

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №52
2018 წლის 9 მარტი

ქ. თბილისი

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილის და მე-12 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი“.

მუხლი 2

1. ბრძანება, გარდა ამ წესის მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის და მე-8 მუხლის ამოქმედდეს 2018 წლის 10 მარტიდან.
2. ბრძანების მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი და მე-8 მუხლი ამოქმედდეს 2019 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალაღონია

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი

თავი I

ზოგადი დებულებები

მუხლი 1. მიზანი

წინამდებარე წესი მიზნად ისახავს საქართველოს საჰაერო სივრცეში, ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო, და საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომებზე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უსაფრთხოების, რეგულარულობისა და ეფექტიანობის უზრუნველყოფას, ამ მომსახურების მიმართ შესაბამისი მოთხოვნების დადგენის გზით.

მუხლი 2. რეგულირების სფერო

1. ეს წესი არეგულირებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, საავარიო მომსახურება, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება) გაწევას და ადგენს მოთხოვნებს ამ მომსახურების მიმართ.
2. წინამდებარე წესები ვრცელდება:

ა) სააერონოსნო მომსახურების საწარმოზე, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას და

ბ) სხ-ის ფრენებზე, რომელიც სრულდება საქართველოს საჰაერო სივრცის და ღია ზღვის თავზე არსებულ საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტებები

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **აბსოლუტური სიმაღლე** – ვერტიკალური მანძილი ზღვის საშუალო დონიდან (MSL) აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე;

ბ) **ადამიანის შესაძლებლობები** – საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე მოქმედი, ადამიანის უნარი და მისი შესაძლებლობების ფარგლები;



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

დ) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური (ATIS) – განსაზღვრულ საათებში ან დღე-ღამის განმავლობაში დადგენილი მიმდინარე ინფორმაციის მიწოდება მოსაფრენი და გასაფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის, უწყვეტი განმეორებადი რადიოგადაცემების სახით;

ე) აეროდრომის შემადგენლობა – დასაფრენი მოედნის ყველაზე მაღლა მდებარე წერტილის შემადგენლობა.

ვ) ავარიული სტადია – მდგომარეობა, რომელიც სხვადასხვა ვითარებისას აღნიშნავს გაურკვევლობის სტადიას, განგაშის სტადიას და განსაცდელის ჟამს;

ზ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება – ხელშეკრულება (ADS-C) – სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო ხომალდს შორის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ADS-C შეთანხმების პირობების გაცვლის საშუალება, სადაც კონკრეტულადაა ინიცირებული ADS-C შეტყობინებების გადაცემის პირობები და მონაცემები, რომელიც აისახება ამ შეტყობინებებში;

თ) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობა (ADS-B) – საშუალება, რომლითაც საჰაერო ხომალდებს, სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალებებს და სხვა ობიექტებს, მონაცემთა გადაცემის ხაზით, სამაუწყებლო რეჟიმში შეუძლიათ ავტომატურად გადასცენ ან/და მიიღონ მონაცემები, როგორცაა საიდენტიფიკაციო ნომერი, ადგილმდებარეობა და, საჭიროების შემთხვევაში, სხვა დამატებითი მონაცემები;

ი) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი (აღზ) – სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი, საჰაერო ხომალდების ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი, მართკუთხა ფართი;

კ) ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქანზე საჰაერო ხომალდებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისა და საქმიანობის რეგულირებას;

ლ) ბაქანი - სახმელეთო აეროდრომის დადგენილი ფართობი სხ-ების განსალაგებლად, მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გაწვობის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით;

მ) ბრმად გადაცემა – გადაცემა ორ სადგურს შორის, როდესაც ვერ ხერხდება ორმხრივი კავშირის დამყარება, მაგრამ ამასთან იგულისხმება, რომ გამომცხეებულ სადგურს შეუძლია გადაცემების მიღება;

ნ) ბრუნი დაფრენის სწორზე – ბრუნი, რომელსაც ასრულებს საჰაერო ხომალდი დასაფრენად შესვლის საწყის ეტაპზე დაშორების მიმართულების ხაზის დაბოლოებასა და დასაფრენად შესვლის შუალედური ან დასკვნითი ეტაპის მიმართულების ხაზის დასაწყისს შორის. გზის ეს ხაზები არ არის ურთიერთსაწინააღმდეგოდ მიმართული;

შენიშვნა: დაფრენის სწორზე ბრუნი შეიძლება შესრულდეს ან ჰორიზონტალურად ფრენისას, ან დაშვებისას ყოველი კონკრეტული სქემით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად;

ო) გადამცემი ორგანო – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო, რომელიც საჰაერო ხომალდის სამეთვალყურეო მომსახურების პასუხისმგებლობას გადასცემს მარშრუტზე სმმ-ის მომდევნო ორგანოს;

პ) გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე – აბსოლუტური სიმაღლე, რომელზეც ან რომლის ქვემოთაც საჰაერო ხომალდის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა მოცემულია აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდებით.

რ) გადასვლის ეშელონი – ფრენის ყველაზე დაბალი ეშელონი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ ფრენისას;



ს) **გამოცხადებული გამტარუნარიანობა** – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების სისტემის ან ქვესისტემების ან შესაბამისი სამეთვალყურეო პუნქტის სხ-თვის გაწეული მომსახურების შესაძლებლობის გაზომვა ნორმალურ პირობებში. გამოცხადებული გამტარუნარიანობა გამოხატება როგორც საჰაერო სივრცის კონკრეტულ ნაწილში სხ-ის გარკვეული რაოდენობის დინება ამინდის, სამეთვალყურეო პუნქტის კონფიგურაციის, პერსონალის და აღჭურვილობის ხელმისაწვდომობის და სხვა გარემოებების გათვალისწინებით, რომელმაც შეიძლება მოახდინოს ზეგავლენა მეთვალყურის სამუშაო დატვირთვაზე;

ტ) **განგაშის სტადია** – სიტუაცია, როდესაც არსებობს საშიშროება საჰაერო ხომალდის და მასზე მყოფი მგზავრის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით. კოდური სიტყვა (ALERFA) გამოიყენება აღნიშნული სტადიის დადგომის დროს;

უ) **განსაცდელის ჟამი** – ვითარება, როდესაც არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ საჰაერო ხომალდს და მასზე მყოფ პირებს ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე, ან ესაჭიროებათ დაუყოვნებელი დახმარება. კოდური სიტყვა (DETRESFA) გამოიყენება აღნიშნული ჟამის დადგომის დროს;

ფ) **გარდამავალი შრე** – საჰაერო სივრცე გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლესა და გადასვლის ემელონს შორის.

ქ) **გაურკვევლობის სტადია** – მდგომარეობა, როდესაც გაურკვეველია, ემუქრება ხიფათი საჰაერო ხომალდს და მასზე მყოფ მგზავრს თუ არა. კოდური სიტყვა (INCERFA) გამოიყენება აღნიშნული ჟამის დადგომის დროს;

ღ) **გლისადა** – დაშვების პროფილი, რომელიც დადგენილია დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე ვერტიკალური მიმართულების მისაცემად;

ყ) **დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე** – შესაბამისი ადზ-ის ზღურბლის შემადგენლის ან, შესაბამის შემთხვევებში, აეროდრომის შემადგენლების თავზე მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე, დაბრკოლებათა გადაფრენის შესაბამისი კრიტერიუმების დასაცავად.

შენიშვნა 1: დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლე აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ხოლო დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე – ადზ-ის ზღურბლის შემადგენლებიდან ან, დასაფრენად არაზუსტი შესვლის შემთხვევაში, აეროდრომის შემადგენლებიდან ან ადზ-ის ზღურბლის შემადგენლებიდან, თუ მისი შემადგენლება 2 მ-ზე (7 ფუტზე) მეტით ნაკლებია აეროდრომის შემადგენლებაზე. დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე დასაფრენად წრით შესვლისას აითვლება აეროდრომის შემადგენლებიდან;

შენიშვნა 2: იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება ორივე მცნება, მოხერხებულობის მიზნით შესაძლებელია შემდეგი ფორმის გამოყენება „დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე“.

შ) **დასაფრენად ვიზუალური შესვლა** – დასაფრენად შესვლა სფწ-ით ფრენისას, როდესაც სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა ნაწილობრივ ან სავსებით არ არის დაცული და დაფრენა ხორციელდება ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირებით;

ჩ) **დასაფრენად შესვლის რიგითობა** – თანმიმდევრობა, რომლის მიხედვითაც ორ ან მეტ საჰაერო ხომალდს თანმიმდევრობით ეძლევათ აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის ნებართვა;

ც) **დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო** - დრო, როდესაც საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო

ძ) **დადლილობა** – ფიზიოლოგიური მდგომარეობა, უძილობის ან ხანგრძლივი სიფხიზლის, დღე-ღამის რიტმის ფაზების ან სამუშაო დატვირთვის (გონებრივი ან/და ფიზიკური საქმიანობისას) შედეგად გამოწვეული გონებრივი ან ფიზიკური შრომისუნარიანობის დაცემა, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს ავიამეთვალყურის აქტიურობის და უნარის გაუარესება, სხ-ს უსაფრთხოდ მომსახურებას ან სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებისას.



წ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS) – მონაცემებზე დაფუძნებული, დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების (ფრენის უსაფრთხოებისათვის) უწყვეტი კონტროლის სისტემა, მეცნიერულ პრინციპებზე და ცოდნაზე, აგრეთვე, საექსპლუატაციო გამოცდილებაზე დაფუძნებული, რითაც, შესაბამისი პერსონალის მიერ, უზრუნველყოფილია საკუთარი ფუნქციების შესრულება აქტიურობის სათანადო დონის მდგომარეობაში;

ჭ) დონე – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შეეხება მფრენი სხ-ის მდებარეობას ვერტიკალურ სიბრტყეში და, შესაბამის შემთხვევებში, ნიშნავს ფარდობით სიმაღლეს, აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ფრენის ეშელონს;

ბ) ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (ვმპ) – დადგენილი მინიმუმის ან მასზე უკეთესი მეტეოროლოგიური პირობები, გამოსახული ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდეებით;

ჯ) ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) სპეციალური ფრენა – ვფწ-ით სმმ-ს ორგანოს ნებართვით სამეთვალყურეო ზონაში ვფწ-ით შესრულებული ფრენა, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ვიზუალური ფრენისთვის დაწესებულ მინიმუმზე ნაკლებია;

ჰ) ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) ფრენა – ვიზუალური ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა;

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

3²) ინფორმაცია AIRMET – მეტეოროლოგიური თვალთვალის ორგანოს მიერ გამოშვებული ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე, ისეთი ფაქტობრივი ან მოსალოდნელი ამინდის პირობების შესახებ, რომლებსაც ფრენების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედების მოხდენა დაბალ სიმაღლეებზე შეუძლიათ;

3³) ინფორმაცია SIGMET – მეტეოროლოგიური თვალთვალის ორგანოს მიერ გამოშვებული ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე, ისეთი ფაქტობრივი ან მოსალოდნელი ამინდის პირობების შესახებ, რომლებსაც ფრენების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედების მოხდენა შეუძლიათ;

3⁴) კავშირი „ჰაერი-მიწა“ – ორმხრივი კავშირი საჰაერო ხომალდებსა და ხმელეთზე მდებარე სადგურებს ან პუნქტებს შორის;

3⁵) კონტროლირებადი ფრენა – ნებისმიერი ფრენა, რომელიც ხორციელდება სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით;

3⁶) კურსი – მიმართულება, რომლის გასწვრივაც მდებარეობს სხ-ის გრძივი ღერძი და რომელიც ჩვეულებრივ გამოსახულია ჩრდილოეთის მიმართულებიდან (გეოგრაფიული, მაგნიტური, საკომპასო ან პირობითი მერიდიანების) ათვლილი კუთხის გრადუსებით;

3⁷) მართვის გადაცემის წერტილი – საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორიის გარკვეული წერტილი, სადაც საჰაერო ხომალდის სამეთვალყურეო მომსახურების პასუხისმგებლობა ერთი სამეთვალყურეო ორგანოდან ან სამეთვალყურეო სამუშაო ადგილიდან გადაეცემა მეორეს;

3⁸) მეორე წრეზე წასვლის სქემა – სქემა, რომელიც დაცული უნდა იქნეს დასაფრენად შესვლის გაგრძელების შეუძლებლობის შემთხვევაში;

3⁹) მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორი (მმრლ) – დაკვირვების რადიოლოკაციური სისტემა, რომელშიც გამოიყენება გადამცემები/მიმღებები და მიმღებ-მოპასუხეები;

3¹⁰) მეტეოროლოგიური სამსახური – სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სამსახური – შპს „საქაერონავიგაციის“ მეტეოროლოგიური სამსახური, რომელიც მომხმარებელთან შეთანხმებით უზრუნველყოფს სააერონავიგაციო მეტეოროლოგიური ინფორმაციით მომსახურებას;



3¹¹) მეტეოროლოგიური ცნობა – შეტყობინება გარკვეულ დროსა და ადგილთან დაკავშირებული მეტეოროლოგიური პირობების დაკვირვების შედეგებზე;

3¹²) მიმართულების ხაზი – სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის პროექცია ხმელეთზე, რომლის მიმართულებაც მის ნებისმიერ წერტილში გამოისახება ჩრდილოეთის მიმართულებიდან (გეოგრაფიული, მაგნიტური ან პირობითი მერიდიანების) ათვლილი კუთხის გრადუსებით;

3¹³) მიმოსვლა – აეროდრომის ზედაპირზე საჰაერო ხომალდის მოძრაობა საკუთარი წევის ხარჯზე, აფრენისა და დაფრენის გარდა;

3¹⁴) მიმღები ორგანო – საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების შემდგომი ორგანო, რომელიც თავის თავზე იღებს საჰაერო ხომალდის კონტროლს;

3¹⁵) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება – დამფრენი ან ამფრენი საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენის საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;

3¹⁶) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია იმ საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, რომლებიც დასაფრენად შედიან ერთ ან რამდენიმე აეროდრომზე ან ასრულებენ აფრენას ამ აეროდრომებიდან;

3¹⁷) მიწასთან შეხების წერტილი (დაფრენისას) – წერტილი, რომელშიც ნომინალური გლისადა კვეთს ადზ-ს.

შენიშვნა: ტერმინი “მიწასთან შეხების წერტილი“ ნიშნავს მხოლოდ ათვლის წერტილს და არა აუცილებლად წერტილს, რომელშიც საჰაერო ხომალდი ფაქტობრივად ეხება ადზ-ს;

3¹⁸) მმრლ-ის კოდი – A ან C რეჟიმში მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული პასუხის კონკრეტული მრავალიმპულსური სიგნალის მინიჭებული ნომერი;

3¹⁹) მოთხოვნილი სანაოსნო მახასიათებლების (მსმ) ტიპი – სიდიდე, რომელიც გამოხატულია მანძილით საზღვაო მილებით დაგეგმილი ადგილმდებარეობიდან, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდები იმყოფებიან, სულ ცოტა, ფრენის სრული დროის 95%-ის განმავლობაში. მაგალითი. მსმ 5 არის სანაოსნო სიზუსტე პლიუს ან მინუს 5 საზ. მილი (9,3 კმ), დაკავების 95%-იანი დონის მიხედვით;

მომსახურების ორგანოს გათვლით, მომფრენი საჰაერო ხომალდი, დაყოვნების შემდეგ, ტოვებს მოცდის

3²⁰) მონაცემთა გაცვლის ხაზი – კავშირგაბმულობის სახეობა, რომელიც განკუთვნილია შეტყობინებების გასაცვლელად მონაცემთა გაცვლის ხაზით;

3²¹) მოფრენის გაანგარიშებული დრო – სფწ-ით ფრენისას – სანაოსნო საშუალებებით განსაზღვრულ წერტილამდე სხ-ის მიფრენის გაანგარიშებული დრო, საიდანაც სავარაუდოა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის განხორციელება; ან, ამ აეროდრომთან დაკავშირებული სანაოსნო საშუალებების არარსებობის შემთხვევაში, აეროდრომის თავზე სხ-ის მიფრენის დრო. ვფწ-ით ფრენისას – აეროდრომის თავზე სხ-ის მიფრენის გაანგარიშებული დრო;

3²²) მოცდის არეში ფრენის სქემა – წინასწარგანსაზღვრული მანევრი, რომელიც საჰაერო ხომალდს შესაძლებლობას აძლევს დარჩეს გარკვეული საჰაერო სივრცის ფარგლებში შემდგომი ნებართვის მოლოდინში;

3²³) მოცდის პუნქტი – განსაზღვრული ადგილი, რომელიც ამოიცნობა ვიზუალური ან სხვა საშუალებებით და რომლის სიახლოვეს რჩება დაფრენის შემსრულებელი საჰაერო ხომალდი სამეთვალყურეო ნებართვის შესაბამისად;



324) მოძრაობის ინფორმაცია – სმმ-ის სამსახურის მიერ, შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით, სხ-ის ეკიპაჟის გასაფრთხილებლად გადაცემული ინფორმაცია, მის ადგილმდებარეობასთან ახლოს ან ფრენის დასახულ მარშრუტზე სხვა სხ-ების არსებობის შესახებ;

325) ნებართვის მოქმედების ზღვარი – პუნქტი, სადამდეც მოქმედებს საჰაერო ხომალდზე გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვა;

326) ნოტამი (NOTAM) – ელექტროკავშირის საშუალებებით შეტყობინება, გადაცემული ნებისმიერი სააერნაოსნო მოწყობილობის მწყობრში შესვლის, მდგომარეობის ან ცვლილების, მომსახურებისა და წესების შესახებ, ან ინფორმაცია საფრთხის შესახებ, რომლის დროულ შეტყობინებას დიდი მნიშვნელობა აქვს ფრენებთან დაკავშირებული პერსონალისათვის;

327) პირველადი რადიოლოკატორი – რადიოლოკაციური სისტემა, რომელიც იყენებს არეკლილ სიგნალებს;

328) პროგნოზი (ამინდის) – მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური. პირობების აღწერა განსაზღვრულ არეში ან საჰაერო სივრცის ნაწილში, გარკვეულ დროს ან დროის მონაკვეთში;

329) რადიოლოკაციური ამოცნობა – ვითარება, როდესაც კონკრეტული საჰაერო ხომალდის რადიოლოკაციური ადგილმდებარეობა ჩანს რადიოლოკატორის ინდიკატორზე და ერთმნიშვნელოვნად ამოცნობილია საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურის მიერ;

330) რადიოლოკაციური ეშელონირება – საჰაერო ხომალდების ეშელონირება, რომელიც ხორციელდება მათი ადგილმდებარეობის შესახებ რადიოლოკაციური წყაროებიდან მიღებული მონაცემების საფუძველზე;

331) რადიოლოკაციური მეთვალყურეობა – რადიოლოკატორის მეშვეობით სხ-თვის ინფორმაციისა და შეტყობინებების მიწოდება ფრენის ნომინალური ტრაექტორიიდან მნიშვნელოვანი გადახრის შესახებ, მათ შორის, სამეთვალყურეო ნებართვებით გათვალისწინებული პირობებიდან გადახვევა;

332) რადიოლოკაციური მომსახურება – ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს უშუალოდ რადიოლოკატორის მეშვეობით უზრუნველყოფილ მომსახურებას;

333) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება – სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურება;

334) რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია თავის დაქვემდებარებაში არსებულ შესაბამის სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

335) სააერნაოსნო მობილური მომსახურება (RR S1.32) – სააერნაოსნო მობილური მომსახურება სააერნაოსნო სადგურებსა და საბორტო სადგურებს ან საბორტო სადგურებს შორის, სადაც შეიძლება შევიდეს სამამველო სადგურები; ეს მომსახურება ასევე შეიძლება მოიცავდეს უბედურების ადგილის ინდიკატორ-რადიოშუქურებს, რომლებიც მუშაობენ უბედურებისა და საავარიო სიხშირეებზე;

336) სააერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურება (AFS) – კავშირგაბმულობის მომსახურება განსაზღვრულ ფიქსირებულ პუნქტებს შორის, რომელიც ძირითადად განკუთვნილია სააერნაოსნო უსაფრთხოების, ასევე საჰაერო მიმოსვლის რეგულირების, ეფექტურობისა და ეკონომიურობის უზრუნველსაყოფად;

337) სააეროდრომო მოძრაობა – ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო არეზე და ყველა საჰაერო ხომალდის ფრენა აეროდრომის რაიონში.

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდი ფრენას ასრულებს აეროდრომის რაიონში, როდესაც ის შედის ან გამოდის სააეროდრომო ფრენის წრიდან ან მდებარეობს მის ფარგლებში.



337) სააეროდრომო მომსახურეო მომსახურება – სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;

338) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი – პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას;

339) სააეროდრომო ფრენის წრე – აეროდრომის რაიონში დადგენილი მარშრუტი, რომლითაც (ან რომლის ნაწილზეც) სრულდება სიმაღლის აღება აფრენისას, დაფრენა დასაფრენად შესვლისას, დაფრენის მოლოდინი და აეროდრომის თავზე ფრენა;

340) საავარიო მომსახურება – მომსახურება, გაწეული შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინების მიზნით, იმ საჰაერო ხომალდის შესახებ, რომელიც საჭიროებს საძებნ-სამაშველო სამსახურების დახმარებას და საჭიროებისამებრ ამ ორგანიზაციების ხელშეწყობა;

341) საავიაციო ელექტროკავშირის სადგური – საავიაციო ელექტროკავშირის სამსახურის სადგური;

342) სათადარიგო აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს იმ შემთხვევაში, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა სათადარიგო აეროდრომებს მიეკუთვნება:

ა) აფრენის სათადარიგო აეროდრომი. სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე და შეუძლებელია გაფრენის აეროდრომის გამოყენება;

ბ) მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი. აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ მარშრუტზე ფრენისას იგი აღმოჩნდა არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში;

გ) მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი ETOPS-ის (დიდ მანძილზე ფრენები ორი აირტურბინული ძალური დანადგარის მქონე თვითმფრინავით) შესრულებისას. ისეთი სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა მარშრუტზე ETOSP-ის შესრულებისას ძრავის გამორთვის ან სხვა რაიმე განსაკუთრებული ან ავარიული ვითარების შემთხვევაში;

დ) დანიშნულების სათადარიგო აეროდრომი. სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დაფრენის განხორციელება დანიშნულების აეროდრომზე.

შენიშვნა: გამოფრენის აეროდრომი შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დანიშნულების სათადარიგო აეროდრომი.

343) საკვანძო სამეთვალყურეო რაიონი – სამეთვალყურეო რაიონი, რომელიც ჩვეულებრივ იქმნება სმმ-ის მარშრუტების თავმოყრის ადგილებში ერთი ან რამდენიმე მსხვილი აეროდრომის მიდამოებში;

344) საკონსულტაციო მარშრუტი – დადგენილი მარშრუტი, სადაც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება;

345) საკონსულტაციო საჰაერო სივრცე – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე ან მარშრუტი, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება;

საკონტროლო წერტილს დაფრენის შესასრულებლად.

შენიშვნა: მოცდის საკონტროლო წერტილის დატოვების ფაქტობრივი დრო დამოკიდებული იქნება დასაფრენად შესვლის სამეთვალყურეო ნებართვაზე.

346) საკონფერენციო კავშირი – საკომუნიკაციო საშუალება, რომლითაც შესაძლებელია ორ ან მეტ პოზიციას შორის პირდაპირი კავშირი დამყარდეს ერთდროულად;



347) **საკრეისერო ეშელონი** – ეშელონი, რომელსაც სხ ინარჩუნებს ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში;

348) **სამანევრო არე** – აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის;

349) **სამეთვალყურეო არე** – მიწის ზედაპირიდან დადგენილ ზედა საზღვრამდე გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე;

350) **სამეთვალყურეო ნებართვა (შემდგომში – ნებართვა)** – საჰაერო ხომალდისათვის გაცემული მითითება, იმოქმედოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად.

შენიშვნა: შემოკლებული ტერმინი „ნებართვა“ ფრენის მონაკვეთის აღსანიშნავად შეიძლება გამოყენებული იქნეს შემდეგ განმარტებით სიტყვებთან ერთად: „მიმოსვლის“, „აფრენის“, „გაფრენის“, „მარშრუტზე ფრენის“, „დასაფრენად შესვლის“, „დაფრენის“.

351) **სამეთვალყურეო ნებართვა ფრენის მიმართულებით** – საჰაერო ხომალდის პირობითი სამეთვალყურეო ნებართვა, გაცემული საჰაერო მოძრაობის იმ ორგანოს მიერ, რომელიც აღნიშნულ დროს არ ახორციელებს ამ საჰაერო ხომალდის მართვას;

352) **სამეთვალყურეო რაიონი (CTA)** – მიწის ზედაპირიდან დადგენილი საზღვრის ზემოთ გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე;

353) **სამიმოსვლო არე** – აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის;

354) **სამიმოსვლო ბილიკი (სბ)** – სახმელეთო აეროდრომზე დადგენილი გზა, რომელიც განსაზღვრულია სხ-ის მოძრაობისათვის და განკუთვნილია აეროდრომის ერთი ნაწილის შესაერთებლად მეორესთან;

355) **სანავიგაციო მომსახურება** – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს სხ-ს ეფექტურ და უსაფრთხო სახელმძღვანელო ინფორმაციით ან პოზიციის შესახებ მონაცემებით, ერთი ან მეტი სანავიგაციო საშუალების გამოყენებით;

356) **სარადიოლოკაციო დამიზნება** – რადიოლოკატორის მონაცემების საფუძველზე, კონკრეტული კურსების მითითებით საჰაერო ხომალდების სანაოსნო დამიზნების უზრუნველყოფა.

357) **საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი** – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება და ავარიული მომსახურება;

358) **საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრი** – ორგანო, რომელიც განკუთვნილია საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

359) **საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება (FIS)** – მომსახურება, გაწეული რეკომენდაციების და მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მიწოდების მიზნით, უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების განსახორციელებლად;

360) **სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები** – მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდებით. ეს სიდიდეები ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებზე ნაკლებია;

361) **სახელსაწყო ფრენის წესებით (სფწ) ფრენა** – სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა;



362) საჭაერო მოძრაობის მომსახურება (სმმ) – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საავარიო მომსახურებას, საჭაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება);

363) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) მარშრუტი – საჭაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით დადგენილი მარშრუტი, რომელიც განკუთვნილია მოძრაობის ნაკადების მისამართად;

შენიშვნა 1. ტერმინი „სმმ-ის მარშრუტი“ შესაბამის შემთხვევებში აღნიშნავს საჭაერო ტრასას, საკონსულტაციო მარშრუტს, კონტროლირებად ან არაკონტროლირებად მარშრუტს, მოფრენის ან გაფრენის მარშრუტს და ა.შ.

შენიშვნა 2. სმმ-ის მარშრუტი განისაზღვრება სამარშრუტო ტექნიკური მოთხოვნებით, რომელიც შეიცავს სმმ-ის მარშრუტის ინდექსს, მიმართულების ხაზს ძირითად წერტილებამდე (მიმართულების წერტილებამდე) ან საპირისპირო მიმართულებით, მანძილს ძირითად წერტილებს შორის, მოთხოვნებს შეტყობინებათა გადაცემაზე, ასევე სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი, ყველაზე ქვედა უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლეს.

364) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) უფლებამოსილი ორგანო (შემდგომში - სმმ-ს ორგანო) სახელმწიფოს მიერ დანიშნული შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სმმ-ის უზრუნველყოფაზე დადგენილ საჭაერო სივრცის ფარგლებში;

შენიშვნა: საქართველოს საჭაერო სივრცეში საჭაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შესაბამისი უფლებამოსილ ორგანოს წარმოადგენს სააერნაოსნო მომსახურების საწარმო.

365) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს, საფრენოსნო-საინფორმაციო ცენტრს ან სმმ-ის შეტყობინებების პუნქტს;

366) საჭაერო მოძრაობის მომსახურების შეტყობინების პუნქტი – ორგანო/სტრუქტურული ერთეული, რომელიც შექმნილია სმმ-ის შეტყობინებებისა და გაფრენის წინ ფრენის გეგმის მიღების მიზნით;

შენიშვნა: საქართველოს საჭაერო სივრცეში სმმ-ს შეტყობინების პუნქტს წარმოადგენს სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეული;

367) საჭაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება – სააერნაოსნო მომსახურების სახეობა (ფუნქცია), რომელიც მიზნად ისახავს საჭაერო მოძრაობის ნაკადების იმგვარად ორგანიზებას, რომ საჭაერო მოძრაობა იყოს უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გამტარუნარიანობის (შესაძლებლობის) მაქსიმალური ათვისება და საჭაერო მოძრაობის მოცულობის თავსებადობა სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს მიერ გამოცხადებულ გამტარუნარიანობასთან;

368) საჭაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება – მომსახურება საკონსულტაციო საჭაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას საჭაერო ხომალდების ოპტიმალური ეშელონირების უზრუნველსაყოფად;

369) საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება – მომსახურება გაწეულია შემდეგი მიზნებისთვის:

ა) შეჯახების თავიდან აცილებისთვის;

ა.ა) საჭაერო ხომალდებს შორის და;

ა.ბ) საჭაერო ხომალდებსა და სამანევრო არეზე განლაგებულ დაბრკოლებებს შორის;



ბ) საჰაერო მოძრაობის დაჩქარებისა და თანმიმდევრობის შენარჩუნებისთვის.

370) **სიზუსტე** – სავარაუდო ან გაზომილი მნიშვნელობებისა და ჭეშმარიტ მნიშვნელობას შორის შესაბამისობის ხარისხი;

371) **ურადიოლოკაციო ეშელონირება** – ეშელონირება, როდესაც საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის მონაცემები მიღებულია არა რადიოლოკატორიდან, არამედ სხვა წყაროებიდან;

372) **ფარდობითი სიმაღლე** – ვერტიკალური მანძილი განსაზღვრული საწყისი დონიდან აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე;

373) **ფრენის ეშელონი** – მუდმივი ატმოსფერული წნევის ზედაპირი, რომელიც შეესაბამება წნევის დადგენილ სიდიდეს (1013,2 ჰპა) და სხვა ასეთივე ზედაპირებიდან დაცილებულია წნევის დადგენილი ინტერვალებით.

შენიშვნა 1: ბარომეტრული სიმაღლის საზომი, რომელიც დაგრადუირებულია სტანდარტულ ატმოსფეროსთან შესაბამისობაში:

ა) „QNH“ -ზე დაყენებისას უჩვენებს აბსოლუტურ სიმაღლეს;

ბ) „QFE“ -ზე დაყენებისას უჩვენებს ფარდობით სიმაღლეს „QFE“-ის საყრდენი წერტილის ზევით;

გ) 1013,2 ჰპა წნევაზე დაყენებისას ის შეიძლება გამოყენებული იქნეს ფრენის ეშელონის მისათითებლად.

შენიშვნა 2: ამ პუნქტის შენიშვნა 1-ში გამოყენებული ტერმინები „ფარდობითი სიმაღლე“ და „აბსოლუტური სიმაღლე“ ნიშნავს სახელსაწყო ფარდობით და აბსოლუტურ სიმაღლეებს და არა გეომეტრიულს.

374) **ფრენის მიმდინარე გეგმა** – შემდგომი სამეთვალყურეო ნებართვებით განპირობებული ფრენის გეგმა, შესაძლო ცვლილებების ჩათვლით;

შენიშვნა: როდესაც მოცემულ ტერმინთან ერთად გამოიყენება სიტყვა „შეტყობინება“, ის ნიშნავს ფრენის მიმდინარე გეგმის მონაცემთა შინაარსსა და ფორმატს, რომელსაც ერთი ორგანო უგზავნის მეორეს.

375) **ფრენის წარდგენილი გეგმა** – პილოტის ან მისი უფლებამოსილი წარმომადგენლის მიერ სმმ-ის ორგანოსათვის წარდგენილი ფრენის გეგმა ყოველგვარი შემდგომი ცვლილებების გარეშე;

შენიშვნა: როდესაც მოცემულ ტერმინთან ერთად გამოიყენება სიტყვა „შეტყობინება“, ის ნიშნავს ფრენის წარდგენილი გეგმის მონაცემთა შინაარსს და ფორმას იმ სახით, რა სახითაც იქნა გადმოცემული.

376) **ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე** – ვერტიკალური მანძილი ხმელეთის ან წყლის ზედაპირსა და ღრუბლების ქვედა ფენის ქვედა საზღვარს შორის, რომელიც მდებარეობს 20000 ფუტზე (6000 მ-ზე) ქვემოთ და ფარავს ცის ნახევარზე მეტს;

377) **შეჯახების აცილების რეკომენდაცია (RA)** – სმმ-ს ორგანოს რეკომენდაციები სხ-ის მანევრებზე პილოტის დასახმარებლად, შეჯახების აცილების მიზნით.

378) **ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი** – სამსახური, რომელიც პასუხისმგებელია ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირებაში, ძებნა-შველის რაიონის საზღვრებში ძებნა-შველის სამსახურების/დანაყოფების სამუშაოების ეფექტურად ჩატარების ხელშეწყობაში და საჭიროების შემთხვევაში, ორგანიზებაში;

379) **ძირითადი წერტილი** – დაწესებული გეოგრაფიული ადგილი, რომელიც გამოიყენება სმმ-ის



მარშრუტის, საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორიის განსაზღვრის, ნაოსნობისა და სმმ-ის სხვა მიზნებისათვის;

3⁸⁰) ხილვადობა – ხილვადობა საავიაციო მიზნებისათვის წარმოადგენს სიდიდეს, რომელიც აღემატება:

ა) იმ უდიდეს მანძილს, რომელზეც შესაძლებელია ხმელეთის სიახლოვეს ნათელ ფონზე განთავსებული შავი ობიექტების ამოცნობა;

ბ) იმ უდიდეს მანძილს, რომელზეც შესაძლებელია გაუნათებელ ფონზე განთავსებული 1000 კანდელის სინათლის ძალის მქონე ნათურების შემჩნევა და ამოცნობა;

შენიშვნა: ეს ორი მანძილი განსხვავდება ჰაერის შთანთქმის კოეფიციენტის მიხედვით; ამასთან ა) ხასიათდება ხილვადობის მეტეოროლოგიური ოპტიკური სიშორით, ხოლო ბ) დამოკიდებულია ფონის განათებულობაზე.

3⁸¹) ხილვადობის სიშორე ადზ-ზე (RVR) – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ს პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები;

3⁸²) ჰაერში შეჯახების აცილების საბორტო სისტემა – მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მიმღებ-მოპასუხე სიგნალების გამოყენებაზე დაფუძნებული საბორტო სისტემა, რომელიც მოქმედებს სახმელეთო მოწყობილობებისაგან დამოუკიდებლად და პილოტს აძლევს ინფორმაციას ისეთი კონფლიქტური ვითარებაზე, რომელიც შეიძლება შექმნას მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილმა საჰაერო ხომალდმა.

მუხლი 4. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დრო

1. სმმ-ს მიზნებისთვის გამოიყენება შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დრო (UTC), რომელიც აითვლება შუალამიდან (ლამის 12 საათიდან), გამოსახება 24-საათიანი ინტერვალით და იზომება საათებით და წუთებით, აუცილებლობის შემთხვევაში – წამებით (ზუსტი დრო).

2. სმმ-ს ორგანომ თვალსაჩინო ადგილას უნდა განათავსოს დროის მაჩვენებელი მოწყობილობა (საათი), რომელიც აჩვენებს დროს საათებში, წუთებსა და წამებში და კარგად ჩანს შესაბამისი სამუშაო ადგილიდან.

3. სმმ-ს ორგანოს საათი და დროის აღრიცხვის სხვა მოწყობილობები, უნდა აჩვენებდეს დროს ± 30 წმ-ის სიზუსტით შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროის (UTC) მიმართ. იმ შემთხვევაში, როდესაც დრო ფიქსირდება მონაცემთა გაცვლის ხაზის პირობებში, მისი სიზუსტე უნდა იყოს UTC 1 წამის ფარგლებში.

4. ზუსტი დრო მიიღება სმმ-ს ორგანოს სტანდარტული დროის სადგურიდან ან, თუ შესაძლებელია, სხვა ორგანოს დროის სადგურიდან, რომელმაც მიიღო ზუსტი დრო ასეთი სადგურიდან.

5. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი, ასაფრენად სხ-ის მიმოსვლის დაწყებამდე, პილოტს აცნობებს ზუსტ დროს, თუ გათვალისწინებული არ არის მის მიერ აღნიშნული ინფორმაციის მიღება სხვა წყაროდან. გარდა ამისა, სმმ-ს ორგანო სხ-დს მოთხოვნისას აცნობებს ზუსტ დროს. დროის გადაცემა ხორციელდება უახლოეს 30 წმ-მდე სიზუსტით.

მუხლი 5. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამოცანები

სმმ-ს ამოცანებია:

ა) ჰაერში საჰაერო ხომალდებს შორის შეჯახებების თავიდან აცილება;

ბ) სამანევრო არეზე მყოფი საჰაერო ხომალდების შეჯახების თავიდან აცილება ამ ფართობზე არსებულ დაბრკოლებებთან;

გ) საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის აჩქარება და შენარჩუნება;

დ) უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების უზრუნველსაყოფად საჭირო აუცილებელი კონსულტაციების გაწევა და ინფორმაციის მიწოდება;



ე) შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინება იმ საჭაერო ხომალდების შესახებ, რომლებიც საჭიროებენ საძებნ-სამაშველო მომსახურებას, და ამ ორგანიზაციების შესაძლო ხელშეწყობა.

მუხლი 6. საჭაერო მოძრაობის მომსახურების სახეები:

საჭაერო მოძრაობის მომსახურება იყოფა შემდეგ სახეებად:

ა) საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება – ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებში მითითებული ამოცანების გადასაწყვეტად, რომელიც იყოფა შემდეგ ნაწილებად:

ა.ა) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება – კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურება, ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად, კონტროლირებადი ფრენის იმ ნაწილის გარდა, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის „ა.ბ“ და „ა.გ“ ქვეპუნქტებში;

ა.ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება – კონტროლირებადი ფრენების იმ ნაწილის სამეთვალყურეო მომსახურება, რომელიც დაკავშირებულია მოფრენასთან და გაფრენასთან, ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად;

ა.გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება – სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად;

ბ) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება – ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად;

გ) საავარიო მომსახურება – ამ წესის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ამოცანების გადასაწყვეტად.

თავი II

მოთხოვნები სმმ-ს ორგანოს მიმართ

მუხლი 7. სმმ-ს ორგანოს ზოგადი უფლება-მოვალეობები

1. საქართველოს საჭაერო სივრცეში და ღია ზღვის თავზე არსებულ საჭაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც საჭაერო მოძრაობის მომსახურებას უზრუნველყოფს საქართველო და საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომებზე საჭაერო მოძრაობის მომსახურებას ამ წესის შესაბამისად ახორციელებს სმმ-ს ორგანო.

2. ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების მიზნით სმმ-ს ორგანოს უნდა გააჩნდეს:

ა) ხარისხის მართვის სისტემა, რომელიც ვრცელდება სმმ-ს გაწევის სრულ პროცესზე;

ბ) საჭირო ადამიანური და ფინანსური რესურსები;

გ) საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად კვალიფიციური პერსონალი, რომელსაც:

გ.ა) გავლილი აქვს ყველა საჭირო სწავლება, და

გ.ბ) გააჩნია სახელმძღვანელო მასალები და თანამდებობრივი ინსტრუქციები;

დ) სახელმძღვანელო დოკუმენტი, რომელიც მოიცავს საჭაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებული პროცესების და პროცედურების სრულყოფილ აღწერას;

ე) საჭირო ტექნიკური უზრუნველყოფა, როგორცაა ავტომატიზირებული სისტემები, აღჭურვილობა და სხვა.

მუხლი 8. სახელმძღვანელო დოკუმენტი

1. „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“ სულ მცირე უნდა შეიცავდეს:

ა) სმმ-ს ორგანოს ორგანიზაციულ სტრუქტურას, ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირების სახელის, გვარის, თანამდებობის, უფლებების და მოვალეობების მითითებით;



ბ) საჭირო საკადრო რესურსების გამოთვლის აღწერას;

გ) პერსონალის კვალიფიკაციის შენარჩუნების პროცესის აღწერას;

დ) სმმ-ს გაწევის პროცესის აღწერას;

ე) ტექნიკური საშუალებების ჩამონათვალს, რომელიც გამოიყენება საჭირო მოძრაობის მომსახურების გაწევისთვის;

ვ) სმმ-ს გაწევის პროცესში ჩართული პერსონალის ფუნქციების და პასუხისმგებლობების ჩამონათვალს;

ზ) სმმ-ს გაწევისთვის საჭირო ინფორმაციის მიღების პროცესის აღწერას;

თ) ჩანაწერების შენახვის პროცესის აღწერას;

ი) სმმ-ს გაწევისთვის მესამე პირის მოწვევის პროცესის აღწერას, რომელიც უზრუნველყოფს გაწეული მომსახურების უსაფრთხოებას;

კ) სმმ-ს გაწევისთვის არსებული პროცედურების, ინსტრუქციების, სახელმძღვანელო მასალის ჩამონათვალს.

2. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს „სახელმძღვანელო დოკუმენტი“ შემუშავებას, მუდმივ განახლებას და ამ სახელმძღვანელოში ზუსტი ინფორმაციის ასახვას საჭირო ცვლილებების შეტანის გზით.

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

მუხლი 9. სმმ-ს ორგანოს პერსონალი და კვალიფიკაცია

1. საჭირო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გაწევაში ჩართული პერსონალი უნდა ფლობდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემულ მოქმედ მოწმობას.

2. დაუშვებელია სმმ-ის ორგანოს პერსონალის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულება, თუ ის იმყოფება ნარკოტიკული ან ფსიქოტროპული ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ.

3. სმმ-ის ორგანო ადგენს საკვალიფიკაციო მოთხოვნებს და უზრუნველყოფს დადგენილი კვალიფიკაციის შენარჩუნებას იმ პერსონალის მიმართ, რომელიც ეწევა საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საფრენოსნო მონაცემების დამუშავებას და საჭირო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეთა უშუალო ხელმძღვანელობას ცვლაში (ფრენების ხელმძღვანელი, უფროსი მეთვალყურე) .

4. სმმ-ის ორგანო სულ მცირე ორ წელიწადში ერთხელ ახორციელებს საჭირო კადრების რაოდენობის შესწავლას, მათი ფუნქციების, სწავლების, ყოველწლიური შვებულების და სამუშაო დატვირთვის გათვალისწინებით.

მუხლი 10. საჭირო მოძრაობის მომსახურების გაწევაში ჩართული პერსონალის სწავლება

1. სმმ-ს ორგანო შეიმუშავებს სმმ-ს გაწევაში ჩართული პერსონალის სწავლების პროგრამას, რომელიც მოიცავს:

ა) საწყის სწავლებას, რომელიც ასევე მოიცავს პრაქტიკულ სწავლებას (სამუშაო ადგილზე სწავლება), რომელიც ტარდება შესაბამისი ოსტატობის დამზების მქონე პირის ზედამხედველობის ქვეშ, რომელსაც გავლილი აქვს ამ პუნქტით განსაზღვრული სწავლებები. პრაქტიკული სწავლება მიმართულია საწყისი სწავლების დროს მიღებული ცოდნის სამუშაო გარემოში ათვისებისკენ და უზრუნველყოფს პერსონალის დამოუკიდებლად მუშაობის შესაძლებლობას;

ბ) განმეორებით სწავლებას, რომელიც ტარდება მინიმუმ სამ წელიწადში ერთხელ და მიმართულია კვალიფიკაციის შენარჩუნებისკენ;

გ) სპეციალიზირებულ სწავლებას, რომელიც მიმართულია ახალი ფუნქციების, სტანდარტების, ტექნოლოგიების ათვისებისკენ.



2. სმმ-ს ორგანო შეიმუშავებს სმმ-ს პერსონალის სასწავლო გეგმას და უზრუნველყოფს მის ყოველწლიურ განახლებას.

3. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს სმმ-ს პერსონალის სწავლების შედეგების შენახვას პერსონალის დასაქმების მთელი პერიოდის განმავლობაში.

მუხლი 11. დოკუმენტაცია

1. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს პერსონალის თავისუფალი წვდომა შესაბამის დოკუმენტაციაზე, მათ შორის:

ა) ნორმატიულ აქტებზე;

ბ) სახელმძღვანელო დოკუმენტებზე;

გ) ინსტრუქციებზე და სხვა ნებისმიერ დოკუმენტაციაზე, რომელიც უკავშირდება სმმ-ს გაწევას.

2. სმმ-ს ორგანომ უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტით დადგენილ დოკუმენტებში შესწორებების შეტანის და მუდმივი განახლების წესი, რომელიც ხარისხის მართვის სისტემის პრინციპების შესაბამისად უზრუნველყოფს დოკუმენტების:

ა) მოქმედების ვადის ადვილად განსაზღვრას;

ბ) შესატანი ცვლილებების კონტროლს;

გ) ხელმისაწვდომობას.

მუხლი 12. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გაწევის ავტომატიზაცია

სმმ-ის ორგანო საჰაერო მოძრაობის მომსახურების გაწევისთვის საჭიროებისამებრ იყენებს ავტომატიზებულ სისტემას, რომელიც უზრუნველყოფს სმმ-ს გაწევის უსაფრთხოებას და უწყვეტობას.

მუხლი 13. მორიგეობის მიღება და ჩაბარება

1. სამუშაო ადგილზე მორიგეობის მიღების წინ, პერსონალი ვალდებულია გაეცნოს:

ა) ნოტამებს, სმმ-ს ორგანოს დირექტივებს და შეზღუდვებს;

ბ) მეტეოროლოგიურ ვითარებას;

გ) ტექნიკური აღჭურვილობის მზადყოფნას;

დ) საჰაერო ვითარებას პასუხისმგებლობის არეში;

ე) სხვა მნიშვნელოვან ინფორმაციას, რომელიც საჭიროა სმმ-ს გაწევისთვის.

2. მორიგეობის მიღება/ჩაბარება ან პერსონალის შეცვლა შეიძლება გადავადებულ იქნეს სახელმძღვანელოში გაწერილ პროცედურის შესაბამისად.

3. მორიგეობის მიღება ან პერსონალის შეცვლა ფიქსირდება ობიექტური კონტროლის საშუალებებით, UTC-ს დროის მითითებით.

მუხლი 14. შეთანხმებები

1. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს შეთანხმებების გაფორმება მეზობელი სახელმწიფოს სმმ-ს ორგანოსთან, ან/და სხვა უწყებებთან, რომელთა ქმედებები ზეგავლენას ახდენენ სმმ-ს ორგანოს საქმიანობაზე.

2. შეთანხმებებში უნდა აღიწეროს დამატებითი პროცედურები, სიტყვიერი კოორდინაციის მინიმუმამდე დასაყვანად და პროცედურების შეთავსების უზრუნველყოფის მიზნით და უნდა მოიცავდეს ამ წესის პირველი დანართით განსაზღვრულ მინიმალურ შინაარსს.

3. ამ მუხლით დადგენილი შეთანხმებები ხელმოწერილი უნდა იყოს ხელმძღვანელი პირ(ებ)ის მიერ.



4. შეთანხმებები პერიოდულად უნდა გადაისინჯოს მათში ცვლილებების ან შესწორებების შეტანის მიზნით, მიმდინარე საექსპლუატაციო მოთხოვნებთან, დირექტივებსა და პრინციპებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით. შესწორებები მზადდება და მიიღება იმ ფორმით, როგორც პირველადი შეთანხმებები.

მუხლი 15. სმმ-ს ორგანოს დირექტივები

1. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მნიშვნელოვანი ინფორმაციის გავრცელების მიზნით სმმ-ს ორგანოს ხელმძღვანელი გამოსცემს ოპერატიულ დირექტივებს.

2. ოპერატიულ დირექტივები გამოიცემა შემდეგი სახით:

ა) ოპერატიული ბარათები ან ოპერატიული ხასიათის ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც ძალაშია ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში (ერთი წელი და მეტი). ოპერატიული ბარათები უნდა დაინომროს თანმიმდევრულად;

ბ) ოპერატიული ბიულეტენები ან ოპერატიული ხასიათის ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც არის უფრო დროებითი ხასიათის და ძალაშია ხანმოკლე პერიოდის განმავლობაში, ჩვეულებრივ 3 თვე ან ნაკლები. ოპერატიული ბიულეტენები უნდა დაინომროს თანმიმდევრულად;

გ) პერსონალის ჩანაწერები ან ტოლფასი ინფორმაცია, რომელიც არის მხოლოდ ადმინისტრაციული ან ინფორმაციული ხასიათის.

3. ოპერატიულ ბარათებში მიეთითება მისი ძალაში შესვლის თარიღი. დროებით მოქმედ ოპერატიულ ბარათში მიეთითება მისი მოქმედების ვადა.

4. ორგანოს დირექტივები უნდა გაუქმდეს, როდესაც იქ მოცემული ინფორმაცია აღარ არის მოქმედი ან ამოწურა მოქმედების ვადა. ორგანოს მიმდინარე დირექტივები (ოპერატიული ბარათები, ოპერატიული ბიულეტენები და პერსონალის ჩანაწერები) აღირიცხება ცალ-ცალკე.

მუხლი 16. ადგილობრივი ინსტრუქცია

ადგილობრივი ინსტრუქცია (სმმ-ს შესაბამისი პუნქტის სპეციფიკური პროცედურები) გამოიცემა სმმ-ის ორგანოს ხელმძღვანელის მიერ, შეეხება სმმ-ს ცალკეულ პუნქტს და მოიცავს მხოლოდ ამ პუნქტის მიერ გამოსაყენებელ პროცედურებს.

მუხლი 17. საჭაერო მოძრაობის მომსახურების ჟურნალი

1. ობიექტური კონტროლის უზრუნველყოფის მიზნით, სმმ-ის ორგანო უფლებამოსილია აწარმოოს ჟურნალი.

2. სმმ-ის ჟურნალში, სამუშაო ადგილის ტიპის გათვალისწინებით, შეტანილი უნდა იქნეს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საავიაციო შემთხვევები, ინციდენტები, ნებართვების ან წესების დარღვევის შემთხვევები, მიუხედავად იმისა, საჭიროა თუ არა ამ შემთხვევებისთვის ცალკე მოხსენების წარდგენა;

ბ) მონაცემები ადრ-სა და სამიმოსვლო ბილიკზე მიმდინარე სამუშაოების შესახებ და სხვა მნიშვნელოვანი ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ;

გ) ტექნიკური საშუალებების სტატუსისა და პროცედურების შეცვლა.

3. ჟურნალის წარმოებაზე პასუხისმგებელი პირი განისაზღვრება ხელმძღვანელო დოკუმენტით.

4. ჟურნალის არარსებობის შემთხვევაში სმმ-ის ორგანო უზრუნველყოფს ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი ინფორმაციის დოკუმენტირებას სხვა ნებისმიერი საშუალებით (ბეჭდვითი ან ელექტრონული).

თავი III

საქართველოს საჭაერო სივრცეში საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით

უზრუნველყოფა

მუხლი 18. საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით უზრუნველყოფა



საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

ა) სფწ-ით ყველა ფრენა C კლასის საჰაერო სივრცეში;

ბ) ვფწ-ით ყველა ფრენა C კლასის საჰაერო სივრცეში;

გ) ვფწ-ით ყველა სპეციალური ფრენა;

დ) ყველა სახის სააეროდრომო მოძრაობა კონტროლირებად აეროდრომებზე.

მუხლი 19. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების გაწევა

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას უზრუნველყოფს:

ა) რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი;

ბ) პუნქტი, რომელიც სამეთვალყურეო არეში ან შეზღუდული ზომის სამეთვალყურეო რაიონში უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას და, რომელიც ძირითადად დაწესებულია მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, და აგრეთვე იქ, სადაც შექმნილი არ არის რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას უზრუნველყოფს:

ა) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი ან რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, როდესაც აუცილებელია ან სასურველია ერთი პუნქტის პასუხისმგებლობის ფარგლებში გაერთიანდეს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებისა და სააეროდრომო სამეთვალყურეო ან რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების ფუნქციები;

ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია ან სასურველია ცალკე პუნქტის შექმნა;

3. სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას უზრუნველყოფს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი.

