

საქართველოს დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო – საჯარო  
სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის  
თავმჯდომარის

ბრძანება №8

2003 წლის 16 დეკემბერი  
ქ. თბილისი

„საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“ დამტკიცების შესახებ

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 72-ე მუხლის, „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონისა და „ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების სფეროს სახელმწიფო მართვისა და რეგულირების წესის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-13 მუხლის პირველი პუნქტის საფუძველზე, სამოქალაქო ავიაციის ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ღონისძიებების შემდგომი სრულყოფის მიზნით,

1. დამტკიცდეს „საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“.
2. ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

ზ. ჭანკოტაძე

თავი 1. ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. ტერმინებისა და ცნებების განმარტება

წინამდებარე „საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელოში“ გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

1. აეროდრომი/დასაფრენი მოედანი – ასაფრენ-დასაფრენად, სამიმოსვლოდ, სადგომად და სხ-ების მოსამსახურებლად განკუთვნილი მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული ნაკვეთი.
2. აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ჰაერიდან ამორჩევა – ჰაერში ჩატარებული პროცედურები, რომლის დროსაც:
  - ა) სხ დაფრინდება მოუმზადებელ მოედანზე, აგრეთვე აეროდრომის გარეთ კიდურა რეჟიმზე შესრულებული ოპერაციები;
  - ბ) თვითმფრინავის დაფრენა დამკვეთის მიერ მომზადებულ ისეთ აეროდრომზე, სადაც არ არის რადიოკავშირის საშუალებები და ფრენის მართვა არ ხორციელდება.
3. ექსპლუატანტი – სხ-ების ექსპლუატაციით დაკავებული ან ამ სფეროში მომსახურების გამწევი პირი, ორგანიზაცია ან საწარმო.
4. საავიაციო სამუშაოები – ექსპლუატანტის მიერ, ნებართვის საფუძველზე, სხ-თი შესრულებული სამუშაოები, გარდა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა.
5. საავიაციო-სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოები – სხ-დან ქიმიკატების ჰაერში გაფრქვევა სასოფლო და სატყეო სამეურნეო მიზნებისათვის.
6. სამუშაო სიმაღლე – საავიაციო სამუშაოს შესრულების ტექნოლოგიით დადგენილი სიმაღლე დედამიწის რელიეფიდან, რომლის დროსაც მუშაობის ეფექტი მაქსიმალურია.
7. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც ფრენის დროს სხ-ის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.
8. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო – ექსპლუატანტის პერსონალის მიერ საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას გამოყენებული წესების ინსტრუქციებისა და რჩევების შემცველი საბუთი.
9. ფრენის რაიონი/რეგიონი – „საფრენოსნო დავალებით“ მითითებული კონკრეტული სამუშაო არე.
10. ქიმიკატი – ზოგადი ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს სხ-დან ჰაერში გასაფრქვევად ნებადართულ ნივთიერებას: სასუქი, პესტიციდი, ბიოლოგიური პრე-პარატი და სხვა.
11. ქიმიური აპარატურა – ქიმიური და ბიოლოგიური ნივთიერებების ჰაერში გასაფრქვევად განკუთვნილი სხ-ზე დამონტაჟებული აპარატურა.
12. შემადლებული დასაფრენი მოედანი – შენობებზე, ნაგებობებზე, საზღვაო ხომალდებსა და ჭაბურღილებზე განთავსებული შვეულმფრენის ასაფრენ-დასაფრენად და სადგომად მომზადებული მოედანი.
13. შტოპორი – უმაღლესი პილოტაჟის ფიგურა, როცა ციცაბოდ დაფერდებული თვითმფრინავი ბრუნავს ვერტიკალური ღერძის გარშემო და ინტენსიურად კარგავს სიმაღლეს. შტოპორში სხ შეიძლება მოხვდეს უნებურადაც, მასზე მოქმედი აეროდინამიკური ძალების გავლენით.
14. ჩასატვირთი მოედანი – აეროდრომზე/დასაფრენ მოედანზე სხ-ის დასატვირთად და განსატვირთად მომზადებული მოედანი.
15. რთულრელიეფიანი რაიონი – ზღვის საშუალო დონიდან 3300 ფტ-ისა (1000 მ) და უფრო მეტი შემად-ლების რელიეფიანი რაიონი; სხ რთულრელიეფიან რაიონში ითვლება, თუ მისი ფრენის ტრაექტორია აღნიშ-ნულ სიმაღლეს კვეთს.
16. უკიდურესად დაბალი სიმაღლე – ვიზუალური ფრენისათვის მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილ



მინიმალურ უსაფრთხო სიმაღლეზე უფრო დაბალი სიმაღლე.

17. (ამოღებულია - 15.01.2020, №16).

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 3 მაისის ბრძანება №84 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 15 იანვრის ბრძანება №16 - ვებგვერდი, 22.01.2020წ.

## მუხლი 2. „სახელმძღვანელოში“ გამოყენებული შემოკლებები

„სახელმძღვანელოში“ გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

აღზ - ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;

ვფწ - ვიზუალური ფრენის წესები;

იკაო - სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

იხ. - იხილე;

კვ - კვანძი;

კმ - კილომეტრი;

მ - მეტრი;

მმ - მილიმეტრი;

საა - სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია;

სეს - საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

სთ - საათი;

სმ - საზღვაო მილი;

სსმ - საწვავ-საცხები მასალები;

სსსს - საავიაციო-სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოები;

სხ - საჰაერო ხომალდი;

ფ - ფუტი;

ფშს - ექსპლუატანტის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

ღქსს - ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე.

## მუხლი 3. ძირითადი დებულებები

1. ეს „სახელმძღვანელო“ შემუშავებულია საქართველოს საჰაერო კოდექსის მოთხოვნების საფუძველზე და გათვალისწინებულია იკაოს (სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის) „საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელოს“ და მაკის (სახელმწიფოთაშორისი საავიაციო კომიტეტის) „საავიაციო სამუშაოებზე ფრენების შესრულების“ გამოცემებით რეკომენდებული ნორმები.

2. ამ „სახელმძღვანელოს“ მიზანია საქართველოში განხორციელებულ საავიაციო სამუშაოებზე ფრენის უსაფრთხოების ნორმების დადგენა.

3. „სახელმძღვანელოს“ მოთხოვნები ვრცელდება საქართველოში მოქმედ საქართველოს და უცხო ქვეყნის ექსპლუატანტზე, რომლის „ექსპლუატანტის მოწმობა“ (ან მისი დანართი) საავიაციო სამუშაოების წარმოებას ითვალისწინებს. ასეთი მოწმობის (ან მისი დანართის) უქონელ პირს საავიაციო სამუშაოების შესრულება ეკრძალება.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ით გაითვალისწინოს ამ „სახელმძღვანელოს“ 1-ლი დანართის დებულებები.

5. საავიაციო სამუშაოს წარმოების უფლება ექსპლუატანტს ენიჭება საა-ს ნებართვის საფუძველზე.

6. საავიაციო სამუშაოებზე ფრენა სრულდება ამ „სახელმძღვანელოს“, სხ-ის კონკრეტული ტიპის სეს-სა და სამუშაოს კონკრეტული სახეობის შესრულების ტექნოლოგიის მოთხოვნების შესაბამისად.

7. ექსპლუატანტი საავიაციო სამუშაოს ასრულებს დამკვეთთან დადებული ხელშეკრულების (შეთანხმების) საფუძველზე. ხელშეკრულებით ერთი მხარე (შემსრულებელი) ვალდებულია კისრულობს მეორე მხარისათვის (დამკვეთისათვის), ერთი ან მეტი სხ-თი, საავიაციო სამუშაო შეასრულოს ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მოცულობის, ვადებისა და პირობების შესაბამისად. დამკვეთი ვალდებულია შემსრულებელს დადგენილ ვადაში წარუდგინოს საავიაციო სამუშაოს სახელშეკრულებო მოცულობა. ხელშეკრულებით აგრეთვე გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) აეროდრომებით/დასაფრენი მოედნებითა და მოწყობილობებით სარგებლობისა და მათი საექსპლუატაციო მდგომარეობაში შენახვის წესი;

ბ) ეკიპაჟისა და ტექნიკური სპეციალისტებისათვის სათანადო საყოფაცხოვრებო პირობების შექმნა;

გ) საავიაციო სამუშაოს შესრულების უზრუნველსაყოფი სხვა პირობები - კონკრეტული სამუშაოს თავისებურებების გათვალისწინებით.

8. საავიაციო სამუშაო ტარდება დამკვეთის ან ექსპლუატანტის მიერ დამტკიცებული და საა-სთან შეთანხმებული კონკრეტული საავიაციო სამუშაოს შესრულების ტექნოლოგიის მიხედვით.

9. საავიაციო სამუშაოს შესრულებისას, ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) სამუშაოს ორგანიზება, საქართველოს საავიაციო კანონმდებლობის, სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციისა და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოებისა და კონკრეტული სახეობის სამუშაოს ტექნოლოგიის შესაბამისად;



