ხაზიდან გადახრის ასაღნიშნავად.

13. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს აზიმუტური მიმართვის ბლოკთან ერთად ან მასთან საკმაოდ ახლოს, რათა პილოტს შეეძლოს დაინახოს როგორც აზიმუტური სიგნალები, ისე გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი, თავის მოუბრუნებლად.

14. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელს უნდა ხედავდეს როგორც მარცხენა, ასევე მარჯვენა სავარძელში მჯდომი პილოტი.

15. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებლის ინდიკატორის ინფორმაცია კონკრეტული ტიპის სხ-სთვის უნდა ითვალისწინებდეს პილოტის თვალის დონის მოსალოდნელ გადახრის დიაპაზონს, სიმაღლის და/ან დაკვირვების კუთხის მიხედვით.

16. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა მიუთითებდეს სხ-ის დაყენების ადგილს, რომლისთვისაც განხორციელდება მიმართვა და უზრუნველყოფს ინფორმაციას მიახლოების სიჩქარის შესახებ, რაც საშუალებას მისცემს პილოტს თანდათანობით შეამციროს საჰაერო ხომალდის სიჩქარე, მისთვის გამოყოფილ ადგილზე სრულ გაჩერებამდე.

17. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელმა, სულ მცირე, 10 მ-ის მანძილზე უნდა გადასცეს ინფორმაცია მიახლოების სიჩქარეზე.

18. როდესაც გაჩერება მიეთითება სიგნალების ფერების ცვლილებით, მწვანე ფერის გამოყენება უნდა მოხდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდს უფლება ეძლევა იმოძრაოს, ხოლო წითელი ფერით მიეთითოს, რომ გაჩერების ადგილი მიღწეულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გაჩერების ადგილამდე მცირე მანძილზე შეიძლება მესამე ფერის გამოყენება – გაჩერების ადგილთან მიახლოების გასაფრთხილებლად.



მუხლი 84. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა (A-VDGS)

1. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ შემთხვევაში, როდესაც საექსპლუატაციო მოსაზრებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილი იქნება სხ-ის სწორი ტიპის დადასტურება, რომლის მიმართაც განხორციელდება და/ან მიეთითება გამოყენებული სადგომის ღერძულა ხაზი, როდესაც გაითვალისწინება სხ-ის ერთზე მეტი სადგომი.
2. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს ყველა ტიპის სხ-ს მომსახურებას, რომელთათვისაც განკუთვნილი იქნება სხ-ის სადგომი.
3. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემის გამოყენება უნდა მოხდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც განსაზღვრულია მისი საექსპლუატაციო მახასიათებლები და პირობები, როგორცაა ამინდი, ხილვადობა, გარემომცველი განათება დღისით და ღამით, რათა სინათლის ამრეკლავმა ბლოკებმა და მის შემოგარენში სინათლის სხვა წყაროებმა არ გააუარესოს სისტემის მიერ გაცემული ვიზუალური ინფორმაციის სიცხადე და შესამჩნეობა.
4. სხ-ს სადგომზე, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემის მიერ გაცემული მიმართვის ინფორმაცია, არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს ტელესკოპური ტრაპის ვიზუალური შეპირაპირების ჩვეულებრივი სისტემის ინფორმაციას, როდესაც გამოიყენება ორივე სისტემა. აუცილებელია მოხდეს A-VDGS სისტემის ექსპლუატაციაში არარსებობის ან გაუმართაობის შესახებ ინფორმაციის მიწოდება.
5. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ უწყვეტი და ცალსახა მითითებები წარედგინოს შეპირაპირებაზე პასუხისმგებელ პირს მანევრირების პროცესში შეპირაპირებისას და პირებს, რომლებიც ეხმარებიან საჭაერო ხომალდს შეპირაპირებაში.
6. მანევრირების შესაბამის ეტაპზე შეპირაპირებისას მიმართვის უზრუნველსაყოფად, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა უნდა გადმოსცემდეს შემდეგ ინფორმაციას:
 - ა) მითითებას ავარიული ვითარების შესახებ;
 - ბ) საჭაერო ხომალდის ტიპსა და მოდელს, რომლის მიმართაც ხორციელდება;
 - გ) სხ-ის სადგომის ღერძულა ხაზის მიმართ სხ-ის გვერდით წანაცვლების მითითებას;
 - დ) აზიმუტური კორექციის მიმართულებას, რაც აუცილებელია სხ-ის სადგომის ღერძულა ხაზის მიმართ წანაცვლების აღმოსაფხვრელად;
 - ე) სხ-ის გაჩერების ადგილამდე მანძილის ასახვას;
 - ვ) მითითებას იმაზე, რომ სხ-მა მიაღწია გაჩერების სწორ ადგილს;
 - ზ) გამაფრთხილებელი მითითებას მასზედ, რომ სხ სცილდება შესაბამისი სადგომის საზღვრებს.
7. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემას უნდა შეეძლოს სხ-ის ყველა სამიმოსვლო სიჩქარეზე შეპირაპირებისას უზრუნველყოს მიმმართველი ინფორმაციის გადაცემა.
8. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემაში, დრო რომელიც საჭიროა სხ-ის გვერდითი წანაცვლების განსაზღვრისათვის მისი დადგენიდან ასახვამდე, ჩვეულ საექსპლუატაციო პირობებში არ უნდა იწვევდეს სხ-ის გადახრას 1 მ-ზე მეტი მანძილით.
9. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემისათვის, სადგომის ღერძულა ხაზიდან საჭაერო ხომალდის გადახრის შესახებ ინფორმაცია და მანძილი გაჩერების ადგილამდე, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-7 ცხრილში მითითებულ სიზუსტეს.
10. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემასთან მიმართვის შესახებ ინფორმაციის ასახვისათვის გამოყენებული პირობითი აღნიშვნები და გრაფიკული მონაცემები მკაფიო წარმოდგენას უნდა იძლეოდეს წარდგენილი ინფორმაციის სიმბოლური ტიპის შესახებ.
11. სადგომის ღერძულა ხაზიდან სხ-ის გვერდით წანაცვლების შესახებ, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებელი სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს სხ-ის პილოტისათვის ინფორმაციის



მიწოდებას სხ-ის გაჩერების ადგილამდე სულ მცირე 25 მ-ის მანძილზე.

12. სხ-ის გაჩერების ადგილთან მიახლოებისას, მიმდინარე მანძილი და მიახლოების სიჩქარე უნდა გაიცემოდეს გაჩერების ადგილამდე სულ მცირე 15 მ მანძილზე.

13. სხ-ის გაჩერების ადგილამდე ციფრებში გამოსახული მიახლოების მანძილი უნდა აისახოს მთელი რიცხვებით, ხოლო გაჩერების ადგილამდე, სულ მცირე, 3 მ მანძილზე – ერთ მეათედამდე სიზუსტით.

14. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემა უნდა მოიცავდეს სხ-ის მანევრირების პროცესში შეპირაპირებისას „დაუყოვნებელი გაჩერების“ აუცილებლობის ასახვის მეთოდს და აღნიშნულის დროს არ უნდა გადაიცემოდეს არანაირი სხვა ინფორმაცია.

15. შეპირაპირების პროცედურების „დაუყოვნებელი შეწყვეტის“ შესახებ ინფორმაცია უნდა მიეწოდებოდეს სადგომზე ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელ პერსონალს.

16. შეპირაპირებისას მანევრის დაუყოვნებელი შეწყვეტის აუცილებლობის შემთხვევაში წითელი ასოებით უნდა გამოისახებოდეს სიტყვა „სდექ“ (STOP).

მუხლი 85. სადგომზე სხ-ის მანევრირების მართვის სანათები

1. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები უნდა განთავსდეს საჰაერო ხომალდის სადგომზე დაყენების გაადვილების მიზნით, რომელიც უნდა განლაგდეს ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე ან შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში და უნდა გამოიყენებოდეს შეზღუდული ხილვადობის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ-ის სათანადო მიმართვა სადგომზე უზრუნველყოფილია სხვა საშუალებებით.

2. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები უნდა ემთხვეოდეს საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირებას.

3. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები, გარდა გაჩერების ადგილის აღმნიშვნელი სანათებისა, უნდა წარმოადგენდეს მუდმივი გამოსხივების, ყვითელი ფერის სანათებს, რომელიც უნდა მოჩანდეს იმ უბნის ფარგლებში, სადაც იგეგმება სხ-ის მიმართვა აღნიშნული სანათების გამოყენებით.

4. სხ-ის სადგომზე შესვლის, მობრუნების და სადგომიდან გასვლის ხაზის მოსანიშნად გამოყენებული სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 7,5 მ-ის ინტერვალებით მრუდხაზოვან მონაკვეთზე და 15 მ-ის ინტერვალებით სწორხაზოვან მონაკვეთებზე.

5. გაჩერების ადგილის აღმნიშვნელი სანათები უნდა წარმოადგენდეს ერთი მიმართულების მქონე, მუდმივი გამოსხივების წითელი ფერის სანათებს.

6. სანათების ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის და განათების იმ პირობებს, რომლის დროსაც გამოიყენება საჰაერო ხომალდის სადგომი.

7. სანათების ელექტროქსელი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სანათები ჩაირთოს, როდესაც გამოიყენება სადგომი და გამოირთოს, როდესაც დაუშვებელია სადგომის გამოყენება.

მუხლი 86. მოსაცდელი ადგილების სანათები სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე

1. მოსაცდელი ადგილების სანათები ყენდება სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე ადუ-თან დაკავშირებული მოცდის ყოველ ადგილას, თუ აღნიშნული ადუ გამოიყენება ადუ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში.

2. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს მოსაცდელი ადგილების მარკირებასთან 1.5 მ-ის (± 0.5 მ) მანძილზე, მოძრაობის მარშრუტის ერთ-ერთი მხრიდან, მარცხნიდან ან მარჯვნიდან, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, მოძრაობის მოწესრიგებისათვის დადგენილი წესების გათვალისწინებით.

3. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა შედგებოდეს:

ა) წითელი (მოძრაობა აკრძალულია)/მწვანე (მოძრაობა ნებადართულია) მართვადი შუქნიშნებისაგან; ან



ბ) წითელი ციმციმა სანათისაგან.

4. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა იყოს ერთი მიმართულების მქონე სანათები, რომელსაც დაინახავს მოსაცდელ ადგილს მიახლოებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი.

5. სანათის სხივის ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის და განათების პირობებს, როდესაც გამოიყენება მოსაცდელი ადგილი, მაგრამ სანათმა არ უნდა იქონიოს მძღოლზე თვალისმომჭრელი ზემოქმედება.

6. წითელი ციმციმა სანათები უნდა გამოსცემდეს 30-60 გაკროტომას წუთში.

მუხლი 87. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები

1. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს იმ სბ-ს მართობულად, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ როგორც გამომყვანი სბ, ამ სბ-ს განუზრახავად დაკავების აღსაკვეთად.

2. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს მხოლოდ გამომყვანი სბ-ს ბოლოში, სბ-ს მართობულად, სატრანსპორტო საშუალების ადზ-ის მიმართულებით არასწორი მოძრაობის აღსაკვეთად.

3. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა შედგებოდეს ერთი მიმართულების მქონე სანათებისგან, რომელიც წითელი ფერით უნდა მიუთითებდნენ ადზ-თან მიახლოების მიმართულებას და განთავსდნენ არაუმეტეს 3 მ-ის თანაბარი ინტერვალებით.

4. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათებს, წყვილი მიწისზედა დამატებითი სანათები უნდა დაემატოს, როდესაც პილოტისათვის ძნელია თოვლით ან წვიმის გამო დაფარული „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის ჩაღრმავებული ტიპის სანათების შემჩნევა, ან როდესაც, სანათებთან სბ-ის ახლოს გაჩერებით, სბ-ის კონსტრუქციის გამო, პილოტისათვის შეუძლებელია „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების დანახვა.

5. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების წითელი სანათის ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12-დან A2-16-მდე ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

6. როდესაც „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები გამოიყენება, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ცუდი ხილვადობის ან დღის ნათელ პირობებში სახმელეთო მოძრაობის გარკვეული სიჩქარის შენარჩუნების მიზნით, „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის წითელი ფერის სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17, A2-18 ან A2-19 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

7. როდესაც აუცილებელია, რომ „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების კომპლექსი უზრუნველყოფდეს სხივის ფართოდ გაშლას, წითელი ნათების ინტენსივობა და სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17 ან A2-19 ნახაზებზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

8. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების ელექტროქსელი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ:

ა) „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები ჩაირთოს შერჩევით ან ჯგუფებად;

ბ) „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების ჩართვის დროს, სბ-ს ღერძულა ხაზის ნებისმიერი სანათი, რომელიც განთავსდება „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების უკან, ადზ-ს მიმართულებით დაკვირვებისას უნდა გამოირთოს სულ მცირე 90 მ-ის მანძილზე;

გ) „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების ჩართვის დროს, „სდექ“ ხაზის ნებისმიერი სანათი, რომელიც განთავსდება „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათებსა და ადზ-ს შორის, უნდა გამოირთოს.

მუხლი 88. ადზ-ს სტატუსის სანათები

1. ადზ-ს სტატუსის სანათები უნდა მოიცავდეს ორ საბაზისო ვიზუალურ კომპონენტს: ადზ-ს შემსვლელ



სანათებს (REL) და აფრენის მოლოდინის სანათებს (THL), რომელთაგან ყოველი შეიძლება განლაგდეს ცალ-ცალკე ან ეს ორი კომპონენტი შესაძლებელია იყოს ერთმანეთის დამატება.

2. როდესაც გამოიყენება REL-სანათები, ისინი უნდა განლაგდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ 0,6 მ-ის წანაცვლებით, სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების საწინააღმდეგო მხარეს, დაწყებული ადზ-თან, მოსაცდელი ადგილიდან 0,6 მ მანძილიდან ადზ-ს ნაპირამდე. დამატებითი ცალკეული სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 0,6 მ-ის მანძილზე, სბ-ს REL-სანათების ბოლო ორ სანათთან ერთ ხაზზე.

3. REL-სანათების შემადგენლობაში უნდა შედიოდეს ხუთი სანათი, რომელთა შორის გრძივი ინტერვალი, სბ-ს სიგრძეზე დამოკიდებულებით, უნდა იყოს არანაკლებ 3.8 მ და არაუმეტეს 15.2 მ, გარდა ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიახლოვეს განთავსებული ცალკეული სანათისა.

4. როდესაც გამოიყენება THL-სანათები, ისინი უნდა განლაგდეს წყვილად ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ორივე მხარეს, 1.8 მ-ის წანაცვლებით, დაწყებული წერტილიდან, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს დასაწყისიდან 115 მ მანძილზე და შემდეგ უნდა განთავსდეს ყოველ 30 მ-ში, არანაკლებ 450 მ-ის მანძილზე.

5. როდესაც გამოიყენება REL-სანათები, იგი უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების ჩაღრმავებული ტიპის სანათების ერთი ხაზისგან, რომელსაც უნდა გააჩნდეს წითელი ფერის ნათება იმ საჰაერო ხომალდის მიმართულებით, რომელიც ახორციელებს ადზ-ზე დასაფრენად შესვლას.

6. სბ-ს და ადზ-ს ყოველი გადაკვეთის ადგილებში განთავსებული REL-სანათების ჩართვა უნდა ხორციელდებოდეს არანაკლებ 2 წმ-ში, სისტემის მიერ გაფრთხილების შეტყობინების აუცილებლობის განსაზღვრიდან.

7. REL-სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12 და A2-14 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

8. როდესაც გამოიყენება THL-სანათები, იგი უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების ჩაღრმავებული ტიპის სანათების ორი რიგისგან, რომელიც უნდა ასხივებდეს წითელი ფერის ნათებას, ადზ-დან ამფრენი საჰაერო ხომალდის მიმართულებით.

9. ადზ-ზე THL-სანათების ჩართვა უნდა ხორციელდებოდეს არანაკლებ 2 წმ-ში, სისტემის მიერ გაფრთხილების შეტყობინების აუცილებლობის განსაზღვრიდან.

10. REL-სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-26 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. REL და THL სანათების ავტომატიზაციის ხარისხი უნდა იყოს ისეთი, რომ ყოველი სისტემის მართვის შესაძლებლობა შემოიფარგლოს ერთი ან ორივე სისტემის გათიშვით.

მუხლი 89. ნიშნების ზოგადი მოთხოვნები

1. ნიშნების მეშვეობით უნდა ხდებოდეს სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების გადაცემა, კონკრეტული ადგილმდებარეობის ან სამუშაო მოედანზე დანიშნულების ადგილის შესახებ, ან სხვა სახის ინფორმაციის გადაცემა, სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის მოთხოვნების შესრულების მიზნით.

2. ცვალებადი ინფორმაციის გადამცემი ნიშანი უნდა გამოიყენებოდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა) ნიშანზე ასახული მითითება ან ინფორმაცია, აუცილებელია შესასრულებლად მხოლოდ დროის გარკვეულ პერიოდში; და/ან

ბ) სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის მოთხოვნების შესასრულებლად, აუცილებელია წინასწარ განსაზღვრული, ცვალებადი ინფორმაციის გადაცემა.

3. ნიშნებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. ადზ-ისა და სბ-ის სიახლოვეს ნიშნები უნდა განლაგდეს რაც შეიძლება დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საკმარისი დაცილება საჰაერო ხომალდის ხრახნსა და რეაქტიული ძრავას გონდოლასთან. განთავსებული ნიშნების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილში მოყვანილ მონაცემებს.



4. ნიშნებს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა, ჰორიზონტალურად წაგრძელებული ფორმა, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33-ე და 34-ე ნახაზებზე.
5. სამუშაო მოედანზე წითელი ფერი უნდა გააჩნდეს მხოლოდ იმ ნიშანს, რომელიც შეიცავს შესასრულებლად სავალდებულო ინფორმაციას.
6. ნიშნებზე წარწერა უნდა განხორციელდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-4 დამატების მოთხოვნების შესაბამისად.
7. ნიშნები უნდა განათდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-4 დამატების მოთხოვნების შესაბამისად, თუ განკუთვნილია შემდეგ პირობებში გამოსაყენებლად:
 - ა) ადზ-ზე 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში; ან
 - ბ) აღჭურვილ ადზ-ზე ღამით; ან
 - გ) აღუჭურველ ადზ-ზე ღამით, კოდური აღნიშვნით 3 ან 4.
8. თუ ნიშნები გამოიყენება ღამით, აღუჭურველ ადზ-ზე 1 ან 2 კოდური აღნიშვნით, ისინი უნდა წარმოადგენდეს შუქამრეკლავს და/ან უნდა ნათდებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-4 დამატებაში მოცემული მოთხოვნების შესაბამისად.
9. ცვალებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი არ უნდა გადმოსცემდეს წარწერას, როდესაც იგი არ გამოიყენება.
10. მტყუნების შემთხვევაში, ცვალებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი არ უნდა გადასცემდეს ინფორმაციას, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს პილოტის ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის შეცდომაში შეყვანა.
11. ცვალებადი ინფორმაციის შემცველ ნიშანზე ერთი შეტყობინების მეორეთი შესაცვლელად, დროის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 5 წამს.

მუხლი 90. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს

1. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა გამოიყენებოდეს იმ ადგილის მოსანიშნად, რომლის შემდეგაც საჰაერო ხომალდის ან სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა დაუშვებელია, სააეროდრომო სამეთვალყურეო კომპლექსის ნებართვის გარეშე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 35-ე ნახაზზე.
2. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ ინსტრუქციას, უნდა მოიცავდეს ადზ-ს აღნიშვნას, I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილების ნიშნებს, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილების ნიშნებს, მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილის ნიშნებს და ნიშნებს „შესვლა აკრძალულია“.
3. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუში „ა“-ს მიხედვით განხორციელებული ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას, სბ-ს და ადზ-ს გადაკვეთაზე ან ადზ-ების გადაკვეთის ადგილზე უნდა დაემატოს ადზ-ს აღნიშვნელი ნიშანი.
4. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუშ „ბ“-ს მიხედვით განხორციელებული ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას, უნდა დაემატოს I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილის ნიშნები.
5. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუში „ა“-ს მიხედვით განხორციელებული ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას, რომელიც განთავსებულია ადზ-თან მოსაცდელ ადგილას, უნდა დაემატოს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის ნიშანი.
6. სბ-ს და ადზ-ის კვეთაზე ადზ-ის ნიშანს აუცილებლობისას უნდა დაემატოს ადგილმდებარეობის აღნიშვნა, რომელიც დაყენებულია გარეთა (სბ-დან ყველაზე დაშორებული) მხრიდან.
7. იმ შემთხვევაში, როდესაც არეში შესვლა აკრძალულია, უნდა განთავსდეს ნიშანი „შესვლა აკრძალულია“.
8. სბ-სა და ადზ-ს კვეთაზე ან ადზ-ს ადზ-თან კვეთაზე ადზ-ს აღნიშვნა უნდა განთავსდეს ადზ-თან



მოსაცდელი ადგილის მარკირების ყოველ მხარეს და უნდა მოჩანდეს ადუ-თან მიახლოების მიმართულებიდან.

9. I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადუ-ს მოსაცდელი ადგილის მარკირების ყოველ მხარეს და უნდა მოჩანდეს კრიტიკულ არესთან მიახლოების მიმართულებიდან.

10. ნიშანი „შესვლა აკრძალულია“ უნდა განთავსდეს შესასვლელად აკრძალული არის დასაწყისში, სბ-ს ყოველ მხარეს, პილოტის თვალთახედვის მიმართულებით.

11. ადუ-თან მოსაცდელი ადგილის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადუ-თან მოსაცდელი ადგილის ყოველ მხარეს და უნდა მოჩანდეს დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS მგმნობიარე/კრიტიკულ არესთან მიახლოების მიმართულებით.

12. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ ინსტრუქციას, უნდა შედგებოდეს თეთრი ფერის წარწერისგან წითელ ფონზე.

13. როდესაც გარემო პირობების ან სხვა ფაქტორების გავლენით, აუცილებელია სავალდებულოდ შესასრულებელი ინსტრუქციის შემცველ ნიშნებზე წარწერის შესამჩნევობის გაუმჯობესება, თეთრი წარწერის გარეთა კონტური დამატებით უნდა შემოისაზღვროს 10 მმ-ის მქონე შავი ფერით, როდესაც ადუ-ს კოდური აღნიშვნა 1 და 2 და 20 მმ-ის მქონე შავი ფერით, როდესაც ადუ-ს კოდური აღნიშვნაა 3 და 4.

14. ადუ-ს აღნიშვნაზე წარწერა უნდა შეიცავდეს გადამკვეთი ადუ-ს აღნიშვნას და ორიენტირებული იყოს სათანადოდ, ნიშნის ხედვის უზრუნველსაყოფად, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ადუ-ს ბოლოს სიახლოვეს დაყენებული ადუ-ს აღნიშვნაზე შეიძლება მიეთითოს მხოლოდ ამ ადუ-ს ბოლოს აღნიშვნა.

15. I, II და III კატეგორიის ან ერთობლივი II/III ან ერთობლივი I/II/III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილის ნიშანზე, შესაბამის შემთხვევაში, წარწერა უნდა შეიცავდეს ადუ-ს აღნიშვნას და ასოებსა და ციფრებს კატ. I, კატ II, კატ. III ან კატ II/III ან კატ. I/II/III.

16. აღნიშვნა ნიშანზე „შესვლა აკრძალულია“ უნდა შესრულდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33-ე ნახაზის მიხედვით.

17. ადუ-ს მოსაცდელ ადგილთან დაყენებულ ნიშანზე წარწერა უნდა შეიცავდეს სბ-ს აღნიშვნას და ციფრებს.

18. ნიშნებზე დატანილი აუცილებლად შესასრულებელი ინფორმაციის წარწერები/სიმბოლოები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33 ნახაზზე მოცემულ სტანდარტებს.

მუხლი 91. საინფორმაციო ნიშნები

1. საინფორმაციო ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა მიეთითოს რომელიმე ობიექტის კონკრეტული ადგილმდებარეობა ან უზრუნველყოფილი იყოს ინფორმაცია მოძრაობის მარშრუტის შესახებ (მიმართულების ან დანიშნულების ადგილის შესახებ), პიკტოგრაფიული სახით მაჩვენებელი ნიშნები მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე

2. საინფორმაციო ნიშანი უნდა მოიცავდეს: მოძრაობის მიმართულების ნიშნებს, ადგილმდებარეობის მაჩვენებელ ნიშნებს, დანიშნულების ადგილის მაჩვენებელ ნიშნებს, ადუ-დან გასვლის მაჩვენებელ ნიშნებს, ადუ-ს გათავისუფლების მაჩვენებელ ნიშნებს და გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის მაჩვენებელ ნიშნებს.

3. ადუ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ნიშნის განთავსება საჭიროა ადუ-ს საქსპლუატაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

4. ადუ-ს გათავისუფლების ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც გამომყვან სბ-ზე განთავსებული არ არის სბ-ი ღერძულა ხაზის სანათები და საჭიროა ადუ-დან გამსვლელი სხ-ის პილოტს მიეთითოს, ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრი ან გარდამავალი შიდა ზედაპირის ქვედა საზღვარი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელიც უფრო შორს არის განლაგებული ადუ-ი ღერძულა ხაზიდან.

5. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანი საჭიროა განთავსდეს საქსპლუატაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე, გადაკვეთის ადგილიდან ასაფრენად გარბენისთვის არსებული მანძილის მისათითებლად.

6. აეროდრომზე, კონკრეტული დანიშნულების ადგილისკენ, როგორცაა სატვირთო არე, საერთო



დანიშნულების საავიაციო არე და ა.შ., მიმართულების მითითების აუცილებლობისას უნდა განთავსდეს დანიშნულების ადგილის მაჩვენებელი ნიშანი.

7. ადგილმდებარეობის და მოძრაობის მიმართულების გაერთიანებული ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც იგი განკუთვნილია სბ-ს გადაკვეთამდე მოძრაობის მარშრუტის შესახებ ინფორმაციის მისაღებად.

8. მოძრაობის მიმართულების ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა, რომ მიეთითოს სბ-ს დანიშნულება და მიმართულება გადაკვეთის ადგილას.

9. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს შუალედურ მოსაცდელ ადგილთან.

10. ადგილმდებარეობის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-ს აღმნიშვნელ ნიშანთან ერთად, გარდა იმ შემთხვევისა როდესაც ხდება ადზ-ების გადაკვეთა.

11. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს მოძრაობის მიმართულების ნიშანთან ერთად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სააერონავიგაციო კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე შესაძლებელია მისი არ დაყენება.

12. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს სბ-ს ბაქანზე გასასვლელის ან გადაკვეთის შემდეგ სბ-ს მითითებისათვის.

13. როდესაც სბ მთავრდება “T“-სებრ გადაკვეთაზე, აუცილებელია მიეთითოს გადაკვეთის აღნიშვნა, განთავსდეს გადამღობი ნიშნები, მოძრაობის მიმართულების და/ან სხვა შესაბამისი ვიზუალური საშუალებები.

