

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №59

2011 წლის 28 ივნისი

ქ. თბილისი

სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელოს დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის და 44-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, ვბრძანებ:

1. დამტკიცდეს თანდართული „სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელო“ №1-6 დანართებთან ერთად.
2. ბრძანება ძალაშია გამოქვეყნებისთანავე.

ი. დავითაძე

სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების სახელმძღვანელო

თავი I

ძირითადი დებულებები

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები

1. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (AFIS) წინამდებარე სახელმძღვანელო შემუშავებულია იკაო-ს ცირკულარის 211-AN/128, ევროკონტროლის სახელმძღვანელოს „აეროდრომების საფრენოსნო ინფორმაციის სამსახური (AFIS)“, საქართველოს საჰაერო კოდექსის, საქართველოს საჰაერო სივრცეში მოძრაობის მომსახურების სახელმძღვანელოს (საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის ბრძანება №70, 2002 წლის 27 ნოემბერი) შესაბამისად.

2. საფრენოსნო ინფორმაციის სააეროდრომო სამსახური (AFIS) იძლევა საჭირო ინფორმაციას უსაფრთხო და ეფექტური სააეროდრომო მოძრაობის განხორციელების მიზნით იმ აეროდრომებზე, სადაც შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს გადაწყვეტილებით, აეროდრომის სამეთვალყურეო მომსახურება გაუმართლებელია.

3. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას უზრუნველყოფს სამსახური, რომელიც მდებარეობს აეროდრომზე და აღინიშნება როგორც „AFIS-ის პუნქტი“. AFIS-ის პუნქტი საფრენოსნო-საინფორმაციო და საავარიო მომსახურებას უწევს სააეროდრომო მოძრაობას და წარმოადგენს საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრის (FIC) ქვედანაყოფს.

4. AFIS-ის პუნქტი არ წარმოადგენს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტს. გარდა საჰაერო მოძრაობის მართვის (ATC) მითითების რეტრანსლირების შემთხვევებისა, AFIS-ის ოფიცერს უფლება აქვს მხოლოდ გადასცეს ინფორმაცია და გაფრთხილება ეკიპაჟს. ამ შემთხვევაში ეკიპაჟი თვითონ არის პასუხისმგებელი სათანადო ეშელონირების უზრუნველყოფაზე, საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 2. ტერმინების განმარტება

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

2. *ადგილმდებარეობის ინდექსი* – იკაო-ს წესების მიხედვით შედგენილი და საავიაციო უძრავი სადგურის ადგილმდებარეობის აღსანიშნავად მინიჭებული ოთხასოიანი კოდი.

3. *ადგილობრივი მოძრაობა* – სხ, სატრანსპორტო საშუალება ან პერსონალი, რომელიც იმყოფება სამანევრო მოედანზე ან მის სიახლოვეს ან მოძრაობა აეროდრომის რაიონში, რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას შესაბამის სხ-ს.

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

შენიშვნა: ტერმინი „აეროდრომი“ ფრენის გეგმებისა და სმმ-ს შეტყობინებების დებულებები ასევე მოიცავს გარკვეული ტიპის საჰაერო ხომალდების მიერ, როგორცაა: შევლმფრენი ან აეროსტატი, გამოყენებულ ადგილებს.

5. აეროდრომის შემადგენლობა – დასაფრენი მოედნის ყველაზე მაღლა მდებარე წერტილის შემადგენლობა.

6. ავარიულობის სტადია – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: გაურკვეველობის სტადიას, განგაშის სტადიას ან გასაჭირის ჟამს.

7. არასანქცირებული გასვლა ადზ-ზე – ნებისმიერი შემთხვევა აეროდრომზე, რომელიც გამოწვეულია ხმელეთზე სხ-ის, სატრანსპორტო საშუალების ან პერსონალის არასათანადო ყოფნით სხ-ის დაფრენის და აფრენის არეში.

8. ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი (ადზ) – სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი, საჰაერო ხომალდების ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი, მართკუთხა ფართი.

9. ადზ-ის ზღურბლი – ადზ-ის იმ მონაკვეთის დასაწყისი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დაფრენისათვის.

10. ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ს ღერძულა ხაზზე მდებარე საჰაერო ხომალდის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განლაგებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები.

11. ბაჟანი – სახმელეთო აეროდრომის დადგენილი ფართობი სხ-ების განსალაგებლად, მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გაწვობის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით.

12. 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 ჰორიზონტალურად ფრენისას ან დაშვებისას, ყოველი კონკრეტული სქემით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.

13. გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე – აბსოლუტური სიმაღლე, რომელზეც ან რომლის ქვემოთაც საჰაერო ხომალდის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა მოცემულია აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდეებით.

14. გადასვლის ეშელონი – ფრენის ყველაზე დაბალი ეშელონი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ ფრენისას.

15. განგაშის ჟამი – ვითარება, როდესაც არსებობს საფრთხე საჰაერო ხომალდისა და მასზე მყოფ პირთა უსაფრთხოების მიმართ.

16. გარდამავალი ფენა/შრე – საჰაერო სივრცე გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლესა და გადასვლის ეშელონს შორის.

17. გასაჭირის ჟამი – ვითარება, როდესაც არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ საჰაერო ხომალდს და მასზე მყოფ პირებს ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე, ან ესაჭიროებათ დაუყოვნებელი დახმარება.

18. გაურკვეველობის სტადია – ვითარება, როდესაც საეჭვოა საჰაერო ხომალდისა და მასზე მყოფ პირთა უსაფრთხოება.

19. გლისადა – დაშვების პროფილი, რომელიც დადგენილია დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე ვერტიკალური მიმართულების მისაცემად.

20. დამუხრუჭების ბოლო ზოლი – მართკუთხა ფართი მიწის ზედაპირზე, გაქანებისთვის არსებული მანძილის ბოლოს, რომელიც შერჩეულია როგორც შესაფერისი ადგილი, სადაც სხ-ს შეუძლია გაჩერდეს აფრენის შეწყვეტის შემთხვევაში.

21. დასაფრენად ვიზუალური შესვლა – დასაფრენად შესვლა სფწ-ით ფრენისას, როდესაც დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემა ნაწილობრივ ან სავსებით არ არის დაცული და დაფრენა ხორციელდება ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირებით.

22. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემა – საპილოტაჟო ხელსაწყოების მიხედვით შესრულებული წინასწარდასახულ მანევრთა სერია, რომელიც ითვალისწინებს დაბრკოლებებთან შეჯახების აცილებას დასაფრენად შესვლის საწყისი ეტაპის საკონტროლო წერტილიდან ან,

შესაბამის შემთხვევებში, მოფრენის დადგენილი მარშრუტის დასაწყისიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც შეიძლება შესრულდეს დაფრენა, ხოლო თუ დაფრენა არ სრულდება, მაშინ იმ წერტილამდე, საიდანაც გაითვალისწინება მოცდის არეში ან მარშრუტზე დაბრკოლებათა გადაფრენის კრიტერიუმები. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლისა კლასიფიკაცია:

ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა – ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა მხოლოდ გვერდითი მიმართვის გამოყენებით;

ბ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ვერტიკალური მიმართვით – ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ისეთი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, რაც დასაფრენად ზუსტად შესვლისა და დაფრენისათვის დადგენილ მოთხოვნებს არ შეესაბამება;

გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა – ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის კატეგორიით განსაზღვრული მინიმუმების დროს.

შენიშვნა: გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა უზრუნველყოფილი:

ა) სახმელეთო სანავიგაციო საშუალებებით; ან

ბ) კომპიუტერული სანავიგაციო მონაცემებით.

23. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემის ნაწილი, რომელიც იწყება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დადგენილ საკონტროლო წერტილში ან, ასეთი წერტილის უქონლობის შემთხვევაში:

ა) უკანასკნელი სტანდარტული ბრუნის, „იპოდრომის“ ტიპის სქემაში დასაფრენ სწორზე ბრუნის ან მიახლოების გზის ხაზზე ბრუნის ბოლოს, თუ ამგვარი გათვალისწინებულია; ან

ბ) დასაფრენად შესვლის სქემის ბოლო სწორზე გასვლის წერტილში და მთავრდება აეროდრომის რაიონის იმ წერტილში, საიდანაც:

ბ.ა) შეიძლება შესრულდეს დაფრენა;

ბ.ბ) დაწყებულია მეორე წრეზე წასვლა.

24. დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო – დრო, როდესაც სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს გათვლით, მომფრენი საჰაერო ხომალდი დატოვებს მოცდის პუნქტს დაფრენის დასრულების მიზნით.

შენიშვნა: მოცდის პუნქტიდან გასვლის ფაქტობრივი დრო დამოკიდებული იქნება დასაფრენად შესვლის სამეთვალყურეო მითითებაზე.

25. დასაფრენი ფართობი – აეროდრომის სამუშაო ფართობის ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების აფრენისა და დაფრენისათვის.

26. დონე – მფრენი სხ-ის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდგომარეობის აღმნიშვნელი ტერმინი, რომელიც, შესაბამის შემთხვევებში, აღნიშნავს ფარდობით სიმაღლეს, აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ფრენის ეშელონს.

27. ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (ვმპ) – დადგენილი მინიმუმის შესაბამისი ან გადამეტებული მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდებით.

28. ვფ-ით ფრენა – ვიზუალური ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა.

29. ინციდენტი – ნებისმიერი შემთხვევა, გარდა საავიაციო შემთხვევისა, რომელიც დაკავშირებულია საჰაერო ხომალდით სარგებლობასთან, რომელიც გავლენას ახდენს ან შეიძლება გავლენა იქონიოს საექსპლუატაციო უსაფრთხოებაზე.

30. კონტროლირებადი ფრენა – ნებისმიერი ფრენა, რომელიც ხორციელდება სამეთვალყურეო მითითების მიხედვით.

31. მეორე წრეზე წასვლის სქემა – წესი, რომელიც დაცული უნდა იქნეს დასაფრენად შესვლის გაგრძელების შეუძლებლობის შემთხვევაში.

32. მიმოსვლა – აეროდრომის ზედაპირზე საჰაერო ხომალდის მოძრაობა საკუთარი წევის ხარჯზე, აფრენისა და დაფრენის გარდა.

33. მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება – დამფრენი ან ამფრენი საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენის სამეთვალყურეო მომსახურება.

34. მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი – ორგანო, რომელიც განკუთვნილია იმ საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად,

რომლებიც დასაფრენად შედიან ერთ ან რამდენიმე აეროდრომზე ან ასრულებენ აფრენას ამ აეროდრომებიდან.

35. 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.

36. მოსაცდელი ადგილი ადზ-სთან – ადზ-ის, დაბრკოლებათა შეზღუდვის სიბრტყის, ILS/MLS-ის კრიზისული/მგრძნობიარე ზოლის დასაცავად განსაზღვრული ადგილი. აქ ჩერდება და იცდის სხ ან სხვა ტრანსპორტი, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მითითების მიღებამდე.

შენიშვნა: სარადიოტელეფონო ფრაზეოლოგიაში ტერმინი “მოცდის პუნქტი” ნიშნავს ადზ-თან მოცდის ადგილს.

37. მოფრენის/მიფრენის გაანგარიშებული დრო:

ა) ვფწ-ით ფრენისას – აეროდრომის თავზე სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო;

ბ) სფწ-ით ფრენისას – სანაოსნო საშუალებებით იმ განსაზღვრულ წერტილამდე სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო, საიდანაც დასაფრენად სახელსაწყო შესვლაა ნავარაუდები.

38. მოცდის არეში ფრენის სქემა – წინასწარგანსაზღვრული მანევრი, რომელიც საჰაერო ხომალდს შესაძლებლობას აძლევს დარჩეს გარკვეული საჰაერო სივრცის ფარგლებში შემდგომი მითითების მოლოდინში.

39. მოცდის საკონტროლო წერტილი – გეოგრაფიული ადგილი, გამოყენებული მოცდის სქემის ორიენტირად.

40. 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.

41. ნოტამ-ი – ელექტროკავშირის საშუალებებით შეტყობინება, გადაცემული ნებისმიერი სააერონაოსნო მოწყობილობის მწყობრში შესვლის, მდგომარეობის ან ცვლილების, მომსახურებისა და წესების შესახებ, ან ინფორმაცია საფრთხის შესახებ, რომლის დროულ შეტყობინებას დიდი მნიშვნელობა აქვს ფრენებთან დაკავშირებული პერსონალისათვის.

42. ორმხრივი კავშირი „ჰაერი-მიწა“ – ორმხრივი კავშირი საჰაერო ხომალდებსა და ხმელეთზე მდებარე სადგურებს ან პუნქტებს შორის.

43. პროგნოზი (ამინდის) – საჰაერო სივრცის განსაზღვრულ არეში ან ნაწილში დროის გარკვეულ მომენტში ან პერიოდში მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობების აღწერა.

44. რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი – ორგანო, რომელიც განკუთვნილია თავისი იურისდიქციის ქვეშ მყოფ სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

45. სააეროდრომო მოძრაობა – ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო ფართობზე, ასევე ყველა საჰაერო ხომალდის ფრენა აეროდრომის რაიონში.

შენიშვნა: ითვლება, რომ საჰაერო ხომალდი ფრენას ასრულებს აეროდრომის ფარგლებში, როდესაც ის შედის სააეროდრომო ფრენის წრეში, გადის ამ წრიდან ან იმყოფება მის ფარგლებში.

46. სააეროდრომო მოძრაობის არე – აეროდრომის ირგვლივ დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, სააეროდრომო მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით.

47. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (AFIS) ოფიცერი – პირი, რომელიც არის სათანადოდ მომზადებული, კომპეტენტური და შესაბამისად უფლებამოსილი, რათა განახორციელოს სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება.

48. სააეროდრომო საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების (AFIS) პუნქტი – პუნქტი, რომელიც უზრუნველყოფს სააეროდრომო მოძრაობის საფრენოსნო-საინფორმაციო და საავარიო მომსახურებას AFIS-ის აეროდრომებზე.

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

50. საავარიო შეტყობინება – მომსახურება, გაწეული შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინების მიზნით, იმ საჰაერო ხომალდის შესახებ, რომელიც საჭიროებს საძებნ სამსახურების დახმარებას, და ასეთი ორგანიზაციების ხელშეწყობა.

51. სამანევრო ფართობი – აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის.

52. სამეთვალყურეო მითითება – საჰაერო ხომალდზე გაცემული მითითება, იმოქმედოს სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად.

შენიშვნა 1. ტერმინი „სამეთვალყურეო მითითება“ ხშირად იხმარება შემოკლებით – „მითითება“, შესაბამის კონტექსტში.