- ბ) ეკიპაჟის წევრებისა და ტექნიკური პერსონალის სათანადო საყოფაცხოვრებო პირობები;
- გ) ეკიპაჟის წევრებისათვის ოპერატიული ინფორმაციის დროული გაცნობა;
- დ) სამუშაო აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის მდგომარეობის კონტროლი;
- ე) ეკიპაჟის მუშაობის უწყვეტი მეთვალყურეობა, რომლის მიზანია ნაკლოვანებების დროული აღმოფხვრა და ამ პუნქტის ა) ქვეპუნქტით მითითებული საბუთების მოთხოვნების შესაბამისად, სამუშაოს წარმართვა.
10. საავიაციო სამუშაოზე დაკავებულ ავიასპეციალისტს უნდა ჰქონდეს მისი მოვალეობების შესატყვისი მომზადება საა-ს მიერ დამტკიცებული (შეთანხმებული) პროგრამების შესაბამისად.
11. სამუშაო აეროდრომი/დასაფრენი მოედანი, როგორც წესი, ხმელეთზე ჩატარებული მოძიებით უნდა შეირჩეს. ჰაერიდან ამორჩევის უფლება იმ პილოტს ეძლევა, რომელიც აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ჰაერიდან ამორჩევაზე არის დაშვებული. აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ჰაერიდან ამორჩევაზე პილოტის დასაშვები წვრთნის ტიპობრივი პროგრამა ამ "სახელმძღვანელოს" №6 დანართით არის განსაზღვრული.
12. სამუშაო აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ჰაერიდან ამორჩევისას, ეკიპაჟის მეთაური ვალდებულია მოედანი დაათვალიეროს მისი ზომების, დახრილობის, საფარის მდგომარეობის, დაბრკოლებების, ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის განსაზღვრის მიზნით. დათვალიერება უნდა დაიწყოს 100მ (330ფ-ის) სიმაღლიდან დაბრკოლებების თავზე თანდათანობითი დაშვებით, არანაკლებ 10მ-მდე (35ფ).
13. სამუშაო აეროდრომიდან/დასაფრენი მოედნიდან სამუშაოს შესრულებისას კავშირის გასაადვილებლად, რეკომენდებულია, ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი იყოს მობილური ტელეფონით.
14. სამუშაოს ტექნოლოგიით გათვალისწინებულ შემთხვევაში (აეროგადაღება, პატრულირება, სანიტარიული ფრენა და სხვა), სხ-ზე ნებადართულია დამკვეთის სპეციალისტების ყოფნა, რაც საფრენოსნო დავალებით უნდა აისახოს.
15. დამკვეთი ვალდებულია:
- საავიაციო სამუშაო შეათანხმოს ხელისუფლების ორგანოებთან, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული წესით;
  - დააზღვიოს საავიაციო სამუშაოს შესრულებასთან დაკავშირებული საკუთარი მუშაკები და ის პირები, რომლებიც მისი მოთხოვნით გადაჰყავთ.
16. ეკიპაჟის წევრის სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები დგინდება საქართველოს საავიაციო კანონმდებლობით, ტექნიკური სპეციალისტისა კი – საქართველოს შრომის კანონთა კოდექსით.
17. საავიაციო სამუშაოები სრულდება დღისით – ვფწ-ით, შემდეგი მინიმუმის პირობებში: ღქსს – 450მ (1500ფ), ხილვადობა – 5000მ (2,7სმ).
18. საავიაციო სამუშაოს შესრულება რთულრელიეფიან რაიონში 10მ/წმ (20კვ) და მეტი სიჩქარის ქარის დროს, თუ სამუშაო სიმაღლე 100მ-ზე (330ფ-ზე) ნაკლებია, აკრძალულია.
19. ამ მუხლის მე-17 და მე-18 პუნქტების დებულებებიდან გამონაკლისი შეიძლება დაიშვას საქართველოს საა-ის მიერ ექსპლუატანტის წარდგინების საფუძველზე, ეკიპაჟის სათანადო მომზადების პირობით შემდეგი სამუშაოების შესასრულებლად:
- საძებნ-სამაშველო;
  - საავარიო-სამაშველო;
  - სასწრაფო სამედიცინო დახმარება.
20. ფრენის დროს ეკიპაჟს ეკრძალება დაბრკოლებებთან მიახლოება ქვემოთ ჩამოთვლილ მანძილებზე უფრო ახლოს:
- ვერტიკალურ სიბრტყეში:
    - მაღალი ძაბვის (1000ვოლტი და მეტი) ხაზებთან – 20მ (65ფ), სხვა დაბრკოლებებთან – 10მ (35ფ).
    - საზღვაო ხომალდისა და დედამიწის ზედაპირიდან შემადლებულ დასაფრენ მოედანზე განთავსებულ დაბრკოლებებთან – 5მ (15ფ).
  - ჰორიზონტალურ სიბრტყეში – 30მ (100ფ).
- შენიშვნები:**
- მანძილი იზომება სხ-ის აგებულების კიდურა (დაბრკოლებიდან უახლოესი) წერტილიდან, საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით.
  - აღნიშნული ნორმები ქმედითია წყნარი ამინდის დროს. ქარის სიჩქარის მატებასთან ერთად აუცილებელია დაბრკოლებამდე მანძილის გაზრდა კონკრეტული გარემოებებისა და მიხედვით (სამუშაო სიმაღლე, რელიეფი, ქარის სიჩქარე და მიმართულება და სხვა).
  - კერძო საკუთრების (სახლი, ნაკვეთი) და ცხოველების (საქონელი, ფრინველი, ფუტკარი) სადგომის, თევზსაშენი ტბორებისა და ნაკრძალების თავზე გადაფრენა უნდა შესრულდეს დაბრკოლების უმაღლესი წერტილიდან არანაკლებ 50მ-ის (165ფ) სიმაღლეზე, ამასთან, სეს-ით და სამუშაო ტექნოლოგიით გათვალისწინებული ფრენის ან ძრავის რეჟიმის შეცვლა აკრძალულია.
- შენიშვნა:** რეკომენდებულია აღნიშნული ობიექტების შემოვლა არანაკლებ 300მ-ის მანძილზე.
- ელექტროგადამცემი და სატელეფონო ხაზების სადენების ქვეშ გაფრენა აკრძალულია.
  - ძლიერი რყევისას მთის ციცაბო ფერდობთან 300მ-ზე უფრო ნაკლებ მანძილზე მიახლოება აკრძალულია.
  - ხეობაში შესვლა, თუ მისი სიგანე სხ-ს არ აძლევს 18<sup>00</sup>-ით შემობრუნების საშუალებას, აკრძალულია.
  - საავიაციო სამუშაოს „სამუშაო სიმაღლე“ მისი შესრულების ტექნოლოგიით განისაზღვრება.
  - საავიაციო სამუშაოს შემსრულებელი ეკიპაჟის სააერონაოსნო და მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფა



ხორციელდება საქართველოს საავიაციო კანონმდებლობის შესაბამისად. ნებისმიერ შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია ეკიპაჟი უზრუნველყოს შტორმული გაფრთხილებებით, ფრენების აკრძალვისა და სხვა საავიაციო შეტყობინებებით. აღნიშნული უზრუნველყოფის წესი ექსპლუატანტის ფშს-ით უნდა აისახოს.

27. ამ „სახელმძღვანელოთი“ დადგენილი ფრენის უსაფრთხოების ნორმები არის მინიმალური. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია საკუთარი ეკიპაჟებისათვის ყოველი კონკრეტულად წარმოქმნილი ვითარებისათვის დააწესოს უფრო მკაცრი მოთხოვნები.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

#### **მუხლი 4. შვეულმფრენით ფრენა**

1. ძრავის ამუშავების წინ ის საგნები, რომლებიც ხრახნით წარმოქმნილი ნაკადით შეიძლება გადაადგილდეს, შვეულმფრენის კიდურა წერტილიდან უნდა მოსცილდეს მზიდი ხრახნის ერთი დიამეტრის ტოლ მანძილზე.

2. იმ მოედანზე/სადგომზე, რომელიც საიმედო მისაბმელი მოწყობილობით არის აღჭურვილი, ძრავის ამუშავებისა და მოსინჯვის უფლება ეძლევათ როგორც სხ-ის მეთაურს, ასევე – ბორტმექანიკოსსა და საამისოდ მომზადებულ ტექნიკურ სპეციალისტს. თუ მოედანი/სადგომი მისაბმელი მოწყობილობით არ არის აღჭურვილი, შვეულმფრენის ძრავას ამუშავება და მოსინჯვა ნებადართულია მხოლოდ საფრენოსნო ეკიპაჟის მთლიანი შემადგენლობით.

3. მიმოსვლის დროს მზიდი ხრახნის ლაპოტის ქიმიდან დაბრკოლებამდე მანძილი მზიდი ხრახნის დიამეტრის ნახევარზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

4. ჩამოკიდების დროს კიდურა რეჟიმზე გადაადგილებისას, აფრენისა და დაფრენისას, მზიდი ხრახნის ლაპოტის ქიმიდან დაბრკოლებამდე მანძილი უნდა იყოს არანაკლები:

ა) საჰაერო ხომალდამდე – მზიდი ხრახნის ორი დიამეტრის ტოლი;

ბ) სხვა დაბრკოლებამდე – მზიდი ხრახნის ნახევარი დიამეტრის ტოლი, მაგრამ არანაკლებ 10მ (35ფ).

5. ჩამოკიდება და კიდურა რეჟიმზე (10მ-ის სიმაღლემდე) გადაადგილება ნებადართულია შემდეგ მეტეოროლოგიურ პირობებში: ღქსს – 50მ (165ფ), ხილვადობა – 500მ (0,27სმ), მეთაურის მინიმუმის მიუხედავად.

6. სადგომიდან აფრენა და მასზე დაფრენა ნებადართულია, თუ:

ა) სხვა სხ-ის აფრენა-დაფრენას ხელს არ უშლის;

ბ) სრულდება ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მოთხოვნები;

გ) მზიდი ხრახნის ნაკადი არ წარმოქმნის ისეთ ბუქს, რომელიც ხილულ ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დაკარგვას გამოიწვევს.

7. თოვლიან/მტვრიან მოედანზე დაფრენისას კიდურა რეჟიმი სრულდება „ჰაერბალიშის“ მოქმედების არეზე მაღლა. ამ სიმაღლიდან დაშვება და დაფრენა ნებადართულია სახმელეთო ორიენტირებთან მყარი ვიზუალური კონტაქტის შემთხვევაში. კიდურა რეჟიმზე ორიენტირების ხილვადობის დაკარგვისას მეთაური ვალდებულია ბუქიდან გამოვიდეს სიმაღლის აღებით. თოვლის/მტვრის ბუქის წარმოქმნისას ხილვადობის უქონლობის შემთხვევაში, ჩამოკიდება, აფრენა და დაფრენა აკრძალულია.

7<sup>1</sup>. შვეულმფრენით საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას შეიძლება გამოყენებულ იყოს საკიდელით ტვირთის გადატანა (HESLO) ან/და ადამიანების გადაყვანა (HHO), რომელიც შეიძლება განხორციელდეს სააგენტოს მიერ საკიდელით ტვირთის გადატანის ან/და ადამიანების გადაყვანის უფლების მინიჭების საფუძველზე.

**შენიშვნა:** საკიდელით ტვირთის გადატანის ან/და ადამიანების გადაყვანის უფლების მინიჭების სახელმძღვანელო მასალა და „საკიდელით ტვირთის გადატანის (HESLO) ან/და ადამიანების გადაყვანის (HHO) უფლების მინიჭების განცხადება/ფორმა“ მოცემულია შესაბამისად, ამ „სახელმძღვანელოს“ მე-8 და მე-9 დანართებში.

8. ტვირთის საკიდელით გადატანისას დასახლებული პუნქტის თავზე გადაფრენა აკრძალულია, ამასთან, ეკიპაჟი ვალდებულია მისგან გათავისუფლდეს (ჩამოაგდოს) შემდეგ შემთხვევებში:

ა) კიდურა რეჟიმზე, თუ ძრავა მაქსიმალურ რეჟიმზე მუშაობს, შვეულმფრენი კი მაინც ეშვება;

ბ) ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დაკარგვისას (თოვლის/მტვრის ბუქის პირობებში);

გ) თუ აფრენა-დაფრენისას ტვირთი დედამიწას ან დაბრკოლებას შეეხო;

დ) თუ ტვირთი ისეთი ამპლიტუდით ქანაობს, რომ ფრენის უსაფრთხოებას ემუქრება;

ე) იძულებითი დაფრენისას, როცა ტვირთიანად დაფრენა შეუძლებელია;

ვ) ძრავის მწყობრიდან გამოსვლისას;

ზ) ნებისმიერ სხვა შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

9. ფრენის დროს მინიმუმზე უარესი ამინდის პირობების ან სახიფათო მეტეოროლოგიური მოვლენების შეხვედრისას შვეულმფრენის მეთაურს ჰაერიდან ამორჩეულ მოედანზე დაფრენის უფლება ეძლევა, მიუხედავად იმისა, აქვს თუ არა მას ამის ოფიციალური უფლება (ოსტატობის აღნიშვნა).

10. თუ ადზ-ის რომელიმე ნაწილზე ხილვადობა მეთაურის მინიმუმზე ნაკლებია, მას უფლება ეძლევა აფრინდეს და დაფრინდეს ადზ-ის იმ ნაწილზე, სადაც ხილვადობა მის მინიმუმს შეესაბამება.