4. ბაქანზე მომსახურების უზრუნველყოფა შეიძლება განხორციელდეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ, თუ:

ა) აეროდრომის ექსპლუატანტთან აღნიშნული მომსახურების განხორციელების შესახებ გაფორმებულია შესაბამისი შეთანხმება;

ბ) ბაქანზე მომსახურების უზრუნველსაყოფად სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ უნდა შემუშავდეს შესაბამისი პროცედურები რომელიც სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა) ბაქანზე საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის პროცედურებს;

ბ.ბ) შეზღუდულ ხილვადობასთან დაკავშირებულ პროცედურებს

ბ.გ) რადიო კავშირის წარმოების პროცედურებს

ბ.დ) ბაქანზე სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის მართვის პროცედურებს;

ბ.ე) საგანგებო სიტუაციების დროს მოქმედების პროცედურებს,

ბ.ვ) სხ-ის სადგომების ვიზუალური კონტროლის პროცედურებს.

მუხლი 20. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანიზება

1. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, სმმ-ს ორგანო:

ა) უზრუნველყოფს ინფორმაციის მიღებას ყოველი სხ-ის სავარაუდო მოძრაობის ან მისი ცვლილებების შესახებ, ასევე ყოველი სხ-ის ფრენის ფაქტობრივი მსვლელობის შესახებ;



ბ) მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე განსაზღვრავს საჰაერო ხომალდების ადგილმდებარეობას, რომელთა შესახებაც მიიღო ინფორმაცია;

გ) გასცემს ნებართვას და იძლევა ინფორმაციას მის მიერ კონტროლირებად საჰაერო ხომალდებს შორის შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით, აგრეთვე საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის დაჩქარებისა და შენარჩუნების მიზნით;

დ) ნებართვას ათანხმებს:

დ.ა) იმ შემთხვევაში, როდესაც შესაძლებელია კონფლიქტური ვითარების წარმოქმნა მის მიერ კონტროლირებად სხ-სა და სხვა ორგანოების მიერ კონტროლირებად სხ-ებს შორის;

დ.ბ) სხვა ორგანოსათვის საჰაერო ხომალდზე მეთვალყურეობის გადაცემის წინ.

2. სხ-ების მოძრაობის ინფორმაცია, ამ სხ-ებზე გადაცემული ნებართვის ჩანაწერთან ერთად მითითებულია იმგვარად, რომ გაადვილდეს ანალიზის ჩატარება, რომელიც აუცილებელია სხ-ებს შორის საკმარისი ეშელონირებისას, საჰაერო მოძრაობის ოპტიმალური ნაკადის შენარჩუნების მიზნით.

3. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოები უნდა აღიჭურვონ მოწყობილობებით, რომელიც დაარეგისტრირებს მეთვალყურის სამუშაო ადგილზე შიდა საუბრებს და ინახავს ჩაწერილ ინფორმაციას, სულ მცირე, უკანასკნელი 30 დღის განმავლობაში.

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მითითებული ჩანაწერები გამოიყენება მხოლოდ მოკვლევის მიზნით. სმმ ორგანომ უნდა უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული საუბრების ჩანაწერებზე წვდომა ჰქონდეს მხოლოდ მოკვლევასთან დაკავშირებულ პერსონალს.

5. სამეთვალყურეო ორგანოების მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე ხორციელდება ეშელონირება:

ა) ყველა სხ-ს შორის, რომლებიც ასრულებენ სფწ-ით ფრენას C კლასის საჰაერო სივრცეში;

ბ) ყველა სხ-დს შორის, რომლებიც ასრულებენ სფწ-ით და ვფწ-ით ფრენებს C კლასის საჰაერო სივრცეში;

გ) სფწ-ით მფრენ სხ-ებსა და ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შემსრულებელ სხ-ებს შორის;

დ) ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შემსრულებელ საჰაერო ხომალდებს შორის.

6. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ ეშელონირება უზრუნველყოფილია, სულ მცირე, ერთ-ერთი შემდეგი მეთოდით:

ა) ვერტიკალური ეშელონირებით, რომელიც დადგენილია სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესის“ შესაბამისად;

ბ) ჰორიზონტალური ეშელონირებით, რომელიც უზრუნველყოფილია:

ბ.ა) გასწვრივი ეშელონირებით - ერთი და იმავე შემხვედრ ან განშლად საჰაერო ხაზებზე მფრენ საჰაერო ხომალდებს შორის დროის ან მანძილის მიხედვით დაცული ინტერვალი; ან

ბ.ბ) გვერდითი ეშელონირებით - განსხვავებულ მარშრუტებზე ან სხვადასხვა გეოგრაფიულ რაიონებში საჰაერო ხომალდების ფრენების უზრუნველყოფა;

გ) კომბინირებული ეშელონირებით, რომელიც წარმოადგენს ვერტიკალური ეშელონირების და ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული ეშელონირების ერთ-ერთი სახის კომბინაციას. კომბინირებული ეშელონირება გამოიყენება მხოლოდ ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსაანაოსნო გეგმის საფუძველზე.



7. RVSM-ის საჰაერო სივრცეში იკაო-ს ოფიციალური გამოცემის Doc 9574 (ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმის სახელმძღვანელო) შესაბამისად ხორციელდება საჰაერო ხომალდების ფარდობითი სიმაღლის დაცვის მახასიათებლებზე მონიტორინგი.

მუხლი 21. პასუხისმგებლობა მართვაზე

1. კონტროლირებადი ფრენის მართვა ნებისმიერ დროს ხორციელდება მხოლოდ ერთი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.
2. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებაზე პასუხისმგებლობა, როდესაც ფრენები სრულდება საჰაერო სივრცის კონკრეტული ნაწილის ფარგლებში, ეკისრება ერთ სამეთვალყურეო პუნქტს. სხ-ის ან სხ-თა ჯგუფის მოძრაობის მომსახურება შეიძლება გადაეცეს სხვა სამეთვალყურეო პუნქტებს, ყველა სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის კოორდინაციის უზრუნველყოფის პირობით.

მუხლი 22. მართვის გადაცემა

1. სამეთვალყურეო რაიონში რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების ერთი პუნქტიდან მეზობელ სამეთვალყურეო რაიონში რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების მეორე პუნქტზე სხ-ის მოძრაობის მართვის პასუხისმგებლობის გადაცემა ხორციელდება სამეთვალყურეო პუნქტების საერთო საზღვრის გადაკვეთისას, იმ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გათვლილი დროის მომენტში, რომელიც ახორციელებს მოცემული სხ-ის მოძრაობის მართვას, ან სხვა ისეთ წერტილში ან ისეთ დროს, რომელიც შეთანხმებულია ამ ორ პუნქტს შორის.

2. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტისათვის და პირიქით, სხ-ის მოძრაობის მართვის პასუხისმგებლობის გადაცემა ხორციელდება იმ წერტილში ან დროს იმ მომენტში, რომელიც შეთანხმებულია ამ ორ პუნქტს შორის, როგორც ეს მითითებულია შეთანხმებებში ან ადგილობრივ ინსტრუქციებში.

3. გარდა იმ ფრენებისა, რომლებიც უზრუნველყოფილნი არიან მხოლოდ სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებით, მომფრენი და გამფრენი საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების მართვაზე პასუხისმგებლობა ნაწილდება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტსა და მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს შორის, შემდეგნაირად:

ა) მომფრენი სხ-ის მართვა მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გადაეცემა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს, როდესაც ეს საჰაერო ხომალდი:

ა.ა) იმყოფება აეროდრომის შემოგარენში და

ა.ა.ა) ითვლება, რომ მას შეუძლია დაასრულოს დასაფრენად შესვლა და განახორციელოს ვიზუალური დაფრენა სახმელეთო ორიენტირების მიხედვით; ან

ა.ა.ბ) შევიდა მდგრადი ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების არეში; ან

ა.ბ) იმყოფება დაწესებულ პუნქტში ან დაწესებულ ეშელონზე, ან

ა.გ) განახორციელა დაფრენა.

შენიშვნა: შესაბამის პუნქტებს შორის წინასწარი შეთანხმებით (რომელიც ითვალისწინებს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების შესაბამისი ნაწილის უზრუნველყოფას შესაბამისად, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ), მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის არსებობის შემთხვევაშიც კი, გარკვეული ფრენების მართვა შეიძლება უშუალოდ რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ გადაეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და პირიქით.

ბ) გამფრენი სხ-ის მართვა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გადაეცემა მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს:

ბ.ა) როდესაც აეროდრომის რაიონში დომინირებს ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები:

ბ.ა.ა) სხ-ის მიერ აეროდრომის შემოგარენის დატოვებამდე;



ბ.ა.ბ) სხ-ის მიერ სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენაზე გადასვლამდე, ან

ბ.ა.გ) როდესაც საჰაერო ხომალდი იმყოფება დადგენილ წერტილში ან ეშელონზე;

ბ.ბ) როდესაც აეროდრომის რაიონში დომინირებს სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები:

ბ.ბ.ა) მიწის ზედაპირიდან სხ-ის უშუალოდ მოწყვეტის შემდეგ, ან

ბ.ბ.ბ) როდესაც საჰაერო ხომალდი იმყოფება დადგენილ წერტილში ან ეშელონზე.

შენიშვნა: კავშირის გადაცემა, როგორც წესი, ხორციელდება აფრენის შემდეგ. ტერმინი „კავშირის გადაცემა“ არ გულისხმობს მართვის გადაცემას.

4. სხ-ის მართვის პასუხისმგებლობა საჰაერო მოძრაობის მართვის ერთი პუნქტის მიერ მეორეს არ გადაეცემა მიმღები ორგანოს თანხმობის გარეშე და გადაცემა უნდა განხორციელდეს ამ მუხლის მე-5, მე-6, მე-7, და მე-8 პუნქტების შესაბამისად.

5. მართვის გადამცემი პუნქტი მიმღებ პუნქტს კავშირის არხების მეშვეობით გადასცემს მიმდინარე ფრენის გეგმის შესაბამის ნაწილს და ნებისმიერ სამეთვალყურეო ინფორმაციას მართვის გადაცემასთან დაკავშირებით.

6. რადიოლოკაციური მონაცემების ან ADS-B-ს მონაცემების გამოყენებით, კონტროლის გადაცემის განხორციელებისას, გადაცემასთან დაკავშირებული სამეთვალყურეო ინფორმაცია მოიცავს ინფორმაციას ადგილმდებარეობის შესახებ და აუცილებლობისას, სხ-ის მიმართულების ხაზის და სიჩქარის შესახებ, სარადიოლოკაციო მონაცემების ან ADS-B-მონაცემების შესაბამისად, რომელიც მიიღება უშუალოდ კონტროლის გადაცემამდე.

7. ADS-C-მონაცემების გამოყენებით კონტროლის გადაცემის განხორციელებისას, აღნიშნულ გადაცემასთან დაკავშირებული სამეთვალყურეო ინფორმაცია მოიცავს ადგილმდებარეობის მონაცემებს ოთხ განზომილებაში და სხვა ინფორმაციას, საჭიროების მიხედვით.

8. მიმღები ორგანო ვალდებულია:

ა) განაცხადოს საკუთარი შესაძლებლობა მიიღოს სხ-ის მოძრაობის მართვა გადამცემი სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მითითებული პირობებით, თუ ორ შესაბამის პუნქტს შორის წინასწარ დადებული შეთანხმება არ ითვალისწინებს, რომ ნებისმიერი მსგავსი განცხადების არარსებობა განიხილება როგორც თანხმობა მითითებულ პირობებზე ან ატყობინებს ამ პირობების ნებისმიერ საჭირო ცვლილებას;

ბ) მიუთითოს ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია ან ნებართვა ფრენის შემდგომ ნაწილთან დაკავშირებით, რომელიც მისი აზრით აუცილებელია გააჩნდეს სხ-დს მართვის გადაცემის მომენტში.

9. მიმღებმა სამეთვალყურეო პუნქტმა გადამცემ სამეთვალყურეო პუნქტს უნდა აცნობოს შესაბამის საჰაერო ხომალდთან ორმხრივ სამეტყველო კავშირის და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზით კავშირის დამყარების და მისი მოძრაობის მართვას მიღების შესახებ, თუ ორ შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტს შორის გაფორმებული შეთანხმებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული.

10. კოორდინაციის პროცედურები, მათ შორის, მართვის გადაცემის პუნქტები, დეტალურად დგინდება სმმ-ს შესაბამის ინსტრუქციებსა და შეთანხმებებში.

მუხლი 23. ნებართვების კოორდინაცია

1. სხ-ის სრულ მარშრუტთან ან ამ მარშრუტის მითითებულ ნაწილთან დაკავშირებით გაცემული ნებართვა უნდა შეთანხმდეს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტებს შორის.

2. სხ-დს ნებართვა ეძლევა ფრენის სრულ მარშრუტზე, პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე:

ა) როდესაც სხ-ის აფრენამდე შესაძლებელია აღნიშნული ნებართვის შეთანხმება ყველა იმ პუნქტთან, რომლის მართვის ჩვეულებრივ იქნება აღნიშნული საჰაერო ხომალდი; ან



ბ) როდესაც არსებობს გონივრული ვარაუდი იმისა, რომ ყველა პუნქტს შორის, რომელთა მართვის ქვეშ გადავა საჰაერო ხომალდი, განხორციელდება წინასწარი კოორდინაცია.

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც ნებართვა გაიცემა ფრენის საწყის ეტაპთან დაკავშირებით მხოლოდ გამფრენი საჰაერო ხომალდების მოძრაობის ასაჩქარებლად, მომდევნო ნებართვა მარშრუტზე იქნება ისეთი, როგორც ეს მითითებულია ზემოთ, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომი მდებარეობს სხვა რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის იურისდიქციის ქვეშ და არა ის, რომელმაც გასცა მარშრუტზე ფრენის ნებართვა.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული კოორდინაცია არ განხორციელდებულა ან მისი განხორციელება არ არის მოსალოდნელი, სხ-დს ნებართვა ეძლევა მხოლოდ იმ პუნქტამდე, სადაც გონივრულ ვადებში უზრუნველყოფილი იქნება ასეთი კოორდინაცია. ამ პუნქტის მიღწევამდე ან ამ პუნქტში, საჰაერო ხომალდმა უნდა მიიღოს შემდგომი ნებართვა, ხოლო აუცილებლობისას, ეძლევა მოცდის არეში ფრენის მითითება.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს განსაზღვრულია სმმ-ს ორგანოს მიერ, ფრენის მიმართულებით ნებართვის მისაღებად, საჰაერო ხომალდი მართვის გადაცემის წერტილამდე კავშირს ამყარებს ფრენის მიმართულებით მდებარე საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსთან.

5. ფრენის მიმართულებით ნებართვის მიღებისას, საჰაერო ხომალდი ინარჩუნებს ორმხრივ კავშირს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსთან, რომლის კონტროლქვეშაც იმყოფება მოცემულ მომენტში.

6. ნებართვა, რომელიც გაცემულია როგორც ნებართვა სამეთვალყურეო ფრენის მიმართულებით, უნდა იყოს გარკვევით ამოსაცნობი პილოტის მიერ.

7. თუ სხვა რამ არ არის შეთანხმებული, ფრენის მიმართულებით გაცემული ნებართვა გავლენას არ ახდენს სხ-ის ფრენის თავდაპირველ მიმართულებაზე ნებისმიერ საჰაერო სივრცეში, გარდა იმ საჰაერო სივრცისა, რომლის სმმ-ს ორგანო პასუხისმგებელია ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის გადაცემაზე.

შენიშვნა: ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვების გადაცემის სმმ-ის ორგანოს შესახებ მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომში. ინსტრუქციული მასალა მოცემულია „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით მონაცემთა გადაცემის ხაზით სარგებლობის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9694).

8. იქ, სადაც პრაქტიკულად მიზანშეწონილია და ფრენის მიმართულებით ნებართვის გადასაცემად გამოიყენება მონაცემთა გადაცემის ხაზი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი სამეტყველო კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის იმ ორგანოს შორის, რომელიც გასცემს ნებართვას ფრენის მიმართულებით.

9. იმ შემთხვევაში, როდესაც სავარაუდოა, რომ საჰაერო ხომალდი აფრენას განხორციელებს ერთ სამეთვალყურეო რაიონში მდებარე აეროდრომიდან და შევა მეორე სამეთვალყურეო რაიონში 30 წუთის განმავლობაში ან დროის სხვა კონკრეტულ მონაკვეთში, რომელიც შეთანხმებულია შესაბამის რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებს შორის, კოორდინაცია მომდევნო რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრთან უნდა განხორციელდეს გაფრენაზე ნებართვის გაცემამდე.

10. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდი აპირებს სამეთვალყურეო რაიონის საზღვრებიდან გასვლას არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ფრენის შესასრულებლად, შემდგომში ამავე ან სხვა სამეთვალყურეო რაიონში შესვლით, შეიძლება გაიცეს ნებართვა გაფრენის პუნქტიდან პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე. ასეთი ნებართვა ან ცვლილება მასში მოქმედია მხოლოდ ფრენის იმ ნაწილისთვის, რომელიც ხორციელდება კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის საზღვრებში.

მუხლი 24. ნებართვების და ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გამეორება

1. სხ-ის პილოტი საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეს უმეორებს სამეტყველო კავშირით გადაცემული ნებართვის ნაწილს და მითითებებს ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან



დაკავშირებით.

2. ყოველთვის უნდა გამეორდეს:

ა) მარშრუტზე ფრენის ნებართვა;

ბ) დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, აფრენის, დაფრენის შემდეგ გარბენისას მოცდის, მოქმედი ადზ-ს გადაკვეთის ან უკან მოხვევის ნებართვები და მითითებები;

გ) მითითებები მოქმედ ადზ-თან მიმართებით, სიმაღლის საზომის დაყენების, მმრლ-ის კოდების, ფრენის ეშელონის, კურსის და სიჩქარის შესახებ და მეთვალყურის მიერ გადაცემული ან ATIS-ის სარადიომალაყუყებლო შეტყობინებებში მოცემული გადასვლის ეშელონები.

3. სხვა ნებართვები ან მითითებები, მათ შორის პირობითი ნებართვები მეორდება ან დასტურდება იმგვარად, რომ ეჭვგარეშე იყოს მათი გაგება და მიღება სამოქმედოდ.

4. მეთვალყურემ უნდა მოისმინოს გამეორება, რათა დარწმუნდეს, რომ სხ-ის პილოტმა სწორად დაადასტურა ნებართვა ან მითითება და მიმართავს დაუყოვნებელ ქმედებებს გამეორებისას გამოვლენილი ნებისმიერი განსხვავების აღმოსაფხვრელად.

5. საჭირო არ არის CPDLC-შეტყობინებების სიტყვიერი გამეორება, თუ არ არის სმმ-ს ორგანოს მითითება.

მუხლი 25. სიმაღლის საზომის დაყენების წესი

1. სხ-ის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა განისაზღვრება შემდეგი წესით:

ა) აეროდრომის სიახლოვეს და საკვანძო სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში სხ-ის მდებარეობა ვერტიკალურ სიბრტყეში, გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით მითითებული შემთხვევებისა, გამოისახება აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობით, გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ, ხოლო გადასვლის ეშელონზე ან მის ზემოთ – ფრენის ეშელონებით. გარდამავალი შრის გადაკვეთისას, ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა სიმაღლის ალებისას გამოისახება ფრენის ეშელონებით, ხოლო დაშვებისას – აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობებით.

ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდი, რომელსაც მიეცა დაფრენის ნებართვა, დასაფრენად შესვლას ახორციელებს აეროდრომის შემადგენელ ატმოსფერული წნევის მნიშვნელობის (QFE) გამოყენებით, აღნიშნული სხ-ის მდებარეობა ვერტიკალურ სიბრტყეში გამოისახება ფარდობითი სიმაღლის მნიშვნელობით აეროდრომის შემადგენლების თავზე ფრენის იმ მონაკვეთზე, სადაც შესაძლებელია QFE-ს გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც იგი გამოისახება ფარდობითი სიმაღლის მნიშვნელობით ადზ-ს ზღურბლის შემადგენლების თავზე:

ბ.ა) აღჭურვილ ადზ-ზე, თუ ზღურბლი მდებარეობს აეროდრომის შემადგენელზე დაბლა 7 ფუტით ან მეტით; და

ბ.ბ) დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე;

გ) მარშრუტზე ფრენისას, სხ-ის მდებარეობა ვერტიკალურ სიბრტყეში გამოისახება:

გ.ა) ფრენის ეშელონებით, ფრენის გამოყენებული ეშელონებიდან ყველაზე ქვედა ეშელონზე ან მის ზემოთ; და

გ.ბ) აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობით, ფრენის გამოყენებული ეშელონებიდან ყველაზე ქვედა ეშელონის ქვემოთ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმების საფუძველზე, კონკრეტულ რაიონში დადგენილია გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე, რა დროსაც მოქმედებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნები.

2. მინიმალური საკრეისერო ეშელონი სფწ-ით ფრენებისთვის განსაზღვრება შემდეგი წესით:

ა) საკრეისერო ეშელონები არ დგინდება ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვევით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული აღწერილია სმმ-ს სახელმძღვანელო დოკუმენტში;



ბ) სმმ-ს ორგანოებმა, როდესაც ეს გამართლებულია გარემოებებით, უნდა დაადგინონ ფრენის ყველაზე ქვედა ეშელონი ან ეშელონები საკუთარი პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფი სამეთვალყურეო რაიონისთვის მთლიანად ან მისი ნაწილისთვის და გამოიყენოს იგი ფრენის ეშელონის დანიშვნისას და მოთხოვნისას აცნობოს პილოტს;

3. ინფორმაციის წარდგენა სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ ხორციელდება შემდეგი წესით:

ა) სმმ-ს შესაბამისი ორგანო დროის ნებისმიერ მომენტში უნდა ფლობდეს საჭირო ინფორმაციას ფრენის ყველაზე ქვედა ეშელონის განსაზღვრავად, რომელსაც მოთხოვნისას გადასცემს ფრენის შემსრულებელ საჰაერო ხომალდს, რათა უზრუნველყოფს საკმარის სიმაღლეს რელიეფიდან მარშრუტზე ან მის ნაწილზე, რომელთან მიმართებითაც საჭიროა ეს ინფორმაცია;

ბ) საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრებმა და რაიონულმა სამეთვალყურეო ცენტრებმა, მოთხოვნისას პილოტს უნდა მიაწოდონ ინფორმაცია ატმოსფერული წნევის არსებული მდგომარეობის შესახებ და პროგნოზი საკუთარი პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფი სამეთვალყურეო რაიონისთვის;

გ) სმმ-ს ორგანომ ინფორმაცია გადასვლის ეშელონის შესახებ უნდა აცნობოს პილოტს დაშვებისას სათანადო დროს, ამ ეშელონის მიღწევამდე. შეტყობინების მიწოდება ხორციელდება სამეტყველო კავშირით, ATIS-ის რადიომარშრუტობით ან მონაცემთა გადაცემის ხაზით;

დ) გადასვლის ეშელონი უნდა აისახოს დასაფრენად შესვლის ნებართვაში, როდესაც ეს დადგენილია სმმ-ს ორგანოს მიერ ან პილოტის მოთხოვნით;

ე) გადასვლის ეშელონზე დაბალ სიმაღლემდე დაშვების თაობაზე პირველივე ნებართვაში, დასაფრენად შესვლის ნებართვაში ან სააეროდრომო ფრენის წრეზე შესვლის ნებართვაში, ასევე მიმოსვლის ნებართვაში, რომელიც გაიცემა გამფრენი საჰაერო ხომალდებისთვის, უნდა შევიდეს მონაცემები QNH-ს სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია, რომ საჰაერო ხომალდმა უკვე მიიღო ინფორმაცია;

ვ) სმმ-ს ორგანომ პილოტს უნდა მიაწოდოს QFE-ს სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ მონაცემები, მისი მოთხოვნისას ან რეგულარულად, სმმ-ს სახელმძღვანელო დოკუმენტის შესაბამისად. QFE-ს მონაცემები უნდა გაიგზავნოს თითოეული ადზ-სთვის, თუ:

ვ.ა) ადზ არ არის აღჭურვილი დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის, და ზღურბლი მდებარეობს აეროდრომის შემადგენელ დაბლა 7 ფუტით ან მეტით; და

ვ.ბ) ადზ აღჭურვილია დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის;

ზ) სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ გადაცემული მონაცემები მრგვალდება ნაკლებობით უახლოეს მთელ ჰექტოპასკალამდე.

მუხლი 26. გადასვლის ეშელონის განსაზღვრა

გადასვლის ეშელონი განისაზღვრება შემდეგი წესით:

ა) სმმ-ს შესაბამისი ორგანო ზღვის საშუალო დონეზე პროგნოზირებული წნევის საფუძველზე, სათანადო დროით აწესებს გადასვლის ეშელონს, შესაბამისი აეროდრომების სიახლოვეს და სათანადო შემთხვევებში, შესაბამის საკვანძო სამეთვალყურეო რაიონებში გამოსაყენებლად.

ბ) გადასვლის ეშელონი უნდა დადგინდეს ფრენის ყველაზე ქვედა ეშელონს, რომელიც გამოიყენება გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ, რომელიც დადგენილია შესაბამისი აეროდრომ(ებ)ისათვის. იქ, სადაც გადასვლის საერთო აბსოლუტური სიმაღლე დადგენილია ორი ან მეტი აეროდრომისთვის, რომლებიც ერთმანეთთან განლაგებულნი არიან იმდენად ახლოს, რომ საჭიროა საჰაერო მოძრაობის მართვის კოორდინაცია, სმმ-ს ორგანოებმა უნდა დააწესონ გადასვლის საერთო ეშელონი, რომელიც დროის ნებისმიერ მომენტში გამოიყენება შესაბამისი აეროდრომის სიახლოვეს და, სათანადო შემთხვევებში, შესაბამის საკვანძო-სამეთვალყურეო რაიონში.

მუხლი 27. სხ-ის ადგილმდებარეობის შეტყობინება

1. ძირითადი წერტილებით განსაზღვრულ მარშრუტებზე პილოტი სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ



შეტყობინებას გადასცემს სმმ-ს ორგანოს შეტყობინებათა სავალდებულო გადაცემის ყოველი დადგენილი პუნქტის გადაფრენისას ან ამ პუნქტების გადაფრენის შემდეგ შეძლებისდაგვარად ოპერატიულად, გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა. სმმ-ის შესაბამის ორგანო უფლებამოსილია მოითხოვოს დამატებითი შეტყობინებების გადაცემა სხვა პუნქტების გადაფრენისას, თუ ეს აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის.

2. მარშრუტზე, რომელზეც განსაზღვრული არ არის ძირითადი წერტილები, ადგილმდებარეობის შეტყობინებები გადაიცემა შეძლებისდაგვარად ოპერატიულად, ფრენის პირველი 30 წუთის ამოწურვისას, ხოლო შემდგომ – ფრენის ყოველი ერთი საათის შემდეგ, გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა. სმმ-ის შესაბამისი ორგანო უფლებამოსილია მოითხოვოს დამატებითი შეტყობინებების გადაცემა სხვა წერტილების გადაფრენისას დროის უფრო მოკლე შუალედებით, თუ ეს აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის.

3. სმმ-ის ორგანოს მიერ განსაზღვრული პირობებით, პილოტი შეიძლება განთავისუფლდეს ადგილმდებარეობის შეტყობინებათა გადაცემისაგან შეტყობინებათა სავალდებულო გადაცემის ყოველ დადგენილ პუნქტში ან დროის დადგენილ შუალედებში. აღნიშნული პირობების განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იქნას მოთხოვნები პილოტის მიერ წარდგენილი მეტეოროლოგიური ინფორმაციის შესახებ, მიმდინარე დაკვირვებების შესრულებას დროს.

4. თუ ადგილმდებარეობის შეტყობინება არ გადაიცემა დადგენილ დროს, ივარაუდება, რომ სხ-ის მოძრაობის შემდგომი მართვა არ ხორციელდება ზუსტი დროის მიხედვით. თუ აღნიშნულმა შესაძლოა ზეგავლენა იქონიოს სხვა საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვაზე, საჭიროა დაუყოვნებელი ზომების გატარება შეტყობინების მისაღებად.

მუხლი 28. სხ-ის ადგილმდებარეობის შეტყობინების შინაარსი

სხ-ის ადგილმდებარეობის შეტყობინება შეიცავს შემდეგ ინფორმაციას:

- ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი (რადიოსატელეფონო მოსახმობი);
- ბ) ადგილმდებარეობა;
- გ) დრო;
- დ) ფრენის ეშელონი ან აბსოლუტური სიმაღლე;
- ე) შემდგომი ადგილმდებარეობა და შესაბამისი პუნქტის გადაფრენის დრო;
- ვ) შემდგომი ძირითადი წერტილი.

მუხლი 29. სხ-ის რადიოსატელეფონო მოსახმობის შეცვლა

- 1. თუ ორ ან მეტ სხ-ს აქვს მსგავსი რადიოსატელეფონო მოსახმობი და არსებობს შეცდომის წარმოქმნის ალბათობა, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო უფლებამოსილია, უსაფრთხოების მიზნით, სხ-ს მიუთითოს რადიოსატელეფონო მოსახმობის ტიპის შეცვლის შესახებ.
- 2. მოსახმობის ნებისმიერი ამგვარი ცვლილება არის დროებითი ხასიათის და გამოიყენება მხოლოდ იმ საჰაერო სივრცის ფარგლებში, სადაც არსებობს შეცდომის ალბათობა.
- 3. შეცდომის თავიდან აცილების მიზნით, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანომ, საჭიროებისას, ადგილმდებარეობის და/ან ფრენის ეშელონის მითითებით უნდა მოახდინოს იმ სხ-ის ამოცნობა, რომელსაც მიეთითა მოსახმობის შეცვლა.
- 4. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანომ, რომელმაც სხ-ს მიუთითა მოსახმობის შეცვლა, უნდა უზრუნველყოს აღნიშნული სხ-ის გადასვლა ფრენის გეგმით მითითებულ რადიოსატელეფონო მოსახმობის გამოყენებაზე, როდესაც ამ სხ-ის მართვა გადაეცემა საჰაერო მოძრაობის მართვის სხვა ორგანოს. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, როდესაც რადიოსატელეფონო მოსახმობის შეცვლა კოორდინირდება საჰაერო მოძრაობის მართვის ორ ორგანოს შორის.

მუხლი 30. სამეთვალყურეო ნებართვებისა და ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შესახებ ინფორმაციის გამეორება



1. სხ-ის პილოტი საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეს უმეორებს საჰაერო მოძრაობის მართვის ნებართვებისა და მითითებების იმ ნაწილს, რომელიც შეეხება ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფას. გამეორებას ყოველთვის ექვემდებარება შემდეგი შეტყობინებები:

ა) მარშრუტზე ფრენის ნებართვა;

ბ) დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, აფრენის, აღზ-თან მოცდის, მოქმედი აღზ-ის გადაკვეთის ან მასზე დაბრუნების ნებართვები;

გ) მითითებები მოქმედი აღზ-ის, მმრლ-ის კოდების, დაფრენის ეშელონის, კურსისა და სიჩქარის შესახებ, ასევე მეთვალყურის მიერ გადაცემული ან აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) რადიოსამაუწყებლო შეტყობინება გადასვლის ეშელონების შესახებ.

2. სხვა ნებართვები და მითითებები, მათ შორის, პირობითი ნებართვები, მეორდება და დასტურდება იმგვარად, რომ ეჭვგარეშე იყოს მათი სწორად გაგება და სამოქმედოდ მიღება.

3. სმმ-ს ორგანოს შესაბამისი მეთვალყურე აწარმოებს გამეორების მოსმენას, რათა დარწმუნდეს სხ-ის მიერ მითითების ან ნებართვის სწორად მიღებაში და აღქმაში.

მუხლი 31. სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ზე გადასვლა

1. სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია პილოტს მისცეს სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ზე გადასვლის ნებართვა, როდესაც იგი იღებს პილოტის შეტყობინებას, რომელიც შეიცავს ფრაზას „ვწყვეტ სფწ-ით ფრენას“. არ შეიძლება სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ზე გადასვლის პირდაპირი ან ირიბი შეთავაზება მეთვალყურის მიერ.

2. სმმ-ის ორგანო, როგორც წესი, იძლევა მხოლოდ ერთ პასუხს, კერძოდ დადასტურებას „სფწ-ით ფრენა შეწყვეტილია“, დროის მითითებით.

3. თუ სმმ-ის ორგანოს აქვს ინფორმაცია, რომ მარშრუტზე ფრენისას არსებობს სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობებში ფრენის ალბათობა, პილოტს, რომელიც სფწ-ით ფრენიდან გადადის ვფწ-ზე, უნდა ეცნობოს სმმ-ს ორგანოს მიერ ამ ალბათობის შესახებ, თუ ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია.

4. სმმ-ს ორგანომ, რომელმაც მიიღო სხ-ის ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლის გადაწყვეტილება თაობაზე ინფორმაცია, შეძლებისდაგვარად, უმოკლეს ვადებში უნდა აცნობოს ამის შესახებ სმმ-ის ყველა იმ ორგანოებს, რომლებსაც დაეგზავნათ სფწ-ით ფრენის გეგმა, გარდა იმ ორგანოებისა, რომელთა რაიონები და არეები მოცემულმა სხ-მა უკვე გაიარა.

თავი IV

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების განხორციელება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ

მუხლი 32. ზოგადი პროცედურები

სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი გასცემს ნებართვებს და ინფორმაციას აწვდის აეროდრომზე ან აეროდრომის მახლობლად მისი მომსახურების ქვეშ მყოფ სხ-ებს საჰაერო მოძრაობის უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი ნაკადის უზრუნველყოფის მიზნით, რათა აცილებულ იქნას შეჯახება:

ა) საჰაერო ხომალდებს შორის, სააეროდრომო წრეზე ფრენისას;

ბ) საჰაერო ხომალდებს შორის, სამანევრო არეზე მოძრაობისას;

გ) ამფრენ/დამფრენ საჰაერო ხომალდებს შორის;

დ) საჰაერო ხომალდებსა და სამანევრო არეზე მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებებს შორის;

ე) სამანევრო არეზე საჰაერო ხომალდებსა და ამ ფართობზე არსებულ დაბრკოლებებს შორის.

მუხლი 33. სხ-ის მოძრაობისა და მიმოსვლის ზოგადი სქემები

1. სააეროდრომო მოძრაობის მეთვალყურე ვალდებულია მუდმივად აკვირდებოდეს აეროდრომის თავზე და მის სიახლოვეს მიმდინარე ფრენებს, ასევე სატრანსპორტო საშუალებებისა და პირების გადაადგილებას სამიმოსვლო არეზე.

2. დაკვირვება ხორციელდება ვიზუალურად, ხოლო შეზღუდული ხილვადობის პირობებში - სმმ-ს დაკვირვების სისტემების მეშვეობით, თუ შესაძლებელია. მოძრაობის მართვა ხორციელდება წინამდებარე თავის და სმმ-ს ორგანოს მიერ დამტკიცებული მოძრაობის მარეგულირებელი ყველა სხვა წესის შესაბამისად. თუ სამეთვალყურეო არეში განთავსებულია სხვა აეროდრომები, მაშინ აღნიშნული



არეს ფარგლებში ყველა აეროდრომზე მოძრაობის კოორდინაცია უნდა განხორციელდეს ისე, რომ სააეროდრომო ფრენის წრეზე მოძრაობამ არ შექმნას შემაფერხებელი ვითარება.

მუხლი 34. გამოსაყენებელი ადზ-ის შერჩევა

1. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს, რათა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა ისე შეარჩიოს ადზ, რომელიც საშუალებას მისცემს საჰაერო ხომალდს, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, დაფრენა ან აფრენა განახორციელოს ქარის საწინააღმდეგო მიმართულებით, თუ ფრენის უსაფრთხოების მოსაზრებიდან გამომდინარე, ადზ-ს კონფიგურაციის ან საჰაერო მოძრაობის პირობების გათვალისწინებით, უპირატესობა არ ენიჭება სხვა მიმართულებას.

2. გამოსაყენებელი ადზ-ს შერჩევისას, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა გარდა მიწისპირა ქარის სიჩქარისა და მიმართულებისა, უნდა გაითვალისწინოს სხვა შესაბამისი ფაქტორები, როგორცაა სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები დასაფრენად შესვლის არეში და დასაფრენად შესვლისთვის არსებული საშუალებები.

შენიშვნა: ტერმინი „გამოსაყენებელი ადზ“ აღნიშნავს ერთ ან რამდენიმე ადზ-ს, რომელსაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი გარკვეული დროის განმავლობაში განიხილავს როგორც ყველაზე შესაფერისს, სხ-ის იმ ტიპების მიერ გამოსაყენებლად, რომლებიც სავარაუდოდ აფრენას ან დაფრენას განახორციელებენ აღნიშნულ აეროდრომზე.

3. ადზ-ს ასაფრენად ან დასაფრენად გამოყენების დროს შესაძლებელია გათვალისწინებული იქნეს ხმაურის დონის შემცირება, რათა საჰაერო ხომალდმა, სადაც ეს შესაძლებელია, შეძლოს გვერდი აუაროს ხმაურისადმი მგრძობიარე არეებს, აფრენისას სიმაღლის აღების ეტაპზე და დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე.

4. ადზ, რომელიც აღჭურვილი არ არის გლისადაზე მიმართვის შესაბამისი სისტემით, მაგალითად, სახელსაწყო დაფრენის სისტემით (ILS) ან გლისადის ვიზუალური ასახვის სისტემით (VASIS) ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენებისთვის, არ შეირჩევა ხმაურის შემცირების მიზნით გამოსაყენებლად.

5. პილოტს, ფრენის უსაფრთხოების მოსაზრებიდან გამომდინარე, შეუძლია უარი თქვას იმ ადზ-ს გამოყენებაზე, რომელიც შეთავაზებულია როგორც უპირატესი ხმაურის შემცირების მიხედვით.

6. ქვემოთ მოყვანილ შემთხვევებში ხმაურის შემცირება არ წარმოადგენს განმსაზღვრელ ფაქტორს ადზ-ს შერჩევისას:

ა) თუ ადზ-ს ზედაპირზე არახელსაყრელი პირობებია (მაგალითად, თოვლი, თოვლქყაპი, ყინული, წყალი, ტალახი, რეზინის ნადები, საპოხი და სხვა ნივთიერება);

ბ) შემდეგ პირობებში დაფრენისას:

ბ.ა) როდესაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე აეროდრომის შემაღლების თავზე 150 მ-ზე (500 ფუტზე) ნაკლებია ან ხილვადობა 1900 მ-ზე ნაკლებია; ან

ბ.ბ) როდესაც დასაფრენად შესვლისას აეროდრომის შემაღლების თავზე საჭიროა 100 მ-ზე (300 ფუტზე) მეტი ვერტიკალური მინიმუმის გამოყენება, და:

ბ.ბ.ა) აეროდრომის შემაღლების თავზე ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე 240 მ-ზე (800 ფუტზე) ნაკლებია; ან

ბ.ბ.ბ) ხილვადობა 3000 მ-ზე ნაკლებია;

გ) აფრენისას, როდესაც ხილვადობა 1900 მ-ზე ნაკლებია;

დ) როდესაც არსებობს პროგნოზი ან ინფორმაცია ქარძვრის შესახებ ან მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი, რომელიც გავლენას იქონიებს დასაფრენად შესვლაზე ან აფრენაზე;

ე) როდესაც ქარის გვირდითი შემაღლებილი, შემოჭროლის გათვალისწინებით, აღემატება 28 კმ/სთ-ს



(15 კვანძს) ან ზურგის ქარის შემადგენელი, შემოქროლვის გათვალისწინებით, 9 კმ/სთ-ზე (5 კვანძზე) მეტია.

მუხლი 35. აეროდრომის არეში სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გამოსაყენებელი სიგნალები

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია რადიოკავშირის დამყარება პილოტს და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მეთვალყურეს შორის, გამოყენებული უნდა იქნეს შუქსიგნალები ან პიროტექნიკური საშუალებების მეშვეობით გადაცემული სიგნალები.

2. ფრენისას სხ-კენ მიმართულ შუქსიგნალებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) მუდმივი მწვანე – დაფრენა ნებადართულია;

ბ) მუდმივი წითელი – გზა დაუთმეთ სხვა სხ-ს და განაგრძეთ წრეზე ფრენა;

გ) მოციმციმე მწვანე ნათურები – შეასრულეთ დაფრენის ბრუნის ან განაგრძეთ დასაფრენად შესვლის პროცედურა (დაელოდეთ ნებართვას დაფრენაზე და ინსტრუქციებს მიმოსვლაზე);

დ) მოციმციმე წითელი ნათურები – დაფრენა აკრძალულია;

ე) მოციმციმე თეთრი ნათურები – შეასრულეთ დაფრენა მოცემულ აეროდრომზე და გაემართეთ ბაქნისაკენ (დაელოდეთ ნებართვას დაფრენაზე და ინსტრუქციებს მიმოსვლაზე);

ვ) წითელი პიროტექნიკური ნათურები – მანამდე გაცემული ყველა ინსტრუქციებისა და ნებართვის მიუხედავად, დაფრენა აკრძალულია.

3. ხმელეთზე მყოფი სხ-კენ მიმართულ შუქსიგნალებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) მუდმივი მწვანე – აფრენა ნებადართულია;

ბ) მუდმივი წითელი – სდექ;

გ) მოციმციმე მწვანე ნათურები – მიმოსვლა ნებადართულია;

დ) მოციმციმე წითელი ნათურები – გაათავისუფლეთ ადზ;

ე) მოციმციმე თეთრი ნათურები – დაბრუნდით ბაქანზე.

4. სხ-ის ფრენის კურსით პიროტექნიკური საშუალებების მეშვეობით გადაცემული შუქსიგნალები:

ა) წითელი პიროტექნიკური ნათურა – დაფრენა/აფრენა აკრძალულია;

ბ) მწვანე პიროტექნიკური ნათურა – დაფრენა/აფრენა ნებადართულია;

გ) თეთრი პიროტექნიკური ნათურა – დაუყოვნებლივ გაათავისუფლეთ ზოლი.

მუხლი 36. ინფორმაცია გამფრენი და მომფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის

1. ასაფრენად მიმოსვლის დაწყების წინ პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია ქვემოთ მითითებული თანმიმდევრობით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ აღნიშნული ინფორმაცია ცნობილია პილოტისთვის:

ა) გამოსაყენებელი ადზ;

ბ) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის მიმდინარე მონაცემები, მათ შორის, მათი მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

გ) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად, მაგ. QNH (ან QFE სხ-ის პილოტის მოთხოვნით);

დ) ჰაერის ტემპერატურა;

ე) აფრენისა და სიმაღლის აღების საწყისი მონაკვეთის მიმართულებით არსებული ხილვადობა, თუ იგი



10 კმ-ზე ნაკლებია, ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის არსებული მნიშვნელობა (მნიშვნელობები);

ვ) ზუსტი დრო.

2. აფრენის წინ პილოტს ეცნობება:

ა) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის, ჰაერის ტემპერატურისა და ხილვადობის ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მნიშვნელობის (მნიშვნელობების) ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ცვლილებების შესახებ, რომლებიც გადაიცემა ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური პირობები აფრენისა და სიმაღლის აღების არეში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია სხ-ს მიერ მოცემული ინფორმაციის მიღება.

შენიშვნა: „განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური პირობები“ მოცემულ კონტექსტში მოიცავს წვიმის-გროვა ღრუბლების ან ელჭექის, ზომიერი ან ძლიერი ტურბულენტობის, ქარძვრის, სეტყვის, ზომიერი ან ძლიერი შემოყინვის, ძლიერი ქარტეხილის საზღვრის, გადამეტებული ნალექების, ძლიერი დაღმავალი ნაკადების, ქვიშიანი და მტვრიანი ქარიშხლების, ქარბუქებისა, ტორნადოების და ქარბორბალების არსებობას ან მათი წარმოშობის მოსალოდნელობას აფრენის ან სიმაღლის აღების არეში.

3. სააეროდრომო ფრენის წრეში შესვლამდე, პილოტს მიეწოდება ინფორმაცია ქვემოთ მითითებული თანმიმდევრობით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ აღნიშნული ინფორმაცია უკვე ცნობილია პილოტისთვის:

ა) გამოსაყენებელი ადზ;

ბ) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის საშუალო მნიშვნელობები და მათი მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

გ) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად (მაგ.: QNH ან QFE სხ-ის პილოტის მოთხოვნით);

4. სამანევრო არესა და მისი შემომსაზღვრელი არის შეზღუდული ზომების გამო, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი პილოტს გადასცემს მოძრაობის ინფორმაციას დახმარების გაწევის მიზნით, რათა თავიდან იქნეს აცილებული შეჯახება.

5. ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის ინფორმაცია, რომელიც წარმოადგენს გადაიცემა იმ შემთხვევაში, როდესაც სააეროდრომო მეთვალყურის აზრით ასეთი ინფორმაცია აუცილებელია უსაფრთხოების თვალსაზრისით ან როდესაც ამას მოითხოვს სხ.

შენიშვნა: ძირითად ადგილობრივ მოძრაობად ითვლება ნებისმიერი სხ-ის, სატრანსპორტო საშუალებების ან პერსონალის მოძრაობა სამანევრო არეზე ან მოძრაობა აეროდრომის მიდამოებში, რომელიც შეიძლება საფრთხეს წარმოადგენდეს სხ-თვის.

6. ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის აღწერა გადაიცემა იმგვარად, რომ გაადვილდეს ამოცნობა.

7. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი, ნებისმიერი პრაქტიკული შესაძლებლობისას, სხ-ს პილოტს ატყობინებს კვალზე ტურბულენტობით გამოწვეული საფრთხის წარმოქმნის მოსალოდნელობას.

მუხლი 37. მნიშვნელოვანი ინფორმაცია სააეროდრომო პირობების შესახებ

1. მნიშვნელოვანი ინფორმაციას სააეროდრომო პირობების შესახებ წარმოადგენს ინფორმაცია, რომელიც აუცილებელია სხ-ის ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად და რომელიც შეეხება სამიმოსვლო არეს ან მასთან დაკავშირებულ ნებისმიერ საშუალებებსა და აღჭურვილობას. აღნიშნული ინფორმაცია მოიცავს ინფორმაციას შემდეგი საკითხების შესახებ:

ა) სამიმოსვლო არეზე ან მის უშუალო სიახლოვეს მიმდინარე სამშენებლო ან სარემონტო სამუშაოები;

ბ) ადზ-ს, სხ-ს ან ბაქნის ზედაპირზე უსწორმასწორო ან დამტვრეული უბნები, მიუხედავად იმისა, მარკირებულია ისინი, თუ არა;



გ) თოვლი, თოვლჭყაპი ან ყინული ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;

დ) თოვლის ნამქერი ან ნაბუქი ადზ-ს, სბ-ის ან ბაქნის სიახლოვეს;

ე) წყალი ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;

ვ) სხვა დროებითი საფრთხე, სადგომზე საჰაერო ხომალდებისა და მიწაზე ან ჰაერში ფრინველების ჩათვლით;

ზ) აეროდრომის შუქსასიგნალო სისტემის მთლიანი ან ნაწილობრივი მტყუნება ან არამდგრადი ფუნქციონირება;

თ) ნებისმიერი სხვა შესაბამისი ინფორმაცია.

სააეროდრომო პირობების შესახებ მნიშვნელოვანი ინფორმაცია მიეწოდება ყველა საჰაერო ხომალდს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია, რომ მოცემულ სხ-ს უკვე სრულად ან ნაწილობრივ გააჩნია ეს ინფორმაცია სხვა წყაროებიდან. აღნიშნული ინფორმაცია გადაიცემა წინასწარ, რათა სხ-მა შეძლოს მისი სათანადოდ გამოყენება, ხოლო საფრთხე მიეთითება რაც შეიძლება ზუსტად.

შენიშვნა: „სხვა წყაროებს“ მიეკუთვნება ნოტამ-ის შეტყობინებები და აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) რადიოსამაუწყებლო გადაცემები.

მუხლი 38. დაბრკოლებები ადზ-ზე

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც აფრენის ან დაფრენის ნებართვის გაცემის შემდეგ, სააეროდრომო მომსახურების მეთვალყურე შენიშნავს დაბრკოლებას ადზ-ზე, რომელმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას აფრენის ან დაფრენის შემსრულებელ სხ-ს (მაგ. სხ-ის ან სატრანსპორტო საშუალების განუზრახველი გასვლა ადზ-ზე, ცხოველების ან ფრინველთა გუნდის გამოჩენა ადზ-ზე), მიიღება შემდეგი ზომები:

ა) ყველა შემთხვევაში, შესაბამის სხ-ს გადაეცემა ინფორმაცია ადზ-ზე დაბრკოლებისა და მისი ადგილმდებარეობის შესახებ;

ბ) სხ-ს, რომელსაც გარბენი ჯერ არ აქვს დაწყებული, უუქმდება აფრენის ნებართვა;

გ) დაფრენის შემსრულებელ სხ-ს მიეთითება მე-2 წრეზე წასვლის შესახებ.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სააეროდრომო მომსახურების მეთვალყურე აკვირდება ან მისთვის ხდება ცნობილი სხ-ის არასაშტატო მდგომარეობის ან კონფიგურაციის შესახებ (შასის სრული ან ნაწილობრივი არგამოშვება ან სხ-ის რომელიმე ნაწილიდან კვამლის უჩვეულო ემისია), შესაბამის სხ-ს დაუყოვნებლივ ეცნობება აღნიშნული.

3. ამფრენი სხ-ის პილოტის თხოვნით, რომელიც ვარაუდობს სხ-ის დაზიანებას, დაუყოვნებლივ მოწმდება ადზ და ამ სხ-ის პილოტს, შეძლებისდაგვარად, დაუყოვნებლივ ეცნობება ადზ-ზე სხ-ის რაიმე საგნის აღმოჩენის შესახებ.

მუხლი 39. სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და პერსონალის მოძრაობის მართვა

1. სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და პერსონალის მოძრაობის მართვა ხორციელდება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვით. სამანევრო არეზე გასვლამდე პირებმა, ყველა სატრანსპორტო საშუალების მძღოლებმა ჩათვლით, აუცილებელია მიიღონ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვა. ამგვარი ნებართვის არსებობის მიუხედავად, ადზ-ზე ან საფრენ ზოლზე გასასვლელად, ან საქმიანობის ნებადართული სახეების შესაცვლელად საჭიროა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის დამატებითი ნებართვა.

2. სხ-ის მიერ აფრენის ან დაფრენის შესრულებისას, სატრანსპორტო საშუალებას არ ეძლევა ნებართვა სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ, იმყოფებოდეს გამოსაყენებელ ადზ-თან იმაზე ახლოს, ვიდრე:

ა) ადზ-თან მოცდის ადგილი – ადზ-ს და სბ-ს გადაკვეთის ადგილთან მოცდის შემთხვევაში; და

ბ) ადზ-თან მოცდის ადგილის გამყოფი მანძილი – იმ ადგილზე მოცდის შემთხვევაში, რომელიც არ წარმოადგენს ადზ-ს და სბ-ს კვეთას.



3. ცუდი ხილვადობის შემთხვევაში გათვალისწინებული წესების მოქმედების პირობებში:

ა) აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე მომუშავე პირებისა და სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა იზღუდება სავალდებულო მინიმუმამდე და განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა მოთხოვნებს ILS/MLS-ის მგრძობიარე არეების დაცვის მიმართ, II ან III კატეგორიის მიხედვით სფწ-ით დასაფრენად ზუსტი შესვლისას;

ბ) ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მოთხოვნების დაცვით, სატრანსპორტო საშუალებებსა და მიმოსვლის შემსრულებელ საჰაერო ხომალდებს შორის სმმ-ს ორგანოს მიერ დგინდება მინიმალური მანძილი, არსებული ტექნიკური საშუალებების საფუძველზე.

