

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №113  
2016 წლის 26 აგვისტო

ქ. თბილისი

„საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების“ დამტკიცების თაობაზე

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის და 44-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესები“.

**მუხლი 2**

ბრძანება ამოქმედდეს 2017 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორი

გურამ ჯალაღონია

საქართველოს საჰაერო სივრცეში  
ფრენის წესები  
თავი I  
ტერმინთა განმარტებები

**მუხლი 1. ტერმინები**

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

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

ბ) **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.

გ) **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.

**შენიშვნა:** შემოკლებული ტერმინი „ADS-C“ ჩვეულებრივ გამოიყენება რეგულარული ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების, მოთხოვნის მიხედვით ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების, პერიოდული ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების ან საგანგებო რეჟიმის მიმართ.

დ) **ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი (ადზ)** - სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი, სხ-ის ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი, მართკუთხა ფართი.

ე) **ასაფრენ-დასაფრენ ზოლთან (ადზ) მოსაცდელი ადგილი** - განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ის, დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS-ის (სახელსაწყო დაფრენის სისტემა/დაფრენის მიკროტალღური სისტემა) კრიზისული/მგრძნობიარე არეს დასაცავად და სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრავი სხ-ები ან სატრანსპორტო საშუალებები სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მორიგი მითითების მიღებამდე.

**შენიშვნა:** სარადიოტელეფონო ფრაზეოლოგიაში ტერმინი „მოცდის წერტილი“ გამოიყენება ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის აღსანიშნავად.



ვ) **ბარომეტრული სიმაღლე** - ატმოსფერული წნევა, რომელიც სტანდარტული ატმოსფეროს მიხედვით, გამოხატულია ამ წნევის შესაბამისი აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდებით, როგორც ეს განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართით.

ზ) **ბაქანი** - სახმელეთო აეროდრომის დადგენილი ფართობი სხ-ების განსაზღვრულად, მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გაწყობის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით.

თ) **გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე** - აბსოლუტური სიმაღლე, რომელზეც ან რომლის ქვემოთაც საჰაერო ხომალდის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა მოცემულია აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდებით.

ი) **გადართვის წერტილი** - მეტად მაღალი სიხშირის (მმს) - რადიოშუქურაზე ორიენტაციით განსაზღვრული წერტილი, რომელზეც სმმ-ს მარშრუტის მონაკვეთზე სხ-ის ფრენისას, მოსალოდნელია ძირითადი ორიენტაციის გადატანა სხ-ის უკან მდებარე სანაოსნო საშუალებებიდან მის წინ მდებარე მომდევნო საშუალებაზე.

**შენიშვნა:** გადართვის წერტილები დადგენილია სააერნაოსნო საშუალებებს შორის სიგნალების სიმძლავრისა და ხარისხის ოპტიმალური გაწონასწორების უზრუნველსაყოფად ყველა გამოყენებულ სიმაღლეზე და მარშრუტის ერთსა და იმავე მონაკვეთში მფრენი ყველა სხ-ის აზიმუტში მიმართვის საერთო წყაროს უზრუნველსაყოფად.

კ) **დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო** - დრო, როდესაც საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს გათვლით, მომფრენი საჰაერო ხომალდი, დაყოვნების შემდეგ, ტოვებს მოცდის საკონტროლო წერტილს დაფრენის შესასრულებლად.

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

ლ) **დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა** - სანაოსნო ხელსაწყოების გამოყენებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულება სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურის მიხედვით. არსებობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ორი მეთოდი:

ა) დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D) სახელსაწყო შესვლა, მხოლოდ გვერდითი მიმართვის გამოყენებით;

ბ) დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო შესვლა როგორც გვერდითი, ასევე ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით.

**შენიშვნა:** გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის ისეთი მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია შემდეგის მეშვეობით მიწისზედა რადიოსანაოსნო საშუალებით ან სანაოსნო მონაცემებით, რომლებიც გენერირებულია კომპიუტერით მიწისზედა ან სატელიტური სააერნაოსნო საშუალებებიდან ან მათი კომბინაციიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე.

მ) **დასაფრენი არე** - სამიმოსვლო არეს ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების აფრენისა და დაფრენისათვის.

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

ო) **ექსპლუატაცია პირდაპირი ხილვადობის ფარგლებში** - ოპერირება, როდესაც დისტანციაზე მყოფი პილოტი ან დისტანციურად მართვადი სხ-ის დამკვირვებელი ინარჩუნებს ვიზუალურ კონტაქტს დისტანციურად მართვად სხ-თან.

პ) **ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (ვმპ)** - დადგენილი მინიმუმის ან მასზე უკეთესი მეტეოროლოგიური პირობები, გამოსახული ხილვადობის სიშორის, ღრუბლეზამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდებით.

**შენიშვნა:** ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილი მინიმუმები მოცემულია X თავში.

ჟ) **ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) ფრენა** - ვიზუალური ფრენების წესების მიხედვით განხორციელებული



ფრენა.

რ) **ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) სპეციალური ფრენა** - ვფწ-ით სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვით სამეთვალყურეო ზონაში ვფწ-ით შესრულებული ფრენა, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ვიზუალური ფრენისთვის დაწესებულ მინიმუმზე ნაკლებია.

ს) **ზონალური ნაოსნობა (RNAV)** - აერნაოსნობის მეთოდი, რომელიც საშუალებას აძლევს საჰაერო ხომალდს ფრენა განახორციელოს ნებისმიერი სასურველი ტრაექტორიით, სახმელეთო ან სათანამგზავრო სანავიგაციო საშუალებების მოქმედების არეში ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობების ფარგლებში ან მათი კომბინაციით.

**შენიშვნა:** ზონალური ნაოსნობა მოიცავს სანავიგაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებულ ნაოსნობას, ასევე სხვა სახის ფრენების შესრულებას, რომელსაც მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის განმარტება არ მოიცავს.

ტ) **თვითმფრინავი** - ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის წყალობით იქმნება.

უ) **კავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“ (CPDLC) მონაცემთა გადაცემის ხაზით** - კავშირგაბმულობის საშუალება, მონაცემთა გადაცემის ხაზის გამოყენებით, მეთვალყურესა და პილოტს შორის საჰაერო მოძრაობის მართვის უზრუნველყოფად.

ფ) **კონტროლირებადი აეროდრომი** - აეროდრომი, სადაც ხორციელდება სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

**შენიშვნა:** ტერმინი „კონტროლირებადი აეროდრომი“ ნიშნავს, რომ მოცემულ აეროდრომზე უზრუნველყოფილია სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება, მაგრამ ეს არ ნიშნავს, რომ სავალდებულოა არსებობდეს სამეთვალყურეო არე.

ქ) **კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე** - დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო სივრცის კლასიფიკაციის მიხედვით ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

ღ) **კონტროლირებადი ფრენა** - ნებისმიერი ფრენა, რომელიც ხორციელდება სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით.

ყ) **კრეისერული რეჟიმით სიმაღლის აღება** - თვითმფრინავის მართვის ტექნიკა კრეისერულ რეჟიმში, რომელიც უზრუნველყოფს აბსოლუტური სიმაღლის მატებას თვითმფრინავის მასის შემცირების შესაბამისად.

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

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

ც) **მიმოსვლა** - აეროდრომის ზედაპირზე სხ-ის მოძრაობა საკუთარი წევის ხარჯზე, აფრენისა და დაფრენის გარდა.

ძ) **მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება** - დამფრენი ან ამფრენი საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

წ) **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.

ჭ) **მონაცემთა გაცვლის ხაზი** - კავშირგაბმულობის სახეობა, რომელიც განკუთვნილია შეტყობინებების



გასაცვლელად მონაცემთა გაცვლის ხაზით.

ბ) მოფრენის გაანგარიშებული დრო:

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

ბ.ბ) ვფწ-ით ფრენისას – აეროდრომის თავზე სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო.

ჯ) რადიოტელეფონია - რადიოკავშირის სახე, განკუთვნილი სამეტყველო ფორმით ინფორმაციის გასაცვლელად.

3) რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება - სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურება.

3<sup>1</sup>) რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი - პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია თავის დაქვემდებარებაში არსებულ შესაბამის სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

3<sup>2</sup>) სააერნაოსნო სადგური (RR S1.81) - სააერნაოსნო მოძრავი სამსახურის სახმელეთო სადგური. ზოგ შემთხვევაში, სააერნაოსნო სადგური შეიძლება განთავსდეს საზღვაო ხომალდზე ან ზღვაში არსებულ ბაქანზე.

3<sup>3</sup>) სააეროდრომო მოძრაობა - ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო ფართობზე 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.

3<sup>4</sup>) სააეროდრომო მოძრაობის არე - განსაზღვრული ზომების საჰაერო სივრცე აეროდრომის ირგვლივ, რომელიც განკუთვნილია უსაფრთხო სააეროდრომო მოძრაობის უზრუნველყოფად.

3<sup>5</sup>) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება - სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

3<sup>6</sup>) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი - ორგანო, რომელიც განკუთვნილია სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

3<sup>7</sup>) საავარიო მომსახურება - მომსახურება, გაწეული შესაბამისი ორგანიზაციების შეტყობინების მიზნით, იმ საჰაერო ხომალდის შესახებ, რომელიც საჭიროებს საძებნ-სამაშველო სამსახურების დახმარებას და საჭიროებისამებრ ამ ორგანიზაციების ხელშეწყობა.

3<sup>8</sup>) საერთო გაანგარიშებული ამოწურული დრო - სფწ-ით ფრენისას, გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა აფრენიდან სანაოსნო საშუალებებით განსაზღვრულ წერტილამდე მისაფრენად, საიდანაც სავარაუდოდ იწყება სახელსაწყო დაფრენის სქემა ; ან, თუ სანაოსნო საშუალებები არ უკავშირდება დანიშნულების აეროდრომს, გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა დანიშნულების აეროდრომის თავზე მიფრენად. ვფწ-ით ფრენისას – გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა აფრენიდან დანიშნულების აეროდრომის თავზე მისაფრენად.

3<sup>9</sup>) 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 მრავის 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.

3<sup>10</sup>) **საკონსულტაციო მარშრუტი** - დადგენილი მარშრუტი, სადაც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება.

3<sup>11</sup>) **საკონსულტაციო საჰაერო სივრცე** - დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე ან მარშრუტი, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება.

3<sup>12</sup>) **საკრეისერო ემელონი** - ემელონი, რომელსაც სხ ინარჩუნებს ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში.

3<sup>13</sup>) **სამანევრო არე** - აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის.

3<sup>14</sup>) **სამიმოსვლო ბილიკი (სბ)** - სახმელეთო აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების მიმოსვლისათვის და აეროდრომის ერთი ნაწილის მეორესთან დასაკავშირებლად განკუთვნილი გზა,მათ შორის:

ა) სხ-ის სადგომის სამიმოსვლო ზოლი. ბაქნის ნაწილი, რომელიც აღნიშნულია როგორც ბილიკი და გამოიყენება მხოლოდ სადგომ ადგილამდე მისასვლელად;

ბ) ბაქნის სამიმოსვლო ბილიკი. სამიმოსვლო მარშრუტის უზრუნველსაყოფად დანიშნული და ბაქანზე განლაგებული სამიმოსვლო ბილიკების სისტემის ნაწილი;

გ) ჩქაროსნული სამიმოსვლო ბილიკი. ადუ-თან მახვილი კუთხით მიერთებული სბ, რომელიც დაფრენილ საჰაერო ხომალდს ადუ-დან იმაზე უფრო მეტი სიჩქარით გასვლის საშუალებას აძლევს, ვიდრე ეს სხვა სბ-ზეა შესაძლებელი.

3<sup>15</sup>) **სამეთვალყურეო არე** - მიწის ზედაპირიდან დადგენილ ზედა საზღვრამდე გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე.

3<sup>16</sup>) **სამეთვალყურეო ნებართვა** - საჰაერო ხომალდისათვის გაცემული მითითება, იმოქმედოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** ტერმინი „სამეთვალყურეო ნებართვა“ ტექსტში მოიხსენიება შემოკლებით – „ნებართვა“, შესაბამის კონტექსტში.

**შენიშვნა 2:** შემოკლებული ტერმინი „ნებართვა“ ფრენის მონაკვეთის აღსანიშნავად შეიძლება გამოყენებული იქნეს შემდეგ განმარტებით სიტყვებთან ერთად: „მიმოსვლის“, „აფრენის“, „გაფრენის“, „მარშრუტზე ფრენის“, „დასაფრენად შესვლის“, „დაფრენის“.

3<sup>17</sup>) **სამეთვალყურეო რაიონი** - მიწის ზედაპირიდან დადგენილი საზღვრის ზემოთ გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე.

3<sup>18</sup>) **სამიმოსვლო არე** - აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის.

3<sup>19</sup>) **სასიგნალო მოედანი** - მოედანი აეროდრომზე, რომელიც განკუთვნილია სახმელეთო ნიშნების



განსათავსებლად.

3<sup>20</sup>) საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი - დადგენილი ზომების საჭიერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება და ავარიული მომსახურება.

3<sup>21</sup>) საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრი - ორგანო, რომელიც განკუთვნილია საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

3<sup>22</sup>) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება - მომსახურება, გაწეული რეკომენდაციების და მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მიწოდების მიზნით, უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების განსახორციელებლად.

3<sup>23</sup>) სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (სმპ) - მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდებით. ეს სიდიდეები ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებზე ნაკლებია.

**შენიშვნა:** ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილი მინიმუმები მოცემულია X თავში.

3<sup>24</sup>) სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა - წინასწარდასახული მანევრების სერია, შესრულებული ხელსაწყოების საშუალებით, დაბრკოლებებთან შეჯახების ასაცილებლად დაწესებული მოთხოვნების დაცვით, დასაფრენად შესვლის საწყისი ეტაპის საკონტროლო წერტილიდან ან, შესაბამის შემთხვევებში, მოფრენის დადგენილი მარშრუტის დასაწყისიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც შეიძლება შესრულდეს დაფრენა; ხოლო თუ არ განხორციელდა დაფრენა, მაშინ იმ წერტილამდე, საიდანაც გამოიყენება მოცდის არეში ან მარშრუტზე დაბრკოლებათა გადაფრენის კრიტერიუმები. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა კლასიფიცირდება შემდეგნაირად:

ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლის პროცედურა - სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად ორგანოზომილებიანი (2D) სახელსაწყო ტიპი "A" შესვლისათვის.

ბ) დასაფრენად ვერტიკალური მიმართვის პროცედურა - საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო ტიპი "A" შესვლისათვის.

გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლის პროცედურა - სანავიგაციო სისტემებზე (ILS, MLS, GLS და SBAS Cat I) დაფუძნებული სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო ტიპი "A" ან "B" შესვლისათვის. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემა ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლის კატეგორიით განსაზღვრული მინიმუმების დროს.

3<sup>25</sup>) სახელსაწყო ფრენის წესებით (სფწ) ფრენა - სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა.

3<sup>26</sup>) საჭიერო მოძრაობა - ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამანევრო ფართობზე მოძრავი ყველა საჭიერო ხომალდი.

3<sup>27</sup>) საჭიერო მოძრაობის მომსახურება (სმმ) - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო – საინფორმაციო მომსახურებას, საავარიო მომსახურებას, საჭიერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჭიერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება).

3<sup>28</sup>) საჭიერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) მარშრუტი - საჭიერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით დადგენილი მარშრუტი, რომელიც განკუთვნილია მოძრაობის ნაკადების მისამართად.

**შენიშვნა 1.** ტერმინი "სმმ-ის მარშრუტი" შესაბამის შემთხვევებში აღნიშნავს საჭიერო 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.

3<sup>29</sup>) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) ორგანო** - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს, საფრენოსნო – საინფორმაციო ცენტრს ან სმმ-ის შეტყობინების პუნქტს.

3<sup>30</sup>) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჰაერო სივრცე** - განსაზღვრული ზომის საჰაერო სივრცე ასოითი აღნიშვნით, რომლის ფარგლებშიც შეიძლება შესრულდეს კონკრეტული სახის ფრენები და რომლისათვისაც განსაზღვრულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების და ფრენის წესები.

3<sup>31</sup>) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო** - სახელმწიფოს მიერ დანიშნული შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სმმ-ის უზრუნველყოფაზე დადგენილ საჰაერო სივრცის ფარგლებში.

**შენიშვნა:** საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს წარმოადგენს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო.

3<sup>32</sup>) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტი** - ორგანო/სტრუქტურული ერთეული, რომელიც შექმნილია სმმ-ის შეტყობინებებისა და გაფრენის წინ ფრენის გეგმის მიღების მიზნით.

**შენიშვნა:** საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტს წარმოადგენს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეული.

3<sup>33</sup>) **საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება** - მომსახურება საკონსულტაციო საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას საჰაერო ხომალდების ოპტიმალური ეშელონირების უზრუნველსაყოფად.

3<sup>34</sup>) **საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.** მომსახურება გაწეულია შემდეგი მიზნებისთვის:

ა) შეჯახების თავიდან აცილებისთვის:

ა.ა) საჰაერო ხომალდებს შორის და;

ა.ბ) საჰაერო ხომალდებსა და სამანევრო ფართობზე განლაგებულ დაბრკოლებებს შორის;

ბ) საჰაერო მოძრაობის დაჩქარებისა და თანმიმდევრობის შენარჩუნებისთვის.

