

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №193

2021 წლის 12 აგვისტო

ქ. თბილისი

ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასებისა და შეტყობინების წესის დამტკიცების შესახებ

„საქართველოს საჰაერო კოდექსის“ მუხლის 9¹ პირველი ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასებისა და შეტყობინების წესი“.

მუხლი 2

1. ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

2. სერტიფიცირებული სამოქალაქო აეროდრომის ექსპლუატანტებმა უზრუნველყონ:

ა) თანდართული წესის მოთხოვნების გათვალისწინებით, აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში შესატანი პროცედურების შემუშავება და სააგენტოში წარდგენა შესატანხმებლად 2021 წლის 1 ოქტომბრამდე;

ბ) ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული პროცედურების გამოყენება 2021 წლის 5 ნოემბრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასებისა და შეტყობინების წესი

მუხლი 1. წესის მიზანი და რეგულირების სფერო

1. წესის მიზანია, სერტიფიცირებულ სამოქალაქო აეროდრომებზე, ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასებისა და ამ მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების მოთხოვნების დადგენა.

2. წესის მოთხოვნები ვრცელდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ სერტიფიცირებულ სამოქალაქო აეროდრომების ექსპლუატანტებზე.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისათვის, აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა – ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის აღწერილობა, რომელიც გამოიყენება ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებისას და წარმოადგენს ადზ-ის მდგომარეობის კოდის განსაზღვრის საფუძველს, საჰაერო ხომალდის (შემდგომ – სხ) საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების გაანგარიშების მიზნით. ადზ-ზე არსებული მდგომარეობა შესაძლებელია იყოს:

ა.ა) მშრალი ადზ – ადზ. რომლის ზედაპირზე არ შეიმჩნევა ნესტი და არ არის დაბინძურებული იმ



არეში, რომელიც განკუთვნილია გამოსაყენებლად;

ა.ბ) **სველი ადზ** – ნებისმიერი ხილული ნესტით ან 3 მმ-ის ჩათვლით, წყლის ფენით დაფარული ადზ-ის ზედაპირის ის არე, რომელიც განკუთვნილია გამოსაყენებლად;

ა.გ) **სველი მოლიპული ადზ** – სველი ადზ, სადაც ზედაპირთან შეჭიდების მახასიათებლები, ადზ-ის მნიშვნელოვან ნაწილზე არის გაუარესებული;

ა.დ) **დაბინძურებული ადზ** – ადზ, რომლის ზედაპირის მნიშვნელოვანი ნაწილი დაფარულია ერთი ან რამდენიმე სახეობის დამაბინძურებლით, რომელიც ჩამოთვლილია ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის აღწერილობაში.

ბ) **ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის აღწერილობა** – ადზ-ის ზედაპირი დაფარული ერთი ან რამდენიმე შემდეგი სახეობის დამაბინძურებლით:

ბ.ა) **დატკეპნილი თოვლი** – მყარ მასად დატკეპნილი თოვლი, რომლის ზედაპირზე თვითმფრინავის საბურავები, საექსპლუატაციო წნევისას და დატვირთვისას, იმოძრავენ თოვლის შემდგომი მნიშვნელოვანი დატკეპნის და კვალის დატოვების გარეშე;

ბ.ბ) **მშრალი თოვლი** – თოვლი, რომლის შეერთება და თოვლის გუნდის გაკეთება შეუძლებელია;

ბ.გ) **ჭირხლი** – ჰაერში არსებული ნესტის გამო, ხელოვნური საფარის ზედაპირზე წარმოქმნილი ყინულის კრისტალები;

შენიშვნა: ჭირხლი წარმოიქმნება მაშინ, როდესაც ხელოვნური საფარის ტემპერატურა, გაყინვის ტემპერატურაზე (0 გრადუსი) ნაკლებია. ყინულისაგან განსხვავდება იმით, რომ მისი კრისტალები იზრდებიან დამოუკიდებლად, რის გამოც გააჩნია უფრო მარცვლოვანი სტრუქტურა.