**შენიშვნები:** 1. ეკიპაჟი უნდა ერიდოს ხალხის სავარაუდო თავშეყრის ადგილზე დაფრენას. თუ ეს



გარდაუვალია, ძრავა გამორთოს და მზიდი ხრახნი დაამუხრუჭოს მანამ, ვიდრე ვინმე მიუხლოვდება ამასთან, ყურადღება გაამახვილოს შვეულმფრენთან მისადგომ სახიფათო არეზე.

2. მისადგომად სახიფათო არეებია: ბოლოხრახნიანი შვეულმფრენის ფუზელაჟის უკანა და თანაღერძიანი შვეულმფრენის წინა სივრცე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 6 ნოემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 13.11.2019წ.

## თავი II. საავიაციო სამუშაოები

### მუხლი 5. საავიაციო სამუშაოს სახეობები

საავიაციო სამუშაოები, მისი მიზნის, ტექნოლოგიისა და ფრენის შესრულების თავისებურებების მიხედვით, შემდეგ სახეობებად დაიყოფება:

1. სასოფლო-სამეურნეო და სატყეო სამუშაოები:

- ა) მცენარეთა დაავადებებთან ბრძოლა;
- ბ) მავნე მწერებთან ბრძოლა;
- გ) სარეველებთან და ბუჩქნართან ბრძოლა;
- დ) ცხოველების დაავადების გადამტანებთან ბრძოლა;
- ე) სასუქების შეტანა;
- ვ) დეფოლიაცია;
- ზ) დესიკაცია;
- თ) აეროთესვა;
- ი) ღრუბლების თესვა ნალექების წარმოსაქმნლად;
- კ) ცხოველთა მეურნეობის მომსახურება;
- ლ) ჭირნახულისა და სპორტული მოედნის გაშრობა;
- მ) დიდთოვლობისას მცენარეებისათვის ზიანის მიყენების თავიდან აცილება;
- ნ) ტყის გამოზიდვა და სხვა.

2. აეროგადაღება:

- ა) ტოპოგრაფიული რუკების შედგენა;
- ბ) გეოლოგიური დაზვერვა;
- გ) ნიადაგისა და წყლის დაცვა და გამოყენება;
- დ) სოფლის მეურნეობა;
- ე) სატყეო მეურნეობა;
- ვ) ქალაქის დაგეგმარება და განვითარება;
- ზ) არქეოლოგია;
- თ) ჰიდროლოგიური კვლევა და სხვა.

3. აეროვიზუალური ფრენა (პატრულირება):

- ა) სავარგულებზე და ჯოგებზე დაკვირვება;
- ბ) ტყის პატრულირება;
- გ) გარეულ ცხოველებზე დაკვირვება;
- დ) მილსადენების, ელექტროგადამცემი ხაზებისა და საგზაო მოძრაობის პატრულირება;
- ე) სანაპირო და სასაზღვრო პატრულირება;
- ვ) ზვავსაშიში რაიონებისა და მყინვარების პატრულირება;
- ზ) მეტეოროლოგიური დაკვირვება;
- თ) კოსმოსური გამოსხივების შესწავლა;
- ი) სატელევიზიო და კინოგადაღების ჩატარება;
- კ) სამშენებლო სამუშაოების მიმდინარეობაზე დაკვირვება;
- ლ) საზღვაო ხომალდებისა და ჭაბურღილების მოსახურება;
- მ) რადიო და ტელეგადამცემების მომსახურება;
- ნ) თევზსარეწი მეურნეობის მომსახურება;
- ო) სარეკლამო ფურცლების ჩამოყრა.

4. სამშენებლო სამუშაოები:

- ა) ელექტროგადამცემი ხაზებისა და მილსადენების გაყვანა.
- ბ) ჭაბურღილების მონტაჟი/დემონტაჟი და გადაადგილება;
- გ) ბინებისა და სამეურნეო საჭიროების სათავსების მშენებლობა;
- დ) გზებისა და ხიდების მშენებლობა და სხვა.

5. საავარიო სამუშაოები:

- ა) სასწრაფო სამედიცინო დახმარება;
- ბ) საძებნ- და საავარიო-სამაშველო სამუშაოები;
- გ) სატყეო და დასახლებული პუნქტების ხანძართან ბრძოლა.

6. ექსპერიმენტული და სამეცნიერო-კვლევითი სამუშაოები.

7. (ამოღებულია - 18.03.2021, №49).

8. პლანერის/ბანერის ბუქსირება.



**შენიშვნა:** საჰაერო ხომალდით პლანერის/ბანერის ბუქსირების უფლების მინიჭების სახელმძღვანელო მასალა და „პლანერის/ბანერის ბუქსირების უფლების მინიჭების განცხადება/ფორმა“ მოცემულია, შესაბამისად, ამ „სახელმძღვანელოს“ მე-10 და მე-11 დანართებში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 3 მაისის ბრძანება №84 - ვებგვერდი, 13.05.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 6 ნოემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 13.11.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 15 იანვრის ბრძანება №16 - ვებგვერდი, 22.01.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 18 მარტის ბრძანება №49 - ვებგვერდი, 22.03.2021წ.

## **მუხლი 6. აეროგადაღება**

1. აეროგადაღება ხორციელდება აეროფოტოაპარატურით აღჭურვილი სხ-დან მიდამოს გადასაღებად, სხვადასხვა სახეობის აეროგეოფიზიკური გადაღების ჩასატარებლად, გეოლოგიური რუკების შედგენისა და დისტანციური ზონდირების, აგრეთვე გარემოს მდგომარეობაზე დაკვირვების მიზნით.

2. 50მ-ზე (165ფ) უფრო დაბალ სამუშაო სიმაღლეზე აეროგადაღებისას, ბრუნები უნდა შესრულდეს არანაკლებ 50მ-ზე, არა უმეტეს 30<sup>0</sup>-იანი დაფერდებით, ჩამოსაშვები მოწყობილობით ფრენისას კი – 20<sup>0</sup>-იანი დაფერდებით.

3. სხ-ის ფრენა ჩამოსაშვები მოწყობილობით აკრძალულია, თუ ის მყისიერი მოქმედების ავტომატური გვარლსაკვეთით არ არის აღჭურვილი.

4. რთულრელიეფიან რაიონში მუშაობისას, რეკომენდებულია მზით განათებულ საპირქარე (როცა ქარი სხ-დან დაბრკოლებისაკენ უბერავს) ფერდობის თავზე ფრენა. საზურგქარე ფერდობზე გადაღების ჩატარება, რყევის პირობებში, აკრძალულია.

5. ზღვაზე, თევზის თავმოყრის ადგილზე – 100მ-ზე (330ფ) უფრო დაბლა ფრენა აკრძალულია.

## **მუხლი 7. აეროვიზუალური ფრენა**

1. აეროვიზუალური ფრენა ხორციელდება დამკვეთის წარმომადგენელთან (დამკვირვებელთან) ერთად, ობიექტების (ელექტროგადამცემი და კავშირგაბმულობის ხაზები, მილსადენი, ავტომაგისტრალი, მდინარე და არხი, გარეული ცხოველებისა და თევზის მარაგი და სხვა) ვიზუალური შემოწმების მიზნით.

2. რეკომენდებულია ეკონომიური სიჩქარის რეჟიმით ფრენა. ობიექტის დაწვრილებით დასათვალიერებლად დაშვებისას, გასათვალისწინებელია ამ „სახელმძღვანელოს“ მე-3 მუხლის მე-20–24-ე პუნქტების მოთხოვნები.

3. უკიდურესად დაბალ სიმაღლეზე საფრენად დასაშვები წვრთნის ტიპობრივი პროგრამა ამ „სახელმძღვანელოს“ №7 დანართით არის განსაზღვრული.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

## **მუხლი 8. სატყეო სამუშაოები**

1. ამ სამუშაოებს განეკუთვნება ტყის მასივების კვლევა, აღრიცხვა და დაცვა, აგრეთვე, სატყეო-სამრეწველო ორგანიზაციების მომსახურება და სხვა.

2. ქვედა ხანძრის კერაზე დაშვება ნებადართულია მის საზღვარზე, ხის კენწეროებიდან 200მ-მდე (660ფ) – თვითმფრინავისათვის და 100მ-მდე (330ფ) –შვეულმფრენისათვის.

3. ზედა ხანძრის კერის თავზე ფრენა აკრძალულია.

4. ბოლში შესვლა, თუ იქ ხილვადობა 5კმ-ზე (2,7სმ) ნაკლებია, აკრძალულია.

## **მუხლი 9. სამშენებლო სამუშაოები**

1. ამ სამუშაოებს განეკუთვნება სამშენებლო კონსტრუქციების, ელექტროგადამცემი ხაზების, მილსადენების დამონტაჟება და დაშლა, ტვირთის საკიდელით გადატანა, ჩატვირთვა-ჩამოტვირთვის ოპერაციები და სხვა.

2. ტვირთის საკიდელით გადატანისას, დამკვეთი პასუხისმგებელია ტვირთის გადასატანად მომზადებაზე, უსაფრთხოების ტექნიკის დაცვაზე; იგი ვალდებულია დანიშნოს სახმელეთო სამუშაოებზე პასუხისმგებელი პირი.

3. სამუშაოს დაწყებამდე ეკიპაჟი ვალდებულია ჩაატაროს საკონტროლო შემოფრენა და სამუშაო მოედანზე დაკიდება, სამუშაო პირობებისა და მოედანთან მიდგომის ხელსაყრელი მიმართულებების დასადგენად. საჭიროებისას შეიძლება ჩატარდეს საწვრთნელი ფრენებიც, კონკრეტულ სამუშაოსთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში.

4. ეკიპაჟის სახმელეთო პერსონალთან საურთიერთობოდ გამოიყენება რადიოკავშირი და/ან ვიზუალური ნიშნები.

### **შენიშვნები:**

1. საკიდელის ყველა ელემენტი უნდა იყოს მონიშნული და ჰქონდეს გამოცდის საბუთი.

2. მენჯის გარეშე და/ან მექანიკურად დაზიანებული საკიდელით (ფხიანი გვარლი, გაწყვეტილი ძაფები და სხვა) სარგებლობა აკრძალულია.

3. სახმელეთო ბრიგადა, სტატიკური ელექტრობის მოქმედებისაგან დასაცავად, რეზინის ჩექმებითა და ხელთათმანებით უნდა იყოს აღჭურვილი.

## **მუხლი 10. სატრანსპორტო ფრენა**

ამ ფრენებს განეკუთვნება იმ ექსპედიციების, სამეცნიერო და სამეურნეო ორგანიზაციების მომსახურება,



რომლებიც სხ-ს იყენებს საკუთარი პერსონალის გადასაყვანად და ტვირთის გადასატანად. ტვირთი შეიძლება გადაიზიდოს საკიდელითაც.

### **მუხლი 11. საზღვაო ფრენა**

1. ამ ფრენებს განეკუთვნება საზღვაო ხომალდისა და საზღვაო ჭაბურღილის ბანიდან ფრენები.
2. საზღვაო ხომალდზე ბაზირებისას, \ ფრენა სრულდება ხომალდის კაპიტნის დავალებით.
3. საზღვაო ხომალდიდან ფრენა ნებადართულია იმ მანძილზე, რაზეც საზღვაო ხომალდზე დაყენებული რადიოტექნიკური საშუალებებით ფრენის კონტროლი და ორმხრივი კავშირია უზრუნველყოფილი.
4. სანაპირო ზოლიდან 30კმ-ზე (16სმ) მეტ მანძილზე განთავსებულ ჭაბურღილზე ფრენა, თუ ის რადიოტექნიკური საშუალებებით არ არის უზრუნველყოფილი, აკრძალულია.