გ) ILS-ის და MSL-ის ერთობლივი გამოყენებისას ერთი და იგივე ადზ-ზე II ან III კატეგორიის მიხედვით სფწ-ით დასაფრენად ზუსტი შესვლის მუდმივი განხორცილებისას, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ILS-ის და MSL-ის კრიტიკული და მგრძობიარე არეების უფრო შემზღველადი დაცვა.

შენიშვნა 1: ცუდი ხილვადობის პირობებში გათვალისწინებული წესების მოქმედების ვადა განისაზღვრება სმმ-ს ორგანოს არსებული ინსტრუქციების თანახმად. ინსტრუქციული მასალა შეზღუდული ხილვადობის პირობებში აეროდრომზე ოპერაციების შესრულებასთან დაკავშირებით მოცემულია „სახელმძღვანელოში სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემები (SMGCS)“ (Doc 9476).

შენიშვნა 2: დამატებითი პირობები რეგულირდება სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 23 მაისის №66 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგების წესი“-ს მოთხოვნების შესაბამისად.

4. საავარიო-სამაშველო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც მიემართება ხიფათში მყოფი სხ-ის დასახმარებლად, სარგებლოს უპირატესი უფლებით ზედაპირზე მოძრაობის სხვა სახეების მიმართ.

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტის პირობების დაცვისას, სამანევრო არეზე მყოფი სატრანსპორტო საშუალებები ვალდებული არიან დაიცვან შემდეგი წესები:

ა) სატრანსპორტო საშუალებები და ის სატრანსპორტო საშუალებები, რომელსაც ბუქსირზე ჰყავს აყვანილი სხ გზას უთმობენ საჰაერო ხომალდს, რომელიც ასრულებს დაფრენას, აფრენას და მიმოსვლას;

ბ) სატრანსპორტო საშუალებები გზას უთმობენ სხვა სატრანსპორტო საშუალებებს, რომლებსაც ბუქსირზე ჰყავთ აყვანილი სხ;

გ) სატრანსპორტო საშუალებები გზას უთმობენ სხვა სატრანსპორტო საშუალებებს სმმ-ის ორგანოს ინსტრუქციების შესაბამისად;

დ) მიუხედავად ამ პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებისა, სატრანსპორტო საშუალებები და სატრანსპორტო საშუალებები, რომელსაც ბუქსირზე ჰყავს აყვანილი სხ, ასრულებენ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მითითებებს.

6. ცუდი ხილვადობის პირობებში განსაზღვრული კატეგორიის მინიმუმებით სხ-ის დასაფრენად შესვლისას დაფრენისწინა სწორზე და ასევე რადიომუქურების კრიტიკულ არეებში არ უნდა იმყოფებოდნენ სხვა სხ-ები ან დაბრკოლებები.

7. მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი აეროდრომების სამანევრო არეზე არსებულმა ყველა სატრანსპორტო საშუალებამ უნდა დაამყაროს ორმხრივი კავშირი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სატრანსპორტო საშუალება:

ა) მოძრაობს სხვა სატრანსპორტო საშუალების თანხლებით, რომელიც აღჭურვილია კავშირის მოთხოვნილი საშუალებებით, ან

ბ) გამოიყენება წინასწარ შედგენილი და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან შეთანხმებული



გეგმის მიხედვით.

8. იმ შემთხვევაში, როდესაც კავშირი მყარდება ვიზუალური სიგნალების სისტემის მეშვეობით ან რადიოკავშირის მტყუნებისას, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გადაცემულ შუქსიგნალებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) მწვანე გაელვება – ნებადართულია დასაფრენი მოედნის გადაკვეთა ან სბ-ზე გასვლა

ბ) მუდმივი ნათების წითელი ნათურა - სდექ;

გ) წითელი გაელვება – დასაფრენი მოედნიდან ან სბ-დან გასვლა და საჰაერო ხომალდების მორიდება;

დ) თეთრი გაელვება – სამანევრო არის განთავისუფლება ადგილობრივი ინსტრუქციების შესაბამისად

ე) ადზ-ს ან სბ-ის ნათურების ციმციმი – ადზ-ს განთავისუფლება და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ მიწოდებულ შუქსიგნალების თვალყურის დევნება.

მუხლი 40. ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შესრულების ნებართვა

1. ვფწ-ით სპეციალური ფრენა წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ ნებადართულ ფრენას სამეთვალყურეო არეში, სადაც ვმპ-ზე ნაკლებად ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობებია.

2. ვფწ-ით სპეციალური ფრენების ნებართვა შეიძლება გაიცეს ქვემოთ ჩამოთვლილი პირობების დაცვის შემთხვევაში:

ა) საჰაერო მოძრაობის პირობები იძლევა ასეთი ფრენების შესრულების შესაძლებლობას;

ბ) შესაბამისმა სამეთვალყურეო პუნქტმა ნებართვა გასცა დამტკიცებული პროცედურების შესაბამისად.

მუხლი 41. ვფწ-ით ფრენის დროებითი შეწყვეტა

1. ვფწ-ით ფრენები შეიძლება დროებით იქნეს შეჩერებული სამეთვალყურეო არის ფარგლებში, უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.

2. აეროდრომზე ან მის სიახლოვეს ნებისმიერი მოძრაობა ან ვფწ-ით მიმდინარე ყველა ფრენა, უსაფრთხოების თვალსაზრისით, შეიძლება შეჩერებული იქნეს დროებით, შესაბამისი სმმ-ს ორგანოს მიერ.

3. ვფწ-ით ფრენების დროებითი შეჩერებისას საჭიროა შესრულდეს შემდეგი:

ა) შეჩერდეს ყველა სხ-ის გაფრენა, გარდა იმ სხ-ებისა, რომლებიც ფრენის გეგმის მიხედვით ასრულებენ ფრენას სფწ-ით;

ბ) გადაიდოს ყველა ადგილობრივი ფრენა ვფწ-ით ან მიღებულ იქნეს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვა ვფწ-ით სპეციალური ფრენების გაგრძელებაზე;

გ) ეცნობოს რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტს მიღებული ზომების შესახებ;

დ) საჭიროების შემთხვევაში ან მოთხოვნისას, ეცნობოს სხ-ის ექსპლუატანტებს ან მათ უფლებამოსილ წარმომადგენლებს ამგვარი ზომების მიღების მიზნით.

მუხლი 42. რადიოლოკატორის გამოყენება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ

1. სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია გამოიყენოს რადიოლოკატორი თუ ასეთი რადიოლოკატორის გამოყენება მიზანშეწონილია სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის წინაშე ამოცანების შესრულებისთვის.

2. სამანევრო არეს ან მისი ნაწილის ვიზუალური ხედვის არარსებობის ან ვიზუალური დაკვირვების დამატების მიზნით გამოიყენება სახმელეთო მოძრაობის კონტროლის რადიოლოკატორი (SMR) ან



დაკვირვების სხვა შესაფერისი მოწყობილობა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს:

ა) სამანევრო არეზე საჰაერო ხომალდებისა და სატრანსპორტო საშუალებების კონტროლი;

ბ) პილოტების და აუცილებლობისას, სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების ინფორმირება მოძრაობის მიმართულების შესახებ;

გ) საჰაერო ხომალდებისა და სატრანსპორტო საშუალებების დახმარება, მათი უსაფრთხო და ეფექტური მოძრაობის უზრუნველსაყოფად და რეკომენდაციების მისაცემად.

შენიშვნა: ინსტრუქციული მასალა SMR-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით მოცემულია „სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების სახელმძღვანელოში“ (SMGCS) (Doc 9476), „სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების სრულყოფის სახელმძღვანელოში“ (A-SMGCS) (Doc 9830) და „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9426).

მუხლი 43. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტსა და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს შორის მართვისა და კავშირის გადაცემა

1. სააეროდრომო მეთვალყურეს კავშირი უნდა გადაეცეს იმ პუნქტში ან ისეთ დროს, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-თვის დაფრენის ნებართვის ან სხვა მითითებების დროული გადაცემა.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს შეუძლია სფწ-ით ფრენებს და ვფწ-ით სპეციალურ ფრენებთან დაკავშირებით თავისი ვალდებულებების ნაწილის დელეგირება სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტისთვის, სმმ-ს სახელმძღვანელოს შესაბამისად.

3. შესაბამის ორგანოებს შორის წინასწარი შეთანხმების საფუძველზე (რომელიც ითვალისწინებს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების შესაბამისი ნაწილის უზრუნველყოფას, შესაბამისად რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრის ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ), მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის არსებობის შემთხვევაშიც კი, გარკვეული ფრენების მართვა შეიძლება უშუალოდ რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ გადაეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს და პირიქით.

4. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს შეუძლია ვფწ-ით მფრენ სხ-ის პილოტს მისცეს ნებართვა სიხშირის შეცვლაზე სამეთვალყურეო არიდან გასვლისას, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ-მა მიიღო წინასწარი მითითება მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის ან საფრენოსნო ინფორმაციის სამსახურის მეთვალყურეობის ქვეშ გადასვლაზე.

5. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა, საჭიროების შემთხვევაში, სფწ-ით მფრენი სხ-ის პილოტს შეიძლება მიუთითოს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის სიხშირეზე გადასვლა უშუალოდ აფრენისთანავე.

6. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მეთვალყურეს შეუძლია სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან კავშირზე გადაიყვანოს ერთზე მეტი სხ, თუ მისადგომის მეთვალყურის მიერ უზრუნველყოფილია აუცილებელი ინტერვალი ამ სხ-ებს შორის და ეს ინტერვალი შენარჩუნებული იქნება. კავშირის გადაცემა უნდა განხორციელდეს არაუგვიანეს იმისა, როდესაც სხ მიაღწევს 4 მილის დაშორებას ადზ-ის კიდიდან.

მუხლი 44. რიგითობის წესი მომფრენი და გამფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის

1. სხ, რომელიც ასრულებს დაფრენას ან იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე, სარგებლობს უპირატესი უფლებით იმ სხ-თან შედარებით, რომელიც აპირებს გაფრენას.

2. გაფრენის ნებართვა გაიცემა სხ-ის ასაფრენად მზადყოფნის მიხედვით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც რიგითობის ეს წესი შეიძლება არ იქნეს დაცული უმცირესი საშუალო შეფერხებით გაფრენათა მაქსიმალური რაოდენობის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 45. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ გადაცემული საავარიო შეტყობინება

1. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი პასუხს აგებს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების შეტყობინებაზე იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა) აეროდრომზე ან აეროდრომის მიდამოებში მოხდა საავიაციო შემთხვევა;



ბ) მიღებულია ცნობა იმ სხ-ის ფრენის წარმოქმნილ ან შესაძლო საფრთხეზე, რომლის მართვასაც დებულობს ან მიიღებს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი;

გ) ამას მოითხოვს სხ-ის პილოტი;

დ) სხვა ნებისმიერ შემთხვევაში, აუცილებლობისას.

2. და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების შეტყობინების პროცედურა გაწერილი უნდა იყოს სმმ-ს სახელმძღვანელოში, სადაც მიეთითება საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებისათვის შეტყობინებას დაქვემდებარებული ინფორმაციის ტიპი, სხ-ის ტიპისა და ავარიული ვითარების სახის ჩათვლით, ასევე, შესაბამის შემთხვევებში, სხ-ზე პირთა რაოდენობა და სახიფათო ტვირთის არსებობა.

3. ინფორმაცია იმ სხ-ის შესახებ, რომელიც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მართვის ქვეშ გადაცემის შემდეგ არ გამოდის კავშირზე ან რომელთანაც რადიოკავშირი შეწყდა პირველადი კავშირის დამყარების შემდეგ და რომელმაც, ნებისმიერ შემთხვევაში დაფრენის სავარაუდო დროის დადგომიდან 5 წუთის განმავლობაში არ შეასრულა დაფრენა, გადაეცემა რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს ან საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს, სმმ-ს სახელმძღვანელოს შესაბამისად.

მუხლი 46. ეშელონირების ზოგადი პროცედურები

1. სააეროდრომო მოძრაობის წრეში საჰაერო ხომალდების ფრენების მართვა ხორციელდება ეშელონირების მინიმუმების უზრუნველსაყოფად.

2. საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ასრულებენ ჯგუფურ ფრენას, თავისუფლდებიან ეშელონირების მინიმუმების დაცვისაგან ერთ მწყობრში მყოფი საჰაერო ხომალდების მიმართ, მაგრამ, ამასთან, არ თავისუფლდებიან ეშელონირებისაგან სხვა საჰაერო ხომალდების მიმართ.

3. ეშელონირების მინიმუმები არ გამოიყენება იმ საჰაერო ხომალდების მიმართ, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ სამხედრო საჭიროებისათვის.

4. აფრენის ნებართვა შეიძლება მიეცეს სხ-დს იმ შემთხვევაში, თუ ეს სხ აფრენის დაწყების მომენტში უზრუნველყოფს ეშელონირებას.

5. დაფრენის ნებართვა შეიძლება მიეცეს სხ-დს იმ შემთხვევაში, თუ სხ ადზ-ის ზღურბლის გადაკვეთის მომენტში უზრუნველყოფს ეშელონირებას, იმ პირობით, რომ დაფრენის ნებართვა არ იქნება გაცემული მანამ, სანამ დაფრენის შემსრულებელი წინა სხ არ გადაკვეთს ადზ-ის ზღურბლს.

მუხლი 47. საჰაერო ხომალდების ეშელონირება, რომლებიც სარგებლობენ ერთი ადზ-ით

1. გამფრენ სხ-ს უფლება აფრენის ნებართვა არ უნდა მიეცეს მანამ, სანამ წინა სხ არ გადაკვეთს გამოსაყენებელი ადზ-ის ბოლოს ან არ დაიწყებს ბრუნის შესრულებას, ან სანამ ყველა წინა სხ, რომელმაც შეასრულა დაფრენა, არ გაათავისუფლებს გამოსაყენებელ ადზ-ს.

2. დაფრენის შემსრულებელ სხ-ს დაფრენის ნებართვა არ უნდა მიეცეს მანამ, სანამ წინა გამფრენი სხ არ გადაკვეთს გამოსაყენებელი ადზ-ის ბოლოს ან არ დაიწყებს ბრუნის შესრულებას, ან სანამ დაფრენის შემსრულებელი ყველა წინა სხ არ გაათავისუფლებს გამოსაყენებელ ადზ-ს.

3. სხ, რომელიც ასრულებს დაფრენას ან იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, ჩვეულებრივ, სარგებლობს უპირატესი უფლებით იმ სხ-ების მიმართ, რომლებიც აპირებენ გაფრენას.

მუხლი 48. საჰაერო ხომალდების ეშელონირება, რომლებიც სარგებლობენ პარალელური ადზ -ით

1. სხვადასხვა მიმართულებით პარალელური ადზ-ების ერთდროული გამოყენება აკრძალულია.

2. პარალელური ადზ-ების ერთდროული გამოყენება დაშვებულია მხოლოდ ერთი მიმართულებით, თუ არსებობს სმმ-ის ორგანოს ნებართვა.

მუხლი 49. შვეულმფრენების ეშელონირება

შვეულმფრენს, რომელიც ემზადება გასაფრენად ან ასრულებს დასაფრენად შესვლას, ეკრძალება აფრენა/დაფრენა მანამ, სანამ არ აფრინდება წინა შვეულმფრენი და არ გაათავისუფლებს შვეულმფრენის მოედანს, ან სანამ წინა შვეულმფრენი არ დაასრულებს დაფრენას და არ



გაათავისუფლებს შვეულმფრენის მოედანს.

შენიშვნა: შვეულმფრენი, რომელიც მანევრს ასრულებს ჰაერში (ჩვეულებრივ არაუმეტეს 10 ფუტის სიმაღლეზე) აეროდრომის მიდამოებში ითვლება მანევრირებად შვეულმფრენად.

მუხლი 50. ემელონირების შემცირება

აეროდრომის მიდამოებში მინიმალური ემელონირება შეიძლება შემცირდეს იმ პირობით, თუ:

ა) ყოველი სხ-ის დაკვირვება ხდება სხვა სხ-ის პილოტის მიერ და არსებობს მათი მოხსენება ერთმანეთთან ინტერვალის დამოუკიდებლად დამყარების შესაძლებლობაზე, ან

ბ) ერთი სხ მისდევს მეორეს და უკან მყოფი სხ-ის პილოტი მოახსენებს, რომ იგი აწარმოებს წინა სხ-ის ვიზუალურ დაკვირვებას და დამოუკიდებლად ამყარებს ინტერვალს; ან

გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მეთვალყურე ახორციელებს სხ-ის ვიზუალურ დაკვირვებას.

მუხლი 51. ნებართვა ძრავების ამუშავებაზე

1. ნებართვა ძრავების ამუშავებაზე გაიცემა დაუყოვნებლივ, სხ-ის პილოტის მოთხოვნით, თუ ნავარაუდები არ არის შეფერხება 10 წუთზე მეტი დროით და, შემდგომ დაგვარად გაიცემა მარშრუტზე ფრენის ნებართვაც.

2. თუ შეუძლებელია მარშრუტზე ფრენის ნებართვის გაცემა სხ-ის მიმოსვლის დაწყებამდე, აღნიშნული ნებართვა უნდა იქნეს გაცემული მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა სხ-ის პილოტი გამოთქვამს მზადყოფნას ასეთი ნებართვის მისაღებად.

3. თუ ნავარაუდებია შეფერხება 10 წუთზე მეტი დროით, პილოტს უნდა ეცნობოს შეყოვნების სავარაუდო დროისა და, თუ ცნობილია, შეფერხების მიზეზების შესახებ.

4. აფრენის წინ მარშრუტზე ფრენის ნებართვა უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი;

ბ) ნებართვის მოქმედების ზღვარი (დანაშნულეების აეროდრომი, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი, მიუმართავთ რადიომუქურა (NDB));

გ) ფრენის მარშრუტი;

დ) მთელ მარშრუტზე ან მის ნაწილზე ფრენის ემელონი და, საჭიროებისას, ემელონების შეცვლა;

ე) ნებისმიერი აუცილებელი მითითება და ინფორმაცია სხვა საკითხებზე;

ვ) მმრლ-ის შესაბამისი კოდი.

5. თუ შეუძლებელია სტანდარტული სახელსაწყო გაფრენის პროცედურით სარგებლობა, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტმა სხ-ს პილოტს გაფრენის პროცედურები უნდა გადასცეს დაწვრილებითი რაც უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) აფრენის შემდეგ ბრუნის მიმართულება;

ბ) რადიალი, კურსი ან რკალი;

გ) საწყისი სიმაღლე.

6. თუ ფრენის გეგმით აღწერილი მარშრუტი იცვლება, აუცილებელია ფრენის ზუსტი მარშრუტის განსაზღვრა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ.

7. სხ-ის პილოტს უნდა მიეთითოს სმმ-ის იმ ორგანოს სიხშირე, რომელიც იღებს მართვას აფრენის შემდეგ, თუ ასეთი სიხშირე გამოქვეყნებული არ არის.

მუხლი 52. მითითებები მიმოსვლაზე გამფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის



1. საჰაერო მოძრაობის აჩქარების მიზნით, სხ-ს შეიძლება მიეცეს გამოსაყენებელი ადზ-ზე მიმოსვლის ნებართვა იმ პირობით, რომ ეს არ გამოიწვევს სხვა სხ-ების შეფერხებას ან არ შეუქმნის მათ საფრთხეს.
2. გამფრენი სხ-თვის მიმოსვლის შესრულებაზე გაცემული მითითებები უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) წინასწარი სტარტი;

ბ) მუშა ადზ;

გ) მიმოსვლის მარშრუტი.

მუხლი 53. აფრენის ნებართვა

1. სხ-ს აფრენის ნებართვა ეძლევა მაშინ, როდესაც პილოტი მზად არის ასაფრენად და არ არსებობს ფრენების უსაფრთხოებაზე გავლენის მქონე ფაქტორები (დაბრკოლებები ადზ-ზე ან აფრენის კურსით, საშიში მეტეოროლოგიური პირობები და ა.შ.). საჰაერო მოძრაობის აჩქარების მიზნით, სხ-ს შეიძლება მიეცეს ადზ-ის დაკავებამდე დაუყოვნებელი აფრენის ნებართვა. ასეთი ნებართვის მიღებისთანავე, სხ გადის ადზ-ზე და მოძრაობის შეუწყვეტლად ასრულებს აფრენას.
2. აფრენა ადზ-ს არა დასაწყისიდან ნებადართულია იმ პირობით, თუ ასაფრენი ზოლის არსებული მახასიათებლები გარბენის დაწყების ადგილიდან შეესაბამება სხ-ის ფაქტობრივი ასაფრენი მასის მოთხოვნებს და აფრენის პირობებს, რომელიც გათვლილია სხ-ის პილოტის მიერ და იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული გაწერილია სმმ-ს სახელმძღვანელოში.

მუხლი 54. მომფრენი საჰაერო ხომალდების შესვლა ფრენის წრეში

1. სხ-ს, რომელიც შედის სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მართვის არეში, ეძლევა ფრენის წრეში შესვლის ნებართვა, თუ ამის საშუალებას იძლევა საჰაერო ვითარება. ამასთან, ნებართვაში აუცილებლად უნდა მიეთითოს:

ა) სხ-ის ამოცნობა;

ბ) ნებართვის მოქმედების ზღვარი;

გ) შესვლის წერტილი (მარშრუტი);

დ) სიმაღლე (აუცილებლობისას);

ე) გამოსაყენებელი ადზ-ის მონიშვნის ნომერი;

ვ) QNH.

2. თუ შეუძლებელია ვვწ-ით მომფრენ სხ-ს მიეცეს ფრენის წრეში შესვლის ნებართვა, მას შეიძლება მიეცეს სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მართვის არეში შესვლის ნებართვა, ამასთან, სხ ყოვნადა ვიზუალური საკონტროლო წერტილის თავზე ფრენის წრეში შესვლის ნებართვის მიღებამდე ან მიეთითება აღნიშნული ნებართვის მიღების დრო.

3. შესაძლებელია ნებართვის გაცემა ფრენის წრის შემოკლებაზე, თუ საჰაერო ვითარება და ხმაურის შემცირების პროცედურები იძლევა ამის საშუალებას.

4. წრეში ფრენისას უსაფრთხო ინტერვალის დასამყარებლად შეიძლება გაიცეს ბრძანება მეორე და მესამე ბრუნებს შორის მონაკვეთის შემცირებაზე ან გაზრდაზე.

5. სხ-ის ამოცნობის ან მისი ადგილმდებარეობის განსაზღვრის მიზნით, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის მეთვალყურე უფლებამოსილია მიუთითოს სხ-ს პილოტს დასაფრენი ნათურის ჩართვაზე ან ფრთის რხევაზე.

მუხლი 55. დაფრენის ნებართვა

1. დაფრენის ნებართვა, სხ-ის პილოტს შეძლებისდაგვარად გადაეცემა მანამ, სანამ ის მიაღწევს 2 მილის ტოლ მანძილს მიწასთან შეხების წერტილამდე, თუ ასეთი ნებართვა ადრე არ იყო გაცემული.

2. ნებართვა უნდა შეიცავდეს შემდეგ მონაცემებს:



ა) დაფრენის ნებართვა;

ბ) გამოსაყენებელი ადზ-ის მონიშვნის ნომერი;

გ) ქარის მიმართულება და სიჩქარე.

3. შეიძლება გაიცეს დაფრენის ნებართვა დაუყოვნებელი აფრენით, დასაფრენად შესვლა წასვლით ან ადზ-ის გადაფრენა დაბალ სიმაღლეზე, თუ საჭირო ვითარება იძლევა ამის შესაძლებლობას.

შენიშვნა: დასაფრენად შესვლა წასვლით ხორციელდება მეორე წრეზე წასვლის სიმაღლემდე და სრულდება ადზ-ის გასწვრივ, თუ საჭირო არ არის ამის შესრულება შეთანხმებულ სიმაღლეზე.

4. სხ-ებს, რომლებიც განიცდიან სიძნელეებს შასის გამოშვებასთან დაკავშირებით, დაფრენისას აუცილებელია გადაეცეს ინფორმაცია შასის მდგომარეობის შესახებ.

შენიშვნა: დაბალ სიმაღლეზე გადაფრენა ხორციელდება (შემდგომისდაგვარად) კოშკურასთან ახლოს პერსონალის მიერ სხ-ის ვიზუალური დათვალიერების (შასის დათვალიერება) მიზნით.

5. დაფრენის შემდეგ აუცილებელია მითითებების გაცემა მიმოსვლაზე. აუცილებლობის შემთხვევაში საჭიროა ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ინფორმაციის გადაცემა.

მუხლი 56. აეროდრომის განათება

1. სააეროდრომო განათების ჩართვა ხორციელდება შემდეგ შემთხვევებში:

ა) მზის ჩასვლიდან მზის ამოსვლამდე;

ბ) სხ-ის მოფრენის სავარაუდო (დაზუსტებულ) დრომდე 15 წუთით ადრე;

გ) მიმოსვლის დაწყებამდე;

დ) სხ-ის პილოტის მოთხოვნით;

ე) დღისით – 2000 მ და ნაკლები ხილვადობისას;

ვ) მეთვალყურის შეხედულებისამებრ.

2. გლისადის ვიზუალური ასახვის სისტემის ნათურები, ხილვადობის პირობების მიუხედავად, ჩაირთვება დღისით და ღამით მაშინ, როდესაც გამოიყენება შესაბამისი ადზ.

3. ვიზუალური ასახვის ნათურების ინტენსიობა უნდა დარეგულირდეს ამინდის პირობების შესაბამისად. შემდეგი რეგულირება წარმოებს პილოტის მოთხოვნით.

4. ვიზუალური ასახვის ნათურების 100%-ანი გამოყენებისას, აუცილებელია პილოტის ინფორმირება ამის თაობაზე.

5. სააეროდრომო განათების სისტემა ჩართული რჩება აფრენის შემდეგ იმ პერიოდის განმავლობაში, რომელიც საჭიროა აფრენისას ან აფრენისთანავე ავარიული მდგომარეობის წარმოქმნის გამო, სხ-ის დაბრუნების შემთხვევაში.

6. სააეროდრომო განათების სისტემის მთლიანი ან ნაწილობრივი მტყუნების შესახებ უნდა ეცნობოს აღნიშნულ განათებაზე პასუხისმგებელ სამსახურს.

თავი V

საჭირო მოძრაობის მომსახურების განხორციელება მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ
მუხლი 57. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის ზოგადი ვალდებულება

მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი, საჭირო მოძრაობის უსაფრთხო, მოწესრიგებული და აჩქარებული ნაკადის უზრუნველსაყოფად, ინფორმაციას აწვდის და ნებართვებს აძლევს მისი მართვის ქვეშ მყოფ საჭირო ხომალდებს, რათა აცილებული იქნას საჭირო ხომალდებს შორის შეჯახების



მუხლი 58. ინფორმაციის მიწოდება გამფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის

1. ინფორმაცია აფრენისა და სიმაღლის ალების არეებში მეტეოროლოგიური პირობების მნიშვნელოვანი ცვლილების შესახებ, რომელსაც ღებულობს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი, დაუყოვნებლივ გადასცემს გამფრენ სხ-ს გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია, რომ ამ სხ-მა უკვე მიიღო ასეთი ინფორმაცია.

შენიშვნა: „მნიშვნელოვანი ცვლილებები“ ნიშნავს მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის, ხილვადობის, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის ან ჰაერის ტემპერატურის ცვლილებას, აგრეთვე წვიმისგროვა ღრუბლების ან ელქეის, ზომიერი ან ძლიერი ტურბულენტობის, ქარძვრის, სეტყვის, ზომიერი ან ძლიერი შემოყინვის, ძლიერი ქარტეხილის საზღვრის, გადამეტებული ნალექების, ძლიერი დაღმავალი ნაკადების, ქვიშიანი და მტვრიანი ქარიშხლების, ქარბუქებისა, ტორნადოების და ქარბორბალების არსებობას ან მათი წარმოშობის მოსალოდნელობას.

2. ინფორმაცია ვიზუალური ან არავიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილების შესახებ, რომელსაც მნიშვნელობა აქვს აფრენისა და სიმაღლის ალებისას, დაუყოვნებლივ გადაეცემა სხ-ს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია, რომ ამ საჰაერო ხომალდმა უკვე მიიღო ასეთი ინფორმაცია.

3. ინფორმაცია ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ, რომელიც ცნობილია მეთვალყურისათვის, დაუყოვნებლივ გადაეცემა გამფრენ და მომფრენ სხ-ებს.

4. ინფორმაცია ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ მიეწოდება კონტროლირებადი ფრენების შემსრულებელ შესაბამის სხ-ებს ყოველთვის, როდესაც ისინი წარმოადგენენ ძირითად მოძრაობას ერთმანეთის მიმართ.

5. ინფორმაცია ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ მოიცავს გამოსაყენებელ ადზ-ზე ან მის სიახლოვეს მყოფ ნებისმიერ სხ-ს, სატრანსპორტო საშუალებას ან პერსონალს; ან მოძრაობას აფრენისა და სიმაღლის ალების არეებში, რომელიც შეიძლება ქმნიდეს შეჯახების საფრთხეს გამფრენი სხ-თვის. ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ შეტყობინება მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას:

- ა) იმ სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი, რომელსაც გადაეცემა ინფორმაცია;
- ბ) საჭიროების შემთხვევაში, სიტყვები „მოძრაობა . . .“ ან „დამატებითი მოძრაობა . . .“;
- გ) ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის აღწერა, რომელიც პილოტს აძლევს მისი ამოცნობის საშუალებას, მაგ. სხ-ის ტიპი, სიჩქარული კატეგორია და/ან შეფერილობა, სატრანსპორტო საშუალების ტიპი, პირთა რაოდენობა და ა.შ.;
- დ) ძირითადი ადგილობრივი მოძრაობის ადგილმდებარეობა შესაბამისი სხ-ის მიმართ და მოძრაობის მიმართულება.

მუხლი 59. ინფორმაციის მიწოდება მომფრენი საჰაერო ხომალდებისათვის

1. სხ-ს, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსთან კავშირის დამყარების შემდეგ, დაუყოვნებლივ მიეწოდება ინფორმაცია მითითებული თანმიმდევრობით, გარდა იმ პუნქტებისა, რომელთა მიმართ ცნობილია, რომ საჰაერო ხომალდმა ისინი უკვე მიიღო:

- ა) გამოსაყენებელი ადზ;
- ბ) შემდეგი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია:
 - ბ.ა) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე, მნიშვნელოვანი ცვლილებების ჩათვლით;
 - ბ.ბ) ხილვადობა და, შესაბამის შემთხვევებში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე;
 - ბ.გ) ღრუბლიანობა 5000 ფუტზე ქვემოთ ან სექტორში უდიდეს მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი;



ბ.დ) წვიმის-გროვა ღრუბლები; სრული მოღრუბლოლობისას – ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს მონაცემები;

ბ.ე) ჰაერის ტემპერატურა;

ბ.ვ) ნამის წერტილის ტემპერატურა;

ბ.ზ) სიმაღლის საზომის (სიმაღლის საზომების) დაყენება;

ბ.თ) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია დასაფრენად შესვლისა და სიმაღლის აღების არეებში განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ;

ბ.ი) „ტრენდ“ ტიპის პროგნოზი დაფრენისათვის, როდესაც ის არსებობს.

შენიშვნა: აღნიშნული მეტეოროლოგიური ინფორმაცია გადაიცემა იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომის რაიონში არ არის ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური (ATIS).

გ) ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ მიმდინარე მონაცემები ნალექების ან სხვა დროებითი საფრთხის წარმოქმნის შემთხვევაში;

დ) მონაცემები ვიზუალური ან არავიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილების შესახებ, რომელსაც დიდი მნიშვნელობა აქვს დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის.

2. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის დასაწყისში სხ-ს გადაცემა შემდეგი ინფორმაცია:

ა) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და საშუალო სიჩქარის მნიშვნელოვანი ცვლილებები, კერძოდ:

ა.ა) პირქარის საშუალო შემადგენელი – 10 კვანძი;

ა.ბ) ზურგის ქარის საშუალო შემადგენელი – 2 კვანძი;

ა.გ) გვერდითი ქარის საშუალო შემადგენელი – 5 კვანძი;

ბ) ბოლო ინფორმაცია, თუ ასეთი არსებობს, ქარძვრის და/ან ტურბულენტობის შესახებ დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე;

გ) ხილვადობის მიმდინარე მონაცემები დასაფრენად შესვლის მიმართულებით ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მიმდინარე მნიშვნელობა;

3. დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე დაუყოვნებლივ გადაიცემა შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საფრთხის უეცარი წარმოქმნა (არასანქცირებული მოძრაობა ადზ-ზე);

ბ) მიწისპირა ქარის მიმდინარე პარამეტრების მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

გ) ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

დ) ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილება;

ე) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის და/ან დასაფრენად შესვლის მიმართულებით ხილვადობის ცვლილება.

მუხლი 60. სამეთვალყურეო ნებართვა

1. ნებართვა ეფუძნება მხოლოდ საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფის მოთხოვნებს.

2. ნებართვა მოიცავს შეძლებისდაგვარად სტანდარტული სახით ჩამოყალიბებულ ზუსტ და მოკლე მონაცემებს.



3. ნებართვა მოიცავს შემდეგ მონაცემებს:

ა) სხ-ის მოსახმობი;

ბ) ნებართვის მოქმედების ზღვარი;

გ) ფრენის მარშრუტი;

დ) ფრენის ეშელონი (ეშელონები) სრული მარშრუტის ან მისი ნაწილისათვის და, საჭიროებისას, ეშელონების შეცვლა.

შენიშვნა: თუ ნებართვა ეშელონებთან მიმართებით მოიცავს მარშრუტის მხოლოდ ნაწილს, მაშინ აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტმა მიუთითოს პუნქტი, სადამდეც მოქმედებს ნებართვის მოცემული ნაწილი ეშელონებთან მიმართებით.

ე) ნებისმიერი აუცილებელი მითითებები და ინფორმაცია სხვა საკითხებზე (მათ შორის, მანევრები დასაფრენად შესვლისას ან გაფრენისას, კავშირი და ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვის დრო და სხვა).

შენიშვნა: ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვა ნიშნავს დროს, რომლის შემდეგ მოცემული ნებართვა ავტომატურად უქმდება, თუ ფრენა დაწყებული არ არის.

4. ნებართვის მოქმედების ზღვრად შეიძლება მიჩნეულ იქნეს დანიშნულების აეროდრომი, წერტილი მარშრუტზე ან მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი შესაბამისი საჰაერო სივრცის საზღვარი.

მუხლი 61. მომფრენი საჰაერო ხომალდები

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც აშკარა ხდება, რომ მომფრენი სხ შეყოვნებული იქნება მოცდის არეში, ამის შესახებ უნდა ეცნობოს ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს. მას სისტემატურად უნდა მიეწოდოს ინფორმაცია ამგვარი მოსალოდნელი შეყოვნებების ნებისმიერი ცვლილების შესახებ, რათა შესაძლებელ იქნეს მარშრუტის შეცვლის დროული დაგეგმვა.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უფლებამოსილია მომფრენ სხ-ს მოთხოვოს საკონტროლო პუნქტის დატოვების ან გავლის მოხსენება, სტანდარტული ბრუნის ან დაფრენის კურსზე ბრუნის შესრულების დაწყების მოხსენება, ან სხვა ნებისმიერი ინფორმაციის გადაცემა, რომელიც აუცილებელია მეთვალყურისათვის გამფრენი სხ-ების მოძრაობის ასაჩქარებლად.

3. სფწ-ით მფრენ სხ-ს არ ეძლევა დასაფრენად შესვლის საწყისი უბნის ფარგლებში შესაბამის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა ფრენის ნებართვა, ან ამ აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა დაშვების ნებართვა, თუ:

ა) პილოტმა არ მოახსენა რადიოსაშუალებით განსაზღვრული შესაბამისი პუნქტის გავლის შესახებ; ან

ბ) პილოტი არ იტყობინება, რომ ის ხედავს აეროდრომს და შეუძლია შეინარჩუნოს მხედველობის არეში;

გ) სხ არ ასრულებს დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას;

დ) სხ-ის ადგილმდებარეობა ზუსტად არ არის დადგენილი რადიოლოკატორის მეშვეობით.

მუხლი 62. დასაფრენად ვიზუალური შესვლა

1. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უფლებამოსილია სფწ-ით მფრენ სხ-ს მიცეს დასაფრენად ვიზუალური შესვლის ნებართვა იმ პირობით, თუ:

ა) პილოტს აქვს სახმელეთო ორიენტირების ვიზუალური დაკვირვების შესაძლებლობა;

ბ) ღრუბლების შეტყობინებულ ქვედა საზღვარი შეესაბამება იმ სხ-ის დასაფრენად შესვლის საწყისი უბანის დადგენილ დონეს, რომელსაც ეძლევა ასეთი ნებართვა, ან აღემატება ამ დონეს;

გ) დასაფრენად შესვლის საწყისი უბანის დონეზე ყოფნისას ან დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემით ფრენის ნებისმიერ მომენტში პილოტი იტყობინება, რომ მეტეოროლოგიური პირობები საშუალებას იძლევა დამაჯერებლად ჩაითვალოს, დასაფრენად ვიზუალური შესვლისა და დაფრენის



შესრულების შესაძლებლობა.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფს დასაფრენად ვიზუალური შესვლის ნებართვის მქონე საჰაერო ხომალდსა და სხვა მომფრენ და გამფრენ საჰაერო ხომალდებს შორის ეშელონირებას.

3. თანმიმდევრობით მფრენი საჰაერო ხომალდების რადიოლოკაციური ან რადიოლოკაციის გარეშე ეშელონირება ხორციელდება იმ მომენტამდე, როდესაც უკან მფრენი სხ-ის პილოტი მოახსენებს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს, რომ ხედავს მის წინ მფრენ სხ-ს. სხ-ს ეძლევა მითითება გააგრძელოს დასაფრენად შესვლა და დაიცვას ეშელონირება წინა სხ-ის მიმართ. კავშირის გადაცემა უნდა განხორციელდეს ისეთ პუნქტში ან ისეთ დროს, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-თვის დაფრენის ნებართვის ან სხვა მითითებების დროული გაცემა.

მუხლი 63. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა

1. თუ სხ-ის პილოტი ატყობინებს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს ან ამ პუნქტისთვის ცნობილი ხდება, რომ იგი არ იცნობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურებს, მეთვალყურემ უნდა მიუთითოს:

- ა) ფრენის სიმაღლე დასაფრენად შესვლის საწყის მონაკვეთზე;
- ბ) პუნქტი, რომელშიც დაიწყება სტანდარტული ბრუნის შესრულება;

გ) სიმაღლე, რომელზეც დასრულდება სტანდარტული ბრუნი, ან მიმართულების ხაზი დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, როდესაც სხ-ს ეძლევა დასაფრენად უშუალო შესვლის ნებართვა. ამ შემთხვევაში ზემოთ ჩამოთვლილიდან მიეთითება მხოლოდ უკანასკნელი. აუცილებლობის შემთხვევაში, უნდა მიეთითოს მეორე წრეზე წასვლის სქემა.

2. მოძრაობის აჩქარების მიზნით მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უფლებამოსილია სხ-ს მიუთითოს დასაფრენად შესვლის აჩქარების პირობები. წინააღმდეგ შემთხვევაში, პილოტს თავის შეხედულებისამებრ შეუძლია დასაფრენად ნებისმიერი ნებადართული შესვლის გამოყენება.

მუხლი 64. დასაფრენად შესვლის რიგითობის ზოგადი წესი

1. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უფლებამოსილია დაადგინოს დასაფრენად შესვლის რიგითობა იმისათვის, რომ გაადვილდეს უმცირესი საშუალო შეფერხებით მაქსიმალური რაოდენობის საჰაერო ხომალდების მოფრენა. განსაკუთრებულ შემთხვევებში უპირატესი უფლებით სარგებლობს:

ა) სხ, რომელიც იძულებულია შეასრულოს დაფრენა სხ-ის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფაქტორების გამო (ძრავის მწყობრიდან გამოსვლა, საწვავის უკმარისობა და ა.შ.);

ბ) სანიტარული ავიაციის სხ-ები და ის სხ-ები, რომელთა ბორტზეც იმყოფება ავადმყოფი ან მძიმედ დაჭრილი, რომელიც საჭიროებს სასწრაფო სამედიცინო დახმარებას.

2 სხ-დს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ ეძლევა რიგის მიხედვით დასაფრენად შესვლის ნებართვა იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) წინ მფრენმა სხ-მა მოახსენა, რომ მას შეუძლია დაფრენის დასრულება ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში; ან

ბ) წინ მფრენმა სხ-მა დაამყარა კავშირი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან და იმყოფება მისი მეთვალყურეობის ქვეშ;

გ) დასაფრენად შემსვლელი სხ-ების დროში განაწილებისას, წინა სხ-მა გაიარა მიახლოების გზის ხაზის დადგენილი პუნქტი და არის საფუძველი იმისა, რომ შესრულდება ჩვეული დაფრენა;

დ) რადიოლოკატორის მონაცემებით, ერთმანეთის მიყოლებით მფრენ სხ-ებს შორის დამყარებულია გასწვრივი ეშელონირება და არის საფუძველი იმისა, რომ შესრულდება ჩვეული დაფრენა.

3. სხ-ის პილოტს, რომელმაც უნდა დაიცვას დასაფრენად შესვლის რიგითობა, და რომელიც აცხადებს თავის გადაწყვეტილებას დაელოდოს მეტეოროლოგიური პირობების გაუმჯობესებას ან სხვა მიზეზით



შეასრულოს ფრენა მოცდის რეჟიმში, ეძლევა ამის ნებართვა. მაგრამ, როდესაც მოცდის არეში მყოფი სხვა სხ-ები გამოთქვამენ დაფრენის გაგრძელების სურვილს და როდესაც შეუძლებელია ალტერნატიული წესის გამოყენება, მაშინ პილოტს, რომელმაც გამოთქვა მოცდის რეჟიმში ფრენის სურვილი, ეძლევა შემდგომი საკონტროლო წერტილისაკენ ფრენის ნებართვა მეტეოროლოგიური პირობების ან მარშრუტის შეცვლის მოლოდინში. სხვა შემთხვევაში, ამ სხ-ს უნდა მიეცეს ყველაზე მაღალი ეშელონის დაკავების ნებართვა დასაფრენად შესვლის რიგითობის დაცვით, რათა შესაძლებელი იქნას მოცდის არეში მყოფ სხვა სხ-ებს მიეცეს დაფრენის შესრულების ნებართვა. იმისათვის, რომ არ შეიქმნას შეფერხებები რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ კონტროლირებად საჰაერო მოძრაობაში, აუცილებლობისას, ამ ცენტრთან უნდა განხორციელდეს შესაბამისი კოორდინაცია. მიღებული ზომების შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს (თუ ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია) სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის დანიშნულ წარმომადგენელს (თუ ასეთი არსებობს).

მუხლი 65. დასაფრენად შემსვლელი სხ-ების დროში განაწილების წესი

1. რიგი მომფრენი სხ-ების დასაფრენად შესვლის აჩქარების აუცილებლობისას, გამოიყენება შემდეგი წესი:

ა) ერთმანეთის მიყოლებით დასაფრენად შესვლის დროში განაწილებისას, დასაფრენად შესვლის ტრაექტორიაზე ორიენტირად დადგენილია შესაფერისი პუნქტი, რომელიც შეიძლება ზუსტად განისაზღვროს პილოტის მიერ;

ბ) სხ-ს ეცნობება დრო, როდესაც უნდა გაიაროს დადგენილი პუნქტი მიახლოების გზის ხაზზე ფრენისას, ამასთან ეს დრო განისაზღვრება ადზ-ზე დაფრენებს შორის აუცილებელი ინტერვალის უზრუნველყოფის მიზნით, ეშელონირების მოქმედი მინიმუმების მუდმივი დაცვით და მოიცავს ადზ-ის დაკავების დროს.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ განისაზღვრება დრო, როდესაც სხ-მა უნდა გაიაროს დადგენილი პუნქტი და ეს დრო წინასწარ ეცნობება აღნიშნულ სხ-ს, რათა პილოტმა შეძლოს ფრენის შესაბამისი ტრაექტორიის არჩევა.

3. დასაფრენად შესვლის რიგითობის დამცავ ყოველ სხ-დს ეძლევა მიახლოების გზის ხაზზე დადგენილი პუნქტის გავლის ნებართვა წინასწარ მითითებულ დროს ან სხვა ნებისმიერ შეცვლილ დროს მას შემდეგ, რაც წინა სხ-მა შეატყობინა ამ პუნქტის გავლა მიახლოების გზის ხაზზე ფრენისას.

მუხლი 66. ფრენები მოცდის არეში

1. მოცდის არეში ფრენა და მოცდის არეში ფრენის სქემაში შესვლა სრულდება სმმ-ის ორგანოს მიერ დადგენილი და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულებში გამოქვეყნებული პროცედურების შესაბამისად. თუ მოცდის არეში შესვლის და ამ არეში ფრენის პროცედურა გამოქვეყნებული არ არის ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში, ან სხ-ის პილოტი არ იცნობს ამ პროცედურას, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტმა უნდა გააცნოს მას პროცედურები.

2. მოცდის რეჟიმში ყოფნისას, საჰაერო ხომალდმა უნდა შეასრულოს ფრენა მოცდის დადგენილი პუნქტის რაიონში. ამასთან, მოცემულ პუნქტში, მოცდის სქემის შესაბამისად უზრუნველყოფილია ვერტიკალური, გვერდითი ან გასწვრივი ეშელონირების მოთხოვნილი მინიმუმები სხვა სხ-ების მიმართ.

3. მოცდის რეჟიმში სხ-ის ფრენისას, მოცდის არეში და მარშრუტზე მყოფ სხ-ებს შორის მყარდება ვერტიკალური ეშელონირების შესაბამისი მინიმუმები დროის მთელი პერიოდის განმავლობაში, სანამ მარშრუტზე მყოფი სხ მოცდის არიდან იმყოფება 5 წთ-ის ფრენის მანძილზე, თუ უზრუნველყოფილი არ არის გვერდითი ეშელონირება.

4. მოცდის პუნქტებში ეშელონები წესდება იმგვარად, რომ გაადვილდეს ყოველი სხ-თვის შესაბამისი რიგითობის დაცვით დასაფრენად შესვლის ნებართვის გაცემა. როგორც წესი, მოცდის პუნქტში პირველად მისული სხ უნდა იმყოფებოდეს ყველაზე დაბალ ეშელონზე, ხოლო მას შემდეგ მოფრენილი სხ-ები უნდა განლაგდნენ თანმიმდევრულად ზედა ეშელონებზე. მაგრამ, იმ სხ-ებს, რომლებიც ხარჯავენ განსაკუთრებით ბევრ საწვავს ქვედა ეშელონებზე, ნებართვა ეძლევათ ფრენა შეასრულონ მოცდის არეში ზედა ეშელონებზე და არა იმ ეშელონზე, რომელიც გათვალისწინებულია დასაფრენად შესვლის რიგითობით. ამასთან, რადიოლოკაციური მართვისას დაცულია მათი რიგითობა, რათა შემდგომში ამ საჰაერო ხომალდებს მიეცეს დაშვების ნებართვა სხვა საჰაერო ხომალდების მიერ დაკავებული ეშელონების გადაკვეთით.

5. თუ სხ-ის პილოტი იტყობინება, რომ მას არ შეუძლია დაიცვას მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის



მიერ დადგენილი მოცდის ან კავშირის წარმართვის პროცედურები და, თუ ამის საშუალებას იძლევა მოძრაობის პირობები, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტმა უნდა მიიღოს პილოტის მიერ მოთხოვნილი ალტერნატიული პროცედურა.

მუხლი 67. გამფრენი საჰაერო ხომალდები

1. გამფრენ სხ-ზე გაცემულ ნებართვაში მიეთითება:

ა) აფრენის და აფრენის შემდეგ ბრუნის მიმართულება, მიმართულების ხაზი, რომლითაც უნდა იმოძრაოს სასურველ კურსზე გასვლამდე;

ბ) ეშელონი, რომელიც უნდა შეინარჩუნოს დასახულ საკრეისერო ეშელონზე გასასვლელად სიმაღლის აღებამდე;

გ) დრო, პუნქტი და (ან) ვერტიკალური სიჩქარე ეშელონის შეცვლისას, აგრეთვე სხ-ის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული სხვა ნებისმიერი აუცილებელი მანევრი.

შენიშვნა: საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის აუცილებელი უზრუნველყოფის სრულ შესაბამისობაში მოქმედებისას, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უნდა შეეცადოს სხ-ს, რომელიც აპირებს ხანგრძლივი ფრენის შესრულებას, მისცეს ნებართვა იმოძრაოს იმ კურსით, რომლითაც შესაძლებელია მცირე რაოდენობის ბრუნების და სხვა მანევრების შესრულება და შეზღუდვების გარეშე შეასრულოს სიმაღლის აღება საკრეისერო ეშელონამდე.

2. შექმნილი საჰაერო ვითარებიდან გამომდინარე, გამფრენი სხ-ების მოძრაობის აჩქარების მიზნით, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი უფლებამოსილია სხ-ს მიუთითოს ფრენის შესრულებაზე იმ მიმართულებით, საითაც არ არის შემხვედრი ქარი, იმ პირობით, თუ სხ-ის პილოტი თანახმაა ამგვარი ფრენის შესრულებაზე. ასეთი ფრენის შესრულების ან უკეთესი მიმართულებით აფრენის დალოდების გადაწყვეტილების მიღებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სხ-ის პილოტს.

თავი VI

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების განხორციელება რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ

მუხლი 68. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის ზოგადი ვალდებულებები

1. რაიონულ სამეთვალყურეო მომსახურებას უზრუნველყოფს რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი.

2. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი გასცემს ნებართვას შეჯახების თავიდან აცილების და საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის აჩქარებისა და შენარჩუნების მიზნით.

3. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურის მიერ საჰაერო ხომალდზე, რომელიც გადაკვეთს სამეთვალყურეო რაიონს, შეძლებისდაგვარად, უნდა გაიცეს ამ სამეთვალყურეო რაიონში შესვლის წერტილიდან გამოსვლის წერტილამდე ყველაზე პირდაპირი მარშრუტის გამოყენების ნებართვა. ანალოგიურად, მომფრენ და/ან გამფრენ სხ-ებს, სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში, შეძლებისდაგვარად, უნდა მიეცეს შესვლის წერტილიდან დაფრენის აეროდრომამდე ან გაფრენის აეროდრომიდან გასვლის წერტილამდე ყველაზე პირდაპირი მარშრუტით სარგებლობის ნებართვა რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურის მიერ.

მუხლი 69. სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემა

1. ნებართვა უნდა გაიცეს წინასწარ, რათა სხ-ს, რომელსაც მიეცა ეს ნებართვა, საკმარისი დრო ჰქონდეს მის შესასრულებლად.

2. რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრი უფლებამოსილია მოსთხოვოს მომდევნო რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს სხ-თვის დროის მითითებულ პერიოდში მითითებულ პუნქტამდე ფრენის ნებართვის გაცემა.

3. გამგზავრების პუნქტში სხ-თვის პირველადი ნებართვის გაცემის შემდეგ, შესაბამისი რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი პასუხს აგებს აუცილებლობით შეცვლილი ნებართვის გაცემასა და, საჭიროებისას, მოძრაობის ინფორმაციის გადაცემაზე.

4. სხ-ს, პილოტის თხოვნით, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურის მიერ შეიძლება მიეცეს საკრეისერო რეჟიმში სიმაღლის აღების ნებართვა ყოველთვის, როდესაც საჰაერო მოძრაობის ვითარება და კოორდინირების წესები იძლევა ამის საშუალებას. ასეთი ნებართვა გაიცემა რომელიმე



მითითებული ეშელონის ზევით ან მითითებულ ეშელონებს შორის საკრეისერო რეჟიმში სიმაღლის ასაღებად.

5. სხ-ს, პილოტის თხოვნით, თუ ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურის მიერ შეიძლება მიეცეს აეროდრომის რაიონში გამოცხადებული შეფერხების დადგენილი პერიოდის რეალიზების ნებართვა, საკრეისერო რეჟიმში ფრენის ბოლო მონაკვეთზე ფრენის სიჩქარის შემცირების გზით. ეს დადგენილი პერიოდი შეიძლება მოიცავდეს გამოცხადებული შეფერხების სრულ დროს ან ამ დროის ნაწილს.