ბ.დ) **ყინული** – გაყინული წყალი ან ცივ და მშრალ პირობებში ყინულად ქცეული დატკეპნილი თოვლი;

ბ.ე) **თოვლჭყაპი** – წყლით გაჟღენთილი თოვლი, რომლის შეხებისას ხდება წყლის გადმოდინება ან იშხეფება მასზე დარტყმისას;

ბ.ვ) **მდგარი წყალი** – წყალი, რომლის ფენა აღემატება 3 მმ-ს სისქეს;

ბ.ზ) **სველი ყინული** – ყინული, რომლის ზედაპირზე წყალი ან გამდნარი ყინულია;

ბ.თ) **სველი თოვლი** – თოვლი, რომელიც შეიცავს საკმარისი რაოდენობის წყალს, რათა წარმოიქმნას მჭიდროდ შეკუმშული მკვრივი გუნდა, საიდანაც არ გამოიწურება წყალი.

გ) **ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC)** – ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის გამომხატველი რიცხვი, რომელიც გამოიყენება ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებისას.

შენიშვნა: ადზ-ის მდგომარეობის კოდის მიზანია, მისცეს პილოტს შესაძლებლობა, გამოთვალოს საჰაერო ხომალდის საექსპლუატაციო მახასიათებლები.

დ) **ადზ-ის მდგომარეობის შეფასების მატრიცა (RCAM)** – მატრიცა, რომელიც შესაბამისი პროცედურების მეშვეობით იძლევა ადზ-ის მდგომარეობის კოდის შეფასების საშუალებას, ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის დაკვირვების პარამეტრების ნაკრების, სხ-ის დამუხრუჭების ეფექტურობის და პილოტის ანგარიშის საფუძველზე.

ე) **ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინება (RCR)** – დეტალური შეტყობინება ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის და სხ-ის ასაფრენ-დასაფრენ მახასიათებლებზე მისი გავლენის შესახებ;

ვ) **კორელაცია** – ორი ან მეტი ცვლადი მონაცემების ურთიერთკავშირი.



მუხლი 3. ადზ-ს ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასება

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს ადზ-ის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასებას და შეტყობინების გადაცემას ამ წესის მე-4 მუხლის შესაბამისად, რათა საფრენოსნო მახასიათებლების გაანგარიშების მიზნით, პილოტისთვის მიწოდებულ იქნეს შესაბამისი ინფორმაცია.

შენიშვნა: ადზ-ზე არსებული მდგომარეობის შეფასების და შეტყობინების გადაცემის დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9981 PANS Aerodromes და Circular 355 „ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასება, გაზომვა და შეტყობინება“.

2. ადზ-ზე არსებული მდგომარეობის შეფასების პროცესი უნდა მოიცავდეს:

ა) სამუშაო მოედნის მდგომარეობის შეფასებას და შეტყობინებას;

ბ) შეფასებული ინფორმაციის შესაბამის ფორმატში წარდგენას;

გ) მნიშვნელოვანი ცვლილებების დაუყოვნებლივ შეტყობინებას.

3. ადზ-ის ზედაპირზე არსებული მდგომარეობა უნდა შეფასდეს, როდესაც წყალი, თოვლი, თოვლჭყაპი, ყინული ან ჭირხლი არის ადზ-ზე.

4. შეფასებიდან გამომდინარე, ხორციელდება ადზ-ის მდგომარეობის კოდის (RWYCC) და ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების გადაცემა.

5. ადზ-ის ზედაპირზე არსებული მდგომარეობა გადაიცემა დამაბინძურებლის ტიპის, სისქის და დაბინძურების ფართობის გათვალისწინებით.

6. ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) გადაიცემა ადზ-ის ყოველ მესამედზე, ამ მუხლის მე-12-16 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

7. ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასების სახელმძღვანელო მეთოდი მოცემულია ამ წესის №2 დანართში.

8. თუ ადზ-ის 25 პროცენტი ან ნაკლები ფართი არის სველი ან დაფარულია დამაბინძურებლით, უნდა მოხდეს ადზ-ის მდგომარეობის კოდი 6-ის გადაცემა.

9. თუ ადზ-ზე დამაბინძურებლის განაწილება არაერთგვაროვანია, სველი ან დამაბინძურებლით დაფარული მონაკვეთების აღწერა უნდა მოხდეს ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებაში, ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის ნაწილში „შენიშვნა ღია ტექსტში“.