3<sup>35</sup>) **საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო** - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს.

3<sup>36</sup>) **საჰაერო ტრასა** - საჰაერო ტრასა - საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტრასა, რომელიც შექმნილია – საჰაერო ნაკადების გადანაწილებისა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების განხორციელების მიზნით;

3<sup>37</sup>) **უპილოტო უმართავი აეროსტატი** - ჰაერზე უფრო მსუბუქი, ძალური დანადგარის არმქონე, უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც ასრულებს თავისუფალ ფრენას.

**შენიშვნა:** ამ წესების XI თავით ჩამოყალიბებული ტექნიკური მოთხოვნების მიხედვით, უპილოტო უმართავი აეროსტატები კლასიფიცირდება როგორც მძიმე, საშუალო და მსუბუქი.

3<sup>38</sup>) **ფარდობითი სიმაღლე** - ვერტიკალური მანძილი განსაზღვრული საწყისი დონიდან აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე.

3<sup>39</sup>) **ფიგურული ფრენა** - საჰაერო ხომალდის მიერ წინასწარი განზრახვით შესრულებული მანევრი, რომელიც ხასიათდება სიმაღლის, სივრცული მდებარეობის ან სიჩქარის მკვეთრი ცვლილებით.



3<sup>40</sup>) **ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი** - პირები, რომელთა მიერ საკუთარი ფუნქციებისა და მოვალეობების არაჯეროვნად შესრულების მიზეზით, შესაძლოა საფრთხე შეექმნას ფრენის უსაფრთხოებას, როგორცაა, სხ-ის ეკიპაჟის წევრები, ტექნიკური მომსახურების პერსონალი, სმმ-ის მეთვალყურეები და სხვა.

3<sup>41</sup>) **ფრენის გეგმა** - საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის წარდგენილი სათანადო ინფორმაცია, სხ-ის მოსალოდნელ ფრენაზე ან მის ნაწილზე.

3<sup>42</sup>) **ფრენის განმეორებადი გეგმა (ფგგ)** - ერთნაირი ძირითადი თავისებურებების მქონე, ხშირად განმეორებადი, რეგულარულად შესრულებადი ცალკეული ფრენების გეგმა, რომელსაც ექსპლუატანტი წარუდგენს სმმ-ის ორგანოებს შესანახად და ხელმეორედ გამოსაყენებლად.

3<sup>43</sup>) **ფრენის მიმდინარე გეგმა** - შემდგომი სამეთვალყურეო ნებართვებით განპირობებული ფრენის გეგმა, შესაძლო ცვლილებების ჩათვლით.

3<sup>44</sup>) **ფრენის წარდგენილი გეგმა** - პილოტის ან უფლებამოსილი წარმომადგენლის მიერ სმმ-ის ორგანოსათვის წარდგენილი ფრენის გეგმა, ყოველგვარი შემდგომი ცვლილებების გარეშე.

3<sup>45</sup>) **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 დაკალიბრებულია სტანდარტული ატმოსფეროს მიხედვით :

ა) QNH-ზე (ზღვის დონემდე დაყვანილი წნევა) დაყენებისას, გვიჩვენებს აბსოლუტურ სიმაღლეს;

ბ) QFE-ზე (აეროდრომის ატმოსფერული წნევა) დაყენებისას, გვიჩვენებს ფარდობით სიმაღლეს QFE-ის საყრდენი წერტილის ზევით;

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

**შენიშვნა 2:** შენიშვნა 1-ში გამოყენებული ტერმინი "აბსოლუტური სიმაღლე" ნიშნავს სახელსაწყო ფარდობით და აბსოლუტურ სიმაღლეებს და არა გეომეტრიულს.

3<sup>46</sup>) **ფსიქოაქტიური ნივთიერებები** - ალკოჰოლი, ოპიოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები და გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები. თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებებად არ ითვლება.

3<sup>47</sup>) **ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე** - ვერტიკალური მანძილი ხმელეთის ან წყლის ზედაპირსა და ღრუბლების ქვედა ფენის ქვედა საზღვარს შორს, რომელიც მდებარეობს 6000 მეტრზე (20 000 ფუტი) ქვემოთ და ფარავს ცის ნახევარზე მეტს.

3<sup>48</sup>) **შეთანხმება ADS-C (შეთანხმება ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მონაცემების გადაცემაზე)** - შეტყობინების გეგმა, რომელიც განსაზღვრავს ADS-C მონაცემების გადაცემის პირობებს (ანუ, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის საჭირო მონაცემები და ADS-C შეტყობინებების გადაცემის სიხშირე, რაც შეთანხმებული უნდა იქნეს ADS-C მომსახურების გაწევამდე).

**შენიშვნა:** სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო ხომალდს შორის შეთანხმების პირობებზე ინფორმაციის გაცვლა განხორციელდება ხელშეკრულების ან რიგი ხელშეკრულებების საფუძველზე.

3<sup>49</sup>) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო -

ა) ღია ზღვის თავზე ფრენისას: რეგისტრაციის სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო;

ბ) ფრენისას, რომელიც არ ხორციელდება ღია ზღვის თავზე: იმ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომლის სუვერენიტეტიც ვრცელდება გადასაფრენ ტერიტორიაზე.





**შენიშვნა:** საქართველოს საჰაერო სივრცეში შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

3<sup>50</sup>) **შეტყობინების გადაცემის წერტილი** - განსაზღვრული გეოგრაფიული ორიენტირი, რომელთან მიმართებაშიც შეიძლება მოხდეს სხ-ის მდებარეობის შეტყობინება.

3<sup>51</sup>) **ხილვადობა** - ხილვადობა საავიაციო მიზნებისათვის წარმოადგენს სიდიდეს, რომელიც არის უდიდესი შემდეგი სიდიდეებიდან :

ა) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია ხმელეთის სიახლოვეს ნათელ ფონზე განთავსებული მისაღები სიდიდის შავი ობიექტების ამოცნობა;

ბ) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია გაუნათებელ ფონზე განთავსებული 1000 კანდელის სინათლის ძალის მქონე ნათურის შემჩნევა და ამოცნობა.

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

3<sup>52</sup>) **ხილვადობა მიწის ზედაპირზე** - ხილვადობა აეროდრომზე, რომელსაც იტყობინება უფლებამოსილი დამკვირვებელი ან ავტომატიზებული სისტემა.

3<sup>53</sup>) **ხუნდების ალების გაანგარიშებული დრო** - გაანგარიშებული დრო, როდესაც სხ იწყებს გაფრენასთან დაკავშირებულ მოძრაობას.

3<sup>54</sup>) **ხილვადობა ფრენისას**. ხილვადობა, საჰაერო ხომალდის პილოტის კაბინიდან ფრენის მიმართულებით.

3<sup>55</sup>) **„ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის რადიოსადგური** - სააერნაოსნო ელექტროკავშირის სადგური, რომელიც უშუალოდ პასუხისმგებელია მოცემულ რაიონში კავშირის ორგანიზებაზე, საჰაერო ხომალდის მართვისა და კონტროლის მიზნით.

3<sup>56</sup>) **ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემა (შასს)** - მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (მმრლ) მიმღებ – მოპასუხე სიგნალების გამოყენებაზე დაფუძნებული საბორტო სისტემა, რომელიც მოქმედებს სახმელეთო მოწყობილობებისაგან დამოუკიდებლად და ეკვიპაჟს აძლევს ინფორმაციას ისეთ კონფლიქტურ ვითარებაზე, რომელიც შეიძლება შექმნას მეორეული რადიოლოკატორის მიმღებ-მოპასუხის აღჭურვილმა საჰაერო ხომალდმა.

## თავი II

### ზოგადი დებულებები და ფრენის წესების გამოყენება

#### მუხლი 2. ფრენის წესების რეგულირების და მოქმედების სფერო

1. წინამდებარე „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესები“ (შემდგომში - „ფრენის წესები“) არეგულირებს ფრენებს და მასთან დაკავშირებულ სამეთვალყურეო მომსახურებას საქართველოს საჰაერო სივრცეში, სახელსაწყო და ვიზუალური ფრენის წესების, ფრენის გეგმის, ადამიანებისა და ქონების დაცვის, შეჯახების თავიდან აცილების, სიგნალების, უპილოტო უმართავი აეროსტატების და სხვა საჰაერო ხომალდის ფრენასთან დაკავშირებული მოთხოვნების დადგენის გზით.

2. წინამდებარე ფრენის წესები ვრცელდება:

ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში საქართველოს საჰაერო სივრცის მომხმარებელზე, მათ შორის საქართველოში რეგისტრირებულ და უცხო ქვეყნის ყველა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენაზე;

ბ) სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში საქართველოში რეგისტრირებულ ყველა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენებზე იმ პირობით, რომ სხვა სახელმწიფოს ფრენის წესები, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება ასეთი ფრენა, არ ეწინააღმდეგება ამ ფრენის წესებს;

გ) იმ პირებზე, რომლებიც ახორციელებენ ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობის რეგულირებას (მარშალინგი).

3. იმ შემთხვევაში, თუ საქართველოში რეგისტრირებული სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, სადაც ადგილობრივი ფრენის წესები ეწინააღმდეგება ამ



ფრენის წესებს, სრულდება იმ სახელმწიფოს ფრენის წესები, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება ასეთი ფრენა.

4. ამ ფრენის წესებით დადგენილ მოთხოვნათა შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სსიპ - „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო“.

5. ამ ფრენის წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შეუსრულებლობა გამოიწვევს პასუხისმგებლობას საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.

### **მუხლი 3. ფრენის წესების დაცვა**

სხ-ის მართვა როგორც ფრენისას, ასევე აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე, ხორციელდება ამ წესების II-VIII თავების შესაბამისად, ხოლო ფრენისას, დამატებით ამ წესის:

ა) IX თავით დადგენილი ვიზუალური ფრენის წესების შესაბამისად, ან

ბ) X თავით დადგენილი სახელსაწყო ფრენის წესების.

**შენიშვნა:** ვიზუალური მეტეოპირობებისას სფწ-ით ფრენა შეიძლება შესრულდეს პილოტის გადაწყვეტილებით ან სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მოთხოვნით.

### **მუხლი 4. სხ-ის მეთაურის უფლებამოსილება და პასუხისმგებლობა**

1. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია სხ-ის მართვაზე ამ ფრენის წესების შესაბამისად, მიუხედავად იმისა, ახორციელებს იგი სხ-ის უშუალო მართვას თუ არა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მას შეუძლია უგულბელებდეს წინამდებარე ფრენის წესების მოთხოვნები უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე.

2. სხ-ის მეთაურს, საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას, გააჩნია სხ-ის მართვის განკარგვის სრული უფლებამოსილება.

3. წინამდებარე წესები არ ათავისუფლებს სხ-ის მეთაურს პასუხისმგებლობისგან, მიიღოს ეფექტური ზომები შეჯახების აცილების მიზნით, მათ შორის, შეასრულოს შეჯახების ასაცილებელი მანევრი, ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემის მიერ გაცემული რეკომენდაციების შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემის ექსპლუატაციის წესი მოცემულია PANS-OPS (Doc, 8168) დოკუმენტის I ტომის VIII ნაწილის მე-3 თავში.

**შენიშვნა 2:** ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემით აღჭურვაზე მოთხოვნები განსაზღვრულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სამართლებრივი აქტით.

### **მუხლი 5. გაფრენისწინა მომზადება**

1. გაფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური უნდა გაეცნოს მომავალი ფრენის შესახებ არსებულ სრულ ინფორმაციას.

2. აეროდრომის რაიონის ფარგლებს გარეთ ფრენისას და სფწ-ით მიმდინარე ყველა ფრენის შემთხვევაში, გაფრენისწინა მზადება უნდა მოიცავდეს მიმდინარე მეტეოროლოგიური მონაცემებისა და ამინდის პროგნოზის გულდასმით შესწავლას, გეგმის შესაბამისად შესრულების შეუძლებლობის შემთხვევაში ალტერნატიული მოქმედებებისა და საწვავის მარაგზე მოთხოვნების გათვალისწინებით.

### **მუხლი 6. ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენება**

აკრძალულია ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულება, თუ იგი იმყოფება ამ წესით განსაზღვრული ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ.

**შენიშვნა:** საავიაციო პერსონალის მიერ ერთი ან რამდენიმე ფსიქოაქტიური ნივთიერების გამოყენება:



ა) საფრთხეს უქმნის იმ პირს, რომელიც ღებულობს ფსიქოაქტიურ ნივთიერებას ან სხვა პირის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას ან კეთილდღეობას; და/ან

ბ) ქმნის ან აუარესებს პროფესიული, სოციალური სახის პრობლემას ან იწვევს ფსიქიურ აშლილობას ან მისი ფიზიკური მდგომარეობის გაუარესებას.

### **მუხლი 7. დრო სამოქალაქო ავიაციაში და დროის შემოწმება**

1. სამოქალაქო ავიაციის 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.

2. დროის შემოწმება სავალდებულოდ უნდა მოხდეს კონტროლირებადი ფრენის დაწყების წინ, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში – სხვა დროსაც.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც დრო გამოიყენება მონაცემთა გაცვლის ხაზის პირობებში, მისი სიზუსტე უნდა იყოს შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროის (UTC) 1 წამის ფარგლებში.

**შენიშვნა:** როგორც წესი, დროის შემოწმებისას, ზუსტ დროს ატყობინებს სმმ-ის ორგანო, თუ არ არის ექსპლუატანტის ან სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს სხვა მითითება.

### **თავი III**

#### **ადამიანებისა და ქონების დაცვა**

### **მუხლი 8. სხ-ის დაუდევრად და გაუაზრებლად მართვა**

დაუშვებელია სხ-ის მართვა დაუდევრად და გაუაზრებლად, რათა საფრთხეში არ ჩავარდეს ადამიანების სიცოცხლე და მათი ქონება.

### **მუხლი 9. მინიმალური ფარდობითი სიმაღლეები**

1. სხ-ის ფრენები არ უნდა განხორციელდეს ქალაქების, მჭიდრო დასახლებული რაიონების, დასახლებების ან ღია ცის ქვეშ ხალხის თავშეყრის ადგილების თავზე იმ ფარდობით სიმაღლეებზე, რომელზეც, ავარიული ვითარების შექმნისას, შეუძლებელია დაფრენის განხორციელება მიწაზე ადამიანებისა და მათი ქონების საფრთხეში ჩაგდების გარეშე.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტიდან გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევები, თუ ეს საჭიროა აფრენა-დაფრენის განსახორციელებლად ან არსებობს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა. სერტიფიცირებული აეროდრომების/ვერტოდრომების გარეთ აფრენა-დაფრენისთვის შერჩეული ტერიტორია უნდა აკმაყოფილებდეს ქვემოთ მოცემულ პირობებს:

- ა) არსებობს თანხმობა ტერიტორიის აფრენა-დაფრენის მიზნით გამოყენებაზე ტერიტორიის მფლობელისგან;
- ბ) ტერიტორია დაცულია შესაბამის პერიმეტრში ხალხის და მოძრავი საგნის გადაადგილებისაგან;
- გ) ტერიტორია უსაფრთხოა აფრენა-დაფრენის განხორციელებისათვის.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.*

### **მუხლი 10. საკრეისერო ეშელონი**

საკრეისერო ეშელონი, რომელზეც ხორციელდება ფრენა ან ფრენის ნაწილი, გამოიხატება:

ა) ფრენის ეშელონით იმ ფრენისათვის, რომელიც სრულდება ყველაზე დაბალ გამოყენებად ეშელონზე ან მის ზემოთ, ან სადაც გამოყენებადია, გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ;

ბ) აბსოლუტური სიმაღლით იმ ფრენისათვის, რომელიც სრულდება ყველაზე დაბალ გამოყენებად ეშელონის ქვემოთ, ან სადაც გამოყენებადია, გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ.

**შენიშვნა:** ეშელონირების სისტემა მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემა Doc 8168 „სხ-ის ექსპლუატაცია“-ში.

### **მუხლი 11. ფრენისას სხ-დან საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშხეფვა**

ფრენისას აკრძალულია სხ-დან რაიმე სახის საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშხეფვა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები და/ან სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.



## **მუხლი 12. საჰაერო ხომალდის ბუქსირება**

აკრძალულია სხ-ით სხვა სხ-ის ან რაიმე საგნის ბუქსირება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

## **მუხლი 13. პარაშუტით დაშვება**

აკრძალულია პარაშუტით დაშვება, გარდა ავარიული შემთხვევებისა ან როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

## **მუხლი 14. ფიგურული ფრენა**

აკრძალულია ფიგურული ფრენის შესრულება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

## **მუხლი 14<sup>1</sup>. პარაპლანით ფრენა**

1. პარაპლანით ფრენა უნდა განხორციელდეს:

ა) იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი პარაპლანით ფრენისას გამოწვეული საფრთხე ადამიანებისათვის, ქონებისათვის და სხვა სხ-ისთვის;

ბ) მზის ამოსვლასა და ჩასვლას შორის პერიოდში;

გ) ხმელეთის ზედაპირთან მუდმივი ვიზუალური კავშირის შენარჩუნებით;

2. პარაპლანით ფრენისას აკრძალულია:

ა) რაიმე სახის საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშვება;

ბ) ფრენა ღრუბლების სიახლოვეს ჰორიზონტალურად და ვერტიკალურად 1000 ფუტზე ნაკლებ მანძილზე და 3 კილომეტრზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში.

3. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებში პარაპლანით ფრენა ხორციელდება შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან შეთანხმებით.

4. არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებში პარაპლანით ფრენა ხორციელდება სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ინფორმირებით.

5. პარაპლანით ფრენისას პირი ვალდებულია გზა დაუთმოს ყველა სხვა საჰაერო ხომალდს.

6. ძრავიანი პარაპლანით ფრენისას პირი ვალდებულია გზა დაუთმოს პარაპლანს ძრავის გარეშე.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.*

## **მუხლი 15. ჯგუფური ფრენა და საჰაერო ხომალდთან მიახლოება**

1. აკრძალულია ჯგუფური ფრენების განხორციელება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა არის ჯგუფში შემავალი ცალკეული სხ-ის მეთაურებს შორის წინასწარი შეთანხმება, ხოლო კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ჯგუფური ფრენები ხორციელდება სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო(ები)ს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:

ა) ადგილმდებარეობაზე შეტყობინებისა და სანაოსნო თვალსაზრისით, ჯგუფი ასრულებს ფრენას, როგორც ერთი სხ;

ბ) ჯგუფში სხ-ებს შორის ეშელონირებაზე პასუხს აგებს წამყვანი სხ-ის მეთაური და ჯგუფში შემავალი სხვა სხ-ების მეთაურები. ეშელონირებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს გადასვლის პერიოდები, როდესაც სხ ასრულებს მანევრს ჯგუფში თავისი ადგილის დასაკავებლად, ასევე გადასვლის პერიოდები დაშორებისას და დაახლოებისას; და

გ) ყოველი სხ წამყვანი სხ-დან დაშორებული უნდა იყოს არა უმეტეს 1 კმ-ით (0,5 მილი) გრძივ და განივ სიბრტყეებში და 30 მ-ით (100 ფუტი) შვეულ სიბრტყეში.

2. სხ არ უნდა მიუახლოვდეს მეორე სხ-ს იმ მანძილზე, როდესაც შეიძლება წარმოიქმნას შეჯახების საფრთხე.

## **მუხლი 16. აკრძალული და შეზღუდული არეები**

1. დაუშვებელია სხ-ის ფრენა ფრენისათვის აკრძალულ და შეზღუდულ არეებში, რომელთა შესახებ ინფორმაცია სათანადოდ არის გამოქვეყნებული.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტიდან გამონაკლისს წარმოადგენს ფრენა, რომელიც სრულდება:

ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი შეზღუდვის პირობების შესაბამისად;



ბ) სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში იმ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვით ან დადგენილი შეზღუდვის პირობების შესაბამისად, რომლის ტერიტორიის თავზეც დადგენილია ასეთი არეები.

**შენიშვნა:** საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენისათვის აკრძალულ და შეზღუდულ არეებში შეზღუდვის პირობები განსაზღვრულია „საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 28 დეკემბრის №660 დადგენილებით და ასახულია საქართველოს ჰაერსაზღვრო ინფორმაციის კრებულში (AIP).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.

## თავი IV შეჯახების თავიდან აცილება

### მუხლი 17. მოძრაობის უპირატესობა

1. მოძრაობის უპირატესობის მქონე სხ-მა უნდა შეინარჩუნოს კურსი და სიჩქარე.
2. სხ-მა, რომელიც ვალდებულია გზა დაუთმოს მეორე სხ-ს, უნდა მიიღოს ზომები, რათა თავიდან იქნეს აცილებული სხვა სხ-ის ზევით, ქვევით ან მის წინ გადაფრენა, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა იგი დაშორებულია უსაფრთხო მანძილზე და ითვალისწინებს სხ-ის კვალზე ტურბულენტურობის მოქმედების ეფექტს.
3. იმ შემთხვევაში, თუ ორი სხ მოძრაობს შემხვედრი კურსით, ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, და არსებობს შეჯახების საფრთხე, თითოეულმა სხ-მა უნდა გადაუხვიოს მარჯვნივ (მიახლოება შემხვედრი კურსით).
4. იმ შემთხვევაში, თუ ორი სხ მოძრაობს თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით და თითქმის ერთსა და იმავე სიმაღლეზე უახლოვდება ერთმანეთს, სხ-მა, რომლის მარჯვნივაც მდებარეობს მეორე სხ, გზა უნდა დაუთმოს მას (მიახლოება თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით), გარდა შემდეგი შემთხვევებისა:
  - ა) ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ გზას უთმობს დირიჟაბლს, პლანერსა და აეროსტატს;
  - ბ) დირიჟაბლი გზას უთმობს პლანერს და აეროსტატს;
  - გ) პლანერი გზას უთმობს აეროსტატს;
  - დ) ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი სხ გზას უთმობს სხ-ს, რომელიც ახორციელებს სხვა სხ-ის ან რაიმე საგნის ბუქსირებას.
5. გამსწრებად ითვლება ის სხ, რომელიც უკნიდან უახლოვდება მეორე სხ-ს და ამ უკანასკნელის სიმეტრიულ სიბრტყესთან ქმნის 70<sup>0</sup>-ზე ნაკლებ კუთხეს, ანუ გასასწრებ სხ-ის მიმართ უკავია ისეთი მდებარეობა, როდესაც ღამის საათებში შეუძლებელია სხ-ის ნებისმიერი მარჯვენა ან მარცხენა სააერონაოსნო ნათურის გარჩევა. გასასწრები სხ სარგებლობს უპირატესი უფლებით, ხოლო გამსწრები სხ, მიუხედავად იმისა იღებს სიმაღლეს, ეშვება თუ ასრულებს ჰორიზონტალურ ფრენას, გზას უთმობს მას მარჯვნივ გადახვევით და არანაირი შემდგომი ცვლილება ამ ორი სხ-ის მდებარეობაში არ ათავისუფლებს გამსწრებ სხ-ს ამ მოთხოვნების შესრულების ვალდებულებისაგან მანამ, სანამ გასწრება სრულად არ დამთავრდება საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით (გასწრება).
6. დაფრენის დროს:
  - ა) სხ-მა, რომელიც ასრულებს ფრენას ან მოძრაობს ხმელეთზე ან წყალზე, გზა უნდა დაუთმოს იმ სხ-ს, რომელიც ასრულებს დაფრენას ან იმყოფება დაფრენის ბოლო საფეხურზე;
  - ბ) როდესაც ჰაერზე უფრო მძიმე ორი ან რამდენიმე სხ დასაფრენად უახლოვდება აეროდრომს, შედარებით მაღლა მყოფი სხ გზას უთმობს შედარებით დაბლა მყოფ სხ-ს, ოღონდ ამ უკანასკნელმა არ უნდა ისარგებლოს ამ წესით, დასაფრენად შესვლის ბოლო საფეხურზე მყოფ სხვა სხ-თვის გზის გადასაკვეთად ან გასასწრებად. ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი გზას უთმობს პლანერს;
  - გ) სხ-მა, რომლისთვისაც ცნობილია, რომ მეორე სხ ასრულებს იძულებით დაფრენას, გზა უნდა დაუთმოს მას (ავარიული დაფრენა).
7. აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავმა სხ-მა გზა უნდა დაუთმოს სხ-ს, რომელიც ასრულებს აფრენას ან ემზადება დასაფრენად (აფრენა).
8. სხ-ის ხმელეთზე მოძრაობის დროს:
  - ა) აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე მოძრავი ორი სხ-ის შეჯახების საფრთხის არსებობის შემთხვევაში, მოქმედებს შემდეგი წესები:



ა.ა) შემხვედრი კურსით ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, ორი სხ-ის მიახლოებისას ორივე მათგანი ჩერდება და, თუ ეს შესაძლებელია, უხვევს მარჯვნივ, საკმაო ინტერვალის დაცვით;

ა.ბ) თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით მოძრავი ორი სხ-ის მიახლოებისას, სხ-მა, რომლის მარჯვენაც მდებარეობს მეორე სხ, გზა უნდა დაუთმოს მას;

ა.გ) გასასწრები სხ სარგებლობს უპირატესობით, ხოლო გამსწრები სხ იცავს საკმაო ინტერვალს გასასწრები სხ-დან.

ბ) აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავი სხ უნდა გაჩერდეს და დაიცადოს ადზ-თან მოსაცდელ ადგილებში, თუ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან არ არის სხვაგვარი მითითება.

**შენიშვნა:** ინფორმაცია ადზ-თან მოსაცდელ ადგილის შესახებ, მონიშვნასა და შესაბამის ნიშნებზე, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1 ტომის 5.2.9 და 5.4.2 პუნქტებში.

გ) აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავი სხ უნდა გაჩერდეს და დაიცადოს ყველგან, სადაც ჩართულია ნათურები „სდექ“ და მხოლოდ ამ ნათურის გამორთვის და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მიღებული ნებართვის შემდეგ შეუძლია გააგრძელოს მოძრაობა.

### **მუხლი 18. საჰაერო ხომალდის საბორტო ნათურები**

1. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით ჩამოთვლილი შემთხვევების გარდა, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში, ყველა სხ-ზე, რომელიც ახორციელებს ფრენას, უნდა ჩაირთოს შემდეგი ნათურები:

ა) სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად განკუთვნილი შეჯახების ასაცილებელი ნათურები (ციმციმა);

ბ) დამკვირვებლისათვის განკუთვნილი ფრენის ტრაექტორიის მისათითებელი სააერონავიგაციო ნათურები. სხვა ნათურები არ უნდა იყოს ჩართული, თუ ისინი შეცდომით შეიძლება მიჩნეულ იქნეს აღნიშნულ ნათურებად.

**შენიშვნა:** სხ-ს უკეთ შემჩნევის მიზნით, შეჯახების ასაცილებელ ნათურებთან ერთად შეიძლება ჩაირთოს სხვა მიზნებისთვის განკუთვნილი ნათურებიც, მაგ.: დასაფრენი ფარები და პლანერის მიმართულებით გამნათებელი ნათურები, როგორც ეს განსაზღვრულია საფრენად ვარგისობის ტექნიკური სახელმძღვანელოს (Doc. 9760).

2. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით ჩამოთვლილი შემთხვევების გარდა, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ნებისმიერ სხვა პერიოდში აეროდრომის სამიმოსვლო არეში მოძრავ ყველა სხ-ზე:

ა) უნდა ჩაირთოს დამკვირვებლისათვის განკუთვნილი ფრენის ტრაექტორიის მისათითებელი სააერონავიგაციო ნათურები და არ უნდა იყოს ჩართული სხვა ნათურები, თუ ისინი შეცდომით შეიძლება მიჩნეულ იქნეს აღნიშნულ ნათურებად;

ბ) სტაციონარული ან სხვა რომელიმე შესაბამისი განათების გარდა, უნდა ჩაირთოს სხ-ის კონსტრუქციის ზომების მანიშნებელი ნათურები;

გ) უნდა ჩაირთოს სხ-სკენ ყურადღების მისაპყრობი ნათურები;

დ) რომლის ძრავებიც მუშა მდგომარეობაშია, უნდა ჩაირთოს ძრავების მუშაობის მანიშნებელი ნათურები.

**შენიშვნა:** ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული სააერონავიგაციო ნათურები, თუ სათანადოდ არის განლაგებული სხ-ზე, შეიძლება ასევე აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, სხ-ზე დაყენებული შეჯახების ასაცილებელი წითელი ნათურები შეიძლება ასევე აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ და „დ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნებს იმ პირობით, რომ დამკვირვებელს თვალს არ მოსჭრის.

3. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევების გარდა, ჰაერში მყოფ და, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად შეჯახების ასაცილებელი ნათურებით აღჭურვილ სხ-ზე, ეს ნათურები ჩაირთვება ამ მუხლის პირველი პუნქტით დადგენილი პერიოდის ფარგლებს გარეთაც.

4. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით განსაზღვრული შემთხვევების გარდა, ნათურები უნდა ჩაირთოს ნებისმიერ დროს მიუხედავად ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი პერიოდისა ყველა იმ სხ-ზე, რომელიც:

ა) ექსპლუატირდება აეროდრომის სამიმოსვლო არეში და ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის



მოთხოვნების შესაბამისად, აღჭურვილია შეჯახების ასაცილებელი ნათურებით; ან

ბ) იმყოფება აეროდრომის სამიმოსვლო არეში და ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად აღჭურვილია ნათურებით.

5. ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3 და მე-4 პუნქტების მოთხოვნების დაკმაყოფილების მიზნით ეკიპაჟს უფლება ეძლევა გამორთოს ან შეამციროს დაყენებული ნებისმიერი იმ ციმციმას ნათების სიმძლავრე, თუ იგი:

ა) უარყოფითად მოქმედებს ეკიპაჟზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებაზე;

ბ) იწვევს გარე დამკვირვებლის თვალის მოჭრას.

**შენიშვნა 1:** ამ მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად, თვითმფრინავებისათვის დაწესებული ნათურების მახასიათებლები განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართით. თვითმფრინავის სააერონავიგაციო ნათურების ტექნიკური მოთხოვნები განსაზღვრულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბერის №203 ბრძანებით. თვითმფრინავის ნათურების დაწვრილებითი ტექნიკური მოთხოვნები მოცემულია საფრენად ვარგისობის ტექნიკური სახელმძღვანელოს (Doc. 9760).

**შენიშვნა 2:** ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტისა და მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტების მიხედვით, სხ ექსპლუატირებად ითვლება, როცა სხ ასრულებს მიმოსვლას, ან ხდება მისი ბუქსირება, ან როცა იგი დროებით ჩერდება მიმოსვლის ან ბუქსირების მიზნით.

**შენიშვნა 3:** წყალზე სხ-ის ექსპლუატირების საბორტო ნათურების შესახებ ინფორმაცია იხილეთ ამ წესების 21-ე მუხლის მე-2 პუნქტში.

### **მუხლი 19. სასწავლო სახელსაწყო ფრენები**

სასწავლო ფრენები სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით სრულდება შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სხ აღჭურვილია მართვის გამართული შეწყვილებული საშუალებებით;

ბ) კვალიფიციურ პილოტს უკავია საკონტროლო ადგილი და მოქმედებს, როგორც უსაფრთხოების პილოტი იმ პირისთვის, რომელიც ახორციელებს სასწავლო სახელსაწყო ფრენას;

გ) უსაფრთხოების პილოტს უნდა ჰქონდეს საკმარისი ხედვის არე სხ-ის ყველა მხრიდან, ან სხ-ზე უნდა იმყოფებოდეს კომპეტენტური დამკვირვებელი, რომელსაც კავშირი ექნება უსაფრთხოების პილოტთან და რომელიც დაიკავებს ისეთ ადგილს სხ-ზე, საიდანაც მისი ხედვის არეალი სათანადოდ შეავსებს უსაფრთხოების პილოტის ხედვის არეალს.

### **მუხლი 20. სხ-ის ოპერირება აეროდრომზე და აეროდრომის რაიონში**

აეროდრომზე ან აეროდრომის რაიონში მოძრავი სხ, მიუხედავად იმისა, იგი იმყოფება თუ არა სააეროდრომო მოძრაობის არეში:

ა) აკვირდება სხვა სააეროდრომო მოძრაობას შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) სარგებლობს სხვა სხ-ების მოძრაობის სქემით ან თავს არიდებს მას;

გ) აფრენისა და დაფრენის შემთხვევაში ასრულებს ყველა ბრუნს მარცხნივ, თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები;

დ) ახორციელებს აფრენას და დაფრენას ქარის საწინააღმდეგოდ, თუ უსაფრთხოების პირობები, ადზ-ის მდებარეობა ან საჭაერო მოძრაობის პირობები არ მიუთითებს სხვა მიმართულების არჩევას მიზანშეწონილობაზე.

### **მუხლი 21. სხ-ის ექსპლუატაცია წყალზე**

1. თუ ორი სხ ან სხ და წყალზედა ხომალდი უახლოვდება ერთმანეთს, და ამასთან, არსებობს შეჯახების საფრთხე, სხ-მა ფრთხილად უნდა განაგრძოს მოძრაობა და მხედველობაში მიიღოს არსებული მდგომარეობა და პირობები, მათ შორის – მეორე ხომალდის შეზღუდვები, კერძოდ:



ა) მიახლოება თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით - სხ-მა გზა უნდა დაუთმოს მის მარჯვნივ მოძრავ სხ-ს ან წყალზედა ხომალდს, საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

ბ) მიახლოება შემხვედრი კურსით - სხ-მა, რომელიც უახლოვდება მეორე სხ-ს ან წყალზედა ხომალდს შემხვედრი კურსით ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, უნდა მოუხვიოს მარჯვნივ საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

გ) გასწრება - სხ ან წყალზედა ხომალდი, რომლის გასწრებაც ხდება, სარგებლობს მოძრაობის გაგრძელების უპირატესი უფლებით, ხოლო გამსწრები ხომალდი იცვლის კურსს საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

დ) აფრენა-დაფრენა - სხ, რომელიც ასრულებს წყალზე დაფრენას ან აფრენას, შეძლებისდაგვარად უნდა შეინარჩუნოს საკმაო ინტერვალის ყველა წყალზე მყოფ საშუალებებისაგან (ნავი, გემი, სხვა) და არ დააბრკოლოს მათი ნაოსნობა.