მუხლი 70. სამეთვალყურეო ნებართვის შინაარსი

1. ნებართვა შეიცავს ზუსტ და მოკლედ ჩამოყალიბებულ მონაცემებს და ფორმულირდება სტანდარტულად.

2. ნებართვა შეიცავს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის მოსახმობი;

ბ) ნებართვის მოქმედების ზღვარი;

გ) ფრენის მარშრუტი;

დ) ფრენის ეშელონი (ეშელონები) მთლიანი მარშრუტის ან მისი ნაწილისათვის და, საჭიროებისას, ეშელონების შეცვლა;

შენიშვნა: თუ ნებართვა ეშელონებთან დაკავშირებით მოიცავს მარშრუტის მხოლოდ ნაწილს, მნიშვნელოვანია, რომ საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანომ მიუთითოს პუნქტი, სადამდეგ მოქმედია ნებართვის მოცემული ნაწილი ეშელონებთან მიმართებით.

ე) მმრლ-ის კოდი;

ვ) ნებისმიერი აუცილებელი მითითებები და ინფორმაცია სხვა საკითხებზე, (მაგ. მანევრები დასაფრენად შესვლისას ან გაფრენისას, კავშირისა და ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვა).

შენიშვნა: ნებართვის მოქმედების ვადის ამოწურვა ნიშნავს დროს, რომლის შემდეგ ნებართვა ავტომატურად უქმდება, თუ ფრენა დაწყებული არ არის.

მუხლი 71. სამეთვალყურეო ნებართვა

1. ნებართვის მოქმედების ზღვრები:

ა) ნებართვის მოქმედების ზღვრის დადგენა ხდება შესაბამისი საკონტროლო პუნქტის (შეტყობინებათა გადაცემის პუნქტის), აეროდრომის ან მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრცის დასახელების გზით.

ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც წინასწარ არის განხორციელებული კოორდინირება ორგანოებთან, რომელთაც შემდგომში გადაეცემა სხ-ის მართვა, ან, თუ არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ კოორდინირება განხორციელდება წინასწარ, აღნიშნული ორგანოების მიერ მართვის მიღებამდე, მაშინ ნებართვის მოქმედების ზღვარს წარმოადგენს დანიშნულების აეროდრომი; ან, თუ ამის განხორციელება პრაქტიკულად შეუძლებელია შესაბამისი შუალედური პუნქტი, და კოორდინირების განხორციელება ჩქარდება ისეთნაირად, რომ შეძლებისდაგვარად სწრაფად გაიცეს დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის ნებართვა.

გ) თუ სხ-ს მიეცა მომდევნო სამეთვალყურეო რაიონში მდებარე შუალედურ პუნქტამდე ფრენის ნებართვა, მაშინ შესაბამისი რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი გასცეს დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის შეცვლილ ნებართვას შეძლებისდაგვარად უმოკლეს დროში;

დ) თუ დანიშნულების აეროდრომი მდებარეობს სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებს გარეთ, მაშინ რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომლის დაქვემდებარებაშიც არის ეს სამეთვალყურეო რაიონი, სადაც უნდა გაიაროს სხ-მა, გასცემს ამ სამეთვალყურეო რაიონის საზღვრამდე ფრენის შესაბამის ნებართვას.



2. ფრენის მარშრუტი:

ა) აუცილებლობის შემთხვევაში, ყოველ ნებართვაში დაწვრილებით მიეთითება ფრენის მარშრუტი. ნებისმიერი მარშრუტის ან მისი ნაწილის ასაღწერად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ფრაზა „ნებადართულია ფრენა ფრენის გეგმაში მითითებული მარშრუტით“ იმ პირობით, რომ ეს მარშრუტი ან მისი ნაწილი დაემთხვევა ფრენის წარდგენილ გეგმაში მითითებულს და, საკუთარ მარშრუტზე სხ-ის ზუსტი გაყვანისა და ამ მარშრუტზე ფრენის მიზნით, წარდგენილი იქნება მიმართულების ხაზის საკმაოდ დაწვრილებითი აღწერა. თუ გაფრენის ან მოფრენის სტანდარტული მარშრუტები დაწესებულია სმმ-ის ორგანოს მიერ და გამოქვეყნებულია სააერნაოსნო ინფორმაციის კრებულებში, შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ფრაზა „ნებადართულია გასვლა (აღნიშვნა)-ით“ ან „ნებადართულია შესვლა (აღნიშვნა)-ით“.

ბ) თუ ფრენის გეგმით აღწერილი მარშრუტი იცვლება, აუცილებელია ფრენის ზუსტი მარშრუტის განსაზღვრა;

გ) განმეორებითი ნებართვის გაცემისას ფრაზა „ნებადართულია ფრენა ფრენის გეგმაში მითითებული მარშრუტით“ არ გამოიყენება.

3. ნებართვაში ეშელონებთან დაკავშირებით მიეთითება შემდეგ ინფორმაცია:

ა) საკრეისერო ეშელონი (ეშელონები) ან ეშელონების დიაპაზონი საკრეისერო რეჟიმში სიმაღლის აღებისას და, აუცილებლობისას, პუნქტი, სადამდეც მოქმედია ნებართვა ეშელონთან (ეშელონებთან) მიმართებით.

ბ) აუცილებლობისას, ეშელონები, რომლებზეც უნდა განხორციელდეს ძირითადი წერტილების გადაფრენა;

გ) აუცილებლობისას, სიმაღლის აღების და დაშვების დაწყების ადგილი ან დრო;

დ) აუცილებლობისას, სიმაღლის აღების ან დაშვების სიჩქარე;

ე) აუცილებლობისას, დაწვრილებითი მითითებები გაფრენის ან დასაფრენად შესვლის ეშელონების მიმართ.

მუხლი 72. ნებართვა მოთხოვნილი ფრენის გეგმის შეცვლაზე

1. მოთხოვნილი ფრენის გეგმის შეცვლაზე (მარშრუტის ან საკრეისერო ეშელონის მიმართ) ნებართვის გაცემისას, მასში ზუსტად მიეთითება ცვლილების შინაარსი.

2. თუ მოითხოვება ფრენის ეშელონის შეცვლა, მაგრამ ფრენის გეგმაში მითითებულია რამდენიმე ეშელონი, მაშინ ნებართვაში უნდა შევიდეს ყველა ეს ეშელონები.

3. თუ მოძრაობის პირობები არ იძლევა ფრენის გეგმაში მოთხოვნილი ცვლილებების შეტანის საშუალებას, გამოიყენება ფრაზა „ნებართვის გაცემა არ შემიძლია“. თუ ვითარება მოითხოვს, აუცილებელია ფრენის ალტერნატიული გეგმის შეთავაზება.

4. თუ შეთავაზებულია ამ მუხლის მე-3 პუნქტით მითითებული ალტერნატიული გეგმა, იგი მთლიანად უნდა მოიცავდეს შეცვლილ ნებართვას, ან ნებართვის იმ ნაწილს, რომელიც შეიცავს ალტერნატიულ ვარიანტს.

მუხლი 73. მინიმალური საკრეისერო ეშელონები

1. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურის მიერ დაუშვებელია საკრეისერო ეშელონების დაწესება სმმ-ის ორგანოს მიერ დადგენილი ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, როდესაც არსებობს ორგანოს სპეციალური ნებართვა.

2. იმ შემთხვევებში, როდესაც ეს გამართლებულია გარემოებებით, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრები ადგენენ ფრენის ყველაზე დაბალ გამოსაყენებელ ეშელონს ან ეშელონებს მათ დაქვემდებარებაში მყოფი სამეთვალყურეო რაიონის ან მისი ნაწილისათვის და იყენებენ მას ფრენის ეშელონების დადგენისას და აცნობენ პილოტებს მოთხოვნისა მიხედვით.



შენიშვნა: თუ შესაბამისი ადგილობრივი ორგანოები არ აწესებენ სხვას, მაშინ ფრენის ყველაზე დაბალ გამოყენებულ ეშელონს წარმოადგენს ფრენის ის ეშელონი, რომელიც შეესაბამება ფრენის დადგენილ მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს ან მდებარეობს უშუალოდ მის თავზე.

მუხლი 74. საკრეისერო ეშელონების დაწესება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ს მიეცა მარშრუტის შემდგომი ნაწილისათვის დადგენილ მინიმალურ საკრეისერო ეშელონზე დაბლა მდებარე საკრეისერო ეშელონით სამეთვალყურეო რაიონში შესვლის ნებართვა, რაიონულმა სამეთვალყურეო ცენტრმა, რომლის დაქვემდებარებაშიც იმყოფება აღნიშნული რაიონი, უნდა მიიღოს ზომები საჰაერო ხომალდისათვის გადასინჯული ნებართვის გასაცემად, მიუხედავად იმისა, რომ პილოტს არ მოუთხოვია საკრეისერო ეშელონის აუცილებელი შეცვლა.

2. აუცილებლობისას, სხ-ს შეიძლება მიეცეს საკრეისერო ეშელონის შეცვლის ნებართვა, ეშელონის შეცვლის დროის, ადგილის ან ვერტიკალური სიჩქარის მითითებით.

3. თუ ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურე, სხ-ებს, რომლებიც ფრენას ასრულებენ ერთსა და იმავე დანიშნულების პუნქტში, საკრეისერო ეშელონები უდგენს დანიშნულების პუნქტში დასაფრენად შესვლის რიგითობასთან შესაბამისობაში.

4. სხ, რომელიც უკვე იმყოფება რომელიმე საკრეისერო ეშელონზე, სარგებლობს უპირატესი უფლებით სხვა სხ-ების მიმართ, რომელთაც სურთ ამ საკრეისერო ეშელონის დაკავება. თუ ერთ საკრეისერო ეშელონზე რამდენიმე საჰაერო ხომალდი იმყოფება, უპირატესი უფლებით, როგორც წესი, სარგებლობს წინა სხ.

5. სხ-ს მას შემდეგ შეიძლება დაენიშნოს ეშელონი, რომელზეც ადრე იმყოფებოდა სხვა სხ, რაც ეს უკანასკნელი მოახსენებს ეშელონის განთავისუფლებას. ხოლო, თუ ცნობილია ძლიერი ტურბულენტობის არსებობა ან მოცემული სხ-ის მიერ სიმაღლის აღება/დაშვება საკრეისერო რეჟიმში, მაშინ ასეთი დანიშვნა შეჩერდება მანამ, სანამ სხ, რომელიც ათავისუფლებს ამ ეშელონს, არ აცნობებს სხვა ეშელონის დაკავებას, რომელიც პირველი ეშელონისაგან დამორებულია ეშელონირების მოთხოვნილი მინიმუმით.

მუხლი 75. ჰაერში შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის გამოყენება

1. ჰაერში შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის გამოყენებამ გავლენა არ უნდა მოახდინოს საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეებისა და პილოტების შესაბამის პასუხისმგებლობაზე სხ-ის ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საკითხებში.

2. თუ მიღებულია შეტყობინება, რომ საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურის მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი სხ ასრულებს მანევრებს შეჯახების აცილების რეკომენდაციის შესაბამისად, მაშინ საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურე ამ სხ-ზე არ გასცემს იმ ინსტრუქციებს რომელიც ეწინააღმდეგება შეჯახების აცილების რეკომენდაციას. როგორც კი სხ წყვეტს მიმდინარე ნებართვის შესრულებას შეჯახების აცილების რეკომენდაციის შესრულების გამო, საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურე პასუხისმგებელი აღარ არის ეშელონირების უზრუნველყოფაზე აღნიშნული სხ-ისა და სხვა სხ-ებს შორის, რომლებიც ასრულებენ მანევრებს უშუალოდ შეჯახების აცილების მოცემული რეკომენდაციების შესაბამისად. ამასთან, თუ გარემოება იძლევა ამის საშუალებას, საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურემ ყველა დონე უნდა იხმაროს, რათა საჰაერო მოძრაობის ინფორმაცია მიაწოდოს ყველა იმ სხ-ს, რომლებიც ასრულებენ ამ მანევრებს. ყველა ასეთ სხ-ებს შორის ეშელონირების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა უბრუნდება საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეს, როდესაც:

ა) ეს მეთვალყურე ადასტურებს პილოტის შეტყობინების მიღებას იმის შესახებ, რომ სხ კვლავ ასრულებს ფრენას მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის შესაბამისად;

ბ) ეს მეთვალყურე ადასტურებს პილოტის შეტყობინების მიღებას იმის შესახებ, რომ სხ იწყებს მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის შესრულების განახლებას და იძლევა ალტერნატიულ ნებართვას, რომელსაც ადასტურებს სხ-ის პილოტი.

მუხლი 76. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია

საჭიროებისას რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მეთვალყურემ უნდა მოითხოვოს შემდეგი



მეტეოინფორმაცია შესაბამისი მეტეოროლოგიურ სამსახურიდან:

ა) რეგულარული და სპეციალური მეტეოროლოგიური ცნობები აეროდრომების მიხედვით;

ბ) საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამისი რაიონის მეტეოპირობების პროგნოზები;

გ) პროგნოზები აეროდრომების მიხედვით;

დ) საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამისი რაიონის სიმაღლეებზე ქარის პროგნოზები.

თავი VII

რადიოლოკაციური მომსახურება

მუხლი 77. მახასიათებლების შემოწმება რადიოლოკაციური მართვისას

1. რადიოლოკაციური მომსახურების განხორციელებისას მეთვალყურე ახორციელებს რადიოლოკატორის ინდიკატორის (ინდიკატორების) გამართვას და მისი სიზუსტის სათანადო შემოწმებას.

2. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უნდა დარწმუნდეს, რომ გამოსაყენებელი რადიოლოკაციური სისტემის ფუნქციონალური შესაძლებლობები და აგრეთვე რადიოლოკატორის ინდიკატორზე (ინდიკატორებზე) წარმოდგენილი ინფორმაცია საკმარისია შესაბამისი ფუნქციების შესასრულებლად.

3. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე, სმმ-ს სახელმძღვანელოს შესაბამისად, ინფორმაციას გასცემს აღჭურვილობის მწყობრიდან გამოსვლის ნებისმიერი შემთხვევისა და ნებისმიერი ინციდენტის შესახებ.

მუხლი 78. საჰაერო ხომალდების ამოცნობა

1. სხ-ის რადიოლოკაციური მომსახურებით უზრუნველყოფამდე, მეთვალყურემ უნდა ამოიცნოს ეს სხ და აცნობოს პილოტს ამოცნობის შესახებ. ამის შემდეგ რადიოლოკაციური ამოცნობა შენარჩუნდება რადიოლოკაციური მომსახურების შეწყვეტამდე.

2. რადიოლოკაციური ამოცნობის დაკარგვისას, პილოტს შესაბამისად ეცნობება ამის შესახებ და, საჭიროების შემთხვევაში, მიეცემა შესაბამისი მითითებები.

3. ამოცნობა პირველადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორით (პმრლ) ხორციელდება შემდეგი ერთ-ერთი ხერხით:

ა) რადიოლოკატორის ინდიკატორზე სხ-ის რადიოლოკაციური ნიშნულის იმ წერტილთან შეპირისპირების გზით, რომლის მიმართაც აღნიშნული სხ იტყობინება თავის ადგილმდებარეობას.

შენიშვნა: ტერმინი „წერტილი“ ნიშნავს რადიოლოკაციური ამოცნობის მიზნებისათვის შესაფერის გეოგრაფიულ წერტილს. როგორც წესი, ეს არის რადიოლოკაციური საშუალების (საშუალებების) ადგილმდებარეობისა მიხედვით მონიშნული შეტყობინებათა გადაცემის პუნქტი.

ბ) ნიშნულის ამოცნობის გზით აფრენილი სხ-ის მიმართ იმ პირობით, რომ ამოცნობა ხორციელდება გამოსაყენებელი ადზ-ს ბოლოდან 1 საზ. მილის ფარგლებში.

შენიშვნა: განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს იმას, რომ ეს სხ შეცდომით არ იქნეს მიღებული იმ სხ-დ, რომელიც აეროდრომის თავზე ასრულებს ფრენას მოცდის არეში ან ასრულებს გადაფრენას მის თავზე, ან იმ სხ-დს, რომელიც მეზობელი ადზ-დან ასრულებს აფრენას ან მის თავზე მეორე წრეზე წასვლას.

გ) სხ-ის კურსის განსაზღვრისა და დროის განსაზღვრული პერიოდის განმავლობაში ფრენის ხაზზე დაკვირვების გზით ან პილოტისათვის მითითებების მიცემით ფრენის კურსის 30-ით ან მეტით შეცვლაზე და გაცემული მითითებების შესაბამისად (რომელთა მიღებაც დაადასტურა პილოტმა), რადიოლოკატორის ინდიკატორზე ნიშნულის მოძრაობის მიმართულების ცვლილების განსაზღვრის გზით;

დ) პელენგის და მანძილის განსაზღვრის გზით და სხ-ის ნიშნულის მოძრაობის ხაზის თანხვედრის ფაქტის დადგენის გზით ფრენის ტრაექტორიასთან ან სხ-ის შეტყობინებულ კურსთან;



ე) რადიოლოკაციური ამოცნობის გადაცემის გზით რადიოლოკატორის ინდიკატორზე სხ-ების ნიშნულების უშუალო აღნიშვნით იმ პირობით, რომ ისინი განლაგებულნი არიან ერთმანეთის გვერდით ან სხ-ის ადგილმდებარეობის სიტყვიერი მითითებით განსაზღვრული წერტილის ან სანაოსნო საშუალების მიმართ.

შენიშვნა: როდესაც ორი ან მეტი სხ-ის ნიშნულები განლაგებულია ერთმანეთთან ახლოს ან აღინიშნება ისეთი ნიშნულები, რომლებიც ერთდროულად ერთნაირ მანევრებს ასრულებენ ან როდესაც, რაიმე მიზეზის გამო, არსებობს ეჭვი ნიშნულის რადიოლოკაციური ამოცნობის მიმართ, მაშინ უნდა მიეთითოს კურსის შეცვლა და გამეორდეს იმდენჯერ, რამდენჯერაც ეს საჭიროა, ან გამოყენებულ უნდა იქნეს ამოცნობის დამატებითი მეთოდები მანამ, სანამ არ აღმოიფხვრება შეცდომით ამოცნობის რისკი.

4. ამოცნობა მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მეშვეობით ხორციელდება შემდეგი ერთ-ერთი ხერხით:

ა) „ამოცნობის“ რეჟიმში მიმღებ-მოპასუხის დაყენებაზე მითითებების შესრულების დაკვირვება;

შენიშვნა: ავტომატიზებულ რადიოლოკაციურ სისტემებში „ამოცნობის“ რეჟიმი შეიძლება მიეთითოს სხვადასხვაგვარად, (მაგ. რადიოლოკაციური მეთვალყურეობის მთლიანი ფორმულარის ან მისი ნაწილის ციმციმი).

ბ) სპეციალური კოდის დაყენებაზე მითითების შესრულების დაკვირვება.

გ) რადიოლოკაციური მეთვალყურეობის ფორმულარში სხ-თვის მინიჭებული ინდივიდუალური კოდის ამოცნობა.

დ) რადიოლოკაციური ამოცნობის გადაცემის გზით.

5. თუ სხ-ს მინიჭებული აქვს ინდივიდუალური კოდი, მაშინ პირველი შესაძლებლობისთანავე მოწმდება პილოტის მიერ დაყენებული კოდის შესაბამისობა სხ-თვის მინიჭებულ კოდთან. ინდივიდუალური კოდი მხოლოდ ასეთი შემთხვევების შემდეგ წარმოადგენს ამოცნობის საფუძველს.

მუხლი 79. ინფორმაცია ადგილმდებარეობაზე

1. ამოცნობილ სხ-ს, რომელიც სარგებლობს რადიოლოკაციური მომსახურებით, უნდა ეცნობოს მისი ადგილმდებარეობა შემდეგ შემთხვევებში:

ა) ამოცნობის შემდეგ;

ბ) როდესაც პილოტი ითხოვს ამ ინფორმაციას;

გ) როდესაც პილოტის მიერ გაანგარიშებული მონაცემები ადგილმდებარეობის შესახებ მნიშვნელოვნად განსხვავდება რადიოლოკაციური მომსახურების განმარტებული მეთვალყურის მიერ რადიოლოკაციური დაკვირვების შედეგებზე დაფუძნებით გაანგარიშებული მონაცემებისაგან;

დ) როდესაც პილოტს, სარადიოლოკაციო დამიზნების შემდეგ, მიეთითება სხ-ის დამოუკიდებლად მართვა, თუ მოქმედი მითითებების შესაბამისად სხ-მა გადაუხვია მანამდე დასახულ მარშრუტს;

ე) უშუალოდ რადიოლოკაციური მომსახურების შეწყვეტამდე, თუ აღინიშნება სხ-ის გადახვევა საკუთარი დასახული მარშრუტიდან.

2. ადგილმდებარეობის ინფორმაცია არ გაიცემა შემდეგ შემთხვევებში:

ა) აფრენის შემდეგ, ადზ-დან ერთი მილის ფარგლებში, თუ გაფრენის დრო შეესაბამება დაკვირვების დროს;

ბ) თუ არის პილოტის მოხსენება სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ;

გ) ინდივიდუალური კოდის მეშვეობით სხ-ის ამოცნობის შემდეგ, და, თუ დაკვირვების ქვეშ მყოფი რადიოლოკაციური ნიშნულის პოზიცია შეესაბამება მოცემული სხ-ის ფრენის მიმდინარე გეგმას;



დ) რადიოლოკაციური ამოცნობის გადაცემისას.

3. ადგილმდებარეობის ინფორმაცია საჭაერო ხომალდებს გადაეცემა ერთ-ერთი შემდეგი ფორმით:

ა) როგორც კარგად ცნობილი გეოგრაფიული წერტილი;

ბ) მაგნიტური მიმართულების კუთხე და მანძილი ძირითად წერტილამდე, სამარშრუტო სანაოსნო საშუალებამდე ან დასაფრენად შესვლის საშუალებამდე;

გ) მიმართულება (კომპასის მიხედვით) და მანძილი ცნობილ ადგილამდე;

დ) დაფრენისას მიწასთან შეხების წერტილამდე მანძილი, თუ სხ იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე;

ე) მანძილი და მიმართულება სმმ-ის მარშრუტის ღერძული ხაზიდან.

4. ყველა შემთხვევაში ადგილმდებარეობის ინფორმაცია გადაიცემა იმ წერტილებით ან მარშრუტებით, რომლებიც დაკავშირებულია შესაბამისი სხ-ის ნაოსნობასთან და ასახულია რადიოლოკატორის ინდიკატორზე.

შენიშვნა: შესაბამისი შეტყობინების მიღების შემდეგ, პილოტს შეუძლია არ გადასცეს ადგილმდებარეობის მოხსენება შეტყობინებათა სავალდებულო გადაცემის პუნქტებში ან მოხსენება გადასცეს მხოლოდ სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს მიერ მითითებულ შეტყობინებათა გადაცემის პუნქტის გავლისას, იმ პუნქტების ჩათვლით, სადაც მეტეოროლოგიური მიზნებისათვის, აუცილებელია სხ-დან შეტყობინების გადაცემა. პილოტი მას შემდეგ განაახლებს ადგილმდებარეობის მოხსენების გადაცემას, როდესაც მიიღებს შესაბამის მითითებას და როდესაც ეცნობება რადიოლოკაციური მომსახურების შეწყვეტის ან რადიოლოკაციური ამოცნობის დაკარგვის შესახებ.

მუხლი 80. სარადიოლოკაციო დამიზნება

1. სარადიოლოკაციო დამიზნებას სმმ-ს მეთვალყურე ახორციელებს პილოტისათვის კონკრეტული მიმართულებების (კურსის) მითითებით, რაც საშუალებას აძლევს სხ-ს შეინარჩუნოს მიმართულების საჭირო ხაზი. სხ-ის დამიზნებისას რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ უნდა დაიცვას შემდეგი წესი:

ა) ყოველთვის, როდესაც ეს შესაძლებელია, სხ-ის დამიზნება უნდა განხორციელდეს იმ მარშრუტებზე ან მიმართულებების ხაზებზე, სადაც პილოტს შეუძლია თვალყური ადევნოს სხ-ის ადგილმდებარეობას, რისთვისაც იყენებს სანაოსნო საშუალებათა ჩვენებებს, რომელთა ინტერპრეტირება ხდება პილოტის მიერ;

ბ) როდესაც სხ-ის დამიზნება ხდება ადრე დასახული მარშრუტიდან გადახრით, პილოტს უნდა ეცნობოს ასეთი დამიზნების მიზანი და შემდგომისდაგვარად მიეთითოს დამიზნების საზღვარი;

გ) გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ხორციელდება რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა, სხ-ის დამიზნება ხდება წერტილამდე, რომელიც რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის პასუხისმგებლობის არის საზღვრიდან მდებარეობს არა ნაკლებ 2,5 მილის დაშორებით ან, თუ მითითებულია რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმი, იმ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ეშელონირების დადგენილი მინიმუმის ნახევრის ტოლ მანძილზე, თუ ადგილობრივი შეთანხმებებით სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული;

დ) კონტროლირებადი ფრენების შემსრულებელი სხ-ები არ უნდა იქნას დამიზნებული არაკონტროლირებად საჭაერო სივრცეში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც იქმნება ავარიული ვითარება ან აუცილებელია იმ რაიონის შემოვლა, სადაც ამინდის სახიფათო პირობებია (რომლის შესახებაც პილოტი ინფორმირებული უნდა იყოს) ან არსებობს პილოტის სპეციალური მოთხოვნა;

ე) როდესაც პილოტი იტყობინება სანაოსნო ხელსაწყოების არასაიმედო მუშაობას, მას მანევრების შესრულებაზე მითითებების მიცემამდე, უნდა რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ უნდა მიუთითოს, რომ მან შეასრულოს ყველა ბრუნა



მეთანხმებული კუთხური სიჩქარით და შეასრულოს მითითებები დაუყოვნებლივ, მათი მიღებისთანავე.

2. სფწ-ით მფრენი სხ-ის დამიზნებისას რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე გასცემს ისეთ ნებართვებს, რომ ადგილმდებარეობის ზემოთ ყოველთვის შენარჩუნებულ იქნეს საკმაო სიმაღლე მანამდე, სანამ სხ არ მიაღწევს წერტილს, სადაც პილოტი გადავა დამოუკიდებელ მართვაზე.

3. სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნების შეწყვეტისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე პილოტს მიუთითებს სხ-ის დამოუკიდებლად მართვის განახლებას, ამასთან ატყობინებს მას სხ-ის ადგილმდებარეობას.

მუხლი 81. სხ-ის სააერნოსნო დახმარება

1. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე ამოცნობილ სხ-ს, რომელიც ფრენას ასრულებს დასახული მარშრუტიდან ან მოცდის დასახული სქემიდან მნიშვნელოვანი გადახრით, ატყობინებს აღნიშნული გადახრის შესახებ. შესაბამისი მოქმედებები ხორციელდება აგრეთვე იმ შემთხვევაშიც, როდესაც მეთვალყურის აზრით, ასეთმა გადახრამ შეიძლება გავლენა იქონიოს გაწეულ მომსახურებაზე.

2. სხ-ის პილოტი, რომელმაც სააერნოსნო დახმარებისათვის მიმართა რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელ მეთვალყურეს მიუთითებს მიზეზს (მაგ. ამინდის არახელსაყრელი პირობების გამო რაიონის შემოვლის მიზნით ან სანაოსნო ხელსაწყოების არასაიმედო მუშაობის გამო) და იძლევა მოცემულ ვითარებაში ინფორმაციის მაქსიმალურად შესაძლო მოცულობას.

მუხლი 82. ინფორმაცია არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ

1. ინფორმაცია სხ-ის არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების რაიონში შესაძლო შესვლის შესახებ, უნდა გადაიცეს წინასწარ, რათა პილოტმა შეძლოს გადაწყვეტილების მიღება შესაბამისი მოქმედებების შესასრულებლად, მათ შორის, არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების გამო რაიონის შემოვლის საუკეთესო ვარიანტზე რეკომენდაციის მოთხოვნა.

2. არახელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე ნებისმიერი რაიონის შემოვლით სხ-ის დამიზნებისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უნდა დარწმუნდეს, რომ ეს სხ ფრენის დასახულ ან დანიშნულ ტრაექტორიაზე დაბრუნებული იქნება რადიოლოკატორის მოქმედების არეში, და თუ ეს შეუძლებელია, უნდა შეატყობინოს პილოტს შექმნილი მდგომარეობის შესახებ.

მუხლი 83. ინფორმაცია მოძრაობაზე

1. ინფორმაცია კონფლიქტური ვითარების წარმოქმნისაკენ მიმართული ტრაექტორიით მფრენი სხ-ების შესახებ, ყველა შემთხვევაში, როდესაც ეს შესაძლებელია, უნდა გადაიცეს შემდეგი ფორმით:

ა) კონფლიქტური ვითარების შემქმნელი საჰაერო ხომალდების შედარებითი პელენგი, რომელიც აითვლება საათის პირობითი ციფერბლატის მიხედვით;

ბ) კონფლიქტური ვითარების შემქმნელი სხ-დან დაშორება საზღვაო მილებში;

გ) კონფლიქტური ვითარების შემქმნელი სხ-ის სავარაუდო მიმართულება;

დ) კონფლიქტური ვითარების შემქმნელი სხ-ის ტიპი ან ეშელონი ან, თუ ეს უცნობია, მათი ფარდობითი სიჩქარე.

2. „C“ რეჟიმში ფრენის სიმაღლესა და ეშელონის შესახებ მიღებული ინფორმაცია, თუ ის შემოწმებული არ არის, მაინც უნდა გადაიცეს მოძრაობის ინფორმაციასთან ერთად, რადგან ასეთმა ინფორმაციამ, განსაკუთრებით თუ ის ეხება სხ, რომლის შესახებაც სხვა ცნობები არ მოიპოვება და რომელიც გადაეცა ცნობილი სხ-ის პილოტს, შეიძლება გაადვილოს შეჯახების საფრთხის ხარისხის დადგენა.

3. თუ ფრენის სიმაღლის შესახებ „C“ რეჟიმში მიღებული ინფორმაცია შემოწმებულია, იგი გადაეცემა პილოტებს მკაფიო და ერთმნიშვნელოვანი ფორმით. თუ ინფორმაცია ფრენის სიმაღლის შესახებ შემოწმებული არ არის, იგი უნდა ჩაითვალოს არასაიმედოდ და ამის შესახებ ეცნობოს პილოტს.

მუხლი 84. ფრენის მინიმალური სიმაღლეები



რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უნდა ფლობდეს სრულ და ბოლო ინფორმაციას შემდეგზე:

ა) პასუხისმგებლობის რაიონში ფრენის დადგენილი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ბ) ფრენის ყველაზე დაბალი გამოყენებული ეშელონი (ეშელონები);

გ) სარადიოლოკაციო დამიზნებაზე დაფუძნებული სქემებისათვის დადგენილი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები.

მუხლი 85. რადიოლოკაციური ამოცნობის გადაცემა

1. რადიოლოკაციური მართვის ერთი მეთვალყურე მეორეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში გადასცემს რადიოლოკაციურ ამოცნობას, როდესაც სხ იმყოფება მიმღები მეთვალყურის რადიოლოკატორის მოქმედების არეში.

2. რადიოლოკაციური ამოცნობის გადაცემა ხორციელდება შემდეგი ერთ-ერთი ხერხით:

ა) ავტომატიზებული საშუალებებით რადიოლოკაციური ნიშნულის აღნიშვნის გზით, იმ პირობით, რომ ამგვარად აღინიშნება მხოლოდ ერთი რადიოლოკაციური ნიშნული და გამორიცხულია ეჭვი ამოცნობის სისწორეზე;

ბ) სხ-ის ინდივიდუალური კოდის შეტყობინების გზით;

გ) რადიოლოკაციური ნიშნულის პირდაპირი აღნიშვნის გზით, თუ ორი რადიოლოკაციური ინდიკატორი მდებარეობს ერთმანეთის გვერდით;

დ) რადიოლოკაციური ნიშნულის აღნიშვნის გზით რადიოლოკატორის ორივე ინდიკატორზე ზუსტად მითითებული გეოგრაფიული წერტილის ან სანაოსნო საშუალების მიმართ ან პელენგისა და ამ წერტილიდან ან საშუალებიდან დაშორების მონაცემებით, დაკვირვების ქვეშ მყოფი რადიოლოკაციური ნიშნულის მიმართულების ხაზის მონაცემებთან ერთად;

ე) გადამცემი მეთვალყურის მიერ სხ-თვის კოდის შეცვლის მითითების მიცემისა და მიმღები მეთვალყურის მიერ ამ ცვლილების დაკვირვების გზით;

ვ) გადამცემი მეთვალყურის მიერ სხ-თვის მიმღებ-მოპასუხის "ამოცნობის" რეჟიმის ამოქმედებაზე მითითების მიცემისა და მიმღები მეთვალყურის მიერ ამ მითითების შესრულებაზე დაკვირვების გზით.

შენიშვნა: ამ პუნქტის „ე“ და „ვ“ ქვეპუნქტებში მითითებული მეთოდებით სარგებლობისას საჭიროა წინასწარი კოორდინაცია მეთვალყურეებს შორის, რადგანაც ინდიკაცია, რომლის დაკვირვებასაც განახორციელებს მიმღები მეთვალყურე, დროის მიხედვით ხანგრძლივი არ არის.

მუხლი 86. რადიოლოკაციური მომსახურების შეჩერება და შეწყვეტა

1. საჰაერო ხომალდს, რომელსაც ეცნობა, რომ ის უზრუნველყოფილია რადიოლოკაციური მომსახურებით, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს, თუ რაიმე მიზეზის გამო ამგვარი მომსახურება შეჩერებული ან შეწყვეტილია.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის მოძრაობის მართვა რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ გადაეცემა საპროცედურო კონტროლის მეთვალყურეს, მართვის გადაცემის წინ შესაბამისი მეთვალყურე უზრუნველყოფს ურადიოლოკაციო ეშელონირების მინიმუმს ამ სხ-სა და ნებისმიერ სხვა კონტროლირებად სხ-ს შორის.

მუხლი 87. კოდების განაწილება მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით სარგებლობისას

1. მმრლ-ის კოდები 7700, 7600, 7500 რეზერვირდება საერთაშორისო საფუძველზე, რათა პილოტებმა შეძლონ მათი გამოყენება ავარიულ ვითარებაში:

ა) 7700 – ავარიული ვითარება საჰაერო ხომალდზე;

ბ) 7600 – რადიოკავშირის დაკარგვა;



გ) 7500 – უკანონო ჩარევა.

2. სხ-ებს კოდები ენიჭებათ იმ გეგმებისა და წესების შესაბამისად, რომლებსაც ადგენს სმმ-ის ორგანო.

3. კოდების განაწილებისას, უნდა გამოირიცხოს ერთი მმრლ-ის მოქმედების არეში დროის დადგენილი პერიოდის განმავლობაში ამ კოდის გამოყენება სხვა რაიმე ფუნქციისათვის.

შენიშვნა: სხ-ის გასვლისას სამეთვალყურეო არიდან, სადაც არ გამოიყენება მეორადი ლოკაცია და სხ-ს არ ჰქონდა მინიჭებული მმრლ-ის კოდი, პილოტმა უნდა დააყენოს კოდი 2000. საფრენოსნო ინფორმაციის არეში შემსვლელმა სხ-მა უნდა შეინარჩუნოს ბოლოს მინიჭებული კოდი 30 წუთის განმავლობაში და, თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა რაიმე მითითება, ამ დროის ამოწურვის შემდეგ დააყენოს კოდი 2000.

4. მმრლ-ის მოპასუხეებით აღჭურვილი არაკონტროლირებადი სხ, რომელიც ასრულებს ვფწ-ით ფრენას, აყენებს კოდს 7000, თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი პუნქტის სხვა რაიმე მითითება.

მუხლი 88. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხეებით სარგებლობა

1. თუ მას შემდეგ, რაც პილოტს მიეთითა სხ-ის მიმღებ-მოპასუხეზე მინიჭებული კოდის დაყენება ან კოდის შეცვლა, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ აღინიშნება, რომ რადიოლოკატორის ინდიკატორზე ნაჩვენები კოდი განსხვავდება სხ-თვის მინიჭებული კოდისგან, მაშინ პილოტს სთხოვენ მინიჭებული კოდის განმეორებით დაყენებას.

2. ყოველთვის, როდესაც რადიოლოკატორის ინდიკატორზე აღინიშნება სხ-ის კოდის ან ამოსაცნობი ინდექსი განსხვავდება სხ-თვის მინიჭებული კოდისაგან და ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით აღწერილ ქმედებათა განხორციელების შედეგად, ეს შეუსაბამისობა არ აღმოიფხვრება ან, გარემოებიდან გამომდინარე (მაგ. უკანონო ჩარევა), ასეთი ქმედებების განხორციელება ვერ ხერხდება, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე სხ-ის პილოტს სთხოვს დაადასტუროს სწორი კოდის დაყენება.

3. თუ შეუსაბამობა კვლავ აღინიშნება, პილოტს შეიძლება მიეთითოს სხ-ის მიმღებ-მოპასუხით სარგებლობისას შეწყვეტა. ამის შესახებ ეცნობება მომდევნო სამეთვალყურეო პუნქტს ან ნებისმიერ სხვა დაინტერესებულ ორგანოს, რომელიც სმმ-ის უზრუნველსაყოფად იყენებს მმრლ-ს.

მუხლი 89. საჰაერო ხომალდზე მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება

1. იმ შემთხვევებში, როდესაც მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება ხდება იმ სხ-ის გაფრენის შემდეგ, რომელიც ასრულებს ან აპირებს ფრენას არეში, სადაც სავალდებულოა სხ-ზე კონკრეტული შესაძლებლობების გამართული მიმღებ-მოპასუხის არსებობა, სმმ-ის შესაბამისმა ორგანომ უნდა მიიღოს ზომები ამ სხ-ის ფრენის გაგრძელებაზე დაფრენის პირველ დაგეგმილ აეროდრომამდე, ფრენის გეგმის შესაბამისად. თუ გარკვეულ ვითარებაში შეუძლებელია აეროდრომის არეში ან მარშრუტებზე ფრენის გაგრძელება, (როდესაც მიმღებ-მოპასუხის მწყობრიდან გამოსვლა ვლინდება მალევე აფრენის შემდეგ), ასეთ შემთხვევებში რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უფლებამოსილია სხ-ს პილოტს შესთავაზოს გაფრენის აეროდრომზე დაბრუნება ან დაფრენა უახლოეს გამოსადეგ აეროდრომზე.

2. თუ მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება მოხდა აეროდრომზე, სადაც მისი შეკეთება შეუძლებელია, მაშინ შესაბამის სხ-ს უფლება ეძლევა ყველაზე უფრო პირდაპირი შესაძლო მარშრუტით განაგრძოს ფრენა უახლოეს გამოსადეგ აეროდრომამდე, სადაც შესაძლებელი იქნება მიმღებ-მოპასუხის შეკეთება. ასეთი სხ-თვის აფრენის ნებართვის გაცემისას, სმმ-ის ორგანომ უნდა გაითვალისწინოს არსებული ან პროგნოზირებული საჰაერო ვითარება და შეუძლია შეცვალოს გაფრენის დრო, მოსალოდნელი ფრენის ეშელონი ან მარშრუტი. ფრენის მსვლელობისას შეიძლება წარმოიქმნას დამატებითი კორექტირების საჭიროება.

მუხლი 90. „C“ რეჟიმში ფრენის სიმაღლის შესახებ მიღებული ინფორმაციის სიზუსტის შემოწმება

1. „C“ რეჟიმში მიღებული და სამეთვალყურეო რადიოლოკატორის ინდიკატორზე გამოსახული ინფორმაციის სიზუსტის განსაზღვრისას გამოიყენება ± 200 ფუტის ტოლი დაშვება.

2. „C“ რეჟიმში მიღებული და მეთვალყურის ინდიკატორზე ნაჩვენები ფრენის სიმაღლის ინფორმაციის სიზუსტის შემოწმება ხორციელდება, სულ მცირე, ერთხელ მაინც შესაბამისად აღჭურვილი საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მიერ, შესაბამის საჰაერო ხომალდთან კავშირის საწყისი დამყარებისას ან, თუ ეს შეუძლებელია, რაც შეიძლება სწრაფად აღნიშნული კავშირის შემდეგ. ფრენის სიმაღლის



მონაცემთა შემოწმება ხორციელდება სიმაღლის საზომის მაჩვენებლების მონაცემებთან ერთდროული შედარების გზით, რომლებიც მიიღება მოცემული სხ-გან რადიოსატელეფონო კავშირის არხებით. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე არ არის ვალდებული ასეთი შემოწმების შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს იმ სხ-ის პილოტს, რომლის ფრენის სიმაღლის შესახებ „C“ რეჟიმში მიღებული ინფორმაცია არ სცილდება დადგენილი დასაშვები მნიშვნელობის ფარგლებს.

3. თუ ფრენის სიმაღლის შესახებ ასახული ინფორმაცია სცილდება დადგენილი დასაშვები მნიშვნელობის ფარგლებს ან შემოწმებისას გამოვლინდა შეუსაბამობა, პილოტს ეცნობება ამის შესახებ და ეძლევა მითითება შეამოწმოს წნევის დაყენებული სიდიდის მნიშვნელობა და დაადასტუროს სხ-ის ფრენის სიმაღლე.

4. თუ პილოტის მიერ წნევის სიდიდის დაყენების სისწორის დადასტურების შემდეგ, კვლავ არის შეუსაბამობა, მაშინ რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა უნდა მიიღოს შემდეგი ზომები:

ა) პილოტს მიუთითოს შეწყვიტოს გადაცემები „C“ რეჟიმში, თუ ეს არ იმოქმედებს მიმღებ-მოპასუხის მუშაობაზე „A“ რეჟიმში, ხოლო მოსაზღვრე სამეთვალყურეო პუნქტებს ეცნობება ამის შესახებ;

ბ) პილოტს აცნობოს შეუსაბამობის შესახებ და მისცეს მითითება „C“ რეჟიმში მუშაობის გაგრძელებაზე, რათა არ დაიკარგოს სხ-ის ადგილმდებარეობის ინფორმაცია, ხოლო მოსაზღვრე სამეთვალყურეო პუნქტებს აცნობოს აღნიშნულის შესახებ.

მუხლი 91. ეშელონის დაკავებულობის განსაზღვრა

1. სხ-ის მიერ კონკრეტული ეშელონის დაკავებულობის განსაზღვრისას გამოყენებული კრიტერიუმია ± 200 ფუტი.

შენიშვნა: თუ „C“ რეჟიმში ფრენის სიმაღლის შესახებ მიღებული ინფორმაცია მოწმობს სხ-ის მდებარეობას დასახული ეშელონიდან 200 ფუტის ფარგლებში, ეს ნიშნავს, რომ აღნიშნული სხ-ის მიერ შენარჩუნებულია ან დაკავებულია დასახული ეშელონი.

2. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ სიმაღლის შეცვლის შესახებ მითითებისას, სხ ათავისუფლებს ეშელონს, თუ ფრენის სიმაღლის შესახებ „C“ რეჟიმში მიღებული ინფორმაცია მოწმობს, რომ სხ გადაადგილდა მოსალოდნელი მიმართულებით 200 ფუტზე მეტი მანძილით გათავისუფლებული ეშელონიდან.

3. სხ, რომელიც ასრულებს სიმაღლის აღებას ან დაშვებას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ განიხილება როგორც ეშელონის გადამკვეთი, როდესაც „C“ რეჟიმში ფრენის სიმაღლის შესახებ მიღებული ინფორმაცია მოწმობს, რომ სხ-მა გაიარა აღნიშნული ეშელონი საჭირო მიმართულებით და დაშორდა მას 200 ფუტზე მეტი მანძილით.

მუხლი 92. რადიოლოკაციური ეშელონირების გამოყენება

1. გარდა ამ მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტებით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, რადიოლოკაციური ეშელონირება გამოიყენება მხოლოდ ამოცნობილი სხ-ების მიმართ, როდესაც არსებობს დასაბუთებული დამაჯერებლობა იმისა, რომ ამოცნობა შენარჩუნებული იქნება.

2. გარდა რადიოლოკაციური მართვის გადაცემის შემთხვევებისა, ურადიოლოკაციო ეშელონირება მყარდება რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ მანამ, სანამ რადიოლოკაციური მართვის ქვეშ მყოფი სხ მიაღწევს მოცემული მეთვალყურის პასუხისმგებლობის რაიონის საზღვარს ან სანამ ეს სხ გასცდება რადიოლოკატორის მოქმედების არეს.

3. სმმ-ის ორგანოს ნებართვით საჭაერო ხომალდების ადგილმდებარეობის სარადიოლოკაციო ნიშნულის (RPS) და/ან პმრლ-ის ნიშნულების გამოყენებაზე დაფუძნებული რადიოლოკაციური ეშელონირება გამოიყენება იმგვარად, რომ მანძილი RPS-ის და/ან პმრლ-ის ნიშნულების ცენტრებს შორის, რომელიც მიუთითებს შესაბამისი სხ-ების ადგილმდებარეობას, არ იყოს დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები.

4. პმრლ-ის ნიშნულებისა და მმრლ-ის პასუხებზე დაფუძნებული რადიოლოკაციური ეშელონირება გამოიყენება იმგვარად, რომ მანძილი პმრლ-ის ნიშნულის ცენტრსა და უახლოეს ნაპირს შორის ან, თუ ეს ნებადართულია სმმ-ის უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, მმრლ-ის მიერ ასახული პოზიციის ცენტრს



შორის არასდროს არ იყოს დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები.

5. მმრლ-ის პასუხებზე დაფუძნებული რადიოლოკაციური ეშელონირება გამოიყენება იმგვარად, რომ მანძილი უახლოეს ნაპირებს შორის, ან, თუ ეს ნებადართულია სმმ-ის ორგანოს მიერ, მმრლ-ის ასახული პოზიციების ცენტრებს შორის არასდროს არ იყოს დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები.

6. აკრძალულია რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ სხ-ების რადიოლოკაციური ნიშნულების შერწყმა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მოცემულ სხ-ებს შორის უზრუნველყოფილია ვერტიკალური ეშელონირება.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ მიიღო შეტყობინება კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი სხ-ის შესახებ, რომელიც შედის ან დროის უახლოეს პერიოდში აპირებს შესვლას იმ საჰაერო სივრცეში, რომლის ფარგლებშიც გამოიყენება რადიოლოკაციური ეშელონირება, მაგრამ მან ჯერ კიდევ ვერ ამოიცნო ეს სხ რადიოლოკატორის მეშვეობით, იგი უფლებამოსილია, თუ ეს გათვალისწინებულია სმმ-ის სახელმძღვანელოში, გააგრძელოს ამოცნობილი სხ-ების რადიოლოკაციური მომსახურება იმ პირობით, რომ:

ა) არსებობს საფუძველი ჩაითვალოს, რომ კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი ამოუცნობი სხ ამოცნობილი იქნება მმრლ-ის მეშვეობით ან მიეკუთვნება ისეთ ტიპს, რომელიც პირველადი რადიოლოკატორის ინდიკატორზე იძლევა დამაკმაყოფილებლად ასახულ სიგნალს იმ საჰაერო სივრცეში ფრენისას, რომლის ფარგლებშიც გამოიყენება რადიოლოკაციური ეშელონირება;

ბ) რადიოლოკაციური მართვის ქვეშ მყოფ სხ-ებს და ნებისმიერ სხვა სხ-ს შორის, რომლის რადიოლოკაციური ადგილმდებარეობაც მეთვალყურეობის ქვეშაა, ხორციელდება რადიოლოკაციური ეშელონირება მანამ, სანამ არ იქნება ამოცნობილი კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი ამოუცნობი სხ ან არ იქნება დამყარებული ურადიოლოკაციო ეშელონირება.

8. რადიოლოკაციური ეშელონირება შეიძლება განხორციელდეს ამფრენ სხ-სა და მის წინ მყოფ სხ-ს ან რადიოლოკაციური მართვის ქვეშ მყოფ სხვა სხ-ებს შორის, იმ პირობით, რომ არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ ამფრენი სხ ამოცნობილი იქნება ადუ-ს ბოლოდან 1 საზ. მილის ფარგლებში და რომ ამ დროისათვის დამყარდება აუცილებელი ეშელონირება.

9. რადიოლოკაციური ეშელონირება არ ხორციელდება იმ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენას ასრულებენ მოცდის არეში, მოცდის ერთსა და იმავე პუნქტის თავზე. მოცდის არეში მფრენ სხ-სა და სხვა სხ-ებს შორის რადიოლოკაციური ეშელონირება ხორციელდება სმმ-ის ორგანოს მიერ დადგენილი მოთხოვნებისა და პროცედურების შესაბამისად.

მუხლი 93. სიჩქარის მართვა

1. სმმ-ის სახელმძღვანელოს პირობების, მათ შორის- სხ-ების საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე დაწესებული შეზღუდვების გათვალისწინებით, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე, რადიოლოკაციური მართვის გაადვილებისა და სარადიოლოკაციო დამიზნების საჭიროების შემცირების მიზნით, უზღვლებამოსილია რადიოლოკაციური მართვის ქვეშ მყოფ სხ-ებს მიუთითოს გარკვეული წესით განახორციელონ ფრენის სიჩქარის კორექტირება. სხ-ებს შეიძლება მიეთითოს მაქსიმალური სიჩქარის, მინიმალური სიჩქარის, აკეილი მექანიზმებით და შასით მინიმალური სიჩქარის, დასაფრენად შესვლის მინიმალური სიჩქარის ან რაიმე კონკრეტულად მითითებული სიჩქარის დაცვა. კონკრეტულად მითითებული სიჩქარეები, როგორც წესი, გამოიხატება 10 კვანძის ჯერადი სახელსაწყო სიჩქარეების სიდიდეებით (IAS), ან 0,01 M-ის ჯერადი მახის რიცხვის (M) სიდიდეებით, თუ გამოიყენება მახის რიცხვის მეთოდი.

2. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უფლებამოსილია სხ-ებს, რომლებიც იმყოფებიან დასაფრენად შესვლის შუალედურ ან დასკვნით მონაკვეთებზე, მოსთხოვოს სიჩქარის მხოლოდ უმნიშვნელო კორექტირება, რომელიც არ აღემატება ± 20 კვანძს. სიჩქარის კორექტირება არ უნდა მოხდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე ადუ-ს ზღურბლიდან 4 საზ. მილის მანძილზე მდებარე წერტილის შემდეგ.

3. როგორც კი მოიხსნება სიჩქარის შემდგომი კორექტირების აუცილებლობა, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობებს შესაბამის სხ-



ებს.

მუხლი 94. დასაფრენად შესვლის რადიოლოკაციური მართვა

1. სმმ-ის ორგანო ადგენს წესებს, რომელთა შესაბამისად სააეროდრომო მეთვალყურეს ეცნობება სხ-ების მოფრენის რიგითობა და აგრეთვე ამ სხ-თვის გადაცემული ნებისმიერი მითითება და შეზღუდვა, რათა უზრუნველყოფილ იქნას ემელონირების დაცვა სააეროდრომო მეთვალყურისათვის მართვის გადაცემის შემდეგ.

2. დასაფრენად შესასვლელად სარადიოლოკაციო დამიზნებამდე ან მის შემდეგ, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე პილოტს აცნობებს დასაფრენად შესვლის ტიპს და აგრეთვე გამოსაყენებელ ადზ-ს.

3. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე სხ-ის პილოტს, რომელიც დასაფრენად სახელსაწყო შესვლისათვის უზრუნველყოფილია სარადიოლოკაციო დამიზნებით, დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე ფრენის დაწყებამდე სულ მცირე ერთხელ მაინც ატყობინებს მის ადგილმდებარეობას.

4. მანძილის შესახებ ინფორმაციის გადაცემისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე მიუთითებს პუნქტს ან სანაოსნო საშუალებას, რომელსაც ეს ინფორმაცია ეხება.

5. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მართვის ქვეშ მყოფი დასაფრენად შესვლის საწყისი უბანი და შუალედური მონაკვეთი მოიცავენ დასაფრენად შესვლის იმ მონაკვეთებს, რომლებსაც გაივლის სხ რადიოლოკაციური დამიზნების (რაც ხორციელდება დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე სხ-ის გაყვანის მიზნით) დაწყებიდან დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე გასვლამდე და როდესაც:

ა) სხ იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთის ტრაექტორიაზე, რომელიც განისაზღვრება იმ საშუალებით (რადიოტექნიკური საშუალებები), რომლის ჩვენებათა ინტერპრეტირება ხდება პილოტის მიერ;

ბ) სხ იტყობინება, რომ მას შეუძლია დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესრულება;

გ) სხ მზად არის დასაფრენად შესვლა განახორციელოს მიმოხილვითი რადიოლოკატორით;

დ) სხ-ის მართვა გადაეცა დაფრენის რადიოლოკატორის მეთვალყურეს.

6. დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე გასასვლელად დამიზნებულ სხ-ს უნდა მიეთითოს ერთი ან რამდენიმე მიმართულება (კურსი), რომელიც გათვლილია სხ-ის დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთის მიმართულების ხაზზე გასაყვანად.

7. დამიზნებისას სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზის დასაკავებლად უკანასკნელი ვექტორი ისე უნდა იქნეს მიმართული, რომ სხ-მა შეძლოს I შ-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზზე გასვლა კუთხით, რომელიც 45^0 -ს არ აღემატება და სწორხაზოვანი და ჰორიზონტალური ფრენის სიგრძე ILS-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზის დაკავებამდე იყოს არანაკლებ 1,0 საზ. მილისა. გარდა ამისა, ეს ვექტორი მოიცემა ისე, რომ ILS-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზზე ჰორიზონტალური ფრენისას, სხ-მა ILS-ის გლისადის დაკავებამდე სულ მცირე 2,0 საზ. მილზე მაინც მიაღწიოს სტაბილურობას.

8. ILS-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზზე გასაყვანად დამიზნების დასკვნით ეტაპზე რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე სხ-ს გადასცემს შემდეგ მონაცემებს:

ა) სხ-ის ადგილმდებარეობა ILS-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზზე მდებარე საკონტროლო წერტილის მიმართ;

ბ) აბსოლუტური სიმაღლე, რომელიც უნდა დაიცვას ILS-ის საკურსო რადიოშუქურის კურსის ხაზზე გასვლამდე, რომელსაც სხ გაჰყავს ILS-ის გლისადის დაკავების წერტილში;



გ) ILS-ით დასაფრენად შესაბამისი შესვლის ნებართვა.

9. თუ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთის მიმართულების ხაზზე დასამიზნებლად სხ-ის მიმართულება გადაიცემა რადიოლოკატორით, სხ-ის პილოტს უნდა ეცნობოს ამის შესახებ და მიეთითოს დამიზნების მიზეზი.

მუხლი 95. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის უზრუნველყოფ საშუალებაზე დამიზნება, რომლის ჩვენებათა ინტერპრეტირება ხორციელდება პილოტის მიერ

1. სხ-ს, რომელიც მიმართულია დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის უზრუნველყოფ საშუალებაზე გასაყვანად, რომლის ჩვენებათა ინტერპრეტირება ხორციელდება პილოტის მიერ, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე მიუთითებს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის მიმართულების ხაზზე გასვლის შეტყობინების გადაცემას. დასაფრენად შესვლის ნებართვა უნდა გაიცეს სხ-გან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის მიმართულების ხაზზე გასვლის შეტყობინების მიღებამდე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც გარემოებათა გამო ფერხდება ამგვარი ნებართვის დროული გაცემა. როგორც წესი, სარადიოლოკაციო დამიზნება წყდება იმ მომენტში, როდესაც სხ იხრება ბოლო მითითებული კურსიდან, რათა გავიდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის მიმართულების ხაზზე.

2. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უზრუნველყოფს იმ სხ-ების რადიოლოკაციურ ეშელონირებას, რომლებიც დასაფრენად შესვლის ერთსა და იმავე დასკვნით მონაკვეთზე ერთიმეორის მიყოლებით მოძრაობენ.

3. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე სააეროდრომო მეთვალყურეს, სმმ-ის სახელმძღვანელოს შესაბამისად, გადასცემს იმ სხ-ების მართვას, რომლებიც დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე ერთიმეორის მიყოლებით მოძრაობენ.

4. სააეროდრომო მეთვალყურეს რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მიერ კავშირი უნდა გადაეცეს იმ პუნქტში ან ისეთ დროს, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-ითვის დაფრენის ნებართვის ან სხვა მითითებების დროული გადაცემა.

მუხლი 96. დამიზნება დასაფრენად ვიზუალური შესვლის დროს

1. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უფლებამოსილია დაიწყოს სხ-ის დამიზნება დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესასრულებლად იმ პირობით, რომ ღრუბლების შეტყობინებულ ქვედა საზღვარი სარადიოლოკაციო დამიზნებისათვის დადგენილ მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე მაღლაა და მეტეოროლოგიური პირობები იძლევა იმის საშუალებას, რომ დარწმუნებით ჩაითვალოს დასაფრენად ვიზუალური შესვლისა და დაფრენის შესრულების შესაძლებლობა.

2. დასაფრენად ვიზუალური შესვლის ნებართვა გაიცემა მხოლოდ მას შემდეგ, რაც პილოტმა მოახსენა რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელ მეთვალყურეს, რომ იგი ხედავს აეროდრომს ან წინ მყოფ სხ-ს, რის შემდეგაც, როგორც წესი, რადიოლოკაციური დამიზნება წყდება.

მუხლი 97. დასაფრენად შესვლა რადიოლოკატორით

1. დროის იმ პერიოდში, როდესაც რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უზრუნველყოფს დასაფრენად შესვლას მიმოხილვითი ან დაფრენის რადიოლოკატორით, ვალდებულია არ განახორციელოს სხვა საქმიანობა, რომელიც უშუალოდ არ არის დაკავშირებული დასაფრენად ასეთ შესვლასთან.

2. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე, რომელიც დასაფრენად შესვლას უზრუნველყოფს რადიოლოკატორით, ფლობს ინფორმაციას დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის შესახებ, რომელიც დადგენილია დასაფრენად შესვლის შესრულების თითოეული ტიპისათვის.

3. რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლის დაწყებამდე, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე სხ-ს ატყობინებს:

ა) გამოსაყენებელ ადზ-ს;

ბ) დაბრკოლებათა გადაფრენის შესაბამისი მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობით სიმაღლეს;



გ) ნომინალური გლისადის დახრის კუთხეს (სმმ-ის ორგანოს მითითებით ან სხ-ის მოთხოვნით), დაშვების დაახლოებით სიჩქარეს, რომლის დაცვა აუცილებელია;

დ) რადიოკავშირის მტყუნებისას შესასრულებელი წესები, თუ ეს წესები გამოქვეყნებული არ არის ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულებში.

4. როდესაც, რაიმე მიზეზის გამო, რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლის გაგრძელება შეუძლებელია, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ სხ-ს დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს დასაფრენად რადიოლოკატორით შესვლის ან ასეთი შესვლის გაგრძელების შეუძლებლობა. დასაფრენად შესვლა, თუ ეს შესაძლებელია, უნდა გაგრძელდეს არარადიოლოკაციური საშუალებებით ან, თუ პილოტი იტყობინება დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესაძლებლობას.

5. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ რადიოლოკატორით დასაფრენად შემსვლელ სხ-ს დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე უნდა შეახსენოს, რომ აუცილებელია შასის გამოშვებისა და საკეტზე დაყენების შემოწმება.

6. თუ არ არის სმმ-ის ორგანოს სხვა მითითება, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ სააეროდრომო მეთვალყურეს ან, შესაბამის შემთხვევებში, საპროცედურო კონტროლის მეთვალყურეს უნდა აცნობოს რადიოლოკატორით დასაფრენად შემსვლელი სხ-ის მდებარეობა 8 საზ. მილის ტოლ მანძილზე მიწასთან შეხების წერტილიდან. თუ ამ დროისთვის დაფრენის ნებართვა მიღებული არ არის, მიწასთან შეხების წერტილიდან დაახლოებით 4 საზ. მილის დაშორებაზე უნდა გაკეთდეს მორიგი შეტყობინება და დაფრენის ნებართვის მოთხოვნა.

7. თუ გარემოებით სხვა რამ არ არის მოთხოვნილი, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის მითითებები მეორე წრეზე წასვლის შესახებ უნდა შეესაბამებოდეს მეორე წრეზე წასვლის სმმ-ს ორგანოს მიერ დადგენილ სქემას და შეიცავდეს მონაცემებს სიმაღლის შესახებ, რომელიც უნდა აიღოს სხ-მა და კურსის შესახებ, რომლითაც სხ-ს შეეძლება დარჩენა მეორე წრეზე წასვლის არეში, მეორე წრეზე წასვლის სქემით ფრენის სრული დროის განმავლობაში.

8. სხ-ის მიმოხილვითი რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლა დასკვნით მონაკვეთზე დასაფრენად ზუსტი შესვლის დაფრენის რადიოლოკატორის არსებობისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ დასკვნით მონაკვეთზე დასაფრენად შესვლის ნებართვა არ უნდა გასცეს მხოლოდ მიმოხილვითი რადიოლოკატორით, თუ არ არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ მეტეოროლოგიური პირობები იძლევა მიმოხილვითი რადიოლოკატორით დასაფრენად წარმატებული შესვლის შესაძლებლობას.

9. მიმოხილვითი რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლა ხორციელდება მხოლოდ იმ პირობებში, როდესაც რადიოლოკატორის ინდიკატორზე არის შესაბამისი მარკირება გამოსაყენებელი ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების მიმართ ადგილმდებარეობისა და მიწასთან შეხების წერტილამდე მანძილის ინფორმაციით უზრუნველსაყოფად. ეს აღჭურვილობა სპეციალურად მტკიცდება სმმ-ის ორგანოს მიერ აღნიშნული მიზნით გამოსაყენებლად.

10. მიმოხილვითი რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ უნდა დაიცვას შემდეგი პირობები:

ა) დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე ფრენის დაწყების მომენტში ან მანამდე, სხ-ს ეცნობება წერტილი, რომელშიც შეწყდება დასაფრენად შესვლა მიმოხილვითი რადიოლოკატორით;

ბ) სხ-ს ეცნობება იმ წერტილში მისვლის შესახებ, საიდანაც გაანგარიშების მიხედვით უნდა დაიწყოს დაშვება და უშუალოდ ამ წერტილში მისვლამდე სხ-ს ეცნობება დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე და მიეთითება დაშვების დაწყება და გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლის დაცვის შემოწმება;

გ) მითითებები აზიმუტის შესახებ გადაიცემა დასაფრენად ზუსტი შესვლის მეთოდის შესაბამისად;



დ) დაფრენისას მიწასთან შეხების წერტილიდან დაშორების ინფორმაცია გადაიცემა ყოველი საზ. მილის შემდეგ.

ე) ყოველი საზ. მილის შემდეგ მანძილის შესახებ ინფორმაციასთან ერთად გადაიცემა აგრეთვე გაანგარიშებული მონაცემები იმ დონეების შესახებ, რომელთაც გადაკვეთს სხ გლისადის დაცვისას;

ვ) მიმოხილვითი რადიოლოკატორით დასაფრენად შესვლა წყდება:

ვ.ა) მიწასთან შეხების წერტილიდან 2 საზ. მილის ტოლ მანძილზე, გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა;

ვ.ბ) სხ-ის შესვლამდე მუდმივი რადიოლოკაციური დაბრკოლებების არეში;

ვ.გ) როდესაც პილოტი იტყობინება დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესაძლებლობას.

11. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის ორგანო მიიჩნევს, რომ რადიოლოკაციური მოწყობილობების სიზუსტე იძლევა ამის შესაძლებლობას, დასაფრენად შესვლა მიმოხილვითი რადიოლოკატორით შეიძლება გაგრძელდეს ადზ-ის ზღურბლამდე ან დადგენილ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს მიწასთან შეხების წერტილიდან 2 საზ. მილზე ნაკლებ მანძილზე, და ამ შემთხვევაში:

ა) ინფორმაცია მანძილისა და დონის შესახებ გადაიცემა ყოველი 0,5 საზ. მილის შემდეგ;

ბ) გადაცემა არ უნდა შეწყდეს 5 წმ-ზე მეტი დროით, როდესაც სხ იმყოფება მიწასთან შეხების წერტილიდან 4 საზ. მილის ფარგლებში;

გ) რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე არ ახორციელებს ვალდებულებებისაგან, გარდა დასაფრენად კონკრეტული შესვლის უზრუნველყოფასთან უშუალოდ დაკავშირებულისა.

მუხლი 98. რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა მმრლ-ის გამოყენებისას

1. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელმა მეთვალყურემ, შემდგომისდაგვარად, უნდა განახორციელოს რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა, რათა არ დაირღვეს რადიოლოკაციური მომსახურება.

2. იმ შემთხვევებში, როდესაც გამოიყენება მმრლ და რადიოლოკაციური სისტემა უზრუნველყოფს ინდიკატორზე რადიოლოკაციური მეთვალყურეობის შესაბამისი ფორმულარების მქონე სხ-ის რადიოლოკაციური ადგილმდებარეობის ასახვას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უფლებამოსილია სხ-ების რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა განახორციელოს სმმ-ის განმახორციელებელ მეზობელ ორგანოსთან ან სხვა სმმ ორგანოსთან, რომელთა ქმედებები ზეგავლენას ახდენენ სმმ-ს ორგანოს საქმიანობაზე წინასწარი კოორდინაციის გარეშე, იმ პირობით, რომ:

ა) მართვის გადაცემამდე მიმღებ მეთვალყურეს მიეწოდება გადაცემას დაქვემდებარებული სხ-ის ფრენის გეგმის განახლებული ინფორმაცია, მმრლ-ის ინდივიდუალური მინიჭებული კოდის ჩათვლით;

ბ) მიმღები მეთვალყურის მართვაში არსებული რადიოლოკატორის მოქმედების არე საშუალებას აძლევს მას რადიოლოკატორის ინდიკატორზე მართვის გადაცემამდე დაინახოს შესაბამისი სხ და ამოიცნოს ის საწყისი გამოძახებისას ან სასურველია საწყის გამოძახებამდე;

გ) როდესაც მეთვალყურეები არ იმყოფებიან ერთმანეთის გვერდით, ისინი უზრუნველყოფილნი არიან მუდმივი პირდაპირი ორმხრივი სამეტყველო კავშირის საშუალებებით;

დ) სმმ-ის ორ მეზობელ ორგანოს შორის შეთანხმებებში ან სმმ-ს სახელმძღვანელოში გათვალისწინებულია მართვის გადაცემის წერტილი (წერტილები) და დაცვას დაქვემდებარებული სხვა პირობები. (მაგ.: ფრენის მიმართულება, დადგენილი ემელონები, კავშირის გადაცემის პუნქტები და, განსაკუთრებით, სხ-ების ემელონირების შეთანხმებული მინიმუმები, მათ შორის ერთმანეთის მიყოლებით მფრენი სხ-ებისა, რომელთა მართვაც ექვემდებარება გადაცემას და რომელთა დაკვირვება



ხდება ინდიკატორზე);

ე) სმმ-ს სახელმძღვანელოში არის მითითებული, რომ რადიოლოკაციური მართვის გადაცემის მოცემული სახის გამოყენება შეიძლება შეწყდეს ნებისმიერ დროს მიმღები მეთვალყურის მიერ, როგორც წესი, წინასწარ შეთანხმებული შეტყობინებით;

ვ) მიმღებ მეთვალყურეს დროულად ეცნობება ნებისმიერი მითითება ფრენის სიმაღლის (ეშელონის), სიჩქარის ან დამიზნების შესახებ, რომლებიც მოიცემა სხ-ს მართვის გადაცემის წინ და რომელთა შესაბამისად იცვლება სხ-ის ფრენის სავარაუდო მიმდინარეობა მართვის გადაცემის წერტილში.

იქ, სადაც გამოიყენება პირველადი რადიოლოკატორი და მძრლ, მაგრამ არ მოქმედებს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნები, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უფლებამოსილია სხ-ის მოძრაობის რადიოლოკაციური მართვის გადაცემა განახორციელოს მომდევნო სამეთვალყურეო პუნქტთან ან სმმ-ის სხვა მეზობელ ორგანოსთან, იმ პირობით, რომ:

ა) რადიოლოკაციური მომსახურების მიმღებ მეთვალყურეს გადაეცემა რადიოლოკაციური ამოცნობა ან იგი დადგენილია უშუალოდ მეთვალყურის მიერ;

ბ) როდესაც მეთვალყურეები ერთმანეთის გვერდით არ იმყოფებიან, ისინი უზრუნველყოფილნი არიან მუდმივად ხელმისაწვდომი ორმხრივი პირდაპირი სამეტყველო კავშირის საშუალებებით,

გ) რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმები, რადიოლოკაციური მართვის ქვეშე მყოფ სხვა სხ-თან მიმართებით, შეესაბამება რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი შესაბამის სექტორებსა და ორგანოებს შორის რადიოლოკაციური მართვის გადაცემისას ნებადართულ მინიმუმებს;

დ) მიმღებ მეთვალყურეს მართვის გადაცემის პუნქტში დროულად ეცნობება ნებისმიერი მითითება სხ-ის ეშელონის, სიჩქარის ან დამიზნების შესახებ;

ე) რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე ინარჩუნებს რადიოკავშირს სხ-თან მანამ, სანამ რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მიმღები მეთვალყურისაგან არ მიიღებს თანხმობას ამ სხ-ის რადიოლოკაციური მომსახურების პასუხისმგებლობაზე. ამის შემდეგ სხ-ს უნდა მიეთითოს შესაბამის სიხშირეზე გადასვლა და ამ მომენტიდან ის იმყოფება რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მიმღები მეთვალყურის მართვის ქვეშე.

მუხლი 99. რადიოლოკატორის და ADS-B მაუწყებლობის გამოყენება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების დროს

1. სმმ-მ უნდა უზრუნველყოს რადიოლოკაციური სისტემის და სახმელეთო ADS-B სისტემის მიერ ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შეტყობინებების და გაფრთხილებების ასახვა, მათ შორის გაფრთხილება კონფლიქტური ვითარების შესახებ, კონფლიქტური ვითარების პროგნოზირება, გაფრთხილება მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის დარღვევის და მძრლ-ის კოდების უნებლიე დუბლირების შესახებ.

2. რადიოლოკატორის ინდიკატორზე წარმოდგენილი ინფორმაცია შეიძლება გამოყენებულ იქნას საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ამ მუხლის მე-3, მე-4 და მე-5 პუნქტებით განსაზღვრული ფუნქციების განსახორციელებლად.

3. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის ფუნქციებია:

ა) აუცილებელი რადიოლოკაციური მომსახურების უზრუნველყოფა საჰაერო სივრცის გამოყენების გაუმჯობესების, შეფერხებათა შემცირების, ფრენის პირდაპირი მარშრუტების და შედარებით ოპტიმალური პროფილების შეთავაზებისა და აგრეთვე ფრენების უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით;

ბ) გამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით, გამფრენ სხ-ების აჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების ხელშეწყობისა და საკრეისერო ეშელონამდე სიმაღლის აღების აჩქარების მიზნით;



გ) სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით, შესაძლო კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის მიზნით;

დ) დამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით, დაფრენის შემსრულებელი სხ-ების აჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების მიზნით;

ე) ემელონირების უზრუნველყოფა და მოძრაობის ჩვეული ნაკადის დაცვა, რადიოლოკატორის მოქმედების არეში მყოფ სხ-ზე კავშირის მტყუნებისას;

ვ) საჰაერო მოძრაობის რადიოლოკაციური მეთვალყურეობის უზრუნველყოფა;

ზ) შესაბამის შემთხვევებში, საჰაერო მოძრაობაზე თვალყურის დევნება ურადიოლოკაციო მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურისთვის შემდეგი ინფორმაციის გადაცემის მიზნით:

ზ.ა) დაზუსტებული ინფორმაცია კონტროლირებადი სხ-ების ადგილმდებარეობის შესახებ;

ზ.ბ) დამატებითი ინფორმაცია სხვა მოძრაობის შესახებ;

ზ.გ) ინფორმაცია სხ-ის ნებისმიერი მნიშვნელოვანი გადახრის შესახებ.

4. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის ფუნქციებია:

ა) რადიოლოკაციური მომსახურების უზრუნველყოფა საჰაერო სივრცის გამოყენების გაუმჯობესების, შეფერხებების შემცირების, ფრენის პირდაპირი მარშრუტებისა და შედარებით ოპტიმალური პროფილების შეთავაზებისა და აგრეთვე ფრენების უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით;

ბ) გამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით, გამფრენი საჰაერო ხომალდების აჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების ხელშეწყობისა და საკრეისერო ემელონამდე სიმაღლის ალების აჩქარების მიზნით;

გ) სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით, შესაძლო კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის მიზნით;

დ) ემელონირების უზრუნველყოფა და მოძრაობის ჩვეული ნაკადის დაცვა რადიოლოკატორის მოქმედების არეში მყოფ სხ-ზე კავშირის მტყუნებისას;

ე) საჰაერო მოძრაობის რადიოლოკაციური მეთვალყურეობის უზრუნველყოფა;

ვ) რადიოლოკაციური დამიზნების უზრუნველყოფა სხ-ის მართვაში პილოტების ხელშეწყობის მიზნით, (მაგ. სხ-ის მისამართავად რადიოლოკაციური საშუალებისკენ ან მისგან, ამინდის არახელსაყრელი პირობების მქონე რაიონებიდან დაშორებით ან ამ რაიონების შემოვლით და ა.შ.);

ზ) შესაბამის შემთხვევებში, საჰაერო მოძრაობის თვალყურის დევნება ურადიოლოკაციო მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურისთვის შემდეგი ინფორმაციის გადაცემის მიზნით:

ზ.ა) დაზუსტებული ინფორმაცია კონტროლირებადი სხ-ების ადგილმდებარეობის შესახებ;

ზ.ბ) დამატებითი ინფორმაცია სხვა მოძრაობის შესახებ;

ზ.გ) ინფორმაცია სხ-ის ნებისმიერი მნიშვნელოვანი გადახრის შესახებ.

თ) დამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით დაფრენის შემსრულებელი სხ-ების აჩქარებული და ეფექტური ნაკადის ორგანიზების მიზნით;

ი) დამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით დასაფრენად შესვლის დასკვნითი მონაკვეთის საშუალებებზე გასაყვანად, რომელთა ჩვენებების ინტერპრეტირებას



ახორციელებს პილოტი;

კ) დამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით იმ წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია დასაფრენად შესვლის განხორციელება;

ლ) დამფრენი სხ-ების უზრუნველყოფა რადიოლოკაციური დამიზნებით წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია დაფრენის განხორციელება დაფრენის რადიოლოკატორის ან მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მეშვეობით;

მ) რადიოლოკაციური ემელონირების უზრუნველყოფა:

მ.ა) ერთიმეორის მიყოლებით ამფრენ სხ-ებს შორის;

მ.ბ) ერთიმეორის მიყოლებით დამფრენ სხ-ებს შორის;

მ.გ) გამფრენ სხ-სა და მის კვალდაკვალ დამფრენ სხ-ს შორის.

5. რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ფუნქციებია:

ა) სმმ-ის ორგანოს ნებართვითა და მის მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად, შესაძლებელია მიმოხილვითი რადიოლოკატორის გამოყენება სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების შემდეგი ფუნქციების შესასრულებლად:

ა.ა) სხ-ის რადიოლოკაციური მომსახურება დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე;

ა.ბ) აეროდრომის მიდამოებში მყოფი სხვა სხ-ების რადიოლოკაციური მომსახურება;

ა.გ) ერთიმეორის მიყოლებით გამფრენი სხ-ების რადიოლოკაციური ემელონირება;

ა.დ) ვფწ-ით მფრენი სხ-ების სანაოსნო ხელშეწყობა.

ბ) ვფწ-ით სპეციალური ფრენების უზრუნველყოფა არ ხორციელდება რადიოლოკაციური დამიზნებით, გარდა იმ განსაკუთრებული გარემოებებისა, როგორცაა მაგ.: ავარიული მდგომარეობა;

გ) ვფწ-ით მფრენი სხ-ების რადიოლოკაციური დამიზნების დროს აუცილებელია სიფრთხილის გამოვლენა, რათა შესაბამისი სხ-ები შემთხვევით არ აღმოჩნდნენ სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში.

თავი VIII ემელონირება

მუხლი 100. ემელონირების ზოგადი მოთხოვნები

1. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს ვერტიკალური ან ჰორიზონტალური ემელონირება:

ა) A კლასის საჰაერო სივრცეში მფრენ ყველა სხ-ს შორის;

ბ) C კლასის საჰაერო სივრცეში სფწ-ით მფრენ ყველა სხ-ს შორის;

გ) C კლასის საჰაერო სივრცეში სფწ-ით და ვფწ-ით მფრენ სხ-ებს შორის;

დ) სფწ-ით ფრენებისა და ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შემსრულებელ სხ-ებს შორის;

ე) ვფწ-ით სპეციალური ფრენების შემსრულებელ სხ-ებს შორის.

2. სმმ-ს ორგანოს მიერ გამოყენებული ჰორიზონტალური ემელონირება მოიცავს:

ა) გვერდით ემელონირებას;

ბ) გასწვრივ ემელონირებას;



გ) რადიოლოკაციურ ემელონირებას.

მუხლი 101. ვერტიკალური ემელონირება

1. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს ვერტიკალური ემელონირება ფრენების სხვადასხვა დონეზე შესრულებით, რომელიც გამოიხატება ფრენის ემელონიებით ან აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდეებით სიმაღლის საზომის დაყენების დადგენილი წესის გამოყენებით.

2. სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია ვერტიკალური ემელონირება უზრუნველყოს სიმაღლის აღებისა და სიმაღლიდან დაშვების შემსრულებელ სხ-ებს შორის. ამასთან, აუცილებელია პილოტს მიეთითოს სიმაღლის აღების ან დაშვების გარკვეული შვეული სიჩქარე შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) ვერტიკალური ემელონირება აუცილებელია დამყარდეს ამ პროცედურის

ბ) განხორციელებამდე;

3. სმმ-ს ორგანოს მიერ უზრუნველყოფილი ვერტიკალური ემელონირება უნდა იყოს მუდმივი ან მზარდი.

4. სხ-თვის შვეული სიჩქარის დანიშვნისას სმმ-ს ორგანომ უნდა დაიცვას სხ-ის ტიპისათვის გათვალისწინებული მონაცემები.

5. ადრე გაცემული ნებართვის შეცვლისას, აუცილებელია სხ-ის პილოტს ეცნობოს ადრე გაცემული მითითებების ან დადგენილი შეზღუდვების მოხსნის შესახებ.

6. როდესაც სხ-ის პილოტი სმმ-ს ორგანოს მოახსენებს, რომ ის ათავისუფლებს დაკავებულ ემელონს, სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია ეს ემელონი დაუნიშნოს სხვა სხ-ს. სმმ-ს ორგანომ ამ პროცედურის განხორციელებისას უნდა გაითვალისწინოს სხ-ის სიმაღლის აღებისა და დაშვების განსხვავებული სიჩქარეები. თუ ცნობილია, რომ ადგილი აქვს ძლიერ ტურბულენტობას, გამოთავისუფლებული ემელონის დანიშვნა უნდა გადაიდოს იმ მომენტამდე, სანამ ემელონის გამათავისუფლებელი სხ არ მოახსენებს მის მიერ სხვა ემელონის დაკავებას აუცილებელი მინიმუმის გათვალისწინებით.

7. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს ვერტიკალური ემელონირების შემდეგი მინიმუმები:

ა) 1000 ფუტი სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ 290 ემელონზე/ემელონის ქვემოთ;

ბ) ვერტიკალური ემელონირების შემცირებულ მინიმუმში (RVSM) საჰაერო სივრცეში ფრენის 290 და 410 (ჩათვლით) ემელონებს შორის მიიღება ვერტიკალური ემელონირების შემდეგი მინიმუმები:

ბ.ა) 1000 ფუტი RVSM-ით ფრენებზე დაშვებულ სხ-ებს შორის;

ბ.ბ) 2000 ფუტი:

ბ.ბ.ა) RVSM-ით ფრენებზე დაუშვებელ სახელმწიფო სხ-ებსა და ნებისმიერ სხვა სხ-ს შორის, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ RVSM-ის საჰაერო სივრცეში;

ბ.ბ.ბ) ყველა სახელმწიფო სხ-ებს შორის, რომლებიც ასრულებენ ჯგუფურ ფრენას RVSM-ის საჰაერო სივრცეში;

ბ.ბ.გ) RVSM-ით ფრენებზე დაუშვებელ სხ-ებს და სხვა ნებისმიერ სხ-ს შორის, რომელიც ფრენას ასრულებს RVSM-ის საჰაერო სივრცის გარდამავალ (გადასვლის) არეში.

გ) 2000 ფუტი სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ 410 ემელონზე/ზევით.

მუხლი 102. გვერდითი ემელონირება

1. ერთ დონეზე სხ-ების გვერდითი ემელონირების უზრუნველსაყოფად სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ები ფრენას ასრულებდნენ განსხვავებულ მარშრუტებზე ან სხვადასხვა გეოგრაფიულ ადგილებზე, რომლებიც განისაზღვრება ვიზუალური დაკვირვებით, სანაოსნო საშუალებებით ან ზონალური ნაოსნობის (ზნ) აღჭურვილობის გამოყენებით.



2. სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს გვერდითი ეშელონირება შემდეგი ხერხებით:

ა) ერთი და იგივე სანაოსნო საშუალებების გამოყენებისას ადგილმდებარეობის შეტყობინებით, რაც მკაფიოდ მიუთითებს სხ-ების ყოფნას განსხვავებული გეოგრაფიული პუნქტების თავზე, რომლებიც განისაზღვრებიან ვიზუალურად ან სანაოსნო საშუალებებზე ორიენტირების გზით.

ბ) ერთი და იგივე ან განსხვავებული გეოგრაფიული პუნქტების გამოყენებისას სხ-გან მოითხოვება ფრენის შესრულება მიმართულების დადგენილ ხაზებზე, რომლებიც ერთმანეთისგან დაშორებულია იმ მინიმალური სიდიდით, რაც გათვალისწინებულია სანაოსნო საშუალების ან მეთოდისათვის და გამოიყენება შემდეგნაირად:

ბ.ა) ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიომუქურა (VOR): არა ნაკლები 15^0 და ამ საშუალებიდან 15 საზ. მილზე ან მეტ მანძილზე დაშორებით;

ბ.ბ) მიუმართავთ რადიომუქურა (NDB): არა ნაკლები 300 და ამ საშუალებიდან 15 საზ. მილზე ან მეტ მანძილზე დაშორებით;

ბ.გ) ნაოსნობა გამოთვლის მეთოდით: სხ-ები იმყოფებიან მიმართულების ხაზებზე, რომელთა შორის დაცილების კუთხე არა ნაკლებ 45^0 -ია და მიმართულების ამ ხაზების გადაკვეთის წერტილიდან დაშორებულია 15 საზ. მილზე ან მეტ მანძილზე. ამასთან, ეს წერტილი განისაზღვრება ან ვიზუალურად ან სანაოსნო საშუალებებზე ორიენტირების გზით და ორივე სხ შორდება გადაკვეთის წერტილს;

ბ.დ) ფრენები ზონალური ნაოსნობის (ზნ) გამოყენებით: სულ მცირე 15^0 -იანი კუთხით მაინც დაშორებულ მიმართულების ხაზზე მყოფი სხ-ები. გვერდითი ეშელონირება ხორციელდება იმ შემთხვევაში, როდესაც ერთი სხ-ის მიმართულების ხაზის დაცული საჰაერო სივრცე არ ფარავს მეორე სხ-ის მიმართულების ხაზის დაცულ საჰაერო სივრცეს. ეს განისაზღვრება კუთხეთა სხვაობით მიმართულების ორ ხაზსა და შესაბამის დაცული საჰაერო სივრცის მნიშვნელობებს შორის. მიღებული მნიშვნელობა გამოიხატება მანძილით მიმართულების ორი ხაზის, რომლებზეც ხორციელდება გვერდითი ეშელონირება, გადაკვეთის წერტილიდან დაშორებით.

გ) იმ სხ-ების გვერდითი ეშელონირება, რომლებიც იყენებენ განსხვავებულ სანაოსნო საშუალებებს ან როდესაც ერთი სხ იყენებს ზონალური ნაოსნობის აღჭურვილობას, ხორციელდება საჰაერო სივრცის დაცული არეების გადაფარვის დაუშვებლობის გზით, რომელიც დადგენილია მოცემული სანაოსნო საშუალების ან „მოთხოვნილი სანაოსნო მახასიათებლების“ (მსმ) ტიპისათვის.

დ) კონკრეტული საჰაერო სივრცის ფარგლებში ან კონკრეტულ მარშრუტებზე, რომლისთვისაც განსაზღვრულია მსმ, ზონალური ნაოსნობის აღჭურვილობის მქონე სხ-ებს შორის გვერდითი ეშელონირება მყარდება სხ-თვის მიმართულების პარალელური ხაზების ან სმმ-ის მარშრუტების ღერძულა ხაზებზე ფრენის მითითებით, რომლებიც ერთმანეთისაგან დაცილებულნი არიან მანძილით, რომელზეც გამორიცხულია მიმართულების ხაზების ან სმმ-ის მარშრუტების დაცული საჰაერო სივრცეების ურთიერთგადაფარვა.

შენიშვნა: სმმ-ის პარალელური მარშრუტების ღერძულა ზოლებს ან მიმართულების პარალელური ხაზებს შორის (რომელთათვისაც დადგენილია მსმ-ის ტიპი) გამყოფი მანძილი დამოკიდებული იქნება მსმ -ის შესაბამის დადგენილ ტიპზე.

3. იმ საჰაერო სივრცეში გადასვლისას, სადაც მიღებულია გვერდითი ეშელონირების უდიდესი მინიმუმი, სმმ-ს ორგანომ სხ-ებს უნდა მიუთითოს ფრენების შესრულება მიმართულების დადგენილ ხაზებზე:

ა) რომლებიც დაცილებულნი არიან შესაბამისი მინიმალური ინტერვალებით;

ბ) ცილდებიან ერთმანეთს არანაკლებ 15^0 -იანი კუთხით მანამ, სანამ არ დამყარდება გვერდითი ეშელონირების გამოსაყენებელი მინიმუმი.

მუხლი 103. გასწვრივი ეშელონირება



1. გასწვრივი ეშელონირებისას სმმ-ს ორგანომ უნდა უზრუნველყოს, რომ ინტერვალის ეშელონირებადი სხ-ების გაანგარიშებულ ადგილმდებარეობებს შორის არ იყოს დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები. მიმართულების ერთსა და იმავე ან განშორებად ხაზებზე მფრენი სხ-ების გასწვრივი ეშელონირება შეიძლება დამყარდეს ნამდვილი საჰაერო სიჩქარის ან მახის რიცხვის მეთოდის გამოყენებით.
2. გასწვრივი ეშელონირების დასამყარებლად საჭიროა სხ-ების გაფრენა დადგენილ დროს და ფრენისას დროის ისე განაწილება, რომ დადგენილ დროს მიაღწიონ გარკვეულ გეოგრაფიულ ადგილს ან გარკვეული გეოგრაფიული ადგილის თავზე დადგენილ დრომდე შეასრულონ ფრენა მოცდის რეჟიმში.
3. გასწვრივი ეშელონირებისას სხ-ის მოძრაობა უნდა განიხილებოდეს როგორც:

ა) მოძრაობა ერთი მიმართულებით (თანმხვედრი), თუ მოძრაობის ტრაექტორიებს შორის სხვაობა შეადგენს 45° -ზე ნაკლებს;

ბ) შემხვედრი მოძრაობა, თუ ერთი სხ-ის მოძრაობის ტრაექტორიას და მეორე სხ-ის მოძრაობის შემხვედრ ტრაექტორიას შორის სხვაობა შეადგენს 45° -ზე ნაკლებს;

გ) გადამკვეთი მოძრაობა, თუ მოძრაობის ტრაექტორიებს შორის სხვაობა შეადგენს 45° -დან 135° -მდე.

მუხლი 104. დროზე დაფუძნებული გასწვრივი ეშელონირების მინიმუმები

1. მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე ფრენების შესრულებისას ეშელონირების მინიმუმი შეადგენს:

ა) 10 წუთს, თუ სანაოსნო საშუალებები იძლევა ადგილმდებარეობისა და სიჩქარის ხშირი განსაზღვრის შესაძლებლობას;

ბ) 5 წუთს ქვემოთ ჩამოთვლილ შემთხვევებში, იმ პირობით, რომ ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში წინა სხ დაიცავს ნამდვილ საჰაერო სიჩქარეს, რომელიც 20 კვანძით ან მეტით აღემატება მის უკან მდებარე სხ-ის სიჩქარეს.

ბ.ა) ერთი და იმავე აეროდრომიდან გაფრენილ სხ-ებს შორის;

ბ.ბ) მარშრუტზე სხ-ებს შორის, რომლებმაც მოახსენეს შეტყობინებათა გადაცემის ერთი და იმავე პუნქტის გავლა;

ბ.გ) გაფრენილ სხ-სა და მარშრუტზე სხ-ებს შორის მას შემდეგ, რაც მარშრუტზე მყოფმა სხ-მა მოახსენა შეტყობინებათა გადაცემის იმ პუნქტის გავლა, რომელიც მდებარეობს გაფრენის პუნქტიდან ისეთ ადგილზე, რომ გარანტირებულია 5-წუთიანი ინტერვალის დამყარება გამფრენი სხ-ის აღნიშნულ მარშრუტზე გასვლის მომენტში;

გ) 3 წუთს ამ მუხლის „ბ“ ქვეპუნქტში მოყვანილ შემთხვევაში, იმ პირობით, რომ ყოველ შემთხვევაში წინა სხ დაიცავს ნამდვილ საჰაერო სიჩქარეს, რომელიც 40 კვანძით ან მეტით აღემატება მის უკან მდებარე სხ-ის სიჩქარეს.

2. მიმართულების გადამკვეთ ხაზებზე ფრენების შესრულებისას ეშელონირების მინიმუმი შეადგენს 10 წუთს, თუ სანაოსნო საშუალებები იძლევა ადგილმდებარეობისა და სიჩქარის ხშირად განსაზღვრის შესაძლებლობას.

3. სიმაღლის აღების ან დაშვების შესრულებისას, როდესაც სხ გადაკვეთს მიმართულების იმავე ხაზზე მფრენი მეორე სხ-ის ფრენის ეშელონს, მყარდება გასწვრივი ეშელონირების ქვემოთ მითითებული მინიმუმები:

ა) 10 წუთი, როდესაც არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება, თუ სანაოსნო საშუალებები იძლევა ადგილმდებარეობისა და სიჩქარის ხშირად განსაზღვრის შესაძლებლობას;

ბ) 5 წუთი, როდესაც არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება იმ პირობით, რომ ეშელონის შეცვლა იწყება მეორე სხ-ის მიერ შეტყობინებათა გადაცემის კონკრეტული პუნქტის გავლის მოხსენებიდან ათი წუთის ფარგლებში.

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც ადგილი აქვს ფრენის ეშელონების მნიშვნელოვან ცვლილებას,



დაშვების შემსრულებელ სხ-ს შეიძლება მიეცეს მისთვის მოსახერხებელი რომელიმე ეშელონის დაკავების ნებართვა მის ქვემოთ მყოფი სხ-ის თავზე, ხოლო სიმაღლის აღების შემსრულებელ სხ-ს - მისთვის მოსახერხებელი რომელიმე ეშელონის დაკავების ნებართვა მის ზემოთ მყოფი სხ-ის ქვევით, რათა შესაძლებელი იქნას ეშელონირების დამატებითი შემოწმების ჩატარება, რომელიც უზრუნველყოფილი იქნება ვერტიკალური ეშელონირების არარსებობისას.

4. სიმაღლის აღების ან დაშვების შესრულებისას მიმართულების გადამკვეთ ხაზებზე ეშელონირების მინიმუმი შეადგენს 10 წუთს, როდესაც არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება, თუ სანაოსნო საშუალებები იძლევა ადგილმდებარეობისა და სიჩქარის ხშირად განსაზღვრის შესაძლებლობას:

5. სიმაღლის აღების ან დაშვების შესრულებისას საწინააღმდეგო მიმართულების ხაზებზე იქ, სადაც არ ხდება გვერდითი ეშელონირება, ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება სულ მცირე 10 წუთის განმავლობაში იმ გაანგარიშებულ დრომდე და მის შემდეგ, როდესაც სხ-ებმა უნდა ჩაუარონ ერთმანეთს ან გაანგარიშებულ დროს, როდესაც მათ ჩაუარეს ერთმანეთს. თუ დადგენილია, რომ სხ-ები უკვე დაცილდნენ ერთმანეთს, აღნიშნული მინიმუმის გამოყენება საჭირო არ არის.

მუხლი 105. მანძილსაზომი მოწყობილობის (DME) გამოყენებისას მანძილზე დაფუძნებული გასწვრივი ეშელონირების მინიმუმები

1. ერთსა და იმავე საკრეისერო ეშელონზე მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე ფრენების შესრულებისას ეშელონირების მინიმუმებია:

ა) 20 საზ. მილი იმ პირობით, რომ:

ა.ა) ყოველი საჰაერო ხომალდი სარგებლობს „მიმართულების ხაზზე“ DME-ის სადგურებით, და

ა.ბ) ეშელონირების შემოწმება ხდება სხ-ებიდან დროის მოკლე მონაკვეთებით DME -ის ჩვენებათა ერთდროული მიღების გზით, მინიმუმის დაცვის გარანტიის მიზნით.

ბ) 10 საზ. მილი იმ პირობით, რომ:

ბ.ა) წინა სხ იცავს ნამდვილ საჰაერო სიჩქარეს, რომელიც 20 კვანძით ან მეტით აღემატება მის უკან მყოფი სხ-ის სიჩქარეს;

ბ.ბ) ყოველი საჰაერო ხომალდი სარგებლობს DME-ის სადგურებით „მიმართულების ხაზზე“; და

ბ.გ) ეშელონირების შემოწმება ხდება სხ-ებიდან დროის მოკლე მონაკვეთებით DME -ის ჩვენებათა ერთდროული მიღების გზით, რაც აუცილებელია იმის საგარანტიოდ, რომ მინიმუმი დამყარებულია და იქნება დაცული.

2. ერთსა და იმავე საკრეისერო ეშელონზე მიმართულების გადამკვეთ ხაზებზე ფრენების შესრულებისას გამოიყენება ამ მუხლის პირველ პუნქტში გათვალისწინებული გასწვრივი ეშელონირება, იმ პირობით, რომ ყოველი სხ იტყობინება მანძილს სადგურამდე, რომელიც მდებარეობს მიმართულების ხაზების გადაკვეთის წერტილში და რომ მიმართულების ხაზებს შორის ფარდობითი კუთხე შეადგენს 90⁰-ზე ნაკლებს.

3. მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე სიმაღლის აღების ან დაშვების შესრულებისას 10 საზ. მილი, როდესაც არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება, იმ პირობით, რომ:

ა) ყოველი სხ სარგებლობს მიმართულების ხაზზე განლაგებული DME -ის სადგურებით;

ბ) ერთი საჰაერო ხომალდი ინარჩუნებს გარკვეულ ეშელონს დროის იმ პერიოდში, როდესაც არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება: და

გ) ეშელონირება განისაზღვრება სხ-დან DME-ის ჩვენებათა ერთდროული მიღების გზით.

4. საწინააღმდეგო მიმართულების ხაზებზე სიმაღლის აღების ან დაშვების შესრულებისას სხ-ებს, რომლებიც სარგებლობენ DME-ის სადგურით მიმართულების ხაზზე, შეიძლება მიეცეს სიმაღლის აღების ან დაშვების ნებართვა სხვა სხ-ების მიერ დაკავებულ ეშელონებამდე, რომლებიც სარგებლობენ



DME-ის სადგურით მიმართულების ხაზზე, ან ამ ეშელონებზე ქვემოთ იმ პირობით, რომ ზუსტად არის ცნობილი ამ სხ-ების ერთმანეთისაგან დაცილება და რომ ისინი ერთმანეთისაგან იმყოფებიან სულ მცირე 10 საზ. მილის მანძილზე ან სხვა იმ მანძილზე, რომელიც დაწესებულია სმმ-ის ორგანოს მიერ.

მუხლი 106. მახის რიცხვის მეთოდით დროზე დაფუძნებული გასწვრივი ეშელონირების მინიმუმები

1. მახის რიცხვის მეთოდით დროზე დაფუძნებული გასწვრივი ეშელონირების მინიმუმები.
2. სმმ-ს ორგანოს მიერ გამოიყენება იმ პირობით, რომ:

ა) შესაბამისი სხ-ები შეტყობინებას გადასცემენ ერთსა და იმავე პუნქტს და მოძრაობენ მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე ან მიმართულების მუდმივად განშორებად ხაზებზე, თუ უზრუნველყოფილი არ არის ეშელონირების რომელიმე სხვა ტიპი;

ბ) სხ-ები შეტყობინებას გადასცემენ ერთსა და იმავე პუნქტს და რადიოლოკატორით ან სხვა საშუალებით შეიძლება იმის გარანტირება, რომ დროის შესაბამისი ინტერვალი უზრუნველყოფილი იქნება იმ პუნქტში, საიდანაც ისინი მოძრაობენ მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე ან მიმართულების მუდმივად განშორებად ხაზებზე. მახის რიცხვის მეთოდის გამოყენებისას, მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე ჰორიზონტალური ფრენისას ან სიმაღლის აღების ან დაშვებისას ტურბორეაქტიული სხ-ების გასწვრივი ეშელონირების მინიმუმი შეადგენს:

ა.ა) 10 წუთს (თუ გამოიყენება გასწვრივი ეშელონირების 10-წუთიანი მინიმუმი მახის რიცხვის მეთოდით, მაშინ წინა სხ იცავს სიჩქარეს მახის რიცხვით, რომელიც ტოლი ან მეტია მახის იმ რიცხვზე, რომელსაც იცავს მის უკან მყოფი სხ);

ა.ბ) 9-5 წუთის ჩათვლით, იმ პირობით, რომ წინა სხ იცავს სიჩქარეს მახის უფრო დიდი რიცხვით, ვიდრე მისი მომდევნო სხ, წინამდებარე წესის მე-2 დანართის შესაბამისად.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სასწრაფოდ აუცილებელია მახის რიცხვის დროებითი შეცვლა (მაგ., ტურბულენტობის გამო), სმმ-ის ორგანოს, რაც შეიძლება ადრე უნდა ეცნობოს ასეთი ცვლილების განხორციელება და სმმ-ს ორგანომ შეძლებისდაგვარად უნდა გასცეს შესაბამისი ნებართვა.

4. თუ სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები საშუალებას არ იძლევა დაცულ იქნეს მახის რიცხვის ბოლო დამყარებული მნიშვნელობა მარშრუტზე სიმაღლის აღების ან სიმაღლიდან დაშვების შესრულებისას, შესაბამისი სხ-ების პილოტები ამის შესახებ აცნობებენ საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს სიმაღლის აღებაზე/დაშვებაზე მოთხოვნის მომენტში.

მუხლი 107. გამფრენი საჰაერო ხომალდების მინიმალური ეშელონირება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ებმა აფრენისთანავე უნდა აიღონ კურსი მიმართულების არანაკლებ 45⁰-იანი კუთხით დაცილებულ ხაზების გასწვრივ, გვერდითი ეშელონირების უზრუნველსაყოფად დაცული უნდა იყოს 1-წუთიანი ინტერვალი. ეს მინიმუმი შეიძლება შემცირდეს, როდესაც სხ-ები სარგებლობენ პარალელური ან განშლადი ადზ-ებით, რომლებიც არ იკვეთებიან, იმ პირობით, რომ მოცემული წესი დამტკიცებულია სმმ-ის ორგანოს მიერ, და გვერდითი ეშელონირება მყარდება უშუალოდ აფრენისთანავე.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც წინა სხ-ის სიჩქარე 40 კვანძით ან მეტით აღემატება მის უკან მყოფი სხ-ის სიჩქარეს და ორივე საჰაერო ხომალდი აპირებს მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე გასვლას, ამ სხ-ების გაფრენის შორის დაცული უნდა იყოს 2-წუთიანი ინტერვალი.

შენიშვნა: სიმაღლის აღებისას სხ-ების სიჩქარეთა სხვაობის გამოთვლები, რომლებიც დაფუძნებულია ნამდვილ საჰაერო სიჩქარეზე, შეიძლება ყოველთვის არ იყოს საკმარისად ზუსტი ზემოთ აღნიშნული წესის შესაძლო გამოყენების განსაზღვრისათვის, და ასეთ შემთხვევაში შეიძლება უფრო მიზანშეწონილი აღმოჩნდეს გათვლების დაფუძნება სახელსაწყო საჰაერო სიჩქარეზე.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამფრენი სხ გადაკვეთს მის წინ აფრენილი სხ-ის ეშელონს და ორივე საჰაერო ხომალდი ავპირების მიმართულების ერთსა და იმავე ხაზზე გასვლას, მაშინ, თუ არ ხორციელდება ვერტიკალური ეშელონირება, დაცული უნდა იყოს 5-წუთიანი ინტერვალი და ამ შემთხვევაში საჭიროა მიღებული იქნეს ზომები 5-წუთიანი ინტერვალის დაცვის ან გაზრდის უზრუნველსაყოფად.



მუხლი 108. ურადიოლოკაციო ემელონირების მინიმუმები კვალზე ტურბულენტობისას

1. კვალზე ტურბულენტობის არსებობისას სმმ-ის შესაბამისი ორგანო არ არის ვალდებული განახორციელოს ემელონირება სფწ-ით მომფრენ სხ-ებს შორის, რომლებიც ასრულებენ დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას, როდესაც სხ-მა აცნობა მხედველობის არეში წინ მფრენი სხ-ის არსებობა და მიიღო დასაფრენად შესვლის გაგრძელების და აღნიშნული სხ-ის მიმართ ემელონირების დამოუკიდებლად დაცვის მითითება.

2. ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში მითითებული სხ-ების მიმართ და სხვა ნებისმიერ აუცილებელ შემთხვევებში, სმმ-ის ორგანო იძლევა გაფრთხილებას კვალზე შესაძლო ტურბულენტობის შესახებ.

3. კვალზე ტურბულენტობისას ემელონირების მინიმუმები დაფუძნებულია სხ-ის ტიპების სერტიფიცირებული მაქსიმალური ასაფრენი მასის შესაბამისად სამ კატეგორიად დაყოფაზე:

ა) მძიმე (H) – 136000 კგ და მეტი მასის მქონე ყველა ტიპის სხ;

ბ) საშუალო (M) – 136000 კგ-ზე ნაკლები, მაგრამ 7000კგ-ზე მეტი მასის მქონე ყველა ტიპის სხ;

გ) მსუბუქი (L) – 7000 კგ და ნაკლები მასის მქონე ყველა ტიპის სხ.

4. ამფრენი სხ-თვის მძიმე სხ-სა და მის შემდეგ აფრენის შემსრულებელ მსუბუქ ან საშუალო სხ-ს შორის ან საშუალო სხ-სა და მის შემდეგ აფრენის შემსრულებელ მსუბუქ სხ-დს შორის ემელონირების მინიმუმი შეადგენს 2 წუთს, იმ შემთხვევებში, როდესაც სხ-ები იყენებენ:

ა) ერთსა და იმავე ადზ-ს;

ბ) 760 მ-ზე ნაკლები მანძილით დაშორებულ პარალელურ ადზ-ებს;

გ) 760 მ ან მეტი მანძილით დაშორებულ პარალელურ ადზ-ებს, თუ მეორე სხ-ის ფრენის გაანგარიშებული ტრაექტორია გადაკვეთს პირველი სხ-ის ფრენის გაანგარიშებულ ტრაექტორიას იმავე აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან 1000 ფუტზე ნაკლები სიმაღლით ქვემოთ.