შენიშვნა 2. შემოკლებული ტერმინი „მითითება“ ფრენის საფეხურის აღსანიშნავად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს შემდეგ განმარტებით სიტყვებთან ერთად: „მიმოსვლის“, „აფრენის“, „გაფრენის“, „მარშრუტით ფრენის“, „დასაფრენად შესვლის“, „დაფრენის“.

53. სამიმოსვლო არე (ფართობი) – აეროდრომის ნაწილი, სამანევრო ფართობისა და ბაქნების ჩათვლით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის.

54. სამიმოსვლო ბილიკი – სახმელეთო აეროდრომზე დადგენილი გზა, რომელიც განსაზღვრულია სხ-ის მოძრაობისათვის და განკუთვნილია აეროდრომის ერთი ნაწილის შესაერთებლად მეორესთან.

55. საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრი (FIC) – ორგანო, რომელიც განკუთვნილია საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებისა და ავარიული შეტყობინებების უზრუნველსაყოფად.

56. საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი (FIR) – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება და ავარიული შეტყობინება.

57. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება (FIS) – საკონსულტაციო და საინფორმაციო მომსახურება უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების განხორციელების მიზნით.

58. სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (IMC) – მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილისა და ღრუბლების ქვედა საზღვარის სიმაღლის სიდიდეებში. ეს სიდიდეები ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებზე ნაკლებია.

59. სახმელეთო სააერონაოსნო ნათურები – ნებისმიერი ნათურა, გარდა სხ-ზე არსებულისა, რომელიც გამოიყენება როგორც სააერონაოსნო საშუალება.

60. საჰაერო მიმოსვლა. შვეულმფრენის/ვერტიკალური აფრენა-დაფრენის მქონე სხ-ის მოძრაობა აეროდრომის თავზე, ჩვეულებრივ, მიწის ეფექტის მოქმედების პირობებში, როგორც წესი, 37 კმ/სთ-ზე (20 კვანძი) ნაკლები საგზაო სიჩქარით.

შენიშვნა: ფაქტობრივი ფარდობითი სიმაღლე შეიძლება იცვლებოდეს და ზოგიერთი შვეულმფრენისათვის ჰაერში გადაადგილება შეიძლება მოითხოვებოდეს ხმელეთიდან 25 ფუტზე (8 მ-ზე) მეტ სიმაღლეზე, მიწის მოქმედებით წარმოქმნილი ტურბულენტობის შემცირების მიზნით ან სიმაღლის მარაგის უზრუნველსაყოფად გარე საკიდზე დამაგრებული ტვირთისათვის.

61. საჰაერო მოძრაობა – ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდი.

62. საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანო – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს.

63. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საავარიო შეტყობინებას, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო, მისადგომის სამეთვალყურეო და/ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას).

64. საჰაერო ხომალდების მიახლოება – ვითარება, როდესაც პილოტის ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს პერსონალის აზრით, საჰაერო ხომალდებს შორის მანძილი და ასევე მათი ფარდობითი ადგილმდებარეობა და სიჩქარე ისეთია, რომ ამ საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოება შეიძლება ეჭვის ქვეშ დადგეს. საჰაერო ხომალდების მიახლოება კლასიფიცირდება შემდეგნაირად:

ა) შეჯახების რისკი – ვითარება, როდესაც საჰაერო ხომალდების მიახლოების შედეგად შეიქმნა შეჯახების მნიშვნელოვანი საფრთხე;

ბ) ფრენის უსაფრთხოება გარანტირებული არ იყო – ვითარება, როდესაც საჰაერო ხომალდების მიახლოების შედეგად ამ საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოება შეიძლება დასაფრთხის ქვეშ დამდგარიყო;

გ) შეჯახების რისკი არ არსებობდა – ვითარება, როდესაც საჰაერო ხომალდების მიახლოების შედეგად შეჯახების საფრთხე არ არსებობდა;

დ) რისკი განსაზღვრული არ არის – საჰაერო ხომალდების მიახლოება, როდესაც ინფორმაციის უკმარისობის გამო შეუძლებელია შეჯახების არსებული რისკის განსაზღვრა, ან არ არსებობს საკმარისად დამაჯერებელი მონაცემები ან არსებული მონაცემები ურთიერთსაწინააღმდეგოა და ეს შეუძლებელს ხდის განისაზღვროს რისკის ხარისხი.

65. საჰაერო მოძრაობის ნაკადების მართვა – მომსახურება საჰაერო მოძრაობის უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი ნაკადების ორგანიზების მიზნით, როდესაც უზრუნველყოფილია სმმ-ს მაქსიმალური გამტარუნარიანობა და, ამასთან, საჰაერო მოძრაობის მოცულობა შეესაბამება უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცხადებული გამტარუნარიანობას.

66. სფწ-ით ფრენა – სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა.

67. საჰაერო ხომალდის მეთაური – ექსპლუატანტის ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ის მფლობელის მიერ მეთაურის მოვალეობის შესასრულებლად დანიშნული და ფრენის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პილოტი.

68. სტანდარტული ბრუნი – მანევრი, რომლის დროსაც სრულდება მობრუნება დასახული გზიდან და შემდგომ ბრუნი საპირისპირო მიმართულებით, ამასთან ორივე ბრუნი უნდა შესრულდეს იმ გათვლით, რომ სხ გავიდეს დასახული გზის იგივე ხაზზე, მაგრამ საპირისპირო მიმართულებით.

69. ფრენის ემელონი – 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 გამოყენებულ იქნეს ფრენის ემელონის მისათითებლად.

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

70. ფრენის მიმდინარე გეგმა – შემდგომი სამეთვალყურეო ნებართვებით განაპირობებული 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.

71. ფრენის წარმოდგენილი 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 წარმოდგენილი გეგმის მონაცემთა შინაარსს და ფორმას იმ სახით, რა სახითაც იქნა გადმოცემული.

72. ფრენის გეგმა – საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსათვის წარდგენილი სათანადო ცნობები სხ-ის მოსალოდნელ ფრენაზე ან მის ნაწილზე.

73. ფრენის განმეორებადი გეგმა (RPL) – ერთნაირი ძირითადი თავისებურებების შემცველი, რეგულარული ფრენების გეგმა, რომელსაც ექსპლუატანტი სმმ-ის ორგანოს წარუდგენს მრავალჯერად გამოსაყენებლად.

74. 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.

75. შემაღლება – ვერტიკალური მანძილი ზღვის საშუალო დონიდან წერტილამდე ან დედამიწის ზედაპირის დონემდე ან მასთან დაკავშირებულ ობიექტამდე.

76. ძებნისა და გადარჩენის საკოორდინაციო ცენტრი – ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია საძებნ-სამაშველო სამსახურის სამუშაოების ეფექტური ორგანიზების უზრუნველყოფასა და ძიებისა და გადარჩენის რაიონში საძებნ-სამაშველო ოპერაციების ჩატარების კოორდინირებაზე.

77. ხილვადობა მიწის ზედაპირზე – ხილვადობა აეროდრომზე, რომელსაც იტყობინება უფლებამოსილი დამკვირვებელი.

78. ხილვადობა – ხილვადობა საავიაციო მიზნებისათვის წარმოადგენს სიდიდეს, რომელიც აღემატება იმ უდიდეს მანძილს, რომელზეც შესაძლებელია ხმელეთის სიახლოვეს ნათელ ფონზე განთავსებული შავი ობიექტების ამოცნობა; ან, იმ უდიდეს მანძილს, რომელზეც შესაძლებელია გაუნათებელ ფონზე განთავსებული ნათურების შემჩნევა და ამოცნობა.

ა) საფრენოსნო ხილვადობა – ხილვადობა პილოტის კაბინიდან ფრენის მიმართულებით;

ბ) ხილვადობა მიწის სიახლოვეს – უფლებამოსილი დამკვირვებლის მიერ გაზომილი ხილვადობა;

გ) RVR: ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე

მუხლი 3. შემოკლებების განმარტება

1. ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი.
2. ვმკ (VMC) – ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები.
3. ვფწ (VFR) – ვიზუალური ფრენის წესები.
4. სზ – სამიმოსვლო ბილიკი.
5. სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება.
6. სფწ (IFR) – სახელსაწყო ფრენის წესები.
7. სხ – საჰაერო ხომალდი.
8. AIRPROX – კოდური სიტყვა, გამოყენებული სხ-ების მიახლოების გამოსახატავად.
9. ALERFA – სიტყვა კოდი განგაშის სტადიის გამოსახატავად.
10. ATIS – აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურება.
11. DETRESFA – სიტყვა კოდი გასაჭირის ჟამის გამოსახატავად.
12. IMC – სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები.
13. INCERFA – სიტყვა კოდი გაურკვეველობის სტადიის გამოსახატავად საჰაერო ინციდენტზე მოხსენების გაკეთებისას.
14. QFE – ატმოსფერული წნევა აეროდრომის ზედაპირზე.
15. QNH – ხმელეთზე სიმაღლის საზომის წნევის შკალის დაყენება აეროდრომის შემაღლების მისაღებად.
16. SSR – მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორი (მმრლ).

თავი II

AFIS-ის პროცედურები

მუხლი 4. ზოგადი მოთხოვნები

1. AFIS-ის პუნქტი ინფორმაციას გადასცემს სხ-ს საკუთარი პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე და აეროდრომის რაიონში უსაფრთხო, მოწესრიგებული და სწრაფი ნაკადის უზრუნველსაყოფად, რათა ხელი შეუწყოს ეკიპაჟებს თავიდან აიცილონ შეჯახება:

ა) სხ-თან, რომელიც ახორციელებს ფრენას AFIS-ის პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ არეში, მათ შორის, ფრენების სააეროდრომო წრეზე;

ბ) სამანევრო არეში მოძრავ სხ-თან;

გ) დამფრენ და ამფრენ სხ-თან;

დ) სამანევრო არეში მოძრავ სხ-სა და სატრანსპორტო საშუალებასთან;

ე) სამანევრო არეში მყოფ სხ-სა და ამ არეში არსებულ დაბრკოლებასთან.

2. AFIS-ის ოფიცერი ახორციელებს აეროდრომზე და აეროდრომის რაიონში მფრენი ყველა სხ-ის, ასევე, სამანევრო არეში პერსონალისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მუდმივ ვიზუალურ დაკვირვებას.

3. AFIS-ის ოფიცერი ვალდებულია „სმმ-ს ჟურნალში“ დაარეგისტრიროს ყველა გამფრენი და მიმფრენი სხ, მიუხედავად იმისა, წარმოდგენილი იყო თუ არა ფრენის გეგმა.

მუხლი 5. ადზ-ის შერჩევა

1. ტერმინი „გამოსაყენებელი ადზ„ აღნიშნავს იმ ადზ-ს ან ადზ-ებს, რომელიც AFIS-ის პუნქტის მიერ კონკრეტულ შემთხვევაში, განიხილება როგორც ყველაზე შესაფერისი იმ ტიპის სხ-თვის, რომელიც სავარაუდოდ აპირებს აფრენას ან დაფრენას მოცემულ აეროდრომზე.

შენიშვნა: ერთი ან რამდენიმე ადზ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს როგორც ამფრენი, ისე დამფრენი სხ-თვის.

2. ჩვეულებრივ, სხ-მა უნდა განახორციელოს დაფრენა ან აფრენა ქარის საპირისპირო მიმართულებით, თუ უსაფრთხოების მოსაზრებიდან, ადზ-ს კონფიგურაციის, მეტეოროლოგიური პირობების და დასაფრენად შესვლის არსებული საშუალებებით უპირატესობა არ ენიჭება სხვა მიმართულებას. მაგრამ, ადზ-ს შერჩევას AFIS-ის პუნქტმა, გარდა მიწისპირა ქარის სიჩქარის და მიმართულებისა, მხედველობაში უნდა მიიღოს სხვა შესაბამისი ფაქტორები, როგორცაა სააეროდრომო მოძრაობის წრე, ადზ-ს სიგრძე და მიფრენის და დაფრენის დამხმარე საშუალებები.

3. სხ-ის მეთაურმა შეიძლება უარი თქვას AFIS-ის ოფიცრის მიერ შეთავაზებულ ადზ-ზე. ამ შემთხვევაში, AFIS-ის ოფიცერმა აღნიშნული სხ უნდა უზრუნველყოს დეტალური ინფორმაციით იმ ადგილობრივი მოძრაობის შესახებ, რომლებიც სარგებლობენ მოქმედი ადზ-ით, რათა დაეხმაროს პილოტს, დარწმუნდეს ალტერნატიული ადზ-ის გამოყენებისას ეშელონირების უსაფრთხოებაში.

მუხლი 6. რადიოსატელეფონო მოსახმობი

1. საფრენოსნო ინფორმაციის სააეროდრომო სამსახურის მოსახმობი ჩვეულებრივ არის აეროდრომის ადგილის დასახელება სუფიქსით “ინფორმაცია”. AFIS-ის ოფიცერმა უნდა გამოიყენოს მოსახმობი სუფიქსით “ინფორმაცია” დამაკმაყოფილებელი ორმხრივი რადიოკავშირის პირველი დამყარებისას და შემდეგ საჭიროებისდა მიხედვით. ეს შეახსენებს ეკიპაჟებს, რომ ისინი უზრუნველყოფილნი არიან საინფორმაციო მომსახურებით და პასუხისმგებლობა ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე ეკისრება მათ.

2. საჰაერო ხომალდის ამოცნობა ხდება შემდეგი ტიპის ერთ-ერთი მოსახმობით:

ა) საჰაერო ხომალდის სარეგისტრაციო ნომერი, (მაგ.: GAVRM, N5986PA და ა.შ.);

ბ) სხ-ის სარეგისტრაციო ნომერს წინ უსწრებს ექსპლუატანტი ავიაკომპანიის დამტკიცებული აბრევიატურა, (მაგ.: Fairflight GBAOX);

გ) ექსპლუატანტის ინდექსი, რომელსაც მოსდევს რეისის ნომერი, (მაგ.: Speedbird 110);

3. სხ-თან დამაკმაყოფილებელი რადიოკავშირის ერთხელ დამყარების შემდეგ, AFIS-ის ოფიცერს შეუძლია მოსახმობის შემოკლება, მხოლოდ ქვემოთ მოცემული ცხრილის მიხედვით:

სრული მოსახმობი	GAVRM	N5986PA	71045	Fastair 3459	Speedbird 110
შემოკლება	GRM	შემოკლება არ გამოიყენება	745	Fastair 59	შემოკლება არ გამოიყენება

4. საჰაერო ხომალდების მოსახმობების მსგავსებისას, გაუგებრობის თავიდან აცილების მიზნით, აუცილებელია ეკიპაჟის გაფრთხილება და სრული მოსახმობის გამოყენება.