2. წყალზე მოძრავი სხ-ს ნათურები - მზის ჩასვლასა და ამოსვლის შუალედში ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ დროის სხვა შუალედში მზის ჩასვლისა და ამოსვლას შორის, წყალზე მყოფ ყველა სხ-ზე უნდა ჩაირთოს „ზღვაში ხომალდების შეჯახების აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ (1972 წლის გამოცემა) განსაზღვრული ნათურები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ამის გაკეთება პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამ შემთხვევაში სხ-ზე მონტაჟდება/ჩაირთვება ნათურები, რომლებიც მახასიათებლებითა და განლაგებით მაქსიმალურად შეესაბამება საერთაშორისო წესების მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** წყალზე მყოფ თვითმფრინავების ნათურებზე ტექნიკური მოთხოვნები განსაზღვრულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბერის №203 ბრძანებით.

## **თავი V ფრენის გეგმა**

### **მუხლი 22. ფრენის გეგმის წარდგენა**

1. ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის ან მისი ნაწილის შესახებ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს უნდა წარედგინოს ფრენის გეგმის სახით, იკაოს ოფიციალური გამოცემის Doc.4444 PANS-ATM მე-2 დამატების (ფორმის და შევსების ინსტრუქციის) და Doc.7030 მე-2 თავის შესაბამისად.

2. ფრენის გეგმა წარდგენილი უნდა იქნეს შემდეგი ფრენის შესრულების შემთხვევაში:

ა) ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, სადაც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;

ბ) სფწ-ით მიმდინარე ნებისმიერი ფრენის დაწყებამდე საკონსულტაციო საჰაერო სივრცის ფარგლებში;

გ) ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ხმელეთის ზედაპირიდან 400 ფტ მაღლა, სადაც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო, საავარიო მომსახურების ან საძებნ-სამაშველო მომსახურების უზრუნველყოფა;

დ) საქართველოს საზღვრის გადაკვეთით მიმდინარე ნებისმიერი ფრენის დაწყებამდე.

3. არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე, რომელიც სრულდება ხმელეთის ზედაპირიდან 400 ფტ-მდე, სავალდებულოა ნებისმიერი ფორმით (ტელეფონით, ფაქსით, ელ-ფოსტით და სხვა) ინფორმაციის (სხ-ის მეთაურის საკონტაქტო ინფორმაცია, ფრენის მარშრუტი, საჰაერო სატრანსპორტო საშუალება, შესაბამისი სმმ-ს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მოთხოვნილი სხვა ინფორმაცია) წარდგენა შესაბამისი სმმ-ს უფლებამოსილი ორგანოსათვის.

4. ფრენის გეგმა გაფრენის წინ წარედგინება სმმ-ს შეტყობინების პუნქტს ან ფრენისას გადაეცემა სმმ-ს შესაბამის ორგანოს ან „ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის რადიოსადგურს, თუ შესასრულებელი ფრენა არ არის უზრუნველყოფილი განმეორებადი ფრენის გეგმით.

5. ფრენის გეგმა, რომელიც წარედგინება ფრენის განმავლობაში, გადაეცემა:

ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების იმ ორგანოს, რომელიც პასუხისმგებელია საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონზე, სამეთვალყურეო რაიონზე, საკონსულტაციო არეზე; ან

ბ) საკონსულტაციო მარშრუტზე, სადაც აღნიშნული საჰაერო ხომალდი ახორციელებს ფრენას ან რომლის გავლითაც აღნიშნულ საჰაერო ხომალდს სურს ფრენის შესრულება; ან

გ) ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს საავიაციო ელექტროკავშირის სადგურს, რომელიც ემსახურება საჰაერო





მოდრაობის მომსახურების შესაბამის ორგანოს.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნების შესრულება, ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს სმმ-ს სხვა ორგანოს ან საავიაციო ელექტროკავშირის სხვა სადგურს, საჭირო მოძრაობის შესაბამისი ორგანოსთვის სავალდებულოდ რეტრანსლაციის მიზნით.

**შენიშვნა:** თუ ფრენის გეგმა წარედგინება სამეთვალყურეო მომსახურების მისაღებად, საჭირო ხომალდმა უნდა აიღოს სამეთვალყურეო ნებართვა, ფრენის დაწყებამდე იმ პირობებში, როდესაც საჭიროა საჭირო მოძრაობის მართვის წესების დაცვა. თუ ფრენის გეგმა წარედგინება საჭირო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურების მისაღებად, საჭირო ხომალდმა უნდა მიიღოს იმ ორგანოს მიერ ფრენის გეგმის მიღების დადასტურება, რომელმაც უნდა განახორციელოს აღნიშნული მომსახურება.

7. საჭირო მოძრაობის მომსახურების ორგანო, რომელიც იღებს ფრენის გეგმას ან მის ცვლილებას:

ა) ამოწმებს მას ფორმატის შესაბამისობაზე;

ბ) ამოწმებს მის სისრულეს და, შეძლებისდაგვარად, მის სიზუსტეს;

გ) საჭიროების შემთხვევაში იღებს ზომებს, რათა ფრენის გეგმა მისაღები იყოს საჭირო მოძრაობის მომსახურებისთვის;

დ) აცნობებს ფრენის გეგმის შემდგენს (ორიგინატორს) ფრენის გეგმის ან მისი შესწორების მიღების შესახებ.

8. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მიღწეულია სხვა შეთანხმება ფრენის განმეორებადი გეგმის წარდგენასთან დაკავშირებით, გაფრენის წინ წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს საჭირო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტს. გაფრენის აეროდრომზე ასეთი ორგანოს არარსებობის შემთხვევაში, ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს ორგანოს, რომელიც ემსახურება გაფრენის აეროდრომს ან ორგანოს, რომელიც დანიშნულია მისი მომსახურებისთვის.

### **მუხლი 23. ფრენის გეგმის წარდგენის დრო**

1. საქართველოს საჭირო სივრცეში სფწ ფრენისთვის ფრენის გეგმა წარედგინება ხუნდების ალების გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 180 წუთით ადრე ან ფრენისას ისეთ დროს, რომ სმმ-ის შესაბამისმა უფლებამოსილმა ორგანომ შეტყობინება მიიღოს სულ მცირე 10 წთ-ით ადრე სხ - ის:

ა) სამეთვალყურეო ან საკონსულტაციო რაიონის საზღვრის სავარაუდო გადაკვეთამდე; ან

ბ) საჭირო ტრასის ან საკონსულტაციო მარშრუტის გადაკვეთამდე.

2. საქართველოს საჭირო სივრცეში ვფწ ფრენისთვის ფრენის გეგმა, წარედგინება ხუნდების ალების გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 30 წუთით ადრე.

3. საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ის მიერ სხვა ქვეყნის საჭირო სივრცეში ფრენისას, ფრენის გეგმა წარედგინება ხუნდების ალების გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 60 წუთით ადრე ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ განსაზღვრულ დროს.

4. ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტში მითითებულ ფრენის გეგმის წარდგენასთან დაკავშირებული დროის შეზღუდვები არ ვრცელდება შემდეგ ფრენებზე:

ა) სახანძრო;

ბ) სპეციალური რეისები;

გ) სამედიცინო ევაკუაცია;

დ) ძებნა-შველა.

5. სფწ ფრენისას ხუნდების ალების გაანგარიშებული დროიდან ფრენის 15 წუთით შეფერხების შემთხვევაში ან ვფწ ფრენის 1 საათით შეფერხების და ფრენის გეგმის წარდგენის შემთხვევაში, ფრენის გეგმა უნდა შეიცვალოს ან წარედგინოს ფრენის ახალი გეგმა, ხოლო ძველი ფრენის გეგმა გაუქმდეს.

### **მუხლი 24. ფრენის გეგმის შინაარსი**

1. საქართველოს საჭირო სივრცეში ფრენისას, ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი;

ბ) ფრენის წესი და ტიპი;



გ) სხ-ის რაოდენობა და ტიპ(ებ)ი, აგრეთვე კვალზე ტურბულენტურობის კატეგორია;

დ) აღჭურვილობა;

ე) გამოფრენის აეროდრომი;

ვ) ხუნდების აღების გაანგარიშებული დრო;

ზ) საკრეისერო სიჩქარე(ები);

თ) საკრეისერო ეშელონ(ებ)ი;

ი) ფრენის მარშრუტი;

კ) დანიშნულების აეროდრომი და საერთო გაანგარიშებული ამოწურული დრო;

ლ) სათადარიგო აეროდრომ(ებ)ი;

მ) საწვავის მარაგი;

ნ) სხ-ზე ადამიანების საერთო რაოდენობა;

ო) საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობა;

პ) სხვა ინფორმაცია საჭიროებისამებრ.

2. სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, თუ შესაბამისი ქვეყნის სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ის ექსპლუატანტის მიერ წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებულ ინფორმაციას.

## **მუხლი 25. ფრენის გეგმის შევსება**

1. ფრენის გეგმის შედგენისას გაითვალისწინება შემდეგი:

ა) ფრენის გეგმა, მიუხედავად მისი წარდგენის მიზნისა, უნდა შეიცავდეს მთლიანი მარშრუტის ან მისი ნაწილის შესახებ ინფორმაციას „სათადარიგო აეროდრომამდე“ პუნქტის ჩათვლით.

ბ) ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ყველა სხვა პუნქტის მიხედვით, თუ ამას აწესებს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, ან თუ აუცილებლად მიაჩნია ფრენის გეგმის წარმდგენს.

გ) საერთაშორისო ფრენის შესასრულებლად წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ფრენის სრულ ინფორმაციას დანიშნულების აეროდრომამდე და ფრენის თარიღს.

2. ექსპლუატანტი და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო იცავს:

ა) ფრენის გეგმის და ფრენის განმეორებადი გეგმის ფორმის შევსების ინსტრუქციას, და

ბ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნებულ ნებისმიერ შეზღუდვას.

3. გაფრენის წინ ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს:

ა) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RNP-ს შესაბამისი დაშვება და დაცული უნდა იყოს აღნიშნული ნებართვის ყველა პირობა, იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენის შესრულება იმ მარშრუტზე ან რაიონში, სადაც დაწესებულია განსაზღვრული ტიპის მოთხოვნილი სანავიგაციო მახასიათებლები (RNP) ;

ბ) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RVSM-ის შესაბამისი დაშვება იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენა საჰაერო სივრცეში ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმით (RVSM);

გ) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RCP-ს შესაბამისი დაშვება და შესრულდეს ამ ნებართვის ყველა პირობა



შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც დაწესებულია განსაზღვრული ტიპის RCP (კავშირგაბმულობის მოთხოვნილი მახასიათებლები).

### **მუხლი 26. ცვლილება ფრენის გეგმაში**

ამ წესის მე-40 მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, სფწ-ით ან ვფწ-ით მიმდინარე ფრენების შესახებ წარდგენილ ფრენის გეგმაში შეტანილი ყოველი ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ - ის შესაბამის ორგანოს.

**შენიშვნა:** თუ გაფრენამდე წარდგენილი ინფორმაცია საწვავის მარაგსა და ადამიანების საერთო რაოდენობაზე გაფრენის მომენტისათვის აღმოჩნდა არაზუსტი, მაშინ იგი მიეკუთვნება ფრენის გეგმაში მნიშვნელოვანი ცვლილებების პუნქტს და ექვემდებარება სავალდებულო შეტყობინებას.

### **მუხლი 27. ფრენის გეგმის დახურვა**

1. თუ სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, ყოველმა ეკიპაჟმა, ფრენის გეგმის მიხედვით განხორციელებული დაფრენის შესახებ დაუყოვნებლივ, პირადად, რადიოტელეფონის მეშვეობით ან მონაცემთა გაცვლის ხაზით, უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

**შენიშვნა:** თუ სხ-ის დაფრენა მიმდინარეობდა შესაბამისი მეთვალყურის მეთვალყურეობის ქვეშ, აუცილებელი არ არის დაფრენაზე მოხსენება სმმ-ის შესაბამის ორგანოსთვის.

2. თუ ფრენის გეგმა შეეხება ფრენის მხოლოდ ნაწილს, მაგრამ არა დანიშნულების პუნქტამდე დარჩენილ ნაწილს, მაშინ, საჭიროების შემთხვევაში, იგი იხურება სმმ-ის შესაბამისი ორგანოსათვის სათანადო მოხსენების გზით.

3. თუ დაფრენის აეროდრომზე არ არის სმმ-ის ორგანო, მაშინ მოხსენება დაფრენაზე, შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ, დაფრენისთანავე ეგზავნება სმმ-ის უახლოეს ორგანოს ინფორმაციის გადაცემის ყველაზე სწრაფი საშუალებებით.

4. თუ მოსალოდნელია, რომ სმმ-ის შესაბამისი ორგანო დაფრენაზე მოხსენებას ვერ მიიღებს დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის განმავლობაში, მაშინ მოხსენების წარდგენის გაანგარიშებული დრო შეიტანება ფრენის გეგმაში.

5. თუ ცნობილია, რომ დაფრენის აეროდრომზე კავშირის არასაკმარისი საშუალებებია და არ არის დაფრენაზე ინფორმაციის გადაცემის სხვა სახმელეთო საშუალებები, მიღებული უნდა იქნეს შემდეგი ზომები: უშუალოდ დაფრენის წინ სხ-დან, შეძლებისდაგვარად, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს უნდა გადაეცეს შეტყობინება დაფრენაზე. ჩვეულებრივ, ეს შეტყობინება გადაეცემა იმ სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, რომელიც პასუხისმგებელია საფრენოსნო ინფორმაციის იმ რაიონზე, სადაც იმყოფება სხ.

6. მოხსენება სხ-ის დაფრენის შესახებ უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი;

ბ) გამოფრენის აეროდრომი;

გ) დანიშნულების აეროდრომი (მხოლოდ სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენის შემთხვევაში);

დ) დაფრენის აეროდრომი;

ე) დაფრენის დრო.

**შენიშვნა:** ამ მუხლის მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს სერიოზული შეფერხებები სმმ-ში და მნიშვნელოვანი ხარჯები უსარგებლო სამებნ-სამაშველო სამუშაოების ჩატარებაზე.

## **თავი VI სიგნალები**

### **მუხლი 28. ზოგადი მოთხოვნები**

1. ხიფათში მყოფი სხ არ არის შეზღუდული, გამოიყენოს მის ხელთ არსებული ნებისმიერი საშუალება, ყურადღების მიპყრობის, ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინების გადაცემის და დახმარების მიღების მიზნით.



2. ამ თავში, ასევე წინამდებარე ფრენის წესების პირველ, მე-2, მე-3 და მე-4 დანართებში განსაზღვრული ნებისმიერი სიგნალის შემჩნევისას ან მიღებისას, სხ-მა უნდა იმოქმედოს ამ სიგნალის მნიშვნელობის შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** ელექტროკავშირის არხებით, უბედურების და გადაუდებლობის სიგნალების გადაცემის დეტალური წესები იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის მე-5 თავში.

**შენიშვნა 2:** ძებნა-შველის სიგნალები იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართის დამატებაში.

**შენიშვნა 3:** სიგნალების მნიშვნელობა განსაზღვრულია ამ ფრენის წესების პირველ, მე-2, მე-3 და მე-4 დანართებში. ისინი გამოიყენება მხოლოდ გარკვეული მიზნებისათვის. სხვა სიგნალი, რომელიც შეცდომით შეიძლება მიჩნეული იქნეს ამ სიგნალად, არ გამოიყენება.

### **მუხლი 29. ხიფათის მაუწყებელი სიგნალები**

ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ-ს ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და საჭიროებს დაუყოვნებლივ დახმარებას:

ა) სიგნალის გადაცემა რადიოტელეგრაფით ან სხვა რაიმე სასიგნალო მეთოდით, რომელიც შედგება ჯგუფისაგან SOS (••• — — •••) მორზეს ანზანის მიხედვით;

ბ) რადიოტელეფონის მეშვეობით გადაცემული უბედურების სიგნალი, რომელიც მოიცავს სიტყვა MAYDAY-ს;

გ) მონაცემთა გაცვლის ხაზით გადაცემული უბედურების შეტყობინება, რომელშიც გამოხატავს MAYDAY სიტყვის მნიშვნელობას;

დ) მოკლე ინტერვალებით გადაცემული წითელი ფერის მაშხალები ან ჭურვები;

ე) წითელი ფერის საპარაშუტე მანათობელი.

**შენიშვნა:** ელექტროკავშირის საერთაშორისო გაერთიანების რადიოკავშირის წესების 42-ე მუხლი (№3268, 3270 და 3271) მოიცავს ინფორმაციას განგაშის სიგნალების შესახებ, რომელიც გადაიცემა რადიოტელეგრაფის და რადიოტელეფონის განგაშის ავტომატური სისტემებით:

ა) 3268 რადიოტელეგრაფის განგაშის სიგნალი, შემდგარი 12 ტირესაგან, რომელიც გადაიცემა ერთი წუთის განმავლობაში და ყოველი ტირეს ხანგრძლივობა ოთხი წამის ტოლია და ინტერვალი ყოველ მომდევნო ტირეს შორის ერთი წამი. იგი შეიძლება გადაიცეს ხელით, მაგრამ რეკომენდებულია მისი გადაცემა ავტომატური აპარატურის გამოყენებით;

ბ) 3270 რადიოტელეფონის განგაშის სიგნალი, შედგება ხმოვანი სიხშირის ორი სინუსოიდური ტონალობისგან, რომელიც გადაიცემა მონაცვლეობით. ერთი ტონალობა 2200 ჰც სიხშირის, მეორე - 1300 ჰც სიხშირის. თითოეული ტონალობის გადაცემის ხანგრძლივობაა 250 მილიწამი;

გ) 3271 რადიოტელეფონის განგაშის სიგნალის ავტომატურად გადაცემის შემთხვევაში, მისი ხანგრძლივობა უნდა იყოს მინიმუმ 30 წამი, მაგრამ არაუმეტეს 1 წუთისა; თუ სიგნალი გადაიცემა სხვა საშუალებით, იგი შეძლებისდაგვარად უნდა იყოს უწყვეტი, დაახლოებით ერთი წუთის ხანგრძლივობის.