14. მაჩვენებელი ნიშნები, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-16 და 24-ე პუნქტებში, უნდა განლაგდეს სბ-ს მარცხენა მხარეს, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილში შესაბამისად.

15. სბ-ს გადაკვეთაზე ნიშნები უნდა განლაგდეს აღნიშნულ გადაკვეთამდე და შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების გვერდით. შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების არარსებობისას, მითითებული ნიშნები უნდა განთავსდეს 3 ან 4 კოდური აღნიშვნის მქონე გადამკვეთი სბ-ს ღერძულა ხაზიდან სულ მცირე 60 მ-ის მანძილზე და 1 და 2 კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში – 40 მ-ის მანძილზე.

16. ადზ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-ს იმავე მხარეს (მარცხნივ ან მარჯვნივ), რომელ მხარესაც ხორციელდება გასვლა, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილის შესაბამისად.

17. ადზ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-დან გასვლის წერტილამდე ადგილში, რომელიც ნებისმიერ შემთხვევაში მდებარეობს მინიმუმ 60 მ-ის მანძილზე დაფრენისას შეხების წერტილამდე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და მინიმუმ 30 მ-ის მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

18. ადზ-ს გათავისუფლების ნიშანი უნდა განთავსდეს სულ მცირე სბ-ს ცალ მხარეს. მანძილი ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და ნიშანს შორის უნდა იყოს არანაკლები შემდეგი უდიდესი მნიშვნელობისა:

ა) მანძილი ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე ზონის პერიმეტრს შორის; ან

ბ) მანძილი ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვარს შორის.

19. როდესაც სბ-ს ადგილმდებარეობის ნიშანი ემთხვევა ადზ-ს გათავისუფლების ნიშანს, იგი უნდა განთავსდეს ადზ-ს გათავისუფლების ნიშნის გარეთა მხრიდან.

20. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანი უნდა განთავსდეს შემსვლელი სბ-ს მარცხენა მხარეს. მანძილი ადზ-ს ღერძულ ხაზსა და ნიშანს შორის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 60 მ-ს, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და არანაკლებ 45 მ-ს, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

21. სბ-ს ადგილმდებარეობის ნიშანი, ადზ-ს აღნიშვნასთან ერთად, უნდა განთავსდეს ადზ-ს აღნიშვნის გარეთა მხრიდან.

22. დანიშნულების ადგილის ნიშანი არ უნდა ემთხვეოდეს და არ უნდა განთავსდეს მოძრაობის მიმართულების ან ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანებთან ერთად.



23. მაჩვენებელი ნიშანი, გარდა ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშნისა, არ უნდა განთავსდეს იმ ნიშანთან ერთად, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

24. მოძრაობის მიმართულების ნიშანი, გადამლობი და/ან სხვა შესაბამისი ვიზუალური საშუალება, რომელიც გამოიყენება „T“-სებრი გადაკვეთის ასაღნიშნად, უნდა განთავსდეს სბ-ს გადაკვეთის მოპირდაპირედ.

25. მაჩვენებელ ნიშანს, გარდა ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშნისა, უნდა გააჩნდეს შავი ფერის წარწერა ყვითელ ფონზე.

26. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანს უნდა გააჩნდეს შავ ფონზე ყვითელი ფერის წარწერა, ხოლო სადაც განთავსდება მხოლოდ ეს ერთი ნიშანი, მას უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერის კონტური.

27. ადზ-დან გასვლის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს გამომყვანი სბ-ს აღნიშვნისა და ისრისაგან, რომელიც უნდა აჩვენებდეს მოძრაობის მიმართულებას.

28. ადზ-ს გათავისუფლების ნიშანზე წარწერა უნდა ასახავდეს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის „ა“ ტიპის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

29. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს გარბენისთვის არსებულ მანძილს მეტრებში და სათანადოდ იყოს განთავსებული და ორიენტირებული ისრით, რომელიც მიუთითებს აფრენის მიმართულებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

30. დანიშნულების ადგილის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ასოითი, ასოთ-ციფრული ან ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს დანიშნულების ადგილს და დაემატოს ისარი, რომელიც უნდა მიუთითებდეს მოძრაობის მიმართულებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

31. მოძრაობის მიმართულების ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ასოითი ან ასოთ-ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს სბ-ს და დამატებული შესაბამისი სახით ორიენტირებული ერთი ან რამდენიმე ისრით და შესაბამისად დაემატოს ორიენტირების ისრები ან ისარი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

32. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს სბ-ს, ადზ-ს ან სხვა ხელოვნურსაფარიანი ზედაპირის აღნიშვნისაგან, რომელზეც მდებარეობს ან რომელზეც გადის საჰაერო ხომალდი და ნიშანი არ მოიცავს ისრებს.

33. როდესაც ხორციელდება ერთ სბ-ზე შუალედური მოსაცდელი ადგილების ჩვენება, ადგილმდებარეობის ნიშანი უნდა შედგებოდეს სბ-ს აღნიშვნისა და ციფრებისაგან.

34. იქ, სადაც ადგილმდებარეობის ნიშანი ან მოძრაობის მიმართულების ნიშნები გამოიყენება ერთობლივად:

ა) მოძრაობის მიმართულების ყველა ნიშანი, რომელიც მიუთითებს მარცხენა ბრუნს, უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშნის მარცხენა მხარეს, ხოლო მოძრაობის მიმართულების ყველა ნიშანი, რომელიც მიუთითებს მარჯვენა ბრუნს, უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშნის მარჯვენა მხარეს, მაგრამ იმ შემთხვევაში, როდესაც მიერთების ადგილი მოიცავს ერთ გადაკვეთ სბ-ს, ადგილმდებარეობის ნიშანი, როგორც ალტერნატიული ვარიანტი, შეიძლება განლაგდეს მარცხენა მხრიდან;

ბ) მოძრაობის მიმართულების ნიშანი უნდა განთავსდეს ისე, რომ კუთხე ისრის მიმართულებასა და ვერტიკალს შორის გაიზარდოს შესაბამის სბ-დან გადახრის შესაბამისად;

გ) მოძრაობის მიმართულების შესაბამისი ნიშანი უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშანთან ერთად, როდესაც მოძრაობის მიმართულება სბ-ს ადგილმდებარეობის მიმართ მკვეთრად იცვლება გადაკვეთის შემდეგ; და

დ) მოძრაობის მიმართულების მოსაზღვრე ნიშნებს ყოფს ვერტიკალური შავი ხაზი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

35. სბ აღნიშვნა უნდა შედგებოდეს ასოსაგან, ასოებისაგან ან ასოსა და ციფრების კომბინაციისაგან.



36. სბ-ს აღნიშვნისას არ უნდა იქნეს გამოყენებული I, O და X ლათინური ასოები და ისეთი სიტყვები, როგორცაა „შიდა“ და „გარე“, რათა არ მოხდეს 1, 0 ციფრებთან და მოძრაობის დაკეტვის მისათითებელ მარკირებაში არევა.

37. სამანევრო არეზე მხოლოდ ციფრების გამოყენება უნდა რეზერვირდებოდეს ადზ-ს აღნიშვნისათვის.

მუხლი 92. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი

1. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის აღნიშვნა უნდა მოხდეს შესაბამისი მარკირებითა და ნიშნებით.
2. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს ამ პუნქტთან რაც შეიძლება ახლოს და ისე, რომ წარწერა ჩანდეს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის კაბინიდან, რომელიც სწორად დგას VOR-ის შემოწმების სააეროდრომო პუნქტის მარკირებაზე.
3. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი უნდა შედგებოდეს შავი ფერის წარწერისაგან ყვითელ ფონზე.
4. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშნის წარწერა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 36-ე ნახაზზე მოცემულ ერთ-ერთ ვარიანტს, სადაც:
 - ა) VOR (შემოკლება) – უნდა აღნიშავდეს აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების ადგილს;
 - ბ) 116.3 – არის VOR-ის სისტემის რადიოსიხშირის მაგალითი;
 - გ) 147⁰ – მსგავსად უნდა გამოისახოს VOR-ის სისტემის პელენგი, რომელიც უნდა დამრგვალდეს ერთ გრადუსამდე და მიეთითოს VOR-ის შემოწმების პუნქტზე;
 - დ) 4.3 NM – მსგავსად უნდა გამოისახოს VOR-ის აღნიშნულ სისტემასთან ერთად განლაგებულ მანძილსაზომ აღჭურვილობამდე (DME) მანძილი, საზღვაო მილებში (NM).

მუხლი 93. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი

1. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა განთავსდეს აეროდრომზე, სადაც არასაკმარისია სხვა ამოსაცნობი ვიზუალური საშუალებები.
2. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა განთავსდეს აეროდრომზე ისე, რომ მოჩანდეს ჰორიზონტალური სიბრტყიდან შემადლებულ ყველა კუთხიდან.
3. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა მოიცავდეს აეროდრომის დასახელებას.
4. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშნის ფერი, გარემომცველ ფონზე უნდა იყოს კარგად შესამჩნევი.
5. ასოების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 3 მ.

მუხლი 94. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშნები

1. საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირებას უნდა დაემატოს საჰაერო ხომალდის სადგომის აღნიშვნა.
2. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განლაგდეს ისე, რომ სადგომზე შესვლამდე კარგად მოჩანდეს საჰაერო ხომალდის კაბინიდან.
3. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა შედგებოდეს შავი ფერის წარწერისაგან ყვითელ ფონზე.

მუხლი 95. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი

1. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე, ადზ-ზე ყოველ გასასვლელთან.



- სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს 1.5 მ-ის მანძილზე, მოცდის პუნქტთან, მოძრაობის მარშრუტის ერთ-ერთი მხრიდან (მარცხნიდან ან მარჯვნიდან).
- სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტი აღინიშნება წითელ ფონზე თეთრი ფერის წარწერით.
- სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანზე წარწერა უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგების წესებს, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:
 - მოთხოვნას გაჩერებაზე; და
 - შესაბამის შემთხვევებში:
 - მოთხოვნას საჭაერო მოძრაობის მართვის სამსახურის ნებართვის მიღებაზე; და
 - ადგილმდებარეობის პირობითი აღნიშვნას.
- სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანს, რომელიც გამოიყენება ღამით, უნდა გააჩნდეს შუქამრეკლი საფარი ან უნდა ნათდებოდეს.

მუხლი 96. მომნიშვნელების ზოგადი მოთხოვნები

მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. ადზ-ს და სბ-ს სიახლოვეს მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჭაერო ხომალდის ხრახნთან და რეაქტიული ძრავის გონდოლასთან შესაბამისი დაცილება.

მუხლი 97. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს საზღვრების მომნიშვნელები

- მომნიშვნელები გასათვალისწინებელია იმ შემთხვევაში, როდესაც ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს სიგრძე არ არის გამოკვეთილად აღნიშნული, ადზ-ს ზედაპირსა და მიმდებარე ტერიტორიას შორის კონტრასტის არარსებობის გამო.
- როდესაც ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ზე განთავსებულია სანათები, აზ-ს საზღვრების მომნიშვნელები უნდა დაემთხვევს სანათების კონსტრუქციას. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ზე არ არის განთავსებული სანათები, საჭიროა ბრტყელი სწორკუთხა ან კონუსური ფორმის მომნიშვნელების განთავსება, რათა ზუსტად მოინიშნოს ადზ-ს საზღვრები.
- ბრტყელ სწორკუთხა მომნიშვნელების მინიმალური ზომები უნდა იყოს 1 x 3 მ და უნდა განთავსდეს ისე, რომ მომნიშვნელის გრძელი მხარე იყოს ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელური. კონუსური მომნიშვნელების სიმაღლე უნდა იყოს არაუმეტეს 50 სმ.

მუხლი 98. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელები

- დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე არ არის მკაფიოდ გამოხატული, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის ზედაპირსა და გარემომცველ ტერიტორიას შორის კონტრასტულობის არარსებობის გამო.
- დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელები უნდა განსხვავდებოდეს ადზ-ს საზღვრების მომნიშვნელებისაგან, რათა გამოირიცხოს ორი ტიპის მომნიშვნელის ერთმანეთში არევა.

მუხლი 99. თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელები

- თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს თოვლით დაფარული ადზ-ს დასაფრენად გამოსადეგი მონაკვეთის მოსანიშნად, როდესაც ეს საზღვრები მონიშნული არ არის სხვა საშუალებით.
- თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს ადზ-ს კიდეების გასწვრივ, არაუმეტეს 100 მ-ის ინტერვალით, ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად და ღერძულა ხაზიდან იმ მანძილზე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს თვითმფრინავის ფრთების ბოლოსთან და ძრავებთან სათანადო



დაცილება. უნდა განისაზღვროს მომნიშვნელების საკმარისი რაოდენობა, ადზ-ს ბოლოსა და ზღურბლის მოსანიშნად.

3. თოვლით დაფარული ადზ-ს ნაპირების მომნიშვნელები უნდა მოიცავდეს კარგად შესამჩნევ ობიექტებს, როგორცაა არაუმეტეს 1.5მ სიმაღლის მქონე მარადმწვანე ხეები ან მსუბუქი კონსტრუქციის მომნიშვნელები.

მუხლი 100. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები

1. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, სადაც გათვალისწინებული არ არის ღერძულა ხაზის სანათები, სამიმოსვლო სანათები ან სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები.

2. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს სბ-ს გვერდითა სანათების მსგავს პოზიციებზე.

3. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს ლურჯი ფერის შუქამრეკლი საფარი.

4. პილოტის ხედვის არეში არსებულ მონიშნულ ზედაპირს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა ფორმა და ხედვის მინიმალური ფართი უნდა იყოს 150 სმ^2 .

5. სბ-ს ნაპირების მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. მათი სიმაღლე ზედაპირის დონიდან უნდა იყოს საკმაოდ მცირე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჰაერო ხომალდის ძრავის ხრახნსა და რეაქტიული ძრავის გონდოლას შორის დაცილება.

მუხლი 101. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, სადაც არ არის განთავსებული ღერძულა ხაზის სანათები ან გვერდითა სანათები, ან სბ-ს კიდის მომნიშვნელები.

2. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, აეროდრომზე კოდური ნომრით 3 ან 4, სადაც არ არის განთავსებული სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები და აუცილებელია ორიენტირების გაუმჯობესება, რომელიც უზრუნველყოფილი იქნება სბ-ის ღერძულა ხაზის მომნიშვნელებით.

3. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელების განთავსება უნდა ემთხვეოდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების განთავსების ადგილებს.

4. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა განლაგდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებაზე, როდესაც შეუძლებელია მათი განთავსება მარკირებაზე, შესაძლებელია მათი წანაცვლება, არაუმეტეს 30 სმ-ით.

5. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის შუქამრეკლი საფარი.

6. პილოტის ხედვის არეში არსებულ მონიშნულ ზედაპირს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა ფორმა და ხედვის მინიმალური ფართი უნდა იყოს 20 სმ^2 .

7. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა დაპროექტდეს და განთავსდეს ისე, რომ მათზე გავლისას საჰაერო ხომალდის ბორბლებმა არ გამოიწვიოს არც მომნიშვნელის და არც საჰაერო ხომალდის კონსტრუქციის დაზიანება.

მუხლი 102. ხელოვნური საფარის არმქონე სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები

1. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები გასათვალისწინებელია იმ შემთხვევაში, როდესაც ხელოვნური საფარის არმქონე სბ-ს სიგრძე არ არის გამოხატული, სბ-ს ზედაპირსა და გარემოს ზედაპირს შორის საკმარისი კონტრასტის არარსებობის გამო.

2. როდესაც სბ-ზე განთავსებულია სანათები, მომნიშვნელები უნდა ემთხვეოდეს სანათების კონსტრუქციას. იმ შემთხვევაში, როდესაც სბ-ზე განთავსებული არ არის სანათები, უნდა განთავსდეს კონუსური ფორმის მომნიშვნელები, რათა ზუსტად მოინიშნოს სბ-ს საზღვრები.

მუხლი 103. საზღვრების მომნიშვნელები

1. საზღვრების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს იმ აეროდრომებზე, სადაც დასაფრენ მოედანს არ გააჩნია



ადზ.

2. საზღვრების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს დასაფრენი მოედნის საზღვრის გასწვრივ, არაუმეტეს 200 მ-ის ინტერვალით, როდესაც გამოიყენება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 37-ე ნახაზზე მოცემული ტიპის მომნიშვნელები ან დაახლოებით 90 მ, თუ გამოიყენება კონუსური ტიპის მომნიშვნელები, რომლებიც უნდა განთავსდეს დასაფრენი მოედნის კუთხეებში.

3. საზღვრების მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 37-ე ნახაზზე მოცემული ფორმა ან კონუსური ფორმა, არანაკლებ 50 სმ სიმაღლით და არანაკლებ 75 სმ დიამეტრით. მომნიშვნელები უნდა შეიღებოს გარემოსთან კონტრასტული ფერით. როდესაც გამოიყენება ერთი ფერი, მომნიშვნელს უნდა გააჩნდეს ნარინჯისფერი ან წითელი ფერი, როდესაც გამოიყენება ორი კონტრასტული ფერი, მომნიშვნელს უნდა გააჩნდეს: ნარინჯისფერი და თეთრი ან წითელი და თეთრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული ფერები ერწყმიან გარემოს.

თავი V. დროებით ან მუდმივად შეზღუდული არეების აღმნიშვნელი ვიზუალური საშუალებები

მუხლი 104. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში აეროდრომის ექსპლუატაციისათვის დროებით ან მუდმივად შეზღუდული არეები მოეწყოს ისეთი ვიზუალური საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს ხმელეთზე საჰაერო ხომალდის დაცვას შესაძლო დაზიანებისგან.

მუხლი 105. სამოძრაოდ დახურული ადზ, სზ ან მათი ცალკეული მონაკვეთები

1. დახურვის მარკირება დაიტანება ადზ-ზე, სზ-ზე ან მათ ცალკეულ მონაკვეთებზე, რომლებიც მუდმივად დახურულია ყველა ტიპის საჰაერო ხომალდის სამოძრაოდ.

2. დახურვის მარკირება დაიტანება დროებით დახურულ ადზ-ზე, სზ-ზე ან მათ ცალკეულ მონაკვეთებზე, გარდა შემთხვევისა, როდესაც დახურვის პერიოდი არის მცირე და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ განხორციელდება სათანადო გაფრთხილების გაცემა.

3. ადზ-ს დახურვის მარკირება დაიტანება ადზ-ს ორივე ბოლოში ან მისი ცალკეული, დახურული მონაკვეთის ორივე ბოლოში და დამატებითი მარკირება უნდა განხორციელდეს ისე, რომ მაქსიმალური მანძილი ნიშნებს შორის არ აღემატებოდეს 300 მ-ს. სამიმოსვლო ბილიკის დახურვის მარკირება უნდა განხორციელდეს სზ-ს ორივე ბოლოში ან მისი ცალკეული, დახურული მონაკვეთის ორივე ბოლოში.

4. ადზ-ს დახურვის აღმნიშვნელი მარკირების ფორმა და ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 38-ე ნახაზის „პოზიცია ა“-ზე მოცემულ მაჩვენებლებს, ხოლო სზ-ს დახურვის აღმნიშვნელი მარკირების ფორმა და ზომები – ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 38-ე ნახაზის „პოზიცია ბ“-ზე მოცემულ მაჩვენებლებს. ადზ-ს დახურვის მარკირებას უნდა გააჩნდეს თეთრი ფერი, ხოლო სზ-ს მარკირებას – ყვითელი ფერი.

5. სამოძრაოდ მუდმივად დახურული ადზ-ს, სზ-ს ან მათი ცალკეული უბნების შემთხვევაში, არსებული მარკირება უნდა იქნეს მოცილებული.

6. სამოძრაოდ დახურული ადზ-ს, სზ-ს ან მისი ცალკეული უბნების შუქსასიგნალო საშუალებები უნდა იქნეს გამორთული, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მათი ჩართვა აუცილებელია ტექნიკური მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

7. როდესაც სამოძრაოდ დახურული ადზ, სზ ან მისი ცალკეული უბნები კვეთენ მოქმედ ადზ-ს ან სზ-ს, რომელიც გამოიყენება ღამით, დახურვის აღმნიშვნელ ნიშნებს უნდა დაემატოს სანათები, რომლებიც უნდა განთავსდეს დაკეტილი არის შესასვლელში განივად, არაუმეტეს 3 მ-ის ინტერვალებით.

მუხლი 106. არამზიდი ზედაპირების მარკირება

1. სამიმოსვლო ბილიკების, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნების, მოსაცდელი მოედნების და ბაქნების უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები, ასევე სხვა არამზიდი ზედაპირები, რომლებიც ძნელად გარჩევადია მზიდი ზედაპირებისაგან და სადაც შესაძლოა მოძრავმა სხ-მ მიიღოს დაზიანება, მზიდი ზედაპირისაგან უნდა



გამოიყოს სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლით.

2. სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლი დაიტანება მზიდი ზედაპირის კიდეზე. მარკირების ზოლის გარეთა მხარე უნდა ემთხვეოდეს მზიდი ზედაპირის კიდეს.

3. სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლი უნდა შედგებოდეს ორი მთლიანი ხაზისაგან, თითოეული 15 სმ სიგანით, მათ შორის ინტერვალი უნდა იყოს 15 სმ და გაჩნდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის ფერი.

მუხლი 107. ადზ-ს ზღურბლისწინა არის მარკირება

1. თუ ადზ-ს ზღურბლის წინ არსებული ხელოვნური საფარი გამოუსადეგარია საჰაერო ხომალდების ჩვეული მოძრაობისათვის და ამ უზნის სიგრძე აღემატება 60 მ-ს, მაშინ მის მთელ სიგრძეზე უნდა დაიტანოს „შევრონის“ ტიპის მარკირება.

2. „შევრონის“ ტიპის მარკირება უნდა განხორციელდეს ისე, რომ კუთხე მიმართული იყოს ადზ-სკენ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 38-ე ნახაზზე.

3. „შევრონის“ ტიპის მარკირებას უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერი, იყოს კონტრასტული ადზ-ს მარკირების მიმართ და მისი სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0,9 მ.

მუხლი 108. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდება

1. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების ნიშანდება უნდა განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც სბ-ს, ზაქანის ან მოსაცდელი მოედნის რომელიმე მონაკვეთი გამოუსადეგარია სხ-ის გადასადგილებლად და არსებობს ამ არეების უსაფრთხო შემოვლის შესაძლებლობა. სამუშაო მოედნის გამოუსადეგარი არეები ღამის საათებში უნდა მოინიშნოს სანათებით.

2. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების ნიშანდება არ უნდა განხორციელდეს ადზ-ზე, როდესაც გამოუსადეგარია მისი რომელიმე ნაწილი და სბ-ზე, როდესაც გამოუსადეგარი მისი სიგანის მნიშვნელოვანი ნაწილი. ასეთ შემთხვევებში ადზ ან სბ უნდა დაიხუროს.

3. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვლები და სანათები უნდა განთავსდეს ერთმანეთთან საკმაოდ ახლოს, რათა შემოისაზღვროს გამოუსადეგარი არე.

4. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვლებად გამოყენებული უნდა იქნეს ალმები, კონუსები ან მოწმინდვნილი ფარები.

5. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვნილ სანათებს უნდა გააჩნდეთ მუდმივი გამოსხივების წითელი ფერის ნათება. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვნილ სანათებს, გარემომცველი სანათებისა და საერთო განათების ფონზე გამოსარჩევად უნდა ჰქონდეთ არანაკლებ 10 კდ ინტენსივობა.

6. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვნილი კონუსის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ, კონუსს უნდა გააჩნდეს წითელი, ნარინჯისფერი ან ყვითელი ფერი ან ნებისმიერი ამ ფერის თეთრთან კომბინაცია.

7. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვნილ ალამს უნდა გააჩნდეს კვადრატის ფორმა, რომლის გვერდის სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ და შეღებილი იყოს წითელი, ნარინჯისფერი ან ყვითელი ფერით, ან ნებისმიერი ამ ფერის თეთრთან შეხამებით.

8. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოწმინდვნილი ფარების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ, სიგრძე არანაკლებ 0,9 მ და შეღებილი უნდა იყოს წითელი და თეთრი ფერის ან ნარინჯისფერი და თეთრი ფერის მონაცვლეობითი, ვერტიკალური ზოლებით.

თავი VI. ელექტრომომარაგების სისტემები

მუხლი 109. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში აეროდრომის



ტრიტორიაზე ან/და მის გარეთ სააერნაოსნო საშუალებებისთვის უსაფრთხო და სტაბილური ელექტრომომარაგების სისტემების უზრუნველყოფა.

მუხლი 110. სააერნაოსნო საშუალებების ელექტრომომარაგების სისტემები

1. საერნაოსნო საშუალებების უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის აეროდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ძირითადი ელექტროკვების შესაბამისი წყარო.
2. სააეროდრომო ვიზუალური და სანავიგაციო საშუალებების ელექტრომომარაგების სისტემები უნდა დაპროექტდეს და უზრუნველყოფილი იქნეს ისე, რომ მოწყობილობების მტყუნებისას პილოტმა არ დაკარგოს ვიზუალური და არავიზუალური კონტაქტი ორიენტირებთან ან არ მიიღოს მცდარი ინფორმაცია.
3. იმ საშუალებების ელექტრომომარაგება, რომლის სათადარიგო ელექტროკვება სავალდებულოა, უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ძირითადი კვების წყაროს გათიშვისას, უზრუნველყოფილი იყოს აღნიშნული საშუალებების ავტომატური გადართვა სათადარიგო წყაროზე.
4. ძირითადი კვების წყაროს გათიშვასა და მოწყობილობების სრული ფუნქციონირების აღდგენას შორის დროის ინტერვალი უნდა იყოს რაც შეიძლება მცირე, მაგრამ იმ ვიზუალური საშუალებების მიმართ, რომლებიც მიეკუთვნებიან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ს, დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ს და მხოლოდ ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ს, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში მოცემულ გადართვის დროის მაქსიმალური მნიშვნელობების შესახებ მოთხოვნებს.
5. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს, შესაბამისი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს მიმართ. იმ საშუალებების ელექტრომომარაგება, რომლის სათადარიგო ელექტროკვება სავალდებულოა, უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ძირითადი კვების წყაროს გათიშვისას, უზრუნველყოფილი იყოს აღნიშნული საშუალებების ავტომატური გადართვა სათადარიგო წყაროზე.
6. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს.
7. აეროდრომი, რომლის ძირითადი ადზ აღჭურვილია დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროთი, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროს უზრუნველყოფის აუცილებლობა დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ერთზე მეტი ადზ-ს ვიზუალური საშუალებებისთვის.
8. აეროდრომზე, რომლის ძირითადი ადზ არის აღჭურვილი, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროთი, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროს უზრუნველყოფის აუცილებლობა ვიზუალური საშუალებებისთვის და გათვალისწინებულია საავარიო განათების სისტემა, რომელსაც ფუნქციონირების დაწყება შეუძლია 15 წთ-ში.
9. შემდეგი სააეროდრომო საშუალებებისათვის უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებას ძირითადი კვების წყაროს გათიშვის შემთხვევაში:
 - ა) სასიგნალო პროექტორები და მინიმალური მუქტექნიკური აღჭურვილობა, რაც აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურე პერსონალის მიერ საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად;
 - ბ) ყველა გადამღობი ნათურა, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად;
 - გ) მიახლოების სანათები, ადზ-ს და სამიმოსვლო ბილიკების სანათები;
 - დ) მეტეოროლოგიური მოწყობილობა;



ე) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით არსებული ძირითადი განათება;

ვ) ძირითადი აღჭურვილობები და საშუალებები, რომელიც განკუთვნილია აეროდრომის საავიაციო ღონისძიებებზე პასუხისმგებელი უწყებებისათვის;

ზ) საჰაერო ხომალდების იზოლირებული სადგომის პროექტორული განათება;

თ) ბაქანის არის განათება, რომლის გავლითაც გადაადგილდებიან მგზავრები.