მუხლი 7. საჰაერო ხომალდის ფრენასთან დაკავშირებული ინფორმაცია

1. სხ-თვის სხვა სხ-ის მოძრაობის თაობაზე ინფორმაციის მიწოდებისას გადაიცემა შემდეგი სახის ინფორმაცია:

ა) სხ-ის ფრენის მიმართულება;

ბ) სხ-ის ტიპი (თუ ცნობილია);

გ) სხ-ის ფრენის სიმაღლე (თუ ცნობილია), შესაძლო ცვლილებით;

დ) სხ-ის ნამდვილი ან გაანგარიშებული მდებარეობა და ნამდვილი ან გაანგარიშებული დრო;

ე) სხვა ნებისმიერი ინფორმაცია აღნიშნულთან დაკავშირებით (მაგ.: სააეროდრომო მოძრაობის არესთან მიახლოება, გადაკვეთა, აფრენის ან დაფრენის გაანგარიშებული დრო).

2. ადგილობრივი მოძრაობა ისე უნდა იყოს აღწერილი, რომ ადვილი იყოს პილოტისთვის მისი ამოცნობა.

3. AFIS-ის ოფიცერმა მომფრენი და გამფრენი სხ-ები უნდა უზრუნველყოს ინფორმაციით, რომ ადზ თავისუფალია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ ან ადზ-ს მიმდებარე ტერიტორია თავისუფალია სხ-ის, სატრანსპორტო საშუალების და სხვა დაბრკოლებისგან, შესაბამისი უფლებამოსილი ოფანობის მიერ განსაზღვრულ მანძილზე.

მუხლი 8. საექვო მდებარეობა სამანევრო არეში

1. გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით მითითებული შემთხვევებისა, პილოტმა, თუ ის საექვოდ მიიჩნევს სხ-ის პოზიციას სამანევრო არეში, დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) გააჩეროს სხ;

ბ) ამავედროულად, აცნობოს AFIS-ის პუნქტს შექმნილი ვითარება (ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობის ჩათვლით).

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტს საექვოდ მიაჩნია სხ-ის ადგილმდებარეობა სამანევრო არეში, მაგრამ ამავედროულად ცნობილია, რომ სხ იმყოფება ადზ-ზე, პილოტმა დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) აცნობოს AFIS-ის პუნქტს ვითარება (ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობის ჩათვლით);

ბ) თუ შესაძლებელია ახლომდებარე შესაფერის სხ-ზე გასვლა, გაათავისუფლოს ადზ, რაც შეიძლება სწრაფად და შემდეგ გააჩეროს სხ.

3. ავტოტრანსპორტის მძღოლი, თუ საექვოდ მიიჩნევს სამანევრო არეში სატრანსპორტო საშუალების მდებარეობას, დაუყოვნებლივ ახორციელებს შემდეგს:

ა) აცნობებს AFIS-ის პუნქტს ვითარებაზე (ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობის ჩათვლით);

ბ) ამავედროულად, თუ AFIS-ის პუნქტი არ იძლევა სხვა მითითებებს, რაც შეიძლება სწრაფად უნდა გაათავისუფლოს დასაფრენი მოედანი, სამიმოსვლო ბილიკი ან სამანევრო არეს სხვა უბანი, გავიდეს შესაფერის უსაფრთხო მანძილზე და გააჩეროს სატრანსპორტო საშუალება.

4. თუ AFIS-ის პუნქტისთვის ცნობილია, რომ სხ-ის ან სატრანსპორტო საშუალების ადგილმდებარეობა სამანევრო არეში გაურკვეველია, შესაბამისი ინფორმაცია დაუყოვნებლივ უნდა გადაეცეს იმ სხ-ს, რომელსაც შეიძლება ეს შეეხოს, ხოლო სხ-ს ან სატრანსპორტო საშუალებას გაეწიოს დახმარება საკუთარი ადგილმდებარეობის დასადგენად.

მუხლი 9. ძირითადი ინფორმაცია სააეროდრომო პირობებზე

1. ძირითადი ინფორმაცია სააეროდრომო პირობებზე არის მნიშვნელოვანი და საჭირო ინფორმაცია სამანევრო არეში საჰაერო ხომალდების ან აღჭურვილობების უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის.

შენიშვნა 1. მაგ., სამშენებლო სამუშაოები სამიმოსვლო ბილიკზე, რომელიც არ უერთდება ექსპლუატაციაში მყოფ ადზ-ს, არ წარმოადგენს ძირითად ინფორმაციას სხ-სთვის, გარდა იმ სხ-ისა, რომელმაც შეიძლება განახორციელოს მანევრი სამშენებლო სამუშაოების სიახლოვეს. სხვა შემთხვევა: თუ ყველა მოძრაობა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ ადზ-ზე, ეს ფაქტი შეიძლება განვიხილოთ როგორც ძირითადი სააეროდრომო ინფორმაცია ნებისმიერი სხ-სთვის, რომელიც არ იცნობს აღნიშნულ აეროდრომს.

2. აეროდრომის პირობების შესახებ ძირითადი ინფორმაცია უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) სამშენებლო ან სარემონტო სამუშაოები, სამანევრო არეში ან მის უშუალო სიახლოვეს.

ბ) ადზ-ის, სამიმოსვლო ბილიკის ან ბაქნის ზედაპირზე უსწორმასწორო ან დამტვრეული არეები, მიუხედავად იმისა, მარკირებულია თუ არა ის;

გ) თოვლი, ჭყაპი ან ყინული ადზ-ზე, სამიმოსვლო ბილიკზე ან ბაქანზე

დ) წყალი ადზ-ზე, სამიმოსვლო ბილიკზე ან ბაქანზე;

ე) თოვლის ნამქერი ადზ-ს, სამიმოსვლო ბილიკის ან ბაქნის სიახლოვეს;

ვ) სხვა დროებითი საფრთხე, მათ შორის, სადგომზე სხ-ები და ფრინველები მიწაზე ან ჰაერში;

ზ) აეროდრომის შუქსასიგნალო სისტემის სრული ან ნაწილობრივი არადამაკმაყოფილებელი ან არასწორი ექსპლუატაცია;

თ) სხვა ნებისმიერი შესაბამისი ინფორმაცია.

შენიშვნა 2: უახლესი მონაცემები ბაქანზე არსებულ პირობებზე შეიძლება ყოველთვის არ იყოს ხელმისაწვდომი AFIS-ის პუნქტისთვის. AFIS-ის პუნქტი, გარდა "ა" და "ბ" ქვეპუნქტებისა, პასუხისმგებელია განახორციელოს ბაქანზე პასუხისმგებელი სამსახურის მიერ მიწოდებული ინფორმაციის რეტრანსლირება სხ-ზე.

3. აეროდრომის პირობების შესახებ ძირითადი მნიშვნელოვანი ინფორმაცია უნდა გადაეცეს ყველა სხ-ს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ცნობილია, რომ სხ-ს უკვე გააჩნია სრული ან ნაწილობრივი ინფორმაცია სხვა წყაროებიდან. ინფორმაცია უნდა გადაეცეს წინასწარ, რათა სხ-მა შეძლოს მისი შესაბამისად გამოყენება, ხოლო საფრთხე უნდა მიეთითოს, რაც შეიძლება ზუსტად.

შენიშვნა 3: „სხვა წყაროში“ მოიაზრება ნოტამ-ის შეტყობინებები და სხვა ვიზუალური სიგნალები.

4. როდესაც AFIS-ის ოფიცერი აკვირდება ან იღებს ინფორმაციას ახლად წარმოქმნილ ვითარებაზე, რომელიც უკავშირდება სხ-ის მიერ სამანევრო ფართობის უსაფრთხო გამოყენებას, უნდა აცნობოს აეროდრომის შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს და შეწყდეს ოპერაციები აღნიშნულ სამანევრო მოედანზე, თუ აეროდრომის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო არ იძლევა სხვა მითითებას.

მუხლი 10. სხ-ის არასაშტატო კონფიგურაცია და პირობები

1. ყოველთვის, როდესაც დაკვირვებით ან AFIS-ის პუნქტის მოხსენებით ცნობილი ხდება სხ-ის არასაშტატო მდგომარეობა ან კონფიგურაცია, მათ შორის, ისეთი, როგორცაა შასის ნაწილობრივი ან სრული გაუშლელი ან კვამლის უჩვეულო გამოყოფა სხ-ის რომელიმე ნაწილიდან, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს შესაბამის სხ-ს.

2. ამგვარი სხ-ის ეკიპაჟის მოთხოვნით, რომელიც ეჭვობს რაიმე სახის დაზიანებას სხ-ზე, AFIS-ის ოფიცერი ვალდებულია დაუყოვნებლივ გადასცეს ინფორმაცია შესაბამისი აეროდრომის ხელმძღვანელობას, რათა დაუყოვნებლივ იქნეს შემოწმებული ექსპლუატაციაში მყოფი ადზ და სასწრაფო წესით ეცნობოს სხ-ის ეკიპაჟს ადზ-ზე სხ-ს რაიმე ნაწილის ან ფრინველის ან ცხოველის ნეშტის აღმოჩენის შესახებ.

3. AFIS-ის ოფიცერი „საკაერო მოძრაობის ჟურნალში“ არეგისტრირებს და მოახსენებს სმმ-ს შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტს ნებისმიერ შემთხვევაზე აეროდრომის მოძრაობის არეში, რომელსაც აღმოაჩენს თვითონ ან რომლის შესახებაც ცნობილი ხდება პილოტებისგან.

მუხლი 11. ინფორმაცია გამფრენი სხ-თვის

1. ეკიპაჟს, მოთხოვნის შემთხვევაში, ძრავების ამუშავებამდე უნდა ეცნობოს აფრენის სავარაუდო დრო.

2. ასაფრენად მიმოსვლის დაწყებამდე, სხ-ს უნდა ეცნობოს შემდეგი ინფორმაცია მოცემული თანმიმდევრობით, გარდა იმ პუნქტებისა, როდესაც ცნობილია, რომ სხ-მა უკვე მიიღო აღნიშნული ინფორმაცია:

ა) გამოსაყენებლად რეკომენდებული ადზ;

ბ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე, მათ შორის მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

გ) სიმაღლის საზომის მნიშვნელობა QNH-ის მიხედვით და, თუ ამას ითხოვს ეკიპაჟი, სიმაღლის საზომის მნიშვნელობა QFE-ის მიხედვით;

დ) ადზ-ზე ჰაერის ტემპერატურა, ტურბინულ-ძრავიანი სხ-თვის.

ე) ხილვადობა აფრენის და სიმაღლის საწყისი ადების მიმართულებით. თუ ხილვადობა 10 კმ-ზე ნაკლებია, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR), თუ ეს გათვალისწინებულია აღნიშნული ადზ-თვის და/ან ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ვ) ზუსტი დრო.

3. აფრენის წინ სხ-ს უნდა ეცნობოს:

ა) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის ნებისმიერი მნიშვნელოვანი ცვლილება, ჰაერის ტემპერატურა და ხილვადობა;

ბ) მნიშვნელოვანი მეტეოროლოგიური პირობები აფრენის და სიმაღლის ადების არეში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ცნობილია, რომ სხ-მა უკვე მიიღო აღნიშნული ინფორმაცია.

შენიშვნა: „მნიშვნელოვანი მეტეოროლოგიური პირობები“ მოცემულ კონტექსტში ნიშნავს წვიმის-გროვა ღრუბლების ან ელჭექის, ზომიერი ან ძლიერი ტურბულენტობის, ქარძვრის, სეტყვის, ზომიერი ან ძლიერი შემოყინვის, ძლიერი ქარტეხილის საზღვრის, გადამეტცივებული

ნაღებების, ძლიერი დაღმავალი ნაკადების, ქვიშიანი და მტვრიანი ქარიშხლების, ქარბუქების, ტორნადოების და ქარბორბალების არსებობას ან მათი წარმოშობის მოსალოდნელობას.

მუხლი 12. ინფორმაცია მომფრენი სხ-თვის:

1. დასაფრენად შესვლის დაწყების წინ ან ფრენის წრეზე შესვლამდე, სხ-ს უნდა ეცნობოს შემდეგი ინფორმაცია მოცემული თანმიმდევრობით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ცნობილია, რომ სხ-მა უკვე მიიღო აღნიშნული ინფორმაცია:

ა) გამოსაყენებლად რეკომენდებული ადზ;

ბ) მიწისპირა ქარის მიმართულება და სიჩქარე, მნიშვნელოვანი ცვლილებების ჩათვლით;

გ) სიმაღლის საზომის მნიშვნელობა QNH-ის მიხედვით და, თუ ამას ითხოვს ეკიპაჟი, სიმაღლის საზომის მნიშვნელობა QFE-ის მიხედვით;

დ) ადზ-ის ზედაპირზე არსებული პირობები, ნელექების და სხვა დროებითი საფრთხის შემთხვევაში;

ე) ცვლილებები ვიზუალური და სახელსაწყო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობაში, რაც აუცილებელია დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის; და

ვ) სხვა მსგავსი ინფორმაცია.

2. სფწ-ით მფრენ სხ-ს, რომელიც აპირებს სახელსაწყო შესვლას, AFIS-ის პუნქტთან კავშირის დამყარების შემდეგ, შეძლებისდაგვარად სწრაფად მიეწოდება ქვემოთ მოყვანილი 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 (1500 მ-ზე) ქვემოთ ან სექტორში უდიდეს მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე ქვემოთ, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი;

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

ბ.ე) ჰაერის ტემპერატურა;

ბ.ვ) ნამის წერტილის ტემპერატურა;

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

ბ.თ) განსაკუთრებული მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ ნებისმიერი არსებული ინფორმაცია სააეროდრომო მოძრაობის არეში.

3. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დასაწყისში, სხ-ს უნდა გადაეცეს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) მიწისპირა ქარის მიმართულებისა და/ან სიჩქარის მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

ბ) უახლესი ინფორმაცია ქარძვრის და/ან ტურბულენტობის შესახებ დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე, თუ ასეთი არსებობს.

გ) დასაფრენად შესვლის და დაფრენის მიმართულებით ხილვადობის ცვლილება ან, თუ შესაძლებელია, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის არსებული მნიშვნელობა.

4. დასაფრენად შესვლის დასკვნით მონაკვეთზე დაუყოვნებლივ გადაიცემა შემდეგი ინფორმაცია:

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

ბ) მიწისპირა ქარის მიმდინარე პარამეტრების მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

გ) ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის მნიშვნელოვანი ცვლილებები;

დ) ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილება;

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

5. დამატებით ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით მითითებულისა, მოძრაობის წრეზე შესვლის წინ სხ-ს უნდა ეცნობოს, თუ რომელი სააეროდრომო წრე გამოიყენება აღნიშნულ მომენტში და, აუცილებლობისას, სხვა მოძრაობის შესახებ.