### **მუხლი 30. გადაუდებლობის სიგნალები**

1. ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ გასაჭირშია, რაც აიძულებს მას დაფრენას, მაგრამ არ საჭიროებს დაუყოვნებლივ დახმარებას:

ა) დასაფრენი ფარების განმეორებადი ჩართვა-გამორთვა; ან

ბ) სააერნაოსნო ნათურების ისეთი განმეორებადი ჩართვა-გამორთვა, რომელიც განსხვავდება სააერნაოსნო



ნათურების ციმციმასაგან.

2. ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ-ს აქვს განსაკუთრებით გადაუდებელი შეტყობინება წყალზედა ხომალდის, სხ-ის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების, ან ბორტზე ან მხედველობის არეში მყოფ რომელიმე პირის უსაფრთხოებაზე:

ა) სიგნალის გადაცემა რადიოტელეგრაფით ან სხვა რაიმე სასიგნალო მეთოდით, რომელიც შედგება ჯგუფისაგან XXX;

ბ) რადიოტელეფონის მეშვეობით გადაცემული გადაუდებლობის სიგნალი, რომელიც მოიცავს სიტყვა PAN, PAN-ს;

გ) მონაცემთა გაცვლის ხაზით გადაცემული გადაუდებლობის შეტყობინება, რომელშიც გამოხატავს PAN, PAN სიტყვის მნიშვნელობას.

**მუხლი 31. ვიზუალური სიგნალები, გამოყენებული იმ სხ-ების გასაფრთხილებლად, რომლებიც ახორციელებენ ფრენას ნებართვის გარეშე შეზღუდულ, აკრძალულ ან სახიფათო არეში ან ახორციელებენ ფრენას მისი მიმართულებით.**

დღისით ან ღამით – ხმელეთიდან 10 წმ-ის ინტერვალებით გამვებული შუშხუნების ჯერი, რომლებიც გასკდომისას გამოსცემენ წითელ ან მწვანე ნათებას ან ვარსკვლავისებურ ნაპერწკლებს, სხ-ს მიანიშნებენ, რომ იგი ახორციელებს ფრენას შეზღუდულ, აკრძალულ ან სახიფათო არეში ან მისი მიმართულებით და სხ-მა უნდა მიიღოს საჭირო ზომები.

**მუხლი 32. შუქსიგნალები ან პიროტექნიკური საშუალებით გადაცემული სიგნალები (სიგნალები სააეროდრომო მოძრაობისათვის)**

1. შუქსიგნალები ან პიროტექნიკური საშუალებით გადაცემული სიგნალების მნიშვნელობა მოცემულია ამ წესების პირველ დანართში.

2. საჰაერო ხომალდის დასტური სიგნალების მიღებაზე გამოიხატება შემდეგი სახით:

ა) ფრენისას:

ა.ა) დღისით - ფრთების რხევა

**შენიშვნა:** ეს სიგნალი არ გადაიცემა მესამე და მეოთხე ბრუნს შორის მონაკვეთზე და დასაფრენ სწორზე.

ა.ბ) ბინდის დადგომის დროს – დასაფრენი ფარების ორჯერ დაციმციმიებით ან, თუ ფარებით არ არის აღჭურვილი, სააერონავიგაციო ნათურების ორჯერადი ჩართვა-გამორთვით.

ბ) ხმელეთზე:

ბ.ა) დღისით – ელერონის ან მიმართულების საჭის მოძრაობით;

ბ.ბ) ბინდის დადგომის დროს – დასაფრენი ფარების ორჯერ დაციმციმიებით ან, თუ ფარებით არ არის აღჭურვილი, სააერონავიგაციო ნათურების ორჯერადი ჩართვა-გამორთვით.

**მუხლი 33. სახმელეთო ვიზუალური სიგნალები (სიგნალები სააეროდრომო მოძრაობისათვის)**

სახმელეთო ვიზუალური სიგნალები მოცემულია ამ წესების მე-2 დანართში.

**შენიშვნა:** ვიზუალური სახმელეთო სიგნალების შესახებ დეტალური ინფორმაცია იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართში.

**მუხლი 34. ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობის მარეგულირებელი სიგნალები**

1. ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობა რეგულირდება მხოლოდ ამ წესის მე-3 დანართით განსაზღვრული სიგნალების შესაბამისად.

2. ხმელეთზე საჰაერო ხომალდისათვის მოძრაობის მიმართულების მიცემა (მარშალინგი) ხორციელდება მესიგნალის მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია სხ-ისათვის სტანდარტული სიგნალების ზუსტად და გასაგებად გადაცემაზე.



3. მესიგნალის სწავლებას უზრუნველყოფს ავიასაწარმო (აეროდრომის ექსპლუატანტი, ავიასაწარმო, მიწისზედა მომსახურების საწარმო). სწავლება უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) მარშალინგის პროცედურებს;

ბ) სამანევრო სიგნალებს ამ წესის მე-3 დანართის შესაბამისად;

გ) საჰაერო ხომალდის ზოგად ფიზიკურ და საექსპლუატაციო მონაცემებს;

დ) პერსონალის უსაფრთხოების პროცედურებს;

ე) საავიაციო შემთხვევების დროს სამაშველო პროცედურებს;

ვ) მანევრირების პროცედურებს დაბალი ხილვადობის დროს;

ზ) აეროდრომზე მოძრაობის წესებს, უსაფრთხოდ მიმოსვლის ინსტრუქციას;

თ) ინფორმაციას აეროდრომის სქემის, სამიმოსვლო მარშრუტის, მონიშვნის, შუქტექნიკური საშუალებების, ფრაზეოლოგიის შესახებ.

4. მესიგნალეს უნდა ეცვას განმასხვავებელი, ფლურესცენციული ჟილეტი, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟმა შეძლოს მისი გარჩევა.

5. დღის საათებში მესიგნალემ უნდა ისარგებლოს ფლურესცენციული ნათების კვერთხით, ჩოგანით ან ხელთათმანებით. ღამით ან ცუდი ხილვადობის დროს მესიგნალემ უნდა ისარგებლოს მანათობელი კვერთხით.

### **მუხლი 35. მესიგნალის მიერ სხ-ზე გადაცემული სიგნალები**

1. ამ წესების მე-3 დანართში მოცემული სიგნალების გამოყენებამდე, მესიგნალე უნდა დარწმუნდეს, რომ არე, სადაც სხ-მა უნდა იმოდროს, თავისუფალია ობიექტებისაგან, რომელთაც იგი შეიძლება შეეჯახოს 28-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნის შესრულებისას.

2. ამ წესების მე-3 დანართში მოცემული სიგნალები გამოიყენება მესიგნალის მიერ აუცილებლობის შემთხვევაში ხელის განათებით, პილოტის მიერ სიგნალების დაკვირვების გაიოლების მიზნით. სხ-კენ სახით მდგარი მესიგნალე აწვდის სიგნალს შემდეგ პოზიციაში:

ა) ფიქსირებულფრთიანი სხ-ს შემთხვევაში – სხ-ს მარცხენა მხარეს, საიდანაც პილოტი ყველაზე კარგად დაინახავს მას;

ბ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – იქ, სადაც პილოტს ყველაზე კარგად შეეძლება მისი დანახვა.

**შენიშვნა:** მიუხედავად იმისა, თუ რას იყენებს მესიგნალე (ჩოგანს, მანათობელი კვერთხს ან ელექტროფანარს) სიგნალების მნიშვნელობა იგივე რჩება.

### **მუხლი 36. სხ-ის პილოტისგან მესიგნალესთვის გადაცემული სიგნალები**

1. სხ-ის პილოტისგან მესიგნალესთვის გადაცემული სიგნალები გამოიყენება პილოტის მიერ კაბინიდან, რომლის ხელს კარგად უნდა ხედავდეს მესიგნალე და აუცილებლობის შემთხვევაში, მესიგნალის მიერ სიგნალების აღქმის გაიოლების მიზნით, შეიძლება იყოს განათებული.

**შენიშვნა:** საჰაერო ხომალდისაკენ პირით მდგარი მესიგნალისათვის სხ-ის ძრავები დანომრილია მარჯვნიდან მარცხნივ (ანუ საჰაერო ხომალდის №1 ძრავი მდებარეობს სხ-ს მარცხენა კიდეურა მხარეს).

2. მუხრუჭების ჩართვა-აშვების სიგნალი:

ა) მუხრუჭები ჩართულია – გაშლილი ხელის მტევანი აწეული ჰორიზონტალურად, შემდეგ თითები იკვრება მუშტად. ხელის მტევნის შეკუმშვა მიუთითებს მუხრუჭების ჩართვას;

ბ) მუხრუჭები აშვებულია - მუშტად შეკრული ჰორიზონტალურად აწეული ხელი, შემდეგ იშლება თითები. თითების გაშლა მიუთითებს მუხრუჭების აშვებას.



**შენიშვნა:** ხელის მტევნის მუშტად შეკვრის მომენტიან მისი გაშლა აღნიშნავს მუხრუჭების ჩართვის ან აშვების მომენტს.

3. ხუნდების დაყენება – ალების სიგნალი:

ა) ხუნდების დაყენება – ხელები აწეულია ზევით ხელისგულებით გარეთ, შემდეგ გადაჯვარედინდება სახის წინ;

ბ) ხუნდების ალება – ხელები გადაჯვარედინებული სახის წინ ხელისგულებით გარეთ, შემდეგ ხელები განზე იწევა.

4. ძრავის ამუშავებაზე მზადყოფნის სიგნალი – აწეული ხელის გაშლილი თითების რაოდენობა მიუთითებს ასამუშავებელი ძრავის ნომერს.

### **მუხლი 37. ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალები**

1. ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალების გამოყენების დროს ხელით გადაცემული სიგნალები გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია სამეტყველო კავშირით ინფორმაციის გადაცემა.

2. მესიგნალები უნდა დარწმუნდეს, რომ ეკიპაჟისგან მიღებულია დასტური ინფორმაციის მიღებაზე ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალებთან დაკავშირებით.

**შენიშვნა:** ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალები მოცემულია ამ წესების მე-3 დანართში.

### **მუხლი 38. საგანგებო ვითარებაში ხელით გადასაცემი სტანდარტული სიგნალები**

1. ამ წესების მე-4 დანართში მოცემულია ხელით გადასაცემი მინიმალური სიგნალები, რომლებიც გამოიყენება საავარიო-სამაშველო და ხარძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიულ ხელმძღვანელს ან სახანძრო სამსახურის პერსონალს და საფრენოსნო და/ან კაბინაში მყოფ ეკიპაჟს შორის, რომლის საჭაერო ხომალდსაც შეეხო საავიაციო მოვლენა.

2. საგანგებო ვითარებაში ხელით გადასაცემი სტანდარტული სიგნალები საავარიო-სამაშველო და ხარძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიული ხელმძღვანელის/სახანძრო სამსახურის პერსონალის მიერ გადაიცემა სხ-ს ეკიპაჟის წინა მარცხენა მხრიდან.

**შენიშვნა:** საგანგებო ვითარებაში უფრო ეფექტური კომუნიკაციის დამყარების მიზნით, საავარიო-სამაშველო ან ხარძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიული ხელმძღვანელის/სახანძრო სამსახურის პერსონალის მიერ სინგალები შეიძლება გადაიცეს სხვა პოზიციებშიც.

## **თავი VII**

### **საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება**

#### **მუხლი 39. სამეთვალყურეო ნებართვა**

1. სამეთვალყურეო ნებართვა გაცემა კონტროლირებადი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე საჭაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსათვის ფრენის გეგმის წარდგენის საფუძველზე.

2. იმ შემთხვევაში თუ სხ-ის მეთაური ვერ ასრულებს სამეთვალყურეო ნებართვას, მან შეიძლება მოითხოვოს და, შესაძლებლობისას, მიიღოს შეცვლილი სამეთვალყურეო ნებართვა.

3. ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც მოთხოვნილია სამეთვალყურეო ნებართვა, რომელიც ითვალისწინებს აღნიშნული სხ-ის პრიორიტეტს სხვა ხომალდებთან მიმართებაში, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მოთხოვნის შემთხვევაში, განმარტებულ უნდა იქნეს აღნიშნული პრიორიტეტის საჭიროება.

4. საქართველოს საჭაერო სივრცეში სხ-ის ფრენა და მისი მომსახურება ხორციელდება უპირატესი უფლებების გათვალისწინებით, შემდეგი თანამიმდევრობით:

ა) საჭაერო ხომალდების ფრენა საბრძოლო და ოპერატიული დავალებების შესასრულებლად, საქართველოს სახელმწიფო ინტერესების დაცვის მიზნით;

ბ) საჭაერო ხომალდების ფრენა და სხვა სახის საავიაციო სამუშაოები, რომლებიც სრულდება სტიქიური უბედურებების, კატასტროფების, ავარიების, ავარიული ვითარების დროს, როცა საფრთხე ექმნება ადამიანების სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას;

გ) საჭაერო ხომალდების ფრენა, რომელიც სრულდება სპეციალური რეისების დებულების შესაბამისად;

დ) განრიგით გათვალისწინებული ფრენა, რომელიც სრულდება საქართველოს მიერ დადებული



საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე;

ე) განრიგით გათვალისწინებული ფრენა;

ვ) საცდელი და ექსპერიმენტული ფრენა;

ზ) არარეგულარული საჰაერო გადაზიდვა და სხვა საავიაციო სამუშაოების შესრულება;

თ) სასწავლო და საწვრთნელი ფრენა;

ი) ფრენა ან საჰაერო სივრცეში სხვაგვარი საქმიანობა, რომლის შესრულებაც დაკავშირებულია სადემონსტრაციო, სპორტული და სხვა ღონისძიებების მოწყობასთან;

კ) ფრენა ან საჰაერო სივრცეში სხვაგვარი საქმიანობა, რომელიც დაკავშირებულია მოსახლეობის პირადი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებასთან.

5. გაფრენამდე სხ-ის საწვავის მარაგის გათვალისწინებით და სამეთვალყურეო ნებართვაში ცვლილების შეტანის შემთხვევაში, შესაძლოა მიღებულ იქნეს გადაწყვეტილება შეცვლილ აეროდრომამდე ფრენაზე (ფრენისას შესაძლოა ახალი სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემა). ასეთ შემთხვევაში უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს ფრენის გეგმაში შეცვლილი მარშრუტისა (თუ ცნობილია) და შეცვლილი დანიშნულების პუნქტის შესახებ ინფორმაციის შეტანის გზით.

**შენიშვნა:** ეს პუნქტი აადვილებს სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებას დანიშნულების შეცვლელ აეროდრომზე გასაფრენად, რომელიც, როგორც წესი, მდებარეობს დარეგისტრირებული დანიშნულების აეროდრომიდან მოშორებით.

6. დაუშვებელია სხ-ის მიერ სამანევრო არეში კონტროლირებად აეროდრომზე მიმოსვლა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვის გარეშე. სხ ვალდებულია შეასრულოს აღნიშნული პუნქტის ყველა მითითება.