შენიშვნა: ემელონირების 3-წუთიანი მინიმუმი გამოიყენება მსუბუქი ან საშუალო სხ-ების მიმართ, რომლებიც აფრენას აპირებენ მძიმე სხ-ების შემდეგ, ან მსუბუქი სხ-ების მიმართ, რომლებიც აფრენას აპირებენ საშუალო სხ-ის შემდეგ, თუ აფრენა ხორციელდება:

ა) ერთი და იგივე ადზ-ის შუა ნაწილიდან; ან

ბ) 760 მ-ზე ნაკლები მანძილით დაცილებული პარალელურ ადზ-ების შუა ნაწილებიდან.

5. გამფრენი სხ-თვის ემელონირების 2-წუთიანი მინიმუმი გამოიყენება მსუბუქი ან საშუალო და მძიმე სხ-ებს შორის, და აგრეთვე მსუბუქ და საშუალო სხ-ებს შორის, როდესაც უფრო მძიმე სხ ასრულებს დასაფრენად შესვლას მცირე სიმაღლეზე ან მიდის მეორე წრეზე, ხოლო ნაკლებად მძიმე საჰაერო ხომალდი:

ა) ასაფრენად იყენებს ადზ-ს საწინააღმდეგო მიმართულებით;

ბ) ასრულებს დაფრენას იმავე ადზ-ზე საწინააღმდეგო მიმართულებიდან ან 760 მ-ზე ნაკლები მანძილით დაცილებულ პარალელურ ადზ-ზე საწინააღმდეგო მიმართულებიდან.

6. დასაფრენად შესვლისას მძიმე ან საშუალო სხ-ების კვალდაკვალ დამფრენი სხ-ების მიმართ გამოიყენება შემდეგი მინიმუმები:

ა) საშუალო სხ-ები, რომლებიც მისდევენ მძიმე სხ-ებს – 2 წუთი;

ბ) მსუბუქი სხ-ები, რომლებიც მისდევენ მძიმე ან საშუალო სხ-ებს – 3 წუთი.

მუხლი 109. რადიოლოკაციური ემელონირების მინიმუმები

1. რადიოლოკაციური ემელონირება ხორციელდება მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრცის ფარგლებში:



ა) რადიოლოკატორით ამოცნობილ სხ-ებს შორის;

ბ) ამფრენ სხ-სა და სხვა ამოცნობილ სხ-ებს შორის, როდესაც ამფრენი სხ-ის ამოცნობა ხორციელდება ადზ-ს კიდიდან 1 მილის ფარგლებში.

შენიშვნა: აუცილებლად ყურადსაღებია ის ფაქტი, რომ ეშელონირებას დაქვემდებარებული სხ-ები შეიძლება ერთმანეთის თავზე იმყოფებოდნენ.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო რაიონში, ფრენის ერთ ეშელონზე (სიმაღლეზე) რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმია 5 მილი.

3. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის პასუხისმგებლობის რაიონში, ფრენის ერთ ეშელონზე რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმია 10 მილი .

4. სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია სმმ-ს სახელმძღვანელო დოკუმენტით დაადგინოს ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებისგან განსხვავებული ეშელონირების მინიმუმები, ფრენის უსაფრთხოების გათვალისწინებით.

მუხლი 110. კვალზე ტურბულენტობასთან დაკავშირებული რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმები

1. ფრენისა და დასაფრენად შესვლის ეტაპებზე საქართველოს აეროდრომებზე გამოიყენება კვალზე ტურბულენტობასთან დაკავშირებული რადიოლოკაციური ეშელონირების შემდეგი მინიმუმები:

ა) მძიმე მძიმეს შემდეგ – 4 მილი;

ბ) საშუალო მძიმეს შემდეგ – 5 მილი ;

გ) მსუბუქი მძიმეს შემდეგ – 6 მილი ;

დ) მსუბუქი საშუალოს შემდეგ – 5 მილი.

2. ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში მითითებული მინიმუმები გამოიყენება იმ შემთხვევებში, როდესაც:

ა) საჰაერო ხომალდი ფრენას ასრულებს უშუალოდ მეორე სხ-ის შემდეგ იმავე აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან 1000 ფუტზე ნაკლებ სიმაღლეზე ქვემოთ;

ბ) ორივე სხ იყენებს ერთსა და იმავე ადზ-ს ან 760 მ-ზე ნაკლები მანძილით დაცილებულ პარალელურ ადზ-ებს;

გ) სხ გადაკვეთს მეორე სხ-ის კვალს იმავე აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან 1000 ფუტზე ნაკლებ სიმაღლეზე ქვემოთ.

მუხლი 111. რადიოლოკაციური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმები

სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია შეამციროს, რადიოლოკაციური ეშელონირების მინიმუმები, რომლებიც არ უნდა იყოს ნაკლები:

ა) 3 მილზე, თუ მოცემულ ადგილზე რადიოლოკაციური აღჭურვილობა იძლევა ამის საშუალებას;

ბ) 2,5 მილზე ერთმანეთს მიყოლებით მფრენ სხ-ებს შორის, რომლებიც იმყოფებიან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის ერთი მიმართულების ხაზზე ადზ-ის ბოლოდან 10 მილის ფარგლებში. 2,5 მილამდე შემცირებული ეშელონირების მინიმუმი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს:

ბ.ა) ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების სიჭარბის შემთხვევაში;

ბ.ბ) დღის საათებში;

ბ.გ) მშრალი ადზ-ის დროს;

ბ.დ) როდესაც არ გამოიყენება რადიოლოკაციური ეშელონირების სხვა მინიმუმები;



ბ.ე) როდესაც მეთვალყურეს შესაძლებლობა აქვს დაკვირვება აწარმოოს და კორექტირება გაუკეთოს სხ-ის მოძრაობის სიჩქარეს;

ბ.ვ) თუ უკან მყოფ სხ-ს გააჩნია წინა სხ-ის მოძრაობის ინფორმაცია.

მუხლი 112. გამფრენი და მომფრენი საჰაერო ხომალდების ეშელონირება

იმ შემთხვევებში, როდესაც აფრენის ნებართვა ეფუძნება მომფრენი სხ-ის ადგილმდებარეობას, გამოიყენება შემდეგი ეშელონირება:

ა) თუ მომფრენი სხ დასაფრენად შესვლას ახორციელებს მთლიანად ხელსაწყოების მიხედვით, გამფრენ სხ-ს შეუძლია შეასრულოს აფრენა:

ა.ა) ნებისმიერი მიმართულებით, მომფრენი სხ-ის მიერ სტანდარტული ბრუნის ან

დასაფრენ კურსზე ბრუნის შესრულების დაწყების მომენტამდე, რომლითაც სრულდება დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე გასვლა;

ა.ბ) მიმართულებით, რომელიც, სულ მცირე, 45⁰-ით მაინც განსხვავდება დასაფრენად შესვლის საწინააღმდეგო მიმართულებისგან, მას შემდეგ, რაც მომფრენი სხ შეუდგა სტანდარტული ბრუნის ან დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე გასვლით დასაფრენ კურსზე ბრუნის შესრულებას იმ პირობით, რომ აფრენა შესრულდება აღჭურვილი ადზ-ის დასაწყისში მომფრენი სხ-ის მისვლის გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 3 წუთით ადრე.

ბ) თუ მომფრენი სხ დასაფრენად შესვლას ახორციელებს დაფრენის სწორიდან, გამფრენ სხ-ს შეუძლია შეასრულოს აფრენა:

ბ.ა) ნებისმიერი მიმართულებით, აღჭურვილი ადზ-ის დასაწყისში მომფრენი სხ-ის მისვლის გაანგარიშებულ დრომდე არაუგვიანეს 5 წუთით ადრე;

ბ.ბ) მიმართულებით, რომელიც, სულ მცირე, 45⁰-ით მაინც განსხვავდება მომფრენი სხ-ის დასაფრენად შესვლის საწინააღმდეგო მიმართულებისგან:

ბ.ბ.ა) არაუგვიანეს 3 წთ-ისა აღჭურვილი ადზ-ის დასაწყისში მომფრენი სხ-ის მისვლის გაანგარიშებულ დრომდე; ან

ბ.ბ.ბ) მომფრენი სხ-ის მიერ დასაფრენად შესვლის მიმართულების ხაზზე დადგენილი საკონტროლო წერტილის გავლამდე; ასეთი საკონტროლო წერტილის ადგილმდებარეობა განისაზღვრება სმმ-ის ორგანოს მიერ ექსპლუატანტთან კონსულტაციების შემდეგ.

თავი IX

საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

მუხლი 113. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

1. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებით სმმ ორგანო უზრუნველყოფს ყველა სხ-ს, რომელთა ფრენაზე შესაძლოა გავლენა იქონიოს აღნიშნულმა ინფორმაციამ და რომელიც:

ა) უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით; ან

ბ) მის შესახებ სხვაგვარადაა ცნობილი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამისი ორგანოსთვის.

2. სმმ ორგანო უფლებამოსილია საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება განახორციელოს შესაბამისი პუნქტიდან ან ამ მომსახურებისათვის სპეციალურად აღჭურვილი სამუშაო ადგილიდან.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ს ორგანო ერთდროულად ახორციელებს როგორც საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, ისე საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას, უპირატესობა ენიჭება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას.



შენიშვნა: სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება რეგულირდება სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 28 ივნისის №59 ბრძანებით დამტკიცებული „სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელოს“ მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 114. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების საზღვრები

1. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების გაწევის დროს, შესაბამისი მომსახურების განმახორციელებელი პირი ფლობს თავისი პასუხისმგებლობის არის ფაქტობრივ მონაცემებსა და საჭირო ინფორმაციას და:

- ა) გადასცემს აუცილებელ ინფორმაციას სხ-ების მოძრაობის უსაფრთხო და მოწესრიგებული ნაკადის უზრუნველსაყოფად;
- ბ) აფიქსირებს ვფწ-ით მფრენი სხ-ის ადგილმდებარეობის შეტყობინებებს;
- გ) იღებს აუცილებელ ზომებს, თუ საეჭვო ხდება ფრენების უსაფრთხოება;
- დ) უწევს სანაოსნო დახმარებას ვფწ-ით მფრენ სხ-ებს;
- ე) იღებს და გადასცემს ფრენის გეგმებს და თანმხლებ ინფორმაციას;
- ვ) ასრულებს დავალებებს ადგილობრივი პროცედურების შესაბამისად.

2. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება მოიცავს შემდეგი ინფორმაციით უზრუნველყოფას:

- ა) ინფორმაცია SIGMET , AIRMET;
- ბ) ამოფრქვევის წინმსწრები ვულკანური მოქმედება, ვულკანის ამოფრქვევა, ასევე ვულკანური ფერფლის ღრუბლები;
- გ) ატმოსფეროში ტოქსიკური და ქიმიური ნივთიერებების გამონაბოლქვების შესახებ;
- დ) სანავიგაციო მომსახურების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილების შესახებ;
- ე) აეროდრომებისა და მასთან დაკავშირებული საშუალებების მდგომარეობის ცვლილების შესახებ, მათ შორის ინფორმაცია აეროდრომის სამიმოსვლო არეს მდგომარეობის შესახებ, როდესაც ის დაფარულია თოვლით, ყინულით ან წყლის მნიშვნელოვანი ფენით;
- ვ) ფრენისათვის აკრძალული, სახიფათო და შეზღუდული არეების შესახებ;
- ზ) უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ;
- თ) შეტყობინებულ ან პროგნოზირებული ამინდის პირობები გაფრენის, დანიშნულების და სათადარიგო აეროდრომებზე;
- ი) ინფორმაცია შეჯახების საფრთხის შესახებ იმ სხ-ებს, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ C, D, E, F და G კლასის საჰაერო სივრცეში;
- კ) პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში და პილოტის მოთხოვნით, წყლის ზედაპირის თავზე ფრენების განსახორციელებლად წარედგინება ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია (მაგალითად, აღნიშნულ რაიონში წყალზედა ხომალდების რადიომოსახმობი, ადგილმდებარეობა, მიმართულების გეოგრაფიული ხაზი, სიჩქარე და ა.შ.);
- ლ) ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენების უსაფრთხოებაზე.

შენიშვნა: გადასაცემი ინფორმაციის შინაარსი დამოკიდებულია იმაზე, თუ ფრენის რა ეტაპზე იმყოფება სხ.

3. სმმ-ს ორგანოებმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა გადასცენ სხ-იდან მიღებული სპეციალური შეტყობინება სხვა შესაბამის სხ-ებს, შესაბამის მეტეოროლოგიურ ორგანოს და სმმ-ს სხვა შესაბამის



ორგანოებს. სხ-ებისთვის გადაცემები უნდა გაგრძელდეს დროის იმ პერიოდით, რომელიც განისაზღვრება მეტეოროლოგიურ ორგანოსა და სმმ-ს შესაბამის ორგანოს შორის მიღწეული შეთანხმებით.

მუხლი 115. სარადიომაუწყებლო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების გადაცემა

1. სანავიგაციო მომსახურების და აეროდრომების შესახებ მეტეოროლოგიური და ოპერატიული ინფორმაცია, რომელსაც მოიცავს საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, შეძლებისდაგვარად უნდა წარედგინოს საექსპლუატაციო თვალსაზრისით გაერთიანებული ფორმით.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეტყობინება, რომელიც მოიცავს გაერთიანებულ ოპერატიულ საფრენოსნო ინფორმაციას, უნდა გადაეცეს სხ-ს, იგი უნდა გადაიცეს მითითებული შინაარსით და, თუ გათვალისწინებულია, მითითებული თანამიმდევრობით, ფრენის სხვადასხვა ეტაპებისთვის.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას უზრუნველყოფილია სარადიომაუწყებლო გადაცემა, იგი უნდა შედგებოდეს შეტყობინებებისგანა, რომელიც მოიცავს გაერთიანებულ ინფორმაციას ცალკეულ საექსპლუატაციო და მეტეოროლოგიურ ელემენტებზე, ფრენის სხვადასხვა ეტაპებისთვის.

4. რადიომაუწყებლობა ხორციელდება სამი ძირითადი სახით:

ა) მაღალ სიხშირეზე (HF);

ბ) მეტად მაღალ სიხშირეზე (VHF) და

გ) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (ATIS) სიხშირეზე.

5. პილოტის მოთხოვნით, სმმ-ს შესაბამისი ორგანო გადასცემს მოცემული შემთხვევაში გამოსაყენებელ ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (OFIS) შეტყობინებებს.

მუხლი 116. რადიომაუწყებლობა მაღალ სიხშირეზე

1. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმის გათვალისწინებით საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების დროს HF-რადიომაუწყებლობას.

2. აეროდრომების შესახებ მეტეოროლოგიური და ოპერატიული ინფორმაცია, რომელსაც მოიცავს საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, შეძლებისდაგვარად უნდა წარედგინოს საექსპლუატაციო თვალსაზრისით გაერთიანებული ფორმით.

3. პილოტის მოთხოვნით, სმმ-ს შესაბამისი ორგანო გადასცემს მოცემულ შემთხვევაში გამოსაყენებელ ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (OFIS) შეტყობინებებს.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია ასეთი სარადიომაუწყებლო გადაცემები:

ა) ინფორმაცია უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-7 პუნქტით მოთხოვნებს;

ბ) აეროდრომები, რომელთა მიმართ აუცილებელია ცნობებისა და პროგნოზების გადაცემა, განისაზღვრება ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმით;

გ) რადიომაუწყებლობაში მონაწილე სადგურების მუშაობის თანამიმდევრობა შესაბამისობაში უნდა იყოს ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმასთან;

დ) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების დროს (OFIS) HF-რადიომაუწყებლებისას გასათვალისწინებელია ადამიანის შესაძლებლობები. სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობა არ უნდა აღემატებოდეს აღნიშნული მიზნებისთვის ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმით დადგენილს, ამასთან ყურადღება უნდა გამახვილდეს, რომ გადაცემების სიჩქარემ არ გამოიწვიოს მიღების ხარისხის გაუარესება.

შენიშვნა: ინსტრუქციული მასალა ადამიანის შესაძლებლობების შესახებ მოცემულია „ადამიანურ ფაქტორებზე სწავლების სახელმძღვანელოში“ (Doc 9683).



ე) აეროდრომის შესახებ ყოველ შეტყობინებაში უნდა მიეთითოს აეროდრომის დასახელება, რომელსაც მიეკუთვნება ინფორმაცია;

ვ) იმ შემთხვევაში, როდესაც რადიომაუწყებლობის დროისთვის ინფორმაცია არ არის მიღებული, უნდა გადაიციეს უკანასკნელი არსებული ინფორმაცია, მისი დაკვირვების დროის მითითებით;

ზ) მთლიანი შეტყობინების სარადიომაუწყებლო გადაცემა, შესაძლებლობისას, უნდა განმეორდეს დარჩენილ დროში, რომელიც გამოყოფილია აღნიშნული რადიომაუწყებლობის სადგურისთვის;

თ) რადიომაუწყებლობით გადასაცემი ინფორმაცია უნდა განახლდეს დაუყოვნებლივ არსებითი ცვლილების შემთხვევაში; და

ი) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების HF-შეტყობინება უნდა მომზადდეს და გავრცელდეს, როგორც ამას დადგენს სმმ-ს ორგანო.

5. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების HF-შეტყობინება წარიმართება ინგლისურ ენაზე.

6. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას HF-სარადიომაუწყებლო გადაცემების შეტყობინებები მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანამიმდევრობით ან ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმით განსაზღვრული თანამიმდევრობით:

ა) ინფორმაცია მარშრუტზე ამინდის შესახებ; მარშრუტზე ამინდის განსაკუთრებული მოვლენების შესახებ ინფორმაცია უნდა გადაიციეს SIGMET-ის ფორმატით.

ბ) ინფორმაცია აეროდრომის შესახებ, მათ შორის:

ბ.ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ.ბ) დაკვირვების დრო;

ბ.გ) მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

ბ.დ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე; მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, ქარის მაქსიმალური სიჩქარე;

ბ.ე) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR);

ბ.ვ) მიმდინარე ამინდი;

ბ.ზ) ღრუბლიანობა 1500 მ-ზე (5000 ფუტზე) ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის-გროვა ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში, ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები; და

ბ.თ) აეროდრომის პროგნოზი.

მუხლი 117. რადიომაუწყებლობა მეტად მაღალ სიხშირეზე (VHF)

1. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმის გათვალისწინებით ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების დროს VHF რადიომაუწყებლობას.

2. აეროდრომების შესახებ მეტეოროლოგიური და ოპერატიული ინფორმაცია, რომელსაც მოიცავს საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება, შეძლებისდაგვარად უნდა წარედგინოს საექსპლუატაციო თვალსაზრისით გაერთიანებული ფორმით.

3. პილოტის მოთხოვნით, სმმ-ს შესაბამისი ორგანო გადასცემს მოცემულ შემთხვევაში გამოსაყენებელ ოპერატიულ საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (OFIS) შეტყობინებებს.

4. ყოველთვის, როდესაც უზრუნველყოფილია მსგავსი სარადიომაუწყებლო გადაცემები:



ა) აეროდრომები, რომელთა მიმართ აუცილებელია ცნობებისა და პროგნოზების გადაცემა, განისაზღვრება ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმით;

ბ) აეროდრომის შესახებ ყოველ შეტყობინებაში უნდა მიეთითოს აეროდრომის დასახელება, რომელსაც მიეკუთვნება ინფორმაცია;

გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც რადიომაუწყებლობის დროისთვის ინფორმაცია არ არის მიღებული, უნდა გადაიცეს უკანასკნელი არსებული ინფორმაცია, მისი დაკვირვების დროის მითითებით;

დ) სარადიომაუწყებლო გადაცემები უნდა წარიმართოს უწყვეტად და გამეორებით;

ე) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას VHF-სარადიომაუწყებლო გადაცემებში გასათვალისწინებელია ადამიანის შესაძლებლობები. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობამ არ უნდა გადააჭარბოს 5 წთ-ს. ამასთან, ყურადღება უნდა გამახვილდეს, რათა გადაცემების სიჩქარემ არ გამოიწვიოს მიღების ხარისხის გაუარესება.

შენიშვნა: ადამიანური ფაქტორის ასპექტებთან დაკავშირებული ინსტრუქციული მასალა მოცემულია „ადამიანური ფაქტორის სფეროში სწავლების სახელმძღვანელოში“ (Doc 9683).

ვ) რადიომაუწყებლობა უნდა განახლდეს რეგულარულად, ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსანაოსნო გეგმის შესაბამისად. გარდა ამისა, საჭიროა მისი დაუყოვნებელი განახლება არსებითი ცვლილების შემთხვევაში; და

ზ) ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების VHF-შეტყობინება უნდა მომზადდეს და გავრცელდეს, როგორც ამას დადგენს სმმ-ს ორგანო.

5. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების VHF-შეტყობინება წარიმართება ინგლისურ ენაზე.

6. ოპერატიული საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისას HF-სარადიომაუწყებლო გადაცემების შეტყობინებები მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანამიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) დაკვირვების დრო;

გ) დასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ;

დ) განსაკუთრებული პირობები ადზ-ს ზედაპირზე და, მიზანშეწონილობისას, შეჭიდების კოეფიციენტი;

ე) სანავიგაციო მომსახურების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილება, მიზანშეწონილობის შემთხვევაში;

ვ) მოცდის არეში დაყოვნება, მიზანშეწონილობის შემთხვევაში;

ზ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე; მიზანშეწონილობისას, ქარის მაქსიმალური სიჩქარე;

თ) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR);

ი) მიმდინარე ამინდი;

კ) ღრუბლიანობა 1500 მ-ზე (5000 ფუტზე) ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის-გროვა ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობისას -ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;

ლ) ჰაერის ტემპერატურა (რეგიონული სააერონაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);



მ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

ნ) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად QNH-ის მიხედვით (რეგიონული სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

ო) დამატებითი ინფორმაცია ამინდის ბოლო მოვლენების შესახებ, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენებზე და აუცილებლობისას, ქარძვრის შესახებ;

პ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს და

ჟ) მიმდინარე SIGMET-შეტყობინებები.

მუხლი 118. აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური (ATIS)

1. სმმ-ს ორგანო უფლებამოსილია აეროდრომის რაიონში ხმოვანი ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახურის (სამეტყველო ATIS) სარადიომაუწყებლო გადაცემა უზრუნველყოს იმ აეროდრომებზე, სადაც საჭიროა სმმ-ს ორმხრივი კავშირის „ჰაერი-მიწა“ VHF-არხების დატვირთვის შემცირება. (სამეტყველო ATIS) მოიცავს:

ა) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, მომფრენი სხ-ებისთვის, ან

ბ) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, გამფრენი სხ-ებისთვის, ან

გ) ერთ სარადიომაუწყებლო გადაცემას მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის, ან

დ) ორ სარადიომაუწყებლო გადაცემას, შესაბამისად მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის იმ აეროდრომებზე, სადაც სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობა მომფრენი და გამფრენი სხ-ებისთვის იქნება საკმაოდ დიდი.

2. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამეტყველო ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემებისთვის გამოიყენება VHF-დიაპაზონის დისკრეტული სიხშირე. თუ შეუძლებელია დისკრეტული სიხშირის გამოყენება, გადაცემები შეიძლება განხორციელდეს აეროდრომის რაიონში ყველაზე შესაფერისი სააერნაოსნო საშუალებ(ებ)ის სამეტყველო არხ(ებ)ით, სასურველია VOR-ის არხით, იმ პირობით, რომ მას გააჩნია მოქმედების საკმარისი არე და უზრუნველყოფს სიგნალის მიღების საჭირო ხარისხს და ამ სარადიონაოსნო საშუალებების აღნიშვნა მონაცვლეობს აღნიშნულ გადაცემასთან ისე, რომ ეს უკანასკნელი არ გადაიტვირთოს.

3. სამეტყველო ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემები არ წარმოებს ILS-ის სამეტყველო არხით.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ATIS-ი უზრუნველყოფილია სამეტყველო რადიომაუწყებლობის გადაცემებით, იგი წარმოებს უწყვეტად და გამეორებით.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმდინარე სარადიომაუწყებლო გადაცემების ინფორმაცია არ გადაიცემა სმმ-ს შესაბამის ორგანო(ებ)ს მიერ, ამ ინფორმაციის გადამცემი ორგანო ვალდებულია ეს ინფორმაცია დაუყოვნებლივ აცნობოს სმმ-ს ორგანო(ებ)ს, რომელიც სხ-ებს უზრუნველყოფს დასაფრენად შესვლის, დაფრენასა და აფრენასთან დაკავშირებული ინფორმაციით.

6. სამეტყველო ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემა სახელსაწყო ფრენის პროცედურების მქონე სამოქალაქო აეროდრომებისთვის, ხორციელდება ინგლისურ ენაზე.

7. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, სამეტყველო ATIS-ის სარადიომაუწყებლო გადაცემების ხანგრძლივობა არ უნდა აღემატებოდეს 30 წმ-ს და ამასთან, ყურადღება უნდა გამახვილდეს, რათა გადაცემების სიჩქარემ ან ATIS-ის გადაცემებში გამოყენებულმა სააერნაოსნო საშუალებების ამოსაცნობმა სიგნალმა არ გამოიწვიოს ATIS-ის შეტყობინებების ხარისხის გაუარესება. ATIS-ის სარადიომაუწყებლო შეტყობინების შედგენისას, გასათვალისწინებელია ადამიანის შესაძლებლობები.

მუხლი 119. აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის სამსახური (D-ATIS)

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც D-ATIS წარმოადგენს არსებული სამეტყველო ATIS-ის დამატებას, D-ATIS-



ის შინაარსი და ფორმატი სამეტყველო ATIS-ის სარადიომალაშობლო გადაცემის იდენტური უნდა იყოს.
2. იმ შემთხვევაში, როდესაც მეტეოროლოგიური ინფორმაცია ასახავს ფაქტიურ მეტეოროლოგიურ მონაცემებს (მიეწოდება რეალურ დროში), მაგრამ მონაცემები რჩება საქართველოს მთავრობის №325 დადგენილებით განსაზღვრულ არსებითი ცვლილებების კრიტერიუმის ფარგლებში, იგივე შეტყობინების ინდექსის შენარჩუნების მიზნით, შინაარსი რჩება იდენტური.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც D-ATIS წარმოადგენს არსებული სამეტყველო ATIS-ის დამატებას და ATIS-ი საჭიროებს განახლებას, მაშინ სამეტყველო ATIS-ის და D-ATIS-ის განახლება უნდა განხორციელდეს ერთდროულად.

შენიშვნა: ინსტრუქციული მასალა D-ATIS-თან მიმართებით, მოცემულია „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნებისთვის მონაცემთა გადაცემის ხაზებით სარგებლობის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9694). ტექნიკური მოთხოვნები D-ATIS-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-3 ტომის 1-ლი ნაწილის მე-3 თავში.

მუხლი 120. აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის (სამეტყველო კავშირის არხებით და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებით) მომსახურება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია სამეტყველო ATIS-ი და/ან D-ATIS-ი:

- ა) გადასაცემი ინფორმაცია შეეხება ერთ აეროდრომს;
- ბ) დაუყოვნებლივ ხორციელდება გადასაცემი ინფორმაციის განახლება, არსებითი ცვლილებებისას;
- გ) ATIS-ის შეტყობინებების მომზადებასა და გავრცელებაზე პასუხისმგებლობა აკისრია სმმ-ს ორგანოს;
- დ) ATIS-ის ცალკეული შეტყობინება აღინიშნება ინდექსით, იკავს ფონეტიკური ანბანის ასოს სახით. ATIS-ის შემდგომ შეტყობინებებს ინდექსები ენიჭებათ ანბანური თანამიმდევრობით;
- ე) სხ-ები ადასტურებენ ინფორმაციის მიღებას სმმ-ს იმ ორგანოსთან კავშირის დამყარების შემდეგ, რომელიც შესაბამისად უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას.
- ვ) სმმ-ს შესაბამისი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია უზრუნველყოს ამ პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტში მითითებული შეტყობინება, მომფრენ სხ-ებთან დაკავშირებით ან სხვა სმმ-ს ორგანოს მიერ დადგენილ შემთხვევაში, სხ-ებს უზრუნველყოფს მიმდინარე მონაცემებით სიმაღლის საზომის დასაყენებლად.
- ზ) მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიიღება ადგილობრივი რეგულარული ან სპეციალური მეტეოროლოგიური ცნობებიდან.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სწრაფად ცვალებადი მეტეოროლოგიური პირობების გამო მიზანშეწონილი არ არის ATIS-ის გადაცემებში მეტეოროლოგიური ცნობების ჩართვა, მაშინ ATIS-ის შეტყობინებაში მიეთითება, რომ შესაბამისი ინფორმაცია გადაიცემა სმმ-ს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან საწყისი კავშირის დამყარებისას.

3. ინფორმაცია ATIS-ის მიმდინარე გადაცემებში, რომლის მიღებაც უნდა დადასტურდეს შესაბამისი სხ-ის მიერ, აუცილებელი არ არის შევიდეს ამ სხ-ისთვის მიმართულ გადაცემებში, გარდა სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემებისა, რომელიც წარედგინება ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ვ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

4. თუ სხ ადასტურებს ATIS-ის გადაცემების მიღებას, რომელიც უკვე მოძველებულია, მაშინ ინფორმაციის ნებისმიერი ელემენტი, რომელიც საჭიროებს განახლებას, დაუყოვნებლივ გადაეცემა აღნიშნულ სხ-ს.

5. ATIS-ის გადაცემები უნდა იყოს რაც შეიძლება მოკლე. გარდა ამ მუხლის მე-6, მე-7 და მე-8 პუნქტებში მოცემული ინფორმაციისა, რომელიც უკვე არსებობს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში (AIP) და NOTAM-ის შეტყობინებები უნდა შევიდეს სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს გადაწყვეტილებით.



6. ATIS-ის შეტყობინება, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას როგორც მომფრენი, ისე გამფრენი სხვისთვის, შედგება შემდეგი ელემენტებისგან, მითითებული თანამიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) მოფრენის და/ან გაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი;

გ) კონტრაქტის სახეობა, თუ კავშირი წარმოებს D-ATIS-ის მეშვეობით;

დ) ინდექსი;

ე) მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, დაკვირვების დრო;

ვ) დასაფრენად სავარაუდო შესვლის სქემა;

ზ) გამოსაყენებელი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში.

თ) ადზ-ზე განსაკუთრებული პირობები და, მიზანშეწონილობისას, შეჭიდების კოეფიციენტი;

ი) მიზანშეწონილობისას, დაყოვნება მოცდის არეში;

კ) გადასვლის ემელონი, შესაბამის შემთხვევაში;

ლ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

მ) მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტური მერიდიანთან მიმართებით) და მიწისპირა ქარის სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომელიც დაყენებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) ხილვადობა და შესაბამის შემთხვევაში, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) და, თუ არსებობს ხილვადობის/RVR-ის გადამცემები, განთავსებული გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ამ ინფორმაციას ითხოვს ექსპლუატანტი, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ო) მიმდინარე ამინდი;

პ) ღრუბლიანობა 1500 მ-ზე ქვემოთ (5000 ფუტი) ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის-გროვა ღრუბლები; სრული ღრუბლიანობისას -ვერტიკალური ხილვადობა, როდესაც არსებობს ასეთი მონაცემები;

ჟ) ჰაერის ტემპერატურა;

რ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერონავიაციო შეთანხმებების საფუძველზე);

ს) მონაცემები სიმაღლის საზომის დასაყენებლად;

ტ) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ, დასაფრენად შესვლის და სიმაღლის აღების არეში, მათ შორის, ქარბერა და ბოლო ინფორმაცია ამინდის მოვლენების შესახებ, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე.

უ) “ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს; და

ფ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.



მომფრენი სხ-ებისთვის ATIS-ის გადაცემა მოიცავს შემდეგ ელემენტებს, მითითებული თანამიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) მოფრენის მიმართულების მაჩვენებელი;

გ) კონტრაქტის სახეობა (თუ გადაცემები ხორციელდება D-ATIS-ით);

დ) ინდექსი;

ე) მიზანშეწონილობისას, დაკვირვების დრო;

ვ) დასაფრენად სავარაუდო შესვლის სქემა;

ზ) ძირითადი დასაფრენი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში;

თ) განსაკუთრებული პირობები ადზ-ს ზედაპირზე და მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, შეჭიდების კოეფიციენტი;

ი) მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, დაყოვნება მოცდის არეში;

კ) გადასვლის ემელონი, შესაბამის შემთხვევებში;

ლ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

მ) მიწისპირა ქარის მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტური მერიდიანის მიმართ) და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) ხილვადობა და მიზანშეწონილობისას, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) და ხილვადობის/RVR-ის გადამცემების არსებობისას, რომელიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ო) მიმდინარე ამინდი;

პ) ღრუბლიანობა 1500 მ-ზე (5000 ფუტზე) ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის გროვა ღრუბლები, სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;

ჟ) ჰაერის ტემპერატურა;

რ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებების საფუძველზე);

ს) სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები;

ტ) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებულ მეტეოროლოგიურ მოვლენებზე, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე;

უ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს; და

ფ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.



7. გამფრენი სხ-ებისთვის ATIS-ის გადაცემა მოიცავს შემდეგ ინფორმაციას, მითითებული თანამიმდევრობით:

ა) აეროდრომის დასახელება;

ბ) გაფრენის მაჩვენებელი;

გ) ხელშეკრულების ტიპი (თუ გადაცემები ხორციელდება D-ATIS-ის მეშვეობით);

დ) ინდექსი;

ე) მიზანშეწონილობისას, დაკვირვების დრო;

ვ) ასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ; ავარიული დამუხრუჭების სააეროდრომო სისტემის მდგომარეობა, რომელიც წარმოადგენს პოტენციურ საფრთხეს, არსებობის შემთხვევაში;

ზ) განსაკუთრებული პირობები ასაფრენად გამოსაყენებელი ადზ-ს ზედაპირზე და მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, შეჭიდების კოეფიციენტი;

თ) მიზანშეწონილობისას, გაფრენის დაყოვნება;

ი) მიზანშეწონილობისას, გადასვლის ეშელონი;

კ) სხვა მნიშვნელოვანი ოპერატიული ინფორმაცია;

ლ) მიწისპირა ქარის მიმართულება (გამოხატული გრადუსებში, მაგნიტური მერიდიანის მიმართ) და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები და, თუ არსებობს მიწისპირა ქარის გადამცემები, რომლებიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

მ) ხილვადობა და მიზანშეწონილობისას, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) და ხილვადობის/ RVR-ის გადამცემების არსებობისას, რომელიც განთავსებულია გამოსაყენებელი ადზ-ს კონკრეტულ უბანზე და ეს ინფორმაცია მოთხოვნილია ექსპლუატანტის მიერ, უნდა მიეთითოს ადზ და მისი უბანი, რომელსაც ეს ინფორმაცია შეეხება;

ნ) მიმდინარე ამინდი;

ო) ღრუბლიანობა 1500 მ-ზე (5000 ფუტზე) ქვემოთ ან სექტორში უდიდესი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მნიშვნელობაა მეტი; წვიმის გროვა ღრუბლები, სრული ღრუბლიანობის შემთხვევაში ვერტიკალური ხილვადობა, თუ არსებობს ასეთი მონაცემები;

პ) ჰაერის ტემპერატურა;

ჟ) ნამის წერტილის ტემპერატურა (რეგიონული სააერონავიაციო შეთანხმებების საფუძველზე);

რ) სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები;

ს) ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია განსაკუთრებულ მეტეოროლოგიურ მოვლენებზე, რომელიც გავლენას ახდენს ფრენების წარმოებაზე, მათ შორის ქარმერა;

ტ) „ტრენდის“ ტიპის პროგნოზი, თუ არსებობს; და

უ) ATIS-ის განსაკუთრებული მითითებები.

მუხლი 121. სარადიომაუწყებლო გადაცემები VOLMET და მომსახურება D-VOLMET

1. მმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს მაღალი სიხშირის (HF) და/ან მეტად მაღალი სიხშირის (VHF)



სარადიომაუწყებლო გადაცემებს VOLMET და/ან მომსახურება D-VOLMET-ს.

2. სარადიომაუწყებლო გადაცემებში VOLMET გამოიყენება სარადიოტელეფონო კავშირის ფრაზეოლოგია.

შენიშვნა: ინსტრუქციული მასალა სარადიოტელეფონო კავშირის სტანდარტული ფრაზეოლოგიის შესახებ, რომელიც გამოიყენება სარადიომაუწყებლო გადაცემებში VOLMET, მოცემულია „სმმ-ს ორგანოებს, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურებსა და საავიაციო მეტეოროლოგიურ სამსახურებს შორის კოორდინაციის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9377), 1-ლ დამატებაში.

თავი X

ავარიული მდგომარეობები და სხვა გაუთვალისწინებელი გარემოებები

მუხლი 122. ზოგადი მოთხოვნები

1. სმმ-ს ორგანო ვალდებულია სმმ-ს ყოველ სამუშაო პუნქტზე დეტალურად ასახოს მეთვალყურეების მიერ გამოსაყენებელი პროცედურები იმ სხ-ებთან მიმართებით, რომლებიც აღმოჩნდნენ ან შესაძლოა აღმოჩნდნენ ავარიულ ვითარებაში.

2. ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის ფრენის კონტროლი და (შესაძლებლობის შემთხვევაში) საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე დაკვირვება ხორციელდება, სანამ საჰაერო ხომალდი არ გასცდება სმმ-ს დაკვირვების სისტემების მოქმედების არეს და ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ გადაეცემა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ყველა ორგანოს, რომელსაც შეუძლია სხ-ის დახმარება. შესაბამის შემთხვევებში, უნდა განხორციელდეს ასევე მართვის გადაცემა მეზობელი სამეთვალყურეო სექტორებისთვის.

3. თუ სხ-ის პილოტს, რომელზეც წარმოიშვა ავარიული ვითარება, მანამდე ჰქონდა საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მითითება მიმღებ-მოპასუხის კონკრეტული კოდის და/ან ADS-B სისტემის ავარიული რეჟიმის შერჩევაზე, ჩვეულებრივ, უნდა გაგრძელდეს ამ კოდის/რეჟიმის გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც განსაკუთრებულ ვითარებაში პილოტი იღებს სხვაგვარ გადაწყვეტილებას ან მას ეძლევა სხვა მითითება. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ იყო საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს არანაირი მითითება კოდის ან ავარიული რეჟიმის დაყენებასთან დაკავშირებით, პილოტი მიმღებ-მოპასუხის A რეჟიმში ირჩევს კოდს 7700 და/ან ADS-B სისტემის შესაბამის ავარიულ რეჟიმს.

4. ყოველთვის, როდესაც საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე აღინიშნება ADS-B სისტემის განგაშის სიგნალი ზოგადი ხასიათის ავარიული ვითარების შესახებ და არ აისახება სხვა მითითება ავარიული ვითარების კონკრეტული ხასიათის შესახებ, მეთვალყურე მიმართავს შემდეგ ქმედებებს:

ა) ცდილობს დაუკავშირდეს სხ-დს ავარიული ვითარების ხასიათის დაზუსტების მიზნით; ან

ბ) სხ-ისგან პასუხის არარსებობის შემთხვევაში, მეთვალყურე ცდილობს დარწმუნდეს, რომ სხ-დს შეუძლია მიიღოს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს გადაცემები, მიუთითებს რა მანევრის შესრულებას, რომლის დაკვირვებაც შეიძლება საჰაერო ვითარების ინდიკატორზე.

მუხლი 123. საჰაერო ხომალდების მომსახურება, ავარიული ვითარების წარმოქმნისას

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ იმყოფება ან სავარაუდოა მისი ყოფნა ავარიულ მდგომარეობაში, მეთვალყურე უწევს მას ყველა შესაძლო დახმარებას.

2. სხ, რომელიც იმყოფება ან სავარაუდოა მისი ყოფნა ავარიულ მდგომარეობაში, მათ შორის, უკანონო ჩარევის აქტები, სარგებლობს შესაბამისი მომსახურების გაწევის უპირატესი უფლებით სხვა სხ-ების მიმართ.

3. ავარიული ვითარების წარმოქმნისას, სმმ-ს ორგანოებსა და სხ-ებს შორის კავშირის წარმოებისას გასათვალისწინებელია ადამიანის ფაქტორი.

4. ვარიული ვითარების წარმოქმნისას საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო სიახლოვეში მყოფი სხ-ების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად ახორციელებს:

ა) ინფორმაციის დადასტურებას სარადიოტელეფონო კავშირით, ავარიული დაშვების შესახებ;

ბ) ავარიული დაშვების განმახორციელებელი სხ-ის პილოტის ინფორმირებას კურსის შესახებ, რომელიც შეძლებისდაგვარად, დაცული უნდა იყოს;



გ) აცნობებს ფრენის რაიონის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეს, თუ პილოტის მიერ გაცხადებული სხ-ის გასწორების სიმაღლე ამ რაიონის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე ნაკლებია; ასევე აცნობებს QNH-ის მიღებული სიდიდე სიმაღლის საზომის დასაყენებლად;

დ) ეშელონირებას სხვა სხ-ების მიმართ, რომლებიც შესაძლებელია საფრთხეს წარმოადგენდნენ, ან მნიშვნელოვანი ინფორმაციის გადაცემას.

5. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო, აუცილებლობის შემთხვევაში, თვითონ ან სხვა სხ-ების მეშვეობით გადასცემს შეტყობინებას ავარიული დაშვების შესრულების შესახებ.

6. ავარიული შეტყობინების გადაცემის შემდეგ, შესაბამისი რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი ყველა შესაბამის სხ-ს გადასცემს შემდგომ ნებართვებს დამატებით მოქმედებებზე, რომელთა განხორციელება აუცილებელია ავარიული დაშვებისას და მის შემდეგ.

7. ავარიულ მდგომარეობაში მყოფი ამოცნობილი სხ-ის ფრენის მსვლელობაზე ხორციელდება ზედამხედველობა და, შეძლებისდაგვარად, თვალყურის დევნება რადიოლოკატორის ინდიკატორზე მანამ, სანამ სხ არ გასცდება რადიოლოკატორის მოქმედების არეს, და ადგილმდებარეობის ინფორმაცია წარედგინება სმმ-ის ყველა ორგანოს, რომელთაც შეუძლიათ ამ სხ-ის დახმარება. ასევე, შესაბამის შემთხვევებში, რადიოლოკაციური მართვა გადაეცემა მეზობელ რადიოლოკაციურ სექტორს.

შენიშვნა: PANS-ATM (Doc 4444) დოკუმენტის მე-15 თავის 15.1.3 პუნქტში დეტალურადაა მოცემული უკანონო ჩარევასთან დაკავშირებული პროცედურები.

მუხლი 124. უკანონო ჩარევა და სხ-ის აფეთქების საფრთხე

1. სმმ-ს პერსონალი მზად უნდა იყოს ამოცნოს ნებისმიერი ნიშანი იმისა, რომ საჰაერო ხომალდი განიცდის უკანონო ჩარევას.

2. ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც საეჭვოა, რომ საჰაერო ხომალდი განიცდის უკანონო ჩარევას და როდესაც არ ხდება მმრლ-ის A რეჟიმში 7500 და 7700 კოდების ასახვა, მეთვალყურე უნდა შეეცადოს ნებისმიერი ეჭვი შეამოწმოს A რეჟიმში მმრლ-ის დეკოდერის გადართვით, ჯერ კოდზე 7500, ამის შემდეგ - 7700.

შენიშვნა: სავარაუდოა, რომ საჰაერო ხომალდი, რომელიც აღჭურვილია მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით, მიმღებ-მოპასუხეს გამოიყენებს A რეჟიმში 7500 კოდის გადასაცემად, რათა კონკრეტულად მიუთითოს, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს. ამ სხ-დს მიმღებ-მოპასუხის გამოყენება შეუძლია A რეჟიმში 7700 კოდის გადასაცემად, რათა მიუთითოს, რომ მას ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და საჭიროებს დაუყოვნებელ დახმარებას. საჰაერო ხომალდს, რომელიც აღჭურვილია დაკვირვების სხვა სისტემების გადამცემებით, მათ შორის ADS-B და ADS-C, შეუძლია გადასცეს ავარიული სიგნალი და/ან გადაუდებლობის სიგნალი, გამოიყენებს რა ამისათვის ყველა არსებულ საშუალებას.

3. ყოველთვის, როდესაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ საჰაერო ხომალდი განიცდის უკანონო ჩარევას ან მიღებულია გაფრთხილება აფეთქების მუქარით, სმმ-ს ორგანოები დაუყოვნებლივ პასუხობენ აღნიშნული სხ-ის თხოვნას ან შესაძლებლობისას, აკმაყოფილებენ მის მოთხოვნას, მათ შორის შესაბამისი ინფორმაციის მიწოდება სააერონავიგაციო საშუალებების შესახებ, მომსახურების სახეები და წესები ფრენის მარშრუტთან და დაფრენის სავარაუდო აეროდრომთან მიმართებით და მიმართავენ საჭირო ქმედებებს ყველა ეტაპზე ფრენის დაუბრკოლებლად შესრულების მიზნით.

4. სმმ-ს ორგანო ვალდებულია ასევე:

ა) გადასცეს და გააგრძელოს ინფორმაციის გადაცემა უსაფრთხო ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებით, სხ-ის პასუხის დალოდების გარეშე;

ბ) აკონტროლოს ფრენის მიმდინარეობა და განახორციელოს მისი რეგისტრაცია, ამისათვის ყველა არსებული საშუალების გამოყენებით, ასევე ახორციელებს მართვის გადაცემის კოორდინაციას სმმ-ს მეზობელ ორგანოებთან, არ ითხოვოს სხ-ისგან შეტყობინების გადაცემას ან სხვა საპასუხო ქმედებები, თუ ამ სხ-თან არ არის ჩვეული კავშირი;



გ) ინფორმაცია მიაწოდოს სმმ-ს ორგანოებს და განაგრძოს მათი მუდმივი ინფორმირება, მათ შორის საფრენოსნო ინფორმაციის მეზობელ რაიონებში განთავსებულ სმმ-ს ორგანოებს, რომელთაც შესაძლოა შეეხება აღნიშნული ფრენის მიმდინარეობა.

შენიშვნა: ზემოაღნიშნული მოთხოვნების დაცვისას, გასათვალისწინებელია ყველა ფაქტორი, რამაც შესაძლოა გავლენა იქონიოს ფრენის მიმდინარეობაზე, მათ შორის საწვავის მარაგი და მარშრუტის და დანიშნულების პუნქტის უეცარი შესაძლო შეცვლა.

დ) აცნობოს:

დ.ა) ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს;

დ.ბ) ძებნისა და გადარჩენის შესაბამის საკოორდინაციო ცენტრს, საავარიო შეტყობინების შესაბამისი წესების თანახმად;

დ.გ) სახელმწიფოს მიერ დანიშნულ შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს.

ე) განახორციელოს უკანონო ჩარევასთან დაკავშირებული შესაბამისი შეტყობინებების რეტრანსლირება, საჰაერო ხომალდსა და დანიშნულ უფლებამოსილ ორგანოს შორის.

შენიშვნა: ეს შეტყობინებები მოიცავს, მაგრამ არ შემოიფარგლება: საწყისი შეტყობინება ინციდენტის შესახებ; დაზუსტებული შეტყობინება ინციდენტის ადგილის შესახებ; შეტყობინება გადაწყვეტილების მიღებაზე პასუხისმგებელი შესაბამისი პირების მიერ მიღებული გადაწყვეტილებების შესახებ; შეტყობინება პასუხისმგებლობის გადაცემის შესახებ; შეტყობინება პასუხისმგებლობის მიღების შესახებ; შეტყობინება, რომ ობიექტს მეტად აღარ ეხება ინციდენტი; და შეტყობინება ინციდენტის დასრულების შესახებ.

5. შემდეგი დამატებითი წესები გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია დადასტურებული ინფორმაცია სხ-ზე ნაღმის ან სხვა ასაფეთქებელი მოწყობილობის განთავსების შესახებ. სმმ-ს ორგანო, მიიღებს რა ინფორმაციას საფრთხის შესახებ:

ა) სხ-ებთან პირდაპირ კავშირზე ყოფნისას, დაუყოვნებლივ აწვდის ინფორმაციას საფრენოსნო პილოტს საფრთხის და ამ საფრთხესთან დაკავშირებული ვითარების შესახებ; ან

ბ) სხ-ებთან პირდაპირი კავშირის არარსებობისას, საფრენოსნო პილოტს ინფორმაციას აწვდის ყველაზე სწრაფი საშუალებით, სმმ-ს სხვა ორგანოების მეშვეობით ან სხვა არხებით.

6. სმმ-ს ორგანო, სხ-ებთან კავშირზე ყოფნისას, უნდა დარწმუნდეს საფრენოსნო პილოტის განზრახვაში და აცნობოს იგი სმმ-ს სხვა ორგანოებს, რომელთაც შეიძლება შეეხება აღნიშნული ფრენა.

7. სხ-თან მიმართებით მიიღება ყველაზე სწრაფი ზომები, ამასთან, რამდენადაც შესაძლებელია, უნდა გამოირიცხოს სხვა სხ-ების ფრენის უსაფრთხოების, ასევე პერსონალისა და სახმელეთო დანადგარების რისკი.

8. სხ-ს, რომელიც ახორციელებს ფრენას, დაუყოვნებლივ ეძღება დანიშნულების დადგენილ პუნქტში ფრენის ახალი ნებართვა. პირველივე შესაძლებლობისას უნდა დაკმაყოფილდეს პილოტის ნებისმიერი თხოვნა სიმაღლის აღების ან დაშვების შესახებ, რათა გათანაბრდეს ან შემცირდეს სხვაობა გარე ატმოსფერულ წნევასა და პილოტის კაბინაში არსებულ ატმოსფერულ წნევას შორის.

9. მიწაზე მყოფ სხ-დს უნდა მიეცეს მითითება, რაც შეიძლება დისტანცირდეს სხვა სხ-ებიდან და დანადგარებიდან და, აუცილებლობისას, გაათავისუფლოს ადზ. ადგილობრივი ინსტრუქციების შესაბამისად, სხ-დს უნდა მიეცეს მითითება განახორციელოს მიმოსვლა დანიშნულ ან იზოლირებულ სადგომზე. თუ პილოტი სასწრაფო წესით ახორციელებს მგზავრების და პილოტის გადმოსხმას, სხვა სხ-ები, სატრანსპორტო საშუალებები და პერსონალი უნდა იმყოფებოდნენ უსაფრთხო მანძილზე საფრთხის ქვეშ მყოფი სხ-ისგან.

10. სმმ-ს ორგანო არანაირ რეკომენდაციას ან წინადადებას არ აძლევს საფრენოსნო პილოტს



ასაფეთქებელ მოწყობილობასთან მიმართებით განსახორციელებელ ქმედებებზე.

11. სხ-ს, რომლის მიმართაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს ან რომლის იზოლირება და ჩვეული მოძრაობიდან გაყვანა რაიმე მიზეზით აუცილებელია, ეძლევა მითითება დაიკავოს მითითებული იზოლირებული სადგომი. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის მითითებული ასეთი იზოლირებული სადგომი ან მითითებული ადგილი დაკავებულია, სხ-დს ნებართვა ეძლევა დაიკავოს ადგილი აეროდრომის ადმინისტრაციასთან წინასწარი შეთანხმებით შერჩეული უბნის ფარგლებში. მიმოსვლის ნებართვაში უნდა მიეთითოს მიმოსვლის მარშრუტი, რომლითაც უნდა იმოძრაოს სადგომამდე. ეს მარშრუტი შეირჩევა ისე, რომ მინიმუმდე იყოს დაყვანილი ნებისმიერი საფრთხე მგზავრების და სხვა პირების მიმართ, სხვა სხ-ების და აეროდრომის სტრუქტურების მიმართ.

12. სმმ-ს სახელმძღვანელოში უნდა გაიწეროს დეტალური პროცედურები სხ-ის მიერ გამოსაყენებელი ფრაზეოლოგია, როდესაც იგი იმყოფება ორმხრივ რადიოკავშირზე. ავარიული ვითარების წარმოქმნისას, სმმ-ს ორგანოებსა და სხ-ებს შორის კავშირის წარმოებისას გასათვალისწინებელია ადამიანური ფაქტორის ასპექტები.