მუხლი 13. კოორდინაცია საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტსა და AFIS-ის პუნქტს შორის

1. როდესაც სხ აპირებს მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფ სივრცეში შესვლას, ეკიპაჟმა აღნიშნულზე უნდა აცნობოს AFIS-ის პუნქტს არა უგვიანეს 10 წთ-ით ადრე, რათა AFIS-ის პუნქტს ჰქონდეს საკმარისი დრო დაამყაროს კოორდინაცია სმმ-ს პუნქტთან. AFIS-ის პუნქტმა უნდა შეათანხმოს კონტროლირებად სივრცეში შესვლის დრო, სიმაღლე, ადგილმდებარეობა და მმრლ-ის კოდი, აცნობოს სმმ-ს პუნქტს სხ-ის მოსახმობი და, თუ აუცილებელია, მოითხოვოს სამეთვალყურეო მითითება.

2. როდესაც სხ აპირებს მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფი საჰაერო სივრციდან გასვლას და აგრძელებს ფრენას AFIS-ის პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფი აეროდრომისკენ, სმმ-ს პუნქტმა, სხ-ს არაკონტროლირებად სივრცეში შესვლამდე 10 წთ-ით ადრე უნდა აცნობოს AFIS-ის პუნქტს საჰაერო სივრცის საზღვართან სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო, სიმაღლე, ადგილმდებარეობა და მოსახმობი.

მუხლი 14. სიმაღლის საზომის დაყენების წესი

1. აეროდრომების მახლობლად და სააეროდრომო მოძრაობის არეში ფრენების შესრულებისას, საჰაერო ხომალდების მდგომარეობა ვერტიკალურ სიბრტყეში გამოიხატება აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობებით გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ, ხოლო გადასვლის ეშელონზე ან მის ზემოთ – ფრენის ეშელონებით. გარდამავალი შრის გადაკვეთისას, ვერტიკალურ სიბრტყეში მდგომარეობა სიმაღლის აღებისას გამოისახება ფრენის ეშელონებით, ხოლო დაშვებისას – აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობებით.

2. QNH-ის მიხედვით სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები უნდა გადაიცეს აბსოლუტურ სიმაღლემდე გადასვლის ეშელონს ქვემოთ დაშვების დაწყების წინ ან სააეროდრომო მოძრაობის არეში შესვლამდე; ასევე გამფრენი სხ-თვის – მიმოსვლის დაწყებამდე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ცნობილია, რომ სხ-მა უკვე მიიღო აღნიშნული ინფორმაცია პირდაპირი ეთერით.

3. QFE-ს მნიშვნელობა ეკიპაჟს გადაეცემა პილოტის მოთხოვნის შემთხვევაში.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ ამთავრებს დაფრენას აეროდრომის ზედაპირზე QFE-ის მიხედვით, მაშინ ვერტიკალურ სიბრტყეში მოცემული სხ-ის მდგომარეობა გამოიხატება ფარდობითი სიმაღლის მნიშვნელობით აეროდრომის შემადლების ზემოთ ფრენის იმ მონაკვეთზე, რომელზეც შესაძლებელია QFE-ის გამოყენება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ის გამოიხატება ფარდობითი სიმაღლის მნიშვნელობით ადზ-ს ზღურბლის შემადლებების ზემოთ:

ა) აღჭურვილ ადზ-ზე, თუ ზღურბლი მდებარეობს აეროდრომის შემადლებაზე ქვემოთ 7 ფუტით (2 მ-ით) ან მეტით; და

ბ) ადზ-ზე, რომელიც აღჭურვილია დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის.

მუხლი 15. ფრენის გეგმა

1. პროცედურები და მოთხოვნები ფრენის გეგმის შევსების მიმართ აღწერილია საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესებში (საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2001 წლის 8 ოქტომბრის №88 ბრძანებით, *თავი 3, მუხლი 10*).

2. ფრენის გეგმის წარდგენა ან დახურვა შესაძლებელია AFIS-ის პუნქტისთვის შესაბამისი მოხსენების საშუალებით. ამ შემთხვევაში, AFIS-ის ოფიცერმა წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა გადასცეს შესაბამისი აეროდრომის ბრიფინგ-ოფისს.

3. ეკიპაჟს, რომელმაც არ წარადგინა ფრენის გეგმა, მოეთხოვება აცნობოს აეროდრომის AFIS-ის პუნქტს გაფრენის შესახებ. AFIS-ის პუნქტი აფიქსირებს გაფრენას „საჰაერო მოძრაობის აღრიცხვის ჟურნალში“, მაგრამ არ ღებულობს არანაირ ზომებს სხ-თან მიმართებით. თუმცა, საჭიროების შემთხვევაში, AFIS-ის პუნქტი რეგისტრირებული ინფორმაციით უზრუნველყოფს სხვა სხ-ებს.

4. თუ პილოტი, რომელმაც არ წარადგინა ფრენის გეგმა, უკავშირდება AFIS-ის პუნქტს, AFIS-ის ოფიცერმა უნდა უზრუნველყოს ის მოთხოვნილი ინფორმაციით ან დაეხმაროს შესაძლებლობის ფარგლებში.

მუხლი 16. მონაცემთა ჩაწერა და შენახვა, მოკვლევის მიზნებისათვის

„საჰაერო მოძრაობის აღრიცხვის ჟურნალის“ და „სმმ-ს ჟურნალის“ მონაცემები უნდა ინახებოდეს სულ მცირე 30 დღის განმავლობაში. აუცილებელია რადიოკავშირისა და

კოორდინაციის შესახებ მონაცემების აუდიოჩაწერა და ამ მონაცემების შენახვა, სულ მცირე, დროის იმავე პერიოდით.

თავი III მოძრაობა სამანევრო არეში

მუხლი 17. მიმოსვლის განმხორციელებელი სხ

1. როდესაც მიღებულია ინფორმაცია, რომ სხ იწყებს მიმოსვლას, AFIS-ის პუნქტმა უნდა დაადგინოს, თუ სად არის სხ გაჩერებული. სხ-ის ეკიპაჟის ხელშეწყობის მიზნით, ის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მნიშვნელოვანი ინფორმაციით ადგილობრივ მოძრაობაზე და სააეროდრომო პირობებზე, რათა სხ-მა შეძლოს შეარჩიოს მიმოსვლის მარშრუტი და აცილებული იქნეს შეჯახება სხვა სხ-თან და ობიექტებთან ან მოხვედრა მიმოსვლის განმხორციელებელი სხვა სხ-ის ტურბულენტურ ნაკადში.

2. თუ AFIS-ის პუნქტს არ შეუძლია დადგინოს, სხ-ის მიერ ადზ-ის გადაკვეთის ან განთავისუფლების პროცესის დასრულება, სხ-ს უნდა მოეთხოვოს მოახსენოს AFIS-ის პუნქტს ადზ-ს განთავისუფლების შესახებ. მოხსენება უნდა გაკეთდეს მას შემდეგ, რაც სხ სრულად გასცდება შესაბამის ადზ-თან მოცდის წერტილს.

მუხლი 18. სახმელეთო ტრანსპორტის და პერსონალის მოძრაობის მართვა

1. პერსონალის და სატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის, ბუქსირზე აყვანილი სხ-ის მოძრაობა სამანევრო არეში უნდა განხორციელდეს AFIS-ის პუნქტის თანხმობით. პერსონალს, მათ შორის, სატრანსპორტო საშუალების მძღოლებს, მოეთხოვებათ AFIS-ის პუნქტის მითითების მიღება სამანევრო არეში გასვლის წინ. მიუხედავად მსგავსი მითითების არსებობისა, ადზ-ზე ან ასაფრენ ზოლზე გასვლა, ან საქმიანობის ნებადართული სახის შეცვლა ექვემდებარება AFIS-ის პუნქტის დამატებით სპეციალურ მითითებას.

2. პირველრიგითობის უფლება სამანევრო არეში განისაზღვრება შემდეგნაირად:

ა) ყველა სატრანსპორტო საშუალება და პერსონალი გზას უთმობს სხ-ს, რომელიც ახორციელებს დაფრენას, მიმოსვლას ან აფრენას, გარდა საავარიო სატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც მოძრაობს განსაცდელში მყოფი სხ-ის დასახმარებლად, რომელიც სარგებლობს პრიორიტეტით ყველა სხვა სახმელეთო მოძრაობის მიმართ. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, სახმელეთო მოძრაობა, შეძლებისდაგვარად, სრულად უნდა გაჩერდეს მანამდე, სანამ ცნობილი არ გახდება, რომ საავარიო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობას დაბრკოლება არ შეექმნება ;

ბ) როდესაც სხ ასრულებს აფრენას ან დაფრენას, სატრანსპორტო საშუალებას არ უნდა მიეცეს მითითება გაჩერდეს გამოსაყენებელ ადზ-თან ახლოს. იგი შეიძლება გაჩერდეს:

ბ.ა) თუ სხ და ადზ კვეთს ერთმანეთს – ადზ-თან მოცდის წერტილში;

ბ.ბ) ნებისმიერ ადგილას, გარდა სხ-ის და ადზ-ის გადაკვეთის წერტილისა – ადზ-თან მოცდის წერტილისგან დაშორებული მანძილის ტოლ მანძილზე.

3. AFIS-ის აეროდრომის სამანევრო არეში სამუშაოების შემსრულებელ ყველა სატრანსპორტო საშუალებას უნდა გააჩნდეს ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირი AFIS-ის პუნქტთან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებას თან ახლავს ტრანსპორტი კავშირგაბმულობის მოთხოვნილი საშუალებით.

4. ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, ყველა სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალება და მექანიზმი, რომელიც მუშაობს საფრენ ზოლზე და სხ-ზე, აღჭურვილი უნდა იყოს ორმხრივი კავშირით, ბუქსირების ტროსით, ისევე როგორც გაბარიტული და ციმციმა ნათურებით, რომლებიც ჩართულია დღე-ღამის დროის მიუხედავად.

5. როდესაც სამუშაოები ხორციელდება ადზ-ზე ან სხ-ზე ან მის სიახლოვეს, სამუშაოებზე ზედამხედველი პირის ტრანსპორტი აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერი-მიწა კავშირგაბმულობის რადიოსადგურით, რომელიც მუდმივად იქნება აწყობილი AFIS-ის პუნქტის სიხშირეზე, მისი უწყვეტი მოსმენის მიზნით.

6. როდესაც კავშირი ვიზუალური სიგნალებით უფრო შესაფერისია ან რადიოსატელეფონო კავშირის მტყუნებისას, გამოყენებული უნდა იქნეს დანართ 1-ში მოცემული პიროტექნიკური შუქსიგნალები.

7. ავარიულ ვითარებაში ან როდესაც ვერ ხერხდება პიროტექნიკური სიგნალების დაკვირვება, შუქსასიგნალო სისტემით აღჭურვილ ადზ-ს ან სბ-თვის უნდა გამოიყენებოდეს ქვემოთ მოყვანილი სიგნალი შემდეგი მნიშვნელობით:

ადზ-ის ან სბ-ის ნათურების ციმციმი – *მნიშვნელობა*: გაანთავისუფლე ადზ და სბ, დააკვირდით კომპიუტრიდან შუქის/ პიროტექნიკური სიგნალის მიღებას.

მუხლი 19. ადზ-თან მოცდა

1. სხ-მა არ უნდა დაიკავოს გამოსაყენებელ ადზ-თან ახლო მანძილი, გარდა ადზ-თან მოცდის ადგილისა.

2. სხ-მა არ უნდა დაიკავოს გაფრენისწინა სტარტის მდგომარეობა და არ უნდა გაჩერდეს ადზ-ის დასაწყისში დასაფრენად შესვლის მხრიდან, როდესაც სხვა სხ ახორციელებს დაფრენას და სანამ დაფრენის შემსრულებელი სხ არ დატოვებს დასახულ წერტილს უსაფრთხო მანძილზე.

მუხლი 20. რიგითობის წესი მომფრენი და გამფრენი სხ-თვის

სხ, რომელიც ახორციელებს დაფრენას ან იმყოფება დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე, სარგებლობს უპირატესი უფლებით, იმ სხ-თან შედარებით, რომელიც აპირებს გაფრენას იმავე ან გადაძვეთი ადზ-დან.

მუხლი 21. სხ-ის აფრენა

1. AFIS-ის ოფიცერმა უნდა უზრუნველყოს ადგილობრივი მოძრაობის და სააეროდრომო პირობების შესახებ სათანადო ინფორმაციის მიწოდება ეკიპაჟისთვის, რათა დაეხმაროს სხ-ის ეკიპაჟს აფრენასთან დაკავშირებული გადაწყვეტილების მიღებაში. აღნიშნული ინფორმაცია უნდა განახლდეს AFIS-ის ოფიცრის შეხედულებისამებრ, ან პილოტის მოთხოვნით. პილოტმა უნდა აცნობოს AFIS-ის პუნქტს საკუთარი განზრახვის შესახებ, როგორცაა: „ვიციდი“, „ვიკავებ გაფრენის წინა სტარტის მდგომარეობას“, „ვფრინდები“.

პილოტმა არ უნდა განახორციელოს აფრენა, თუ ადზ-ზე იმყოფება სხვა სხ.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია სამეთვალყურეო მითითების მიღება აფრენის წინ, AFIS-ის ოფიცერმა არ უნდა გადასცეს ინფორმაცია „ადზ თავისუფალია“, სანამ სამეთვალყურეო მითითება გადაიცემა და სხ-ის ეკიპაჟი არ დაადასტურებს მის მიღებას. სხ-ს სამეთვალყურეო მითითება გადაეცემა, მოთხოვნიდან რაც შეიძლება მცირე დაყოვნებით ან შემდეგისდაგვარად, ასეთი მოთხოვნის მიღებამდე.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, ინფორმაცია „ადზ თავისუფალია“ უნდა გადაიცეს მაშინ, როდესაც სხ მზადაა ასაფრენად და იმყოფება მოქმედ ადზ-ზე ან მის მისადგომთან და მოძრაობის ვითარება იძლევა ამის შესაძლებლობას.

მუხლი 22. სხ-ის მოფრენა

1. პილოტმა არ უნდა განახორციელოს დაფრენა, თუ ადზ-ზე იმყოფება სხვა სხ. სხ-ის ეკიპაჟის ხელშეწყობის მიზნით, AFIS-ის ოფიცერმა ადგილობრივი მოძრაობისა და სააეროდრომო პირობების შესახებ შესაბამისი ინფორმაციით უნდა უზრუნველყოს იგი, რათა ეკიპაჟმა მიიღოს გადაწყვეტილება განახორციელოს დაფრენა თუ წავიდეს მეორე წრეზე. მსგავსი ინფორმაცია უნდა განახლდეს AFIS-ის ოფიცრის შეხედულებისამებრ ან პილოტის მოთხოვნით.

2. დაფრენის განმხორციელებელ სხ-ს, ჩვეულებრივ, არ უნდა გადაეცეს ინფორმაცია „ადზ თავისუფალია“, სანამ წინ მყოფი სხ არ გადაკვეთს გამოსაყენებელი ადზ-ს ბოლოს ან არ შეასრულებს ბრუნს, ან სანამ დაფრენის განმხორციელებელი ყველა წინა სხ არ გაანთავისუფლებს გამოსაყენებელ ადზ-ს.