### **მუხლი 12. სანიტარიული ფრენა**

1. ამ ფრენებს განეკუთვნება:
  - ა) სასწრაფო სამედიცინო დახმარების მიზნით შესრულებული ფრენა (სასწრაფო სამედიცინო დახმარება);
  - ბ) საექიმო პერსონალის საკონსულტაციოდ გადასაყვანად, სამედიცინო ტვირთის გადასატანად, სანიტარიული ღონისძიების ჩასატარებლად განხორციელებული ფრენა.
2. ფრენის გადაუდებლობის დონეს განსაზღვრავს მისი დამკვეთი სამედიცინო ორგანიზაცია, რაც განაცხადით უნდა მიეთითოს; ეს დონე ეკიპაჟის საფრე-ნოსნო დავალებითაც უნდა აისახოს.
3. ნებისმიერი დონის სანიტარიული ფრენა შეიძლება შესრულდეს უმოკლესი მარშრუტებით, რაც საჭირო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთან უნდა შეთანხმდეს.

## **თავი III. საავიაციო -სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოები**

### **მუხლი 13. საავიაციო პერსონალის მომზადება და სამუშაოდ დაშვება**

1. საფრენოსნო და ტექნიკური შემადგენლობები სსსს-ზე დაიშვება ექსპლუატანტის ხელმძღვანელის ბრძანებით.
2. ექსპლუატანტს ეკრძალება სსსს-ზე სამუშაოდ დაუშვას:
  - ა) ის საფრენოსნო შემადგენლობა, რომელსაც გავლილი არა აქვს ამ „სახელმძღვანელოს“ №2 და №3 დანართებით გათვალისწინებული თეორიული და პრაქტიკული მომზადება;
  - ბ) ის ტექნიკური შემადგენლობა, რომელსაც არა აქვს სხ-ის კონკრეტული ტიპის ტექნიკური მომსახურების უფლება.
3. სსსს-ზე პირველად მივლინებისას, ექსპლუატანტი ვალდებულია:
  - ა) ეკიპაჟის მეთაურს შეურჩიოს დასამუშავებლად ნაკლებად რთული ნაკვეთები (ზღვის დონიდან ნაკლები შემადღება, დიდი ფართობი, ღია მისადგომები, ნაკვეთზე დაბრკოლებების ნაკლებობა და სხვა).
  - ბ) ტექნიკურ სპეციალისტს ჩაუტაროს სტაჟირება, გამოცდილი ტექნიკური სპეციალისტის ხელმძღვანელობით, ექსპლუატანტის მიერ დამტკიცებული სტაჟირების პროგრამის მიხედვით.
4. ექსპლუატანტი ვალდებულია სსსს-ზე გაგზავნის წინ, სხ-თი განახორციელოს შემოფრენა, დამონტაჟებული ქიმიური აპარატურითა და სრული ასაფრენი მასით. საჭირო ხომალდის სსსს-ზე დაშვება ფორმდება აქტით, რომელსაც ექსპლუატანტის ხელმძღვანელი ამტკიცებს. აქტი ქმედითაა სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობის მოქმედების ვადის გასვლამდე, მაგრამ არა უმეტეს 6 თვის ვადით.
5. სსსს-ზე მივლინების წინ ექსპლუატანტი ვალდებულია ეკიპაჟს:
  - ა) ჩაუტაროს წინასწარი მომზადება, ამ „სახელმძღვანელოს“ №2 დანართის მე-2 მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად;
  - ბ) გააცნოს:
    - ბ.ა) სსსს-ის შესრულების პირობები, დამკვეთთან დადებული ხელშეკრულების შესაბამისად;
    - ბ.ბ) სამუშაოების ჩატარების რეგიონი, განსაკუთრებული ყურადღება დაუთმოს რელიეფსა და მეტეოროლოგიურ პირობებს;
    - ბ.გ) სამუშაო აეროდრომები/დასაფრენი მოედნები, მათი კროკები, ფრენის შესრულების ინსტრუქციები და ისინი გადასცეს სხ-ის მეთაურს;
    - ბ.დ) სამუშაო რეგიონში ფრენების მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფისა და რადიოკავშირის წესები, აგრეთვე – საბაზო აეროდრომიდან სამუშაო ადგილამდე და ერთი სამუშაო აეროდრომიდან მეორემდე გადაფრენის წესები;
    - გ) უზრუნველყოს საფრენოსნო დავალებით აუცილებელი სახელმძღვანელო და საცნობარო ლიტერატურით (წინამდებარე „სახელმძღვანელო“, სეს, სსსს-ის შესრულების ტექნოლოგია, ტექნიკური მომსახურების წესები, ჰაერში გასაფრქვევად აკრძალული ნივთიერებები და სხვა).
6. სსსს-ზე პესტიციდების გამოყენება განისაზღვრება კონკრეტული პრეპარატით სარგებლობის ინსტრუქციით, რომელსაც საქართველოს მცენარეთა დაცვის სამსახური ამტკიცებს.
7. თხევადი პესტიციდის გაფრქვევა ნებადართულია შემდეგი პირობების შესრულებისას:
  - ა) პესტიციდისათვის განკუთვნილი ავზი უნდა იყოს ჰერმეტიული;
  - ბ) თუ სხ-ზე არ არის გამწოვი ვენტილაციის სისტემა, ავზი პილოტის კაბინიდან იზოლირებული უნდა იყოს;



გ) გამწოვი ვენტილაციის სისტემით (თუ არის) უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ჰაერის გაწოვა ავზის განთავსების ადგილიდან უშუალოდ ატმოსფეროში.

**შენიშვნა:** სსსს-ზე გამოყენებული ქიმიკატების კლასები, ატმოსფეროში გასაფრქვევად აკრძალული ნივთიერებების ჩამონათვალი და ქიმიკატების მოხმარების სანიტარიული ასპექტები დგინდება საქართველოს კანონმდებლობით.

#### **მუხლი 14. ეკიპაჟის სამუშაოდ მომზადება**

1. საბაზო აეროდრომიდან სამუშაო ადგილამდე და ერთი სამუშაო აეროდრომიდან მეორემდე დამოუკიდებელი გადაფრენის უფლება აქვს მეთაურს, რომელიც:

ა) დაშვებულია აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ჰაერიდან ამორჩევაზე, ან

ბ) წინასწარ გატარებულია ამ აეროდრომზე და თან აქვს მისი კროკები და ფრენების შესრულების ინსტრუქცია.

2. სამუშაო აეროდრომზე (დასაფრენ მოედანზე) სხ-ის მეთაური ვალდებულია:

ა) გულდასმით დაათვალიეროს აეროდრომი (საფრენი ზოლი, უსაფრთხოების კიდური და გვერდითი ზოლები), მისი საჰაერო მისადგომები, მოინიშნოს აფრენა-დაფრენის მაგნიტური კურსები ქარის ნებისმიერი მიმართულებისათვის, კროკები შეადაროს აეროდრომის ფაქტობრივ მდგომარეობას. საჭიროებისას, დამკვეთისაგან მოითხოვოს აეროდრომის სამუშაო მდგომარეობაში მოყვანა;

ბ) შეამოწმოს ღუზა-სადგომები, ხანძარსაქრობი და სსმ-ის შესანახი საშუალებები;

გ) განსაზღვროს ქიმიკატების ჩასატვირთი მოედნის, ხანძარსაქრობი საშუალებების, სადეგაზაციო მოედნის, ტრანსპორტის სადგომის განთავსების ადგი-ლები. მოაგვაროს დაცვის საკითხი;

დ) დამკვეთისაგან მიიღოს დასამუშავებელი ნაკვეთების გეგმა, სადაც, საჭიროებისას, აღნიშნული იქნება ჰერბიციდების, დეფოლიანტებისა და დესი-კანტებისადმი მგრძობიარე კულტურები;

ე) ქიმიკატების ჩამტვირთავი ბრიგადის წევრებს (შემდგომში – მომსახურე პერსონალი) და მესიგნალებს ჩაუტაროს ინსტრუქტაჟი (სხ-ს სიახლოვეს მუშაობის უსაფრთხოების ტექნიკა, თითოეულის ქმედებები ხანძრის წარმოქმნისას და სხვა) და გააფორმოს ეს ჟურნალში ხელმოწერებით;

ვ) აეროდრომზე დაამყაროს სისუფთავე, სადგომებიდან მოაცილოს გამხმარი ბალახი და სხვა ადვილად აალებადი, საგნები და ნივთიერებები;

ზ) გაიანგარიშოს სათადარიგო აეროდრომ(ებ)ზე წასვლის მაგნიტური კურსი, მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლე და აღნიშნოს ეს კროკებზე.

3. მეთაური ვალდებულია დაწვრილებით შეისწავლოს დასამუშავებელი ნაკვეთების ადგილმდებარეობა, რელიეფი, დაბრკოლებების სახეობა და სიმაღლე, დაღნიშნოს ისინი ნაკვეთების გეგმაზე და ამის მიხედვით განსაზღვროს მათი დამუშავებისა და მესიგნალების გადაადგილების წესი, აგრეთვე დასამუშავებლად უვარგისი ნაკვეთები.

4. ნაკვეთები შეისწავლება სახმელეთო დათვალიერებით ან დაუტვირთავი სხ-თი შემოფრენით. შემოფრენის დროს შესაძლებელია ბორტზე დამკვეთის წარმომადგენლის აყვანა, რისი საფუძველიც უნდა გახდეს ფშს-ში და დამკვეთთან დადებულ ხელშეკრულებაში შესაბამისი ჩანაწერი. ბორტზე აყვანილი დამკვეთის წარმომადგენლის სახელი და გვარი საფრენოსნო დავალებით უნდა მიეთითოს.

#### **მუხლი 15. სამუშაო აეროდრომზე ფრენის წესები**

1. მეთაურს გაფრენის გადაწყვეტილების მიღება ეკრძალება, თუ სამუშაო რაიონში:

ა) ამინდის პირობები ამ „სახელმძღვანელოს“ მე-3 მუხლის მე-17 პუნქტით დადგენილ მეტეოროლოგიურ მინიმუმზე ნაკლებია;

ბ) ქარის სიჩქარე სსსს-ის სახეობის სამუშაო ტექნოლოგიით დადგენილზე მეტია;

გ) შეინიშნება სახიფათო მეტეოროლოგიური მოვლენები;

დ) სამუშაო რაიონში დადგენილია „ფრენების აკრძალვა“ ან შეზღუდვა;

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ჯანმრთელობის მდგომარეობა ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების გარანტიას არ იძლევა.

2. მეთაური ვალდებულია აეროდრომზე გაშალოს „სტარტი“ (იხ. ამ „სახელმძღვანელოს“ დანართი 5).

3. აფრენის წინ მეთაური ვალდებულია გაქანების საწყისი წერტილი შეარჩიოს იმგვარად, რომ აფრენის შეწყვეტის მიჯნამდე უზრუნველყოფილი იყოს გაქანის სიგრძის ორმაგი ოდენობა.

4. აფრენა-დაფრენა და ნაკვეთების დამუშავება, როცა მზის სიმაღლე ჰორიზონტის თავზე 15<sup>0</sup> -ზე, საკურსო კუთხე კი 30<sup>0</sup> -ზე ნაკლებია, რეკომენდებული არ არის.