მუხლი 125. მიმღებ-გადამცემი საბორტო აღჭურვილობის მტყუნება

1. სხ-თან ორმხრივი კავშირის დაკარგვისას, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე უნდა განსაზღვროს სხ-ზე მიმღების მუშაობა, რისთვისაც გასცემს მითითებებს კოდის შეცვლაზე, „ამოცნობის“ რეჟიმის ამოქმედებაზე ან მანევრის შესრულებაზე და აგრეთვე აწარმოებს სხ-ის მიმართულების ხაზის დაკვირვებას.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში აღნიშნულ ქმედებათა განხორციელებით დადგენილია სხ-ზე მიმღების ფუნქციონირება, მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილი სხ-ის მოძრაობის შემდგომი მართვისას მისთვის გაცემული ნებართვების მიღების დადასტურება შეიძლება განხორციელდეს კოდის შეცვლით ან „ამოცნობის“ რეჟიმში გადაცემების მეშვეობით.

3. ამ მუხლის 1-ლ და მე-4 პუნქტებში მითითებულ ორივე შემთხვევაში, გაიცემა ისეთი მითითებები მანევრებზე, რომ მიღებული მითითებების შესრულების შემდეგ, სხ-მა შეინარჩუნოს მიმართულების საკუთარი ხაზი, რომელიც დაუწყესდა მიმდინარე ნებართვით.

4. თუ ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში აღნიშნულმა ქმედებებმა არ გამოიღო შედეგი, მას იმეორებენ ნებისმიერ სხვა არსებულ სიხშირეზე, რომლის მოსმენასაც შესაძლოა ახორციელებდეს მოცემულ სხ.

5. როგორც კი გახდება ცნობილი, რომ მოხდა ორმხრივი კავშირის მტყუნება, მაშინ ეშელონირება იმ სხ-სა, რომელთანაც დარღვეულია კავშირი, და სხვა სხ-ებს შორის ხორციელდება იმ ვარაუდით, რომ ეს სხ განახორციელებს ქმედებებს ამ მუხლის მე-6 ან მე-7 პუნქტების შესაბამისად.

6. ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (ვმპ) კონტროლირებადი ფრენისას, გარდა ამ მუხლის მე-7 პუნქტით მითითებული შემთხვევებისა, სხ-ზე კავშირის მტყუნების შემთხვევაში, სხ-ის პილოტი:

ა) აყენებს კოდს 7600;

ბ) განაგრძობს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

გ) ასრულებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე; და

დ) კავშირის ყველაზე სწრაფი საშუალებით აცნობებს შესაბამის სამეთვალყურეო ორგანოს დაფრენის შესახებ.

7. სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (სმპ) ფრენისას ან ისეთ პირობებში, როდესაც ფრენის დასრულება შეუძლებელია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, სხ:

ა) აყენებს კოდს 7600;

ბ) 7 (შვიდი) წუთის განმავლობაში დაიცავს ბოლო დასახულ სიჩქარესა და ეშელონს ან ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს, თუ მისი მნიშვნელობა მეტია.



ბ.ა) თუ სრულდება მარშრუტზე ფრენა, რომელზეც არ არის სავალდებულო შეტყობინების პუნქტები ან მიღებული იყო ადგილმდებარეობის მოხსენების გარეშე ფრენის შესრულების მითითება, შვიდი წუთის ათვლა იწყება:

ბ.ა.ა) ბოლო დასახული ეშელონის ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის დაკავების მომენტიდან; ან

ბ.ა.ბ) მოპასუხეზე 7600 კოდის დაყენებიდან – იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი დადგა ბოლოს.

ბ.ბ) მარშრუტზე ფრენისას, რომელზეც არის სავალდებულო შეტყობინების პუნქტები და მიღებული იყო ადგილმდებარეობის მოხსენების გარეშე ფრენის შესრულების მითითება, შვიდი წუთის ათვლა იწყება:

ბ.ბ.ა) ბოლო დასახული ეშელონის ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის დაკავების მომენტიდან; ან

ბ.ბ.ბ) სავალდებულო შეტყობინების პუნქტის გადაფრენის გაანგარიშებულ დროს, რომელიც ადრე აცნობა პილოტმა; ან

ბ.ბ.გ) სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში ადგილმდებარეობის შესახებ არშემდგარი შეტყობინების დროიდან - იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი დადგა ბოლოს;

შენიშვნა: 7-წუთიანი დროის მონაკვეთი იძლევა საჰაერო მოძრაობისა და კოორდინაციისათვის საჭირო ზომების მიღების საშუალებას.

გ) ამის შემდეგ იწყებს ეშელონისა და სიჩქარის კორექტირებას ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამისად.

შენიშვნა: ეშელონისა და სიჩქარის შეცვლისას გამოყენებულ უნდა იქნეს ფრენის წარდგენილი გეგმა იმ სახით, რა სახითაც იგი პილოტმა ან უფლებამოსილმა წარმომადგენელმა წარუდგინა სმმ-ის ორგანოს, ყოველგვარი შემდგომი ცვლილების გარეშე.

დ) სარადიოლოკაციო დამიზნებისას ან ზონალური ნაოსნობის შესაბამისად დაწესებული შეზღუდვების გარეშე გადახრით ფრენისას, მიემართება გზის ყველაზე უფრო სწორი შესაძლო ტრაექტორიით, რათა დაბრუნდეს ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამის მარშრუტზე, ახლოს მდებარე შემდგომ ძირითად წერტილში, ფრენის გამოყენებული მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის გათვალისწინებით.

შენიშვნა: სვლის მარშრუტსა და მოფრენის აეროდრომზე დაშვების დაწყების დროსთან მიმართებით, გამოიყენება ფრენის მიმდინარე გეგმა, რომელიც არის ფრენის გეგმა შემდგომი სამეთვალყურეო ნებართვებზე დაფუძნებული ცვლილებებით, თუკი ასეთი იყო.

ე) ფრენის მიმდინარე გეგმის მიხედვით, განაგრძობს ფრენას მარშრუტზე შესაბამის მითითებულ სანაოსნო საშუალებამდე, რომელიც ემსახურება დანიშნულების აეროდრომს, და იმ შემთხვევაში, როდესაც მოითხოვება ამ პუნქტის ვ) ქვეპუნქტის მოთხოვნების დაცვა, ამ საშუალების თავზე ასრულებს ფრენას მოცდის რეჟიმში დაშვების დაწყებამდე;

ვ) დაიწყებს დაშვებას

ე) ქვეპუნქტში აღნიშნული სანაოსნო საშუალებიდან ზუსტად დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროს, რომელიც მიღებული და დამოწმებული იყო ბოლო კავშირის დროს ან, შეძლებისდაგვარად, რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან; ან, იმ შემთხვევაში, როდესაც დასაფრენად შესვლის არანაირი სავარაუდო დრო არ არის მიღებული და დამოწმებული, მოფრენის გაანგარიშებულ დროს, რომელიც მითითებულია ფრენის მიმდინარე გეგმაში ან რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან;

ზ) შეასრულებს ფრენას დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ჩვეული სქემით, რომელიც გათვალისწინებულია აღნიშნული სანაოსნო საშუალებისათვის; და



თ) შეძლებისდაგვარად, შეასრულებს დაფრენას 30 წუთის განმავლობაში მოფრენის გაანგარიშებული დროის დადგომიდან, რომელიც მითითებულია ვ) ქვეპუნქტში ან დადასტურებულია დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროის უკანასკნელ შეტყობინებაში, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მათგანი დადგა უფრო მოგვიანებით.

8. როგორც კი ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, უნდა განხორციელდეს სხ-თვის შესაბამისი ინფორმაციისა და მითითებების „ბრმად“ გადაცემა არსებულ სიხშირეებზე, რომელთა მოსმენასაც სავარაუდოდ აწარმოებს აღნიშნული სხ (მათ შორის არსებული რადიოსანაოსნო ან დასაფრენად შესვლის საშუალებების სამეტყველო კავშირის სიხშირეები). გადაიცემა აგრეთვე ინფორმაცია:

ა) ამინდის პირობების შესახებ, რომელიც ხელსაყრელია ღრუბლიანობის გასარღვევად იმ რაიონებში, სადაც შეიძლება ინტენსიური მოძრაობის თავის არიდება;

ბ) შესაფერისი აეროდრომების რაიონებში ამინდის პირობების შესახებ.

9. შესაბამისი ინფორმაცია გადაეცემა იმ სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობის მახლობლად მყოფ სხვა სხ-ებს, რომელთანაც დარღვეულია კავშირი.

10. როგორც კი ცნობილი ხდება სმმ-ის რომელიმე ორგანოს პასუხისმგებლობის რაიონში მფრენ სხ-თან რადიოკავშირის აშკარა მტყუნების შესახებ, იგი ფრენის მარშრუტზე მდებარე სმმ-ის ყველა შესაბამის ორგანოს გადასცემს ინფორმაციას რადიოკავშირის მტყუნების შესახებ. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომლის რაიონშიც მდებარეობს დანიშნულების აეროდრომი, ყველა ზომას იღებს სათადარიგო აეროდრომის (აეროდრომების) შესახებ ინფორმაციისა და ფრენის წარმოდგენილ გეგმაში მითითებული სხვა საჭირო ინფორმაციის მისაღებად, თუ მას ასეთი ინფორმაცია არ გააჩნია.

11. თუ გარემოებანი მიუთითებენ, რომ კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელ სხ-ს, რომელთანაც დარღვეულია კავშირი, შეუძლია ფრენის წარდგენილ გეგმაში მითითებულ სათადარიგო აეროდრომზე (აეროდრომებზე) გაფრენა, სამეთვალყურეო ორგანოს (ორგანოებს), რომელიც ემსახურება ამ სათადარიგო აეროდრომს (აეროდრომებს), და ნებისმიერ სხვა სამეთვალყურეო ორგანოებს, რომლებიც ფრენის მარშრუტის შესაძლო შეცვლის შედეგად შეიძლება ჩართული იყვნენ მოცემულ პროცესში, ეცნობება კავშირის მწყობრიდან გამოსვლის გარემოთა შესახებ, და მათ მიმართავენ თხოვნით ამ სხ-თან კავშირის დამყარების მცდელობის თაობაზე იმ დროს, როდესაც, შესაძლოა, სხ იქნება კავშირის შესაბამისი საშუალებების მოქმედების არის ფარგლებში. ასეთი ზომები მიიღება განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, როდესაც ექსპლუატანტთან ან დანიშნულ წარმომადგენელთან შეთანხმებით შესაბამის სხ-დს „ბრმად“ გადაეცა სათადარიგო აეროდრომზე გაფრენის ნებართვა, ან იმ შემთხვევაში, როდესაც ამინდის პირობები დაფრენის სავარაუდო აეროდრომზე ისეთია, რომ შესაძლებლად ითვლება მარშრუტის შეცვლა და დაფრენა ერთ-ერთ სათადარიგო აეროდრომზე.

12. როდესაც სმმ-ს ორგანო ინფორმაციას იღებს სხ-თან კავშირის აღდგენის ან ამ სხ-ის მიერ დაფრენის შესრულების შესახებ, იგი ამის თაობაზე აცნობებს სმმ-ის იმ ორგანოს, რომლის რაიონშიც კავშირის დარღვევის პერიოდში ასრულებდა ფრენას აღნიშნული სხ და, თუ სხ აგრძელებს ფრენას, მისი შემდგომი მართვის შესახებ შესაბამისი ინფორმაციას აწვდის ფრენის მარშრუტზე სმმ-ის სხვა დაინტერესებულ ორგანოებს.

13. თუ სხ-ის ადგილმდებარეობა არ იქნება დადგენილი 30 წუთის განმავლობაში მას შემდეგ, რაც დადგა:

ა) მოფრენის გაანგარიშებული დრო, რომელიც წარდგენილი იყო პილოტის მიერ;

ბ) მოფრენის გაანგარიშებული დრო, რომელიც გათვლილი იყო რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ;

გ) ბოლო შეტყობინებაში დადასტურებული დასაფრენად შესვლის გაანგარიშებული დრო, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი დრო დადგა უფრო მოგვიანებით, შესაბამისი ინფორმაცია ამ სხ-ის შესახებ მიეწოდება სხ-ების ექსპლუატანტებს ან მათ მიერ დანიშნულ წარმომადგენლებს, და აგრეთვე სხ-ების ნებისმიერ დაინტერესებულ მეთაურებს, და მათი გადაწყვეტილების შესაბამისად აღდგება საჭირო



მოძრაობის ჩვეული მართვა. ფრენების ჩვეულ შესრულებაზე გადასვლის გადაწყვეტილების მიღების ან სხვა ზომების გატარების პასუხისმგებლობა ეკისრებათ სხ-ების ექსპლუატანტებს ან მათ მიერ დანიშნულ წარმომადგენლებს, და აგრეთვე სხ-ების მეთაურებს.

მუხლი 126. სახმელეთო რადიოლოკაციური აღჭურვილობის მწყობრიდან გამოსვლა

1. რადიოლოკაციური მართვისათვის გამოყენებული სახმელეთო რადიოაღჭურვილობის სრული მტყუნების შემთხვევაში, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე, კავშირის სხვა არსებული არხების საშუალებით რადიოლოკაციური მომსახურების გაგრძელების შეუძლებლობისა, იღებს შემდეგ ზომებს:

ა) აფიქსირებს ყველა უკვე ამოცნობილი სხ-ების ადგილმდებარეობას და, შესაბამის შემთხვევებში, საპროცედურო კონტროლის მეთვალყურესთან ერთად ღებულობს აუცილებელ ზომებს ამ სხ-ებს შორის საპროცედურო ემელონირების დასამყარებლად;

ბ) დაუყოვნებლივ აცნობებს მტყუნების შესახებ შესაბამისად ყველა მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტს ან სმმ-ის ორგანოს;

გ) ატყობინებს ასეთ პუნქტებსა და ორგანოებს საჭირო მოძრაობის მიმდინარე პირობებს;

დ) მოითხოვს მათ დახმარებას ამ სხ-ების რადიოლოკაციური ან ურადიოლოკაციო ემელონირების უზრუნველყოფაში, რომლებმაც შესაძლოა დაამყარონ კავშირი ამ პუნქტებთან ან ორგანოებთან და მართონ ეს სხ-ები;

ე) მიუთითებს მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტებს ან სმმ-ის ორგანოებს შეაკავონ კონტროლირებადი ფრენების შემსრულებელი ყველა სხ სმმ-ის იმ ორგანოს ან იმ პუნქტის პასუხისმგებლობის რაიონის ფარგლებს გარეთ, რომლის აღჭურვილობაც მწყობრიდანაა გამოსული, ან მიმართონ ეს სხ-ები ამ რაიონის შემოვლით მანამ, სანამ შესაძლებელი არ გახდება ჩვეული მომსახურების გაწევა.

2. რადიოლოკაციური აღჭურვილობის სრული მტყუნების შემთხვევაში, რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურე:

ა) აფიქსირებს ყველა უკვე ამოცნობილი სხ-ის ადგილმდებარეობას და, შესაბამის შემთხვევებში, შესაბამის მეთვალყურესთან ერთად ახორციელებს აუცილებელ ქმედებებს ამ სხ-ებს შორის საპროცედურო ემელონირების დასამყარებლად; და

ბ) აუცილებლობისას სთხოვს შესაბამის მეთვალყურეს მიიღოს შესაბამისი სხ-ების მოძრაობის მართვა.

3. სასწრაფო ზომების სახით შეიძლება დროებით გამოყენებულ იქნეს ფრენის ის ემელონები, რომლებიც ერთმანეთისგან დაშორებულია ვერტიკალური ემელონირების მინიმუმის ნახევრის ტოლი მანძილით, თუ სტანდარტული საპროცედურო ემელონირების დაუყოვნებელი უზრუნველყოფა შეუძლებელია.

4. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არის დაჯერებულობა იმისა, რომ რადიოლოკაციური მოწყობილობის სრული მტყუნება ხანგრძლივი არ იქნება, მიიღება ზომები იმ სხ-ების რიცხვის შესაზღვდავად, რომელთაც მიეცათ ამ რაიონში შესვლის ნებართვა, იმ რაოდენობამდე, რომელთა უსაფრთხო მართვაც შესაძლებელი იქნება რადიოლოკატორის გარეშეც.

მუხლი 127. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის მტყუნება

1. სმმ-ს ორგანო ვალდებულია ასახოს სახელმძღვანელოში პროცედურები, რომლის მიხედვითაც მეთვალყურეებმა უნდა იმოქმედონ საბორტო ან სახმელეთო რადიოსადგურებით ორმხრივი კავშირის დამყარების შეუძლებლობის შემთხვევაში.

2. როგორც კი ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, საჭიროა ისეთი ქმედებების გატარება, რათა სარწმუნო იყოს, რომ სხ-დს შეუძლია სამეთვალყურეო ორგანოს გადაცემების მიღება, მიეთითოს რა მანევრის შესრულება, რომლის დაკვირვებაც შეიძლება სმმ-ს დაკვირვების სისტემებით ან შესაძლებლობის შემთხვევაში, გადაეცეს სიგნალი, რათა დაადასტუროს მიღება.

3. თუ სხ-ი არ მიუთითებს, რომ შეუძლია მიიღოს და დაადასტუროს გადაცემები, მაშინ ემელონირება იმ სხ-ს, რომელთანაც დარღვეულია კავშირი და სხვა სხ-ებს შორის უზრუნველყოფილია იმ გათვლით,



რომ აღნიშნული მიმართავს შემდეგ ქმედებებს:

ა) ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას:

ა.ა) გააგრძელებს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

ა.ბ) განახორციელებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე; და

ა.გ) კავშირის ყველაზე სწრაფი საშუალებებით აცნობებს შესაბამის სამეთვალყურეო ორგანოს დაფრენის შესახებ; ან

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას ან იმ პირობებში, როდესაც ნაკლებად სავარაუდოა, რომ პილოტი დაასრულებს ფრენას (ა) ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, სხ-მა:

ბ.ა) თუ რეგიონული სააერნოსნო შეთანხმებებით დადგენილი არ არის სხვა რამ, საჰაერო სივრცეში, სადაც ხორციელდება საპროცედურო ეშელონირება, უნდა შეინარჩუნოს ბოლოს დასახული სიჩქარე და ეშელონი ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე, თუ მისი მნიშვნელობა მეტია, 20 წთ-ის განმავლობაში მას შემდეგ, რაც სხ-ის პილოტმა სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში ვერ შეძლო საკუთარი ადგილმდებარეობის გადაცემა და ამის შემდეგ უნდა განახორციელოს ეშელონის და სიჩქარის კორექტირება ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამისად; ან

ბ.ბ) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება სმმ-ს დაკვირვების სისტემის მეშვეობით, უნდა შეინარჩუნოს ბოლოს დასახული სიჩქარე და ეშელონი ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე, თუ ის მეტია, 7 წთ-ის განმავლობაში;

ბ.ბ.ა) ბოლოს დასახული ეშელონის ან ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის მიღწევიდან; ან

ბ.ბ.ბ) მიმღებ-მოპასუხის 7600 კოდის დაყენებიდან ან „ჰაერი-მიწა“ კავშირის დაკარგვის შესახებ მონაცემების გადასაცემად ADS-B მოწყობილობის გადამცემის დაყენებიდან; ან

ბ.ბ.გ) მას შემდეგ, რაც სხ-ს პილოტმა ვერ შეძლო საკუთარი ადგილმდებარეობის გადაცემა სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელიც დადგა უფრო გვიან და ამის შემდეგ ახორციელებს ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, ფრენის წარდგენილი გეგმის შესაბამისად;

ბ.გ) სარადიოლოკაციო დამიზნებისას ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მითითებისას, უნდა განახორციელოს წანაცვლება ზონალური ნაოსნობის სისტემის გამოყენებით, დაწესებული შეზღუდვების გარეშე და ფრენა განახორციელოს ყველაზე სწორი შესაძლო ტრაექტორიით, რათა მომდევნო ძირითად წერტილამდე დაიკავოს ფრენის მიმდინარე გეგმით გათვალისწინებული მარშრუტი, ამასთან, გასათვალისწინებელის ფრენის გამოსაყენებელი მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ბ.დ) უნდა გააგრძელოს ფრენა მარშრუტზე, ფრენის მიმდინარე გეგმის შესაბამისად მითითებულ სათანადო სააერნოსნო საშუალებამდე ან დანიშნულების აეროდრომის საკონტროლო წერტილამდე და იმ შეთხვევაში, როდესაც საჭიროა წინამდებარე მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნების დაცვა, დაშვების დაწყებამდე განახორციელოს ფრენა მოცდის რეჟიმში ამ საშუალების ან საკონტროლო წერტილის თავზე;

ბ.ე) უნდა დაიწყოს დაშვება წინამდებარე მუხლის მე-4 პუნქტით მითითებული სააერნოსნო საშუალებიდან ან საკონტროლო წერტილიდან დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ დროს, რომელიც მიღებული და დადასტურებულია ბოლო კავშირის დროს ან, შეძლებისდაგვარად, რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან; ან იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის მიღებული და არც დადასტურებული დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო - დაიწყოს დაშვება ფრენის მიმდინარე გეგმით მითითებულ მიფრენის გაანგარიშებულ დროს ან რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან;

ბ.ვ) უნდა განახორციელოს ფრენა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ჩვეული სქემით, რომელიც გათვალისწინებულია დადგენილი სააერნოსნო საშუალებების ან საკონტროლო წერტილისთვის;



ბ.ზ) შეძლებისდაგვარად, უნდა განახორციელოს დაფრენა, მიფრენის გაანგარიშებული დროიდან 30 წთ-ის განმავლობაში, როგორც ეს მოცემულია წინამდებარე მუხლის მე-5 პუნქტში ან დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროს, რომელიც დადასტურებულია ბოლო შეტყობინებით, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი დადგა უფრო გვიან.

შენიშვნა: მასში დამტკიცებული მეტეოროლოგიური პირობების შესაბამისად, ა) ქვეპუნქტი შეეხება ყველა კონტროლირებად ფრენას, მაშინ როდესაც ბ) ქვეპუნქტი პუნქტი შეეხება მხოლოდ სფწ-ით მიმდინარე ფრენებს.

4. ეშელონირებასთან დაკავშირებული მოქმედებები, იმ ვარაუდის საფუძველზე, რომელზეც აღწერილია ამ მუხლის მე-4 პუნქტში, უნდა შეწყდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა) განსაზღვრულია, რომ საჰაერო ხომალდი მიმართავს ამ მუხლის მე-4 პუნქტით მითითებულისაგან განსხვავებულ ქმედებებს; ან

ბ) სამეთვალყურეო ორგანოები ელექტრონული ან სხვა საშუალებით განსაზღვრავენ, რომ შეიძლება მიღებული იყოს ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებულისგან განსხვავებული ზომები, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ზიანის მიუყენებლად; ან

გ) მიღებულია ზუსტი ინფორმაცია, რომ სხ-მა განახორციელა დაფრენა.

5. როგორც კი ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, შესაბამის სხ-ებს არსებულ სიხშირეებზე, რომელსაც სავარაუდოდ უსმენენ სხ-ები, მათ შორის, არსებული რადიოსანაოსნო საშუალებების ან დასაფრენად შესვლის საშუალებების სამეტყველო კავშირის სიხშირეებზე, უნდა განხორციელდეს სათანადო ინფორმაციის „ბრმად“ გადაცემა, სადაც მიეთითება სამეთვალყურეო ორგანოს მიერ მიღებული ზომები ან მითითებები, რომელიც გამართლებულია ნებისმიერ ავარიულ ვითარებაში. გადაიცემა ასევე ინფორმაცია, რომელიც შეეხება:

ა) მეტეოროლოგიურ პირობებს, რომელიც ხელსაყრელია ღრუბლების გარღვევის წესის გამოსაყენებლად იმ რაიონებში, სადაც შესაძლებელია ინტენსიური მოძრაობის არიდება;

ბ) მეტეოროლოგიურ პირობებს შესაფერისი აეროდრომების რაიონში.

6. შესაბამისი ინფორმაცია გადაეცემა სხვა სხ-ებს, რომლებიც იმყოფებიან იმ სხ-ის მოსალოდნელი ადგილმდებარეობის სიახლოვეს, რომელთან კავშირიც დარღვეულია.

7. როგორც კი ცნობილი ხდება სხ-თან რადიოკავშირის აშკარა მტყუნების შესახებ, რომელიც ფრენას ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მართვის რომელიმე ორგანოს პასუხისმგებლობის რაიონში, აღნიშნული ორგანო რადიოკავშირის მტყუნების შესახებ ინფორმაციას აცნობებს ფრენის მარშრუტზე არსებულ ყველა შესაბამის სმმ-ს ორგანოს. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომლის რაიონშიც განთავსებულია დანიშნულების აეროდრომი, მიმართავს ზომებს, რათა მიიღოს ინფორმაცია სათადარიგო აეროდრომ(ებ)ის შესახებ და სხვა აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც მითითებულია ფრენის წარდგენილ გეგმაში, თუ იგი არ ფლობს ასეთ ინფორმაციას.

8. თუ ვითარება მიუთითებს, რომ კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი საჰაერო ხომალდი, რომელთან კავშირიც დარღვეულია, შეიძლება გაფრინდეს ფრენის წარდგენილი გეგმით მითითებულ სათადარიგო აეროდრომზე, მაშინ სამეთვალყურეო ორგანოს, რომელიც ემსახურება აღნიშნული სათადარიგო აეროდრომს და სხვა ნებისმიერ სამეთვალყურეო ორგანოებს, რომლებიც შეიძლება ჩართულნი იყვნენ აღნიშნულ პროცესში ფრენის მარშრუტის შესაძლო შეცვლის მიზეზით, უნდა ეცნობოს კავშირის მტყუნების ვითარებაზე და ეთხოვოს კავშირი დაამყაროს ამ სხ-თან იმ დროს, როდესაც საჰაერო ხომალდი შესაძლებელია იმყოფებოდეს კავშირის შესაბამისი საშუალებების მოქმედების არეში.

9. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ზე კავშირის მტყუნების შემდეგ, სამეთვალყურეო ორგანოს ეცნობება კავშირის აღდგენის ან სხ-ის მიერ დაფრენის განხორციელების შესახებ, აღნიშნული ორგანო ინფორმაციას აწვდის სმმ იმ ორგანოს, რომლის რაიონშიც საჰაერო ხომალდი ახორციელებდა ფრენას კავშირის მტყუნების განმავლობაში, ასევე მარშრუტზე ფრენის სხვა დაინტერესებულ სმმ-ს ორგანოებს



და თუ საჭაერო ხომალდი აგრძელებს ფრენას, წარუდგენს ცნობებს მისი ფრენის შესახებ.

10. თუ საჭაერო ხომალდი არ გადის კავშირზე 30 წთ-ის განმავლობაში, მას შემდეგ რაც დადგა:

ა) პილოტის მიერ წარდგენილი მოფრენის გაანგარიშებული დრო;

ბ) რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ გამოთვლილი მოფრენის გაანგარიშებული დრო; ან

გ) ბოლო შეტყობინებაში დადასტურებული დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი დადგა უფრო გვიან, შესაბამისი ინფორმაცია სხ-ის შესახებ გადაეცემა სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, ასევე ნებისმიერი დაინტერესებული სხ-ის მეთაურს და მათი სურვილის შესაბამისად უნდა განახლდეს საჭაერო მოძრაობის ჩვეული მართვა. ფრენის ჩვეულ შესრულებაზე გადასვლის გადაწყვეტილებაზე ან სხვა ქმედებების მიღებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს, ასევე სხ-ის მეთაურს.

მუხლი 128. სხ-ის ავარიული დაშვება

1. მას შემდეგ, რაც დადგენილია, რომ საჭაერო ხომალდი ახორციელებს ავარიულ დაშვებას, სმმ-ს ორგანოს მიერ დაუყოვნებლივ მიიღება სათანადო ზომები ყველა შესაბამისი სხ-ის ფრენის უსაფრთხოების დაცვის მიზნით. აღნიშნული სათანადო ზომები მდგომარეობს შემდეგში, ამასთან, რიგითობა დამოკიდებულია ვითარებაზე:

ა) ავარიული შეტყობინების გადაცემა;

ბ) სხ-ებს, რომლებსაც შეეხებათ აღნიშნული დაშვება, გადაეცემა ინფორმაცია საჭაერო მოძრაობის შესახებ და/ან მითითებები;

გ) შეტყობინება ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის და ფრენის შესრულების არეში სიმაღლის საზომის დაყენების შესახებ; და

დ) სმმ-ს სხვა ორგანოების ინფორმირება, რომლებსაც შეიძლება შეეხოსთ აღნიშნული დაშვება.

2. სხ-ის პილოტის ქმედებები, რომელიც ახორციელებს ავარიულ დაშვებას. პირველი პრაქტიკული შესაძლების შემთხვევაში, პილოტი მიმართავს შემდეგ ქმედებებს, შექმნილი ვითარების შესაბამისად:

ა) აგრძელებს პილოტის შეხედულებისამებრ შერჩეული მიმართულებით ფრენას;

ბ) ატყობინებს სმმ-ს შესაბამის ორგანოს ავარიული დაშვების შესახებ და, შესაძლებლობის შემთხვევაში, საკუთარი გეგმების შესახებ;

გ) აყენებს მიმღებ-მოპასუხის კოდს 7700 და შესაბამის შემთხვევებში, ირჩევს ADS-B და/ან ADS-C მოწყობილობის სათანადო რეჟიმს;

დ) ახორციელებს გარე საბორტო ნათურების ჩართვას (არსებული საექსპლუატაციო შეზღუდვების შესაბამისად);

ე) ვიზუალურად ან შეჯახების გასაფრთხილებელი საბორტო სისტემებით (თუ არსებობს) აკვირდება იმ სხ-ების მოძრაობას, რომელთაც შესაძლოა შექმნან კონფლიქტური ვითარება;

ვ) ავარიული დაშვების დასრულების შემდეგ, შემდგომ ქმედებებს ათანხმებს სმმ-ს შესაბამის ორგანოსთან.

3. სმმ-ს ორგანოს კონკრეტული მითითების არარსებობისას არედან გასვლის ან უშუალო სიახლოვეს არსებული საფრთხის შესახებ, პილოტი მიმართავს შემდეგ ქმედებებს:

ა) აგრძელებს ფრენას მიმდინარე ნებართვის შესაბამისად და გამოყენებული სიხშირის მოსმენას, სმმ-ს ორგანოს ნებისმიერი დამატებითი მითითების მისაღებად;

ბ) ვიზუალურად ან შეჯახების გასაფრთხილებელი საბორტო სისტემებით (თუ არსებობს) აკვირდება



იმ სხ-ების მოძრაობას, რომელთაც შესაძლოა შექმნან კონფლიქტური ვითარება.

მუხლი 129. საჰაერო სივრცეში ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებულ მინიმუმში (RVSM) ფრენის განსაკუთრებული წესები

1. სმმ-ის ორგანო იღებს ზომებს 2000 ფუტი (600 მ) მინიმალური ვერტიკალური ეშელონირების ან აღნიშნული სხ-ის შესაბამისი ჰორიზონტალური ეშელონირების უზრუნველსაყოფად სხვა დანარჩენი, სიახლოვეს მყოფი სხ-გან, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ RVSM-ის საჰაერო სივრცეში. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს RVSM-ის საჰაერო სივრციდან იმ სხ-ის გაყვანა, რომელმაც დაკარგა RVSM-ით ფრენებზე დაშვების სტატუსი.
2. პილოტმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა აცნობოს სმმ-ის ორგანოს მოწყობილობის სათანადო უნარის აღდგენის შესახებ, რაც მოითხოვება RVSM-ის სახომალდე სისტემების მინიმალური მახასიათებლებით.
3. პირველი რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომელმაც მიიღო RVSM-ით სხ-ის სტატუსის შეცვლის ინფორმაცია, ახორციელებს შესაბამის კოორდინაციას მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან.
4. თუ სხ, რომელიც ფრენას ასრულებს RVSM-ის საჰაერო სივრცეში, მოხვდა ძლიერი ტურბულენტობის არეში, რაც გამოწვეულია მეტეოროლოგიური პირობებით ან გრიგალით და პილოტი თვლის, რომ აღნიშნული გავლენას იქონიებს სხ-ის უნარზე, შეინარჩუნოს ფრენის ნებადართული ეშელონი, მაშინ პილოტი ამის შესახებ აცნობებს სმმ-ის ორგანოს. სმმ-ის ორგანო აწესებს სათანადო ჰორიზონტალურ ეშელონირებას ან ზრდის ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმს.
5. სმმ-ის ორგანო, შემდგომში დაგვარად, აკმაყოფილებს პილოტის მოთხოვნას ფრენის ეშელონის და/ან მარშრუტის შეცვლაზე და, აუცილებლობისას, გადასცემს ინფორმაციას საჰაერო მოძრაობის შესახებ.
6. სმმ-ის ორგანო ითხოვს შეტყობინებებს სხვა სხ-ების პლიტებისაგან, რათა განსაზღვროს RVSM-ით სარგებლობის დროებით სრული ან ფრენის გარკვეულ ეშელონებზე და/ან რაიონში შეწყვეტის აუცილებლობა.
7. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომელიც დროებით წყვეტს RVSM-ით სარგებლობას, ახორციელებს აღნიშნულისა და სექტორების გამტარუნარიანობის ნებისმიერი მოთხოვნილი ცვლილების კოორდინირებას შესაბამის მეზობელ სამეთვალყურეო რაიონულ ცენტრებთან, საჰაერო მოძრაობის მართვის მოწესრიგებული გადაცემის უზრუნველყოფის მიზნით.
8. თუ RVSM-ის საჰაერო სივრცეში მეტეოროლოგიური პროგნოზით, მოსალოდნელია ძლიერი ტურბულენტობა, სმმ-ის ორგანო განსაზღვრავს RVSM-ით სარგებლობის დროებით შეწყვეტის აუცილებლობას, აგრეთვე დროის შუალედს და ფრენის კონკრეტულ ეშელონ(ებ)ს და/ან რაიონს ასეთი დროებითი ზომებისათვის. RVSM-ით სარგებლობის დროებით შეჩერების შემთხვევაში, რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომელიც აჩერებს RVSM-ით სარგებლობას, საჰაერო მოძრაობის გადაცემისას ახორციელებს ფრენის ეშელონების კოორდინირებას მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან, თუკი ცენტრებს შორის შეთანხმებით გათვალისწინებული არ არის საგანგებო ვითარებებში ფრენის ეშელონების კონკრეტული სქემა. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომელიც აჩერებს RVSM-ით სარგებლობას, ასევე ახორციელებს სექტორების მისაღები გამტარუნარიანობის კოორდინირებას შესაბამის მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან.

მუხლი 130. ორიენტაცია დაკარგული ან ამოუცნობი საჰაერო ხომალდები

1. ორიენტაცია დაკარგული საჰაერო ხომალდია ის სხ, რომელიც მნიშვნელოვნად ასცდა მიმართულების მოცემულ ხაზს ან რომელიც იტყობინება ორიენტაციის დაკარგვას.
2. ამოუცნობი საჰაერო ხომალდია ის სხ, რომლის ფრენაც მოცემულ რაიონში მიმდინარეობს მეთვალყურეობის ქვეშ ან რომლის ფრენის შესახებაც ეცნობება მოცემულ რაიონს, მაგრამ რომლის კუთვნილებაც დადგენილი არ არის.

შენიშვნა: ერთი და იგივე სხ ერთდროულად შეიძლება განიხილებოდეს როგორც „ორიენტაცია დაკარგული საჰაერო ხომალდი“ ერთი ორგანოს მიერ, და როგორც „ამოუცნობი საჰაერო ხომალდი“ მეორე ორგანოს მიერ.

3. როგორც კი სმმ-ის ორგანო შეიტყობს ორიენტაცია დაკარგულ სხ-ის შესახებ, მან უნდა შეასრულოს ამ



პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებში მითითებულ ყველა ზომა ამ სხ-ის დასახმარებლად, მისი უსაფრთხო ფრენის უზრუნველყოფის მიზნით. კერძოდ,

ა) თუ სხ-ის ადგილმდებარეობა უცნობია, სმმ-ის ორგანო:

ა.ა) ცდილობს სხ-თან ორმხრივი კავშირის დამყარებას, თუ ასეთი კავშირი ჯერ არ არის დამყარებული;

ა.ბ) იყენებს ყველა არსებულ საშუალებას მისი ადგილმდებარეობის დასადგენად;

ა.გ) ინფორმაციას აწვდის სმმ-ის სხვა ორგანოებს, რომელთა რაიონშიც შესაძლოა შევიდა ან შეიძლება შევიდეს სხ კურსიდან გადახვევის შედეგად, ამასთან გაითვალისწინება ყველა ფაქტორი, რომელმაც შეიძლება გავლენა იქონიოს სხ-ის ფრენის მართვაზე მოცემულ პირობებში;

ა.დ) ინფორმაციას აწვდის შესაბამის სამხედრო ორგანოებს, ადგილებზე შეთანხმებული წესების შესაბამისად, და წარუდგენს მათ ფრენის შესაბამის გეგმას და სხვა მონაცემებს კურსიდან აცდენილი სხ-ის შესახებ;

ა.ე) სთხოვს „ა-გ“ და „ა-დ“ ქვეპუნქტებში აღნიშნულ ორგანოებს და სხვა მფრენ სხ-ებს დახმარებას სხ-თან კავშირის დამყარებასა და მისი ადგილმდებარეობის დადგენაში.

ბ) როდესაც სხ-ის ადგილმდებარეობა დადგენილია, სმმ-ის ორგანო:

ბ.ა) ატყობინებს სხ-ს მისი ადგილმდებარეობისა და შესასრულებელი მოქმედებების შესახებ;

ბ.ბ) აუცილებლობისას, სმმ-ის სხვა ორგანოებსა და შესაბამის სამხედრო ორგანოებს აწვდის ინფორმაციას კურსიდან აცდენილი სხ-ისა და მიღებული ზომების შესახებ.

4. ამოუცნობი სხ-ის აღმოჩენისას, სმმ-ის შესაბამისი ორგანო იღებს ზომებს ამ სხ-ის კუთვნილების დასადგენად:

ა) ცდილობს დაამყაროს ამ სხ-თან ორმხრივი კავშირი;

ბ) საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში სმმ-ის სხვა ორგანოებისაგან ითხოვს ინფორმაციას ამ სხ-ის შესახებ და სთხოვს მათ დახმარებას ამ სხ-თან ორმხრივი კავშირის დამყარებაში;

გ) საფრენოსნო ინფორმაციის მომიჯნავე რაიონების სმმ-ის სხვა ორგანოებისაგან ითხოვს ინფორმაციას ამ სხ-ის შესახებ და სთხოვს მათ დახმარებას ამ სხ-თან ორმხრივი კავშირის დამყარებაში;

დ) ცდილობს მიიღოს ინფორმაცია სხვა სხ-გან ამ რაიონში.

5. როგორც კი დადგინდება სხ-ის კუთვნილება, სმმ-ის ორგანო, აუცილებლობისას, აცნობებს ამის შესახებ თავდაცვის სამინისტროს შესაბამის ორგანოს.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც აღინიშნება კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი ამოცნობილი სხ-ის ფრენა ტრაექტორიით, რომლითაც შესაძლებელია კონფლიქტური ვითარების წარმოქმნა ამ სხ-სა და ამოუცნობ სხ-ს შორის, რომელმაც შეიძლება შექმნას შეჯახების საფრთხე, კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი სხ-ის პილოტს, ყველა შემთხვევაში, როდესაც ეს შესაძლებელია:

ა) ეცნობება ამოუცნობი სხ-ის შესახებ და კონტროლირებადი ფრენის შემსრულებელი სხ-ის მოთხოვნით ან, თუ რადიოლოკაციური მომსახურების განმახორციელებელი მეთვალყურის აზრით, ამას მოითხოვს გარემოება, მიიღება ზომები შეჯახების თავიდან ასაცილებლად;

ბ) ეცნობება კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის შესახებ.

მუხლი 131. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გზის გადაჭრა

1. როდესაც სმმ-ის ორგანოსათვის ცნობილი ხდება მისი პასუხისმგებლობის რაიონში სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ, ის მიმართავს ქვემოთ ჩამოთვლილიდან იმ ზომებს, რომელიც მოცემულ პირობებში ყველაზე შესაფერისია:



ა) შეეცდება გზაგადაჭრილ სხ-თან დაამყაროს ორმხრივი კავშირი ნებისმიერ არსებულ სიხშირეზე, მათ შორის 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე, თუ ასეთი კავშირი ჯერ არ არის დამყარებული;

ბ) აცნობებს გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტს გზის გადაჭრის შესახებ;

გ) ამყარებს კავშირს გზის გადაჭრის მართვის ორგანოსთან, რომელსაც ორმხრივი კავშირი აქვს გზისგადამჭრელ სხ-თან და აწვდის მას არსებული ინფორმაციას ამ სხ-ის შესახებ;

დ) საჭიროებისას ახორციელებს შეტყობინებების რეტრანსლირებას გზისგადამჭრელ სხ-ს ან გზის გადაჭრის მართვის ორგანოსა და გზაგადაჭრილ სხ-ს შორის;

ე) გზის გადაჭრის მართვის ორგანოსთან მჭიდრო ურთიერთკავშირში ღებულობს ყველა საჭირო ზომას გზაგადაჭრილი სხ-ის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;

ვ) ინფორმაციას აწვდის საფრენოსნო ინფორმაციის მეზობელ რაიონების სმმ-ის ორგანოებს, თუ კურსიდან აცდენის შედეგად სხ გასცდა ან შევიდა საფრენოსნო ინფორმაციის მეზობელი რაიონების ფარგლებში.

2. როგორც კი სმმ-ის ორგანოსთვის ცნობილი ხდება მისი პასუხისმგებლობის რაიონის გარეთ სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ, ის მიმართავს ქვემოთ ჩამოთვლილ იმ ზომებს, რომელიც მოცემულ პირობებში ყველაზე შესაფერისია:

3. ინფორმაციას აწვდის იმ საჰაერო სივრცის სმმ-ის ორგანოებს, სადაც ხორციელდება გზის გადაჭრა და უზრუნველყოფს ამ ორგანოს ინფორმაციით, რომელიც დაეხმარება ამ სხ-ის ამოცნობაში;

4. ახორციელებს შეტყობინებების რეტრანსლირებას გზაგადაჭრილ სხ-სა და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, გზის გადაჭრის მართვის ორგანოს ან გზისგადამჭრელ სხ-ს შორის.

თავი XI საავარიო მომსახურება

მუხლი 132. საავარიო მომსახურებით უზრუნველყოფა

1. სმმ-ს შესაბამისი ორგანო ახორციელებს საავარიო მომსახურებას:

ა) ყველა სხ-თვის, რომელიც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით;

ბ) შემლებისდაგვარად, ყველა სხვა სხ-თვის, რომელსაც გააჩნია ფრენის გეგმა ან რომელთა შესახებაც სმმ-ის ორგანოებისათვის ცნობილია სხვა წყაროებიდან; და

გ) ნებისმიერ სხ-თვის, რომელიც წარმოადგენს ან შესაძლოა წარმოადგენდეს უკანონო ჩარევის ობიექტს.

2. საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრები და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი:

ა) აგროვებს ინფორმაციას იმ სხ-ების შესახებ, რომელიც ფრენებს ასრულებს საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამისი რაიონის ან სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში და იმყოფა ავარიულ ვითარებაში და

ბ) გადასცემს ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით დადგენილ ინფორმაციას შესაბამის ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ან მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მართვის ქვეშ მყოფი სხ-ზე იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, აღნიშნული პუნქტი დაუყოვნებლივ ატყობინებს ამის შესახებ საფრენოსნო ინფორმაციის შესაბამის ცენტრს ან რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს, რომელიც თავის მხრივ ატყობინებს ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის, საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრის ან ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრის შეტყობინება არ არის მიზანშეწონილი.

4. შექმნილი ვითარებიდან გამომდინარე, შესაბამისი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი ან



მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი პირველ რიგში ატყობინებს ყველა შესაბამის საავარიო-სამაშველო სამსახურებს ამ მუხლით დადგენილ ვითარების შესახებ.

5. სმმ-ს ორგანო ვალდებულია განსაზღვროს ზოგადი პასუხისმგებლობები საავარიო შეტყობინების უზრუნველყოფაზე და შეტყობინების სქემა და მკაფიოდ ასახოს ყველა შესაბამის პუნქტის მოქმედებები ადგილობრივ ინსტრუქციებში და სახელმძღვანელოში.

მუხლი 133. პასუხისმგებლობა ავარიულ მომსახურებაზე

საავარიო მომსახურება უზრუნველყოფილია:

ა) საფრენოსნო-ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში: საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრის მიერ, თუ ასეთი მომსახურების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს, რომელსაც გააჩნია სათანადო საშუალებები ასეთი ფუნქციების განსახორციელებლად;

ბ) კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებში და კონტროლირებად აეროდრომებზე: საჰაერო მოძრაობის მართვის შესაბამისი ორგანოს მიერ.

მუხლი 134. ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრების შეტყობინება

1. სმმ-ის ორგანო, როგორც კი ჩათვლის, რომ სხ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, დაუყოვნებლივ ატყობინებენ ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრებს შემდეგი წესის შესაბამისად:

ა) გაურკვევლობის სტადია, როდესაც:

ა.ა) სხ-გან არ არის არანაირი შეტყობინება 30 წუთის განმავლობაში ამგვარი შეტყობინების მისაღებად განკუთვნილი დროიდან ან ამ სხ-თან კავშირის დამყარების პირველი წარუმატებელი მცდელობიდან, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი იყო უფრო ადრე; ან

ა.ბ) სხ არ ჩამოფრინდა 30 წუთის განმავლობაში მოფრენის გაანგარიშებული დროიდან, რომლის შესახებაც მან აცნობა ბოლო გადაცემაში ან რომელიც გათვლილია სმმ-ის ორგანოების მიერ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია უფრო მოგვიანებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არანაირი ეჭვი არ არის სხ-ისა და ბორტზე მყოფი პირების უსაფრთხოებაზე.

ბ) განგაშის სტადია, როდესაც:

ბ.ა) გაურკვევლობის სტადიის დადგომის შემდეგ, სხ-თან კავშირის დამყარების შემდგომი მცდელობისას ან სხვა შესაბამისი წყაროებიდან ვერ ხერხდება რაიმე მონაცემების მიღება ამ სხ-ის შესახებ; ან

ბ.ბ) სხ, რომელმაც მიიღო დაფრენის ნებართვა, არ ახორციელებს დაფრენას 5 წუთის განმავლობაში დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან და კავშირი მოცემულ სხ-თან ისევ არ არის დამყარებული; ან

ბ.გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის გაუარესებას, მაგრამ არა იმდენად, რომ შესრულდეს იძულებითი დაფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არსებობს სხ-ისა და მის ბორტზე მყოფი პირების საფრთხის აცილების მონაცემები; ან

ბ.დ) ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ იქცა უკანონო ჩარევის ობიექტად.

გ) განსაცდელის ჟამი (სტადია), როდესაც:

გ.ა) განგაშის სტადიის დადგომის შემდეგ, სხ-თან კავშირის დამყარების დამატებითი წარუმატებელი მცდელობები და უფრო ფართო მასშტაბიანი უშედეგო მოთხოვნები მიუთითებენ იმის ალბათობას, რომ სხ გასაჭირშია; ან

გ.ბ) მიჩნეულია, რომ სხ-ის საწვავის მარაგი ამოიწურა ან საკმარისი არ არის უსაფრთხო ადგილის მისაღწევად; ან

გ.გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის იმდენად გაუარესებას, რომ შესაძლებელია განხორციელდეს იძულებითი დაფრენა; ან



გ.დ) მიღებულია ინფორმაცია ან არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ საჭაერო ხომალდი აპირებს ან შეასრულა იძულებითი დაფრენა; გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არსებობს დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ სხ-ს და ბორტზე მყოფ პირებს არ ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და საჭიროა დაუყოვნებელი დახმარება.

2. შეტყობინება მოიცავს ინფორმაციას შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) გამომმახებელი დაწესებულება ან პირი;

ბ) ავარიული ვითარების ხასიათი;

გ) მნიშვნელოვანი ინფორმაცია ფრენის გეგმიდან;

დ) ორგანო, რომელმაც ბოლოს დაამყარა კავშირი, კავშირის დამყარების დრო და გამოყენებული საშუალება;

ე) ადგილმდებარეობის ბოლო შეტყობინება და უკანასკნელის დადგენის ხერხი;

ვ) სხ-ის შეფერილობა და განმასხვავებელი ნიშნები;

ზ) ავიატვირთის სახით გადასაზიდი სახიფათო ტვირთი;

თ) შეტყობინების გადამცემი ორგანოს მიერ გატარებული ნებისმიერი ზომები;

ი) სხვა შესაბამისი ინფორმაცია.

3. ინფორმაციის ის ნაწილი, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტში და რომელიც არ არსებობდა ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისთვის შეტყობინების გადაცემის მომენტში, სმმ-ს ორგანომ უნდა ეცადოს მოიპოვოს განსაცდელის ჟამის გამოცხადებამდე, თუ არსებობს სარწმუნო საფუძველი, რომ ეს სტადია დადგა.

4. გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილ შეტყობინების ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრს დაუყოვნებლივ მიეწოდება:

ა) ნებისმიერი დამატებითი მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, განსაკუთრებით ავარიული მდგომარეობის სტადიის შეცვლა,

ბ) ინფორმაცია ავარიული მდგომარეობის გაუქმების შესახებ.

5. სმმ-ის ორგანო იყენებს კავშირის ყველა არსებულ საშუალებას ავარიულ მდგომარეობაში მყოფ სხ-თან კავშირის დამყარებისა და შენარჩუნებისათვის და ამ სხ-ის შესახებ მონაცემთა მოთხოვნისათვის.

მუხლი 135. ავარიულ ვითარებაში მყოფი საჭაერო ხომალდის ტრაექტორიის მონიშვნა

1. თუ საჭაერო ხომალდი განიხილება როგორც ავარიულ ვითარებაში მყოფი, მაშინ აღნიშნული სხ-ის შემდგომი სავარაუდო ადგილმდებარეობის განსაზღვრის და ბოლო ცნობილი ადგილიდან დაცილების მიზნით, ხორციელდება მისი ფრენის ტრაექტორიის რუკაზე მონიშვნა.

2. რუკაზე დაიტანება, ასევე, სხვა სხ-ების მარშრუტები, რომელთა შესახებ ცნობილია, რომ ისინი იმყოფებიან შესაბამისი სხ-ის სიახლოვეს, რათა განისაზღვროს მათი სავარაუდო ადგილმდებარეობა და ფრენის მაქსიმალური ხანგრძლივობა.

მუხლი 136. ავარიულ მდგომარეობაში მყოფი საჭაერო ხომალდის მახლობლად მფრენი სხ-თვის ინფორმაციის გადაცემა

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის ორგანომ დაადგინა, რომ სხ იმყოფება ავარიულ მდგომარეობაში, მახლობლად მყოფ სხვა სხ-ებს, რაც შეიძლება სწრაფად მიეწოდება ავარიული მდგომარეობის შესახებ ინფორმაცია, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით მითითებული შემთხვევებისა.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ის ორგანოსთვის ცნობილია ან სმმ-ის ორგანო ვარაუდობს, რომ სხ



იქცა უკანონო ჩარევის ობიექტად, „ჰაერი-მიწა“ კავშირის არხებით სმმ-ის ორგანოს გადაცემულ შეტყობინებებში არ მიეთითება ავარიული მდგომარეობის ხასიათი, თუ შესაბამისი სხ-დან მოწოდებულ შეტყობინებაში არ არის ამის მითითება და, თუ არსებობს საფუძველი ვივარაუდოთ, რომ ამგვარი მითითება გააუარესებს მდგომარეობას.

მუხლი 137. სხ-ის ექსპლუატანტის ინფორმირება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი ან საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრი ჩათვლის, რომ საჰაერო ხომალდი იმყოფება გაურკვეველობის სტადიაში ან გასაჭირში, მან პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, აღნიშნულის შესახებ უნდა აცნობოს სხ-ის ექსპლუატანტს.
2. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის ან საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრის მიერ ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრისთვის გადაცემული ინფორმაცია, პრაქტიკული შესაძლებლობისას, დაუყოვნებლივ უნდა გადაეცეს ასევე სხ-ის ექსპლუატანტს.