#### **მუხლი 40. ფრენის გეგმით გათვალისწინებული ქმედებების შესრულება**

1. გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, სხ-მა უნდა განახორციელოს კონტროლირებადი ფრენა ფრენის მიმდინარე გეგმის ან მისი შესაბამისი ნაწილის და ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის და ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების სრული დაცვით, თუ არ იყო მოთხოვნა მის შეცვლაზე და არ იყო მიღებული სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა აღნიშნულ ცვლილებაზე, ან თუ არ შეიქმნა საავიაციო ვითარება, რომელიც მოითხოვს სხ-ის ეკიპაჟის დაუყოვნებლივ ქმედებებს. საავიაციო ვითარების დროს გატარებული ქმედებების შესახებ ეკიპაჟმა უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს როგორც კი ვითარება მისცემს ამის საშუალებას, კერძოდ:

ა) თუ არ არსებობს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს სხვა მითითება, კონტროლირებადი ფრენა, შეძლებისდაგვარად, ხორციელდება:

ა.ა) სმმ-ის დადგენილ მარშრუტებზე, ამ მარშრუტის ღერძული ხაზის გასწვრივ; ან

ა.ბ) ნებისმიერ სხვა მარშრუტზე, უშუალოდ სააერნაოსნო საშუალებებსა და/ან ამ მარშრუტის განსაზღვრულ პუნქტებს შორის;

ბ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ა" ქვეპუნქტით დადგენილი მოთხოვნების გათვალისწინებით, სხ, რომელიც ფრენას ასრულებს სმმ-ის მარშრუტის მონაკვეთის (რომელიც განსაზღვრულია წრიული მეტად მაღალი სიხშირე (VHF)-რადიოშუქურის მიმართ) გასწვრივ, ძირითადი სააერნაოსნო ინფორმაციის მისაღებად გადართვის წერტილში (თუ ის დადგენილია, ან რაც შეიძლება მის ახლოს) უნდა გადაერთოს სხ-ის უკან მდებარე სააერნაოსნო საშუალებებიდან მის წინ მდებარე სააერნაოსნო საშუალებებზე;

გ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ა" ქვეპუნქტით დადგენილი მოთხოვნებიდან გადახვევის შესახებ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

2. კონტროლირებადი ფრენისას, ფრენის მიმდინარე გეგმიდან გადახვევის შემთხვევაში, მიღებულ უნდა იქნეს შემდეგი ქმედებები:

ა) **მიმართულების ხაზიდან გადახვევა:** თუ სხ ასცდა მიმართულების ხაზს, შეძლებისდაგვარად უნდა შეასწოროს და დაბრუნდეს დასახულ მარშრუტზე;

ბ) **სმმ-ის ორგანოს მიერ მინიჭებული მახის რიცხვიდან/ინდიკატორული სიჩქარიდან გადახვევა:** სმმ-ის ორგანოს მიერ მინიჭებული მახის რიცხვიდან/ინდიკატორული სიჩქარიდან გადახვევის შესახებ უნდა





გ) **მახის რიცხვიდან/ჭეშმარიტი სიჩქარიდან გადახვევა:** იმ შემთხვევაში, თუ საკრეისერო ეშელონზე შენარჩუნებული მახის რიცხვი/ჭეშმარიტი სიჩქარე იცვლება 0.02 მახით ან მეტით, ან მიმდინარე ფრენის გეგმის ჭეშმარიტი სიჩქარე იცვლება 19/კმ/ს-ით (10 კვანძით), უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;

დ) **გაანგარიშებული დროის ცვლილება:** გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ADS-C არის გააქტიურებული და შესაძლებელია მისი გამოყენება საჰაერო სივრცის იმ ნაწილში, სადაც ADS-C მომსახურება არის უზრუნველყოფილი, თუ აღმოჩნდა, რომ მორიგი დასახული შეტყობინების გადაცემის წერტილი, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საზღვრის გადაფრენის ან დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაანგარიშებული დრო (იმისდა მიხედვით, თუ რომელი აღმოჩნდება პირველი) 2 წთ-ზე მეტით განსხვავდება იმ დროისგან, რომელიც მანამდე ეცნობა სმმ-ის ორგანოს, ან შესაბამისი უფლებასილი ორგანოს მიერ დადგენილი სხვა დრო, რომელიც მიღებულია რეგიონალური სააერნოსნო შეთანხმებების საფუძველზე, მაშინ სხ-ის ეკიპაჟმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს შეცვლილი გადაანგარიშებული დრო.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მომსახურება, თუმცა ის არის აქტიურ რეჟიმში, სმმ-ის ორგანოს მონაცემთა გაცვლის ხაზით ავტომატურად ეცნობება ყოველი ცვლილების შესახებ, რომელიც სცილდება ADS ხელშეკრულების ჩარჩოებს.

4. მოთხოვნა მიმდინარე ფრენის გეგმაში ცვლილებების შესახებ უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) **საკრეისერო ეშელონის შეცვლისას:** სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; მოთხოვნილი ახალი საკრეისერო ეშელონი და მახის რიცხვი/ჭეშმარიტი სიჩქარე ამ ეშელონზე, აგრეთვე, შეტყობინების გადაცემის მომდევნო წერტილზე გადაფრენის ან საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საზღვრის გადაკვეთის გადაანგარიშებული დრო (საჭიროების შემთხვევაში);

ბ) **მახის რიცხვის/ჭეშმარიტი სიჩქარის ცვლილებისას:** სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; მოთხოვნილი მახის რიცხვი/ჭეშმარიტი სიჩქარე.

გ) **თუ ფრენის მარშრუტის ცვლილებისას დანიშნულების პუნქტი არ იცვლება:** სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; ფრენის შესრულების წესი; ფრენის ახალი მარშრუტის აღწერა, რომელიც უნდა მოიცავდეს მარშრუტზე მოთხოვნილი ცვლილებების დაწყების ადგილიდან ყველა შემდეგ შეცვლილ მონაცემებს. აგრეთვე, გადაანგარიშებულ დროს და სხვა ნებისმიერ სათანადო ინფორმაციას;

დ) **თუ ფრენის მარშრუტის ცვლილებისას დანიშნულების პუნქტი იცვლება:** სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; ფრენების შესრულების წესი; შეცვლილი მარშრუტის აღწერა დანიშნულების შეცვლილ აეროდრომამდე, რომელიც უნდა მოიცავდეს მარშრუტზე მოთხოვნილი ცვლილებების დაწყების ადგილიდან ყველა შემდგომ შეცვლილ მონაცემებს. აგრეთვე, გადაანგარიშებულ დროს, ახალ სათადარიგო აეროდრომს და ნებისმიერ სხვა სათანადო ინფორმაციას.

5. თუ ცხადი ხდება, რომ შეუძლებელია ფრენის გაგრძელება ვიზუალურ მეტეოპირობებში ფრენის მიმდინარე გეგმის მიხედვით, მაშინ სხ-მა, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას ვფწ-ით, უნდა უზრუნველყოს შემდეგი ქმედებების განხორციელება:

ა) მოითხოვოს შეცვლილი ნებართვა ვფწ-ით ფრენის გაგრძელებაზე დანიშნულების ან სათადარიგო აეროდრომამდე ან იმ საჰაერო სივრცის დატოვებაზე, რომლის ფარგლებშიც საჭიროა სამეთვალყურეო ნებართვა; ან

ბ) თუ შეუძლებელია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის "ა" ქვეპუნქტის შესაბამისი ნებართვის მიღება, სხ-მა უნდა გააგრძელოს ვიზუალურ მეტეოპირობებში ფრენა და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს შეატყობინოს მიღებული გადაწყვეტილება საჰაერო სივრცეს დატოვების თუ შესაფერის უახლოეს აეროდრომზე დაფრენას შესრულებს შესახებ; ან

გ) თუ ფრენა ხორციელდება სამეთვალყურეო არეში, უნდა მოითხოვოს ვფწ-ით სპეციალური ფრენის შესრულების ნებართვა; ან

დ) მოითხოვოს სფწ-ით ფრენის შესრულების ნებართვა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.

**მუხლი 41. ადგილმდებარეობის შეტყობინება**

1. სხ-მა, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას, უნდა შეატყობინოს ყოველი დადგენილი სავალდებულო საკონტროლო პუნქტის გადაფრენის დრო, სიმაღლე და სხვა მოთხოვნილი ინფორმაცია სმმ-ის შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ განთავისუფლებულია ზემოხსენებული ვალდებულების შესრულებისაგან შესაბამის სმმ-ის ორგანოს მიერ ან სმმ-ის ორგანოს მიერ დადგენილია სხვა პირობები. აგრეთვე შეტყობინება ადგილმდებარეობის თაობაზე უნდა განხორციელდეს



დამატებითი საკონტროლო პუნქტის გადაფრენისას, სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს მოთხოვნის შესაბამისად. იმ შემთხვევაში, თუ არ არის დადგენილი საკონტროლო პუნქტები, შეტყობინება ადგილმდებარეობის თაობაზე გადაიცემა დროის იმ შუალედებით, რომელსაც ადგენს ან მიუთითებს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც კონტროლირებადი ფრენისას ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ გადაიცემა მონაცემთა გაცვლის ხაზით, ხმოვანი შეტყობინებით ადგილმდებარეობის შესახებ ინფორმაცია სმმ-ის შესაბამისი ორგანოსთვის გადაიცემა მხოლოდ მოთხოვნის შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** მმრლ-ის C რეჟიმში ან ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მაუწყებლობის (ADS-B) რეჟიმში ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ ინფორმაციის გადაცემის მოთხოვნები მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში PANS-ATM (Doc.4444).

## **მუხლი 42. სამეთვალყურეო მომსახურების დასრულება**

როდესაც კონტროლირებადი ფრენა აღარ საჭიროებს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მომსახურებას, აღნიშნულზე დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დაფრენა ხორციელდება კონტროლირებად აეროდრომზე.

## **მუხლი 43. კავშირი**

1. სხ, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას, უნდა ასრულებდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს "ჰაერი-მიწა" სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის განუწყვეტელ მოსმენას და, აუცილებლობისას, ამყარებს მასთან ორმხრივ კავშირს, თუ სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ იმ სხ-ების მიმართ, რომლებიც წარმოადგენენ კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს, სხვა რამ არ არის დადგენილი.

**შენიშვნა 1:** „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის უწყვეტი მოსმენის შესახებ მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, შეიძლება გამოყენებული იქნეს შერჩევითი გამოძახების სისტემა (SELCAL) ან ანალოგიური ავტომატური სასიგნალო მოწყობილობა.

**შენიშვნა 2:** მონაცემთა გაცვლის ხაზით „მეთვალყურე-პილოტი“ (CPDLC) კავშირის დამყარების შემდეგაც კი სხ-ს მიერ „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის მოსმენა სავალდებულოა.

2. თუ კავშირის მტყუნება აბრკოლებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების შესრულებას:

ა) სხ-მა უნდა შეასრულოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომით განსაზღვრული მოქმედებების წესი რადიოკავშირის მტყუნებისას და, ასევე, ამ ფრენის წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნები, რომლებიც მიღებულია ასეთი შემთხვევებისათვის;

ბ) საჰაერო ხომალდმა უნდა ეცადოს დაამყაროს კავშირი საჰაერო მოძრაობის მართვის შესაბამის ორგანოსთან, ყველა სხვა არსებული საშუალებების გამოყენებით. გარდა ამისა, სხ-მა, რომელიც კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს წარმოადგენს, თვალყური უნდა ადევნოს იმ მითითებებს, რომლებიც შეიძლება გადაცემულ იქნეს ვიზუალური სიგნალების საშუალებით.

3. ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას, საჰაერო ხომალდი:

ა) განაგრძობს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში და ახორციელებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე;

ბ) მოფრენის შესახებ ატყობინებს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მონაცემთა ყველაზე სწრაფი გაცვლის საშუალებით;

გ) აუცილებლობის შემთხვევაში ფრენას ამთავრებს სფწ-ით, ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად.

4. სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას ან, როდესაც პილოტს, რომელიც ახორციელებს ფრენას სფწ-ით, მიზანშეწონილად არ მიაჩნია ამ მუხლის მე-3 პუნქტის "ა" და "ბ" ქვეპუნქტების შესაბამისად ფრენის დასრულება, სხ:

ა) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება რადიოლოკატორის გარეშე, სხ წარუმატებელი კავშირიდან სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში 20 წუთის განმავლობაში ინარჩუნებს ბოლო დასახულ სიჩქარეს და ეშელონს ან ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს, რომელიც უფრო მეტია, და ამის შემდეგ ახდენს ფრენის ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად;

ბ) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება რადიოლოკატორით, სხ ინარჩუნებს ბოლო დასახულ სიჩქარეს და ეშელონს ან ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს, რომელიც უფრო



მეტია, 7 წუთის განმავლობაში, ამის შემდეგ ახორციელებს ფრენის ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, წარდგენილი ფრენის გეგმის მიხედვით. 7 წუთი აითვლება დროის იმ მომენტიდან, როდესაც ქვემოთ ჩამოთვლილი ქმედებებიდან ერთ-ერთი ქმედება ხორციელდება ყველაზე გვიან:

ბ.ა) ბოლო ნებადართული ფრენის ეშელონის ან მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის დაკავება;

ბ.ბ) მმრლ-ის მოპასუხე კოდის 7600 დაყენება;

ბ.გ) სხ-ს ეკიპაჟმა ვერ შეძლო ადგილმდებარეობის შეტყობინება სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში.

გ) სარადიოლოკაციო დამიზნებისას ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მითითების მიღებისას, განახორციელოს გადაადგილება ზონალური ნაოსნობის (RNAV) გამოყენებით, დადგენილი შეზღუდვების გარეშე, დაიკავოს ფრენის მიმდინარე გეგმით გათვალისწინებული მარშრუტი, არაუგვიანეს მომდევნო ძირითადი წერტილისა, ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის გათვალისწინებით;

დ) განაგრძობს მარშრუტზე ფრენას მარშრუტზე მიმდინარე ფრენის გეგმის შესაბამისად, დანიშნულების აეროდრომის განსაზღვრულ სანაოსნო საშუალებამდე ან დანიშნულების აეროდრომის საკონტროლო წერტილამდე, და თუ მოეთხოვება ამ პუნქტის “ე” ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნის შესრულება, დაშვების დაწყებამდე ახორციელებს მოცდის მანევრს ამ სანაოსნო საშუალების თავზე ან საკონტროლო წერტილში;

ე) დაიწყებს დაშვებას ამ პუნქტის “დ” ქვეპუნქტში აღნიშნული სანაოსნო საშუალებიდან ან საკონტროლო წერტილიდან, ზუსტად დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროს, რომელიც მიღებული და დამოწმებულია ბოლო კავშირის დროს ან შეძლებისდაგვარად, რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან; ან იმ შემთხვევაში, როდესაც დასაფრენად შესვლის არანაირი სავარაუდო დრო არ არის მიღებული და დამოწმებული, დაფრენის გაანგარიშებულ დროს, რომელიც მითითებულია ფრენის მიმდინარე გეგმაში ან რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან;

ვ) ახორციელებს სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის ჩვეულ პროცედურას აღნიშნული სანაოსნო საშუალებების ან საკონტროლო წერტილისთვის დადგენილი წესის შესაბამისად; და;

ზ) შეასრულებს დაფრენას 30 წუთის განმავლობაში მოფრენის გაანგარიშებული დროიდან, რომელიც მითითებულია ამ პუნქტის ე) ქვეპუნქტში ან დადასტურებულია დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროის უკანასკნელ შეტყობინებაში, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მათგანი დადგა უფრო მოგვიანებით.

**შენიშვნა 1:** აღნიშნულ საჰაერო სივრცეში სხვა ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფისას იგულისხმება, რომ საჰაერო ხომალდი, რომელზეც მოხდა კავშირის მტყუნება, დაიცავს ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მოთხოვნებს.

**შენიშვნა 2:** მინიმალური სიმაღლეები სფწ-ით ფრენებისთვის დამატებით განხილულია 52-ე მუხლში.

## თავი VIII

### მართლსაწინააღმდეგო ქმედება სხ-ის მიმართ

#### მუხლი 44. მართლსაწინააღმდეგო ქმედება

1. იმ სხ-ის მეთაურმა/ეკიპაჟის წევრმა, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, უნდა მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა, რათა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს აცნობოს ამ ფაქტის, მასთან დაკავშირებული ყველა აუცილებელი მდგომარეობისა და ფრენის გეგმიდან ნებისმიერი გადახვევის შესახებ, რათა სმმ-ის ორგანომ ასეთი სხ უზრუნველყოს მოქმედებების უპირატესობით და მინიმუმამდე დაიყვანოს ამ და სხვა სხ-ებს შორის კონფლიქტური ვითარების წარმოქმნის შესაძლებლობა.

**შენიშვნა 1:** მმრლ-ით, ADS-B მაუწყებლობის და ADS-C ხელშეკრულების მოწყობილობებით აღჭურვილი სხ-ის მოქმედებები, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართში, იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემებში Doc. PANS-ATM (Doc.4444) და Doc.PANS-OPS (Doc.8168).

**შენიშვნა 2:** მონაცემთა გაცვლის ხაზით „მეთვალყურე-პილოტი“ კავშირის (CPDLC) მოწყობილობებით აღჭურვილი სხ-ის მოქმედებები, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართში, იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc. PANS-ATM (Doc.4444) და აღნიშნული საკითხის შესახებ ინსტრუქციული მასალები მოცემულია იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc.9694 „მონაცემთა გაცვლის ხაზის გამოყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნებისთვის“.

2. თუ სხ გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, სხ-ს მეთაური ვალდებულია მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა, რათა უმოკლეს დროში განახორციელოს დაფრენა უახლოეს აეროდრომზე ან შესაბამისი



უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მითითებულ აეროდრომზე, თუ სხ-ზე შექმნილი ვითარება არ მოითხოვს სხვაგვარ მოქმედებას.

#### **მუხლი 45. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების დროს საჰაერო ხომალდის მეთაურის მიერ შესასრულებელი პროცედურა**

1. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის მეთაურს არ შეუძლია ფრენის გაგრძელება აეროდრომამდე, ამ ფრენის წესების 44-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, მან უნდა განაგრძოს ფრენა დასახული კურსით და ეშელონზე მანამ, სანამ არ მიეცემა სმმ-ის ორგანოს შეტყობინების შესაძლებლობა ან სანამ სხ არ აღმოჩნდება რადიოლოკაციური ან ADS-B საშუალებების გადაფარვის არეში.

2. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის მიმართ განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედება და სხ იძულებულია გადაუხვიოს დასახული კურსიდან ან ეშელონიდან და არ შეუძლია სმმ-ის ორგანოსთან კავშირის დამყარება, სხ-ის მეთაურმა, შეძლებისდაგვარად უნდა განახორციელოს შემდეგი ქმედებები:

ა) შეეცადოს გადასცეს გაფრთხილება კავშირის არსებული მეტად მაღალი სიხშირის არხით ან ავარიულ მეტად მაღალ სიხშირეზე და კავშირის სხვა შესაბამისი არხებით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ამის გაკეთება შეუძლებელია ბორტზე შექმნილი მდგომარეობის გამო. ასევე, თუ ეს მიზანშეწონილია და მდგომარეობა იძლევა ამის საშუალებას, უნდა გამოიყენოს სხვა საშუალებები, როგორცაა, საბორტო მიძღებ-გადამცემები და მონაცემთა გადაცემის ხაზები; და

ბ) განაგრძოს ფრენა, საგანგებო ვითარებაში მოქმედების სპეციალური პროცედურების დაცვით, თუ ამგვარი პროცედურა განსაზღვრულია იკაო-ს ოფიციალური გამოცემით Doc. 7030 „დამატებითი რეგიონალური პროცედურები“; ან

გ) იმ შემთხვევაში, თუ სპეციალური პროცედურები არ არის განსაზღვრული Doc. 7030 „დამატებითი რეგიონალური პროცედურებით“, უნდა განაგრძოს ფრენა არსებული ეშელონისაგან განსხვავებულ ეშელონზე, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება სფწ-ით ფრენისას:

გ.ა) 150 მ-ზე (500 ფუტი) იმ რაიონში, სადაც ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმია 300 მ (1000 ფუტი), ან

გ.ბ) 300 მ-ზე (1000 ფუტი) იმ რაიონში, სადაც ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმია 600 მ (2000 ფუტი).