10. სათადარიგო ელექტროკვების წყაროდ უნდა გამოიყენებოდეს:

ა) დამოუკიდებელი კომუნალური ენერგოსისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს აეროპორტის სამსახურებს ელექტროენერგიით ავტონომიური ქვესადგურიდან და დამოუკიდებელი ელექტროგადამცემი ხაზით, რომელიც გაყვანილია ცალკე, ძირითადი ელექტრომომარაგების ხაზისაგან დამოუკიდებლად, რის გამოც ნაკლებად სავარაუდოა კომუნალური ენერგოსისტემის და დამოუკიდებელი კომუნალური ენერგოსისტემის ერთდროული გათიშვა;

ბ) სათადარიგო ელექტროაგრეგატები (ელექტროგენერატორი, აკუმულატორი და ა.შ.), რომელიც შეიძლება გამოყენებული იყოს ელექტროენერგიის წყაროდ.

მუხლი 111. სისტემის პროექტირება

1. ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, კვების წყაროს ელექტრო-სისტემები, შუქტექნიკური და შუქსასიგნალო სისტემების საკონტროლო მოწყობილობები, რომელიც მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ რომელიმე მოწყობილობის მტყუნებისას პილოტმა არ დაკარგოს ვიზუალური კონტაქტი ორიენტირებთან და არ მიიღოს მცდარი ინფორმაცია.

2. აეროდრომზე, სადაც სათადარიგო ელექტროკვების წყარო უზრუნველყოფილია დუბლირებული ფიდერების მეშვეობით, ასეთი წყაროები უნდა იყოს განცალკევებული როგორც ფიზიკურად, ისე ელექტრულად, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მზადყოფნის და დამოუკიდებლობის სათანადო დონე.

3. როდესაც ადზ წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს, ადზ და სხ უზრუნველყოფილია შუქსასიგნალო სისტემებით, აღნიშნული სისტემები უნდა იყოს ურთიერთჩამკეტი, რათა გამოირიცხოს ორივე შუქსასიგნალო სისტემის ერთდროული გამოყენება.

მუხლი 112. სისტემის კონტროლი

1. შუქტექნიკური სისტემის საექსპლუატაციო მდგომარეობის ინდიკაციისათვის გამოყენებული უნდა იქნეს კონტროლის სისტემა.

2. როდესაც საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის მიზნით გამოიყენება შუქსასიგნალო სისტემები, ასეთი სისტემების კონტროლი უნდა განხორციელდეს ავტომატურად, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ისეთი გაუმართაობის ინდიკაცია, რასაც შეუძლია გავლენა იქონიოს მართვის ფუნქციაზე. აღნიშნული ინფორმაცია ავტომატურად უნდა გადაეცემოდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურში.

3. სანათების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილების შემთხვევაში, ინდიკაცია უნდა ამოქმედდეს 2 წმ-ის განმავლობაში ადზ-თან მოცდის ადგილას „სდექ“ ხაზის სანათებისთვის და 5 წმ-ს განმავლობაში ყველა სხვა სახის ვიზუალური საშუალებებისთვის.

4. ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში მოცემული შუქსასიგნალო სისტემების ავტომატური კონტროლი, რათა მოხდეს შესაბამისი ინდიკაცია ნებისმიერი ელემენტის საექსპლუატაციო საიმედოობის დონის გაუარესების შემთხვევაში. აღნიშნული ინფორმაცია ავტომატურად უნდა გადაეცემოდეს ტექნიკური მომსახურების სამსახურს.

5. ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში აღწერილი შუქსასიგნალო სისტემების ავტომატური კონტროლი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს შესაბამისი ინდიკაცია, ნებისმიერი ელემენტის საექსპლუატაციო საიმედოობის დონის გაუარესების შემთხვევაში, არ უნდა განხორციელდეს ფრენები. აღნიშნული ინფორმაცია



ავტომატურად უნდა გადაეცემოდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურს, რომელიც უნდა გამოისახებოდეს თვალსაჩინო ადგილას.

თავი VII. აეროდრომის საექსპლუატაციო სამსახურები, აღჭურვილობები და მოწყობილობები

მუხლი 113. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებულ იქნეს აეროდრომის საექსპლუატაციო სამსახურების, აღჭურვილობებისა და მოწყობილობების იმგვარი ფუნქციონირების შესაძლებლობა, რომ ტერიტორიაზე უზრუნველყოფილი იქნეს უსაფრთხო გარემო.

მუხლი 114. აეროდრომზე საგანგებო ვითარების შემთხვევაში ღონისძიებების დაგეგმვა

1. აეროდრომზე, საჰაერო ხომალდების ფრენებისა და სხვა სახის საქმიანობის გათვალისწინებით, აეროდრომის ექსპლუატანტი შეიმუშავებს აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმას.

2. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს მოქმედებათა კოორდინაციას აეროდრომზე ან მის შემოგარენში საგანგებო ვითარების წარმოქმნისას (მაგ.: საგანგებო სიტუაცია საჰაერო ხომალდზე, დივერსია/საბოტაჟი, მათ შორის ასაფეთქებელი მოწყობილობების გამოყენების მუქარა, საჰაერო ხომალდის უკანონო გატაცება, სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული შემთხვევები, ხანძარი შენობებში, სტიქიური უბედურებები და განსაკუთრებული შემთხვევები საზოგადოებრივი ჯანდაცვის სფეროში).

3. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა უზრუნველყოფდეს მოქმედებათა კოორდინაციას ან ყველა არსებული უწყების მონაწილეობას, რომლებსაც შეუძლიათ დახმარების აღმოჩენა საგანგებო ვითარებაში.

4. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრთან ურთიერთქმედებას და კოორდინაციას.

5. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საგანგებო ვითარების სახეებს, რომლისთვისაც შემუშავდა ღონისძიებათა გეგმა;

ბ) უწყებებს, რომელთა მონაწილეობაც გათვალისწინებულია გეგმით;

გ) ყველა სახის საგანგებო ვითარებისთვის, ყოველი უწყების, საგანგებო ოპერატიული ცენტრის და საკომანდო პუნქტის, პასუხისმგებლობას და როლს;

დ) კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში დასაკავშირებლად, საკონტაქტო პირების გვარებს და ტელეფონის ნომრებს;

ე) აეროდრომის და მისი შემოგარენის რუკას, კოორდინატთა ბადით.

6. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორის ასპექტები, საგანგებო ვითარებაში მონაწილე ყველა სამსახურის მოქმედებათა ოპტიმიზაციის მიზნით.

7. აეროდრომზე, საგანგებო ვითარების შემთხვევისათვის უნდა არსებობდეს სტაციონარული საგანგებო ოპერატიული ცენტრი და მოძრავი საკომანდო პუნქტი.

8. საგანგებო ოპერატიული ცენტრი უნდა იყოს სააეროდრომო მომსახურების სტრუქტურული ერთეული, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება საგანგებო ვითარებაში საერთო კოორდინაციასა და მოქმედებათა ხელმძღვანელობაზე.

9. საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელი უნდა იყოს საკომანდო პუნქტის დაუყოვნებლივი განთავსება შემთხვევის ადგილზე, რათა მან ადგილზევე განახორციელოს შესაბამისი სამსახურების მოქმედებათა



კოორდინაცია შემთხვევის შედეგების ლიკვიდაციის მიზნით.

10. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ ინიშნება საგანგებო ოპერატიული ცენტრის ხელმძღვანელი და აუცილებლობის შემთხვევაში – საკომანდო პუნქტის ხელმძღვანელი.

11. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის შესაბამისად და აეროდრომის კონკრეტული თავისებურებების გათვალისწინებით, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კავშირგაბმულობის შესაბამისი სისტემა საკომანდო პუნქტის, საგანგებო ოპერატიულ ცენტრსა და მონაწილე ორგანოებს შორის კოორდინაციის მიზნით.

12. ეფექტურობის ამაღლების მიზნით, აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა მოიცავდეს არსებულ მოთხოვნებთან ამ გეგმის შესაბამისობის პერიოდული შემოწმების და შედეგების ანალიზის პირობებს.

13. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა შემოწმდეს შემდეგი ღონისძიებების გატარებით:

ა) აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ სრულმასშტაბიანი სწავლებით, არაუმეტეს ორწლიანი დროის ინტერვალით და შუალედურ წელიწადში ცალკეული ღონისძიებებით საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ, სრულმასშტაბიანი სწავლების დროს გამოვლენილი ნებისმიერი ხარვეზის გამოსასწორებლად; ან

ბ) მოდულური შემოწმებებით, რომლებიც იწყება პირველ წელს და მთავრდება აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო სრულმასშტაბიანი სწავლებით, რომელიც ტარდება არაუმეტეს სამწლიანი დროის ინტერვალით;

გ) განხორციელებული ღონისძიებების დროს გამოვლენილი ხარვეზების აღმოფხვრის მიზნით, ფაქტობრივი საგანგებო ვითარების ლიკვიდაციის შემდგომ ან ლიკვიდაციისას უნდა განხორციელდეს შედეგების ანალიზი.

14. თუ აეროდრომი განლაგებულია წყალსატევების და/ან დაჭაობებული ადგილების სიახლოვეს და ამ ადგილების თავზე ხორციელდება სხ-ის აფრენა-დაფრენის მნიშვნელოვანი რაოდენობა, აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს სპეციალური სამაშველო სამსახურების არსებობას ასეთ ადგილებში და მათი მოქმედებების კოორდინაციას, საავარიო-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების მიზნით.

15. აეროდრომებზე, რომლებიც განლაგებულნი არიან წყალსატევთან და/ან დაჭაობებული ან ძნელადმისადგომი ადგილების სიახლოვეს, საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს სპეციალური სამაშველო სამსახურების რეაგირების წინასწარ დადგენილი დროის განსაზღვრას, შემოწმებას და შეფასებას, რეგულარულად.

16. შესაბამისი სამსახურების რეაგირების შესაძლებლობის განსაზღვრის მიზნით, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უნდა განხორციელდეს დასაფრენად შესვლის და აფრენის არეების შეფასება, ადწ-ს ზღურბლიდან 1000 მეტრის ფარგლებში.

მუხლი 115. ხანძართან ბრძოლა და შველა

1. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ აეროდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობა.

2. აეროდრომებზე, რომლებიც განლაგებულნი არიან წყალსატევების/დაჭაობებული ან ძნელად მისადგომი ადგილების სიახლოვეს და ამ ადგილების თავზე ხორციელდება აფრენა-დაფრენის მნიშვნელოვანი რაოდენობა, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სპეციალური სამაშველო სამსახურები და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობები, საფრთხის და რისკის ხარისხის შესაბამისად.

3. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის დონე უნდა შეესაბამებოდეს აეროდრომის კატეგორიას, რომლის განსაზღვრის პრინციპები მოცემულია ამ მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ყველაზე დატვირთული სამი თანამიმდევრული თვის განმავლობაში, აეროდრომზე ყველაზე მაღალი კატეგორიის სხ-ის ოპერაციათა რაოდენობა 700-ზე ნაკლებია, დაცვის უზრუნველყოფის დონე უნდა იყოს განსაზღვრულ კატეგორიაზე არანაკლებ ერთი საფეხურით ნაკლები.



4. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორია უნდა განისაზღვროს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-10 ცხრილის მეშვეობით, პირველყოფლისა ყველაზე გრძელი ფიუზელაჟის მქონე სხ-ის და შემდგომ მისი სიგანის გათვალისწინებით, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული აეროდრომით.

5. თუ აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორიის შერჩევის შემდეგ, რომელიც შეესაბამება უდიდესი სხ-ის საერთო სიგრძეს, ამ სხ-ის ფიუზელაჟის სიგანე აღემატება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-10 ცხრილის მე-3 სვეტში მითითებულ მაქსიმალურ მნიშვნელობას აღნიშნული კატეგორიისთვის, მაშინ ამ სხ-ის ფაქტობრივი კატეგორია განისაზღვრება ერთი საფეხურით მეტი.

6. მოსალოდნელი შემცირებული აქტიობის პერიოდში, აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფილი დონე უნდა იყოს არანაკლები, რაც მოთხოვნილია ყველაზე დიდი თვითმფრინავის კატეგორიისთვის, რომელიც გეგმავს აღნიშნული აეროდრომით სარგებლობას ამ დროის განმავლობაში ოპერაციების რაოდენობის მიუხედავად.

7. აეროდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს როგორც ძირითადი, ასევე დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებები.

8. ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებებია:

- ა) ქაფი, რომელიც შეესაბამება A დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან
- ბ) ქაფი, რომელიც შეესაბამება B დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან
- გ) ქაფი, რომელიც შეესაბამება C დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან
- დ) ზემოაღნიშნული ნივთიერებების კომბინაცია.

9. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის პირველიდან მესამე კატეგორიის ჩათვლით, აეროდრომებისთვის ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერება უნდა იყოს ქაფი, რომელიც შეესაბამება B ან C დონის მახასიათებლებს.

10. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერება უნდა იყოს მშრალი ფხვნილისებრი ქიმიური ნივთიერება, რომელიც განკუთვნილია ნახშირწყალბადებით წარმოქმნილი ხანძრის ქრობისთვის.

11. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებში, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლისა და დამატებითი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს აეროდრომის კატეგორიას, ამ მუხლის მე-3, მე-4, და მე-5 პუნქტების და ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილის მიხედვით, გარდა საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი და მე-2 კატეგორიის აეროდრომებისთვის, სადაც დასაშვებია წყლის 100%-ით შეცვლა დამატებითი ნივთიერებით. ნივთიერებების შესაცვლელად, 1 კგ დამატებითი ნივთიერება აღებული უნდა იქნეს 1 ლ წყლის ეკვივალენტად, რომელიც საჭიროა A დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის წარმოსაქმნელად (ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა გამოითვლება ქაფის წარმოსაქმნელად ხარჯვის ნორმის საფუძველზე და A დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში შეადგენს $8,2 \text{ ლ/წთ/მ}^2$, B დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში – $5,5 \text{ ლ/წთ/მ}^2$ და C დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში – $3,75 \text{ ლ/წთ/მ}^2$)

12. აეროდრომებზე, სადაც დაგეგმილია იმ სხ-ის ფრენა, რომლის გაბარიტები აღემატება საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორიის გაანგარიშებისას აღებულ საშუალო გაბარიტებს, უნდა განხორციელდეს წყლის რაოდენობის გადაანგარიშება და სათანადოდ, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის მოცულობის და ქაფის ხსნარის გახარჯვის ნორმების გაზრდა.

13. ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელების რაოდენობა, რომელიც უზრუნველყოფილია ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებებზე, უნდა შეესაბამებოდეს წყლის არსებულ რაოდენობას და შერჩეული კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელის რაოდენობას.

14. სატრანსპორტო საშუალებებზე უზრუნველყოფილი კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელის რაოდენობა საკმარისი უნდა იყოს, სულ მცირე, ქაფის ხსნარის ორჯერადად ჩასატვირთად.



15. საავიაციო შემთხვევის ადგილზე, საჭიროა წყლის დამატებითი მარაგების უზრუნველყოფა, საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების წყლით ოპერატიული გაწყობისთვის.

16. იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომზე წარმოდგენილია სხვადასხვა დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფი, ყოველი ტიპის ქაფისთვის უნდა გამოითვალოს წყლის საერთო რაოდენობა, რაც აუცილებელია ქაფის წარმოსაქმნელად, ხოლო ამ რაოდენობების განაწილება დოკუმენტურად უნდა გაფორმდეს თითოეული სატრანსპორტო საშუალებისთვის და მოხდეს მისი გათვალისწინება საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების ზოგადი მოთხოვნების ფარგლებში.

17. ქაფის ხსნარის ხარჯვის ნორმა უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემულ მნიშვნელობაზე.

18. დამატებითი ნივთიერებები უნდა აკმაყოფილებდეს სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ISO) ტექნიკურ მოთხოვნებს (იხ. დოკუმენტი ISO 7202 ფხვნილისებრი ნივთიერებები).

19. დამატებითი ნივთიერების ხარჯვის ნორმა უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემულ მნიშვნელობაზე.

20. იმ შემთხვევაში, როდესაც მოსალოდნელია დამატებითი ნივთიერებების გამოყენება, მშრალი ფხვნილისებრი ქიმიური ნივთიერება უნდა შეიცვალოს მხოლოდ იმ ნივთიერებით, რომელსაც გააჩნია ექვივალენტური ან უკეთესი თვისებები, ყველა ტიპის ხანძრის ქრობის კუთხით.

21. აეროდრომზე, საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების რეზერვუარების გაწყობის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ქაფის კონცენტრატის მარაგი, რომელიც იქნება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემული რაოდენობის 200 %-ის ეკვივალენტი.

22. აეროდრომზე, საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების გაწყობის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს დამატებითი ნივთიერებების მარაგი, რომელიც იქნება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემული რაოდენობის 100%-ის ეკვივალენტი. დამატებითი ნივთიერების ამ მარაგის გამოსაყენებლად უნდა არსებობდეს გამომდევნი აირის საკმარისი რაოდენობა.

23. საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი და მე-2 კატეგორიის მქონე აეროდრომებზე, სადაც წყალი 100%-ით შეცვლილია დამატებითი ნივთიერებით, უნდა არსებობდეს ამ დამატებითი ნივთიერების მარაგი 200%-ის ოდენობით.

24. თუ მოსალოდნელია მარაგების შევსების მნიშვნელოვანი შეფერხება, მაშინ უნდა გაიზარდოს ამ მუხლის 21-ე, 22-ე და 23-ე პუნქტებით განსაზღვრული მარაგები აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ რისკების შეფასების საფუძველზე.

25. საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებები დაკომპლექტებული უნდა იყოს საავიაციო-სამაშველო აღჭურვილობით, საჰაერო ხომალდების ფრენების დონის შესაბამისად.

26. საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებისათვის, ხილვადობისა და საფარის მდგომარეობის ოპტიმალური პირობების გათვალისწინებით, ყოველი მოქმედი ადზ-ს ბოლოში მიღწევის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 2 წუთს და რეაგირების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 3 წუთს, სახანძრო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებიდან ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მითითებული ქაფის რაოდენობის არანაკლებ 50% გახარჯვის შესაძლებლობის გათვალისწინებით.

27. საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებისათვის, ხილვადობისა და საფარის მდგომარეობის ოპტიმალური პირობების გათვალისწინებით, სამუშაო მოედნის ნებისმიერ ნაწილში მიღწევის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 3 წუთს.

28. აეროდრომზე, ცუდი ხილვადობის პირობებში სამუშაოების შესასრულებლად, უნდა განხორციელდეს საავიაციო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების და მათ მიერ გამოყენებული მოწყობილობების და/ან პროცედურების სათანადო მართვა.

29. ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება, გარდა პირველ რეაგირებაზე გასული საავიაციო-სამაშველო და



ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც გამოიყენება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მითითებული რაოდენობის ცეცხლმაქრი ნივთიერებების გადასატანად, უნდა უზრუნველყოფდეს ცეცხლმაქრი ნივთიერებების უწყვეტ მიწოდებას და შემთხვევის ადგილზე უნდა მივიდნენ პირველ რეაგირებაზე გასული საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალების შემდეგ არაუგვიანეს 1 წუთისა.

30. რეაგირებისათვის დადგენილი დროში, აღჭურვილობის ეფექტურობის შენარჩუნების მიზნით, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების სიტემატური, ტექნიკური მომსახურება, მათი სრული საექსპლუატაციო პერიოდის განმავლობაში.

31. აეროდრომზე უნდა მოეწყოს საავარიო მისასვლელი გზები, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს რეაგირების მინიმალური დრო. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს დასაფრენად შესვლის არეში დაუბრკოლებლად მოხვედრას, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ზღურბლიდან 1000 მ-ზე ან, სულ მცირე, აეროდრომის საზღვრებში. ღობეების არსებობის შემთხვევაში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს გარე არეებში მოსახერხებელი მიღწევის შესაძლებლობა.

32. საავარიო მისასვლელი გზა უნდა უძლებდეს მასზე მოძრავ ყველაზე მძიმე სატრანსპორტო საშუალებებით გამოწვეულ დატვირთვას და გამოსადეგი უნდა იყოს ამინდის ნებისმიერ პირობებში. ადზ-დან 90 მ-ის ფარგლებში გამავალი გზის ზედაპირი ისე უნდა იყოს დამუშავებული, რომ გამოირიცხოს ნიადაგის ეროზია და მიწის მოხვედრა ადზ-ს ზედაპირზე. ყველაზე დიდგაბარიტიანი სატრანსპორტო საშუალების, აღჭურვილობის ქვეშ გადაადგილების მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს სათანადო დაცილება.

33. სადაც საავარიო მისასვლელი გზის ზედაპირი ერწყმის გარემოს ან შეუძლებელია თოვლით დაფარული გზის გაკვლევა, აუცილებელია მომნიშვნელების განთავსება, დაახლოებით 10 მ-ის ინტერვალით.

34. ყველა საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება უნდა განთავსდეს სახანძრო დეპოში. როდესა, ერთი სახანძრო დეპოდან შეუძლებელია რეაგირების დროის უზრუნველყოფა, უნდა მოეწყოს დამხმარე სახანძრო დეპო.

35. სახანძრო დეპო უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებების ადზ-ს არეში, პირდაპირი და მოსახერხებელი გადაადგილება, მინიმალური მოსახვევების გათვალისწინებით.

36. სახანძრო დეპოსა და სამეთვალყურეო პუნქტს, ასევე აეროდრომზე ნებისმიერ სხვა სახანძრო დეპოსა და საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კავშირის დისკრეტული სისტემა.

37. სახანძრო დეპოში, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის გაფრთხილებისათვის უნდა არსებობდეს განგაშის გამოცხადების სისტემა, რომელიც განგაშის სიგნალს გამოსცემს როგორც ძირითად დეპოში, ასევე აეროდრომის სხვა დამხმარე დეპოებშიც (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტში.

38. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების მინიმალური რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს შემდეგ მონაცემებს:

ა) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ბ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-2 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

გ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-3 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

დ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-4 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ე) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-5 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;



ვ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-6 კატეგორიისათვის – 2 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ზ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-7 კატეგორიისათვის – 2 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

თ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-8 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ი) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-9 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

კ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-10 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება.

39. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის სრული შემადგენლობა მომზადებული უნდა იყოს სათანადოდ, საკუთარი მოვალეობების ეფექტურად შესრულების მიზნით და უნდა მონაწილეობდნენ რეალურ პირობებთან მიახლოებულ ხანძარსაწინააღმდეგო წვრთნებში, რომელიც გათვლილია საჰაერო ხომალდის ტიპსა და საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობაზე, რომელიც გამოიყენება აღნიშნულ აეროდრომზე, მათ შორის წნევის ქვეშ საწვავის აალებით გამოწვეული ხანძრის ქრობაში.

40. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის სასწავლო პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს ადამიანური ფაქტორის შესახებ სწავლების საკითხებს, მათ შორის ჯგუფში მოქმედებათა კოორდინაციას.

41. აეროდრომზე ფრენების შესრულებისას აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საკმარაოდენობის მომზადებული და კვალიფიციური პერსონალი, რომლებიც მუდმივ მზადყოფნაში იქნებიან საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების და აღჭურვილობების გამოსაყენებლად, მაქსიმალური წარმადობით. აღნიშნული პერსონალი უნდა განაწილდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს რეაგირების მინიმალური დრო და შესაბამისი რაოდენობის ნივთიერებების უწყვეტი მიწოდება. აუცილებელია პერსონალის გათვალისწინება, რომელიც უზრუნველყოფს ხელის შლანგების, კიბეების და სხვა იმ საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობების გამოყენებას, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდზე საავარიო-სამაშველო ოპერაციების და ხანძრის ქრობისას.

42. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო ოპერაციების შესასრულებლად საჭირო პერსონალის მინიმალური რაოდენობის განსაზღვრისას უნდა განხორციელდეს არსებული რესურსის ანალიზი, დასახული ამოცანების გათვალისწინებით, ხოლო პერსონალის რაოდენობა უნდა გაიწეროს აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში.

43. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის მოქმედი პერსონალი, სრული შემადგენლობით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დამცავი ტანსაცმლით და რესპირატორული მოწყობილობებით, საკუთარი მოვალეობის ეფექტურად შესრულების მიზნით.

მუხლი 116. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გატანა

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი შეიმუშავებს სამუშაო მოედნიდან ან მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის გეგმას და უზრუნველყოფს აღნიშნული გეგმის შესრულებაზე პასუხისმგებელი კოორდინატორის დანიშვნას.

2. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის გეგმა უნდა ეფუძნებოდეს იმ ტიპის სხ-ის მახასიათებლებს, რომლებიც ძირითადად გამოიყენებენ აეროდრომს. გეგმა დამატებით უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) აეროდრომზე ან მის უშუალო სიახლოვეს, მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანისათვის არსებული მოწყობილობების და პერსონალის ჩამონათვალს;

ბ) სხვა აეროდრომებიდან, საევაკუაციო-აღდგენითი აღჭურვილობის კომპლექტების სწრაფად მიღების ღონისძიებებს.



მუხლი 117. ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური

1. აეროდრომზე მოძრაობის მოცულობის და საექსპლუატაციო პირობებიდან გამომდინარე, სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს, აეროდრომის ექსპლუატანტის ან ამ ორგანო/ორგანიზაციათა ერთობლივი მოქმედებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ბაქანზე საქმიანობის მართვა, რათა:

ა) განხორციელდეს მოძრაობის რეგულირება, საჰაერო ხომალდების ერთმანეთთან შეჯახებისა და საჰაერო ხომალდების დაბრკოლებებთან შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან ერთად განხორციელდეს ბაქანზე საჰაერო ხომალდების შესვლის რეგულირება და ბაქნიდან მათი გასვლის კოორდინაცია;

გ) განხორციელდეს სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო და სწრაფი გადაადგილება, ასევე, სხვა სახის საქმიანობის სათანადო კონტროლი.

2. თუ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი არ მონაწილეობს ბაქანზე საქმიანობის მართვის უზრუნველყოფაში, მაშინ ექსპლუატანტის მიერ უნდა განისაზღვროს შესაბამისი პროცედურა, რათა ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახურსა და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს შორის გაადვილდეს საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის უფლების ორგანიზებული გადაცემა.

3. ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური უნდა აღიჭურვოს რადიოსატელეფონო კავშირის საშუალებებით.

4. შეზღუდულ ხილვადობასთან დაკავშირებული პროცედურების გამოყენებისას, ბაქანზე მომუშავე პირების და სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა იზღუდება საჭირო მინიმუმამდე, რომელსაც განსაზღვრავს აეროდრომის ექსპლუატანტი.

5. საგანგებო სიტუაციების დროს, საავარიო-საგანგებო სამუშაოებში ჩართულ სპეციალურ სატრანსპორტო საშუალებას უნდა მიენიჭოს უპირატესობა ყველა სხვა სატრანსპორტო საშუალების მიმართ.

6. სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც სამუშაოებს ახორციელებს ბაქანზე, გზას უნდა უთმობდეს:

ა) საავარიო სატრანსპორტო საშუალებას, მოძრავ საჰაერო ხომალდს, საჰაერო ხომალდს, რომელიც იწყებს მოძრაობას ან საჰაერო ხომალდს, რომელიც ახორციელებს პარკირებას ან ბუქსირებას; და

ბ) სხვა სატრანსპორტო საშუალებას, ადგილობრივი წესების შესაბამისად.

7. აეროდრომის ექსპლუატანტი უნდა ახორციელებდეს საჰაერო ხომალდის სადგომის ვიზუალურ კონტროლს, რეკომენდებული გამყოფი მანძილის დაცვის მიზნით, რაც გათვალისწინებულია იმ საჰაერო ხომალდისთვის, რომელიც იყენებს აღნიშნულ სადგომს.

მუხლი 118. საჰაერო ხომალდების მიწისზედა მომსახურება

1. საჰაერო ხომალდის მიწისზედა მომსახურებისას, მზადყოფნაში უნდა იყოს ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობები, რომელიც, სულ მცირე, გამოიყენება საწვავის აალების შემთხვევაში საწყისი ინტერვენციისთვის და პერსონალი, რომელსაც გავლილი აქვს სწავლება აღნიშნული მოწყობილობებით სარგებლობაზე. აქვე უნდა არსებობდეს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის სწრაფი გამოძახების საშუალებები, ხანძრის წარმოქმნის ან საწვავის მნიშვნელოვანი დაღვრის შემთხვევისთვის.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდის საწვავით გამართვა ხორციელდება მგზავრების ჩასხდომის, გადმოსხდომის ან მათი ბორტზე ყოფნის დროს, მიწისზედა მოწყობილობები უნდა განთავსდეს ისე, რომ შესაძლებელი იყოს:

ა) საკმარისი რაოდენობის გასასვლელების გამოყენება, სწრაფი ავარიული ევაკუაციისთვის;

ბ) ევაკუაციის დაუბრკოლებელი განხორციელება ყველა იმ გასასვლელიდან, რომელიც გამოიყენება ავარიულ ვითარებაში.

მუხლი 119. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემები



1. აეროდრომის ექსპლუატანტი ახორციელებს აეროდრომზე სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის (SMGCS) უზრუნველყოფას.

2. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის დაპროექტირებისას, გასათვალისწინებელია:

ა) საჰაერო მოძრაობის სიმჭიდროვე;

ბ) ხილვადობის პირობები, რომლის დროსაც შესრულდება ფრენები;

გ) პილოტების ორიენტაციის საჭიროება;

დ) სააეროდრომო სქემის სირთულე;

ე) სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა.

3. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების ვიზუალური კომპონენტები, როგორცაა მარკირება, სანათები და ნიშნები, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ პასუხობდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის თავი III-ში (ვიზუალური სააერონავიგაციო საშუალებები) მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

4. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ აღმოიფხვრას საჰაერო ხომალდების და სატრანსპორტო საშუალებების არასანქცირებული შესვლა მოქმედ ადზ-ზე.

5. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ აღმოიფხვრას საჰაერო ხომალდების ერთმანეთთან, ასევე სატრანსპორტო საშუალებებთან ან სხვა ობიექტებთან შეჯახება, სამუშაო მოედნის ნებისმიერ ნაწილში.

6. იქ, სადაც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უზრუნველყოფილია „სდექ“ ხაზის და სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების შერჩევითი ჩართვის მეშვეობით, უნდა შესრულდეს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) სამიმოსვლო მარშრუტებზე, რომლებიც მონიშნულია სბ-ს ღერძულა ხაზის ჩართული სანათებით, მოძრაობა შეიძლება შეწყდეს „სდექ“ ხაზის სანათების ჩართვით;

ბ) მართვის სქემები უნდა დამონტაჟდეს ისე, რომ საჰაერო ხომალდის წინ „სდექ“ ხაზის სანათების ჩართვისას, სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების შესაბამისი სექცია ავტომატურად გამოირთოს.

გ) სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა ჩაირთოს საჰაერო ხომალდების წინ „სდექ“ ხაზის სანათების გამორთვის შემდეგ.

7. აეროდრომი, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სამანევრო მოედანზე სახმელეთო მოძრაობის მართვის რადიოლოკატორით.

8. სამანევრო მოედანზე სახმელეთო მოძრაობის მართვის რადიოლოკატორი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ აეროდრომზე, რომლის გამოყენების პირობები განსხვავდება ამ მუხლის მე-7 პუნქტში მოცემული პირობებისაგან, იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვის და ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე შეუძლებელია სატრანსპორტო ნაკადის რეგულირება ალტერნატიული პროცედურებით და საშუალებებით.

მუხლი 120. საექსპლუატაციო არეში დანადგარების და აღჭურვილობების განთავსება

1. თუ დანადგარს ან/და აღჭურვილობას არ გააჩნია აერონავიგაციის ან სხ-ის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციები, მაშინ მათი განთავსება არ უნდა მოხდეს:

ა) საფრენ ზოლზე, უსაფრთხოების ბოლო არეში, სამიმოსვლო ზოლზე ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მითითებული მანძილების ფარგლებში, თუ იგი საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდებს; ან

ბ) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე, თუ იგი საფრთხეს უქმნის ჰაერში მყოფ საჰაერო ხომალდებს.

2. ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც აუცილებელია აერონავიგაციის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, უნდა იყოს მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული, მიწის



დონიდან რაც შეიძლება დაბალ სიმაღლეზე და განთავსდეს:

ა) საფრენი ზოლის იმ ნაწილში, რომელიც მდებარეობს:

ა.ა) 75 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან, კოდური ნომრით 3 ან 4; ან

ა.ბ) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან, კოდური ნომრით 1 ან 2; ან

ბ) სამიმოსვლო ზოლის უსაფრთხოების ბოლო არეში ან ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მოცემული მანძილების ფარგლებში; ან

გ) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე, რომელიც საფრთხეს უქმნის ჰაერში მყოფ საჰაერო ხომალდს.

3. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც უნდა განთავსდეს საფრენი ზოლის მოუშანდაკებელ მონაკვეთზე, განიხილება როგორც დაბრკოლება და უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა.

4. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის I, II ან III კატეგორიის მიხედვით აღჭურვილი ადზ-თვის, ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, გარდა აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელისა, არ უნდა განთავსდეს საფრენი ზოლის ბოლოდან 240 მ-ის ფარგლებში და:

ა) 60 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან, კოდური ნომრით 3 ან 4; ან

ბ) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან, კოდური ნომრით 1 ან 2,

5. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც უნდა განთავსდეს I, II ან III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს საფრენ ზოლზე ან მის სიახლოვეს, უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა, რომლებიც:

ა) მდებარეობენ საფრენი ზოლის იმ ნაწილში, რომელიც მდებარეობს ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან 77,5 მ-ის ფარგლებში, კოდური ნომრით 4 და კოდური აღნიშვნით F; ან

ბ) მდებარეობენ საფრენი ზოლის ბოლოდან 240 მ-ის ფარგლებში ან:

ბ.ა) 60 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, კოდური ნომრით 3 ან 4;

ბ.ა) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, კოდური ნომრით 1 ან 2;

გ) კვეთენ დასაფრენად შესვლის შიდა ზედაპირს, შიდა გარდამავალ ზედაპირს ან შეწყვეტილი დაფრენისას მეორე წრეზე წასვლის ზედაპირს.

6. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც საექსპლუატაციო თვალსაზრისით წარმოადგენს დაბრკოლებას, უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა.

მუხლი 121. შემოღობვა

1. აეროდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოღობვით ან სხვა შესაფერისი ბარიერით, სამუშაო მოედანზე ცხოველის შეღწევის აღსაკვეთდ, რომელიც საფრთხეს შეუქმნის საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებას.

2. აეროდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოღობვით ან სხვა შესაფერისი ბარიერით, საზოგადოებისათვის დახურულ ზონებში უცხო პირების უნებლიე ან განზრახ შეღწევის აღკვეთის მიზნით.

3. აეროდრომის ფარგლებს გარეთ, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებისათვის მნიშვნელოვანი სახმელეთო დანადგარების და აღჭურვილობის განლაგების ადგილებში უნდა მოხდეს უცხო პირების უნებლიე ან განზრახ შეღწევის აღკვეთა.



4. შემოღობვა ან ბარიერი უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს საზოგადოებისთვის ღია ზონების გამოყოფა სამუშაო მოედნის და აეროდრომზე არსებული დანადგარების და სხვა არეებისგან, რასაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ექსპლუატაციის თვალსაზრისით.

5. შემოღობვის ან ბარიერის ორივე მხარეს საავიაციო უშიშროების ზომების გაძლიერებისათვის, საჭიროა თავისუფალი სივრცის უზრუნველყოფა, რაც გაადვილებს დაცვის თანამშრომლების პატრულირებას და გაართულებს უცხო პირის მიერ ბარიერის გადალახვას. აეროდრომის შემოღობვის შიგნით უნდა მოეწყოს პერიმეტრული გზა, რომლითაც ისარგებლებენ როგორც ტექნიკური პერსონალი, ისე უშიშროების სამსახურის თანამშრომლები.

მუხლი 122. განათება საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით

საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით აეროდრომის შემოღობვა და სხვა ბარიერები შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს მინიმალური სავალდებულო განათების დონით. გასათვალისწინებელია ასევე შემოღობვის ან ბარიერის ორივე მხარეზე ტერიტორიის განათება, განსაკუთრებით გასასვლელებში.

მუხლი 123. ადზ-ზე არასანქცირებული შეღწევის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემა (ARIWS)

1. აეროდრომზე, სადაც გათვალისწინებულია ARIWS-სისტემა:

ა) იგი ავტონომიურად უნდა ავლენდეს ადზ-ზე არასანქცირებული პოტენციური შეღწევის ან მოქმედი ადზ-ს დაკავების შემთხვევას და უზრუნველყოფდეს საფრენოსნო ეკიპაჟების ან სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების უშუალო შეტყობინებას;

ბ) იგი უნდა ფუნქციონირებდეს და იმართებოდეს აეროდრომზე არსებული სხვა ვიზუალური სისტემებისგან დამოუკიდებლად;

გ) აღნიშნული სისტემის ვიზუალური კომპონენტები, ანუ სანათები უნდა დაპროექტდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების შესაბამისად;

დ) აღნიშნული სისტემის მთლიანი ან ნაწილობრივი მტყუნება გავლენას არ უნდა ახდენდეს აეროდრომზე ჩვეულებრივი ოპერაციების შესრულებაზე. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს უნდა შეეძლოს სისტემის ნაწილობრივი ან სრული გათიშვა.

2. აეროდრომზე ARIWS-სისტემის მოწყობის შემთხვევაში, ინფორმაცია მისი მახასიათებლების და სტატუსის შესახებ აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა წარუდგინოს სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს, სააერნაოსნო ინფორმაციის კრებულში (AIP) გამოსაქვეყნებლად, აეროდრომზე მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის აღწერასთან და შესაბამის მომნიშვნელებთან ერთად.

თავი VIII. აეროდრომის ტექნიკური მომსახურება

მუხლი 124. ამ თავის მიზანი

1. ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში შემუშავდეს და დადგინდეს აეროდრომზე ტექნიკური მომსახურების პროგრამა, ინფრასტრუქტურის პროფილაქტიკურ-ტექნიკური მომსახურების, აღჭურვილობებისა და საშუალებების გამართული მდგომარეობის შენარჩუნების მიზნით, რათა საფრთხე არ შეექმნას ფრენების უსაფრთხოებას, რეგულარობასა და ეფექტურობას.

2. ტექნიკური მომსახურების პროგრამის შემუშავებისა და რეალიზების პროცესში გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორები.

მუხლი 125. ხელოვნური საფარის ტექნიკური მომსახურება

1. აეროდრომის სამუშაო მოედნის ზედაპირი, ხელოვნური საფარის ჩათვლით (ადზ-ს, სბ-ს და ბაქნების), აგრეთვე მიმდებარე უბნები უნდა შემოწმდეს და მათი მდგომარეობა რეგულარულად უნდა გაკონტროლდეს აეროდრომის პროფილაქტიკური და არაგემური, ტექნიკური მომსახურების პროგრამის ფარგლებში, რათა აღიკვეთოს და დასუფთავდეს ნებისმიერი უცხო სხეულების ნარჩენებისაგან (FOD), რამაც შესაძლოა



გამოიწვიოს სხ-ის დაზიანება ან სხ-ის სისტემების მუშაობის დარღვევა.

2. ადზ-ს ზედაპირი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ თავიდან იყოს აცილებული სახიფათო უსწორმასწორობების ფორმირება, რომელიც უნდა შესრულდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის A დამატების მე-5 პუნქტის შესაბამისად.

3. ადზ-ს ხელოვნური საფარი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ ზედაპირზე შეჭიდების მახასიათებლები შეესაბამებოდეს ან აღმატებოდეს დადგენილ, მინიმალურ მოთხოვნებს.

4. ხელოვნური საფარის ტექნიკური მომსახურებისას, პერიოდულად უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლების გაზომვა უწყვეტ რეჟიმში, თვითდასველების შესაძლებლობის მქონე მზომი ხელსაწყოთა მეშვეობით და შედეგების დოკუმენტირება. მსგავსი გაზომვების სიხშირე უნდა იყოს საკმარისი, რათა განისაზღვროს ადზ-ს საფარზე შეჭიდების მახასიათებლების ცვლილების ტენდენცია.

5. პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურება ხორციელდება იმ მიზნით, რომ აღმოიფხვრას ადზ-ს მთელ ზედაპირზე ან მისი ნაწილზე შეჭიდების მახასიათებლების გაუარესება, სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მინიმალურ დონესთან მიმართებით.

6. როდესაც ქანობების ან ჩავარდნების გამო ადზ-ს ან მისი ნაწილის ზედაპირის დრენაჟირების მახასიათებლები გაუარესებულია, ადზ-ს შეჭიდების მახასიათებელი უნდა შეფასდეს ბუნებრივ ან ხელოვნურ პირობებში, ადგილობრივი ხასიათის წვიმის სიმულირებით და აუცილებლობის შემთხვევაში უნდა ჩატარდეს პროფილაქტიკური მომსახურება.

7. თუ სამიმოსვლო ბილიკი გამოიყენება აირ-ტურბინიანი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდების მიერ, სბ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ გამორიცხულ იქნეს მასზე კენჭების ან რაიმე საგნების არსებობა, რომლებიც შეიძლება შეიწოვოს თვითმფრინავის ძრავამ.

მუხლი 126. დამაბინძურებლების მოცილება

1. მოქმედი ადზ-ს ზედაპირი რაც შეიძლება სწრაფად და სრულყოფილად უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, ჭყაპის, ტალახის, მდგარი წყლის, ქვიშის, ნავთობპროდუქტის, რეზინის დანალექისაგან და სხვა სახის დამაბინძურებლებისაგან, შემდგომში მათი დაგროვების შემცირების მიზნით.

2. სბ უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დაბინძურებისგან იმ ხარისხით, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-ის შესვლა მოქმედ ადზ-ზე ან/და გამოსვლა მოქმედი ადზ-დან.

3. ბაქნები უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დაბინძურებისგან იმ ხარისხით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს სხ-ის უსაფრთხო მანევრი ან აუცილებლობისას, სხ-ის ბუქსირება.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია სამუშაო მოედნის სხვადასხვა ნაწილის ერთდროული გაწმენდა თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დაბინძურებისგან, ადზ-ს გაწმენდის შემდეგ უნდა დაწესდეს ზედაპირის გაწმენდის პრიორიტეტულობა, რომელიც უნდა განხორციელდეს აეროდრომზე მოქმედ სამსახურებთან კონსულტაციის შემდეგ და აღნიშნული უნდა აისახოს აეროდრომის თოვლის გაწმენდის გეგმაში (SNOW PLAN).

5. აეროდრომის ხელოვნურ საფარზე ყინულის ან ჭირხლის წარმონაქმნის მოსაცილებლად ქიმიკატების გამოყენება გამართლებულია მათი ეფექტურობის შემთხვევაში. ქიმიკატები უნდა გამოიყენებოდეს დიდი სიფრთხილით, რათა მათი გამოყენებით არ შეიქმნას მოცურების უფრო სახიფათო პირობები.

6. დაუშვებელია ისეთი ქიმიკატების გამოყენება, რომელიც აზიანებს როგორც საჰაერო ხომალდებს, ისე ხელოვნურ საფარს, ან ისეთი ქიმიკატების გამოყენება, რომელიც ტოქსიკურად ზემოქმედებს აეროდრომის გარემოზე.

მუხლი 127. ადზ-ს ხელოვნური საფარის გადაგება

1. ადზ-ზე დროებითი პანდუსის გრძივი ქანობი, რომელიც იზომება არსებული ზედაპირის ან ქვედა ფენის მიმართ, უნდა იყოს:

ა) 0,5%-დან 1.0%-მდე, 5 სმ-ის ჩათვლით სისქის მქონე ზედა ფენის შემთხვევაში; და



ბ) არაუმეტეს 0,5%, 5 სმ-ზე მეტი სისქის მქონე ზედა ფენის შემთხვევაში.

2. ზედა ფენის დაგება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ერთი ბოლოდან მეორეს ბოლოს მიმართულებით ისე, რომ ადზ-ზე აფრენა-დაფრენების უმეტესობა განხორციელდეს ქანობის დახრის მიმართულებით.

3. სარეაბილიტაციო/სამშენებლო სამუშაოების ყოველი ეპიზოდში, საფარის ზედა ფენა უნდა მოეწყოს ადზ-ს მთელ სიგანეზე.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ზე ხორციელდება საფარის ზედა ფენის დაგება, მის დროებით საექსპლუატაციოდ, მასზე წინასწარ დაიტანება ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება. ადზ-ს ნებისმიერი დროებითი ზღურბლის ადგილმდებარეობა უნდა აღინიშნოს 3,6 მ სიგანის განივი ზოლით.

5. ხელოვნური საფარის ზედა ფენის დაგება და შენარჩუნება უნდა განხორციელდეს შეჭიდების მახასიათებლების მინიმალურ მნიშვნელობაზე მაღალი მაჩვენებლით.

მუხლი 128. ვიზუალური საშუალებები

1. სანათი ითვლება გაუმართავად, თუ მისი ძირითადი სხივის ინტენსივობა ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-2 დამატებაში მოცემულ შესაბამის ნახაზზე მითითებული მნიშვნელობის 50%-ზე ნაკლებია. სანათი, რომლის მთავარი სხივის საშუალო გაანგარიშებული ინტენსივობა აღემატება ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-2 დამატების მითითებულ სიდიდეს, მისი 50%-ის შესაბამისი სიდიდე უნდა განისაზღვროს ამ გაანგარიშებულ მნიშვნელობასთან მიმართებით.

2. შუქსასიგნალო და მარკირების სისტემების საიმედო მუშაობის უზრუნველყოფა ხორციელდება ვიზუალური საშუალებების პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემით.

3. პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემა, რომელიც განკუთვნილია დასაფრენად ზუსტი შესვლის II ან III კატეგორიის მიხედვით აღჭურვილი ადზ-სთვის, მინიმუმ, უნდა ითვალისწინებდეს შემდეგი სახის შემოწმებას:

ა) მისადგომის და ადზ-ს შუქ-სასიგნალო სისტემის სანათების ვიზუალური შემოწმება და სანათების ინტენსივობის, სხივის გავრცელების კუთხის და მიმართულების გაზომვა;

ბ) მიახლოების და ადზ-ს სანათების სისტემის ყოველი სქემის ელექტრომახასიათებლების გაზომვა და კონტროლი;

გ) საჭაერო მოძრაობის მართვის ორგანოების მიერ გამოსაყენებლად განკუთვნილი სანათების ინტენსივობის რეგულირების სისტემის სწორი ფუნქციონირების კონტროლი.

4. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს და მიახლოების სანათების სისტემის ნათურების ინტენსივობის, სხივების გავრცელების კუთხის და მიმართულების პარამეტრების საექსპლუატაციო გაზომვა უნდა განხორციელდეს ყოველი სანათის პარამეტრების გაზომვით, ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 პირველი დანართის მე-2 დამატების შესაბამისი ტექნიკური მოთხოვნების უზრუნველყოფის მიზნით.

5. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს და მიახლოების სანათების სისტემის ნათურების ინტენსივობის, სხივების გავრცელების კუთხის და მიმართულების პარამეტრების გაზომვა უნდა განხორციელდეს მოძრავი საზომი მოწყობილობით, რომელიც საკმარისი სიზუსტით უზრუნველყოფს ცალკეული სანათის მახასიათებლების ანალიზს.

6. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს სანათების პარამეტრების გაზომვის პერიოდულობა განისაზღვრება მოძრაობის ინტენსივობის, დაბინძურების ადგილობრივი დონის, დამონტაჟებული შუქსასიგნალო მოწყობილობების საიმედოობის და საექსპლუატაციო გაზომვების შედეგების უწყვეტი შეფასებით, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში გაზომვები ჩაღრმავებული ტიპის სანათებისთვის უნდა განხორციელდეს წელიწადში არანაკლებ ორჯერ, ხოლო სხვა სანათების შემთხვევაში – არანაკლებ ერთხელ.

7. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემის მიზანია, რომ II ან III კატეგორიით ფრენების შესრულებისას ნებისმიერ დროს გამართული იყოს მიახლოების და ადზ-ს ყველა სანათი და გამართული იყოს და ფუნქციონირებდეს:



ა) სანათების 95%, შემდეგი განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე ყოველი ელემენტისა:

ა.ა) II და III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლის შუქსასიგნალო სისტემის, ადზ-ს უახლოესი 450 მ-იანი მონაკვეთი;

ა.ბ) ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები;

ა.გ) ადზ-ს ზღურბლის სანათები; და

ა.დ) ადზ-ს გვერდითი სანათები;

ბ) დაფრენის არის სანათების 90 %;

გ) დასაფრენად შესვლის შუქსასიგნალო სისტემის სანათების 85%, ადზ-თან უახლოესი 450 მ-იანი მონაკვეთის მიღმა;

დ) ადზ-ს შემზღუდავი სანათების 75 %.

8. უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია გაუმართავი სანათების დასაშვები პროცენტი ცვლიდეს შუქსასიგნალო სისტემის ძირითად სქემას. გარდა ამისა, დაუშვებელია გაუმართავი სანათის არსებობა სხვა გაუმართავი სანათის გვერდით, გარდა სახაზო სანათებისა ან შუქ-ჰორიზონტებისა, სადაც დასაშვებია ერთმანეთის გვერდით ორი გაუმართავი სანათის არსებობა.

9. ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილი ადზ-თან მოსაცდელ ადგილზე „სდექ“ ხაზის სანათების პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია:

ა) არ იყოს ორზე მეტი გაუმართავი სანათი; და

ბ) ერთმანეთის გვერდიგვერდ არ იყოს ორი გაუმართავი სანათი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათებს შორის ინტერვალი დადგენილ მნიშვნელობაზე ნაკლებია.

10. ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილი სბ-ს პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია, გამოირიცხოს სბ-ს ღერძულა ხაზის ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის მიმდევრობით.

11. I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს პროფილაქტიკური-ტექნიკური მომსახურების მიზანია, რომ I კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს, მიახლოების და ადზ-ს ყველა სანათი იყოს გამართული, ხოლო ნებისმიერ შემთხვევაში, გამართული იყოს შემდეგი სისტემების სანათების, სულ მცირე, 85%:

ა) I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლის შუქსასიგნალო სისტემა;

ბ) ადზ-ს ზღურბლის სანათები;

გ) ადზ-ს გვერდითა სანათები;

დ) ადზ-ს შემზღუდავი სანათები.

უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია გაუმართავი სანათების არსებობა ერთიმეორეს მიმდევრობით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათებს შორის ინტერვალი დადგენილ მნიშვნელობაზე ნაკლებია.

12. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია, ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს ფუნქციონირებდეს ადზ-ს ყველა სანათი და ნებისმიერ შემთხვევაში:

ა) სულ მცირე, ადზ-ს ღერძულა ხაზის (სადაც გათვალისწინებულია) და გვერდითა სანათების 95%; და

ბ) ფუნქციონირებდეს ადზ-ს შემზღუდავი სანათების, სულ მცირე, 75 %.



უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის გვერდიგვერდ.

13. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე, 550 მ და მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს ფუნქციონირებდეს ადზ-ს ყველა სანათი და, ნებისმიერ შემთხვევაში, ფუნქციონირებდეს ადზ-ს გვერდითა და შემზღლუდავი სანათების, სულ მცირე, 85%. უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის გვერდიგვერდ.

14. შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ფრენების წარმოებისას, დაუშვებელია აეროდრომის ელექტრო-სისტემების სიახლოვეს ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სახის სამშენებლო სამუშაოების წარმოება.

კარი III. ვერტოდრომები

თავი IX. ვერტოდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და ინფორმაციული ნაკადების მართვა

მუხლი 129. ვერტოდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და მათ უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირი

1. ვერტოდრომების ზოგადი მონაცემები მოიცავს ინფორმაციას:

ა) ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილის შესახებ;

ბ) ვერტოდრომის შემადგენლების შესახებ;

გ) ვერტოდრომის ზომებისა და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შესახებ;

დ) ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილების შესახებ;

2. ვერტოდრომის ზოგადი საექსპლუატაციო პირობები გულისხმობს სააერონავიაციო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის ინფორმაციული ნაკადების მართვასთან და კოორდინაციასთან დაკავშირებულ ძირითად საკითხებს.

მუხლი 130. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი

1. იმ ვერტოდრომის ან დაფრენის ადგილისთვის, რომელიც შეუთავსებელია აეროდრომთან, დგინდება ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი.

2. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი განთავსებულია ვერტოდრომის ან დაფრენის ადგილის პირველადი ან დაგეგმილი გეომეტრიული ცენტრის სიახლოვეს და მისი საწყისი ადგილმდებარეობა რჩება უცვლელი.

3. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილის ადგილმდებარეობა იზომება გრადუსებში, წუთებსა და წამებში და ეცნობება ჰაერსანავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 131. ვერტოდრომის შემადგენლობა

1. ვერტოდრომის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა აეროდრომის შემადგენლების ადგილას იზომება ნახევარ მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით და ეცნობა ჰაერსანავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.