10. ადზ-ზე არსებული მდგომარეობის აღწერა უნდა განხორციელდეს ამ წესის მე-4 მუხლის მე-4 პუნქტში მოცემული ტერმინების გამოყენებით.

11. იმ შემთხვევაში, თუ ადზ-ის ნებისმიერ მესამედზე არსებობს სხვადასხვა ტიპის დამაბინძურებელი, რომელთა დაფარვის საერთო ფართი აღემატება ადზ-ის ფართის 25 პროცენტს, ხოლო ცალკე აღებული დამაბინძურებელი ფარავს ადზ-ის ნებისმიერი მესამედის 25 პროცენტზე ნაკლებ ფართს, მაშინ ადზ-ის მდგომარეობის კოდის (RWYCC) განსაზღვრა ეფუძნება კვალიფიციური პერსონალის გადაწყვეტილებას, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელ დამაბინძურებელთან ექნება შეხება თვითმფრინავს და რა ზეგავლენას იქონიებს ის თვითმფრინავის მახასიათებლებზე.

12. ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) განისაზღვრება №1 დანართში მოცემული მე-3 ცხრილის შესაბამისად.

13. ამ წესის №1 დანართის მე-3 ცხრილში მოცემული ცვლადი ფაქტორები, რომლებმაც შეიძლება ზეგავლენა იქონიოს ადზ-ის მდგომარეობის კოდზე, არის:

ა) დამაბინძურებლის ტიპი;



ბ) დამაბინძურებლის სისქე;

გ) ჰაერის ტემპერატურა (იქ სადაც ხელმისაწვდომია, უმჯობესია გამოყენებულ იქნეს ადზ-ის ზედაპირის ტემპერატურა).

შენიშვნა: ჰაერის ტემპერატურის 3 გრადუსი ცელსიუსი და ნაკლების, ნამის წერტილის 3 გრადუს ცელსიუსი ან ნაკლების შემთხვევაში, ადზ-ის ზედაპირი შესაძლებელია იყოს უფრო მოლიპული, ვიდრე ეს მოცემულია ამ წესის №1 დანართის მე-3 ცხრილის შესაბამისად დადგენილი ადზ-ის მდგომარეობის კოდით. ტემპერატურასა და ნამის წერტილს შორის მცირე სხვაობა მიანიშნებს იმაზე, რომ ჰაერის მასა შედარებით ახლოს არის ტენიანობით გაჯერებასთან, რომელიც ხშირად იწვევს ფაქტიურ ნალექს, წყვეტილ ნალექს ან ნისლს. აღნიშნული შესაძლოა დამოკიდებული იყოს ნალექებთან კორელაციაზე, მაგრამ ამავდროულად, სულ მცირედ, ნაწილობრივ დამოკიდებულია ჰაერი-ყინულის ურთიერთქმედებასა და წყლის გაცვლაზე. სხვა ჩართული ცვალებადობის ფაქტორებიდან გამომდინარე, როგორცაა, ზედაპირის ტემპერატურა, მზით გათბობა და მიწის გაციება ან გათბობა, მცირე ტემპერატურული ვარიაციები ყოველთვის არ ნიშნავს იმას, რომ დამუხრუჭების მახასიათებელი იქნება უფრო მოლიპული. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, დაკვირვებები გამოყენებული უნდა იყოს, როგორც მოლიპული მდგომარეობის ინდიკატორი და არა როგორც აბსოლუტური მნიშვნელობა.

14. უკვე დადგენილი, ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) – 5, 4, 3 ან 2 არ უნდა იქნეს გაუმჯობესებული.

შენიშვნა: ადზ-ის ზედაპირის მომსახურების (დასუფთავება, ქიმიკატების გამოყენება და სხვა) შემდეგ დგინდება ახალი ადზ-ის მდგომარეობის კოდი.

15. ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) – 1 ან 0 შეიძლება იქნეს გაუმჯობესებული შემდეგი მოთხოვნების მიხედვით, ამ მუხლის მე-16 პუნქტის გათვალისწინებით:

ა) თუ სააგენტოსთან შეთანხმებული მოქმედი და შესაბამისად, დაკალიბრებული მზომი ხელსაწყო და ყველა სხვა დაკვირვების შედეგი ადასტურებს კვალიფიციური პერსონალის მოსაზრებას ადზ-ის მდგომარეობის უფრო მაღალი კოდის (RWYCC) შესახებ;

ბ) ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) 1 ან 0-ის გაუმჯობესების შესახებ გადაწყვეტილება არ შეიძლება იქნეს მიღებული მხოლოდ ერთი შეფასების მეთოდის გამოყენებით. ადზ-ის ზედაპირის მოლიპული მდგომარეობის დასადგენად, ყველა ხელთ არსებული შეფასების მეთოდი და საშუალება უნდა იქნეს გამოყენებული, რათა ხელი შეეწყოს გადაწყვეტილების მიღებას.

გ) როდესაც ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) 1 ან 0 არის გაუმჯობესებული, ადზ-ის ზედაპირი ფასდება უფრო ხშირად, ადზ-ის მდგომარეობის უფრო მაღალი კოდის (RWYCC) მოქმედების პერიოდში, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს, რომ ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა არ გაუარესდეს გამოქვეყნებულ მნიშვნელობასთან შედარებით.

დ) ცვლადი ფაქტორები, რომელიც შესაძლებელია იქნეს გათვალისწინებული შეფასებაში და რომლებმაც, შესაძლებელია, ზეგავლენა იქონიოს ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობაზე, მოიცავს (მაგრამ არ შემოიფარგლება):

დ.ა) ნებისმიერი ნალექების გამომწვევ მდგომარეობას;

დ.ბ) ტემპერატურის ცვლილებას;

დ.გ) ქარის ზემოქმედებას;

დ.დ) ადზ-ის გამოყენების სიხშირეს;

დ.ე) თვითმფრინავის ტიპს, რომელიც იყენებს ამ ადზ-ის.



16. ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) – 1 ან 0-ის გაუმჯობესება, ამ მუხლის მე-15 პუნქტში მოცემული პროცედურის გამოყენებით, არ უნდა აღემატებოდეს ადზ-ის მდგომარეობის კოდს (RWYCC) – 3-ს.

17. თუ ადზ-ის მდგომარეობის კოდის გაუმჯობესების მიზნით ხორციელდება ადზ-ის ზედაპირის დამუშავება შესაბამისი ნივთიერების გამოყენებით, ადზ-ის ზედაპირი ფასდება უფრო ხშირად, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ად-ის მდგომარეობის გაუმჯობესებისთვის გამოყენებული მეთოდის უწყვეტი ეფექტურობა.

18. ადზ-ის მდგომარეობის კოდის (RWYCC), რომელიც განისაზღვრა ამ წესის №1 დანართში მოცემული მე-3 ცხრილის შესაბამისად, დაქვეითება უნდა მოხდეს ყველა იმ არსებული საშუალების გათვალისწინებით, რომელიც გამოიყენება ადზ-ის ზედაპირის მოლიპულობის დასადგენად, ამ წესის №1 დანართის მე-4 ცხრილში მოცემული კრიტერიუმების ჩათვლით.

19. გათვალისწინებულ უნდა იქნეს პილოტის მიერ გადმოცემული შეტყობინება, ადზ-ის დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ, როგორც მიმდინარე მონიტორინგის პროცესი, შემდეგი პრინციპის გამოყენებით:

ა) პილოტის მიერ გადმოცემული შეტყობინება, ადზ-ის დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ გამოყენებული უნდა იქნეს მხოლოდ ადზ-ის მდგომარეობის კოდის დაქვეითებისთვის;

ბ) პილოტის მიერ გადმოცემული შეტყობინება, ადზ-ის დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ, შეიძლება იქნეს გამოყენებული ადზ-ის მდგომარეობის კოდის გაუმჯობესებისთვის, თუ ის გამოიყენება სხვა ინფორმაციასთან ერთად, რომელიც იძლევა გაუმჯობესების საფუძველს.