დ) სხ-მა, რომელიც აღჭურვილია მმრლ-ით, მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შემთხვევაში უნდა დააყენოს კოდი 7500, თუ არის ამის შესაძლებლობა ბორტზე შექმნილი მდგომარეობიდან გამომდინარე.

### **თავი IX**

#### **ვიზუალური ფრენის წესები**

#### **მუხლი 46. ვიზუალური ფრენის წესები**

1. ვფწ-ით ფრენისას ხილვადობა და ღრუბლებამდე მანძილი ტოლი ან მეტი უნდა იყოს ამ წესების მე-5 დანართში განსაზღვრული ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების ხილვადობის და ღრუბლიანობამდე მანძილის მინიმუმის სიდიდეებზე, გარდა ვფწ-ით სპეციალური ფრენებისა.

2. გარდა საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ ნებადართული შემთხვევებისა, ვფწ-ით ფრენისას არ უნდა შესრულდეს სამეთვალყურეო არეში მდებარე აეროდრომიდან აფრენა ან დაფრენა, ან სააეროდრომო მოძრაობის არეში ან მოძრაობის სქემაზე შესვლა, თუ:

ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე 450 მ-ზე (1500 ფუტი) ნაკლებია;

ბ) ხილვადობა ხმელეთზე 5 კმ-ზე ნაკლებია.

3. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენები ხორციელდება ამ წესის 46<sup>1</sup> მუხლში დადგენილი პირობების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში დადგენილია დამატებითი პირობები. სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი დამატებითი პირობები არ უნდა იყოს ამ წესის 46<sup>1</sup> მუხლში დადგენილ პირობებზე ნაკლები.

4. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვის მიღებამდე ვფწ-ით ფრენები არ უნდა განხორციელდეს:

ა) 200 ფრენის ეშელონს ზევით;

ბ) ბგერასთან მიახლოებული ან ზებგერითი სიჩქარით.

5. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს დადგენილი და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნებული პროცედურის შესაბამისად დაშვებულია ვფზ-ით ფრენების განხორციელება 195 ფრენის ეშელონიდან 285 ფრენის ეშელონის ჩათვლით.

6. აკბალულია 290 ფრენის ეშელონს ზევით ვფწ-ით სხ-ის ფრენა იმ რაიონში, სადაც 290 ფრენის ეშელონს



### **მუხლი 46<sup>1</sup>. ვფწ-ით ფრენები მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში**

1. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენებისას ხილვადობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის №5 დანართით დადგენილ ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების ხილვადობის და ღრუბლიანობამდე მანძილის მინიმუმებს, ამასთან:

ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 450 მეტრი (1500 ფუტი);

ბ) B, C, D, E, F და G კლასის საჰაერო სივრცეში 900 მ-ზე დაბლა (3000ფტ) ზღვის საშუალო დონიდან ან რელიეფიდან 300 მეტრზე (1000ფტ) დაბლა ფრენისას, რომელიც უფრო მეტია, მფრინავი უნდა ინარჩუნებდეს ზედაპირის ხედვას;

გ) ვერტმფრენებისთვის F და G კლასის საჰაერო სივრცეში 900 მ-ზე დაბლა (3000ფტ) ზღვის საშუალო დონიდან ან რელიეფიდან 300 მეტრზე (1000ფტ) დაბლა ფრენისას, რომელიც უფრო მეტია, ვფწ-ით ფრენების განხორციელებისას ხილვადობა უნდა იყოს არანაკლებ 3 კმ, მფრინავი მუდმივად უნდა ინარჩუნებდეს ზედაპირის ხედვას და მოძრაობდეს ისეთი სიჩქარით, რომელიც იძლევა დროულად მანევრირების და დაკვირვების საშუალებას სხვა საჰაერო მოძრაობებზე ან დაბრკოლებებზე, შეჯახების თავიდან ასაცილებლად.

2. გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განხორციელება ან ნებადართულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში, ვფწ-ით ფრენები არ უნდა განხორციელდეს დადგენილი ფრენის მინიმალურ სიმაღლეებზე დაბლა, ან:

ა) რთული რელიეფის ან მთაგორიანი არეს შემთხვევაში, იმ ეშელონზე ან აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელიც იქნება მინიმუმ 600 მ-ით (2 000ფტ) მაღლა უმაღლეს დაბრკოლებაზე 8 კმ-ის რადიუსში მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში;

ბ) სხვა დანარჩენ ტერიტორიაზე, იმ ეშელონზე ან აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელიც იქნება მინიმუმ 300 მ-ით მაღლა უმაღლეს დაბრკოლებაზე 8 კმ-ის რადიუსში მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში.

3. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენისას აფრენა-დაფრენა ხორციელდება არსებული სტანდარტების შესაბამისი შუქ-ტექნიკური სისტემით აღჭურვილ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე/საფრენ მოედანზე;

4. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენისას აფრენა-დაფრენა მოუმზადებელი საფრენი მოედნიდან ნებადართულია, თუ:

ა) დაფრენა განხორციელდა დღისით, სხ-ის მეთაური მომზადებულია, განსაზღვრული აქვს აფრენის უსაფრთხო მიმართულება და მოედანზე არსებობს აფრენისთვის შესაბამისი განათება, ან

ბ) ეკიპაჟი და ვერტმფრენი აღჭურვილია არსებული სტანდარტების შესაბამისი ღამის ხედვის გასაუმჯობესებელი აღჭურვილობით და ეკიპაჟი დაშვებულია ასეთი ფრენების განხორციელებაზე.

5. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენები აკრძალულია ერთპილოტიანი სამოქალაქო თვითმფრინავებისთვის და III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენებისთვის, გარდა სასწავლო-საწვრთნელი მიზნით ფრენებისა და მხოლოდ იმ აეროდრომის რაიონში, რომელიც სადღეღამისო ფრენებისთვის არის განკუთვნილი.

6. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენებისას სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შეესაბამებოდეს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანებით დამტკიცებულ „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებით“ და 2013 წლის 22 ოქტომბრის №220 ბრძანებით დამტკიცებულ „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებით“ დადგენილ მოთხოვნებს.

### **მუხლი 46<sup>2</sup>. ვფწ-ით სპეციალური ფრენები**

1. ვფწ-ით სპეციალური ფრენა ხორციელდება მხოლოდ სამეთვალყურეო არეში და ექვემდებარება სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებას. ძებნა-შველის, სამედიცინო და სახანძრო დანიშნულების სხ-ების და მასთან დაკავშირებული სასწავლო ფრენების გარდა, ვფწ-ით სპეციალური ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ დღისით და შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სხ-ის პილოტის უნდა ჰქონდეს:

ა.ა) ღრუბლებს გარეთ ფრენის და ზედაპირის ხედვის საშუალება;

ა.ბ) ხილვადობა ფრენისას უნდა იყოს მინიმუმ 1500 მ;

ა.გ) ფრენის სიჩქარე უნდა იყოს 140 კვანძი ან ნაკლები, რაც პილოტს მისცემს დროულად მანევრირების საშუალებას და შესაძლებლობას, დროულად დააკვირდეს/შეამჩნიოს სხვა საჰაერო მოძრაობები ან დაბრკოლებები შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო ვფწ-ით სპეციალური ფრენის ნებართვას გასცემს, თუ:

ბ.ა) ხილვადობა ხმელეთზე მინიმუმ 1500 მეტრია, ან ვერტმფრენებისთვის 800 მეტრია;

ბ.ბ) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე მინიმუმ 180 მეტრია (600 ფუტი).



#### **მუხლი 47. მინიმალური სიმაღლეები ვფწ-ით ფრენებისათვის**

1. გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განსახორციელებლად, ან არის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა, ვფწ-ით ფრენები არ უნდა შესრულდეს:

ა) ქალაქების, მჭიდროდ დასახლებული რაიონებისა, დასახლებების ან ღია ცის ქვეშ შეგროვილი ადამიანების თავზე, 300 მ ფარდობით სიმაღლეზე (1000 ფუტი) დაბლა და სხ-დან ყველაზე მაღალი დაბრკოლებიდან 600 მ-ის რადიუსში;

ბ) გარდა ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნულისა, ნებისმიერ სხვა რაიონში ხმელეთიდან ან წყლის ზედაპირიდან 150 მ ფარდობით სიმაღლეზე (500 ფუტი) დაბლა.

**შენიშვნა :** დამატებით იხილეთ ამ წესების მე-9 მუხლი.

2. ვფწ-ით საკრეისერო ფრენები, ხმელეთიდან ან წყლის ზედაპირიდან 900 მ-ზე (3000 ფუტი) მაღლა ან სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ათვლის დონეზე მაღლა, უნდა შესრულდეს მიმართულების ხაზის შესაბამის ემელონზე, ამ წესის №6 დანართში მოცემული ფრენის ემელონების ცხრილის შესაბამისად, თუ სამეთვალყურეო ნებართვაში არ არის სხვა მითითება.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.*

#### **მუხლი 48. ვალდებულებები ვფწ-ით ფრენის შესრულებაზე**

ვფწ-ით ფრენები უნდა შესრულდეს ამ „წესების“ VII თავის შესაბამისად:

ა) როდესაც ფრენა ხორციელდება B, C და D კლასის საჰაერო სივრცის ფარგლებში;

ბ) როდესაც ფრენა წარმოადგენს კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს; ან

გ) როდესაც ხორციელდება ვფწ-ით სპეციალური ფრენა.

#### **მუხლი 49. რადიოკავშირი ვფწ-ით ფრენისას**

ვფწ-ით ფრენისას უნდა განხორციელდეს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის მოსმენა და, აუცილებლობისას, დამყარდეს ორმხრივი კავშირი სმმ-ის ორგანოსთან, რომელიც აწვდის საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურებას.

**შენიშვნა:** აგრეთვე იხილეთ ამ წესის 43-ე მუხლი.

#### **მუხლი 50. ვფწ-დან სფწ-ით ფრენაზე გადასვლა**

სხ-მა, რომელიც ფრენას ახორციელებს ვფწ-ით და განზრახული აქვთ გადასვლა სფწ-ზე, უნდა იმოქმედოს შემდეგი წესით:

ა) თუ წარდგენილი იყო ფრენის გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს ვფწ-თ ფრენას, ატყობინებს ფრენის მიმდინარე გეგმაში შესატან აუცილებელ ცვლილებებზე სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;

ბ) საჭიროების შემთხვევაში, 22-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს წარუდგენს ფრენის გეგმას და იღებს ნებართვას კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენაზე გადასვლამდე.

### **თავი X**

#### **სახელსაწყო ფრენის წესები**

#### **მუხლი 51. საჰაერო ხომალდის აღჭურვილობა**

ფრენის მარშრუტის შესაბამისად სხ აღჭურვილი უნდა იყოს სათანადო ხელსაწყოებით და სააერონავიგაციო საშუალებებით.

#### **მუხლი 52. მინიმალური სიმაღლეები სფწ-ით ფრენებისათვის**

ფრენის მინიმალური ემელონები. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეს აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განსახორციელებლად, ან არის სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა, სფწ-ით ფრენები არ უნდა შესრულდეს ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა. ან იქ, სადაც მინიმალური სიმაღლეები დადგენილი არ არის, სფწ-ით ფრენა ხორციელდება:

ა) შემადლებებისა და მთიანი ადგილების თავზე ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც 600-ით (2000 ფუტით) მაინც აღემატება სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობიდან 8 კმ-ის ფარგლებში მდებარე ყველაზე მაღალ დაბრკოლებას.

ბ) გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტის ა) ქვეპუნქტით გათვალისწინებულისა, სხვა ნებისმიერ შემთხვევაში – ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც 300 მ-ით (1000 ფუტით) მაინც აღემატება სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობიდან 8 კმ-ის ფარგლებში მდებარე ყველაზე მაღალ დაბრკოლებას.



**შენიშვნა 1:** სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობის განსაზღვრისას, მხედველობაში მიიღება ის სანაოსნო სიზუსტე, რომელიც მიიღწევა მარშრუტის შესაბამის უბანზე (მონაკვეთზე), სხ-ზე და ხმელეთზე არსებული სანაოსნო აღჭურვილობების გათვალისწინებით.

**შენიშვნა 2:** დამატებით იხილეთ ამ წესების მე-9 მუხლი.

**მუხლი 53. სფწ-დან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლა**

სფწ-დან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლა ექვემდებარება შემდეგ წესს:

ა) თუ სფწ-ით ფრენისას, სხ-ს განზრახული აქვს ვფწ-ზე გადასვლა, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს (თუ წარდგენილი იყო ფრენის გეგმა) უნდა შეატყობინოს სფწ-ით ფრენის შეწყვეტის და ფრენის მიმდინარე გეგმაში შესატანი ცვლილებების შესახებ.

ბ) სხ-მა, რომელიც სფწ-ით ფრენისას იმყოფება ან ხვდება ვიზუალურ მეტეოპირობებში, არ უნდა შეწყვიტოს სფწ-ით ფრენა, თუ დროის საკმაოდ ხანგრძლივობის პერიოდის განმავლობაში ნავარაუდები არ არის მდგრადი ვიზუალური მეტეოპირობები და არ არის ამ პირობებში ფრენის გაგრძელების გადაწყვეტილება.

**მუხლი 54. კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენის წესები**

1. კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას, უნდა შესრულდეს ამ წესების მე-VII თავის მოთხოვნები.

2. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არსებობს სამეთვალყურეო ნებართვა ან როგორც ეს არის დადგენილი სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გამოქვეყნებულია ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულებში კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, სფწ-ით ფრენა უნდა განხორციელდეს საკრეისერო ეშელონზე, ან კრეისერულ რეჟიმით სიმაღლის აღების ნებართვის მიღებისას, იმ ორ ეშელონს შორის ან იმ ეშელონის ზევით, რომელიც შეირჩევა:

ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში ამ წესების დანართი №6-ში დადგენილი „ფრენის ეშელონირების ცხრილის“ მიხედვით,

ბ) ღია ზვის თავზე საჰაერო სივრცეში ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის დამატება 3-ის მიხედვით.

**მუხლი 55. კონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენების წესები**

1. კონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენები უნდა შესრულდეს საკრეისერო ეშელონზე მიმართულების ხაზის შესაბამისად, როგორც მითითებულია:

ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში ამ წესის დანართი №6-ში დადგენილი „ფრენის ეშელონირების ცხრილის“ მიხედვით;

ბ) სხვა ქვეყნების საჰაერო სივრცეში იმ ფრენებისათვის, რომელიც სრულდება ზღვის საშუალო დონიდან 900 მ (3000 ფუტი) სიმაღლეზე ან 410 ფრენის ეშელონის ზემოთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის დამატება 3-ის მიხედვით, სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი პირობების მიხედვით.

**შენიშვნა :** ეს დებულება არ ეწინააღმდეგება კრეისერულ რეჟიმში ზებგერთი სიჩქარით მოძრავი სხ-ის მიერ სიმაღლის აღებას.

2. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენისას, უნდა განხორციელდეს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის მოსმენა და, აუცილებლობისას, დამყარდეს ორმხრივი კავშირი სმმ-ის ორგანოსთან, რომელიც აწვდის საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურებას (კავშირგაბმულობა).

3. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენისას, როდესაც სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო ითხოვს (ა) ფრენის გეგმის წარდგენას, (ბ) „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის მოსმენას და, აუცილებლობისას, საფრენოსნო ინფორმაციით უზრუნველმყოფ სმმ-ის ორგანოსთან ორმხრივი კავშირის დამყარებას, გადაიცემა შეტყობინება სხ-ის ადგილმდებარეობაზე 41-ე მუხლის შესაბამისად, რომელიც შეეხება მეთვალყურეობის ქვეშ მიმდინარე ფრენებს.