5. მეთაური ვალდებულია:

ა) გამუდმებით უთვალთვალოს ამინდის ცვალებადობას, განსაკუთრებით – ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის ცვლასა და სახიფათო მეტეოროლოგიური მოვლენების განვითარებას;

ბ) საფრენოსნო დღის დაწყების წინ, ნომოგრამებისა და გრაფიკების მეშვეობით, გაიანგარიშოს გაქანისა და გარბენის სიგრძე და ასაფრენი მანძილი. ამ მონაცემებისა და აეროდრომის ზომების მიხედვით განსაზღვროს სხ-ს ასაფრენი მასა და მოინიშნოს აფრენის შეწყვეტის მიჯნა.

**შენიშვნა:** ჰაერის ტემპერატურის 5<sup>0</sup> -ით მომატებისას ან/და წნევის ვერცხლისწყლის სვეტის 4მმ-ით დაკლებისას, საჭიროა ხელახალი გადაანგარიშება;





გ) სხ ჩასატვირთ მოედანზე შეიყვანოს და გაიყვანოს ნელი სვლით, ტექნიკური სპეციალისტის სიგნალების მიხედვით. ქიმიკატების ჩატვირთვა ხორციელდება ტექნიკური სპეციალისტის ხელმძღვანელობით.

6. შვეულმფრენთან მისადგომი სახიფათო არეს (იხ. მე-4 მუხლის შენიშვნა 2) შემოუფარგლავად მუშაობის დაწყება აკრძალულია. შემოუფარგვლის მიზანია სახიფათო არეს თვალსაჩინოდ წარმოჩენა და, შეძლებისდაგვარად, მისი გადალახვის გართულება.

7. ერთზე მეტი სხ-ის ერთი აეროდრომიდან მუშაობისას, დგება ეკიპაჟებს შორის ურთიერთმოქმედების ინსტრუქცია, რომელსაც ხელს აწერს ყველა ეკიპაჟის მეთაური. ინსტრუქციით გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ერთ-ერთი მეთაური ინიშნება ჯგუფის უფროსად.

ბ) ეკიპაჟები მუდმივად უნდა იყვნენ რადიოკავშირზე, ერთმანეთს ატყობინონ ადგილმდებარეობა გარემოებების და მიხედვით, და აუცილებლად – ასაფრენად და დასაფრენად მზადყოფნა;

გ) სხვადასხვა მიმართულებით აფრენა-დაფრენა აკრძალულია;

დ) სხ-ს ასაფრენ სტარტზე გასვლა, თუ მეორე სხ დასაფრენ სწორზეა, აკრძალულია;

ე) საფრენ ზოლზე ნებისმიერი დაბრკოლების გამოჩენისას, აფრენა-დაფრენა აკრძალულია.

ვ) ერთი და იმავე ნაკვეთის ორი სხ-თი დამუშავება აკრძალულია.

ზ) საჭიროებისას, ფრენების ხელმძღვანელობა შეიძლება დაევალოს მიმღებ-გადამცემი რადიოსადგურით აღჭურვილ ხელმძღვანელ-მფრინავთა შემადგენლობის პირს ან მეთვალყურე-ინფორმატორს.

## **მუხლი 16. საავიაციო -სასოფლო -სამეურნეო სამუშაოების შესრულების წესები**

1. აეროდრომიდან/დასაფრენი მოედნიდან დასამუშავებელ ნაკვეთამდე და უკან გადაფრენა და ნებისმიერი ბრუნის აკრძალულია:

ა) ერთპილოტიან სხ-ზე – 30მ-ზე (100ფ) დაბლა;

ბ) ორპილოტიან სხ-ზე – 50მ-ზე (165ფ) დაბლა, დაბრკოლების უმაღლესი წერტილიდან.

2. ბრუნის დროს დაფერდება არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) თვითმფრინავისა – 30<sup>0</sup> -ს;

ბ) შვეულმფრენისა – 20<sup>0</sup> -ს.

3. მთის ფერდობის დამუშავებისას, რეკომენდებულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტით მითითებული დაფერდების შემცირება, კოკრეტული გარემოებების და მიხედვით (ფერდობის ქანობი, ქარის მიმართულება, რყევის სიმძლავრე და სხვა).

4. ციცაბო ფერდობის დამუშავება ნებადართულია მხოლოდ ჰორიზონტალებზე ფრენით, წყნარ ამინდში რყევის არარსებობისას.

5. სიგნალების გასწორზე შესვლისას და სამუშაო სიმაღლეზე ფრენისას, კურსის შესწორება აკრძალულია:

ა) თვითმფრინავისათვის – 20მ-ზე (65ფ) უფრო დაბლა. 20მ-ის სიმაღლემდე კურსის შესწორება ნებადართულია არა უმეტეს 10<sup>0</sup>-ით, არა უმეტეს 15<sup>0</sup>-ანი დაფერდებით.

ბ) შვეულმფრენისათვის – 10მ-ზე (35ფ) უფრო დაბლა. 10მ-ის სიმაღლემდე კურსის შესწორება ნებადართულია არა უმეტეს 30<sup>0</sup>-ით, არა უმეტეს 10<sup>0</sup>-ანი დაფერდებით;

6. ჩავარდნის (შტოპორის) თავიდან ასაცილებლად, რეკომენდებულია:

ა) სხ არ გადაიტვირთოს;

ბ) ნაკვეთის დამუშავება დაიგეგმოს იმგვარად, რომ თავიდან იქნეს აცილებული სიმაღლის სწრაფი აღებისა და ციცაბო დაფერდების საჭიროება;

გ) ნებისმიერ შემთხვევაში, საჭიროა ჯერ უსაფრთხო სიმაღლის აღება, სხ-ს ჰორიზონტალურ ფრენაზე გადაყვანა და შემდეგ ბრუნის შესრულება. ბრუნის სიმაღლის აღებასთან ერთად შესრულება რეკომენდებული არ არის;

დ) ბრუნი უნდა შესრულდეს ნარნარად, დაფერდებაში შესვლასა და იქიდან გამოსვლისას მკვეთრი მოძრაობების გარეშე. დაუშვებელია დაფერდების დიდი კუთხე დაბალი საჭაერო სიჩქარისა და/ან გადამეტვირთვის მაღალი კოეფიციენტის დროს.

### **შენიშვნები:**

1. ჰაერის ნაკადის მოწყვეტა დაბალ სიმაღლეზე როგორც თვითმფრინავის ფრთიდან, ასევე შვეულმფრენის ნებისმიერი ხრახნიდან, მეტად სახიფათოა.

2. მეტად სახიფათოა დაბალ სიმაღლეზე ქარცვლაში მოხვედრა. ამ კუთხით, ყურადღება უნდა მიექცეს იმ გარემოებას, თუ ხეთა კენწეროებს ქარი არხევს, ხმელეთზე კი წყნარი ამინდია, აგრეთვე კვამლის სვეტის არათანაბრად გადახრას.

7. პილოტს ეკრძალება:

ა) ქიმიკატის ხარჯვის სათვალთვალოდ უკან მიხედვა;

ბ) ქიმიკატის გამოფრქვევის შეფერხებისას, სამუშაო ტექნოლოგიით გაუთვალისწინებელი ევოლუციების შესრულება;

გ) დასახლებული პუნქტის თავზე ფრენა;

დ) საფრენოსნო დავალებით გაუთვალისწინებელი პირის ბორტზე აყვანა;

ე) ფრენის დასრულებამდე სამუშაო ადგილის დატოვება;



8. აკრძალულია პესტიციდებით იმ ნაკვეთების დამუშავება, რომლებიც განთავსებულია:

- ა) დასახლებული პუნქტიდან, დასვენების, გამაჯანსაღებელი დაწესებულების, მდინარის, ტბისა და წყალსაცავის წყალდამცავი არეებიდან, თევზსამეურნეო წყალსატევიდან, მოსახლეობის სასმელ-სამეურნეო წყალმომარაგების წყაროდან, საქონლის სადგომიდან, მეფრინველეობის ფერმიდან, სამოვრიდან, ნაკრძალიდან, ბუნებრივი (ეროვნული) პარკიდან 2კმ-ზე, სკებიდან 5კმ-ზე უფრო ახლოს;
- ბ) 3000კგ და ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე სხ-სათვის, რომელიც მცირემოცულობიანი საფრქვევი აპარატურით არის აღჭურვილი, წინა ქვეპუნქტით მითითებული მანძილები უნდა იყოს, შესაბამისად – 500მ და 2კმ;
- გ) სხვა სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოთა ადგილიდან და თბური დამუშავების გარეშე გამოსაყენებელი კულტურებით დაკავებული ფართობიდან 2კმ-ზე უფრო ახლოს.

### **მუხლი 17. ლითონის დამკველებით გამოწვეული საშიშროება**

საავიაციო-სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოებზე გამოყენებული საჰაერო ხომალდებისათვის შემუშავებული არ არის ლითონის დამკველებისადმი გამძლეობის კრიტერიუმები, ამიტომ ქვემოთ ჩამოთვლილი სიფრთხილის ზომების მიღება არის ლითონის დამკველების აღმოჩენისა და მასთან დაკავშირებული საშიშროების თავიდან აცილების ერთ-ერთი საშუალება:

1. სხ-ზე საჭიროა დამყარდეს სისუფთავე, რაც აუცილებელია არა მარტო კოროზიის, არამედ ლითონის დამკველებით გამოწვეული დაზიანების აღმო-საჩენადაც.
2. ტექნიკური დათვალიერებისას განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს იმ კვანძებსა და არეებს, რომელზეც დიდი დატვირთვა მოდის.
3. სხ არ უნდა დაიტვირთოს კონკრეტული პირობების გათვალისწინებით გამოთვლილ ასაფრენ მასაზე მეტად.
4. ფრენის ყველა ელემენტი უნდა შესრულდეს ნარნარად, ამ ოპერაციისათვის აუცილებელი მინიმალური გადამეტვირთვით.
5. ფრთაუკანებით სარგებლობა საჭიროა მხოლოდ სეს-ით დადგენილ შემთხვევებში, ბრუნების შესრულებისას მისი გამოყენება რეკომენდებული არ არის.
6. ხმელეთზე მიმოსვლისას მკვეთრი ბრუნები რეკომენდებული არ არის, რათა შასს ძალა არ დაადგეს.
7. სხ-ის ნებისმიერი სავარაუდო გადამეტვირთვა ტექნიკურ პერსონალს უნდა ეცნობოს.

## **თავი IV. პასუხისმგებლობა**

### **მუხლი 18. პასუხისმგებლობა**

ამ „სახელმძღვანელოთი“ გათვალისწინებული ნორმების დარღვევისათვის პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით.

**დანართი 1**

### **ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო**

საავიაციო-სასოფლო-სამეურნეო სამუშაოების შემსრულებელი ექსპლუატანტის (შემდგომში – ექსპლუატანტი) ფშს-ის მიზანი იგივეა, რაც ნებისმიერი ექსპლუატანტის ფშს-ისა: პირად შემადგენლობას გააცნოს სსსს-ის უსაფრთხოდ შესრულების დებულებები და კონკრეტული ინსტრუქციები, ასახოს ყველა კატეგორიის მუშაკის მოვალეობები და უფლებები, შეიცავდეს ყველა იმ მონაცემს, რაც სამუშაოების უსაფრთხოდ და ეფექტურად შესრულებას ხელს შეუწყობს.

„საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესებით“ დადგენილი ინფორმაციის გარდა სსსს-ის შემსრულებელი ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ში შეიტანოს (ან ცალკე საბუთის სახით ჰქონდეს) შემდეგი მონაცემები:

1. ქიმიკატების სხ-ში ჩამტვირთავი პერსონალისა და მესიგნალების მოვალეობები და პასუხისმგებლობა.
2. ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებული ქიმიკატების აღწერა და ჰაერში გასაფრქვევად საქართველოს კანონმდებლობით აკრძალული ქიმიური ნივთიერებების ჩამონათვალი.
3. ქიმიკატებით მოწამვლისას და ფიზიკური ტრავმის მიღებისას პირველი დახმარების წესები.
4. პირველი დახმარების კომპლექტის შედგენა-შენახვასა და განახლებაზე პასუხისმგებლობა.
5. პირველი დახმარების სამედიცინო ცენტრების სია და ტელეფონის ნომრები.
6. მითითება ეკიპაჟის წევრებს: ეძლევათ თუ არა ქიმიკატების ჩამტვირთავი პერსონალის დახმარების უფლება.
7. ქიმიკატების შერევისა და ჩატვირთვის წესები.
8. სიგნალიზაციისა და მესიგნალებისათვის განკუთვნილი წესები.
9. ქიმიკატებთან მომუშავე პერსონალის (მესიგნალების ჩათვლით) დამცავი ტანსაცმელი და აღჭურვილობა, მისი შენახვისა და წმენდის წესები.
10. ნაკვეთების წინასწარ დათვალიერებაზე პასუხისმგებლობა და ამ სამუშაოს შესრულების წესი, დამკვეთის წარმომადგენლის ბორტზე აყვანის ნებართვის ან აკრძალვის ჩათვლით.
11. ქიმიკატების ჩამტვირთავი პერსონალისა და მესიგნალების ინსტრუქტაჟის მონაცემები.



12. მესამე პირების მიმართ ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობის საკითხები.
13. სხ-ის საწვავით გაწყობისას მიღებული უსაფრთხოების ზომები.
14. იმის ინფორმაცია, თუ როგორი ნაკვეთის დამუშავება იკრძალება. აქვე უნდა იყოს მითითება, რომ მეთაური უფლებამოსილია უარი თქვას ნაკვეთის დამუშავებაზე, თუ მას მიაჩნია, რომ ამ სამუშაოს ჩატარება უსაფრთხო არ არის.
15. ხელისუფლების ადგილობრივი ორგანოების, მოსახლეობის, სხვა დაინტერესებული (მესამე) პირების შეტყობინების წესი.
16. გამოყენებული ქიმიკატების ტიპებზე ადგილობრივი სამედიცინო ორგანოების (მედიცინის მუშაკების) შეტყობინების წესი.
17. გზებზე და მოსახლეობის სავალ ბილიკებზე გასაფრთხილებელი ნიშნების განთავსება.
18. სხ-ის ტექნიკური გაუმართაობის, ხარვეზების აღნუსხვისა და აღმოფხვრის წესები.
19. იმ გარემოებების აღწერა, თუ როდის შეუძლია პილოტს მესიგნალის გარეშე მუშაობა.
20. მეტეოროლოგიური მინიმუმი.
21. ფრენების სააერნაოსნო და მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფის წესები.
22. სსსს-ის იმ სახეობების სამუშაო ტექნოლოგიები, რომლის ნებართვასაც ექსპლუატანტი იღებს (სამუშაო ტექნოლოგია შეიძლება იყოს ცალკე საბუთის სახითაც).
23. პილოტის დამცავი აღჭურვილობა: უსაფრთხოების ღვედები, მუზარადი, ნიღაბი, სათვალე, რესპირატორი და სხვა.
24. ფრენის უსაფრთხოების წესები (ამ „სახელმძღვანელოთი“, „საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებით“, „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესებით“, სეს-ით დადგენილი ნორმები და სხვა).
25. სსმ-ის გადაზიდვის, შენახვისა და მოხმარების წესები.
26. სხ-ის, ქიმიური აპარატურის, ქიმიკატების შესარევი ავზის რეცხვის/წმენდის წესები და პერიოდულობა, დაცლილი ტარის მოვლის წესები.
27. ქიმიური აპარატურის ჰერმეტიულობის, სითხის გასაფრქვევი ნახვრეტების ცვეთის შემოწმებისა და ხარჯვის ნორმაზე დაყენების წესები.
28. აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის შერჩევისა და მონიშვნის წესები (სიგრძე, სიგანე, ქანობი, დაბრკოლებები, საფარი, განთავსება, მიმდებარე ტერიტორია და სხვა).

დანართი 2

## პილოტის თეორიული მომზადება

### მუხლი 1. დანიშნულება

1. მომზადების მიზანია, რომ საავიაციო სამუშაოს შემსრულებელ პილოტს:
  - ა) შეეძლოს მძიმედ დატვირთული სხ-თი მანევრების უსაფრთხოდ შესრულება;
  - ბ) ფლობდეს სამუშაოდ გამოყენებულ ქიმიკატებზე ინფორმაციას, შეეძლოს ეტიკეტის წარწერის კითხვა, იცოდეს და შეასრულოს იქ ჩამოთვლილი მოთხოვნები;
  - გ) შეეძლოს ქიმიკატის დრეიფის გამომწვევი პირობებისა და ამ ნივთიერებისადმი მგრძობიარე ნათესების ამოცნობა;
  - დ) იცოდეს, თუ ამინდის პირობები რა გავლენას ახდენს, საერთოდ, სამუშაოზე და კერძოდ – გამოყენებულ ქიმიკატზე;
  - ე) ზედმიწევნით იცოდეს სხ-ის ზღვრული პარამეტრები.

### მუხლი 2. სახმელეთო მომზადება

პილოტის სახმელეთო მომზადება უნდა შეიცავდეს, სულ ცოტა, შემდეგ საკითხებს:

1. წინასწარი მომზადება:
  - ა) საავიაციო სამუშაოებთან დაკავშირებული ტერმინოლოგია;
  - ბ) სააერნაოსნო, ტოპოგრაფიული რუკებითა და ფოტოსურათებით სარგებლობა;
  - გ) აეროდრომის/დასაფრენი მოედნისა და მისი აღჭურვისადმი წაყენებული მოთხოვნები;
  - დ) უსაფრთხოების ტექნიკა ჯაერში და ხმელეთზე;
  - ე) საქართველოს შესაბამისი კანონმდებლობა და დაზღვევის სისტემა;
  - ვ) კავშირისა და სიგნალიზაციის წესები და პრაქტიკული ხერხები;
  - ზ) საავიაციო სამუშაოების კონკრეტულ სახეობასთან შეფარდებული მეტეოროლოგია;
  - თ) ფშს-ით, სეს-ით და სხვა ნორმატიული თუ საინსტრუქციო მასალით სარგებლობა.
2. ქიმიური აპარატურა:
  - ა) სისტემები და შემადგენელი ნაწილები;
  - ბ) ტექნიკური მომსახურება;
3. ქიმიკატები:
  - ა) ტიპები და დანიშნულება;



- ბ) ფორმულები;
- გ) შეტანის ნორმები;
- დ) მავნე ორგანიზმები და მათთან ბრძოლა;
- ე) გამოყენების პერიოდულობა;
- ვ) შერევა;
- ზ) აეროდინამიკური თვისებები.

4. სანიტარიული ასპექტები:

- ა) ქიმიკატებით ადამიანებისა და ცხოველების მოწამვლის საშიშროება;
- ბ) მოწამვლის ნიშნები და მკურნალობა;
- გ) დამცავი აღჭურვილობა: ტანსაცმელი, ხელთათმანი, სათვალე და სხვა;
- დ) ქიმიკატებთან ურთიერთობა: მონიშვნა, შენახვა, დაცლილი ტარის მოცილება და სხვა;
- ე) პირველი დახმარების აღმოჩენა.

5. ქიმიკატებით მუშაობის სპეციფიკა:

- ა) გაფრქვეული ქიმიკატის ზოლის სიგანე, გადაფარვა და ხარვეზები;
- ბ) ნაკვეთის თანაბრად დამუშავება;
- გ) უკანა, წინა და გვერდითი დაუმუშავებელი ზოლები;
- დ) ქიმიკატის ხარჯვის ნორმები;
- ე) ქიმიკატის ქართ გადატანაზე (დრეიფზე) პილოტის პასუხისმგებლობა;
- ვ) დრეიფის შეფასება და მისი თავიდან აცილება.

6. საბორტო და სახმელეთო აღჭურვილობის ექსპლუატაცია და ტექნიკური მომსახურება:

- ა) აღჭურვილობა და ჩატვირთვა-ჩამოტვირთვის წესები;
- ბ) ქიმიკატის გაზავების წესები;
- გ) საფილტრი აღჭურვილობა და ტუმბოები;
- დ) ქიმიკატისა და საწვავის შენახვა და გადაზიდვა;
- ე) საწვავის გაჭუჭყიანების თავიდან აცილება;
- ვ) სხ-სა და სახმელეთო აღჭურვილობის დასუფთავება;
- ზ) სხ-ის საფრენოსნო ვარგისობის შენარჩუნება.

7. სამუშაოს ორგანიზება:

- ა) საავიაციო სამუშაოს შესრულების ხელშეკრულება და სხვა საბუთები;
- ბ) დანახარჯები;
- გ) მეწარმეობის პრაქტიკა;
- დ) კონკრეტული სამუშაოს ორგანიზება;
- ე) სამართლებრივი ასპექტები;

8. საავიაციო სამუშაოებთან დაკავშირებული საქართველოს კანონმდებლობა, მათ შორის, გარემოს დაცვის დარგში.

**მუხლი 3. თეორიული გამოცდა**

საავიაციო სამუშაოს ოსტატობის აღნიშვნის მიღების კანდიდატის საგამოცდო საკითხების სანიმუშო ჩამონათვალი:

1. საჰაერო ხომალდი და აღჭურვილობა:

- ა) გაფრენისწინა დათვალიერება;
- ბ) საწვავით გაწყობის წესები;
- გ) სხ-ის დაბმის წესები;

2. საფრენოსნო მახასიათებლები:

ა) ტემპერატურის, ფარდობითი სიმაღლის (აეროდრომის შემადგენლების), ტენიანობის, სხ-ის მასის, აეროდრომის საფარის, ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის გავლენა აფრენაზე, 15მ-მდე (50ფ) სიმაღლის აღებაზე და დაფრენაზე;

- ბ) სხ-ის გადამეტვირთვის გავლენა საფრენოსნო მახასიათებლებზე;
- გ) სხ-ის მასის გამოსათვლელი გრაფიკებით, ნომოგრამებით სარგებლობა;
- დ) აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები;

3. ფრენის დაგეგმვა:

- ა) ხმელეთზე ჩატარებული სამუშაოები: მიზანი-ხერხები და შეზღუდვები;
- ბ) აეროდრომიდან ნაკვეთამდე ფრენის წესები;
- გ) ფრენის დროს შემოწმება: მიზანი და ხერხები;
- დ) აეროდრომის საფარი და დაბრკოლებები;
- ე) ნაკვეთის დამუშავების გეგმა, ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის მიხედვით;
- ვ) სასიგნალო ნიშნებით/მესიგნალებით სარგებლობის წესები;

ზ) სხ-ს ქიმიკატებით დატვირთვა;

თ) დაბრკოლებებიანი ნაკვეთის დამუშავების წესები;

ი) მექანიკური (ქარისაგან გამოწვეული) და თბური ტურბულენტობა და მასთან დაკავშირებული



სიძნელეები;

კ) გაანგარიშებები: ნაკვეთზე ფრენების რაოდენობა, ქიმიკატის ხარჯის ნორმა, ხვრელის სიგრძე და სიგანე, ქიმიური აპარატურის დოზაზე დაყენება;

ლ) ხსნარის წვეთების მახასიათებლები და ნაკვეთზე განფენა.