2. აფრენის და მოწყვეტის არის (TLOF) შემადგენლობა და/ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ყოველი ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა იზომება ნახევარ მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით და ეცნობა ჰაერსანავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 132. ვერტოდრომის ზომები და მასთან დაკავშირებული ინფორმაცია



1. ვერტოდრომზე არსებული ყოველი აღჭურვილობისთვის უნდა მოხდეს შემდეგი მონაცემების გაზომვა ან აღწერა:

ა) ვერტოდრომის ტიპი: ზედაპირის დონეზე განთავსებული, დედამიწის ზედაპირიდან შემადგენელი, გემბანის ვერტოდრომი ან ვერტობანი;

ბ) დაფრენისა და მოწყვეტის არე: ზომები უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, დახრილობა, ზედაპირის ტიპი, ზედაპირის მზიდი შესაძლებლობა ტონებში;

გ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არე (FATO): FATO-ს ტიპი, ნამდვილი/გეოგრაფიული პელენგი ერთ-მეასედ გრადუსამდე სიზუსტით, აღნიშვნის ნომერი, სიგრძე, სიგანე უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, დახრილობა, ზედაპირის ტიპი;

დ) უსაფრთხოების არე: სიგრძე, სიგანე და ზედაპირის ტიპი;

ე) შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკი და შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო ბილიკი: აღნიშვნა, სიგანე, ზედაპირის ტიპი;

ვ) ბაქანი: ზედაპირის ტიპი, შვეულმფრენის სადგომები;

ზ) დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლი: სიგრძე, დედამიწის ზედაპირის პროფილი;

თ) დასაფრენად შესვლის ვიზუალური საშუალებები, FATO-ს, TLOF-ს, შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკების, შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო ბილიკების და შვეულმფრენის სადგომების მარკირება და განათება.

2. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) გეომეტრიული ცენტრის და/ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ყოველი ზღურბლის გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

3. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს და შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს შესაბამისი ღერძულა ხაზის წერტილების გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

4. შვეულმფრენის ყოველი სადგომის გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 133. ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილები

უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით გამოცხადებას ექვემდებარება ვერტოდრომის შემდეგი მანძილები:

ა) ასაფრენად არსებული მანძილი;

ბ) შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი; და

გ) დასაფრენად არსებული მანძილი.

მუხლი 134. ვერტოდრომის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, ინფორმაციის გადაცემა და კოორდინაცია

1. მყისიერი გაფრენისწინა ინფორმაციისა და საფრენოსნო ინფორმაციის უზრუნველყოფის მიზნით, მონაცემების მისაღებად და გასაავრცელებლად, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურსა და ვერტოდრომის ექსპლუატანტს შორის ფორმდება შეთანხმება შემდეგი ინფორმაციის დაუყოვნებელ მიწოდებაზე:

ა) ვერტოდრომზე არსებული პირობების შესახებ;

ბ) შესაბამისი აღჭურვილობების, სამსახურების, სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და სააერნაოსნო საშუალებების საექსპლუატაციო



მდგომარეობის შესახებ;

გ) სხვა სახის ინფორმაციას, რომელიც აუცილებელია უსაფრთხო ფრენებისათვის.

2. ჰაერსაფრენო ინფორმაციის კრებულში ცვლილებების შეტანამდე, ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს დრო, რომელიც სჭირდება სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურს შესაბამისი გამოსაქვეყნებელი მასალის მოსამზადებლად, გასაფორმებლად და გამოსაცემად, რათა დროულად მოხდეს ასეთი ინფორმაციის მიწოდება სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურისთვის.

3. რუკებისა და/ან სააერონავიგაციო ავტომატიზებული სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირებისთვის ჰაერსაფრენო ინფორმაციის ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება შეტყობინებას ჰაერსაფრენო ინფორმაციის რეგულირების და კონტროლის სისტემის (AIRAC) არხების მეშვეობით. ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურისთვის საწყისი ინფორმაციის/მონაცემების მიწოდებისას, საფოსტო გზავნილისთვის დადგენილი ვადის გარდა გათვალისწინებული უნდა იქნეს ასევე AIRAC-ის სისტემით ინფორმაციის ძალაში შესვლის თარიღიც, რომელიც წინასწარ განსაზღვრული და შეთანხმებულია საერთაშორისო დონეზე.

4. ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა, რომლებიც პასუხისმგებელია საწყისი ჰაერსაფრენო ინფორმაციის/მონაცემების გადაცემაზე სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურისთვის, უნდა უზრუნველყოს ჰაერსაფრენო ინფორმაციის სიზუსტესა და მთლიანობაზე „ჰაერსაფრენო მონაცემების და ჰაერსაფრენო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსაფრენო მონაცემების და ჰაერსაფრენო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის №471 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების დაცვა.

თავი X. ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის ფიზიკური მახასიათებლები

მუხლი 135. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის იმ ძირითადი ინფრასტრუქტურის განსაზღვრა, რომელიც აუცილებელია მისი უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის და საერთაშორისოდ აღიარებულ სტანდარტებთან შესაბამისობისათვის.

მუხლი 136. მიწის დონეზე განლაგებული ვერტოდრომი

1. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე გათვალისწინებული უნდა იყოს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის ერთი არე (FATO).

2. FATO-ს არე თავისუფალი უნდა იყოს დაბრკოლებებისგან.

3. FATO-ს არის ზომები უნდა იყოს:

ა) 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – შვეულმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში დადგენილი ზომების შესაბამისი, გარდა სიგანის მიმართ მოთხოვნების არარსებობის შემთხვევისა, როდესაც სიგანე უნდა იყოს არანაკლები ყველაზე დიდი შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული ზომებისა (D), რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO-ს არე;

ბ) მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – საკმარისი ზომის და კონფიგურაციის არე, რომლის ფარგლებშიც შესაძლოა არანაკლებ შემდეგი დიამეტრის მქონე წრის შემოხაზვა:

ბ.ა) 1D, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, როდესაც შვეულმფრენის მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM), რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO-ს არე, აღემატება 3175 კგ-ს;

ბ.ბ) 0,83D ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, როდესაც შვეულმფრენის მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM), რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO-ს არე, შეადგენს 3175 კგ-ს ან ნაკლებს.

4. მე-2 და მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის, რომელთა



მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) 3175 კგ ან ნაკლებია, FATO-ს არის უნდა გააჩნდეს არე, რომლის საზღვრებშიც შესაძლოა არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრის შემოხაზვა.

5. FATO-ს არეში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სწრაფი დრენაჟირება, მაგრამ საშუალო დახრა ნებისმიერი მიმართულებით არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს. FATO-ს არის ნებისმიერ ნაწილში ადგილობრივი დახრილობა არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 5%-ს, თუ ვერტოდრომი განკუთვნილია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის;

ბ) 7%-ს, თუ ვერტოდრომი განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის;

6. FATO-ს არის ზედაპირი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ პირობებს:

ა) უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას;

ბ) არ უნდა გააჩნდეს უსწორმასწორობები, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენის აფრენაზე ან დაფრენაზე; და

გ) უნდა გააჩნდეს მზიდი შესაძლებლობა, რომელიც საკმარისია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენის შეწყვეტილი აფრენისთვის.

7. FATO-ს არის ზედაპირი დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) ირგვლივ, რომელიც განკუთვნილია მე-2 და მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის, უნდა უძლებდეს სტატიკურ დატვირთვას.

8. FATO-ს არეში უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დედამიწის გავლენა.

9. FATO-ს არე უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი გარემოს, მათ შორის – ტურბულენტობის ზემოქმედება, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენის ფრენების წარმოებაზე.

10. დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არე შვეულმფრენისათვის უნდა განთავსდეს FATO-ს არის საზღვრის მიღმა.

11. დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არის სიგანე არ უნდა იყოს უსაფრთხოების შესაბამისი არის სიგანეზე ნაკლები, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის პირველ ნახაზზე.

12. დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არის ზედაპირი არ უნდა გავიდეს იმ სიბრტყის ზემოთ, რომელსაც გააჩნია აღმავალი 3%-იანი დახრილობა, რომლის ქვედა საზღვარი წარმოადგენს FATO-ს პერიმეტრზე მდებარე ჰორიზონტალურ ხაზს.

13. ობიექტი, რომელიც მდებარეობს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლის არეში და შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას შვეულმფრენს ჰაერში, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება დემონტაჟს საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

14. ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დაფრენის და მოწყვეტის, სულ მცირე, ერთი არე (TLOF).

15. TLOF-ის ერთი არე უნდა განთავსდეს FATO-ს არეში, ან ერთი ან რამდენიმე TLOF-ის არე თავსებადია შვეულმფრენების სადგომებთან. ადრ-ს ტიპის FATO-ს არეში დასაშვებია TLOF-ის დამატებითი არეების განთავსება.

16. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას, სულ მცირე, 0.83D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ის.

17. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმაო დახრილობა აღნიშნული არის ზედაპირზე წყლის დაგროვების თავიდან ასაცილებლად, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს ნებისმიერი მიმართულებით.

18. თუ FATO-ს არე მოიცავს TLOF-ის არეს, მაშინ ის უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.



19. თუ TLOF-ის არე შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან, მაშინ ის უნდა უძღვებდეს სტატიკურ დატვირთვას და იმ შვეულმფრენების მოძრაობით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომელთა მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული არე.

20. თუ TLOF-ის არე განთავსებულია FATO-ს არეში, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს 1D-ზე მეტი დიამეტრის მქონე წრეს, მაშინ TLOF-ის არის ცენტრი უნდა განთავსდეს FATO-ს საზღვრიდან არანაკლებ 0.5D მანძილზე.

21. FATO-ს არის გარს უნდა ერტყმოდეს უსაფრთხოების არე, რომლის ზედაპირიც არ არის აუცილებელი იყოს მყარი.

22. FATO-ს არის გარშემო არსებული უსაფრთხოების არე უნდა გავრცელდეს FATO-ს საზღვრებიდან, სულ მცირე, 3მ ან 0.25D (ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO) მანძილზე, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი, და:

ა) როდესაც FATO-ს არე წარმოადგენს ოთხკუთხედს, უსაფრთხოების არის ყოველი გარეთა მხარე, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია; ან

ბ) როდესაც FATO-ს არე წრიულია, უსაფრთხოების არის გარე დიამეტრი, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის პირველ ნახაზზე.

23. უსაფრთხოების არის საზღვრიდან გათვალისწინებული უნდა იყოს გვერდითა დამცავი ზედაპირი, 450-იანი აღმავალი დახრილობით, 10 მ მანძილზე, რომელშიც არ უნდა შეაღწიოს დაბრკოლებამ, გარდა იმ დაბრკოლებებისა, რომლებიც განთავსებულნი არიან FATO-ს არის მხოლოდ ერთ მხარეს და დასაშვებია მათი შეღწევა აღნიშნული დახრის მქონე გვერდითა ზედაპირზე.

24. უსაფრთხოების არეში დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტის არსებობა, რომელიც გადის FATO-ს სიბრტყის ზევით, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ აღნიშნულ არეში. უსაფრთხოების არეში დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის ფრენის განმავლობაში.

25. ობიექტები, რომელთა განთავსებაც უსაფრთხოების არეში წარმოადგენს აუცილებლობას, მათი ფუნქციური დანიშნულების გამო:

ა) თუ ისინი განთავსებულნი არიან FATO-ს არის ცენტრიდან 0,75D-ზე ნაკლებ მანძილზე, მათ არ უნდა შეაღწიონ სიბრტყეში, რომელიც მდებარეობს FATO-ს არის ზედაპირიდან 5 სმ-ზე;

ბ) თუ ისინი განთავსებულნი არიან FATO-ს არის ცენტრიდან 0,75D და მეტ მანძილზე, მათ არ უნდა შეაღწიონ სიბრტყეში, რომელიც იწყება FATO-ს ზედაპირიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე და გააჩნია აღმავალი 5%-იანი დახრა FATO-ს არედან გარეთ.

26. უსაფრთხოების არის მყარი ზედაპირის შემთხვევაში, აღმავალი დახრილობა არ უნდა აღემატებოდეს 4%-ს FATO-ს არის საზღვრებიდან გარეთ.

27. მზიდი ხრახნის ჭავლის შემოქმედებით, ნარჩენების გაფანტვის თავიდან ასაცილებლად უსაფრთხოების არე ექვემდებარება დასუფთავებას.

28. უსაფრთხოების არის მყარი ზედაპირი, რომელიც აკრავს FATO-ს არეს, უნდა წარმოადგენდეს FATO-ს არის ზედაპირის გაგრძელებას.

29. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს სიგანე არ უნდა იყოს შვეულმფრენის ყველაზე განიერი შასის სიგანის 1.5 მნიშვნელობაზე ნაკლები, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის სახმელეთო სბ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-2 ნახაზზე.

30. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს გრძივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს.

31. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ უნდა უძღვებდეს სტატიკურ დატვირთვას და იმ შვეულმფრენების მოძრაობით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომელთა მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის სახმელეთო სბ.



32. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ უნდა გადიოდეს სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზზე.
33. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტი სიმეტრიულად ვრცელდება ღერძულა ხაზის თითოეულ მხარეს, მანძილზე, რომელიც ტოლია შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული სიგანის, სულ მცირე, 0.75-ისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.
34. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია მიწის ზედაპირიდან აღმართული რაიმე უძრავი ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ იქ. სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის მოძრაობის განმავლობაში.
35. ობიექტები, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენების სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე:
- ა) არ უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ნაპირიდან 50 სმ-ზე ნაკლებ მანძილზე; და
 - ბ) არ უნდა შეადწინონ სიბრტყეში, რომელიც იწყება შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ზედაპირის თავზე 25 სმ-ზე, შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ნაპირიდან 50 სმ მანძილზე და გააჩნია 5%-იანი აღმავალი დახრილობა სბ-დან გარეთ.
36. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-სა და სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სწრაფი დრენაჟი, მაგრამ შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს განივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს.
37. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირი უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას.
38. ერთდროული ფრენების შესრულებისას, არ უნდა მოხდეს შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტების ურთიერთგადაფარვა.
39. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს სიგანე ტოლი უნდა იყოს შვეულმფრენის შასის უდიდესი სიგანის, სულ მცირე, ორმაგი სიდიდისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია სბ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-3 ნახაზზე.
40. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ზედაპირმა უნდა გაუძლოს სტატიკურ დატვირთვას.
41. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ზედაპირის დახრა არ უნდა აღემატებოდეს შეზღუდვებს, რომელიც დადგენილია შვეულმფრენის დასაფრენად, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის საჰაერო სბ. ნებისმიერ შემთხვევაში, განივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 10%-ს, ხოლო გრძივი დახრა – 7%-ს.
42. შვეულმფრენის საჰაერო სბ უნდა გადიოდეს საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზზე.
43. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი სიმეტრიულად ვრცელდება ღერძულა ხაზის თითოეულ მხარეს, მანძილზე, რომელიც ტოლია, სულ მცირე, შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული სიგანის, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.
44. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია მიწის ზედაპირიდან აღმართული რაიმე უძრავი ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ იქ. საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის მოძრაობის განმავლობაში.
45. მიწის ზედაპირიდან აღმართული ობიექტები, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენების საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტზე:
- ა) არ უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირიდან 1 მ-ზე ნაკლებ მანძილზე; და
 - ბ) არ უნდა შეადწინონ სიბრტყეში, რომელიც იწყება შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს სიბრტყიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე, შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირიდან 1 მ-ის მანძილზე და გააჩნია 5%-იანი აღმავალი დახრა სბ-დან გარეთ.



46. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირი უნდა უძღვებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას.

47. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დედამიწის ეფექტი.

48. ერთდროული ფრენების შესრულებისას, არ უნდა მოხდეს შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტების ურთიერთგადაფარვა.

49. თუ TLOF-ის არე შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან, მაშინ აღნიშნული სადგომის დამცავი არე არ უნდა ფარავდეს შვეულმფრენის სხვა ნებისმიერ სადგომის დამცავ არის ან შესაბამის სამიმოსვლო მარშრუტს.

50 შვეულმფრენის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კარგი დრენაჟირება, მაგრამ ნებისმიერი მიმართულებით დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს.

51. კიდურა რეჟიმში მობრუნების განხორციელებისათვის განკუთვნილი შვეულმფრენის სადგომს, უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას, სულ მცირე, 1.2D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული სადგომი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-4 ნახაზზე.

52. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის და შვეულმფრენი, რომელიც სარგებლობს სადგომით, არ საჭიროებს მობრუნების შესრულებას, მაშინ სადგომის და შესაბამისი დამცავი არის მინიმალური სიგანე ტოლია მიმოსვლის მარშრუტის სიგანისა.

53. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია შვეულმფრენის მობრუნებისათვის, მაშინ სადგომის და შესაბამისი დამცავი არის მინიმალური ზომები უნდა იყოს არანაკლებ 2D-ს ტოლი.

54. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია შვეულმფრენის მობრუნებისათვის, მის ირგვლივ გაითვალისწინება დამცავი არე, რომელიც ვრცელდება 0.4D-ს ტოლ მანძილზე შვეულმფრენის სადგომის საზღვრიდან.

55. ერთდროული ოპერაციების შესრულებისას, არ უნდა მოხდეს შვეულმფრენების სადგომების დამცავი არეების და მასთან დაკავშირებული სამიმოსვლო მარშრუტების ურთიერთგადაფარვა, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-5 ნახაზზე.

56. როდესაც გათვალისწინებულია არაერთდროული ოპერაციების შესრულება, შეიძლება მოხდეს შვეულმფრენების სადგომების დამცავი არეების და მასთან დაკავშირებული სამიმოსვლო მარშრუტების ურთიერთგადაფარვა, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-6 ნახაზზე.

57. საჰაერო გადაადგილებისათვის განკუთვნილი შვეულმფრენის სადგომი და მასთან დაკავშირებული დამცავი არე უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.

58. შვეულმფრენის სადგომებზე დაუშვებელია რაიმე აღმართული უძრავი ობიექტის არსებობა.

59. შვეულმფრენის სადგომის ირგვლივ, დამცავ არეში დაუშვებელია რაიმე აღმართული უძრავი ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების შესაბამისად უნდა განთავსდნენ აღნიშნულ არეში.

60. შვეულმფრენის სადგომზე და მასთან დაკავშირებულ დამცავ არეში დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის მოძრაობისას.

61. ობიექტებმა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდეს დამცავ არეში:

ა) არ უნდა შეაღწიონ ცენტრალური არის ზედაპირიდან 5 სმ-ზე მდებარე სიბრტყეში, თუ ისინი განთავსებულნი არიან შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან 0,75D-ზე ნაკლებ მანძილზე;

ბ) არ უნდა შეაღწიონ ცენტრალური არის ზედაპირიდან 25 სმ-ზე მდებარე სიბრტყეში, რომელსაც გააჩნია 5%-იანი აღმავალი დახრილობა შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან გარეთ, თუ ისინი განთავსებულნი არიან შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან 0,75D და მეტ მანძილზე.



62. შვეულმფრენის სადგომის ცენტრალური არე უნდა უძლებდეს შვეულმფრენების მოძრაობის სიხშირით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი და უნდა მოიცავდეს სტატიკური დატვირთვის გამძლე შემდეგი ზომის არეს:

ა) ყველაზე დიდი შვეულმფრენის არანაკლებ 0.83D დიამეტრის არეს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი; ან

ბ) შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს სიგანის ტოლი არე, თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის და როდესაც შვეულმფრენი, რომელიც სარგებლობს სადგომით, არ საჭიროებს მობრუნების შესრულებას.

63. იმ შემთხვევაში, როდესაც FATO-ს არე განთავსებულია ადზ-ს ან სბ-ს სიახლოვეს და დაგეგმილია ერთდროული ფრენების შესრულება, ადზ-ს ან სბ-ს საზღვარსა და FATO არის საზღვარს შორის მანძილი არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის პირველ ცხრილში მოცემულ შესაბამის სიდიდეზე ნაკლები.

64. FATO-ს არე არ უნდა განთავსდეს:

ა) სბ-ს კვეთის ან მოცდის ადგილის ახლოს, სადაც ძრავის რეაქტიულ ჭავლს შეუძლია გამოიწვიოს ძლიერი ტურბულენტობა; ან

ბ) იმ არეების სიახლოვეს, სადაც არსებობს თვითმფრინავის ძრავის ჭავლის წარმოშობის ალბათობა.

მუხლი 137. მიწის ზედაპირიდან შემალღებული ვერტოდრომები

1. მიწის ზედაპირიდან შემალღებული ვერტოდრომების შემთხვევაში, ვერტოდრომის სხვადასხვა ელემენტების საპროექტო ასპექტები უნდა ითვალისწინებდნენ დამატებით დატვირთვას, რაც განპირობებულია პერსონალის, თოვლის, ტვირთის, საწვავგასამართი და ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობების და სხვათა არსებობით.

2. დედამიწის ზედაპირიდან შემალღებულ ვერტოდრომზე გათვალისწინებული უნდა იყოს FATO-ს, სულ მცირე ერთი არე.

3. FATO-ს არე თავისუფალი უნდა იყოს დაბრკოლებებისგან.

4. FATO-ს არის ზომები უნდა იყოს:

ა) როდესაც ის განკუთვნილია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად – შვეულმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში მითითებული ზომების შესაბამისი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც, სიგანის მიმართ მოთხოვნების არ არსებობისას, სიგანე უნდა იყოს არანაკლები ყველაზე დიდი შვეულმფრენის 1D სიდიდისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO-ს არე;

ბ) როდესაც ის განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – საკმარისი ზომის და კონფიგურაციის არე, რომლის ფარგლებშიც შესაძლოა არანაკლებ შემდეგი დიამეტრის მქონე წრის შემოხაზვა:

ბ.ა) 1D ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, როდესაც შვეულმფრენის მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM), რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO, აღემატება 3175 კგ-ს;

ბ.ბ) 0,83D ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, როდესაც შვეულმფრენის მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM), რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO, შეადგენს 3175 კგ-ს ან ნაკლებს.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც FATO განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად, რომელთა მაქსიმალური ასაფრენი მასა 3175 კგ ან ნაკლებია, მას უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები და კონფიგურაცია, რათა მოიცვას არანაკლებ 1D დიამეტრის მოქნე წრე.

6. FATO-ს არის ზედაპირზე წყლის დაგროვების თავიდან ასაცილებლად უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დახრილობა, რომელიც, ნებისმიერი მიმართულებით არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს.



7. FATO-ს არე უნდა უძღვებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

8. FATO-ს ზედაპირი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ პირობებს:

ა) უძღვებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას; და

ბ) არ უნდა გააჩნდეს უსწორმასწორობები, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენის აფრენაზე ან დაფრენაზე.

9. FATO-ს არეში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს დედამიწის გავლენა.

10. დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არე შვეულმფრენისათვის, უნდა განთავსდეს შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული არის დასასრულის მიღმა.

11. დაბრკოლებებისგან თავისუფალი შვეულმფრენის ზოლის სიგანე არ უნდა იყოს შესაბამისი უსაფრთხოების არის სიგანეზე ნაკლები.

12. თუ დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არის ზედაპირი მყარია, მაშინ ის არ უნდა კვეთდეს აღმავალი 3%-იანი დახრილობის მქონე ზედაპირს და მისი ქვედა საზღვარი წარმოადგენს FATO-ს არის პერიმეტრზე მდებარე ჰორიზონტალურ ხაზს.

13. ობიექტი, რომელიც მდებარეობს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლის არეში და შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას შვეულმფრენს ჰაერში, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება დემონტაჟს საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

14. TLOF-ის ერთი არე უნდა ემთხვეოდეს FATO-ს არეს.

15. თუ TLOF-ის არე ემთხვევა FATO-ს არეს, მისი ზომები და მახასიათებლები ანალოგიურია FATO-ს არის ზომებისა და მახასიათებლებისა.

16. თუ TLOF-ის არე შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან, მის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები რათა მოიცვას, სულ მცირე, 0.83D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული არე.

17. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმაო დახრილობა, აღნიშნული არის ზედაპირზე წყლის დაგროვების თავიდან ასაცილებლად, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს ნებისმიერი მიმართულებით.

18. თუ TLOF-ის არე შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან და განკუთვნილია მხოლოდ იმ შვეულმფრენებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ სახმელეთო მიმოსვლით, მაშინ TLOF-ის არე, სულ მცირე, უნდა უძღვებდეს სტატიკურ და შვეულმფრენების მოძრაობის სიხშირით წარმოქმნილ დატვირთვებს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ეს არე.

19. თუ TLOF-ის არე შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან და განკუთვნილია იმ შვეულმფრენებისათვის, რომლებიც სარგებლობენ საჰაერო მიმოსვლით, მაშინ TLOF-ის არე უნდა უძღვებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

20. FATO-ს არის გარშემოტყეპული უნდა იყოს უსაფრთხოების არეთი, რომლის ზედაპირიც არ არის აუცილებელი იყოს მყარი.

21. FATO-ს არის გარშემო არსებული უსაფრთხოების არე, რომელიც განკუთვნილია ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად, უნდა ვრცელდებოდეს FATO-ს არის საზღვრებიდან, სულ მცირე, 3 მ-ის ან 0.25D-ს (ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO) მანძილზე, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი და:

ა) როდესაც FATO-ს არე წარმოადგენს ოთხკუთხედს, უსაფრთხოების არის ყოველი გარეთა მხარე, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია; ან

ბ) როდესაც FATO-ს არე წრიულია, უსაფრთხოების არის გარე დიამეტრი, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია.



22. FATO-ს არის გარშემო არსებული უსაფრთხოების არე, რომელიც განკუთვნილია ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად, ვრცელდება FATO-ს არის საზღვრებიდან, სულ მცირე, 3 მ ან 0.25D (ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია FATO) მანძილზე, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი და:

ა) როდესაც FATO-ს არე წარმოადგენს ოთხკუთხედს, უსაფრთხოების არის ყოველი გარეთა მხარე, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია; ან

ბ) როდესაც FATO-ს არე წრიულია, უსაფრთხოების არის გარე დიამეტრი, სულ მცირე, 2D-ს ტოლია.

23. უსაფრთხოების არის საზღვრიდან გასათვალისწინებელი უნდა იყოს გვერდითა დამცავი ზედაპირი, 45⁰-იანი აღმავალი დახრილობით, 10 მ-ის მანძილზე, რომელშიც არ უნდა შეაღწიოს დაბრკოლებამ, გარდა იმ დაბრკოლებებისა, რომლებიც განთავსებული არიან FATO-ს არის მხოლოდ ერთ მხარეს და დასაშვებია მათი შეღწევა აღნიშნული დახრის მქონე გვერდითა ზედაპირზე.

24. უსაფრთხოების არეში დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ აღნიშნულ არეში. უსაფრთხოების არეში დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის ფრენის განმავლობაში.