**შენიშვნა :** სხ-მა, რომელიც საკონსულტაციო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას სარგებლობს საკონსულტაციო სმმ-ით, უნდა იხელმძღვანელოს ამ წესის მე-VII თავის დებულებებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) ფრენის გეგმა და მასში შეტანილი ცვლილებები არ წარმოადგენს სამეთვალყურეო ნებართვას და

ბ) ფრენის განმავლობაში საკონსულტაციო მომსახურეობის უზრუნველმყოფ ორგანოსთან დამყარებულია



**თავი XI**  
**თავისუფალი აეროსტატები**

**მუხლი 56. თავისუფალი აეროსტატების ზოგადი საექსპლუატაციო წესები**

1. თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ექსპლუატაციით გამოწვეული საფრთხე ადამიანებისათვის, ქონებისათვის და სხვა სხ-თვის.
2. თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია საქართველოს ტერიტორიაზე არ უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე.
3. ნებისმიერი უპილოტო უმართავი აეროსტატის ექსპლუატაცია, რომლის ოპერირება ხდება საქართველოს ტერიტორიიდან, არ უნდა განხორციელდეს სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიის გავლით, თუ არ არსებობს ამ სახელმწიფოს შესაბამისი თანხმობა, გარდა მსუბუქი აეროსტატისა, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ მეტეოროლოგიური მიზნებისთვის და რომლის ექსპლუატაციაც ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ დადგენილი წესით. ამასთან, ამგვარი აეროსტატების ექსპლუატაცია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ხორციელდება შესაბამისი სახელმწიფოს მიერ დადგენილი წესების შესაბამისად.
4. თუ თავისუფალი აეროსტატის გაშვების მომზადებისას მოსალოდნელია მისი გადასვლა სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, მაშინ ამ მუხლის მე-3 პუნქტში აღნიშნული თანხმობა მიღებულ უნდა იქნეს აეროსტატის გაშვებამდე. ასეთი ნებართვა შეიძლება მიღებულ იქნეს აეროსტატის ფრენების სერიაზე ან პერიოდულ განსაკუთრებულ ფრენებზე, როგორცაა მაგ: აეროსტატების ფრენა ატმოსფეროს გამოკვლევის მიზნით.
5. თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია უნდა მოხდეს იმ წესების შესაბამისად, რომელსაც განსაზღვრავს რეგისტრირების სახელმწიფო და ის სახელმწიფო (სახელმწიფოები), რომლის ტერიტორიაზეც ნავარაუდევია ფრენა.
6. დაუშვებელია თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია, თუ აეროსტატი ან მისი ნაწილი, ტვირთის ჩათვლით, დედამიწის ზედაპირთან შეჯახებისას საფრთხეს უქმნის იმ პირებსა და ქონებას, რომელთაც კავშირი არა აქვთ აღნიშნულ ფრენასთან.
7. დაუშვებელია მძიმე კატეგორიის თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია ღია ზღვის თავზე სმმ-ის შესაბამის უფლებამოსილი ორგანოსთან წინასწარი შეთანხმების გარეშე.

**მუხლი 57. თავისუფალი აეროსტატების კლასიფიკაცია**

თავისუფალი აეროსტატები კლასიფიცირდება, როგორც:

- ა) მსუბუქი – თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც გადააქვს 4 კგ-მდე საერთო მასის მქონე ერთი ან მეტი შეკვრა სასარგებლო ტვირთი, თუ იგი არ კლასიფიცირდება როგორც მძიმე, ქვემოთ მოყვანილი "გ.ბ", "გ.გ" და "გ.დ" ქვეპუნქტების ნებისმიერი კრიტერიუმით.
- ბ) საშუალო: თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც გადააქვს ორი ან მეტი შეკვრა 4 კგ-დან 6 კგ-მდე საერთო მასის მქონე ტვირთი, თუ იგი არ კლასიფიცირდება როგორც მძიმე, ქვემოთ "გ.ბ", "გ.გ" და "გ.დ" ქვეპუნქტების ნებისმიერი კრიტერიუმით;
- გ) მძიმე – თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც:
  - გ.ა) გადააქვს 6 კგ და მეტი საერთო მასის ტვირთი; ან
  - გ.ბ) გადააქვს 3 კგ ან მეტი მასის მქონე სასარგებლო ტვირთის შეფუთვა; ან
  - გ.გ) გადააქვს 2 კგ ან მეტი მასის მქონე სასარგებლო ტვირთის შეფუთვა, კვადრატულ სმ-ზე 13 გ კუთრი დატვირთვით;
  - გ.დ) ტვირთის ჩამოსაკიდებლად იყენებს გვარლს ან სხვა საშუალებას, რომელიც უძლებს აეროსტატისაგან ტვირთის განცალკავებულად 230 N ან მეტ დარტყმით დატვირთვას.

**შენიშვნა 1:** ამ მუხლის "გ.გ" პუნქტით აღნიშნული კუთრი დატვირთვა განისაზღვრება გრამებით გამოსახული სასარგებლო ტვირთის ფუთის მასის გაყოფით კვადრატულ სმ-ით გამოსახულ უმცირესი ზედაპირის ფართობზე.

**შენიშვნა 2:** დამატებითი დეტალები უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ განისაზღვრება ამ წესის N7 დანართით „უპილოტო უმართავი აეროსტატების კატეგორიები“.

**მუხლი 58. საექსპლუატაციო შეზღუდვები და მოთხოვნები აღჭურვილობისადმი**





1. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს თანხმობის გარეშე დაუშვებელია მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან მის დაბლა, სადაც:

ა) არის 4 ოქტანტზე მეტი ღრუბლები ან სხვა დამჩრდილავი წარმონაქმნები; ან

ბ) არის 8 კმ-ზე ნაკლები ჰორიზონტალური ხილვადობა.

2. მძიმე ან საშუალო თავისუფალი აეროსტატის გაშვება უნდა მოხდეს იმგვარად, რომ მისი ფრენა მიმდინარეობდეს არანაკლებ 300 მ (1000 ფუტი) სიმაღლეზე მსხვილი ქალაქების, დასახლებებისა ან და ღია ცის ქვეშ შეგროვილი იმ ხალხის თავზე, რომელთაც კავშირი არა აქვთ აღნიშნულ ფრენასთან.

3. მძიმე თავისუფალი აეროსტატით ფრენა არ უნდა განხორციელდეს, თუ:

ა) იგი აღჭურვილია ფრენისას ტვირთის ჩახსნის, სულ მცირე, ორი მოწყობილობით ან ისეთი სისტემებით, რომლებიც იმართება ავტომატურად ან დისტანციურად და მოქმედებენ ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად;

ბ) ნულოვანი წნევის მქონე პოლიეთილენის აეროსტატის ფრენის დასასრილებლად გამოყენებულ უნდა იქნეს, სულ მცირე, ორი მეთოდი, სისტემა ან მოწყობილობა ან მათი კომბინაცია, რომლებიც მოქმედებენ ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად.

**შენიშვნა:** ჭარბი წნევის აეროსტატისათვის ასეთი მოწყობილობები საჭირო არ არის, რადგან სასარგებლო ტვირთის ჩახსნის შემდეგ ის იწევს მაღლა და ფეთქდება, და ამიტომ არ არის მოწყობილობისა და სისტემის საჭიროება აეროსტატის გასახვრეტად. ამ პირობებში ჭარბი წნევის აეროსტატი წარმოადგენს მარტივ გარსს, რომელიც არ ფართოვდება და უძლებს წნევის ისეთ სხვაობას, რომელიც ბევრად მეტია მის შიგნით, ვიდრე გარეთ. იგი იბერება ისე, რომ ღამის საათები აირის უმცირესმა წნევამ სრულად გაბეროს გარსი. ჭარბი წნევის ასეთი აეროსტატი არსებითად შეინარჩუნებს მუდმივ სიმაღლეს მანამ, სანამ მისგან არ გამოვა ძალზე ბევრი აირი.

გ) აეროსტატის გარსი აღჭურვილია ისეთი სარადიოლოკაციო ამრეკლავი მოწყობილობებით ან სარადიოლოკაციო ამრეკლავი მასალით, რომელიც უზრუნველყოფს სარადიოლოკაციო სიგნალის არეკვლას 200 მცვ-დან 2700 მცვ-მდე სიხშირის დიაპაზონში მომუშავე სახმელეთო რადიოლოკატორზე, და (ან) აეროსტატი აღჭურვილია სხვა ისეთი მსგავსი მოწყობილობებით, რომელიც ოპერატორს საშუალებას აძლევს განუწყვეტლივ ადევნოს მას თვალყური, სახმელეთო რადიოლოკატორის მოქმედების რადიუსის გარეთ.

4. დაუშვებელია მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები:

ა) იმ რაიონში, სადაც გამოიყენება მმრლ-ის მეორადი (მეორეული 70-ში) მიმოხილვითი რადიოლოკატორი, თუ იგი აღჭურვილი არ არის მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხებით, რომელიც იძლევა მონაცემებს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ და უწყვეტად მუშაობს დანიშნულ კოდზე ან, საჭიროებისას, შეუძლია ჩაირთოს დაკვირვების სადგურიდან; ან

ბ) იმ რაიონში, სადაც გამოიყენება ADS-B სისტემის სახმელეთო მოწყობილობა, თუ იგი აღჭურვილი არ არის ADS-B-ს მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც იძლევა მონაცემებს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ და უწყვეტად მუშაობს ან, საჭიროებისას, შეუძლია ჩაირთოს დაკვირვების სადგურიდან.

5. მისაბმელანტენიანი თავისუფალი აეროსტატის ფრენები, რომლის დასაშლელად საჭიროა 230N ან მეტი ძალა ნებისმიერი წერტილში, უნდა განხორციელდეს იმ პირობით, რომ ანტენაზე დამაგრებული იქნება ფერადი აღმები ან ტრანსპარანტები არაუმეტეს 15 მ-ის ინტერვალებით.

6. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები არ უნდა განხორციელდეს 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე დაბლა მზის ჩასვლისას და ამოსვლას შორის შუალედში, ან მზის ჩასვლისა და ამოსვლას შორის (ფრენის აბსოლუტური სიმაღლის გათვალისწინებით) რომელიც დაწესებულია სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს მიერ, თუ აეროსტატი და მასზე განთავსებული მოწყობილობები და ტვირთი (მიუხედავად იმისა ცალკეელებიან ისინი ფრენისას თუ არა), არ არის განათებული.

7. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები, რომელიც აღჭურვილია 15 მ-ზე მეტი სიგრძის მოწყობილობით (გარდა კამკაშა ფერით შეღებილი გაშლილი პარაშუტისა), არ უნდა განხორციელდეს მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის დაბლა, თუ ეს მოწყობილობა არ არის შეღებილი კარგად შესამჩნევი მონაცვლეობითი ფერის ზოლებით ან აღჭურვილი არ არის ფერადი აღმებით.

## **მუხლი 59. ფრენის დასრულება**

ფრენის დასასრულებლად მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა უნდა აამოქმედოს 58-ე მუხლის მე-3 პუნქტის "ა" და "ბ" ქვეპუნქტებით მითითებული შესაბამისი მოწყობილობები, თუ:

ა) ცნობილი ხდება, რომ ამინდის პირობები რომელიც გათვალისწინებულია მისი ექსპლუატაციისთვის, გაუარესდა;

ბ) გაუმართაობის ან სხვა რაიმე მიზეზის გამო, შემდგომი ფრენა სახიფათო ხდება საჰაერო მოძრაობისთვის ან ხმელეთზე ადამიანების ან ქონებისთვის; ან



გ) სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში შესვლამდე არ არის ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში შესვლის ნებართვა.

### **მუხლი 60. ფრენისწინა შეტყობინება**

1. შეტყობინება საშუალო ან მძიმე კატეგორიის უპილოტო უმართავი აეროსტატის მოსალოდნელ ფრენაზე შეტყობინება სმმ-ის შესაბამის ორგანოს უნდა გაეგზავნოს სავარაუდო ფრენის თარიღამდე 7 დღით ადრე;

2. სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს მიერ მოთხოვნის შემთხვევაში შეტყობინება სავარაუდო ფრენაზე უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) აეროსტატის ფრენის სახელწოდება (მოსახმობი) ან კოდური დასახელება;

ბ) აეროსტატის კატეგორია და აღწერილობა;

გ) მმრლ-ის კოდი, სხ-ის მისამართი ან მიმყვანი რადიოსადგურის სიხშირე გამოყენების შემთხვევაში;

დ) ექსპლუატანტის დასახელება და მისი ტელეფონის ნომერი;

ე) გაშვების ადგილი;

ვ) გაშვების გაანგარიშებული დრო (ან მრავალჯერადი გაშვების დაწყების და დამთავრების დრო);

ზ) გასაშვები აეროსტატების რაოდენობა და დაგეგმილი ინტერვალი გაშვებებს შორის (მრავალჯერადი გაშვებისას);

თ) აწევის სავარაუდო მიმართულება;

ი) ეშელონ(ებ)ი (ბარომეტრული სიმაღლე);

კ) გაანგარიშებული სავარაუდო დრო 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის ან ფრენის ეშელონის მიღწევის, თუ ეშელონი 18000 მ (60000 ფუტი) ან ნაკლებია და გაანგარიშებული ადგილმდებარეობა;

**შენიშვნა:** თუ ხორციელდება უწყვეტი გაშვება, მაშინ შეტყობინებაში აღნიშნული დრო მოიცავს გაანგარიშებულ დროს, რომლის განმავლობაშიც აეროსტატების სერიიდან პირველი და უკანასკნელი მიაღწევს შესაბამის ეშელონს (მაგ.: 122136Z – 130330Z).

ლ) ფრენის დამთავრების გაანგარიშებული თარიღი და დრო და ვარდნის/აღმოჩენის სავარაუდო არე. ის აეროსტატი, რომელიც ასრულებს ხანგრძლივ ფრენას, რის გამოც შეუძლებელია ზუსტად განისაზღვროს ფრენის შეწყვეტის თარიღი, დრო და ვარდნის ადგილი, გამოიყენება ტერმინი „დიდი ხანგრძლივობა“.

**შენიშვნა:** თუ ნავარაუდევია ვარდნის/აღმოჩენის რამდენიმე ადგილი, მაშინ აუცილებელია მიეთითოს ყოველი ადგილი, ვარდნის შესაბამისი გაანგარიშებული დროით. ერთმანეთის მიყოლებით ვარდნების სერიისათვის, უნდა მიეთითოს პირველის და უკანასკნელის ვარდნის გაანგარიშებული დრო (მაგ.:070330Z-072300Z).

3. აეროსტატის გაშვებისწინა ინფორმაციაში ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, ნებისმიერი ცვლილება უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს არაუგვიანეს 6 სთ-ისა გაშვების გაანგარიშებულ დრომდე, ან მზის ან კოსმოსური მღელვარების კვლევის შემთხვევაში, რომელიც მოიცავს კრიტიკული დროის ელემენტს, არაუგვიანეს 30 წთ-ისა ფრენის დაწყების გაანგარიშებულ დრომდე.

### **მუხლი 61. შეტყობინება გაშვებაზე**

საშუალო ან მძიმე თავისუფალი აეროსტატის გაშვების შემდეგ ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს დაუყოვნებლივ უნდა წარუდგინოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) აეროსტატის ფრენის სახელწოდება (მოსახმობი);

ბ) გაშვების ადგილი;

გ) გაშვების ფაქტობრივი დრო;

დ) 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის გაანგარიშებული დრო ან საკრეისერო ეშელონის, თუ იგი მდებარეობს 18000 მ (60000 ფუტი) სიმაღლეზე ან უფრო დაბლა, მიღწევის გაანგარიშებული დრო და



ე) წინასწარ ინფორმაციაში ნებისმიერი ცვლილება მე-60 მუხლის მე-2 პუნქტის ზ) და თ) ქვეპუნქტების მიხედვით.

### **მუხლი 62. შეტყობინება ფრენის გაუქმებაზე**

ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს საშუალო ან მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენის გაუქმების თაობაზე, რომლის შესახებაც გადაცემული იყო ფრენისწინა შეტყობინება ამ წესების 63-ე მუხლის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 21 მაისის ბრძანება №104- ვებგვერდი, 28.05.2019წ.

### **მუხლი 63. ადგილმდებარეობის აღრიცხვა და შეტყობინება**

1. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა, რომელიც ფრენას ახორციელებს 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან დაბლა, თვალყური უნდა ადევნოს აეროსტატის ფრენის ტრაექტორიას და მოთხოვნისდა მიხედვით, აცნობოს სმმ-ს ორგანოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა. ექსპლუატანტმა ყოველ 2 სთ-ში უნდა აღრიცხოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა, თუ სმმ-ის ორგანო არ ითხოვს აეროსტატის ადგილმდებარეობის შეტყობინებას დროის უფრო მცირე ინტერვალებით.

2. 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლეზე მაღლა მფრენი მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა თვალყური უნდა ადევნოს აეროსტატის ფრენას და სმმ-ის თხოვნით, გადასცეს შეტყობინება აეროსტატის ადგილმდებარეობაზე. ექსპლუატანტმა უნდა აღრიცხოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა ყოველ 24 სთ-ში, თუ სმმ არ ითხოვს აეროსტატის ადგილმდებარეობაზე შეტყობინებას დროის უფრო მცირე ინტერვალებით.

3. თუ შეუძლებელია ადგილმდებარეობის რეგისტრირება ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად, მაშინ ექსპლუატანტმა ამის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს. ეს შეტყობინება უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ბოლო რეგისტრირებული ადგილმდებარეობის შესახებ. რეგისტრირების განახლების შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

4. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის დაშვების დაწყებამდე 1 სთ-ით ადრე, ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს აეროსტატის შესახებ უნდა გადასცეს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) აეროსტატის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა დროის აღებულ მომენტში;

ბ) ეშელონი (ბარომეტრული სიმაღლე) დროის აღებულ მომენტში;

გ) 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის (თუ ეს უნდა მოხდეს) მოსალოდნელი დრო;

დ) მიწაზე ვარდნის მოსალოდნელი დრო და ადგილი.

5. მძიმე ან საშუალო თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტი ვალდებულია ფრენის დამთავრების შესახებ შეატყობინოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