4. ქიმიკატები და სანიტარიული ასპექტები:

ა) ქიმიკატების კლასიფიკაცია;

ბ) ქიმიკატების ამოცნობა;

გ) ქიმიკატების მომწამლავი თვისებები;

დ) ჯამური და არაჯამური მოქმედების ქიმიკატები;

ე) ინსექტიციდები, ჰერბიციდები, ფუნგიციდები, მღრღნელების საწინააღმდეგო შხამები;

ვ) ქიმიკატების ორგანიზმში მოხვედრის გზები;

ზ) მოწამვლის სახეობები;

თ) ეკიპაჟის წევრების, სახმელეთო ბრიგადის, მესიგნალების მოწამვლის თავიდან აცილება;

ი) პირველი დახმარება.

5. კანონმდებლობა

ა) საავიაციო სამუშაოების სააერნაოსნო და მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფა;

ბ) საავიაციო სამუშაოებზე ფრენის წესები, ტექნოლოგიები, ინსტრუქციები;

გ) სამუშაო და დასვენების დროის ნორმები და სხვა.

დანართი 3

## საჰაერო ხომალდის მეთაურის სსსს-ზე საფრენად მომზადება

### I საფეხური

(პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად ორსამართიან სხ-ზე ნაფრენი – 9 სთ.)

1. გასაცნობი ფრენა დაბალ სიმაღლეზე (1.5 სთ)

ა) 15-30მ-ზე (50-100ფ) ფრენა;

ბ) საშუალო და ციკაბო დაფერდებით ბრუნები, 100მ-ის (330ფ) რადიუსიანი ციკაბო ბრუნი (ქარის გავლენა, სრიალის წარმოქმნა);

გ) ბრუნები სიმაღლის ალებით;

დ) ძრავის მტყუნება, დაშვების ხერხები, იძულებითი დაფრენა დაბალი სიმაღლიდან;

ე) ჩავარდნის რეჟიმიდან 100მ-ის (330ფ) სიმაღლეზე სხ-ის გამოყვანა;

ვ) 100მ-ზე (330ფ) ჩავარდნა, 30მ-ის (100ფ) სიმაღლის დაკარგვით.

2. აფრენა-დაფრენა (1.5 სთ)

ა) ჩამოკიდება და დაბალ სიმაღლეზე გადაადგილება;

ბ) მოკლე გაქანითა და გარბენით აფრენა და დაფრენა;

გ) გვერდითი ქარით აფრენა-დაფრენა;

დ) ზურგქართ აფრენა-დაფრენა;

ე) ქარის გავლენა ასაფრენ მანძილზე, 15მ-ის (50ფ) სიმაღლემდე და სიმაღლის ალების კუთხეზე;

ვ) ძრავას მტყუნება აფრენისას;

ზ) აეროდრომის საფარისა და ქანობის გავლენა;

თ) ავტოროტაციით დაფრენა.

3. გაფრქვევის ტექნოლოგია (4 სთ)

ა) სამუშაო სიმაღლეზე ფრენა, მისი განსაზღვრა და შენარჩუნება;

ბ) ნაკვეთზე არსებული ბუნებრივი ორიენტირების სანიშნად გამოყენება;

გ) სტანდარტული ბრუნები. ფრთაუკანებით სარგებლობა;

დ) „მცდარი ჰორიზონტის“ ეფექტი;

ე) ქარის, ტურბულენტობის, აღმავალი და დაღმავალი ნაკადების გავლენა;

ვ) ნაკვეთის დამუშავების სახეობები;

ზ) დაბრკოლებებზე გადაფრენა სიმაღლის ალებისას და დაშვებისას;

თ) ძრავის სიმძლავრის გამოძენება;

ი) დაბალი სიმაღლიდან იძულებითი დაფრენა.

4. ელექტროგადამცემი ხაზების სიახლოვეს დაბალ სიმაღლეზე ფრენა (2 სთ)

ა) სადენების ადგილმდებარეობის დადგენა-შეფასება. ვიზუალური ორიენტირები (საყრდენები, ბოდები, იზოლატორები – როგორც ხაზების მიმანიშნებელი);

ბ) ელექტროგადამცემი ხაზების სიახლოვეს დაბალ სიმაღლეზე ფრენა.

### II საფეხური

(პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით ნაფრენი – 30 სთ)

საფრენოსნო მომზადების II საფეხური ტარდება კონკრეტულ სამუშაო პირობებში, ინსტრუქტორის ზედამხედველობით.

II საფეხური შეიძლება ჩატარდეს ერთსამართიან სხ-ზე.



სსსს-ზე დაშვების ოსტატობის აღნიშვნა გაიცემა პილოტ-ინსტრუქტორის დასკვნის საფუძველზე.

### შენიშვნები:

1. მომზადების ეს პროგრამა შეიცავს მინიმალურ მოთხოვნებს და არის სანიმუშო. საფრენოსნო მომზადების კონკრეტულ პროგრამას, სხ-ის სახეობის, ტიპის, ჩასატარებელი სამუშაოების, პილოტის გამოცდილებისა და სხვა გარემოებების გათვალისწინებით, შეიმუშავებს ექსპლუატანტი და ამტკიცებს (ითანხმებს) საქართველოს საა.
2. სსსს-ზე მომზადების პროგრამა უტარდება „კომერციული პილოტის მოწმობის“ მფლობელს.
3. თუ პილოტს სხ-ის სხვა სახეობაზე ან ტიპზე აქვს სსსს-ზე ნაფრენი, შესაძლებელია მომზადების თეორიული (დანართი 2) და პრაქტიკული ნაწილების შეკვეცა.
4. მეორე პილოტის საფრენოსნო მომზადება, ამ დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, აუცილებელი არ არის.
5. სსსს-ზე დაშვების ოსტატობის აღნიშვნის მფლობელი პილოტის პერიოდული საფრენოსნო შემოწმებისას მოწმდება მისი სსსს-ზე მუშაობის უნარიც. შემოწმება შესაძლებელია სამუშაო პირობებში.
6. პილოტი ვალდებულია საფრენოსნო შემოწმება გაიაროს სხ-ის იმ ტიპზე, რომელზეც სსსს უნდა შეასრულოს. სხ აღჭურვილი უნდა იყოს ქიმიური აპარატურით, მისი მასა სრულ ასაფრენ მასას უნდა შეესაბამებოდეს.

### დანართი 4

#### სამუშაო აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის ფრენების შესრულების ინსტრუქცია

ფრენების შესრულების ინსტრუქცია უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

1. აეროდრომის კუთვნილება და დანიშნულება.
2. აღჭურვილობა.
3. საავიაციო ტექნიკის დაცვაზე პასუხისმგებლობა.
4. განთავსება უახლოესი დასახლებული პუნქტის მიმართ.
5. თუ მას სხვა აეროდრომიც ესაზღვრება, ერთდროული ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.
6. სრული (აბსოლუტური) სიმაღლე.
7. მაგნიტური (გა)დახრა.
8. ფორმა, ზომები (სიგრძე, სიგანე), საფარის მდგომარეობა, მათ შორის – ნალექების დროს საექსპლუატაციო ვარგისობა.
9. კროკები.
10. სათადარიგო აეროდრომებამდე მაგნიტური კურსები და მანძილები.
11. ხილვადობის დასადგენად შერჩეული ორიენტირები.
12. ჩასატვირთი მოედნის განთავსება.
13. სსმ-ის საცავის, ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობის, სადეგაზაციო მოედნის განთავსება.
14. აეროდრომის კუთხეების მონიშვნა.
15. დაბრკოლებების შეზღუდვის პირობითი სიბრტყის დახრილობის მაქსიმალური ტანგენსი.
16. სხ-ის მისაბმელი მოწყობილობის განთავსება.
17. მინიმუმი აფრენ-დაფრენის ყველა მიმართულებისათვის.
18. მიმდებარე ტერიტორიის რელიეფის მოკლე აღწერა, დაბრკოლებები, აეროდრომიდან მათი შემადგენლობა და ადგილმდებარეობა, მათი მონიშვნა.
19. აეროდრომის რაიონში ფრენის მინიმალური უსაფრთხო სიმაღლე.
20. ამ აეროდრომიდან ერთზე მეტი სხ-ის ფრენის წესები (საჭიროებისას).
21. საჰაერო მოძრაობის ორგანოებთან ურთიერთობა (ფრენის დაწყებისა და დამთავრების შეტყობინება, შტორმული და ფრენის აკრძალვის შეტყობინების მიღება, სააერნოსნო ინფორმაციით და მეტეოროლოგიური უზრუნველყოფა და სხვა).
22. „სტარტის“ გაშლისა და აეროდრომის მონიშვნის მოგვარება.
23. აეროდრომზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და ადამიანების გადაადგილების წესი.
24. საავარიო-სამამშველო სამუშაოების ჩატარების წესები.
25. სამედიცინო უზრუნველყოფა.

### დანართი 5

#### სამუშაო აეროდრომის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები

1. საფრენი ზოლის (ადზ-ის) სიგრძე არ უნდა იყოს თვითმფრინავის კონკრეტული ტიპის სეს-ით განსაზღვრულ ასაფრენ ან დასაფრენ (რომელიც უფრო მეტია) დისტანციაზე ნაკლები, უსაფრთხოების ღერძულა ზოლების სიგრძე კი – 30 მ-ზე ნაკლები.
2. ადზ-ისა და უსაფრთხოების გვერდითი ზოლების სიგანე თვითმფრინავის სეს-ით დადგენილ მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს, მაგრამ არ უნდა იყოს ქვემოთ მითითებულზე ნაკლები:
  - ა) ბუნებრივსაფარიანი ადზ-ისა – 30მ-ზე, ხელოვნურსაფარიანისა კი – 18მ-ზე;
  - ბ) უსაფრთხოების გვერდითი ზოლებისა – 15მ-ზე.
3. ადზ-ის გრძივი და განივი ქანობი 2%-ს, უსაფრთხოების ზოლებისა კი 5%-ს არ უნდა აღემატებოდეს.



4. ბუნებრივსაფაროანი ადზ-ის უსწორმასწორობა 0-03მ-ს არ უნდა აღემატებოდეს (ეს მონაცემი სამმეტრიანი ლარტყით იზომება).

5. აეროდრომიდან 2000მ-ის რადიუსით განთავსებული დაბრკოლებების სიმაღლე 45მ-ს- 2700მ-ის რადიუსით განთავსებულებისა კი – 80მ-ს არ უნდა აღემატებოდეს, ამასთან, აფრენისა და დაფრენის სექტორებში დაბრკოლებების შემზღუდავი სიბრტყის დახრილობა, უსაფრთხოების ღერძულა ზოლის კიდიდან 1600მ-ის ფარგლებში, 5%-ს (1:20) არ უნდა აღემატებოდეს.