25. ობიექტები, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ უსაფრთხოების არეში, მათი სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს FATO-ს არის საზღვრის გასწვრივ განთავსების შემთხვევაში და არ უნდა კვეთდნენ სიბრტყეს, რომელიც იწყება FATO-ს არის ზედაპირიდან 25 სმ-ს სიმაღლეზე და ვრცელდება FATO-ს არედან გარეთ აღმავალი 5%-იანი გრადიენტით.

26. თუ FATO-ს არის დიამეტრი 1D-ზე ნაკლებია, მაშინ ობიექტის მაქსიმალური სიმაღლე, რომელიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდეს უსაფრთხოების არეში, არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს.

27. უსაფრთხოების არის მყარი ზედაპირის შემთხვევაში, აღმავალი დახრილობა არ აღემატება 4%-ს FATO-ს არის საზღვრებიდან გარეთ.

28. მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებით, ნარჩენების გაფანტვის თავიდან აცილების მიზნით, უსაფრთხოების არე ექვემდებარება დასუფთავებას.

29. უსაფრთხოების არის ზედაპირი, რომელიც აკრავს FATO-ს არეს, წარმოადგენს FATO-ს არის ზედაპირის გაგრძელებას.

30. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ შვეულმფრენის შასის უდიდესი სიგანის ორმაგი სიდიდის ტოლი, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.

31. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს გრძივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს.

32. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ უნდა უძლებდეს სტატიკურ და შვეულმფრენების მოძრაობის სიხშირით წარმოქმნილ დატვირთვებს, რომელთა მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.

33. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ გადის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზზე.

34. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტი სიმეტრიულად ვრცელდება ღერძულა ხაზის თითოეულ მხარეს, არანაკლებ შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული სიგანის ტოლ მანძილზე, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.

35. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია რაიმე ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ იქ.

36. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-სა და სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სწრაფი დრენაჟი, მაგრამ შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს განივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს.



37. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირი უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას.
38. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ შვეულმფრენის შასის უდიდესი სიგანის სამმაგი მნიშვნელობის ტოლი, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.
39. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ზედაპირმა უნდა გაუძლოს დინამიკურ დატვირთვას.
40. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს განივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს, ხოლო გრძივი დახრა – 7%-ს. ნებისმიერ შემთხვევაში, აღნიშნული დახრები არ უნდა აღემატებოდნენ შვეულმფრენის დაფრენისას დახრის დაწესებულ შეზღუდვებს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის საჰაერო სბ.
41. შვეულმფრენის საჰაერო სბ გადის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზზე.
42. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი სიმეტრიულად ვრცელდება ღერძულა ხაზის თითოეულ მხარეს, არანაკლებ შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული სიგანის ტოლ მანძილზე, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი.
43. საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტზე დაუშვებელია რაიმე ობიექტის არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ იქ.
44. საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირი უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას.
45. საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დედამიწის ეფექტი.
46. შვეულმფრენის სადგომების დახრა ნებისმიერი მიმართულებით არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს.
47. შვეულმფრენის სადგომს უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას, სულ მცირე, 1.2D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული სადგომი.
48. იმ შემთხვევაში, როდესაც შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის, მაშინ სადგომის და შესაბამისი დამცავი არის სიგანე ტოლია სამიმოსვლო მარშრუტის მინიმალური სიგანისა.
49. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია შვეულმფრენის მიერ მობრუნების შესასრულებლად, მაშინ სადგომის და შესაბამისი დამცავი არის მინიმალური ზომები უნდა იყოს არანაკლებ 2D-ს ტოლი.
50. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია შვეულმფრენის მიერ მობრუნების შესასრულებლად, მის ირგვლივ უნდა განთავსდეს დამცავი არე, რომელიც ვრცელდება 0.4D-ს ტოლ მანძილზე შვეულმფრენის სადგომის საზღვრიდან.
51. ერთდროული ფრენების შესრულებისას, არ უნდა მოხდეს შვეულმფრენების სადგომების დამცავი არეების და მასთან დაკავშირებული სამიმოსვლო მარშრუტების ურთიერთგადაფარვა.
52. იმ შემთხვევაში, როდესაც შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია ბორბლიანი შვეულმფრენის მიერ ხმელეთზე მიმოსვლისთვის, სადგომის ზომები ითვალისწინებს იმ ბორბლიანი შვეულმფრენის ბრუნის მინიმალურ რადიუსს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია სადგომი.
53. შვეულმფრენის სადგომი და მასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების არე, რომელიც გამოიყენება საჰაერო მიმოსვლისთვის, უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.
54. შვეულმფრენის სადგომზე და მასთან დაკავშირებულ უსაფრთხოების არეში დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტის არსებობა.
55. შვეულმფრენის სადგომის ცენტრალური არე უნდა უძლებდეს შვეულმფრენების მოძრაობის სიხშირით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი და უნდა გააჩნდეს სტატიკური დატვირთვის გამძლე შემდეგი ზომის:
- ა) არანაკლებ 0.83D დიამეტრის არე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია იგი; ან



ბ) გამჭოლი მიმოსვლისთვის განკუთვნილი შვეულმფრენის სადგომის შემთხვევაში, შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს სიგანის ტოლი არე.

56. შვეულმფრენის სადგომის ცენტრალური არე, რომელიც განკუთვნილია მხოლოდ სახმელეთო მიმოსვლისთვის, უნდა უძლებდეს სტატიკურ დატვირთვას.

57. შვეულმფრენის სადგომის ცენტრალური არე, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო მიმოსვლისთვის, უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

მუხლი 138. ვერტობანი

1. ვერტობანზე გათვალისწინებულ უნდა იყოს FATO-ს ერთი არე და მასთან თანმხვედრი ან შეთავსებული TLOF-ის ერთი არე.

2. FATO-ს არე შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არე, რომელშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.

3. TLOF-ის არის შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას:

ა) 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის – არე, რომლის საზღვრებშიც შესაძლებელია განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი;

ბ) 3175 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის – არე, რომლის საზღვრებშიც შესაძლებელია განთავსდეს არანაკლებ 0.83D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.

4. 3175 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის, TLOF-ის არე უნდა იყოს საკმარისი ზომის, რათა მოიცვას არე, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელი იქნება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.

5. ვერტობანის კონსტრუქცია უნდა უზრუნველყოფდეს საკმარისი ზომების და დარბკოლებებისგან თავისუფალ საჰაერო ღრეჩოს, სადაც სრულად თავსდება FATO-ს არე.

6. რამდენადაც ეს შესაძლებელია, FATO-ს არე უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ, შემცირდეს გარემოს, მათ შორის ტურბულენტობის ზემოქმედება FATO-ს არეზე, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენების ფრენების წარმოებაზე.

7. TLOF-ის არე უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

8. TLOF-ის არე უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.

9. TLOF-ის საზღვრების ირგვლივ დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომელიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო, უნდა განთავსდნენ იქ.

10. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ-ზე მეტია, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდნენ 25 სმ-ს.

11. შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად განკუთვნილი 1D ან მეტი ზომის TLOF-ის ნებისმიერი არესა და 16.0 მ-ზე მეტი D-სიდიდის მქონე TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, უნდა იყოს რაც შეიძლება მცირე და ნებისმიერ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს 15 სმ-ს.



12. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ-ია და ნაკლებია, დაბრკოლებებისგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდნენ 5 სმ-ს.

13. ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეში (მაგ. შუქსასიგნალო აღჭურვილობა ან ბადეები), არ უნდა აღემატებოდეს 2,5 სმ-ს. ასეთი ობიექტების არსებობა დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი საფრთხეს არ წარმოადგენენ შვეულმფრენებისთვის.

14. უსაფრთხოების უზრუნველყოფი მოწყობილობები, როგორცაა უსაფრთხოების ბადეები ან უსაფრთხოების თაროები, უნდა განთავსდნენ ვერტოზანის საზღვარზე, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდნენ TLOF-ის არის სიმაღლეს.

15. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს მოცურების საწინააღმდეგო ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია როგორც შვეულმფრენებისათვის, ასევე ადამიანებისთვის და უნდა გააჩნდეს დახრილობა, წყლის დაგროვების თავიდან ასაცილებლად.

მუხლი 139. გემზანის ვერტოდრომი

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც შვეულმფრენის სამუშაო მოედანი განთავსებულია გემის კიბოზე ან წინა ნაწილში ან განგებ მოწყობილია გემის კონსტრუქციების თავზე, ის ითვლება სპეციალურად აღჭურვილ გემზანის ვერტოდრომად.

2. გემზანის ვერტოდრომზე გათვალისწინებულ უნდა იყოს FATO-ს ერთი არე და ერთი თანმხვედრი ან შეთავსებული TLOF-ის არე.

3. FATO-ს არე შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არე, რომელშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოზანი.

4. გემზანის ვერტოდრომის TLOF-ის არე უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

5. გემზანის ვერტოდრომის TLOF-ის არე უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.

6. სპეციალურად აღჭურვილ გემზანის ვერტოდრომების შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია არა გემის კიბოზე ან მის წინა ნაწილში, არამედ მის სხვა ნაწილში, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი.

7. სპეციალურად აღჭურვილ გემზანის ვერტოდრომის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია გემის კიბოზე ან მის წინა ნაწილში, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა:

ა) მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი; ან

ბ) დაფრენის შეზღუდული მიმართულების პირობებში ფრენების შესრულებისას, მოიცვას არე, რომლის საზღვრებშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე ორი მოპირდაპირე რკალი, შვეულმფრენის გრძივი მოძრაობის მიმართულებით. ვერტოდრომის მინიმალური სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0.83 D-ს ტოლი ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-7 ნახაზის შესაბამისად.

8. იმ შემთხვევაში, თუ გემზანის ვერტოდრომი არ არის სპეციალურად აღჭურვილი, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი.

9. გემზანის ვერტოდრომის კონსტრუქცია უნდა უზრუნველყოფდეს საკმარისი ზომების და დაბრკოლებებისგან თავისუფალ საჰაერო ღრეჩოს, სადაც სრულად განთავსებული უნდა იყოს FATO-ს არე.

10. FATO-ს არე უნდა განთავსდეს ისე, რომ, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, შემცირდეს გარემოს, მათ შორის ტურბულენტობის ზემოქმედება FATO-ს არეზე, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს



შვეულმფრენების ფრენების წარმოებაზე.

11. TLOF-ის არის საზღვრების ირგვლივ დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომელიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო, უნდა განთავსდნენ იქ.
12. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ-ზე მეტია, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდნენ 25 სმ-ს.
13. შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად განკუთვნილი 1D ან მეტი ზომის TLOF-ის ნებისმიერი არესა და 16.0 მ-ზე მეტი D-სიდიდის მქონე TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი სექტორის ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, უნდა იყოს რაც შეიძლება მცირე და ნებისმიერ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდეს 15 სმ-ს.
14. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ და ნაკლებია, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს.
15. ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეში (მაგ. შუქსასიგნალო აღჭურვილობა ან ბადეები), არ უნდა აღემატებოდეს 2,5 სმ-ს. ასეთი ობიექტების არსებობა დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი საფრთხეს არ წარმოადგენენ შვეულმფრენებისთვის.
16. უსაფრთხოების უზრუნველყოფი მოწყობილობები, როგორცაა უსაფრთხოების ბადეები ან უსაფრთხოების თაროები, უნდა განთავსდნენ ვერტობანის საზღვარზე, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდნენ TLOF-ის არის სიმაღლეს.
17. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს მოცურების საწინააღმდეგო ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია როგორც შვეულმფრენებისათვის, ასევე ადამიანებისთვის.

თავი XI. ვერტოდრომის ვიზუალური საშუალებები

მუხლი 140. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებული იყოს ისეთი ვიზუალური საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს შვეულმფრენის კოორდინირებულ, მოწესრიგებულ და უსაფრთხო განთავსებას, სახმელეთო მიმოსვლას და აფრენა-დაფრენას.

მუხლი 141. ვერტოდრომის მაჩვენებლები

1. ვერტოდრომი აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ქარის ერთი მაჩვენებელით.
2. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ აჩვენოს ქარის პირობები FATO-ს და TLOF-ს არეებში და არ მოექცეს ჰაერის ნაკადების გავლენის ქვეშ, რაც გამოწვეულია ახლომდებარე ობიექტების ან შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებით. შვეულმფრენის პილოტი მას უნდა ხედავდეს როგორც ფრენის დროს, ისე „კიდურა“ რეჟიმში და ან სამუშაო მოედანზე.
3. იქ, სადაც შესაძლოა TLOF-ის ან/და FATO-ს არე მოექცეს ჰაერის ნაკადების გავლენის ქვეშ, აუცილებელია აღნიშნული არეების სიახლოვეს განთავსდეს ქარის დამატებითი მაჩვენებლები, ამ არეებში მიწისპირა ქარის მისათითებლად.
4. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი იმგვარად უნდა იყოს კონსტრუირებული, რომ აჩვენოს ქარის ზუსტი მიმართულება და ქარის ზოგადი სიჩქარე.
5. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა იყოს დამზადებული მსუბუქი ქსოვილისაგან, წაკვეთილი



კონუსის ფორმისა, შემდეგი მინიმალური ზომებით:

ა) ზედაპირის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომის შემთხვევაში:

ა.ა) სიგრძე – 2,4 მ

ა.ბ) დიამეტრი (დიდი ბოლო) – 0,6 მ

ა.გ) დიამეტრი (მცირე ბოლო) – 0,3 მ

ბ) დედამიწის ზედაპირიდან შემალლებული ვერტოდრომის და ვერტობანის შემთხვევაში:

ბ.ა) სიგრძე – 1,2 მ

ბ.ბ) დიამეტრი (დიდი ბოლო) – 0,3 მ

ბ.გ) დიამეტრი (მცირე ბოლო) – 0,15 მ

6. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის ფერი უნდა შეირჩეს ფონის გათვალისწინებით ისე, რომ ადვილი გასარჩევი და გასაგები იყოს ვერტოდრომიდან, სულ მცირე, 200 მ-ის (650 ფუტი) სიმაღლეზე. იქ, სადაც ეს შესაძლებელია, გამოიყენება ერთი ფერი, სასურველია თეთრი ან ნარინჯისფერი. ცვალებად ფონზე კარგი შემჩნევადობის უზრუნველყოფის მიზნით, აუცილებელია ორი ფერის შეხამება, უმჯობესია ნარინჯისფერი და თეთრი, წითელი და თეთრი ან შავი და თეთრი, ამასთან, ფერები უნდა განლაგდეს ხუთ მონაცვლეობით ზოლად ისე, რომ პირველი და ბოლო ზოლი იყოს უფრო მუქი ფერის.

7. ღამის ფრენებისთვის განკუთვნილ ვერტოდრომებზე, ქარის მაჩვენებელი უნდა იყოს განათებული.

მუხლი 142. ვერტოდრომის მარკირება და მარკერები

1. ჯალამბარის სპეციალიზებული მოედანი ექვემდებარება ჯალამბარის მოედნის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-8 ნახაზზე.

2. ჯალამბარის მოედნის მარკირება უნდა მოხდეს ისე, რომ მისი ცენტრ(ებ)ი დაემთხვეს ჯალამბარის მოედნის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არის ცენტრს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-8 ნახაზზე.

3. ჯალამბარის მოედნის მარკირება უნდა მოიცავდეს ჯალამბარის მოედნის თავისუფალი არის და სამანევრო მოედნის მარკირებას.

4. ჯალამბარის მოედნის თავისუფალი არის მარკირება წარმოადგენს კარგად შესამჩნევი ფერის უწყვეტ წრეს, არანაკლებ 5 მ-ის დიამეტრით.

5. ჯალამბარის მოედნის სამანევრო არის მარკირება წარმოადგენს, არანაკლებ, 2D დიამეტრის მქონე, კარგად შესამჩნევი ფერის წყვეტილ წრეს, 30 სმ ზოლის სიგანით. წრის შიგნით დაიტანება პილოტისთვის კარგად შესამჩნევი წარწერა „WINCH ONLY“.

მუხლი 143. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება

1. ვერტოდრომზე დატანილი უნდა იყოს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება.

2. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არის ცენტრში ან მის ახლოს.

3. თუ ვერტობანზე ზედაპირთან შეხების/დანიშნული ადგილმდებარეობის წერტილის მარკირება წანაცვლებულია, მაშინ ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება დაიტანება ზედაპირთან შეხების/დანიშნული ადგილმდებარეობის წერტილის მარკირების ცენტრში.

4. როდესაც FATO-ს არე არ მოიცავს TLOF-ის არის და FATO-ს არეში არის დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირება, გარდა საავადმყოფოსთან არსებული ვერტოდრომისა, ვერტოდრომის ამოსაცნობის მარკირება დაიტანება დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირების ცენტრში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართი მე-9 ნახაზზე.



5. იმ შემთხვევაში, როდესაც FATO-ს არე არ მოიცავს TLOF-ის არეს, ვერტოდრომის ამოსაცნობის მარკირება დაიტანება FATO-ს არეში ისე, რომ იგი ემთხვეოდეს TLOF-ის არის ცენტრს.

6. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება დაიტანება FATO-ს არეში, ხოლო FATO-ს არის აღმნიშვნელ მარკირებასთან ერთად მისი გამოყენებისას, იგი დაიტანება FATO-ს არის ორივე ბოლოში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე.

7. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება, გარდა საავადმყოფოებთან არსებული ვერტოდრომებისა, ხდება თეთრი ფერის „H“- ასოთი. H-ნიშნის მარკირების ზომები არ უნდა იყოს ნაკლები ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-11 ნახაზზე მითითებულისა და, თუ ეს მარკირება გამოიყენება ადრ-ს ტიპის FATO-სთვის, მისი ზომები უნდა გაიზარდოს 3-ჯერ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე.

8. საავადმყოფოსთან არსებული ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება წარმოადგენს წითელი ფერის ასო „H“, თეთრი ფერის ჯვრის ფონზე, რომელიც შედგება კვადრატებისგან და კვადრატის თითო მხარე ესაზღვრება და შეიცავს H-ასოს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-11 ნახაზზე.

9. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება ორიენტირებული უნდა იყოს ისე, რომ „H“-ასოს განივი ხაზი განთავსდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულების მიმართ მართი კუთხით. ვერტობანის შემთხვევაში, განივი ხაზი მდებარეობს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის კუთხის ბისექტრისაზე ან მის პარალელურად. სპეციალურად აღუჭურვავი ვერტობანის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია ხომალდის გვერდითა ნაწილში, H-ასოს განივი ხაზი უნდა განთავსდეს ხომალდის ბორტის პარალელურად.

10. ვერტობანის და გემბანის ვერტოდრომის შემთხვევაში, ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების H-ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ, საერთო სიგანით არაუმეტეს 3 მ-ისა და ასოს შემადგენელი ნაწილების სიგანით არაუმეტეს 0.75 მ-ს.

მუხლი 144. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება

1. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება უნდა განხორციელდეს მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, მიწის ზედაპირიდან შემადგენელ ვერტოდრომზე, ვერტობანსა და გემბანის ვერტოდრომზე.

2. ვერტოდრომზე მაქსიმალური დასაშვები მასის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის ან FATO-ს არეში და ისე, რომ იკითხებოდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულებიდან.

3. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება შედგება ერთ, ორ ან სამ ციფრიანი რიცხვისგან.

5. მაქსიმალურად დასაშვები მასა გამოისახება ტონებში, უახლოეს 100 კგ-მდე დამრგვალებით, რომელსაც უნდა მიეწეროს ლათინური ასო „t“.

6. როდესაც მაქსიმალურად დასაშვები მასა გამოისახება 100 კგ-მდე დამრგვალებით, მეათედის წინ უნდა დაესვას წერტილი, 30 სმ-იანი გვერდების მქონე კვადრატის სახით.

7. 30 მ-ზე მეტი ზომის მქონე FATO-ს არეში ციფრული და ასოითი ნიშნების მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ფონის მიმართ, ხოლო თვით ციფრებს და ასოებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა. 15 მ-დან 30 მ-მდე ზომის მქონე FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 90 სმ, ხოლო 15 მ-ზე ნაკლები ზომის FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 60 სმ, მათი სიგანის და სისქის პროპორციული შემცირებით.

8. მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ, ხოლო ზომები და ფორმა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 ნახაზზე მითითებულისა.

მუხლი 145. D-სიდიდის მარკირება

1. ვერტობანი და გემბანის ვერტოდრომი ექვემდებარებიან D-სიდიდის ნიშნით მარკირებას.

2. D-სიდიდის მარკირება ხდება მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებსა და მიწის ზედაპირიდან შემადგენელ ვერტოდრომებზე, რომლებიც განკუთვნილია მე-2 და მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური



მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენების მიერ გამოსაყენებლად.

3. D-სიდიდის მარკირება ხდება TLOF-ის ან FATO-ს არეების საზღვრებში ისე, რომ ის იკითხებოდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულებიდან.

4. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის რამდენიმე მიმართულების არსებობისას, უნდა განხორციელდეს D-სიდიდის დამატებითი მარკირება ისე, რომ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის მიმართულებიდან იკითხებოდეს ერთი მათგანი მაინც. საგანგებოდ აღუჭურვავი ვერტოდრომის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია ხომალდის გვერდითა ნაწილში, D-სიდიდის მარკირება უნდა მოხდეს D-წრის პერიმეტრზე, 2 საათის, 10 საათის და 12 საათის პოზიციებზე, როდესაც დაკვირვება წარმოებს გემის ბორტიდან, ღერძულა ხაზის მიმართულებით.

5. D-სიდიდის მარკირება ხდება თეთრი ფერით. D-სიდიდე მრგვალდება უახლოეს მთელ მეტრამდე ან ფუტამდე, 0.5-ის ნაკლებობისკენ დამრგვალებით.

6. 30 მ-ზე მეტი ზომის მქონე FATO-ს არეში ციფრული ნიშნების მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ფონის მიმართ, ხოლო თვით ციფრებს უნდა გააჩნდეს 5-4 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა. 15 მ-დან 30 მ-მდე ზომის მქონე FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 90 სმ, ხოლო 15 მ-ზე ნაკლები ზომის FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 60 სმ, მათი სიგანის და სისქის პროპორციული შემცირებით.

მუხლი 146. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ზომების მარკირება

1. 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის განკუთვნილი FATO-ს ფაქტობრივი ზომების მარკირება უნდა მოხდეს FATO-ს ზედაპირზე.

2. თუ მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის განკუთვნილი FATO-ს ფაქტობრივი ზომები ნაკლებია 1D-ზე, ამ ზომების ნიშანდება უნდა მოხდეს FATO არის ზედაპირზე.

3. FATO-ს ზომების მარკირება უნდა მოხდეს FATO-ს არეში ისე, რომ იკითხებოდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულებიდან.

4. ზომები მრგვალდება უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე.

5. 30 მ-ზე მეტი ზომის მქონე FATO-ს არეში ციფრული ნიშნების მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ფონის მიმართ, ხოლო თვით ციფრებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა. 15 მ-დან 30 მ-მდე ზომის მქონე FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 90 სმ, ხოლო 15 მ-ზე ნაკლები ზომის FATO-ს არეში, მარკირების ციფრული ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 60 სმ, მათი სიგანის და სისქის პროპორციული შემცირებით.

6. ციფრული ნიშნების მარკირების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ და უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა.

მუხლი 147. მიწის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომების დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელები

1. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელების დატანა ხორციელდება ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, სადაც FATO-ს არის განფენილობა არ არის ზუსტად გამოხატული.

2. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელები დაიტანება FATO-ს არის საზღვრებზე.

3. FATO-ს არის პერიმეტრის ნიშანდება ხორციელდება არაუმეტეს 50 მ სიგრძის თანაბარი ინტერვალებით დაშორებული მომნიშვნელებით ან მარკირების ნიშნებით, ამასთან, პერიმეტრის ყოველ მხარეს უნდა განთავსდეს, სულ მცირე, სამი მარკირების ნიშანი ან მომნიშვნელი, თითოეულ კუთხეში არსებულ მარკირების ნიშანთან ან მომნიშვნელთან ერთად.

4. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება ხდება მართკუთხა ზოლით, რომლის სიგრძე უდრის 9 მ-ს ან FATO-ს არის პერიმეტრის იმ გვერდის ერთ მეხუთედს, რომელსაც ის აღნიშნავს, ხოლო სიგანე 1 მ-ის ტოლია.



5. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება ხორციელდება თეთრი ფერით.

6. FATO-ს არის პერიმეტრის მომნიშვნელის ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-13 ნახაზზე მოცემულსა.

7. FATO-ს არის პერიმეტრის მომნიშვნელების ფერ(ებ)ი კონტრასტული უნდა იყოს გარშემო მდებარე ფონის მიმართ.

8. FATO-ს პერიმეტრის მომნიშვნელები უნდა იყოს ერთი ფერის: ნარინჯისფერი ან წითელი ან გამოსახოს ორი კონტრასტული ფერით: ნარინჯისფერი და თეთრი, ან ალტერნატიული – წითელი და თეთრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეს ფერები ერწყმიან ფონს.

9. FATO-ს არეს, რომელსაც არ გააჩნია ხელოვნული საფარი, პერიმეტრი აღინიშნება მიწაში ჩაღრმავებული მომნიშვნელებით. FATO-ს არის პერიმეტრის მომნიშვნელებს გააჩნია 30 სმ სიგანე და 1.5 მ სიგრძე, ხოლო მომნიშვნელების ბოლოებს შორის ინტერვალი არანაკლებ 1,5 მ და არაუმეტეს 2 მ-ია. კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმის FATO-ს არის შემთხვევაში ხორციელდება კუთხეების ნიშანდება.

10. ხელოვნურ საფარიანი FATO-ს არის პერიმეტრი აღინიშნება წყვეტილი ხაზით. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირების სეგმენტებს გააჩნია 30 სმ სიგანე, 1.5 მ სიგრძე, ხოლო ბოლოებს შორის ინტერვალი არანაკლებ 1.5 მ და არაუმეტეს 2 მ-ია. კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმის FATO-ს არის შემთხვევაში ხორციელდება კუთხეების მონიშვნა.

11. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება და მიწაში ჩაღრმავებული მომნიშვნელები უნდა იყოს თეთრი ფერის.

მუხლი 148. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის აღმნიშვნელი მარკირება, ადზ-ს ტიპის FATO-სთვის

1. FATO-ს არის აღმნიშვნელი მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც აუცილებელია FATO-ს არის მონიშვნა პილოტისთვის.

2. FATO-ს არის აღმნიშვნელი მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არის დასაწყისში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე.

3. FATO-ს არის აღმნიშვნელი მარკირება შედგება ორნიშნა რიცხვისგან. ეს ორნიშნა მთელი რიცხვი წარმოადგენს მაგნიტური ჩრდილოეთის ერთი მეათედამდე დამრგვალებულ უახლოეს მნიშვნელობას, როდესაც დაკვირვება წარმოებს დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან. თუ ზემოთ აღნიშნულის თანახმად, მიიღება ერთნიშნა რიცხვი, მაშინ მის წინ იწერება ნული. ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე მითითებულ მარკირებას ემატება ვერტოდრომის ამოსაცნობი ნიშანი.