შენიშვნა 1: ადზ-ის დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ, პილოტის მიერ შეტყობინების გადაცემის პროცედურა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა Doc 4444 (PANS-ATM) მე-4 თავში და პირველ დამატებაში.

შენიშვნა 2: ადზ-ის მდგომარეობის დადგენილი კოდის (RWYCC) დაქვეითების პროცედურა მოცემულია ამ მუხლის 23-ე პუნქტში, ამ წესის №1 დანართის მე-5 ცხრილის გათვალისწინებით.

20. თუ ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC) – 2 ან უფრო მაღალი მონაცემია გადაცემული, ხოლო პილოტის მიერ ადზ-ზე დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ გადმოცემულ იქნა, ორი თანმიმდევრული შეტყობინება - „POOR“, მაშინ უნდა განხორციელდეს ადზ-ის მდგომარეობის ხელახალი შეფასება.

21. როდესაც პილოტის მიერ გადმოცემულია შეტყობინება, რომ ადზ-ზე დამუხრუჭების მახასიათებელი არის „LESS THAN POOR“, აღნიშნული ინფორმაცია ექვემდებარება გავრცელებას, ხორციელდება ადზ-ის მდგომარეობის ახალი შეფასება და განიხილება აღნიშნულ ადზ-ზე ფრენების შეჩერების საკითხი.

შენიშვნა 1: საჭიროების შემთხვევაში, პარალელურად ან ახალი შეფასების განხორციელებამდე, შეიძლება გატარებული იქნეს ადზ-ის ზედაპირის მომსახურების შესაბამისი ქმედებები, ადზ-ის სათანადო მდგომარეობაში მოყვანის მიზნით.

შენიშვნა 2: ამ წესის №1 დანართის მე-4 ცხრილში მოცემულია პილოტის მიერ გადმოცემული ინფორმაციის – ადზ-ის დამუხრუჭების მახასიათებლის კორელაციის მეთოდი დადგენილ ადზ-ის მდგომარეობის კოდთან (RWYCC).

22. ადზ-ზე არსებული მდგომარეობის შეფასებიდან გამომდინარე, აეროდრომის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს ადზ-ზე ფრენების შეზღუდვა/შეჩერება, მდგომარეობის გამოსწორებამდე.

23. ადზ-ის მდგომარეობის შეფასების მატრიცა (RCAM), რომელიც მოცემულია ამ წესის №1-დანართის მე-5 ცხრილის სახით, წარმოადგენს საშუალებას, ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასების პროცესში, რომელიც არ არის დამოუკიდებელი დოკუმენტი და გამოყენებულ უნდა იქნეს



დაკავშირებულ პროცედურებთან ერთად, სადაც მოცემულია ორი ძირითადი ნაწილი:

ა) შეფასების კრიტერიუმები;

ბ) მდგომარეობის დაქვეითების შეფასების კრიტერიუმები.

მუხლი 4. ადზ-ს ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების გადაცემა

1. ადზ-ის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შესახებ შეტყობინება უნდა განხორციელდეს მაშინ, როდესაც წყლის, თოვლის, თოვლქყაპის, ყინულის ან ჭირხლის გამო, მნიშვნელოვნად იცვლება ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა.

2. ინფორმაცია, რომელიც ექვემდებარება გადაცემას, უნდა შეესაბამებოდეს ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებას (RCR), რომელიც თავის მხრივ შედგება:

ა) თვითმფრინავის მახასიათებლების გაანგარიშების ნაწილისგან;

ბ) მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის ნაწილისგან.

3. ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებაში, ინფორმაცია მოცემული უნდა იყოს შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) თვითმფრინავის მახასიათებლების გაანგარიშების ნაწილი:

ა.ა) აეროდრომის ადგილმდებარეობის აღნიშვნა;

ა.ბ) შეფასების თარიღი და დრო;

ა.გ) ადზ-ის მიმართულების აღმნიშვნელი უმცირესი ციფრი;

ა.დ) ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC), ადზ-ის ყოველი მესამედისათვის;

ა.ე) დამაბინძურებლით დაფარვის ფართობის პროცენტულობა, ადზ-ის ყოველი მესამედისათვის;

ა.ვ) დამაბინძურებლის სისქე, ადზ-ის ყოველი მესამედისათვის;