6. „სტარტი“ იშლება შემდეგნაირად: დასაფრენი ნიშანი – T – იშლება ადზ-ის კიდიდან არანაკლებ 50მ-ის მანძილზე. აფრენ-დაფრენის მიმართულება მონიშნება თეთრი (ან კონტრასტული) ალმებით-ფრენის შეწყვეტის მიჯნამდე (50მ-ის დაცილებით ორპილოტიანი თვითმფრინავისათვის და 25მ-ისა – ერთპილოტიანი თვითმფრინავისათვის). აფრენის შეწყვეტის მიჯნა მონიშნება წითელი ფერის ალმით.

### **შენიშვნები:**

1. შვეულმფრენის სამუშაო მოედნის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები იხ. კონკრეტული ტიპის სეს-ში.

2. სამუშაო აეროდრომის/დასაფრენი მოედნის მიმართ წაყენებული მოთხოვნების სრულ საინსტრუქციო მასალას შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის №14 დანართი და №6 დანართის III ნაწილის A დამატება.

7. სსსს-ზე მუშაობისას, აეროდრომიდან დასახლებულ პუნქტამდე და წყალმომარაგების წერტილებამდე მანძილი უნდა იყოს, სულ ცოტა:

ა) უსაფრთხოების ღერძულა ზოლის კიდიდან, აფრენ-დაფრენის მიმართულებით – 2 კმ.

ბ) უსაფრთხოების გვერდითი ზოლის კიდიდან – 1 კმ.

**დანართი 6**

## **დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან ამორჩევაზე დასაშვები წვრთნის ტიპობრივი პროგრამა**

*საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110*

### **1. ზოგადი დებულებები**

ა) მიზანი. დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან ამორჩევაზე მეთაურის მომზადება.

ბ) მითითება. თუ პილოტს სხ-ს სხვა ტიპზე მსგავსი დაშვება ჰქონდა და ამგვარი სამუშაოების შესრულებიდან ერთ წელზე მეტი არ გასულა, წვრთნის მოცულობა შეიძლება 50%-მდე შემცირდეს. თუ პილოტ-ინსპექტორს თვითმფრინავის სხვა ტიპზე მსგავსი დაშვება ჰქონდა და ამგვარი სამუშაოების შესრულებიდან ერთ წელზე მეტი არ გასულა, მას დასაშვებად შეიძლება მხოლოდ საკონტროლო ფრენები მიეცეს.

*საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110*

### **2. სახმელეთო მომზადება**

ა) მიზანი. პილოტს გაეცნოს:

– სხ-ს მართვის თავისებურებები შეზღუდული ზომების მოედანზე ფრენისას;

– დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან ამორჩევის წესები და თანამიმდევრობა;

ბ) შესრულების წესი: პილოტი, პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, შეისწავლის:

– დასაფრენი მოედნების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს;

– დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან ამორჩევის წესებსა და თანამიმდევრობას;

– დასაფრენი მოედნის ზომების, ქანობის, მდგომარეობის, დაბრკოლებების, ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის განსაზღვრის ხერხებს;

– მოედნის ამორჩევისას, დათვალიერებისას და დასაფრენად შესვლისას მანევრირებას;

– ასაფრენი და დასაფრენი მასების ნომოგრამის მიხედვით განსაზღვრას, მოედნის ზომებისა და სხვა, კონკრეტული პირობებიდან გამომდინარე.

გ) ლიტერატურა: სეს, „სავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“, ეს პროგრამა.

*საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110*

### **3. საფრენოსნო მომზადება**

ა) ფრენები სრულდება პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად; წვრთნის დრო – 02.00 სთ, საკონტროლო ფრენა – 01.00 სთ. ამ პუნქტით განსაზღვრული დრო არ მოიცავს ბაზიდან სამუშაო რაიონამდე და უკან გადაფრენების დროის პერიოდს.

ბ) პირველი ფრენები რეკომენდებულია დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ მოედანზე შესრულდეს. მოედანზე მისვლისას ინსტრუქტორი მეთაურს უხსნის ამ დასაფრენი მოედნის ზომების, ქანობის, მდგომარეობის, დაბრკოლებების, ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის, აგრეთვე დასაფრენად შესვლისა და დაფრენა-აფრენის შესაძლებლობების განსაზღვრის ხერხებს. პირველ დაფრენას ასრულებს ინსტრუქტორი.

გ) დასაფრენად შესვლა. მოედნის დასათვალიერებლად და დაფრენის კონკრეტული პირობების განსაზღვრავად პირველი ფრენა სრულდება არანაკლებ 100 მ (330 ფტ) ნამდვილ სიმაღლეზე; შემდგომი ფრენები, მოედნის დაწვრილებით დასათვალიერებლად, შეიძლება შესრულდეს უფრო დაბალ, მაგრამ არანაკლებ 20მ/65ფტ (შვეულმფრენისათვის – 10 მ (35 ფტ) ნამდვილ სიმაღლეზე. სიჩქარე უნდა იყოს მინიმალური უსაფრთხო, გარბენი და გაქანი – რაც შეიძლება მოკლე, სეს-ის მოთხოვნების შესაბამისად.

დ) დაშვება. საკონტროლო ფრენა სრულდება უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად. მოედნების ჰაერიდან ამორჩევაზე პირველადი დაშვება ფორმდება ზღვის საშუალო დონიდან არა უმეტეს 1000 მ (3300 ფტ-



მდე) რელიეფზე. შემდგომში 1000 მ-ზე (3300 ფტ-ზე) და უფრო მაღალ რელიეფზე დასაშვებად წვრთნა ტარდება შესაბამისი შემადგენლების დასაფრენ მოედნებზე, ზემოთ აღნიშნული წვრთნის დროის არანაკლებ 50%-ის მოცულობით. დაშვების ჩანაწერი კეთდება „საწვრთნელ დავალებაში“, საფრენოსნო წიგნაკში (ხელს აწერს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი) და პილოტის მოწმობაში.

ე) მითითებები

- ჰაერიდან ამორჩევად ითვლება არაკონტროლირებად აეროდრომზე/მოედანზე დაფრენა;
- თვითმფრინავის პილოტისათვის ჰაერიდან ამორჩევით დაფრენა მხოლოდ მიწის მომზადებულ ნაკვეთზეა ნებადართული;
- პროგრამის გასავლელად დაიშვება თვითმფრინავის ის პილოტი, რომელსაც ამ ტიპის თვითმფრინავზე, მეთაურის რანგში, აქვს არანაკლებ 300 სთ ნაფრენი;
- შვეულმფრენის პილოტს პირველადი დაშვება (1000 მ/3300 ფტ-მდე) შეიძლება მიეცეს მეთაურად შესვლის და/ან საავიაციო სამუშაოს კონკრეტულ სახეობაზე დაშვების პროგრამასთან ერთად;
- პროგრამით მითითებული წვრთნის დრო მინიმალურია;
- მეორე პილოტისათვის აუცილებელია მხოლოდ სახმელეთო მომზადება, მათ შორის ეკიპაჟის წევრებთან ურთიერთმოქმედების საკითხებზე.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

**დანართი 7**

**უკიდურესად დაბალ სიმაღლეზე საფრენად დასაშვები წვრთნის ტიპობრივი პროგრამა**

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

**1. ზოგადი დებულებები**

ა) მიზანი. ამ „სახელმძღვანელოს“ მე-5 მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული სამუშაოების შესასრულებლად მეთაურის მომზადება.

ბ) მითითება. თუ პილოტს სხ-ს სხვა ტიპზე მსგავსი დაშვება ჰქონდა, და ამგვარი სამუშაოების შესრულებიდან ერთ წელზე მეტი არ გასულა, წვრთნის მოცულობა შეიძლება 50%-მდე შემცირდეს. თუ პილოტ-ინსპექტორს თვითმფრინავის სხვა ტიპზე მსგავსი დაშვება ჰქონდა, და ამგვარი სამუშაოების შესრულებიდან ერთ წელზე მეტი არ გასულა, მას შეიძლება მხოლოდ საკონტროლო ფრენები მიეცეს.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

**2. სახმელეთო მომზადება**

ა) მიზანი. პილოტს გაეცნოს:

- უკიდურესად დაბალ სიმაღლეზე სხ-ს მართვის თავისებურებები, სამუშაო რაიონის რელიეფისა და ქარის რეჟიმების გათვალისწინებით;

- მილსადენების, საავტომობილო გზების, ელექტროგადამცემი ხაზებისა და სხვა ობიექტების (შემდგომში – „ობიექტები“) პატრულირებაზე/მომსახურებაზე ფრენის შესრულებისა და უსაფრთხოების წესები;

ბ) შესრულების წესი: პილოტი, პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, შეისწავლის სამუშაო რაიონის რელიეფს, მის მეტეოროლოგიურ თავისებურებებს, მსხვილმასშტაბიანი რუკით სარგებლობას. რეკომენდებულია, რუკაზე განსხვავებული ფერით დატანილი იყოს სამუშაო რაიონში მაღალი ძაბვის ელექტროგადამცემი ხაზების განლაგება.

გ) ლიტერატურა: სეს, „საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“, რუკა, ეს პროგრამა.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

**3. საფრენოსნო მომზადება**

ა) ფრენები სრულდება პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად; წვრთნის დრო – 03.00 სთ (შვეულმფრენისათვის – 02.00), საკონტროლო ფრენა – 01.00 სთ.

ბ) მიზანი. მეთაურმა უნდა აითვისოს:

- უკიდურესად დაბალ სიმაღლეზე ვირაჟები და სტანდარტული ბრუნები 30 მ-ზე (100ფტ-ზე) – ერთპილოტიანი სხ-სათვის, 50 მ-ზე (165ფტ-ზე) – ორპილოტიანი სხ-სათვის;

- უკიდურესად დაბალ (სამუშაო) სიმაღლეზე 10–20მ (35–65ფტ) დაბრკოლებების თავზე ფრენა, ობიექტისაგან ისეთი გვერდითი დაცილებით, რომ დამკვირვებელი ობიექტს მკაფიოდ ხედავდეს;

- ქარის მიმართულებისა და სიჩქარის მუდმივი კონტროლი.

გ) დაშვება. საკონტროლო ფრენა სრულდება უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან. დაშვების ჩანაწერი კეთდება „საწვრთნელ დავალებაში“, საფრენოსნო წიგნაკში (ხელს აწერს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი) და პილოტის მოწმობაში.

დ) მითითებები

- პროგრამის გასავლელად დაიშვება თვითმფრინავის ის პილოტი, რომელსაც ამ ტიპის თვითმფრინავზე, მეთაურის რანგში, კომერციულ ფრენებზე, აქვს არანაკლებ 150სთ ნაფრენი, შვეულმფრენის პილოტი კი დასაფრენი მოედნების ჰაერიდან ამორჩევაზეა დაშვებული.

- პროგრამით მითითებული წვრთნის დრო მინიმალურია.

- მეორე პილოტისათვის აუცილებელია მხოლოდ სახმელეთო მომზადება, მათ შორის ეკიპაჟის წევრებთან





ურთიერთმოქმედების საკითხებზე.

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2006 წლის 16 აგვისტოს ბრძანება №5 - სსმ III, №98, 24.08.2005 წ., მუხ.1110