3. როდესაც აუცილებელი ან სასურველია, განსაკუთრებით ცუდი ხილვადობის პირობებში, დაფრენის ან მიმოსვლის განმხორციელებელ სხ-ს შეიძლება მოეთხოვოს ადზ-ის გაანთავისუფლების მოხსენება. მოხსენება უნდა გაკეთდეს მაშინ, როდესაც სხ სრულად დატოვებს და გასცდება ადზ-თან მოცდის წერტილს.

4. მიფრენა ორმხრივი რადიოკავშირის გარეშე შესაძლებელია მხოლოდ AFIS-ის ოფიცერთან წინასწარი შეთანხმებით პილოტის ან ექსპლუატანტის მიერ.

მუხლი 23. ადზ-ზე არასანქცირებული გასვლა ან დაბრკოლება ადზ-ზე

1. AFIS-ის ოფიცერმა, რომლისთვისაც ცნობილი ხდება ადზ-ზე არასანქცირებული გასვლის ან მისი გარდაუვალობის შესახებ, ან ადზ-ზე ან მის უშუალო სიახლოვეს ნებისმიერი დაბრკოლების არსებობის შესახებ, რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას აფრენის ან დაფრენის განმხორციელებელ სხ-ს, უნდა მიიღოს შესაბამისი ზომები, რათა აღნიშნულზე აცნობოს სხ-ს, ადზ-თან მიმართებით საფრთხის ადგილის ზუსტი მითითებით.

2. სხ-ს ეკიპაჟმა უნდა მოახსენოს AFIS-ის ოფიცერს ნებისმიერი შემთხვევა, რაც უკავშირდება ადზ-ზე დაბრკოლების არსებობას ან არასანქცირებულ შესვლას. ისევე როგორც ეკიპაჟის მოხსენება, AFIS-ის ოფიცერის მიერ დაფიქსირებული ვითარება უნდა დარეგისტრირდეს “საკაერო მოძრაობის ჟურნალში” და ეცნობოს სმმ-ს ორგანოს.

თავი IV

სააერონავსო სახმელეთო ნათურები

მუხლი 24. ზოგადი მოთხოვნები

1. ყველა სააერონავსო სახმელეთო ნათურა უნდა ჩაირთოს:

- ა) მზის ჩასვლიდან მზის ამოსვლამდე;
- ბ) სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებულ დრომდე 15 წთ-ით ადრე;
- გ) მიმოსვლის დაწყების წინ;
- დ) სხ-ის ეკიპაჟის მოთხოვნით;
- ე) დღისით, როდესაც ხილვადობა 2000 მ ან ნაკლებია;
- ვ) თუ AFIS-ის ოფიცერი ჩათვლის საჭიროდ.

2. აეროდრომებზე, რომლებიც აღჭურვილნი არიან სხვადასხვა ინტენსივობის ნათურებით, არსებულ ადგილობრივ ინსტრუქციებში AFIS-ის ოფიცერის სახელმძღვანელოდ მოცემული უნდა იყოს ინტენსივობის რეგულირების ცხრილი, ხილვადობის პირობების და განათების გათვალისწინებით. დამატებითი რეგულირება ხორციელდება პილოტის მოთხოვნით.

მუხლი 25. მიახლოების ნათურები

1. გარდა 24-ე მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებულისა, მიახლოების ნათურები ასევე ჩაირთვება შემდეგ შემთხვევებში:

- ა) დღისით, მომფრენი სხ-ს მოთხოვნით;
- ბ) როდესაც ჩართულია შესაბამისი ადზ-ს ნათურები.

2. PAPI/APAPI უნდა ჩაირთოს დღის საათებში, ისევე როგორც ღამის საათებში, შესაბამის გამოსაყენებელ ადზ-ზე, ხილვადობის პირობების მიუხედავად.

მუხლი 26. ადზ-ს ნათურები

1. ადზ-ს ნათურები არ უნდა ჩაირთოს, თუ ეს ადზ არ გამოიყენება დაფრენის, აფრენის ან მიმოსვლის მიზნით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ამას მოითხოვს ადზ-ს შემოწმება ან ტექნიკური მომსახურება.

2. თუ ადზ-ს ნათურები არ არის მუდმივად ჩართული, აფრენის შემდეგ ადზ-ს ნათურების გამოყენება უზრუნველყოფილია შემდეგნაირად:

ა) AFIS-ის მომსახურებით უზრუნველყოფილ აეროდრომებზე, სადაც ნათურების მართვა ხორციელდება ცენტრალიზებულად, ერთი ადზ-ს ნათურები უნდა დარჩეს ჩართული სხ-ს აფრენის შემდეგ იმ დროის განმავლობაში, რაც აუცილებელია ავარიული ვითარების გამო სხ-ს დასაბრუნებლად, რომელიც შესაძლოა წარმოიშვას აფრენისას ან უშუალოდ აფრენის შემდეგ;

ბ) AFIS-ის მომსახურებით უზრუნველყოფილ აეროდრომებზე, სადაც არ ხორციელდება ნათურების ცენტრალიზებული მართვა, ერთი ადზ-ს ნათურები უნდა დარჩეს ჩართული იმ დროის განმავლობაში, რაც აუცილებელია ნათურების განმეორებით ჩასართავად, ავარიული ვითარების გამო სხ-ს დაბრუნების შემთხვევისთვის და, სულ მცირე, აფრენიდან 15 წთ-ის განმავლობაში.

მუხლი 27. სბ-ს ნათურები

სბ-ს ნათურები უნდა ჩაირთოს ყოველთვის, როდესაც ჩართულია შესაბამისი ადზ-ს ნათურები.

მუხლი 28. შუქტექნიკური სისტემის საექსპლუატაციო სტატუსის კონტროლი

AFIS-ის ოფიცერი კომპურადან ვიზუალურად აკვირდება განათების სისტემას და გამოიყენებს ინფორმაციას სხვა წყაროებიდან, როგორცაა მოხსენება ან ვიზუალური დაკვირვება სხ-დან, რათა მუდმივად ფლობდეს ინფორმაციას შუქტექნიკური სისტემის საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ.

თავი V

ფრაზეოლოგია და კავშირგაბმულობის მოთხოვნები AFIS-ის მიმართ

მუხლი 29. კავშირგაბმულობის პროცედურები

წინამდებარე თავში მოცემულია საფრენოსნო ეკიპაჟსა და სახმელეთო პერსონალს შორის სატელეფონო და რადიოსატელეფონო ქსელის მეშვეობით კავშირგაბმულობის წარმართვის პროცედურები და ფრაზეოლოგია. კავშირი უნდა წარიმართოს ქართულ ან ინგლისურ ენაზე.

მუხლი 30. ზოგადი დებულებები

1. ყოველი ფრაზა უნდა გამოიყენებოდეს შესაბამის მოსახმობთან ერთად (სხ, სახმელეთი საშუალება ან AFIS).

2. AFIS-ის პუნქტის მოსახმობი უნდა იყოს აეროდრომის დასახელება, რომელსაც მოსდევს სიტყვა “ინფორმაცია” (INFORMATION).

3. სამანევრო არეში სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას გამოყენებული უნდა იქნეს სიტყვა “იმომრავეთ” (PROCEED).

4. ქვემოთ მოცემულ ფრაზეოლოგიაში მრგვალ ფრჩხილებში მოცემული სიტყვები, როგორცაა ფრენის სიმაღლე, ადგილმდებარეობა ან დრო და ა.შ., უნდა ჩაისვას ფრაზის დასამთავრებლად ან, შეხედულებისდა მიხედვით გამოიყენება ალტერნატიული დამატებითი ფრაზა. კვადრატულ ფრჩხილებში მოცემული სიტყვები გამოხატავს შესაძლო დამატებით სიტყვებს ან ინფორმაციას, რომელიც შესაძლოა საჭირო იყოს კონკრეტული შემთხვევისთვის.

მუხლი 31. მოთხოვნები AFIS-ის კავშირგაბმულობის საშუალებების მიმართ

1. ჰაერი-მიწა კავშირის საშუალებები უნდა იძლეოდეს პირდაპირი, სწრაფი, უწყვეტი და დაუბრკოლებელი ორმხრივი კავშირის დამყარების შესაძლებლობას AFIS-ის პუნქტსა და სათანადოდ აღჭურვილ სხ-ს შორის, 45 კმ (25 საზ.მილი) მანძილზე შესაბამისი აეროდრომის ფარგლებში.

2. AFIS-ის პუნქტი, გარდა იმისა, რომ მიწა-მიწა კავშირის საშუალებით საჭიროებისამებრ დაკავშირებული უნდა იყოს საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრთან, რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტთან (რც) და მისადგომის შესაბამის სამეთვალყურეო პუნქტთან, დამატებით უნდა გააჩნდეს კავშირი სმმ-ს შეტყობინების შეგროვების სათანადო პუნქტთან, როდესაც ის განთავსებულია განცალკევებით.

თავი VI

საავარიო შეტყობინება

მუხლი 32. ზოგადი მოთხოვნები

1. ავარიული შეტყობინება მიეწოდება:

ა) შეძლებისდაგვარად, ყველა სხვა სხ-ს, რომელთაც წარადგინეს ფრენის გეგმა;

ბ) ყველა სხ-ს, როდესაც სხვა წყაროებიდან მიღებულია ინფორმაცია საავიაციო შემთხვევის შესახებ;

გ) ნებისმიერ სხ-ს, რომელთა შესახებაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ ისინი წარმოადგენენ უკანონო ჩარევის ობიექტს.

2. ვითარების გადაუდებლობიდან გამომდინარე, ნებისმიერ შემთხვევაში AFIS-ის პასუხისმგებელმა პუნქტმა ჯერ უნდა აცნობოს და შემდეგ მიიღოს სხვა აუცილებელი ზომები, რათა მოქმედებაში მოიყვანოს ყველა შესაბამისი ადგილობრივი რესურსი და საგანგებო სიტუაციების სამსახური, რომელთაც შეუძლიათ დაუყოვნებელი დახმარების აღმოჩენა.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც AFIS-ის პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ სხ-ზე წარმოიქმნება ავარიული ვითარება, AFIS-ის პუნქტი ვალდებულია ინციდენტის შესახებ მოახსენოს საფრენოსნო

ინფორმაციის ცენტრს ან რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს, რომელიც თავის მხრივ შეატყობინებს შესაბამის ზემდგომ ორგანოებს.

4. AFIS-ის ოფიცერი პასუხისმგებელი არ არის დაიწყოს ძეზნისა და გადარჩენის მაუწყებლობა იმ სხ-ს მიმართ, რომელთაც არ წარადგინეს ფრენის გეგმა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გარე წყაროებიდან მოდის ინფორმაცია შემთხვევის შესახებ.

მუხლი 33. ავარიულობის საფეხურები

ითვლება, რომ სხ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში შემდეგ შემთხვევებში:

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 მოფრენის გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის განმავლობაში. აღნიშნული დრო იანგარიშება ბოლო შეტყობინების ან სმმ-ის ორგანოების გაანგარიშების საფუძველზე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი დადგება უფრო მოგვიანებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეჭვგარეშეა სხ-ის და/ან ბორტზე მყოფი პირების უსაფრთხოება;

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 მითითება, არ განახორციელა დაფრენა 5 წუთის განმავლობაში დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან და კავშირი მოცემულ სხ-თან კვლავ არ არის დამყარებული; ან

ბ.გ) მიღებულია ინფორმაცია, რომელიც მიუთითებს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის გაუარესებაზე, 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) გასაჭირის ჟამი (სტადია), როდესაც:

გ.ა) განგაშის სტადიის დადგომის შემდეგ, სხ-თან კავშირის დამყარების დამატებითი წარუმატებელი მცდელობები და უფრო ფართო მასშტაბიანი უშედეგო ძიება მიუთითებენ იმის ალბათობას, რომ სხ გასაჭირშია; ან

გ.ბ) მიჩნეულია, რომ სხ-ის საწვავის მარაგი ამოიწურა ან საკმარისი არ არის უსაფრთხოდ ფრენის გასაგრძელებლად; ან

გ.გ) მიღებული ინფორმაცია ცხადყოფს სხ-ის საექსპლუატაციო მდგომარეობის იმდენად გაუარესებაზე, რომ ჩნდება საფუძვლიანი ეჭვი სხ-ის მიერ იძულებითი დაფრენის თაობაზე; ან

გ.დ) მიღებულია ინფორმაცია ან არის დასაბუთებული დაჯერებულობა იმისა, რომ საჰაერო 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 არ საჭიროებენ დაუყოვნებელ დახმარებას.

მუხლი 34. AFIS-ის პუნქტის მიერ გაწეული საავარიო მომსახურება

1. AFIS-ის პუნქტი პასუხისმგებელია საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების შეტყობინებაზე, როდესაც:

ა) სხ-ზე ავარიული ვითარება წარმოიქმნება აეროდრომზე ან აეროდრომიდან 8 კმ-ს რადიუსში, ან

ბ) მიღებულია ცნობა, რომ სხ-ის, რომელიც იმყოფება ან შედის AFIS-ის პუნქტის პასუხისმგებლობის არეში, უსაფრთხოება გაუარესებულია ან შეიძლება გაუარესდეს.

გ) ან ხომალდის ეკიპაჟის მოთხოვნით.

2. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების შეტყობინების პროცედურები უნდა აისახოს ადგილობრივ ინსტრუქციებში. მსგავსი ინსტრუქციებით ზუსტად უნდა განისაზღვროს, თუ რა სახის ინფორმაცია უნდა გადაეცეს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებს, სხ-ის ტიპის და ავარიულობის ხარისხის ჩათვლით,

აეროდრომზე დაფრენის გაანგარიშებული დრო ან ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობა და, თუ შესაძლებელია, ბორტზე მყოფი პირების რაოდენობა და სახიფათო ტვირთის არსებობა.

3. ინფორმაცია სხ-ს შესახებ, რომელიც არ გამოდის კავშირზე მას შემდეგ რაც გადაეცა AFIS-ის პუნქტს ან რომელთანაც შეწყდა კავშირი პირველადი კავშირის დამყარების შემდეგ და, რომელიც, ნებისმიერ შემთხვევაში, არ განახორციელებს დაფრენას გაანგარიშებული დროიდან 5 წთ-ის განმავლობაში, უნდა ეცნობოს მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს, რც-ს ან საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს და აეროდრომის ძეგლისა და გადარჩენის სამსახურებს, ადგილობრივი ინსტრუქციების შესაბამისად.

მუხლი 35. კავშირგაბმულობის საშუალებები

AFIS-ის პუნქტი, აუცილებლობიდან გამომდინარე, გამოიყენებს კავშირგაბმულობის ყველა შესაძლო საშუალებას, რათა შეეცადოს დაამყაროს და შეინარჩუნოს კავშირი განსაცდელში მყოფ სხ-თან და მოითხოვოს სხ-გან ახალი ცნობები.