მუხლი 149. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება

1. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ვერტოდრომზე იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია პილოტმა განახორციელოს დასაფრენად შესვლა განსაზღვრული წერტილის მიმართულებით, რომელიც მდებარეობს FATO-ს არის თავზე, TLOF-ის არეში შესვლამდე.

2. დასაფრენად დამიზნების წერტილის მარკირება უნდა განხორციელდეს FATO-ს არის საზღვრებში.

3. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არის ცენტრში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-9 ნახაზზე.

4. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება წარმოადგენს ტოლგვერდა სამკუთხედს, რომლის ერთი-ერთი კუთხის ბისექტრისაც ემთხვევა დასაფრენად შესვლის უპირატეს მიმართულებას. მარკირება ხორციელდება თეთრი ფერის უწყვეტი ხაზით, რომლის ზომებიც შეესაბამება ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-14 ნახაზზე მითითებულსა.

მუხლი 150. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) პერიმეტრის მარკირება

1. TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირება ხორციელდება TLOF-ის არის ზედაპირზე, რომელიც მდებარეობს მიწის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომის FATO-ს არეში, თუ TLOF-ის არის პერიმეტრი არ არის ზუსტად გამოხატული.



2. TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირებას ექვემდებარებიან დედამიწის ზედაპირიდან შემადლებული ვერტოდრომი, ვერტობანი და გემბანის ვერტოდრომი.
3. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე. TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირება უნდა განხორციელდეს შვეულმფრენის სადგომთან შეთავსებული ყოველი TLOF-ის არეზე.
4. TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის არის საზღვარზე.
5. TLOF-ის პერიმეტრის მარკირება წარმოადგენს, სულ მცირე, 30 სმ სიგანის თეთრი ფერის უწყვეტ ხაზს.

მუხლი 151. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება

1. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება დაიტანება იმ ადგილებში, სადაც აუცილებელია შვეულმფრენი დაფრინდეს ან/და ზუსტად განთავსდეს პილოტის მიერ. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შვეულმფრენის იმ სადგომზე, რომელიც განკუთვნილია მობრუნების შესასრულებლად.
2. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება დაიტანება ისე, რომ როდესაც პილოტის სავარძელი მარკირების თავზეა, მასი სრულად უნდა განთავსდეს TLOF-ის არის საზღვრებში და შვეულმფრენის კონსტრუქციის ყველა ნაწილი უნდა იყოს დაშორებული უსაფრთხო მანძილზე ნებისმიერი დაბრკოლებისგან.
3. ვერტოდრომზე დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების ცენტრი უნდა განთავსდეს TLOF-ის არის ცენტრში. შვეულმფრენის სადგომზე, რომელიც განკუთვნილია კიდურა რეჟიმში მობრუნების შესასრულებლად, დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება უნდა განხორციელდეს ცენტრალური არის ცენტრში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-4 ნახაზზე.
4. ვერტობანზე დაფრენის წერტილის მარკირების ცენტრი უნდა განთავსდეს FATO-ს არის ცენტრში.
5. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება წარმოადგენს ყვითელი ფერის წრეს, რომლის ხაზის სიგანე შეადგენს, სულ მცირე, 0.5 მ-ს. ვერტობანებსა და სპეციალურად აღჭურვილი გემბანის ვერტოდრომებზე, ხაზის სიგანე შეადგენს, სულ მცირე 1 მ-ს.
6. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების შიდა დიამეტრი ტოლი უნდა იყოს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის 0.5D-ს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია TLOF-ის არე ან/და შვეულმფრენის სადგომი.

მუხლი 152. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება

1. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომსა და ვერტობანზე, სადაც არასაკმარისია ვიზუალური ამოცნობის სხვა საშუალებები.
2. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება დაიტანება იმგვარად, რომ შეძლებისდაგვარად შესამჩნევი იყოს ჰორიზონტზე, ყველა კუთხიდან. ვერტობანზე დაბრკოლებების სექტორის არსებობისას, მარკირება უნდა განთავსდეს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების იმ მხარეს, სადაც განლაგებულია დაბრკოლებები. სპეციალურად აღჭურვავ ვერტოდრომზე, რომელიც განთავსებულია გემის გვერდითა ნაწილში, მარკირება უნდა მოხდეს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების შიდა მხარეს, TLOF-ის არის პერიმეტრის და დაბრკოლებათა შეზღუდვის სექტორის (LOS) მარკირების საზღვრებს შორის არსებულ სივრცეში.
3. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უნდა შედგებოდეს ვერტოდრომის დასახელების ან რიცხვით-ასოითი აღნიშვნისგან, რომელიც გამოიყენება რადიოკავშირში (R/T).
4. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება, რომელიც განკუთვნილია ღამით ან შეზღუდული ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, უნდა განათდეს შიგნიდან ან გარედან.
5. მარკირების ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 3 მ.
6. მიწის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომების შემთხვევაში, მარკირების ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს



არანაკლებ 1.5 მ, ხოლო მიწის ზედაპირიდან შემადღებული ვერტოდრომების შემთხვევაში – არანაკლებ 1.2 მ, მარკირების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ, სასურველია იყოს თეთრი ფერის.

მუხლი 153. ვერტობანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება (შევრონი)

1. ვერტობანზე, რომლის სიახლოვეს არსებობს დაბრკოლებები და რომლებიც აღმართულია ვერტობანის ზედაპირის ზევით, უნდა განხორციელდეს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება.
2. როდესაც პრაქტიკულად შესაძლებელია, ვერტობანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის არის ცენტრიდან, ყველაზე დიდი წრის რადიუსის ტოლ მანძილზე, რომელიც შესაძლოა ჩაიხაზოს TLOF-ის არეში ან 0.5 D-ს ტოლ მანძილზე, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მეტია.
3. როდესაც სექტორის საწყისი წერტილი მდებარეობს TLOF-ის არის საზღვრებს გარეთ და პრაქტიკულად შეუძლებელია საღებავის დატანა შევრონზე, მაშინ ხდება შევრონის გადატანა TLOF-ის პერიმეტრთან და განთავსება დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის (OFS) ბისექტრისაზე. ამ შემთხვევაში, წანაცვლების მანძილი და მიმართულება, ასევე ყურადღების მიმპყრობი წარწერა „WARNING DISPLACED CHEVRON“ (ყურადღება, შევრონი წანაცვლებულია) წანაცვლების მანძილისა და მიმართულების მითითებით, უნდა დატანილ იქნეს შევრონის ჩარჩოს ქვეშ შავი ფერით, რომლის სიმაღლეც შეადგენს არანაკლებ 10 სმ-ს.
4. ვერტობანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება უნდა მიუთითებდეს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მდებარეობას და ამ სექტორის საზღვრებს.
5. შევრონის სიმაღლე არ უნდა იყოს 30 სმ-ზე ნაკლები და აღინიშნოს შესამჩნევი ფერით.
6. შევრონის ფერი უნდა იყოს შავი.

მუხლი 154. ვერტობანის და გემბანის ვერტოდრომის ზედაპირის მარკირება

1. ზედაპირის მარკირების დანიშნულებას პილოტისთვის დახმარების აღმოჩენა, ამოიცნოს ვერტობანი ან გემბანის ვერტოდრომი, დღის პირობებში დასაფრენად შესვლისას.
2. ზედაპირის მარკირება დაიტანება TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირებით შემოსაზღვრულ, დინამიური დატვირთვის გამძლე არეში.
3. ვერტობანის ან გემბანის ვერტოდრომის ზედაპირი, რომელიც შემოსაზღვრულია TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირებით, უნდა იყოს მუქი მწვანე ფერის და გააჩნდეს საფარი, შეჭიდების მაღალი კოეფიციენტი.

მუხლი 155. ვერტობანის დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება

1. ვერტობანის დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება დაიტანება იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია შვეულმფრენის დაფრენის აღკვეთა, დადგენილი კურსების დიაპაზონში.
2. დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება უნდა განთავსდეს დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირებაზე, FATO/TLOF-ის არის საზღვრის მიმართულებით, შესაბამისი კურსის ფარგლებში.
3. დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება წარმოადგენს თეთრი და წითელი ფერის ზოლებით დაშტრიხულ მონაკვეთს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-15 ნახაზზე.

მუხლი 156. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს მარკირება და მომნიშვნელები

1. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ღერძულა ხაზი ექვემდებარება მარკირებას, ხოლო თუ შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდები არ არის ზუსტად გამოხატული, უნდა მოხდეს მათი ნიშნადება მომნიშვნელებით ან მარკირებით.
2. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს მარკირება უნდა განხორციელდეს ღერძულა ხაზის გასწვრივ და, აუცილებლობისას, შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდების გასწვრივაც.
3. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდების მომნიშვნელები უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის სახმელეთო



სბ-ს გარე ნაპირიდან 0.5 – 3 მ-ის მანძილზე.

4. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები, მათი არსებობის შემთხვევაში, უნდა განთავსდნენ არაუმეტეს 15 მ-იანი ინტერვალით სწორხაზოვანი უბნის ყოველი მხრიდან და 7.5 მ-იანი ინტერვალით – მრუდწირი უბნის ყოველი მხრიდან, ამასთან ყოველ სექტორში უნდა იყოს არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელისა, დაშორებული თანაბარი ინტერვალებით.
5. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება 15 სმ სისქის ყვითელი ფერის უწყვეტი ხაზით.
6. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდეების მარკირება ხორციელდება 15 სმ სისქის, ორმაგი ყვითელი ფერის უწყვეტი ხაზით და მათ შიდა ნაპირებს შორის მანძილი შეადგენს 15 სმ-ს.
7. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელი უნდა განთავსდეს მსხვრევად ფუძეზე.
8. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელი არ უნდა კვეთდეს სიბრტყეს, რომელიც იწყება შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ზედაპირიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე და შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს კიდიდან 0.5 მ-ის მანძილზე და გააჩნდეს სბ-დან გარეთ აღმავალი 5%-იანი დახრა შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ნაპირიდან 3 მ-ის მანძილზე.
9. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ნაპირების მომნიშვნელი უნდა იყოს ლურჯი ფერის.
10. თუ შვეულმფრენის სახმელეთო სბ გამოიყენება ღამის პერიოდში, მაშინ სბ-ს კიდეების მომნიშვნელი ნათდება შიგნიდან ან არის შუქამრეკლი.
11. შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების მიმართ მოქმედებს ამ რეგლამენტის 72-ე მუხლით განსაზღვრული მოთხოვნები.

მუხლი 157. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს მარკირება და მომნიშვნელები

1. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზი ან შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეები ექვემდებარებიან მარკირებას ან მომნიშვნელებით მონიშვნას, თუ ისინი არ არის მკვეთრად გამოხატულნი.
2. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება ან მიწაში ჩარღმავებული მომნიშვნელები უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ.
3. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მარკირება უნდა განხორციელდეს შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირების გასწვრივ.
4. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირების მომნიშვნელები უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირების მიღმა 1 მ-დან 3 მ-მდე დაშორებულ მანძილზე.
5. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები არ უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზიდან შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული სიგანის 0.5 მნიშვნელობაზე ახლოს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ის.
6. ხელოვნურ საფარიანი შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება ხორციელდება 15 სმ სისქის უწყვეტი ყვითელი ფერის ხაზით.
7. ხელოვნურ საფარიანი შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ნაპირების მარკირება ხდება 15 სმ სისქის, ორმაგი ყვითელი ფერის ხაზებით და მათ შიდა ნაპირებს შორის მანძილი შეადგენს 15 სმ-ს.
8. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ზე, სადაც არ არის ხელოვნური საფარი და საღებავებით მარკირება არ არის შესაძლებელი, ღერძულა ხაზის ნიშანდება უნდა მოხდეს 15 სმ სიგანის და 1,5 მ სიგრძის მიწაში ჩარღმავებული ყვითელი ფერის მომნიშვნელებით, რომელთა შორის მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს 30 მ-ს სწორხაზოვან უბანებზე და 15 მ-ს – მრუდწირულ უბანზე, ამასთან თითოეულ უბანზე უნდა იყოს არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელი, დაშორებული თანაბარი ინტერვალებით.
9. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელების არსებობისას, მათ შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 30 მ-ს ყოველი მხრიდან სწორხაზოვან უბანზე და 15 მ-ს ყოველი მხრიდან მრუდწირულ



უბანზე, ამასთან ყოველ სექტორში უნდა იყოს არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელისა, დაშორებული თანაბარი ინტერვალით.

10. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდნენ მსხვრევად ფუძეზე.

11. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელმა არ უნდა გადაკვეთოს სიბრტყე, რომელიც იწყება შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ზედაპირიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე და შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდიდან 1 მ-ის მანძილზე და გააჩნია სბ-დან გარეთ აღმავალი 5%-იანი დახრა, შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდიდან 3 მ-ის მანძილზე.

12. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს მომნიშვნელმა არ უნდა გადაკვეთოს სიბრტყე, რომელიც იწყება შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ზედაპირიდან 25 სმ სიმაღლეზე და შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძის ხაზიდან, მანძილზე, რომელიც ტოლია შვეულმფრენის უდიდესი სიგანის 0.5 მნიშვნელობისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია სბ, და გააჩნია სბ-დან გარეთ აღმავალი 5%-იანი დახრა.

13. შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს კიდეების მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეთ, გარშემო მდებარე ფონის მიმართ, კონტრასტული ფერი. წითელი ფერი არ გამოიყენება მომნიშვნელის ფერად.

14. თუ შვეულმფრენის საჰაერო სბ გამოიყენება ღამის პერიოდში, მაშინ სბ-ს კიდეების მომნიშვნელი ნათდება შიგნიდან ან არის შუქამრეკლი.

მუხლი 158. შვეულმფრენის სადგომის მარკირება

1. შვეულმფრენის სადგომის პერიმეტრის მარკირება უნდა იყოს უზრუნველყოფილი იმ სადგომზე, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენის მობრუნების შესასრულებლად. იმ შემთხვევაში, როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია შვეულმფრენის სადგომის პერიმეტრის მარკირება, მის მაგივრად ხორციელდება ცენტრალური არის პერიმეტრის მარკირება, თუ ცენტრალური არე არ არის ზუსტად გამოხატული.

2. შვეულმფრენის სადგომი, რომელიც განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის და არ იძლევა შვეულმფრენის მობრუნების შესრულების შესაძლებლობას, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს გაჩერების ხაზით.

3. შვეულმფრენის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სადგომზე დაყენების და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-16 ნახაზზე.

4. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია მობრუნების შესასრულებლად, მისი პერიმეტრის მარკირება ან ცენტრალური არის პერიმეტრის მარკირება კონცენტრირებულია სადგომის ცენტრალურ არეში.

5. შვეულმფრენის სადგომზე, რომელიც განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის და არ აძლევს შვეულმფრენს მობრუნების შესრულების შესაძლებლობას, უნდა განხორციელდეს გაჩერების ხაზის დატანა შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს ღერძის ხაზის მართობულად, მის ღერძულა ხასზე.

6. სადგომზე დაყენების ხაზები და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები უნდა განთავსდეს ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-16 ნახაზზე.

7. შვეულმფრენის სადგომის მარკირება წარმოადგენს ყვითელი ფერის წრეს, 15 სმ სისქის ხაზით.

8. ცენტრალური არის პერიმეტრის მარკირება წარმოადგენს ყვითელი ფერის წრეს, 15 სმ სისქის ხაზით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც TLOF-ის არის შეთავსებულია შვეულმფრენის სადგომთან და გამოიყენება TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირების პარამეტრები.

9. შვეულმფრენის სადგომზე, რომელიც განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის და არ იძლევა შვეულმფრენის მიერ მობრუნების შესრულების შესაძლებლობას, გაჩერების ყვითელი ხაზის სიგრძე არ უნდა იყოს შვეულმფრენის სახმელეთო სბ-ს სიგანეზე ნაკლები და უნდა გააჩნდეს 50 სმ სისქე.

10. სადგომზე დაყენების ხაზი და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები წარმოადგენენ 15 სმ სისქის ყვითელი ფერის უწყვეტ ხაზს.

11. სადგომზე დაყენების ხაზების და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზების მრუდწირი



უზნების რადიუსები შეესაბამება უდიდესი შვეულმფრენის ტიპის მობრუნების რადიუსს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის სადგომი.

12. სადგომის ამოსაცნობი მარკირება ხორციელდება კონტრასტული ფერით, მისი ადვილად გარჩევადობის მიზნით.

13. სადგომის ზომების და სადგომზე დაყენების ხაზების და სადგომზე მისასვლელი/ სადგომიდან გასასვლელი ხაზების მარკირების მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-16 ნახაზსზე მოცემულისა.

მუხლი 159. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება

1. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც მიზანშეწონილია და შესაძლებელია დასაფრენად შესვლის და/ან გაფრენის არსებული ტრაექტორი(ებ)ის მითითება. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება შეიძლება გაერთიანდეს ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის სანათების სისტემასთან.

2. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება უნდა განთავსდეს სწორ ხაზზე დასაფრენად შესვლის და/ან გაფრენის ტრაექტორიის მიმართულების გასწვრივ, TLOF-ის და FATO-ს ერთი ან რამდენიმე არის ზედაპირზე, უსაფრთხოების არის ზედაპირზე ან ნებისმიერ შესაბამის ზედაპირზე FATO-ს ან უსაფრთხოების არის უშუალო სიახლოვეს.

3. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება მოიცავს ერთ ან რამდენიმე ისარს, რომლებიც დაიტანება TLOF-ის და FATO-ს არის ან/და უსაფრთხოების არის ზედაპირზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-17 ნახაზზე. ისრ(ებ)ის სიგანე შეადგენს 50 სმ-ს, სიგრძე – მინიმუმ 3 მ-ს. ამ მარკირების სანათების სისტემასთან შეთავსებისას, ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვისათვის მას გააჩნია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-17 ნახაზზე ნაჩვენები ფორმა, სადაც ასევე ნაჩვენებია მარკირების სქემა „ისრების წვეტები“, რომელიც უცვლელია ისრების სიგრძის მიუხედავად.

4. მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ზედაპირის ფონის მიმართებით, რომელზეც იგი უნდა განთავსდეს, სასურველია თეთრი ფერი.

მუხლი 160. ვერტოდრომის შუქურა

1. ვერტოდრომის შუქურა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც:

ა) აუცილებელია დიდი მანძილიდან ვიზუალური მიმართვა, რასაც ვერ უზრუნველყოფს სხვა ვიზუალური საშუალება; ან

ბ) გართულებულია ვერტოდრომის ამოცნობა, გარემომცველი სანათების გამო.

2. ვერტოდრომის შუქურა უნდა განთავსდეს ვერტოდრომზე ან მის მიმდებარედ, სასურველია შემადღებაზე და ისე, რომ არ იქონიოს დამაბრმავებელი ზემოქმედება პილოტზე, ახლო მანძილიდან.

3. ვერტოდრომის შუქურა ასხივებს თანაბარი ინტერვალების განმეორებადი სერიის, ხანმოკლე, თეთრი ფერის ნათებას, ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-18 ნახაზზე მოცემული ფორმატის შესაბამისად.

4. შუქურას შუქი უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან.

5. ყოველი ანთების სინათლის ძალის ეფექტური განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის პირველ ილუსტრაციაზე მითითებულ სიდიდეს.

მუხლი 161. მიახლოების სანათების სისტემა

1. მიახლოების სანათების სისტემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ვერტოდრომზე, სადაც მიზანშეწონილია და პრაქტიკულად შესაძლებელია პილოტს მიეთითოს დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულება.

2. მიახლოების სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულების გასწვრივ, სწორ ხაზზე.



3. მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს ერთ რიგად თანაბარი ინტერვალებით განლაგებული სამი სანათისაგან, 30 მ-ის მანძილზე და 18 მ-ის სიგრძის სინათლის ჰორიზონტისაგან, FATO-ს არის პერიმეტრიდან 90 მ-ის მანძილზე, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-20 ნახაზზე. სანათები, რომლებიც ქმნიან სინათლის ჰორიზონტს, უნდა განლაგდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, რომელიც პერპენდიკულარულია დერძულა ხაზისა და ამ ხაზით იყოფა შუაზე, ხოლო მათ შორის ინტერვალი უნდა იყოს 4,5 მ. თუ აუცილებელია დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფხურის მიმართულების მეტი თვალსაჩინოება, სინათლის ჰორიზონტის მიღმა უნდა განლაგდეს დამატებითი სანათები, 30 მ-ის ტოლი თანაბარი ინტერვალით. გარემო პირობებიდან გამომდინარე, ეს სანათები შეიძლება იყვნენ მუდმივი გამოსხივების ან მორბენალი მოციმციმე.

4. მუდმივი გამოსხივების სანათები უნდა ასხივებდნენ ყოველმხრივ მიმართულ თეთრ შუქს.

5. მორბენალი მოციმციმე სანათები უნდა ასხივებდნენ ყოველმხრივ მიმართულ თეთრ შუქს.

6. მოციმციმე სანათების ციმციმის სიხშირე ტოლი უნდა იყოს წამში ერთი ანთებისა, ხოლო სინათლის გავრცელება შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზზე მოცემულ მე-3 ილუსტრაციას. ანთების თანამიმდევრობა უნდა იწყებოდეს ყველაზე შორეული სანათიდან და ვრცელდება სინათლის ჰორიზონტის მიმართულებით.

7. სანათების ინტენსივობის კორექციის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იყოს სიკაშკაშის რეგულირება მიმდინარე პირობების დასაკმაყოფილებლად.

მუხლი 162. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა

1. იმ ვერტოდრომზე, სადაც ეს მიზანშეწონილია და პრაქტიკულად შესაძლებელია, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დაფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა (სისტემები) დასაფრენად შესვლის ან/და დაფრენის არსებული მიმართულებ(ებ)ის მისათითებლად.

2. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს სწორ ხაზზე დასაფრენად შესვლის და/ან დაფრენის ტრაექტორიის მიმართულების გასწვრივ, TLOF-ის და FATO-ს ერთი ან რამდენიმე არის ზედაპირზე, უსაფრთხოების არის ზედაპირზე ან ნებისმიერ შესაბამის ზედაპირზე FATO-ს ან უსაფრთხოების არის უშუალო სიახლოვეს.

3. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის მარკირებასთან შეთავსებისას, სანათები, შეძლებისდაგვარად, უნდა განთავსდნენ მარკირების „ისრების“ შიგნით.

4. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს არანაკლებ 6 მ-ით, ერთ რიგში თანაბრად დაშორებული სამი ან მეტი სანათისაგან. ორ სანათს შორის ინტერვალი არ უნდა იყოს 1.5 მ-ზე ნაკლები და 3 მ-ზე მეტი. საკმარისი ადგილის არსებობის შემთხვევაში, უნდა განთავსდეს 5 სანათი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-17 ნახაზზე.

5. სანათები უნდა იყოს ჩაღრმავებული ტიპის ყოველმხრივ მიმართული, მუდმივი ნათების თეთრი ფერის.

6. სანათების განლაგება უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის მე-6 ილუსტრაციის შესაბამისი.

7. გათვალისწინებული უნდა იყოს მართვის სათანადო ელემენტი, სანათების სიმძლავრის რეგულირებისათვის, გაბატონებული პირობების გათვალისწინებით და რათა უზრუნველყოფილი იყოს ფრენის ტრაექტორიაზე მისამართი სანათების სისტემის დაბალანსება, ვერტოდრომის სხვა სანათების და სანათების საერთო წყაროსთან ერთად, რომელიც შეიძლება არსებობდეს ვერტოდრომის ირგვლივ.

მუხლი 163. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემა

1. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემა გამოიყენება შვეულმფრენის დასაფრენად შესვლის მომსახურების მიზნით, როდესაც ადგილი აქვს შემდეგი პირობიდან ერთ ან მეტს, განსაკუთრებით ღამით:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის სიმაღლე, ხმაურის შემცირების ან მოძრაობის მართვის საექსპლუატაციო მეთოდები მოითხოვს ფრენის კონკრეტული მიმართულების შენარჩუნებას;



ბ) ვერტოდრომის გარემო პირობებში უზრუნველყოფილია მცირე რაოდენობის ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირები; და

გ) პრაქტიკულად შეუძლებელია მიახლოების სანათების სისტემის უზრუნველყოფა.

2. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ განხორციელდეს შვეულმფრენის მიმართვა დასახული ხაზის გასწვრივ, FATO-ს არის მიმართულებით.

3. სისტემა უნდა განთავსდეს FATO-ს არეს, ფრენის მეორე და მესამე ბრუნის (Downwind) მონაკვეთის ბოლოს და დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულების გასწვრივ.

4. სანათები უნდა განთავსდნენ მსხვრევად ფუძეზე, რაც შეიძლება დაბლა.

5. თუ აუცილებელია, რომ სისტემის სანათები ჩანდნენ როგორც ცალკული (დისკრეტული) წყარო, ისინი უნდა განთავსდნენ ისე, რომ სისტემის მაქსიმალური დაფარვისას, პილოტის ხედვის არეში არსებულ ორ სანათს შორის კუთხის რკალი იყოს არანაკლები 3' (წუთის) ტოლი.

6. სისტემის სანათებს შორის კუთხის რკალი და ასეთივე ან მეტი ინტენსივობის სხვა სანათებს შორის კუთხის რკალი ასევე უნდა იყოს არანაკლებ 3' (წუთის) ტოლი.

7. პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემის სიგნალის ფორმატი დაფრენის მოედნის გასწორზე მოიცავს მინიმუმ 3 დისკრეტულ სასიგნალო სექტორს, რომლებიც უზრუნველყოფენ სიგნალებს „წანაცვლება მარჯვნივ“, „ტრაექტორიაზე“ და „წანაცვლება მარცხნივ“.

8. „ტრაექტორიაზე“ სექტორის გაფართოების კუთხე ტოლი უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 21-ე ნახაზზე მითითებული მნიშვნელობებისა.

9. სიგნალის ფორმატი უნდა იყოს ისეთი, რომ გამოირიცხოს სისტემის არევა ასოცირებულ გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემასთან ან სხვა ვიზუალურ საშუალებებში.

10. სისტემაში არ გამოიყენება იგივე კოდირება, რაც გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის ასოცირებულ სისტემაში.

11. სიგნალის ფორმატი უნდა იყოს ისეთი, რომ სისტემა იყოს განსაკუთრებული და შესამჩნევი ნებისმიერ საექსპლუატაციო პირობებში.

12. სისტემა მნიშვნელოვნად არ უნდა ზრდიდეს პილოტის სამუშაო დატვირთვას.

13. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემის მოქმედების არე უნდა იყოს ასოცირებული გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის მოქმედების არის მსგავსი ან მეტი.

14. გათვალისწინებული უნდა იყოს სანათების ინტენსივობის სათანადო კონტროლი, რათა გარემო პირობების გათვალისწინებით, განხორციელდეს სანათების ინტენსივობის რეგულირება, რომ გამოირიცხოს დამაბრმავებელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპზე.

15. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალურ სისტემას უნდა გააჩნდეს, დასაფრენად შესვლის გაანგარიშებული ტრაექტორიის რკალის ± 5 წუთის სიზუსტით, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში რეგულირების შესაძლებლობა.

16. ჰორიზონტალურ სიბრტყეში სისტემის მიმართვის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლისას შვეულმფრენის პილოტი, რომელიც ხედავს „ტრაექტორიაზე“ სიგნალის საზღვარს, იმყოფებოდეს უსაფრთხო მანძილზე დასაფრენად შესვლის არეში მდებარე ყველა ობიექტისგან.

17. ნებისმიერი კომპონენტის მტყუნების შემთხვევაში, რომელიც ამახინჯებს სიგნალის ფორმატს, სისტემა უნდა გამოირთოს ავტომატურად.

18. სანათების დიზაინი უნდა იყოს ისეთი, რომ ოპტიკურად გადამცემ ან ამრეკლ ზედაპირებზე ნალექების, ყინულის, ტალახის და სხვათა ნადებმა, იმოქმედოს შუქის სიგნალზე მცირე ხარისხით და არ გამოიწვიოს მცდარი ან ყალბი სიგნალების წარმოშობა.



მუხლი 164. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა

1. ვერტოდრომზე, დასაფრენად შესვლის უზრუნველსაყოფად გათვალისწინებული უნდა იყოს გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა, იმისდა მიუხედავად, აღჭურვილია თუ არა ვერტოდრომი დასაფრენად შესვლის ვიზუალური ან არავიზუალური საშუალებებით და როდესაც, განსაკუთრებით ღამით, ადგილი აქვს შემდგეგ პირობს:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის სიმაღლე, ხმაურის შემცირების ან მოძრაობის მართვის საექსპლუატაციო მეთოდები მოითხოვს ფრენის ტრაექტორიის დახრას კონკრეტული კუთხით;

ბ) ვერტოდრომის გარემო პირობები უზრუნველყოფილია მცირე რაოდენობის ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირებით; და

გ) შვეულმფრენის მახასიათებლები მოითხოვს დასაფრენად შესვლას დადგენილ რეჟიმში.

2. შვეულმფრენების ფრენებისთვის უზრუნველყოფი გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სტანდარტული სისტემები უნდა მოიცავდნენ:

ა) PAPI და APAPI სისტემებს, რომელიც უნდა შეესაბამებოდნენ მე-60 მუხლის მოთხოვნებს, იმ გამონაკლისით, რომ „გლისადაზე“ სექტორის კუთხის ზომა უნდა გაიზარდოს 45' (წუთამდე); ან

ბ) შვეულმფრენის დასაფრენად შესვლის ტრაექტორიის ინდიკაციის სისტემას (HAPI), რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-6-დან პუნქტიდან 21-ე პუნქტის ჩათვლით მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

3. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ შვეულმფრენი მიმართული იყოს FATO-ს არეში მდებარე განსაზღვრული ადგილისაკენ და გამოირიცხოს დამაბრმავებელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპზე.

4. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა უნდა განთავსდეს დასაფრენად დამიზნების წერილის სიახლოვეს და უნდა გასწორებული იყოს აზიმუტში, დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულებით.

5. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის სანათები უნდა განლაგდნენ რაც შეიძლება დაბლა, მსხვრევად ფუძეზე.

6. HAPI-ს სიგნალის ფორმატი უნდა მოიცავდეს ოთხ დისკრეტულ სასიგნალო სექტორს, რომლებიც უზრუნველყოფენ სიგნალებს: „გლისადის ზემოთ“, „გლისადაზე“, „გლისადის ოდნავ ქვემოთ“, „გლისადის ქვემოთ“.

7. HAPI-ს სიგნალის ფორმატი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზზე მოცემულ A და B ილუსტრაციებს.

8. HAPI-ს ციმციმა სექტორში სიგნალების განმეორების სიხშირე უნდა შეადგენდეს, სულ მცირე, 2 ჰც-ს.

9. HAPI-ს იმპულსური სიგნალების თანაფარდობა ჩართული/გამორთული უნდა იყოს 1:1, ხოლო მოდულირების სიღრმე უნდა იყოს, სულ მცირე, 80%.

10. HAPI-ს სექტორის „გლისადაზე“ კუთხის ზომა უნდა იყოს 45' (წუთის) ტოლი.

11. HAPI-ს სექტორის „გლისადის ოდნავ ქვემოთ“ კუთხის ზომა უნდა იყოს 15' (წუთის) ტოლი.

12. HAPI-ს წითელი და მწვანე შუქების ინტენსივობის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზზე მითითებულ მე-4 ილუსტრაციას.

13. ვერტიკალურ სიბრტყეში HAPI-სისტემის ერთი ფერიდან მეორეზე გადასვლა უნდა იყოს ისეთი, რომ არანაკლებ 300 მ-ის მანძილზე მყოფ დამკვირვებელს შეექმნას შთაბეჭდილება, რომ გადასვლის ვერტიკალური კუთხე არ აღემატება 3' (წუთს).

14. ინტენსივობის მაქსიმალური დონის დაყენებისას, წითელი და მწვანე ფილტრის გატარების კოეფიციენტი უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 15%-ს.



15. სრული ინტენსივობისას, HAPI-ს სისტემის წითელ ნათებას უნდა გააჩნდეს არაუმეტეს 0,320 მნიშვნელობის Y-კოორდინატი, ხოლო მწვანე უნდა იმყოფებოდეს საზღვრებში, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 1-ის 2.1.3 პუნქტში.

16. გათვალისწინებული უნდა იყოს სანათების ინტენსივობის სათანადო კონტროლი, რათა გარემო პირობების გათვალისწინებით, განხორციელდეს სანათების ინტენსივობის რეგულირება, რომ გამოირიცხოს დამაბრმავებელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპზე.

17. HAPI-ს სისტემას უნდა გაჩნდეს ვერტიკალურ სიბრტყეში რეგულირების შესაძლებლობა, ჰორიზონტალის ზემოთ, ნებისმიერი კუთხით 10-დან 120-მდე ფარგლებში, რკალის $\pm 5'$ (წუთის) სიზუსტით.

18. HAPI-ს სისტემის დახრის კუთხის დაყენება უნდა განხორციელდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას შვეულმფრენის პილოტი, რომელიც ხედავს „გლისადის ქვემოთ“ სიგნალის ზედა საზღვარს, იმყოფებოდეს უსაფრთხო მანძილზე დასაფრენად შესვლის არეში მდებარე ყველა ობიექტისაგან.

19. HAPI-ს სისტემის დიზაინი უნდა იყოს ისეთი, რომ:

ა) სანათების ± 0.50 ($\pm 30'$ წუთის) ვერტიკალური წანაცვლებისას, სისტემა ავტომატურად ითიშებოდეს;

ბ) ციმციმა მექანიზმის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში ციმციმა მექანიზმის სექტორ(ებ)ში არ მოხდეს სინათლის გამოსხივება.

20. HAPI-ს სისტემის სანათების დიზაინი უნდა იყოს ისეთი, რომ ოპტიკურ ან ამრეკლ ზედაპირებზე ნალექების, ყინულის, ტალახის და სხვათა ნადებმა უმნიშვნელოდ იმოქმედოს შუქსიგნალზე და არ გამოიწვიოს მცდარი ან ყალბი სიგნალების წარმოშობა.

21. HAPI-ს სისტემა, რომელიც განკუთვნილია მცურავ ვერტობანზე დასამონტაჟებლად, უნდა უზრუნველყოფდეს სხივის სტაბილიზაციას $\pm 1/40$ -ის სიზუსტით, ვერტოდრომის გრძივი და განივი ღერძის მიმართ წანაცვლების კუთხის ± 30 -ის ფარგლებში.

მუხლი 165. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) შუქსასიგნალო სისტემა, მიწის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომისთვის

1. მიწის ზედაპირზე განთავსებულ ვერტოდრომის FATO-ს არესთვის, რომელიც განკუთვნილია ღამის პირობებში გამოსაყენებლად, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს FATO-ს არის სანათები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც FATO-ს და TLOF-ის არეები თითქმის ერთმანეთს ან როდესაც FATO-ს არის საზღვრები მკვეთრად არის გამოხატული.

2. FATO-ს არის სანათები უნდა განლაგდნენ FATO-ს არის საზღვრის გასწვრივ. სანათები უნდა განთავსდნენ თანაბრად, შემდეგი ინტერვალებით:

ა) თუ არის გააჩნია კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმა, ინტერვალი შეადგენს არაუმეტეს 50 მ-ს, მინიმუმ 4 სანათის განლაგებით ყოველ მხარეს, კუთხეში განთავსებული თითო სანათის ჩათვლით; და

ბ) თუ არის გააჩნია ნებისმიერი სხვა ფორმა, მათ შორის წრის ფორმა, ინტერვალი უნდა იყოს არაუმეტეს 5 მ-ისა, მინიმუმ 10 სანათის შემთხვევაში.

3. FATO-ს არის სანათები უნდა იყვნენ ყოველმხრივ მიმართული, მუდმივი ნათების, თეთრი ფერის. იმ შემთხვევაში, როდესაც სანათების ინტენსივობა უნდა იყოს ცვალებადი, სანათები გამოსცემენ ცვალებად თეთრ ფერს.

4. FATO-ს სანათების შუქის განაწილება უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის მე-5 ილუსტრაციის შესაბამისი.

5. სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს. იმ შემთხვევაში, თუ ზედაპირზე აღმართული სანათი საფრთხეს უქმნის შვეულმფრენის ფრენებს, უნდა განხორციელდეს მისი ჩადრმავება. იქ, სადაც FATO-ს არე არ არის განკუთვნილი ზედაპირიდან მოწყვეტისა და დაფრენისთვის, სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს მიწის ან თოვლის ზედაპირიდან.

მუხლი 166. დამიზნების წერტილის სანათები



1. დამიზნების წერტილის სანათები გათვალისწინებული უნდა იყოს იმ შემთხვევაში, თუ ვერტოდრომზე, რომელიც განკუთვნილია დამის პირობებში გამოსაყენებლად, გათვალისწინებულია დამიზნების წერტილის მარკირება.

2. დამიზნების წერტილის სანათები შეთავსებული უნდა იყოს დამიზნების წერტილის მარკირებასთან.

3. დამიზნების წერტილის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, ექვსი ყოველმხრივ მიმართული თეთრი ფერის სანათისაგან, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-14 ნახაზზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც სანათებმა შესაძლოა საფრთხე შეუქმნან შვეულმფრენების ფრენის უსაფრთხოებას, გამოიყენება ჩაღრმავებული ტიპის სანათები.

4. დამიზნების წერტილის სანათების შუქის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის მე-5 ილუსტრაციას.

მუხლი 167. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) სანათების სისტემა

1. დამის პერიოდში ექსპლუატაციისათვის განკუთვნილი ვერტოდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს TLOF-ის არის სანათების სისტემით.

2. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, TLOF-ის არის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს ქვემოთ მოცემული ერთი ან რამდენიმე საშუალებისგან:

ა) პერიმეტრული სანათებისაგან; ან

ბ) პროექტორული სანათებისაგან; ან

გ) სინათლის სეგმენტური წერილოვანი წყაროების (ASPSL) ან ლუმინესცენტური პანელების (LP) ნაკრებისაგან, რომლებიც გამოიყენებიან TLOF-ის არის აღნიშვნისათვის, როდესაც ზემოთ მოცემულ „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებში აღნიშნული სანათების გამოყენება არაპრაქტიკულია და როდესაც არსებობს FATO-ს სანათები.

3. მიწის ზედაპირიდან შემადლებული ვერტოდრომის ან ვერტობანის TLOF-ის არის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს:

ა) პერიმეტრული სანათებისაგან;

ბ) დაფრენის არის მარკირების აღსანიშნავად – სინათლის სეგმენტური წერილოვანი წყაროების (ASPSL) და/ან ლუმინესცენტური პანელების (LP) ნაკრებისგან და/ან პროექტორებისგან, TLOF-ის არის გასანათებლად.

4. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, რომელიც განკუთვნილია დამით გამოსაყენებლად და როდესაც საჭიროა სახმელეთო სტრუქტურული ორიენტირების გაძლიერება, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სეგმენტური წერილოვანი წყაროები (ASPSL) ან/და ლუმინესცენტური პანელები (LP) – დაფრენის ადგილის მარკირების აღსანიშნავად, ან/და TLOF-ის არის პროექტორები.

5. TLOF-ის არის პერიმეტრული სანათები უნდა განთავსდეს იმ არის საზღვრების გასწვრივ, რომელიც დადგენილია TLOF-ის არედ ან მისი საზღვრებიდან 1.5 მ-ის ფარგლებში. იქ, სადაც TLOF-ის არე წარმოადგენს წრეს:

ა) სანათები განლაგებული უნდა იყვნენ სწორ ხასზე იმ სქემით, რომელიც უზრუნველყოფს პილოტს ინფორმაციით წანაცვლების სიდიდის შესახებ;

ბ) იმ შემთხვევაში, თუ „ა“ პუნქტის შესრულება პრაქტიკულად შეუძლებელია, მაშინ სანათები უნდა განლაგდნენ TLOF-ის არის პერიმეტრის ირგვლივ თანაბარი ინტერვალებით, ხოლო 450-იან სექტორში აღნიშნული სანათები უნდა განთავსდნენ ნახევარი ინტერვალით.

6. TLOF-ის არის პერიმეტრული სანათები ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე და ვერტობანებზე განთავსებული უნდა იყვნენ თანაბრად, არაუმეტეს 3 მ-ის ინტერვალით, ხოლო მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე – არაუმეტეს 5 მ-ის ინტერვალით. იმ არესთვის, რომელსაც გააჩნია წრის ფორმა სანათების მინიმალური რაოდენობა, ყოველ მხარეს უნდა იყოს ოთხი ტოლი, მათ შორის თითოეულ კუთხეში განთავსებული სანათის ჩათვლით. TLOF-ის არესთვის, რომელსაც გააჩნია წრის ფორმა და სანათები



განლაგებულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, განთავსებული უნდა იყოს მინიმუმ 14 სანათი.

7. TLOF-ის არის პერიმეტრული სანათები უნდა მოეწყოს მიწის დონიდან შემალღებულ ვერტოდრომებზე ან უძრავ კონსტრუქციებზე განთავსებულ ვერტობანებზე იმგვარად, რომ TLOF-ის არის შემალღების ქვემოთ მყოფ პილოტს არ შეეძლოს მათი განლაგების სქემის დანახვა.

8. მცურავ კონსტრუქციაზე განთავსებული ვერტობანის TLOF-ის არის პერიმეტრული სანათები უნდა მოეწყოს იმგვარად, რომ TLOF-ის არის შემალღების ქვემოთ მყოფ პილოტს არ შეეძლოს მათი განლაგების სქემის დანახვა, ვერტობანის ჰორიზონტალური მდებარეობის პირობებში.

9. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე სინათლის სეგმენტური წერილოვანი წყაროები (ASPSL) ან ლუმინესცენტური პანელები (LP), თუ ისინი გათვალისწინებულია TLOF-ის არის აღსანიშნავად, განთავსებული უნდა იყოს TLOF-ის არის საზღვრის მარკირების გასწვრივ. თუ TLOF-ის არის გაააჩნია წრის ფორმა, ისინი თავსდება სწორ ხაზებზე, რომელიც აღნიშნავს მითითებული არის საზღვრებს.

10. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე TLOF-ის არეში ლუმინესცენტური პანელების (LP) მინიმალური რაოდენობა უნდა იყოს ცხრის ტოლი. ლუმინესცენტური პანელების (LP) მთლიანი სიგრძე სქემაში არ უნდა აღემატებოდეს აღნიშნული სქემის სიგრძის 50%-ს. TLOF-ის არის ყოველ მხარეს გასათვალისწინებული უნდა იყოს, კენტი რაოდენობის, მინიმუმ სამი ბლოკის რაოდენობის ლუმინესცენტური პანელები (LP), თითოეულ კუთხეში განთავსებული ბლოკის ჩათვლით. ლუმინესცენტური პანელები (LP) უნდა განთავსდნენ თანაბარი ინტერვალებით, მოსაზღვრე ბლოკებს შორის არაუმეტეს 5 მ-ის ტოლი მანძილისა, TLOF-ის ყოველ მხარეს.

11. სახმელეთო სტრუქტურული ორიენტირების გაძლიერების მიზნით, მიწის დონიდან შემალღებულ ვერტოდრომზე ან ვერტობანზე ლუმინესცენტური პანელების (LP) განთავსებისას, აღნიშნული პანელები არ უნდა განთავსდნენ პერიმეტრის სანათების გვერდით. ისინი უნდა განთავსდნენ დაფრენის ადგილის მარკირების გასწვრივ, რომელიც დაიტანება ან ემთხვევა ვერტოდრომის ამოსაცნობ მარკირებას.

12. TLOF-ის არის პროექტორები უნდა განთავსდნენ ისე, რომ გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე ფრენისას ან აღნიშნულ არეში მომუშავე პერსონალზე. პროექტორების დაყენების სქემა და მიმართულება შეირჩევა იმგვარად, რომ მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს ჩრდილების წარმოშობა.

13. TLOF-ის არის პერიმეტრულ სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების, ყოველმხრივ მიმართული მწვანე ფერის შუქი.

14. TLOF-ის არის პერიმეტრის აღსანიშნავად, მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე სინათლის სეგმენტური წერილოვანი წყაროებს (ASPSL) და ლუმინესცენტური პანელებს (LP) უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის შუქი.

15. ლუმინესცენტური პანელების (LP) ქრომატოლობის და ფერთა სიკაშკაშის კოეფიციენტი უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 1-ის 3.4 პუნქტის მოთხოვნებს.

16. ლუმინესცენტური პანელების (LP) მინიმალური სიგანე უნდა იყოს 6 სმ-ის ტოლი, ხოლო პანელის კორპუსს უნდა გააჩნდეს იმ მარკირების ფერი, რომელსაც ის აღნიშნავს.

17. პერიმეტრული სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს, ხოლო როდესაც მათი სიმაღლე საფრთხეს უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას, ისინი უნდა იყვნენ ჩაღრმავებული ტიპის.

18. თუ TLOF-ის არის პროექტორები მდებარეობენ ვერტოდრომის უსაფრთხოების არეში ან ვერტობანის დაბრკოლებებისგან თვისუფალ სექტორში, მათი სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს.

19. ლუმინესცენტური პანელები (LP) არ უნდა აღიმართონ ზედაპირიდან 2.5 სმ-ზე მაღლა.

20. პერიმეტრის სანათების შუქის გავრცელება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის მე-6 ილუსტრაციას.

21. ლუმინესცენტური პანელების (LP) შუქის გავრცელება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზის მე-7 ილუსტრაციას.



22. TLOF-ის არის პროექტორების განათების სპექტრული განაწილება შეირჩევა ისე, რომ ზედაპირების და დაბრკოლებების მარკირება სწორად იქნეს ამოცნობილი.

23. პროექტორებით ჰორიზონტალური განათების საშუალო დონე, რომელიც გაზომილია TLOF-ის ზედაპირზე, უნდა შეადგენდეს სულ მცირე 10 ლუქსს, ერთგვაროვნების კოეფიციენტით – არაუმეტეს 8:1.

24. დაფრენის ადგილის მარკირების აღსანიშნავად გამოყენებული სანათები უნდა წარმოადგენდნენ სეგმენტირებულ წრეს, რომელიც შედგება, ყვითელი ფერის ყოველმხრივ მიმართული სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროების (ASPSL) ზოლებისგან. სეგმენტები უნდა შედგებოდნენ წერტილოვანი სინათლის წყაროების ზოლებისგან, ხოლო ASPSL-ის ზოლის საერთო სიგრძე უნდა შეადგენდეს წრის გარშემოწერილობის არანაკლებ 50%.

25. თუ გამოიყენება ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების სანათები, მაშინ ისინი უნდა გამოსცემდნენ ყოველმხრივ მიმართულ მწვანე ფერის შუქს.

მუხლი 168. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორული განათება

1. თუ ჯალამბარის მოედანი განკუთვნილია დამის პერიოდში გამოსაქვეყნებლად, ის უნდა იყოს უზრუნველყოფილი პროექტორული განათებით.

2. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორული განათება უნდა განთავსდეს ისე, რომ გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, ფრენისას ან აღნიშნულ არეში მომუშავე პერსონალზე. პროექტორების დაყენების სქემა და მიმართულება უნდა შეირჩეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს ჩრდილების წარმოშობა.

3. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორების სპექტრული განაწილება უნდა შეირჩეს ისე, რომ ზედაპირების და დაბრკოლებების მარკირება სწორად იქნეს ამოცნობილი.

4. პროექტორებით ჰორიზონტალური განათების საშუალო დონე, რომელიც გაზომილია ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის ზედაპირზე, უნდა შეადგენდეს სულ მცირე 10 ლუქსს.

თავი XII. ვერტოდრომების სამსახურები

მუხლი 169. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებული იქნეს ვერტოდრომის საექსპლუატაციო სამსახურების, აღჭურვილობებისა და მოწყობილობების იმგვარი ფუნქციონირების შესაძლებლობა, რომ ტერიტორიაზე უზრუნველყოფილი იქნეს უსაფრთხო გარემო.

მუხლი 170. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა

1. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა თანაზომიერი უნდა იყოს შვეულმფრენების ფრენებისა და ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი სხვა საქმიანობის მიმართ, რომელიც შემუშავებული უნდა იქნეს ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ.

2. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით უნდა განისაზღვროს ის სამსახურები, რომელთაც შეუძლიათ დახმარების აღმოჩენა საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ, ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

3. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა უზრუნველყოფდეს მოქმედებათა კოორდინაციას საგანგებო ვითარების წარმოქმნის შემთხვევაში ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

4. როდესაც ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის/ასაფრენი ზოლი მდებარეობს წყალის ზედაპირზე, შვეულმფრენის იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში, ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმაში უნდა განისაზღვროს პასუხისმგებლობები სამაშველო ოპერაციების კოორდინირებაზე და იქნეს მითითებული პასუხისმგებელი უწყებების საკონტაქტო ინფორმაცია.



5. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საგანგებო ვითარების სახეებს, რომელიც გაწერილია გეგმით;

ბ) თუ როგორ უნდა დაიწყოს ღონისძიებათა გეგმა ყოველ კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში;

გ) ვერტოდრომზე და მის გარეთ მდებარე იმ სამსახურების დასახელებას, რომელთაც უკავშირდებიან ყოველ კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში, ტელეფონის ნომრების და სხვა საკონტაქტო ინფორმაციის მითითებით;

დ) თითოეული სამსახურის როლს ყოველი სახის ავარიულ ვითარებაში;

ე) ვერტოდრომზე არსებული შესაბამისი მომსახურების ნუსხა, ტელეფონის ნომრების და სხვა საკონტაქტო ინფორმაციის მითითებით;

ვ) ურთიერთდახმარებისა და საავარიო მომსახურების უზრუნველყოფის შესახებ ნებისმიერი წერილობითი შეთანხმების ასლები, გაფორმებული სხვა უწყებებთან; და

ზ) ვერტოდრომის და მისი უშუალო შემოგარენის რუკას, კოორდინატთა ბადით.

6. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით განსაზღვრულ ყველა სამსახურთან უნდა განხორციელდეს განხილვა, გეგმაში მათი როლის თაობაზე.

7. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის განხილვა და ინფორმაციის განახლება უნდა განხორციელდეს ყოველწლიურად.

8. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის ტესტირება უნდა განხორციელდეს, სულ მცირე, სამ წელიწადში ერთხელ, იმ ვერტოდრომზე, სადაც უზრუნველყოფილია გეგმური სამგზავრო-სატრანსპორტო მომსახურება.

მუხლი 171. შველა და ხანძართან ბრძოლა ვერტოდრომზე

1. სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფილი დონე უნდა ეფუძნებოდეს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის გაბარიტულ სიგრძეს, რომელიც ჩვეულებრივ სარგებლობს აღნიშნული ვერტოდრომით და განისაზღვრება ვერტოდრომის ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კატეგორიის შესაბამისად, რომელიც დადგენილია ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-2 ცხრილით, გარდა არაკონტროლირებადი ვერტოდრომებისა, ფრენების მცირე სიხშირით.

2. იმ დროის პერიოდებში, როდესაც მოსალოდნელია შედარებით მცირე ზომის შვეულმფრენების ფრენების განხორციელება, ვერტოდრომის სახანძრო უსაფრთხოების კატეგორია შეიძლება შემცირდეს იმ შვეულმფრენის უმაღლეს კატეგორიამდე, რომელიც გეგმავს აღნიშნული ვერტოდრომის გამოყენებას დროის ამ მონაკვეთში.

3. ძირითად ცეცხლმაქრ საშუალებად ითვლება ქაფი, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს B ტიპის მინიმალურ ტექნიკურ მახასიათებლებს.

4. ქაფის წარმოქმნისთვის საჭირო წყლის და დამატებითი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა განისაზღვროს ვერტოდრომის ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კატეგორიის შესაბამისად, რომელიც დადგენილია ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით და ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-3 და მე-4 ცხრილებით.

5. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე შესაძლებელია ქაფის წარმოქმნისთვის საჭირო წყლის მარაგის მთლიანად ან ნაწილობრივ შეცვლა დამატებითი ნივთიერებებით.

6. ქაფის ხვედრითი ხარჯი არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-3 და მე-4 ცხრილებში მოცემულ მნიშვნელობაზე ნაკლები. დამატებითი ნივთიერებების ხვედრითი ხარჯი უნდა განისაზღვროს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს გამოყენებული ნივთიერებების ოპტიმალური ეფექტურობა.

7. მიწის ზედაპირიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე, აუცილებლად გათვალისწინებულ უნდა იყოს მინიმუმ ერთი სახანძრო სახელური, რომელიც უზრუნველყოფს 250 ლ/წთ წნევით ქაფის გაფრქვევას. გარდა ამისა, მიწის ზედაპირიდან შემადლებულ მე-2 და მე-3 კატეგორიის ვერტოდრომებზე, სულ მცირედ გათვალისწინებულ უნდა იყოს ორი ჰიდრომონიტორი, რომელთაგან თითოეულმა უნდა უზრუნველყოს



მოთხოვნილი ხვედრითი ხარჯი და განლაგებულ უნდა იყოს ვერტოდრომის ირგვლივ ისე, რომ შესაძლებელი იყოს ამინდის ნებისმიერ პირობებში ქაფის მიწოდება ვერტოდრომის ნებისმიერ წერტილში, ამასთანავე, შვეულმფრენზე მომხდარი შემთხვევის შედეგად, ორივე ჰიდრომონიტორის დაზიანება დაყვანილი უნდა იყოს მინიმუმამდე.

8. მიწის ზედაპირიდან შემალლებულ ვერტოდრომზე სამაშველო აღჭურვილობები უნდა განთავსდნენ ვერტოდრომის ახლოს.

9. მიწის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის რეაგირების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 2 წუთს, ხილვადობისა და ზედაპირის ოპტიმალური პირობებისას.

10. მიწის ზედაპირიდან შემალლებულ ვერტოდრომებზე შვეულმფრენების ფრენის განმავლობაში სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახური უნდა იმყოფებოდეს ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