თავი XII

საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის კავშირგაბმულობის მოთხოვნები

მუხლი 138. სააერნოსნო მობილური მომსახურება (კავშირი „ჰაერი-მიწა“)

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით სმმ-ს ორგანო იყენებს „ჰაერი-მიწა“ კავშირგაბმულობისთვის სარადიოტელეფონო ქსელს და/ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებს.
2. RCP-ს სპეციფიკაციის არსებობის შემთხვევაში სმმ-ს ორგანო აღიჭურვება ისეთი საშუალებებით, რომელთა გამოყენებით უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის მომსახურება დადგენილი RCP-ს სპეციფიკაციების ფარგლებში.

შენიშვნა: RCP-ს სპეციფიკაციის დადგენის და მისი დანერგვის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოყვანილია იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში (Doc. 9869) „სახელმძღვანელოში კავშირის მოთხოვნილი მახასიათებლების შესახებ (RCP)“.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად გამოიყენება ორმხრივი სარადიოტელეფონო კავშირი „პილოტი-მეთვალყურე“ ან მონაცემთა გადაცემის ხაზები, მაშინ „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის ყველა ასეთი არხი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ჩაწერის საშუალებებით.
4. კავშირის არხების ყველა ჩანაწერი, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, ინახება, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 139. სააერნოსნო მობილური მომსახურება (კავშირი „ჰაერი-მიწა“) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის მეშვეობით მყარდება ორმხრივი კავშირი საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების ორგანოსა და შესაბამისად აღჭურვილ სხ-ებს შორის, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში, ნებისმიერ ადგილას.
2. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისათვის განკუთვნილი „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებები უზრუნველყოფენ პირდაპირ, უწყვეტ და დაუბრკოლებელ ორმხრივ კავშირგაბმულობას.

მუხლი 140. სააერნოსნო მობილური მომსახურება (კავშირი „ჰაერი-მიწა“) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებები შესაძლებლობას იძლევა განხორციელდეს ორმხრივი კავშირი რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფ ორგანოსა და შესაბამისად აღჭურვილ სხ-დს შორის, რომელიც ფრენას ახორციელებს სამეთვალყურეო რაიონის ფარგლებში, ნებისმიერ ადგილას.
2. რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებები უზრუნველყოფენ პირდაპირ, უწყვეტ და დაუბრკოლებელ ორმხრივ კავშირგაბმულობას.
3. იმ შემთხვევაში, როდესაც რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურებისას გამოიყენება „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის მოწყობილობების ხმოვანი არხები, საჭიროებისას მიიღება შესაბამისი ზომები



მუხლი 141. სააერონოსნო მობილური მომსახურება მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი ორმხრივი კავშირი მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსა და მისი მართვის ქვეშე მყოფ, სათანადოდ აღჭურვილ სხ-დს შორის.
2. როდესაც მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო ფუნქციონირებს, როგორც ცალკე პუნქტი, ორმხრივი კავშირის „ჰაერი-მიწა“ არხები გამოყოფილია მხოლოდ მისი სარგებლობისთვის.

მუხლი 142. სააერონოსნო მობილური მომსახურება სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებისთვის

1. „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს პირდაპირი, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი ორმხრივი კავშირი სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტსა და შესაბამისად აღჭურვილ სხ-დს შორის, რომელიც ფრენას ახორციელებს შესაბამისი აეროდრომიდან 45 კმ-ის (25 საზ.მილის) ფარგლებში ნებისმიერ მანძილზე.
2. საჭიროების შემთხვევაში სამიმოსვლო არეზე მოძრაობის მართვის მიზნით სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფილია ცალკე არხებით.

მუხლი 143. სააერონოსნო ფიქსირებული მომსახურება (კავშირი „მიწა-მიწა“)

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით გამოიყენება „მიწა-მიწა“ კავშირგაბმულობის პირდაპირი სამეტყველო კავშირი და/ან კავშირი მონაცემთა გადაცემის ხაზებით.

მუხლი 144. კავშირგაბმულობა საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის ფარგლებში

1. საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები შემდეგ ორგანოებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მისი პასუხისმგებლობის რაიონში:

ა) რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრთან, თუ ისინი განთავსებულნი არ არიან ერთად;

ბ) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან;

გ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან.

2. რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრთან კავშირის გარდა, რომელიც დადგენილია ამ მუხლის პირველი პუნქტით, უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები შემდეგ ორგანოებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მისი პასუხისმგებლობის რაიონში:

ა) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტთან;

ბ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან;

გ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ მონაცემთა შეგროვების პუნქტთან, იმ შემთხვევაში, თუ იგი შექმნილია ცალკე.

3. გარდა ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტით დადგენილ კავშირისა, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს, უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები შესაბამის სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან და საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ შეტყობინებების შეგროვების შესაბამის პუნქტთან, თუ ასეთი პუნქტები შექმნილია ცალკე.

4. გარდა ამ მუხლის პირველ და მე-2 და მე-3 პუნქტით დადგენილ კავშირისა, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს, უნდა გააჩნდეს კავშირის საშუალებები საჰაერო მოძრაობის მომსახურებასთან დაკავშირებულ შეტყობინებების შეგროვების შესაბამის პუნქტთან თუ ასეთი პუნქტები შექმნილია ცალკე.

5. საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს და რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს უნდა გააჩნდეთ კავშირის საშუალებები შემდეგ ორგანოებთან:

ა) თავდაცვის სამინისტროს შესაბამის ორგანოსთან, რომელიც ნებისმიერი სახით ჩართულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურებაში;



- ბ) მეტეოროლოგიურ ორგანოსთან, რომელიც ემსახურება მოცემულ ცენტრს;
- გ) ავარიული ელექტროკავშირის სადგურთან, რომელიც ემსახურება აღნიშნულ ცენტრს;
- დ) ექსპლუატანტის შესაბამის დაწესებულებებთან;
- ე) ძებნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრთან ან/დასხვა ნებისმიერ შესაბამის საავარიო-სამაშველო სამსახურთან;
- ვ) საერთაშორისო NOTAM-ის ორგანოსთან, რომელიც ემსახურება აღნიშნულ ცენტრს.

6. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს და სააეროდრომო სამეთვალყურეო ცენტრს უნდა გააჩნდეთ კავშირის საშუალებები შემდეგ ორგანოებთან, რომლებიც უზრუნველყოფენ მომსახურებას მათი პასუხისმგებლობის შესაბამის რაიონებში:

- ა) თავდაცვის სამინისტროს შესაბამის ორგანოსთან, რომელიც ნებისმიერი სახით ჩართულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურებაში;
- ბ) საავარიო-სამაშველო სამსახურებთან (მათ შორის, სასწრაფო დახმარების სამსახურთან, ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურთან და ა.შ.);
- გ) მეტეოროლოგიურ ორგანოსთან, რომელიც ემსახურება შესაბამის ორგანოს;
- დ) საავიაციო ელექტროკავშირის სადგურთან, რომელიც ემსახურება შესაბამის ორგანოს;
- ე) ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახურთან, იმ შემთხვევაში, როდესაც ის შექმნილია ცალკე.

7. კავშირის საშუალებებით, რომელიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა“ და მე-6 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტებით, უზრუნველყოფილია ოპერატიული და საიმედო კავშირი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამის ორგანოსა და სამხედრო ორგანო(ებ)ს შორის, რომელიც პასუხისმგებელია გზის გადაჭრის ოპერაციების მართვაზე, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამ ორგანოს პასუხისმგებლობის რაიონში.

8. კავშირის საშუალებებით, რომელიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3, მე-4, მე-5 „ა“ ქვეპუნქტი, მე-6 პუნქტის „ა“, „ბ“, „გ“ პუნქტებით, უზრუნველყოფილია:

- ა) პირდაპირ სამეტყველო კავშირი, რომელიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, რომლის მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად შეიძლება დამყარდეს წამიერად რადიოლოკატორის ან ADS-B-სისტემის გამოყენებით, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის შეიძლება დამყარდეს, როგორც წესი, 15 წმ-ის განმავლობაში;
- ბ) ასოთ საბეჭდი კავშირი, იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა ჩანაწერი; ასეთი კავშირის წარმოებისას შეტყობინების გატარების დრო არ აღემატება 5 წთ-ს.

9. ყველა შემთხვევა, რომელსაც არ ითვალისწინებს ამ მუხლის მე-8 პუნქტი, კავშირის საშუალებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს:

- ა) პირდაპირი სამეტყველო კავშირი, ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, რომელიც, როგორც წესი, შეიძლება დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში; და
- ბ) ასოთ საბეჭდი კავშირი, იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა ჩანაწერი; ასეთი კავშირის წარმოებისას შეტყობინების გატარების დრო არ აღემატება 5 წთ-ს.

10. ყოველთვის, როდესაც ხორციელდება მონაცემთა ავტომატური გაცვლა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სამუშაო ადგილებს (კომპიუტერი) შორის, გამოიყენება ამ მონაცემების ავტომატური ჩაწერის საშუალებები.



11. კავშირის საშუალებები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3, მე-4, მე-5, მე-6, და მე-7 პუნქტებით, აუცილებლობისას დამატებით უზრუნველყოფილია სხვა სახის ვიზუალური ან ხმოვანი კავშირით.

12. კავშირის საშუალებები, რომელიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტით, მოიცავს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის საშუალებებს, რომელიც განკუთვნილია საკონფერენციო კავშირისთვის.

13. ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით კავშირის საშუალებებით ხორციელდება პირდაპირი სამეტყველო საკონფერენციო კავშირი, რომელიც მყარდება 15 წამის ფარგლებში.

14. სმმ-ს ორგანოებს შორის და სმმ-ს ორგანოებსა და სხვა ორგანოებს შორის პირდაპირი სამეტყველო კავშირის ყველა საშუალება ან მონაცემთა გადაცემის ხაზები, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ავტომატური ჩაწერით.

15. მონაცემებისა და შეტყობინებების ჩანაწერები, ამ მუხლის მე-10 და მე-14 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად, ინახება, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 145. კავშირგაბმულობა საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონებს შორის

1. საფრენოსნო ინფორმაციის პუნქტებსა და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრებს გააჩნია კავშირის საშუალებები ყველა მეზობელ საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრთან და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრთან.

2. თუ სხვაგვარად არ არის დადგენილი ICAO-ს რეგიონალური ჰაერსაწინააღმდეგეთ, მოსაზღვრე სამეთვალყურეო რაიონების სამეთვალყურეო ცენტრებს შორის კავშირის საშუალებები უზრუნველყოფილია ავტომატური ჩაწერის საშუალებებით, რომლის მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად შეიძლება დამყარდეს წამიერად რადიოლოკატორის, ADS-B ან ADS-C-სისტემების მონაცემების გამოყენებით, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის, როგორც წესი, შეიძლება დამყარდეს 15 წმ-ის განმავლობაში.

3. მეზობელ საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრებს ან რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრებს შორის კავშირის საშუალებები დასახული კურსიდან გადახვევის შემთხვევაში გზის გადაჭრის საჭიროების აცილების ან შემცირების მიზნით მოიცავს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის საშუალებებს, რომელიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზებთან ერთად და უზრუნველყოფილია კავშირის საშუალებები ავტომატური ჩაწერით.

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილი კავშირების საშუალებებით ხორციელდება კავშირი, რომელიც მყარდება 15 წამის ფარგლებში.

5. საჭიროების შემთხვევაში მყარდება კავშირი სმმ-ს მეზობელ ორგანოებს შორის.

შენიშვნა: საჭიროება განისაზღვრება მოძრაობის სიმჭიდროვით, სხ-ების ფრენის ტიპით და/ან საჰაერო სივრცის ორგანიზების მეთოდით.

6. თუ საჭიროა სხ-დს გაფრენამდე მიეცეს მეზობელ სამეთვალყურეო რაიონში ფრენის ნებართვა, უნდა დამყარდეს კავშირი, ერთის მხრივ, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტსა და/ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტსა და მეორეს მხრივ, მეზობელი რაიონის სამეთვალყურეო ცენტრს შორის.

7. კავშირის საშუალებები, რომელიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-5 და მე-6 პუნქტებით, უნდა მოიცავდეს პირდაპირი სამეტყველო კავშირის უზრუნველყოფის საშუალებებს, რომელიც გამოიყენება ცალკე ან მონაცემთა გადაცემის ხაზთან ერთად, ავტომატური ჩაწერის საშუალებებით, რომლის მეშვეობითაც კავშირი მართვის გადასაცემად შეიძლება დამყარდეს წამიერად რადიოლოკატორის, ADS-B ან ADS-C-სისტემების მონაცემების გამოყენებით, ხოლო კავშირი სხვა მიზნებისთვის შეიძლება დამყარდეს, როგორც წესი, 15 წმ-ის განმავლობაში.

8. ყოველთვის, როდესაც ხორციელდება მონაცემთა ავტომატური გაცვლა საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სამუშაო ადგილებს შორის, გამოიყენება ამ მონაცემების ავტომატური ჩაწერის საშუალებები.



9. მონაცემებისა და შეტყობინებების ჩანაწერები, ამ მუხლის მე-8 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, ინახება, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 146. სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვის კავშირგამბულობით უზრუნველყოფა

1. სამანევრო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვისას სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც საკმარისად ითვლება კავშირი ვიზუალური სიგნალების გამოყენებით.
2. საჭიროების შემთხვევაში, სამიმოსვლო არეზე სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მართვის მიზნით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ცალკე არხები და ხორციელდება ასეთი არხის ავტომატური ჩაწერა.
3. ავტომატური ჩანაწერები ინახება სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში.

მუხლი 147. სარადიოლოკაციო მონაცემების ავტომატური ჩაწერა

1. საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტების მოკვლევის, ძებნა-შველის ჩატარების, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების, სარადიოლოკაციო სისტემების შეფასების და პერსონალის მომზადების მიზნით ხორციელდება პირველადი და მეორეული რადიოლოკაციური სისტემის ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების სხვა სისტემების (ADS-B, ADS-C) დაკვირვების მონაცემების ავტომატური ჩაწერა.
2. ავტომატური ჩანაწერები ინახება, სულ მცირე, 30 დღის განმავლობაში. საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევისთვის განკუთვნილი მონაცემები ინახება არანაკლებ 30 დღის განმავლობაში.

თავი XIII

საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისათვის მოთხოვნები ინფორმაციის მიმართ

მუხლი 148. ზოგადი მოთხოვნები მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიმართ

1. ამ წესით განსაზღვრული მიზნის მისაღწევად სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს ამ თავით დადგენილი მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღებას, რომელსაც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად აწვდის მეტეოროლოგიური სამსახური.
2. სმმ-ს ორგანო იღებს ინფორმაციას ფაქტიური და პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ ისეთი ფორმით, რომ საჰაერო მოძრაობის მომსახურე პერსონალის მხრიდან საჭირო იყოს მინიმალური ინტერპრეტირება და ისეთი პერიოდულობით, რომელიც შეესაბამება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამისი ორგანოების მოთხოვნებს და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ დაცვით.
3. აეროდრომის რაიონში, მათ შორის სიმაღლის აღების და დასაფრენად შესვლის არეებში სმმ-ს ორგანოები იღებენ დეტალურ ინფორმაციას მეტეოროლოგიური მოვლენის ადგილმდებარეობის, ვერტიკალური განფენილობის, მიმართულებისა და გადაადგილების სიჩქარის შესახებ, რაც შეიძლება საფრთხეს უქმნიდეს სხ-ების ფრენებს.
4. იმ შემთხვევაში, თუ სმმ-ს ორგანოებს ინფორმაცია (მონაცემები) წარედგინებათ ციფრულ ფორმატში, მონაცემები ატმოსფეროს ზედა ფენების შესახებ, გადაცემის შინაარსი, ფორმატი და თანამიმდევრობა უნდა შეთანხმდეს უფლებამოსილ მეტეოროლოგიურ სამსახურსა და სმმ-ს ორგანოს შორის.

მუხლი 149. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრებისა და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრებისთვის

საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრები და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრები იღებენ მეტეოროლოგიურ ინფორმაციას, მათ შორის სიმაღლის საზომის დასაყენებლად მონაცემებს წნევის შესახებ საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრის და რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის მიერ განსაზღვრულ ინტერვალებით და საქართველოს მთავრობის 2013 წლის 9 დეკემბრის №325 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესის“ მოთხოვნათა შესაბამისად.



მუხლი 150. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტისთვის

1. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს სპეციალურ ცნობებს და პროგნოზს კანონმდებლობით ან შეთანხმებით დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად, მომდევნო ცნობის ან პროგნოზის დალოდების გარეშე. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება რამდენიმე გადამცემი, დისპლეი, რომელსაც ისინი უკავშირდებიან, გარკვევით უნდა აღინიშნოს, ყოველი გადამცემის მიერ კონტროლირებადი ადზ-ს და ადზ-ს მონაკვეთის იდენტიფიცირების მიზნით.

2. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს მიმდინარე მონაცემებს წნევის შესახებ, მათ შორის სიმაღლის საზომის დასაყენებლად მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტის მიერ განსაზღვრულ ადგილთან მიმართებით.

3. ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას, აღჭურვილნი უნდა იყოს მიწისპირა ქარის დისპლეით. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

4. ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას აეროდრომებზე, სადაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

5. ორგანო, რომელიც უზრუნველყოფს მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებას დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას აეროდრომებზე, სადაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის და მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

6. დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, აფრენისას და დაფრენისას მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს ინფორმაციას ქარძვრის შესახებ, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ების დასაფრენად შესვლის და აფრენის ტრაექტორიაზე ან დასაფრენად წრეზე შესვლისას.

მუხლი 151. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტისთვის

1. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს სპეციალურ ცნობებს და პროგნოზებს, დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად, მომდევნო რუტინული ცნობის ან პროგნოზის დალოდების გარეშე.

2. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს მონაცემებს წნევის შესახებ, სიმაღლის საზომის დასაყენებლად შესაბამის აეროდრომთან მიმართებით.

3. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი აღჭურვილი უნდა იყოს მიწისპირა ქარის დისპლეით. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება რამდენიმე გადამცემი, დისპლეი, რომელსაც ისინი უკავშირდებიან, გარკვევით უნდა აღინიშნოს, ყოველი გადამცემის მიერ კონტროლირებადი ადზ-ს და ადზ-ს მონაკვეთის იდენტიფიცირების მიზნით.

4. აეროდრომებზე, სადაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი უნდა აღიჭურვოს დისპლეით, რომელიც საშუალებას იძლევა გამოითვალოს ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

5. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი აეროდრომზე, სადაც ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იზომება ხელსაწყოების მეშვეობით, უნდა აღიჭურვოს დისპლეით, რომელიც საშუალებას იძლევა



გამოითვალოს ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის მიმდინარე მნიშვნელობა. აღნიშნული დისპლეი დაკავშირებულია დაკვირვების იმავე წერტილთან და იმავე გადამცემთან, რომელთანაც მეტეოროლოგიური სადგურის შესაბამისი დისპლეი, თუ ასეთი სადგური არსებობს.

6. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი იღებს ინფორმაციას ქარძვრის შესახებ, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ების დასაფრენად შესვლის ან აფრენის ტრაექტორიაზე ან დასაფრენად წრეზე შესვლისას და ადზ-ზე მყოფ სხ-ებზე, დაფრენის შემდგომ გარბენის ან აფრენისას გაქანის შესრულებისას.

7. სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი და სმმ-ს ორგანოს მიერ დადგენილი სხვა პუნქტები იღებენ გაფრთხილებებს აეროდრომის შესახებ.

მუხლი 152. მეტეოროლოგიური ცნობების და პროგნოზების კავშირის სადგურები

საფრენოსნო ინფორმაციის მიზნებისთვის სმმ-ს ორგანო განსაზღვრავს კავშირის სადგურებს, სადაც მიეწოდება მიმდინარე მეტეოროლოგიური ცნობები და პროგნოზები. ამ ცნობების და პროგნოზების ეგზემპლარი ეგზავნება საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს ან რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს.

მუხლი 153. ინფორმაცია აეროდრომზე არსებული პირობების და მასთან დაკავშირებული საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ

საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტები და მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტები იღებენ მიმდინარე ინფორმაციას შესაბამისი აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი პირობების, მათ შორის დროებითი საფრთხეების და ნებისმიერი სააეროდრომო საშუალების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ.

მუხლი 154. ინფორმაცია სანავიგაციო მომსახურების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ

1. საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად სმმ-ს ორგანოები იღებენ მიმდინარე ინფორმაციას საკუთარი პასუხისმგებლობის რაიონში აფრენის, გაფრენის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ოპერაციებისთვის მნიშვნელოვანი სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ, ასევე სახმელეთო მოძრაობის უზრუნველსაყოფად საჭირო სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების შესახებ.

2. ინფორმაცია სანავიგაციო მომსახურების და ვიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და საექსპლუატაციო მდგომარეობაში ნებისმიერი ცვლილების შესახებ, დროულად წარედგინება სმმ-ს შესაბამის ორგანოს.

შენიშვნა: ინსტრუქციული მასალა სმმ-ს ორგანოების უზრუნველყოფაზე ინფორმაციით ვიზუალური და არავიზუალური სააერონოსნო საშუალებების შესახებ, მოცემულია „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დაგეგმვის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9426) და “აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9157) მე-5 ნაწილში.

მუხლი 155. ინფორმაცია უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ

სმმ-ს ორგანოები იღებენ ინფორმაციას უპილოტო უმართავი აეროსტატის ფრენის შესახებ, რომელიც ამ ორგანოს წარედგინება უპილოტო უმართავი აეროსტატების ოპერატორის მიერ სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესი“-ს მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 156. ინფორმაცია ვულკანური მოქმედების შესახებ

1. სმმ-ს ორგანოები იღებენ ინფორმაციას ამოფრქვევის წინმსწრები ვულკანური აქტივობის და ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ, როდესაც აღნიშნულმა შეიძლება მოიცვას საჰაერო სივრცე მათ მიერ კონტროლირებადი რაიონის ფარგლებში, სადაც ხორციელდება ფრენები.

2. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრები და საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრები იღებენ საკონსულტაციო ინფორმაციას ვულკანური ფერფლის შესახებ, რომელიც გამოცემულია შესაბამისი VAAC-ს მიერ.

მუხლი 157. ინფორმაცია რადიაქტიური და ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერების შემცველი ღრუბლების შესახებ



საჭიროების შემთხვევაში სმმ-ს ორგანოები იღებენ ინფორმაციას ატმოსფეროში რადიაქტიური ნივთიერების ან ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერების გაფრქვევის შესახებ, როდესაც აღნიშნულმა შეიძლება მოიცვას საჰაერო სივრცე მათ მიერ კონტროლირებადი რაიონის ფარგლებში, სადაც ხორციელდება ფრენები.

თავი XIV

სმმ-ს სისტემის გამტარუნარიანობა და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება

მუხლი 158. სმმ-ს სისტემის გამტარუნარიანობა

1. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს სმმ-ს სისტემის გამტარუნარიანობას, რომელიც გათვლილია ამ ორგანოს მიერ და ითვალისწინებს საჰაერო მოძრაობის როგორც ჩვეულ, ისე პიკურ (მაქსიმალურ) დონეს. სმმ-ს გამტარუნარიანობა გამოისახება სხ-ების მაქსიმალური რაოდენობით, რომელთა მომსახურება შეიძლება უსაფრთხოდ განხორციელდეს აღნიშნულ საჰაერო სივრცეში ან შესაბამის აეროდრომზე, დროის გარკვეულ პერიოდში.

2. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს, რომ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების დროს სხ-ების რაოდენობა არ აღემატება დადგენილ რიცხვს.

შენიშვნა: გამტარუნარიანობის ყველაზე მისაღებ საზომს წარმოადგენს საათში მომსახურებელი საჰაერო მოძრაობის ნაკადი. საათში გამტარუნარიანობის მნიშვნელობა შეიძლება გამოისახოს მაგალითად სადღეღამისო, თვიურ ან წლიურ მნიშვნელობაში.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ს ორგანოსთვის ცხადი ხდება, რომ დროის მოცემულ პერიოდში შესაბამის სივრცეში ან აეროდრომზე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უსაფრთხო უზრუნველყოფა შეიძლება მხოლოდ ამ ორგანოს მიერ დადგენილი პირობებით, სმმ-ს ორგანო:

ა) ატყობინებს ამის შესახებ საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების სამსახურს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ბ) სხ-ის პილოტს და სხ-ის ექსპლუატანტს და

გ) სმმ-ს სახელმძღვანელოს შესაბამისად სხვა დაინტერესებულ მხარეს.

შენიშვნა: სმმ-ს სისტემების გამტარუნარიანობის შემუშავების და მისი გამოყენების შესახებ დამატებითი მოთხოვნები მოყვანილია იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc.4444 PANS-ATM დოკუმენტის მე-3 თავის 3.1 პუნქტში.

მუხლი 159. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება

1. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა დაინერგოს იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მოთხოვნილება აჭარბებს ან შესაძლოა გადააჭარბოს სმმ-ს ორგანოს მიერ გამოცხადებულ გამტარუნარიანობას.

2. სმმ-ს ორგანო უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზებას, ამ ორგანოს მიერ დადგენილი გამტარუნარიანობის განსაზღვრის პროცედურების და მეთოდების მიხედვით, რომლებიც დეტალურად არის განსაზღვრული ორგანოს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების სახელმძღვანელოში.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც სმმ-ს ორგანოსთვის ცხადი ხდება, რომ დროის მოცემულ პერიოდში შესაბამის საჰაერო სივრცეში ან აეროდრომზე საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უსაფრთხო უზრუნველყოფა შეიძლება მხოლოდ გარკვეული პირობებით, ამის შესახებ სმმ-ს ორგანო:

ა) ატყობინებს სმმ-ს ორგანოს;

ბ) სხ-ის პილოტს და სხ-ის ექსპლუატანტს და

გ) სმმ-ს სახელმძღვანელოს შესაბამისად სხვა დაინტერესებულ მხარეს.

4. სმმ-ს ორგანოს მიერ დადგენილი სახელმძღვანელო დოკუმენტის თანახმად გარკვეულ ფრენებზე შეიძლება არ გავრცელდეს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ზომები ან შეიძლება მიენიჭოს



პრიორიტეტი სხვა ფრენებთან მიმართებით.

მუხლი 160. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ეტაპები

საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზება უნდა განხორციელდეს სამ ეტაპად, ესენია:

ა) სტრატეგიული დაგეგმვა – სტრატეგიული დაგეგმვა, როგორც წესი, ხორციელდება წინასწარ, 2-6 თვით ადრე. სტრატეგიულ ეტაპზე მოთხოვნილების და გამტარუნარიანობის შეთანხმება უნდა განხორციელდეს იმ ცვლილებების გათვალისწინებით, რაც განპირობებულია განრიგით და მოთხოვნილებით, მათ შორის, საჰაერო მოძრაობის სტრუქტურის გაძლიერებული გლობალიზაციის ზრდის ტენდენციით, ასევე მეტეოროლოგიური პირობების სეზონური ცვლილებით და ამინდის განსაკუთრებული პირობებით.

ბ) წინა ტაქტიკური დაგეგმვა – აღნიშნული ეტაპი იწყება გადაწყვეტილების ძალაში შესვლამდე ერთი დღით ადრე. მოთხოვნილების და გამტარუნარიანობის შეთანხმების წინა ტაქტიკურ ეტაპზე უნდა განხორციელდეს საჰაერო სივრცის მომხმარებლების და აეროდრომების ექსპლუატანტებს არსებული საშუალებების და რესურსის შეფასება პროგნოზირებად მოთხოვნებთან მიმართებით.

გ) ტაქტიკური ოპერაციები – აღნიშნულ ეტაპზე ხორციელდება წინა ორ ეტაპზე დაგეგმილი ღონისძიებები. მოთხოვნილების და გამტარუნარიანობის შეთანხმების პროცესი მეტწილად ორიენტირებულია მოთხოვნილების მართვაზე, შეუსაბამობის აღმოფხვრის მიზნით. გათვალისწინებული იქნება მეტეოროლოგიური პირობები, ინფრასტრუქტურის სტატუსი, რესურსების განაწილება და განრიგის დარღვევა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს დისბალანსი.

მუხლი 161. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების სტრატეგიული დაგეგმვა

1. სტრატეგიული დაგეგმვა უნდა განხორციელდეს სმმ-ს სამსახურთან და სხ-ების ექსპლუატანტთან კოორდინაციით. იგი მდგომარეობს შემდეგში: მოთხოვნების ანალიზი მომავალი სეზონისთვის, რაიონების და დროის შეფასება, როდესაც შესაძლოა მოთხოვნილებამ გადააჭარბოს სმმ-ს არსებულ სისტემის გამტარუნარიანობას და ზომების მიღება შეუსაბამობის აღმოსაფხვრელად:

ა. სმმ-ს უფლებამოსილ ორგანოსთან ერთად ზომების გატარება, რათა უზრუნველყოფილი იყოს სათანადო გამტარუნარიანობა მოთხოვნილ ადგილზე და მოთხოვნილ დროში;

ბ. საჰაერო მოძრაობის ზოგიერთი ნაკადის ცვლილება (მოძრაობის მარშრუტის მიმართულება);

გ. აუცილებლობისას, ფრენების დაგეგმვა ან გადაგეგმვა; და

დ. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების ტაქტიკური ზომების აუცილებლობის განსაზღვრა.

2. იქ, სადაც შემოღებულია საჰაერო მოძრაობის ორიენტაციის სქემა (TOS), რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია, შესაბამისი ფრენების მარშრუტები უნდა იყოს ოპტიმალური დროისა და მანძილის მიხედვით და მარშრუტების შერჩევას უნდა არსებობდეს გარკვეული მანევრირების შესაძლებლობა, განსაკუთრებით – ხანგრძლივი ფრენების შემთხვევაში.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეთანხმებულია საჰაერო მოძრაობის ორიენტაციის სქემა (TOS), სმმ ორგანომ უნდა უზრუნველყოს დეტალური ინფორმაციის გამოქვეყნება საერთო ფორმატში.

მუხლი 162. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების წინა ტაქტიკური დაგეგმვა

წინა ტაქტიკური დაგეგმვის ეტაპზე სტრატეგიული გეგმა ზუსტ შესაბამისობაში მოდის მიმდინარე მოთხოვნებთან. აღნიშნულ ეტაპზე:

ა. შეიძლება შეიცვალოს საჰაერო მოძრაობის ზოგიერთი ნაკადი;

ბ. შეიძლება შეთანხმდეს განტვირთვის მარშრუტები;

გ. მიიღება შემდგომი გადაწყვეტილება ტაქტიკური ზომების შესახებ;

დ. ქვეყნდება და ყველა დაინტერესებული მხარეს წარედგინება საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების მომდევნო დღის დეტალური გეგმა.



მუხლი 163. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების ტაქტიკური ოპერაციები

1. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების ტაქტიკური ოპერაციები მოიცავს:

ა. შეთანხმებული ტაქტიკური ზომების მიღება, განტვირთული და მოწესრიგებული მოძრაობის ნაკადის უზრუნველსაყოფად, როდესაც მოთხოვნილებამ შეიძლება გადააჭარბოს გამტარუნარიანობას;

ბ. კონტროლი საჰაერო მოძრაობის ვითარების შემდგომ განვითარებაზე, რათა საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების მიზნით მიღებულ ზომებს ჰქონდეს სასურველი შედეგი; ასევე, მაკორექტირებელი მოქმედებების მიღების ან ინიცირების მიზნით, როდესაც მიღებულია შეტყობინება ხანგრძლივი შეფერხების შესახებ, მათ შორის მოძრაობის მარშრუტის შეცვლა და ფრენის ეშელონის გამოყოფა, სმმ-ს არსებული გამტარუნარიანობის მაქსიმალურად გამოსაყენებლად.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მოთხოვნილება აჭარბებს ან სავარაუდოა, რომ გადააჭარბებს კონკრეტული სექტორის ან აეროდრომის გამტარუნარიანობას, საჰაერო მოძრაობის მართვის პასუხისმგებელი ორგანო ინფორმაციას აწვდის საჰაერო მოძრაობის ნაკადების რეგულირების შესაბამის ორგანოს, თუ არსებობს, და სმმ-ს სხვა შესაბამის ორგანოებს. სხ-ების საფრენოსნო პილოტებს და ექსპლუატანტებს, რომლებიც ფრენას გეგმავენ აღნიშნულ რაიონში, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს მოსალოდნელი შეფერხების ან შეზღუდვების შესახებ, რომელიც იქნება შემოღებული.

თავი XV

სმმ-ს გაუთვალისწინებელი ვითარებაში მოქმედების გეგმა

მუხლი 164. გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების გეგმა

1. სმმ-ს ორგანო შეიმუშავებს გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების გეგმებს, რომელიც ითვალისწინებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების და მასთან დაკავშირებული ტექნიკური საშუალებების/სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის ალბათობის მინიმუმამდე დაყვანას.

შენიშვნა: ტექნიკური საშუალებებთან დაკავშირებული მოთხოვნები იხილეთ სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 თებერვლის №47 ბრძანებით დამტკიცებული „სააერნაოსნო მომსახურების ტექნიკური უზრუნველყოფის წესი“-ში.

2. გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების გეგმების შემუშავება ხორციელდება მეზობელ სახელმწიფოს სმმ-ს ორგანოებთან და სხვა დაინტერესებულ მხარეებთან მჭიდრო კოორდინაციით და შეთანხმებით.

მუხლი 165. გაუთვალისწინებელი ვითარება რადიოკავშირის წარმოებასთან დაკავშირებით

1. საჰაერო მოძრაობის მართვის დროს კავშირის წარმოებასთან დაკავშირებული გაუთვალისწინებელი ვითარება ანუ მდგომარეობა, რომელიც ხელს უშლის მეთვალყურეს კავშირი დაამყაროს სხ-თან, შეიძლება გამოწვეული იყოს სახმელეთო რადიომოწყობილობის მტყუნებით, საბორტო მოწყობილობების მტყუნებით ან საბორტო გადამცემის მიერ სამეთვალყურეო სიხშირეების უნებლიე დაბლოკვით. მსგავს შემთხვევებს შეიძლება ადგილი ჰქონდეს ხანგრძლივად და ამდენად, სმმ-ს ორგანომ უნდა მიიღოს შესაბამისი ზომები სხ-ების ფრენებისთვის საფრთხის აღმოსაფხვრელად.

2. საჰაერო მოძრაობის მართვის მიზნებისთვის გამოყენებული სახმელეთო რადიომოწყობილობის სრული მტყუნების შემთხვევაში, მეთვალყურე:

ა) ავარიული 121,5 მჰც სიხშირის მოსმენა, მიმართავს მცდელობას კავშირი დაამყაროს ავარიული 121,5 მჰც სიხშირეზე;

ბ) დაუყოვნებლივ აცნობებს მტყუნების შესახებ ყველა მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტს ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს;

გ) ამ სამეთვალყურეო პუნქტებს ან ორგანოებს აცნობებს საჰაერო მოძრაობის არსებულ პირობებს;

დ) აუცილებლობისას, სთხოვს მათ ხელშეწყობას სხ-ების ეშელონირების და მართვის უზრუნველყოფაში;

ე) მითითებას აძლევს მეზობელ სამეთვალყურეო პუნქტებს ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოებს დააყოვნონ ან მიმართონ კონტროლირებადი ფრენების შემსრულებელი ყველა საჰაერო ხომალდი სამეთვალყურეო პუნქტის ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს პასუხისმგებლობის რაიონის ფარგლებს გარეთ, სადაც მოხდა რადიომოწყობილობის მტყუნება, სანამ არ აღდგება ჩვეული



მომსახურება.

3. სახმელეთო რადიომოწყობილობის სრული მტყუნების შედეგების ფრენების უსაფრთხოებზე გავლენის შემცირების მიზნით, სმმ-ს ორგანომ უნდა დაამტკიცოს გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები, რომლითაც იხელმძღვანელებენ სამეთვალყურეო პუნქტები და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოები მსგავსი მტყუნების შემთხვევაში.

4. ხ-ის მიერ სიხშირის უნებლიე დაბლოკვის შემთხვევაში, სმმ-ს ორგანოს მიერ აუცილებელია შემდეგი დამატებითი ზომების მიღება:

ა. შესაბამისი სხ-ის ამოცნობა;

ბ. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამოცნობილია სიხშირის დამბლოკავი სხ, უნდა ეცადაო აღნიშნულ სხ-თან კავშირის დამყარება, მაგალითად 121,5 მჰც საავარიო სიხშირეზე SELCAL-სისტემის მეშვეობით, შესაბამის შემთხვევებში - სხ-ის ექსპლუატანტი კომპანიის სიხშირეზე ან პილოტის მიერ „ჰაერი-ჰაერი“ კავშირისთვის გამოსაყენებლად დადგენილ ნებისმიერ VHF-სიხშირეზე ან კავშირის სხვა ნებისმიერი საშუალების გამოყენებით, ხოლო თუ საჰაერო ხომალდი იმყოფება ხმელეთზე -პირდაპირი კონტაქტის მეშვეობით.

გ. იმ შემთხვევაში, როდესაც დამყარებულია კავშირი შესაბამის სხ-თან, საფრენოსნო პილოტს უნდა მიეთითოს დაუყოვნებლივ შეწყვიტოს უნებლიე გადაცემები შესაბამის სამეთვალყურეო სიხშირეზე.

5. საჰაერო მოძრაობის მართვის სიხშირეზე ზოგჯერ ადგილი აქვს ცრუ და შეცდომაში შემყვან გადაცემებს (საჰაერო მოძრაობის მართვის სიხშირის არასანქცირებული გამოყენება), რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას სხ-ების ფრენებს. ამ შემთხვევაში სმმ შესაბამისმა ორგანომ უნდა:

ა. განახორციელოს ნებისმიერი ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი მითითების ან ნებართვის კორექტირება;

ბ. განახორციელოს შესაბამის სიხშირე(ებ)ზე ყველა სხ-ის გაფრთხილება, რომ გადაიცემა ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი მითითებები ან ნებართვები;

გ. შესაბამისი სიხშირე(ებ)ის მეშვეობით გადასცეს მითითება ყველა სხ-ს, რათა მოქმედებების დაწყებამდე შეამოწმონ მითითება და ნებართვა;

დ. აუცილებლობისას, მიუთითოს სხ-ებს შეცვალონ სიხშირე; და

ე. შემლებისდაგვარად, აცნობოს ყველა შესაბამის სხ-დს ცრუ და შეცდომაში შემყვანი მითითებების ან ნებართვების გადაცემის შეწყვეტის შესახებ.

6. საფრენოსნო პილოტმა სმმ-ს შესაბამის ორგანოსთან უნდა გადაამოწმოს ან დააზუსტოს მათ მიერ მიღებული ნებისმიერი მითითება ან ნებართვა, რომელიც მათი აზრით შეიძლება იყოს ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი.

7. ცრუ ან შეცდომაში შემყვანი გადაცემების გამოვლენის შემთხვევაში, სმმ-ს ორგანო მიმართავს საჭირო ზომებს გადამცემის დასადგენად და გადაცემების შესაწყვეტად.

მუხლი 166. კონფლიქტური ვითარების შესახებ გაფრთხილების (STCA) პროცედურა

1. კონფლიქტური ვითარების შესახებ მოკლევადიანი გაფრთხილების გაცემა (STCA) წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მართვის სისტემაში ინტეგრირებულ ფუნქციას, დაკვირვების მონაცემებზე დაყრდნობით. STCA-ფუნქციის გამოყენებისას, მიმდინარე და მოსალოდნელი მონაცემები სხ-ის სამ-განზომილებიანი ადგილმდებარეობის შესახებ, ბარომეტრული სიმაღლის გადაცემის შესაძლებლობასთან ერთად, კონტროლდება სხ-ების სიახლოვის განსაზღვრის მიზნით. თუ დროის გარკვეულ პერიოდში მოსალოდნელია ორი სხ-ის სამგანზომილებიან პოზიციებს შორის მანძილის შემცირება ემელონირების დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებ სიდიდემდე, მეთვალყურეს, რომლის პასუხისმგებლობის რაიონშიც იმყოფებიან სხ-ები, გადაეცემა ხმოვანი და/ან ვიზუალური გაფრთხილება.

2. STCA-ფუნქციის გამოყენებასთან დაკავშირებით, რომელიც უნდა აისახოს შესაბამის პუნქტების



ადგილობრივ ინსტრუქციებში, უნდა მიეთითოს:

- ა) სხ-ების ტიპები, რომელთაც უფლება აქვთ გადასცენ გაფრთხილება;
- ბ) საჰაერო სივრცის სექტორები ან რაიონები, სადაც რეალიზებულია STCA-ფუნქცია;
- გ) მეთვალყურის მონიტორზე STCA-ს ასახვის მეთოდი;
- დ) გაფრთხილების გაცემის პარამეტრები ზოგადი სახით, ასევე გაფრთხილების დრო;
- ე) საჰაერო სივრცის ის მოცულობა, სადაც STCA შეიძლება შერჩევით აიკრძალოს და პირობები, რომლის დროსაც იგი ნებადართულია;
- ვ) პირობები, როდესაც კონკრეტული გაფრთხილების გადაცემა შეიძლება აიკრძალოს ცალკეული სხ-ებისთვის;
- ზ) საჰაერო სივრცის მოცულობის ან სხ-ების მიმართ გამოყენებული წესი, რომელთა მიმართებითაც აკრძალულია STCA-ს ან კონკრეტული გაფრთხილების გადაცემა.

3. კონტროლირებად ფრენასთან მიმართებით STCA-ს გაცემის შემთხვევაში, მეთვალყურე დაუყოვნებლივ მიმართავს ქმედებებს ვითარების შესაფასებლად და, აუცილებლობისას, ეშელონირების მიღებული მინიმუმის დარღვევის აღმოსაფხვრელად ან ეშელონირების მინიმუმის აღსადგენად.

4. სმმ-ს ორგანოს მოეთხოვება ყველა გაცემული გაფრთხილების ელექტრონული ჩანაწერის შენახვა. ყოველ გაფრთხილებასთან დაკავშირებული მონაცემები და ვითარება საჭიროებს ანალიზს, გაფრთხილების საფუძვლიანობის განსაზღვრის მიზნით. უსაფუძვლო გაფრთხილებები, მაგალითად ვიზუალურ ეშელონირებასთან მიმართებით, უნდა იყოს უგულვებელყოფილი. უნდა განხორციელდეს საფუძვლიანი გაფრთხილებების სტატისტიკური ანალიზი, საჰაერო სივრცის ორგანიზების და საჰაერო მოძრაობის მართვის წესებში შესაძლო ხარვეზების გამოვლენის, ასევე ფრენის უსაფრთხოების საერთო დონის დაკვირვების მიზნით.

მუხლი 167. მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის შესახებ გაფრთხილების (MSAW) პროცედურა

1. მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლესთან მიმართებით გაფრთხილების (MSAW) გაცემა წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის მართვის რადიოლოკაციური მონაცემების დამუშავების სისტემის ფუნქციას. MSAW-ფუნქციის მიზანია დახმარების აღმოჩენა კონტროლირებადი სხ-ის მიწასთან შეჯახების შემთხვევების აღკვეთაში, მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის შესაძლო დარღვევის შესახებ გაფრთხილების დროულად გაცემის გზით.

2. MSAW-ფუნქციის გამოყენებასთან დაკავშირებით რომელიც უნდა აისახოს შესაბამის პუნქტების ადგილობრივ ინსტრუქციებში, უნდა მიეთითოს:

- ა) სხ-ების ტიპები, რომელთაც უფლება აქვთ გადასცენ MSAW;
- ბ) საჰაერო სივრცის სექტორები ან რაიონები, რომელთათვისაც განსაზღვრულია მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლე MSAW და რეალიზებულია MSAW-ფუნქცია;
- გ) დადგენილი მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის MSAW მნიშვნელობები;
- დ) მეთვალყურის მონიტორზე MSAW-ის ასახვის მეთოდი;
- ე) MSAW-ის გადაცემის პარამეტრები, ასევე გაფრთხილების დრო;
- ვ) პირობები, როდესაც MSAW-ფუნქცია შეიძლება აიკრძალოს სხ-ს მიმართულების ცალკეული ხაზებისთვის; ასევე, წესები იმ ფრენებთან მიმართებით, რომელთაც აკრძალა MSAW-ფუნქცია.

3. კონტროლირებად ფრენებთან მიმართებით MSAW-ის გაცემის შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ მიიღება შემდეგი ქმედებები:



ა) თუ უზრუნველყოფილია სხ-ის დავექტორება, მას ეძლევა მითითება დაუყოვნებლივ აიღოს სიმალღე მინიმალურ უსაფრთხო ეშელონამდე და მიწასთან შეჯახების აღკვეთის აუცილებლობის შემთხვევაში, მიეთითოს ახალი კურსი;

ბ) სხვა შემთხვევებში, დაუყოვნებლივ ეცნობება საფრენოსნო პილოტს, რომ გაცემულია გაფრთხილება მინიმალურ უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმალღესთან მიმართებით და ეძლევა მითითება შეამოწმოს სხ-ის ფრენის ეშელონი.

MSAW-ის გაცემის შემდეგ, მეთვალყურე უნდა შეადგინოს საჰაერო მოძრაობის ინციდენტის ანგარიში მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უნებლიედ დაირღვა მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმალღე, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს შესაბამისი, გამართულ მდგომარეობაში მყოფი სხ-ის შეჯახება მიწასთან.

მუხლი 168. შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის (ACAS) გამოყენება

1. შეჯახების გასაფრთხილებელი საბორტო სისტემებით (ACAS) აღჭურვილ სხ-ებთან მიმართებით გამოყენებული საჰაერო მოძრაობის წესები ანალოგიურია იმ სხ-ებთან მიმართებით გამოყენებული წესებისა, რომლებიც აღჭურვილნი არ არიან ACAS-სისტემით.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტი იტყობინება ACAS-ის რეკომენდაციის მიღებას შეჯახების საფრთხის აღმოსაფხვრელად (RA), მეთვალყურე არ მიმართავს მცდელობას შეცვალოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, სანამ პილოტი არ აცნობებს მიმდინარე სამეთვალყურეო მითითების ან ნებართვის შესაბამისად ფრენის განახლების თაობაზე. მეთვალყურე კვლავ იღებს პასუხისმგებლობას ყველა შესაბამისი სხ-ის ეშელონირებაზე, როდესაც:

ა) ადასტურებს პილოტისგან შეტყობინების მიღებას, რომ საჰაერო ხომალდი კვლავ ახორციელებს ფრენას მიმდინარე ნებართვის შესაბამისად; ან

ბ) ადასტურებს პილოტისგან შეტყობინების მიღებას, რომ საჰაერო ხომალდი აახლებს მიმდინარე ნებართვის შესრულებას და გასცემს ალტერნატიულ ნებართვას, რომლის მიღებასაც ადასტურებს პილოტი.

3. სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს სახელმძღვანელოში უნდა გაიწეროს ფრაზეოლოგია, მეთვალყურის მიერ ACAS-ის შეტყობინებაზე რეაგირების თაობაზე.

შეჯახების საფრთხის აღმოფხვრის რეკომენდაციის (RA) ან ACAS-ის სისტემის სხვა მნიშვნელოვანი შემთხვევის შემდეგ, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე უნდა მოამზადოს შეტყობინება საავიაციო მოვლენის შესახებ, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მოთხოვნების შესაბამისად.

მუხლი 169. ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე არასანქცირებული შეღწევის აღკვეთის ავტონომიური სისტემა (ARIWS)

1. ARIWS-სისტემის მიერ გაფრთხილების გაცემის შემთხვევაში, რომელიც ეწინააღმდეგება სმმ-ს ორგანოს ნებართვას, საფრენოსნო პილოტები და სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები მიმართავენ შემდეგ ქმედებებს:

ა) პილოტი ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი პრიორიტეტს ანიჭებს ARIWS-სისტემის მიერ გაცემულ გაფრთხილებას ნებართვასთან მიმართებით. ისინი არ გადიან აღზ-ზე ან არ იწყებენ ასაფრენ გარბენს. პილოტი ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ატყობინებს მეთვალყურეს ARIWS-სისტემის მიერ გაცემული გაფრთხილების შესახებ და ელოდება შემდგომი ნებართვის მიღებას; და

ბ) იმ შემთხვევაში, თუ საჰაერო ხომალდი ან სატრანსპორტო საშუალება იწყებს მოქმედებას ნებართვის შესაბამისად, რომელიც ეწინააღმდეგება გაფრთხილებას, პილოტი ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ხელმძღვანელობს აღნიშნული გაფრთხილებით საფუძვლიანი გადაწყვეტილების მისაღებად და საკუთარი უფლებამოსილების შესასრულებლად ოპტიმალური მოქმედებების შერჩევისას, ნებისმიერი პოტენციური კონფლიქტური ვითარების გადაჭრის საკითხში. პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, მეთვალყურე ინფორმირებული უნდა იყოს ARIWS-სისტემის მიერ გაცემული გაფრთხილებების შესახებ.

2. სმმ-ს ორგანოებისთვის უნდა არსებობდეს პროცედურები იმ ვითარებაში სამოქმედოდ, როდესაც მეთვალყურეს ეცნობება ARIWS-სისტემის მიერ გაფრთხილების გაცემის შესახებ, ასევე, ARIWS-



სისტემის გაუმართაობის შემთხვევაში, მისი გათიშვის პროცედურები.

მუხლი 170. სმმ-ს ორგანოების მოქმედების წესი ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ შეტყობინების ან პროგნოზის შემთხვევაში

1. საჰაერო სივრცეში ვულკანური ფერფლის ღრუბლების შესახებ შეტყობინების მიღების ან პროგნოზის შემთხვევაში, სმმ-ს ორგანომ უნდა მიმართოს შემდეგ ზომებს:

ა) დაუყოვნებლივ გადასცეს სათანადო ინფორმაცია შესაბამისი სხ-ების საფრენოსნო პილოტებს, რათა მათ ჰქონდეთ ცნობა ფერფლის ღრუბლების არსებული და მოსალოდნელი ადგილმდებარეობის შესახებ და ფრენის ეშელონები, რომელსაც ეს შეეხება.

ბ) შეძლებისდაგვარად დააკმაყოფილოს მარშრუტის ან ეშელონის ცვლილების მოთხოვნა;

გ) პილოტის მოთხოვნით ან როდესაც აუცილებლად მიიჩნევა მეთვალყურე, რეკომენდაცია მისცეს მარშრუტის შეცვლაზე, იმ რაიონის დატოვების ან გვერდის ავლის მიზნით, სადაც შეტყობინების შესაბამისად გამოჩნდა ან მოსალოდნელია გამოჩნდეს ფერფლის ღრუბლები;

დ) პრაქტიკული შესაძლებლობის შემთხვევაში, თუ სხ-ის მარშრუტი გადის პროგნოზირებული ფერფლის ღრუბლებზე ან მის სიახლოვეს, მოსთხოვოს სხ-დს სპეციალური შეტყობინება და გადასცეს იგი სათანადო დაწესებულებებს.

შენიშვნა: პასუხისმგებლობა საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებაზე აკისრია სხ-ის მეთაურს, როგორც ეს მითითებულია „ვულკანური ფერფლის, რადიაქტიური მასალების და ტოქსიკური ქიმიური ნივთიერებების შემცველი ღრუბლების შესახებ სახელმძღვანელოს“ (Doc 9691) 5.2.4.1 პუნქტით

თუ პილოტი აცნობებს სმმ-ს ორგანოს, რომ საჰაერო ხომალდი შემთხვევით მოხვდა ვულკანური ფერფლის ღრუბლებში, მაშინ სმმ-ს ორგანომ:

ა) უნდა გაატაროს ისეთი ზომები, როგორც ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის მიმართ; და

ბ) დაიწყოს დასახული მარშრუტის ან ეშელონის ცვლილება, მხოლოდ პილოტის მოთხოვნით ან როდესაც აღნიშნული განპირობებულია საჰაერო სივრცის მოთხოვნებით ან საჰაერო მოძრაობის პირობებით.

შენიშვნა: ვულკანური ფერფლის ზემოქმედებისა და ოპერატიული და დამხმარე საავიაციო სამსახურების მუშაობაზე ვულკანური ფერფლის გავლენის საკითხებზე ინსტრუქციული მასალა მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემა Doc 9691 სახელმძღვანელოს მე-4 და მე-5 თავებში.