მუხლი 36. განსაცდელში მყოფი სხ-ის სიახლოვეს მფრენი სხ-ის ინფორმირება

1. როდესაც AFIS-ის პუნქტის მიერ დადგენილია, რომ სხ იმყოფება განსაცდელში, სხვა სიახლოვეში მყოფ სხ-ებს უნდა ეცნობოს წარმოქმნილი ვითარების შესახებ შეძლებისდაგვარად სწრაფად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

2. როდესაც AFIS-ის პუნქტისთვის ცნობილია ან სარწმუნოა, რომ სხ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს, დაუშვებელია კავშირის დამყარება ჰაერი-მიწა კავშირის მეშვეობით საფრთხის ხარისხის დასადგენად, თუ სხ პირველი არ დაამყარებს კავშირს და სარწმუნო არ იქნება, რომ ეთერში გადაცემული ინფორმაცია არ გააუარესებს ვითარებას.

თავი VII

საგანგებო ვითარება, კავშირგაბმულობის მტყუნება და სხვა გაუთვალისწინებელი გარემოებები

მუხლი 37. ზოგადი პროცედურები საგანგებო ვითარებისას

1. ყოველი ავარიული ვითარების გარემოებების სხვადასხვაობა საშუალებას არ იძლევა ზუსტად განისაზღვროს განსახორციელებელი მოქმედებების თანმიმდევრობა. ქვემოთ წარმოდგენილი პროცედურები განკუთვნილია AFIS-ის პერსონალისთვის, როგორც ზოგადი სახელმძღვანელო პრინციპები.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ აცხადებს ავარიულ ვითარებას, AFIS-ის პუნქტი ვალდებულია მიიღოს შემდეგი სათანადო ზომები:

ა) შეეცადოს სხ-ის მოსახმობის და ტიპის, ავარიული ვითარების სახეობის, სხ-ის ეკიპაჟის განზრახვის და ასევე, სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც აღნიშნული ინფორმაცია გარკვევით გადაიცა სხ-ის მიერ ან ცნობილი გახდა სხვა გზით;

ბ) შესთავაზოს დახმარება სმმ-ს სხვა ნებისმიერი ორგანოს ან სამსახურის მხრიდან, რომელთაც შეუძლიათ აღნიშნულ სხ-ს გაუწიონ დახმარება;

გ) გადასცეს სხ-ის ეკიპაჟს მოთხოვნილი ინფორმაცია, ასევე ნებისმიერი შესაბამისი დამატებითი ინფორმაცია, როგორცაა მონაცემები შესაფერისი აეროდრომის, მინიმალური უსაფრთხო აბსოლუტური სიმაღლის, მეტეოროლოგიური მდგომარეობის შესახებ;

დ) ექსპლუატანტის ან სხ-ს ეკიპაჟისგან მიიღოს ინფორმაცია, რომელიც შესაძლოა უკავშირდებოდეს აღნიშნულ შემთხვევას: ბორტზე პირების რაოდენობა, დარჩენილი საწვავის რაოდენობა, საშიში მასალების არსებობის შესაძლებლობა და მათი ხასიათი ;

ე) აცნობოს სმმ-ს შესაბამის ორგანოებს და უფლებამოსილ ორგანოებს, როგორც ეს გაწერილია ადგილობრივი ინსტრუქციებით.

3. შეძლებისდაგვარად, უნდა მოვერიდოთ რადიოსიხშირის შეცვლას, მაშინ როდესაც მმრლ-ის კოდი შეიძლება შეიცვალოს სხ-ს პილოტის გადაწყვეტილებით, რათა მიეთითოს ავარიული ვითარების სტატუსი (7500, 7600 ან 7700). მმრლ-ის კოდის და რადიოსიხშირის შეცვლა უნდა მოხდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც შესაბამის სხ-ს შეიძლება გაეწიოს უკეთესი მომსახურება. როდესაც არის ამის აუცილებლობა, შექმნილ ვითარებაზე უნდა ეცნობოს სხვა სხ-ებს, რომლებიც ფრენებს ახორციელებენ ავარიულ ვითარებაში მყოფი სხ-ის სიახლოვეს.

4. სხ-ს ეკიპაჟს შეიძლება მოეთხოვოს დამატებითი ინფორმაცია (სხ-ზე ადამიანების რაოდენობა, საწვავის დარჩენილი რაოდენობა, სახიფათო ტვირთი და ა.შ.) მხოლოდ მაშინ, როდესაც შეუძლებელია აღნიშნული ინფორმაციის მიღება ექსპლუატანტისგან ან სხვა წყაროდან და ასეთი მოთხოვნა უნდა გაკეთდეს მხოლოდ მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მისაღებად.

მუხლი 38. სხ-ზე უკანონო ჩარევის აქტი და აფეთქების მუქარა

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ-ის მიმართ ადგილი აქვს უკანონო ჩარევის აქტს ან როდესაც მიღებულია ინფორმაცია სხ-ზე ბომბის არსებობის შესახებ, AFIS-ის პუნქტმა დაუყოვნებლივ უნდა გაუწიოს შესაძლო დახმარება და შეატყობინოს სმმ-ს ორგანოს საფრთხის თაობაზე.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია ინფორმაცია სხ-ზე ბომბის ან სხვა ფეთქებადი მოწყობილობის არსებობით მოსალოდნელი საფრთხის შესახებ, უნდა განხორციელდეს შემდეგი დამატებითი პროცედურები. მუქარის შესახებ ინფორმაციის მიღებისას, AFIS-ის პუნქტი ვალდებულია:

ა) სხ-თან პირდაპირ კავშირზე ყოფნისას, დაუყოვნებლივ აცნობოს აღნიშნული სხ-ის ეკიპაჟს საფრთხეზე და ამ საფრთხესთან დაკავშირებულ გარემოებებზე;

ბ) თუ არ იმყოფება პირდაპირ კავშირზე სხ-თან, შეძლებისდაგვარად სწრაფად აცნობოს აღნიშნული სხ-ის ეკიპაჟს სმმ-ს სხვა ორგანოების მეშვეობით ან კავშირგაბმულობის სხვა არხებით.

3. AFIS-ის პუნქტი, რომელიც კავშირზე იმყოფება სხ-თან, უნდა გაარკვიოს სხ-ის განზრახვა და აცნობოს აღნიშნული სმმ-ს სხვა ორგანოებს, რომლებსაც შეიძლება ეს შეეხოს.

4. სხ, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, სასწრაფო წესით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სახმელეთო სამსახურების მომსახურებით, რათა სხვა სხ-ის, ასევე პერსონალის და ნაგებობების უსაფრთხოება არ დადგეს რისკის ქვეშ.

5. ხმელეთზე მყოფ სხ-ს უნდა მიეთითოს გაჩერდეს რაც შეიძლება შორს სხვა სხ-ების და ნაგებობებისგან და, თუ აუცილებელია, გაათავისუფლოს ადრ. სხ-ს უნდა შესთავაზონ გავიდეს დანიშნულ სადგომზე ან იზოლირებულ ადგილზე, ადგილობრივი ინსტრუქციების შესაბამისად. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟი სასწრაფო წესით გადმოსხამს მგზავრებს და ეკიპაჟს, სხვა სხ, სატრანსპორტო საშუალება და პერსონალი ვალდებულია იმყოფებოდეს უსაფრთხო მანძილზე სხ-გან, რომელსაც ემუქრება საფრთხე.

6. AFIS-ის პუნქტმა არ უნდა გადასცეს არანაირი რჩევა ან წინადადება საფრენოსნო ეკიპაჟს ასაფეთქებელ მოწყობილობასთან დაკავშირებულ მოქმედებებზე.

7. სხ-ს, რომლის მიმართაც ცნობილია ან არსებობს ეჭვი, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს ან რომელიც სხვა მიზეზით იზოლირებული უნდა იქნეს ჩვეულებრივი სააეროდრომო მოქმედებებისგან, უნდა შეეთავაზოს მიმოსვლის მარშრუტი საგანგებოდ დანიშნულ იზოლირებულ სადგომზე. თუ არ არის გამოყოფილი მსგავსი იზოლირებული ადგილი ან საგანგებოდ დანიშნული ადგილი დაკავებულია, სხ-ს უნდა შესთავაზონ წავიდეს შერჩეული მოედნისკენ, რომელიც წინასწარ იქნება შეთანხმებული აეროდრომის ადმინისტრაციასთან.

მუხლი 39. “ჰაერი-მიწა” ორმხრივი კავშირის მტყუნება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც AFIS-ის პუნქტს არ შეუძლია დაამყაროს ორმხრივი კავშირი სააეროდრომო მოძრაობის არეში მფრენ სხ-თან, ის ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს აღნიშნულზე სმმ-ს შესაბამის სამსახურს.

2. როდესაც ცნობილი ხდება ორმხრივი კავშირის მტყუნების შესახებ, მაშინ უნდა გაირკვეს შეუძლია თუ არა სხ-ს მიიღოს AFIS-ის პუნქტის გადაცემები, რისთვისაც ეკიპაჟმა, თუ ეს შესაძლებელია, უნდა გამოიყენოს სპეციალური სიგნალი, რათა დაადასტუროს მიღება.

3. თუ სხ არ მიუთითებს, რომ მას შეუძლია მიიღოს გადაცემები და დაადასტუროს მისი მიღება, მოსალოდნელია, რომ სხ:

ა) ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას:

ა.ა) გააგრძელებს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

ა.ბ) შეასრულებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე, და

ა.გ) კავშირის ყველაზე სწრაფი საშუალებით აცნობებს შესაბამის სამეთვალყურეო ორგანოს დაფრენის შესახებ ან

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას:

ბ.ა) გააგრძელებს მარშრუტზე ფრენას ფრენის მიმდინარე გეგმის მიხედვით შესაბამის მითითებულ სანავიგაციო საშუალებამდე ან საკონტროლო წერტილამდე, რომელიც განკუთვნილია დანიშნულების აეროდრომისთვის და დაარეგულირებს ფრენის დროს (სიჩქარის გაზრდის/შემცირების გზით და/ან მოცდის პროცედურების გამოყენებით), რათა მიფრენა განახორციელოს რაც შეიძლება ახლოს მიფრენის გაანგარიშებულ დროსთან, რომელიც მითითებულია ფრენის მიმდინარე გეგმით;

ბ.ბ) შეასრულებს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ჩვეულ პროცედურებს, რომელიც აღწერილია მითითებული სანავიგაციო საშუალების ან საკონტროლო წერტილისთვის; და

ბ.გ) შეძლებისდაგვარად, შეასრულებს დაფრენას 30 წთ-ის განმავლობაში დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან, რომელიც მითითებულია ფრენის გეგმაში ან მიფრენის ბოლო დადასტურებული გაანგარიშებული დროიდან, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი დადგება უფრო გვიან.

4. მას შემდეგ, რაც კავშირის დამყარების ან აღდგენის მცდელობა შედეგს არ გამოიღებს, AFIS-ის ოფიცერი ვალდებულია შეასრულოს შემდეგი პროცედურები:

ა) აცნობოს სხვა სხ-ებს იმის ალბათობა, რომ სხ-ზე მოხდა კავშირის მტყუნება;

ბ) ეთხოვოს სხვა სხ-ს შეეცადოს კავშირი დაამყაროს ზემოაღნიშნულ სხ-თან.

გ) გადასცეს ამინდის მონაცემები და სხვა შესაბამისი ინფორმაცია, ფრაზით: „ბრმად გადაცემა“.

დ) დახმარება სთხოვოს სმმ-ს უახლოეს ორგანოს, რომელსაც გააჩნია სარადიოლოკაციო აღჭურვილობა;

ე) აცნობოს სმმ-ს საკუთარ ორგანოს კავშირის მტყუნების შესახებ და ვითარება დაარეგისტრიროს „სმმ-ს ჟურნალში“.

მუხლი 40. გაუთვალისწინებელი ვითარება რადიოკავშირისას, სახმელეთო კავშირის მტყუნება

1. AFIS-ის პუნქტის მიერ გამოყენებული სახმელეთო რადიომოწყობილობის სრული მტყუნების შემთხვევაში, AFIS-ის პუნქტი ვალდებულია:

ა) შეეცადოს კავშირი დაამყაროს 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე;

ბ) დაუყოვნებლივ აცნობოს სმმ-ს მოსაზღვრე ორგანოს მტყუნების შესახებ;

გ) განსაზღვროს სმმ-ის ის სამუშაო ადგილები ან მიმდინარე საჰაერო ან სახმელეთო მოძრაობის ერთეულები, რომელთაც შეუძლიათ კავშირი დაამყარონ სააეროდრომო არეში მოძრავ სხ-თან და ეთხოვოს მათ დახმარება.

2. საბორტო მიმღების მიერ სიხშირის გაუთვალისწინებელი ბლოკირების შემთხვევაში, აუცილებელია შემდეგი დამატებითი მოქმედებების განხორციელება AFIS-ის პუნქტის მხრიდან:

ა) შეეცადოს ამოიცნოს შესაბამისი სხ;

ბ) თუ სხ, რომელიც ბლოკავს სიხშირეს, ამოცნობილია, შეეცადოს კავშირი დამყარდეს ამ სხ-თან, მაგ., 121,5 მჰც საავარიო სიხშირეზე ან სხვა ნებისმიერ მეტად მაღალ სიხშირეზე (VHF), რომელიც განკუთვნილია სხ-ის ეკიპაჟისთვის „ჰაერი-ჰაერი“ კავშირის დასამყარებლად ან კავშირის ნებისმიერი სხვა საშუალებით, ან პირდაპირი კონტაქტით, თუ სხ იმყოფება მიწაზე;

გ) თუ კავშირი შესაბამის სხ-თან დამყარებულია, სხ-ს ეკიპაჟს უნდა მიეცეს მითითება დაუყოვნებლივ მიიღოს ზომები მათ მიერ ბლოკირებულ სიხშირეზე გაუთვალისწინებელი გადაცემების შეწყვეტაზე.

მუხლი 41. FIS-ის სიხშირით არასანქცირებული სარგებლობა

ხანდახან სმმ სიხშირეზე შესაძლებელია ადგილი ჰქონდეს ცრუ და შეცდომაში შემყვან გადაცემებს, რამაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას სხ-ის ფრენის უსაფრთხოებას. ასეთ შემთხვევაში, AFIS-ის შესაბამისმა პუნქტმა უნდა მიიღოს შემდეგი ზომები:

ა) გამოსაწიროს ნებისმიერი ცრუ და დამაბნეველი გადაცემები, რომელიც გადაიცემოდა ეთერით;

ბ) ეცნობოს ამ სიხშირეზე მომუშავე ყველა სხ-ს ცრუ და დამაბნეველი გადაცემების შესახებ;

გ) მიეთითოს ამ სიხშირეზე მომუშავე ყველა სხ-ს გადაამოწმონ ინფორმაცია რაიმე მოქმედების დაწყებამდე;

დ) თუ შესაძლებელია, მიეთითოს სხ-ებს სხვა სიხშირეზე გადასვლა;

ე) შეძლებისდაგვარად, ეცნობოს ამ სიხშირეზე მომუშავე ყველა სხ-ს ცრუ და დამაბნეველი გადაცემების შეწყვეტის შესახებ;

- ვ) ეცნობოს ტექნიკურ პერსონალს პრობლემის არსებობაზე;
- ზ) იმ შემთხვევაში, თუ შეცვლილი იყო სიხშირე, ინფორმაცია ასევე უნდა გადაეცეს სმმ-ს საკუთარ ორგანოს და საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრს;
- თ) დაარეგისტროს „სმმ ჟურნალში“ სმმ-ს სიხშირეზე ცრუ და დამაბნეველი გადაცემების შემთხვევა.

თავი VIII

AFIS-ის მოთხოვნები გადაცემული ინფორმაციის მიმართ

მუხლი 42. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია

1. AFIS-ის პუნქტს საჭიროებისამებრ, მათზე დაკისრებული ფუნქციების შესასრულებლად უნდა მიეწოდოს განახლებული ინფორმაცია არსებული და მოსალოდნელი ამინდის პირობებზე. აღნიშნული ინფორმაცია უნდა მიეწოდოს იმ ფორმით, რომ AFIS-ის პერსონალმა შეძლოს მისი მარტივად გაგება და გადაცემა იმ პერიოდულობით, რაც შეესაბამება კონკრეტული AFIS-ის პუნქტის მოთხოვნებს.

2. მიზანშეწონილია, რომ AFIS-ის პუნქტი უზრუნველყოფილ იქნეს აეროდრომის რაიონში და განსაკუთრებით, სიმაღლის აღების და დასაფრენად შესვლის არეებში ადგილმდებარეობის შესახებ არსებული დეტალური ინფორმაციით, ვერტიკალური მიმართულებით მეტეოროლოგიური მოვლენების სიჩქარის და მიმართულების ცვლილებაზე, რაც შესაძლოა დაემუქროს ფრენის უსაფრთხოებას.

3. AFIS-ის პუნქტები უზრუნველყოფილი უნდა იქნენ მათი პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე არსებული სპეციალური მეტეოროლოგიური ინფორმაციით. აღნიშნული ინფორმაცია ჩამოთვლილია ამ მუხლის მე-4 პუნქტში. სპეციალური შეტყობინებები და ცვლილებები ამინდის პროგნოზში უნდა გადაეცეს AFIS-ის პუნქტს მაშინვე, როდესაც არის ამის აუცილებლობა, დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად, მორიგი რეგულარული ამინდის პროგნოზის გადაცემის დროის დადგომამდე.

4. AFIS-ის პუნქტს, საჭიროებისდა მიხედვით, შესაბამისმა მეტეოროლოგიურმა სამსახურმა უნდა გადასცეს აეროდრომზე არსებული შემდეგი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია:

ა) ამინდის ადგილობრივი რუტინული და სპეციალური შეტყობინებები, METAR და SPECIAL, TAF და GAMET პროგნოზები და მათი ცვლილებები;

ბ) SIGMET და AIRMET ინფორმაცია, გაფრთხილება ქარძვრის შესახებ;

გ) სხვა ნებისმიერი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია, რომელიც წინასწარ შეთანხმებულია ადგილობრივ დონეზე, როგორცაა, მაგ., მიწისპირა ქარის პროგნოზი, ადზ-ის შესაძლო ცვლილების განსასაზღვრად.

5. AFIS-ის პუნქტი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს წნევის შესახებ მიმდინარე მონაცემებით, სიმაღლის საზომის დასაყენებლად შესაბამის აეროდრომთან მიმართებით.

6. AFIS-ის პუნქტებს უნდა ეცნობოს ქარძვრის შესახებ, თუ არსებობს მონაცემები, რამაც შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს სხ-ზე, რომლებიც იმყოფებიან დასაფრენად შესვლის ან აფრენის ტრაექტორიაზე, ან დასაფრენად შესვლის წრეზე, ასევე სხ-ზე, რომელიც იმყოფება ადზ-ზე, დაფრენის შემდეგ გარბენის ან აფრენამდე გარბენის შესრულებისას.

7. AFIS-ის პუნქტებმა შეძლებისდაგვარად სწრაფად უნდა გადასცეს მათთან დაკავშირებულ მეტეოროლოგიურ სამსახურებს და მათთან კავშირზე მყოფ სხვა სხ-ებს, შეტყობინება მეტეოროლოგიურ პირობებზე, რომელსაც იღებს სხ-გან.

მუხლი 43. ინფორმაცია სააეროდრომო პირობებსა და შესაბამისი საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობაზე

AFIS-ის პუნქტებს რეგულარულად უნდა ეცნობოს ინფორმაცია სამუშაო ფართობზე არსებული პირობების შესახებ, რომელსაც გააჩნია არსებითი საექსპლუატაციო მნიშვნელობა, მათ შორის დროებითი საფრთხეები და ნებისმიერი შესაბამისი საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობა აეროდრომ(ებ)ზე.

მუხლი 44. ინფორმაცია სააერონავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობაზე

1. AFIS-ის პუნქტს რეგულარულად უნდა ეცნობოს არსებული ინფორმაცია სახელსაწყო სანავიგაციო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობაზე და იმ ვიზუალურ საშუალებებზე,

რომელიც აუცილებელია აფრენის, გაფრენის, მიფრენის და დაფრენის პროცედურებისთვის მათი პასუხისმგებლობის ქვეშ მყოფ არეში და ასევე, იმ ვიზუალურ და არავიზუალურ საშუალებებზე, რომელიც აუცილებელია აეროდრომის ზედაპირზე მოძრაობისას.

2. AFIS-ის შესაბამისმა პუნქტმა დროულად უნდა მიიღოს ინფორმაცია ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული ვიზუალური და სახელსაწყო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობაზე, ასევე მათ ნებისმიერ ცვლილებაზე.

თავი IX

ეკიპაჟის მიერ განსახორციელებელი პროცედურები AFIS აეროდრომზე

მუხლი 45. ზოგადი დებულებები

1. სხ-ის მეთაურს, ფრენის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, შეუძლია უარი თქვას შეთავაზებულ ადზ-ზე.

2. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამის ორგანოს, როგორც წესი, უნდა წარედგინოს მოხსენება საჰაერო მოძრაობის ინციდენტზე, განსაკუთრებით იმ ინციდენტებზე, რომელიც უკავშირდება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს სხ-ების მიახლოება (AIRPROX) ან სხვა სერიოზული გართულებები, და ასევე, რომელიც გამოწვეულია მცდარი პროცედურებით, პროცედურების შეუსრულებლობით ან უკავშირდება სახმელეთო საშუალებების მტყუნებას.

3. როდესაც სხ აპირებს შესვლას კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, პილოტმა აღნიშნულზე წინასწარ, არაუგვიანეს 10 წუთისა უნდა აცნობოს AFIS-ის პუნქტს, რათა AFIS-ის პუნქტს სათანადო დრო ჰქონდეს განსახორციელოს კოორდინაცია სმმ-ს პუნქტთან.

4. ყველა ეკიპაჟმა, რომელთაც წარადგინეს ფრენის გეგმა, სააეროდრომო მოძრაობის არეში შესვლამდე 5 წთ-ით ადრე მაინც უნდა დაამყარონ კავშირი AFIS-ის შესაბამის პუნქტთან და აცნობოს სააეროდრომო მოძრაობის არეში შესვლის გაანგარიშებული დრო და მიფრენის გაანგარიშებული დრო.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება მიფრენა ორმხრივი კავშირის გარეშე, სხ-ის ეკიპაჟმა ან ექსპლუატანტმა წინასწარ უნდა შეათანხმოს აღნიშნული შესაბამისი აეროდრომის AFIS-ის ოფიცერთან.

მუხლი 46. AFIS-ის საწყისი გამოძახება

სხ-თვის, რომელსაც გაეწევა საფრენოსნო ინფორმაციის სააეროდრომო მომსახურება, საწყისი გამოძახება უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

- ა. გამოსაძახებელი სადგურის აღნიშვნა,
- ბ. მოსახმობი,
- გ. ადგილმდებარეობა,
- დ. ფრენის სიმაღლე,
- ე. შემდგომი მოქმედებები და
- ვ. სხვა დამატებითი ელემენტები, როგორც ეს მოთხოვნილია სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს მიერ.

მუხლი 47. სააეროდრომო მოძრაობა

1. სხ არ უნდა გაჩერდეს მოქმედ ადზ-თან, ადზ-ს მოსაცდელ ადგილზე ახლო მანძილზე.

2. სხ არ უნდა გავიდეს და დაიკავოს ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის საწყისი წერტილი, როდესაც სხვა სხ ახორციელებს დაფრენას, სანამ დაფრენის განმხორციელებელი სხ არ დატოვებს მოცდის დადგენილ წერტილს.

3. სხ-ის პილოტი, რომელიც საექვოდ მიიჩნევს სხ-ის ადგილმდებარეობას სამანევრო არეში, დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) გააჩეროს სხ, და

ბ) ამავდროულად აცნობოს AFIS-ის პუნქტს ვითარების შესახებ (მათ შორის, ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობა).

4. იმ ვითარებაში, როდესაც პილოტი საექვოდ მიიჩნევს სხ-ს მდებარეობას სამანევრო არეში, მაგრამ ამოცნობილია, რომ სხ იმყოფება ადზ-ზე, პილოტმა დაუყოვნებლივ უნდა:

- ა) აცნობოს AFIS-ის პუნქტს ვითარების შესახებ (მათ შორის, ბოლო ცნობილი ადგილმდებარეობა),
- ბ) თუ შესაძლებელია, გავიდეს ახლომდებარე შესაფერის სბ-ზე და გაათავისუფლოს ადზ რაც შეიძლება სწრაფად, თუ AFIS-ის პუნქტი სხვაგვარ მითითებებს არ გასცემს, და შემდეგ
- გ) გააჩეროს სხ.

მუხლი 48. სამეთვალყურეო მითითების გამეორება

1. სხ-ს ეკიპაჟმა უნდა გაუმეოროს AFIS-ის პუნქტს სამეთვალყურეო მითითება და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მითითებები, რომლებიც გადაიცემა ხმოვანი კავშირით. ყოველთვის ხდება შემდეგის გამეორება:

- ა) მარშრუტზე ფრენის სამეთვალყურეო მითითება;
- ბ) მითითებები მოქმედი ადზ-ს, სიმაღლის საზომის დაყენების, SSR-ის კოდის, ფრენის სიმაღლის, სიჩქარეების, მიმართულების და გადასვლის ეშელონების შესახებ.

შენიშვნა. თუ სხ-ის ფრენის სიმაღლე გამოსახულია სტანდარტული წნევის მიხედვით 1013.2 ჰპა, მაშინ ფრაზა „ფრენის ეშელონი“ წინ უსწრებს ეშელონის გამომხატველ ციფრს. თუ სხ-ს ეშელონი გამოსახულია QNH/QFE-ის მიხედვით, მაშინ „აბსოლუტური სიმაღლე“ და „ფარდობითი სიმაღლე“, შესაბამისად წინ უსწრებს ეშელონის გამომხატველ ციფრებს და ციფრების შემდეგ მოდის, შესაბამისად, „მეტრი“ ან „ფუტი“.

2. სხვა მითითებები, მათ შორის, პირობითი მითითებები, უნდა განმეორდეს ისე, რომ ეჭვგარეშე იყოს მათი სწორად გაგება და სამოქმედოდ მიღება.

დანართი 1. კავშირი ვიზუალური პიროტექნიკური სიგნალებით

AFIS-ის პუნქტის მიერ გადაცემული პიროტექნიკური შუქსიგნალები	მნიშვნელობა
მწვანე პიროტექნიკური ნათება	ნებადართულია დასაფრენი მოედნის გადაკვეთა ან სბ-ზე მიმოსვლა
წითელი პიროტექნიკური ნათება	აკრძალულია დასაფრენი მოედნის გადაკვეთა ან სბ-ზე მოძრაობა და მოერიდეთ სხ-ს
თეთრი პიროტექნიკური ნათება	დაუყოვნებლივ გაათავისუფლეთ სამანევრო ფართობი ადგილობრივი ინსტრუქციის შესაბამისად.

დანართი 2. ინფორმაციის გადასაცემად გამოსაყენებელი ფრაზეოლოგია

<p>1. TRAFFIC INFORMATION</p> <p>... to pass traffic information</p> <p>... to acknowledge traffic information</p>	<p>a) TRAFFIC (<i>information</i>);</p> <p>b) NO REPORTED TRAFFIC;</p> <p>*c) LOOKING OUT;</p> <p>*d) TRAFFIC IN SIGHT;</p> <p>*e) NEGATIVE CONTACT [<i>reasons</i>];</p> <p>f) [ADDITIONAL] TRAFFIC (<i>direction</i>) BOUND (<i>type of aircraft</i>) (<i>level</i>) ESTIMATED (<i>or OVER</i>) (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);</p> <p>g) TRAFFIC IS (<i>classification</i>) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [<i>or ESTIMATED</i>] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED (<i>level(s)</i>) [<i>or LEVEL UNKNOWN</i>] MOVING (<i>direction</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
--	---

<p>3. ADDITIONAL REPORTS</p> <p>... to request a report at a specified place or distance</p> <p>... to report at a specified place or distance</p> <p>... to request a report of present position</p> <p>... to report present position</p> <p><i>Note. – These transmissions from an AFIS unit are requests and do not constitute an instruction.</i></p>	<p>a) REPORT PASSING (<i>significant point</i>);</p> <p>b) REPORT (<i>distance</i>) MILES FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>);</p> <p>*c) (<i>distance</i>) MILES FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>);</p> <p>d) REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;</p> <p>e) REPORT DISTANCE FROM (<i>significant point or name of DME station</i>);</p> <p>f) REPORT POSITION</p> <p>*g) (<i>distance</i>) MILES FROM (<i>name of DME station or significant point</i>).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>4. AERODROME INFORMATION</p>	<p>a) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) (<i>condition</i>);</p> <p>b) [(<i>location</i>)] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT;</p> <p>c) LANDING SURFACE (<i>condition</i>);</p> <p>d) CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>);</p> <p>e) CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or LEFT</i>), (<i>or BOTH SIDES</i>) OF RUNWAY [<i>number</i>];</p> <p>f) CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or OBSTRUCTION</i>) (<i>position and any necessary advice</i>);</p> <p>g) RUNWAY REPORT AT (<i>observation time</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>type of precipitant</i>) UP TO (<i>depth of deposit</i>) MILLIMETRES. BRAKING ACTION GOOD (<i>or MEDIUM TO GOOD, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR or UNRELIABLE</i>) [<i>and/or BRAKING COEFFICIENT (number)</i>];</p> <p>h) BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (<i>or MEDIUM, or POOR</i>);</p> <p>i) BRAKING ACTION [(<i>location</i>)] RUNWAY (<i>number</i>), TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>);</p> <p>j) RUNWAY (<i>or TAXIWAY</i>) (<i>number</i>) WET [<i>or DAMP, WATER PATCHES, FLOODED (depth), or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW</i>];</p>

	<p>(or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES)];</p> <p>k) AFIS OBSERVES (<i>weather information</i>);</p> <p>l) PILOT REPORTS (<i>weather information</i>).</p>
5. OPERATIONAL STATUS OF VISUAL AND NON-VISUAL AIDS	<p>a) (<i>specify visual or non-visual aid</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>);</p> <p>b) (<i>type</i>) LIGHTING (<i>unserviceability</i>);</p> <p>c) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (<i>category</i>) (<i>serviceability state</i>);</p> <p>d) TAXIWAY LIGHTING (<i>description of deficiency</i>);</p> <p>e) (<i>type of visual approach slope indicator</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>)</p>

დანართი 3. ფრაზეოლოგია აეროდრომზე და აეროდრომის სიახლოვეს

1. IDENTIFICATION OF AIRCRAFT	SHOW LANDING LIGHTS.
2. ACKNOWLEDGEMENT BY VISUAL MEANS	<p>a) ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (<i>or</i> RUDDER);</p> <p>b) ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS;</p> <p>c) ACKNOWLEDGE BY FLASHING LANDING LIGHTS</p>
<p>3. STARTING PROCEDURES</p> <p>... to request permission to start engines</p> <p>... at aerodromes where AFIS can control start up, AFIS replies</p> <p>... at aerodromes where AFIS can not control start up, AFIS replies</p>	<p>*a) [<i>aircraft location</i>] REQUEST START UP;</p> <p>*b) [<i>aircraft location</i>] REQUEST START UP, INFORMATION (<i>ATIS identification</i>);</p> <p>c) START UP APPROVED;</p> <p>d) START UP AT (<i>time</i>)</p> <p>e) START UP AT OWN DISCRETION;</p> <p>f) EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START UP AT OWN DISCRETION.</p> <p>g) START UP AT OWN DISCRETION (<i>local information</i>)</p> <p>h) EXPECT DEPARTURE (<i>time</i>) START UP</p>

	<p>AT OWN DISCRETION</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>4. PUSHBACK PROCEDURES</p> <p><i>Note.— When local procedures so prescribe, authorization for pushback should be obtained from the AFIS unit.</i></p> <p>... aircraft/AFIS</p>	<p>*a) [<i>aircraft location</i>] REQUEST PUSHBACK;</p> <p>b) PUSHBACK AT OWN DISCRETION;</p> <p>c) EXPECT (<i>number</i>) MINUTES DELAY DUE (<i>reason</i>).</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>5. TAXI</p> <p>... aircraft/AFIS</p>	<p>*a) READY TO TAXI (<i>position</i>)</p> <p>b) [TRAFFIC (<i>details</i>)] [AERODROME CONDITIONS (<i>details</i>)] RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>*c) WILL TAXI TO HOLDING POINT (<i>name</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA TAXIWAY (<i>name</i>)</p> <p>*d) HOLDING</p> <p>* Denotes pilot transmission.</p>
<p>6. RELAYING CLEARANCE</p> <p>... AFIS</p> <p>... confirmation or otherwise of the readback of clearance</p>	<p>a) (<i>ATC unit</i>) CLEARS (<i>details of clearance</i>)</p> <p>b) [THAT IS CORRECT] (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN] ... (as appropriate);</p>
<p>7. TAKE-OFF</p>	<p>a) [REPORT READY]</p> <p>*b) READY FOR DEPARTURE</p> <p>c) TRAFFIC (<i>details</i>) [NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (<i>number</i>)</p> <p>d) (<i>traffic information</i>) [RUNWAY (<i>number</i>) FREE FOR DEPARTURE] [<i>or</i> RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED (<i>or</i> BLOCKED) BY (<i>aircraft or vehicles or persons</i>)] [REPORT AIRBORNE];</p> <p>*e) HOLDING;</p> <p>*f) WILL LINE UP RUNWAY (<i>number</i>) [VIA BACKTRACK];</p> <p>*g) WILL TAKE OFF RUNWAY (<i>number</i>).</p>

	* Denotes pilot transmission.
8. AFTER TAKE-OFF ... to request airborne time	a)REPORT AIRBORNE; b) AIRBORNE (<i>time</i>); c) AFTER PASSING (<i>level</i>) (<i>contact instructions</i>);
9. ENTERING AN AERODROME TRAFFIC CIRCUIT ... when ATIS information is available	*a) [<i>aircraft type</i>] (<i>position</i>) (<i>level</i>) FOR LANDING; b) ROGER [(<i>direction of circuit in use</i>)] [RUNWAY (<i>number</i>)] [SURFACE] WIND (<i>direction and speed</i>) (<i>units</i>) [TEMPERATURE [MINUS] (<i>number</i>)] QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC (<i>detail</i>)]; *c) (<i>aircraft type</i>) (<i>position</i>) (<i>level</i>) INFORMATION (<i>ATIS identification</i>) FOR LANDING; d) ROGER (<i>circuit in use</i>) [RUNWAY (<i>number</i>)] QNH (or QFE) (<i>number</i>) [(<i>units</i>)] [TRAFFIC(<i>detail</i>)]. * Denotes pilot transmission.
10. IN THE CIRCUIT	*a) (<i>position in circuit, e.g</i> (DOWNWIND/FINAL); b) ROGER [RUNWAY (<i>number</i>) FREE] or [TRAFFIC (<i>detail</i>) [<i>additional information if required</i>]]. * Denotes pilot transmission.
11. APPROACH <i>Note.— The report “LONG FINAL” is made when aircraft turn on to final approach at a distance greater than 7 km (4 NM) from touchdown or when an aircraft on a straightin approach is 15 km (8 NM) from touchdown. In both cases a report “FINAL” is required at 7 km (4 NM) from touchdown.</i>	a)REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL); *b) BASE [or FINAL, or LONG FINAL]; c)TRAFFIC (<i>details</i>); d) NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (<i>number</i>); e) RUNWAY (<i>number</i>) FREE or [RUNWAY (<i>number</i>) OCCUPIED]; *f) WILL LAND [RUNWAY (<i>number</i>)]; *g) GOING AROUND. * Denotes pilot transmission
12. INFORMATION TO AIRCRAFT	

... when pilot requested visual inspection of landing gear	a) LANDING GEAR APPEARS DOWN;
	b) RIGHT (<i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL APPEARS UP (<i>or</i> DOWN);
	c) WHEELS APPEAR UP;
	d) RIGHT (<i>or</i> LEFT, <i>or</i> NOSE) WHEEL DOES NOT APPEAR UP (<i>or</i> DOWN);
... wake turbulence	e) CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (<i>or</i> DEPARTING) (<i>type of aircraft</i>)] [<i>additional information as required</i>];
... jet blast on apron or taxiway	f) CAUTION JET BLAST;
... propeller-driven aircraft slipstream	g) CAUTION SLIPSTREAM.

დანართი 4. ფრაზეოლოგია სამანევრო არეში პერსონალის/სატრანსპორტო საშუალებისთვის

1. VEHICLE TRAFFIC	*a) [<i>vehicle call sign</i>] [<i>location</i>] REQUEST PROCEED TO [<i>intentions</i>];
	b) PROCEED TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>or</i> CROSS RUNWAY (<i>number</i>));
	*c) [<i>vehicle call sign</i>] REQUEST DETAILED INSTRUCTIONS;
... where detailed instructions are required	d) PROCEED TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY (<i>number</i>)] VIA (<i>specific route to be followed</i>) [HOLD SHORT OF RUNWAY (<i>number</i>)] (<i>or</i> CROSS RUNWAY (<i>number</i>));
	e) TAKE (<i>or</i> TURN) FIRST (<i>or</i> SECOND) LEFT (<i>or</i> RIGHT);
	f) PROCEED VIA (<i>identification of taxiway</i>);
	g) PROCEED VIA RUNWAY (<i>number</i>);
	h) PROCEED TO TERMINAL (<i>or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA</i>);
	*i) (<i>vehicle call sign</i>) (<i>location</i>) REQUEST PROCEED TO (<i>destination on aerodrome</i>);
	j) PROCEED STRAIGHT AHEAD;
	k) PROCEED WITH CAUTION;
	l) GIVE WAY TO (<i>description and position of aircraft or other vehicle</i>);
	*m) GIVING WAY TO (<i>traffic</i>);
	*n) TRAFFIC (<i>or type of aircraft</i>) IN SIGHT;

<p>... general</p>	<p>o) FOLLOW <i>(description of other aircraft or vehicle)</i>;</p> <p>p) VACATE RUNWAY <i>(number)</i>;</p> <p>*q) RUNWAY <i>(number)</i> VACATED;</p> <p>r) EXPEDITE [<i>(reason)</i>];</p> <p>*s) EXPEDITING;</p> <p>t) [CAUTION] proceed SLOWER [<i>reason</i>];</p> <p>*u) SLOWING DOWN.</p> <p>* Denotes vehicle driver transmission.</p>
<p>2. HOLDING – VEHICLES</p> <p>... to hold not closer to a runway than specified</p>	<p>‡a) HOLD <i>(direction)</i> OF <i>(position, runway number, etc.)</i>;</p> <p>‡b) HOLD POSITION;</p> <p>‡c) HOLD <i>(distance)</i> FROM <i>(position)</i>;</p> <p>‡d) HOLD SHORT OF <i>(position)</i>;</p> <p>*e) HOLDING;</p> <p>*f) HOLDING SHORT.</p> <p>‡ Requires specific acknowledgement from the vehicle driver.</p> <p>* Denotes vehicle driver transmission. The procedure words ROGER and WILCO are insufficient acknowledgement of the instructions HOLD, HOLD POSITION and HOLD SHORT OF <i>(position)</i>. In each case the acknowledgement shall be by the phraseology HOLDING or HOLDING SHORT, as appropriate.</p>
<p>3. TO CROSS A RUNWAY – VEHICLES</p>	<p>*a) REQUEST CROSS RUNWAY <i>(number)</i>;</p> <p><i>Note.— If the AFIS unit is unable to see the crossing vehicle/person (e.g. night, low visibility), the instruction should always be accompanied by a request to report when the runway has been vacated.</i></p> <p>b) CROSS RUNWAY <i>(number)</i> [REPORT VACATED];</p> <p>c) EXPEDITE CROSSING RUNWAY <i>(number)</i> TRAFFIC <i>(aircraft type)</i> <i>(distance)</i> KILOMETRES <i>(or MILES)</i> FINAL;</p> <p>d) PROCEED TO HOLDING POINT [<i>number</i>] [RUNWAY <i>(number)</i>] VIA <i>(specific route to be followed)</i>, [HOLD SHORT OF RUNWAY <i>(number)</i>] or [CROSS RUNWAY <i>(number)</i>];</p> <p>*e) RUNWAY VACATED.</p>

<p><i>Note.— The driver will, when requested, report “RUNWAY VACATED” when the vehicle is beyond the relevant runway holding position.</i></p>	<p>* Denotes driver transmission</p>
--	--------------------------------------

დანართი 5. კოორდინაცია სმმ-ს პუნქტებს შორის

<p>1. ESTIMATES AND REVISIONS</p> <p>... sending unit ... receiving unit reply (if flight plan details are not available) ... receiving unit reply (if flight plan details are available) ... sending unit reply</p>	<p>a) ESTIMATE [<i>direction of flight</i>] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] (<i>type</i>) ESTIMATED (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) (<i>level</i>) (or DESCENDING FROM (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)) [SPEED (<i>filed TAS</i>)] (<i>route</i>) [REMARKS];</p> <p>b) ESTIMATE (<i>significant point</i>) ON (<i>aircraft call sign</i>); c) NO DETAILS;</p> <p>d) (<i>aircraft type</i>) (<i>destination</i>);</p> <p>e) [SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] [ESTIMATED] (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>);</p> <p><i>Note.— In the event that flight plan details are not available the receiving station shall reply to b) NO DETAILS and transmitting station shall pass full estimate as in a).</i></p> <p>f) ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (<i>identification and classification</i>) ESTIMATED OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (<i>figure or figures</i>) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (<i>direction</i>) ESTIMATED GROUND SPEED (<i>figure</i>) (<i>other pertinent information, if any</i>);</p> <p>g) REVISION (<i>aircraft call sign</i>) (<i>details as necessary</i>).</p>
<p>2. CHANGE OF CLEARANCE</p>	<p>a) MAY WE CHANGE CLEARANCE OF (<i>aircraft call sign</i>) TO (<i>details of alteration proposed</i>);</p> <p>b) AGREED TO (<i>alteration of clearance</i>) OF (<i>aircraft call sign</i>);</p> <p>c) UNABLE (<i>aircraft call sign</i>);</p> <p>d) UNABLE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>).</p>
<p>3. APPROVAL REQUEST</p>	<p>a) APPROVAL REQUEST (<i>aircraft call sign</i>) ESTIMATED DEPARTURE FROM (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>);</p> <p>b) (<i>aircraft call sign</i>) REQUEST APPROVED [(<i>restriction if any</i>)];</p> <p>c) (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>alternative instructions</i>).</p>

4. EXPEDITION OF CLEARANCE	<p>a) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) EXPECTED DEPARTURE FROM (<i>place</i>) AT (<i>time</i>);</p> <p>b) EXPEDITE CLEARANCE (<i>aircraft call sign</i>) [ESTIMATED] OVER (<i>place</i>) AT (<i>time</i>) REQUESTS (<i>level or route, etc.</i>).</p>

დანართი 6. უბედურების, გადაუდებლობის მდგომარეობები და სხვა სიგნალები

1. ACKNOWLEDGEMENT OF DISTRESS	<i>(aircraft call sign) (AFIS call sign) ROGER MAYDAY.</i>
2. IMPOSITION OF SILENCE IN A DISTRESS SITUATION	ALL STATIONS (<i>or aircraft call sign</i>) (<i>AFIS call sign</i>) STOP TRANSMITTING, MAYDAY.
3. CANCELLATION OF DISTRESS	MAYDAY, ALL STATIONS (<i>AFIS call sign</i>), (<i>time</i>), DISTRESS TRAFFIC (<i>aircraft call sign</i>), ENDED.
4. CANCELLATION OF URGENCY	ALL STATIONS (<i>AFIS call sign</i>), (<i>time</i>), URGENCY TRAFFIC (<i>aircraft call sign</i>) ENDED.
5. AIRCRAFT EXPECTS AIR TRAFFIC CONTROL SERVICE	NO ATC SERVICE AVAILABLE. FLIGHT INFORMATION ONLY