ა.ზ) მდგომარეობის აღწერა, ადზ-ის ყოველი მესამედისათვის;

ა.თ) ადზ-ის სიგანე, რომლის მიმართ მოქმედებს RWYCC, გამოიყენება მაშინ, როცა გადაიცემა ადზ-ის გამოცხადებულ სიგანეზე ნაკლები;

ბ) მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის ნაწილი:

ბ.ა) ადზ-ის შემცირებული სიგრძე;

ბ.ბ) ქარბუქი ადზ-ზე;

ბ.გ) ქვიშა ადზ-ზე;

ბ.დ) ქიმიკატები ადზ-ზე;

ბ.ე) ნამქერი ადზ-ზე;

ბ.ვ) ნამქერი სბ-ზე;

ბ.ზ) ნამქერი ადზ-ის მახლობლად;



ბ.თ) სამიმოსვლო ბილიკზე არსებული მდგომარეობა;

ბ.ი) ბაქანზე არსებული მდგომარეობა;

ბ.კ) გაზომილი შეჭიდების კოეფიციენტი;

ბ.ლ) შენიშვნა ღია ტექსტით.

შენიშვნა: დეტალური ინფორმაცია ასაფრენ-დასაფრენ ზოლის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასების ფორმატის შესახებ მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში PANS 9981 „აეროდრომები“.

4. ადზ-ის ზედაპირის არსებული მდგომარეობა ექვემდებარება შეტყობინებას, შემდეგი ტერმინების გამოყენებით:

ა) დატკეპნილი თოვლი (COMPACTED SNOW);

ბ) მშრალი (DRY);

გ) მშრალი თოვლი (DRY SNOW);

დ) მშრალი თოვლი დატკეპნილი თოვლის ზედაპირზე (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);

ე) მშრალი თოვლი ყინულის ზედაპირზე (DRY SNOW ON TOP OF ICE);

ვ) ჭირხლი (FROST);

ზ) ყინული (ICE);

თ) თოვლჭყაპი (SLUSH);

ი) დამდგარი წყალი (STANDING WATER);

კ) წყალი დატკეპნილი თოვლის ზედაპირზე (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW);

ლ) სველი (WET);

მ) სველი ყინული (WET ICE)

ნ) სველი თოვლი (WET SNOW);

ო) სველი თოვლი დატკეპნილი თოვლის ზედაპირზე (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);

პ) სველი თოვლი ყინულის ზედაპირზე (WET SNOW ON TOP OF ICE);

5. როდესაც ადზ მთლიანად ან ნაწილობრივ დაბინძურებულია მდგარი წყლით, თოვლით, თოვლჭყაპით, ყინულით, ჭირხლით, ან არის სველი, რაც დაკავშირებულია თოვლის, თოვლჭყაპის, ყინულის ან ჭირხლის მოცილებასთან ან მომსახურებასთან, აეროდრომის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების მიწოდებას ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის (AIS) და საჰაერო მოძრაობის (ATS) სამსახურებისთვის, შემდგომში გავრცელების მიზნით.

6. როდესაც ადზ არის სველი, არ შეიმჩნევა მდგარი წყალი, თოვლი, თოვლჭყაპი, ყინული ან ჭირხლი, შეფასებული ინფორმაცია ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ უნდა გავრცელდეს მხოლოდ საჰაერო მოძრაობის სამსახურის (ATS) მეშვეობით.



7. ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეტყობინება მნიშვნელოვანი ცვლილებების შესახებ უნდა გაგრძელდეს იმ დრომდე, სანამ ადზ აღარ იქნება დაფარული დამაბინძურებლით. აღნიშნული შემთხვევის დროს, აეროდრომის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინების გამოცემას, რომელიც ცხადყოფს, რომ ადზ არის სველი ან მშრალი.

8. ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებაში მდგომარეობის მნიშვნელოვან ცვლილებად მიიჩნევა:

ა) ნებისმიერი ცვლილება ადზ-ის მდგომარეობის კოდში (RWYCC);

ბ) ნებისმიერ ცვლილება დამაბინძურებლის ტიპში;

გ) ნებისმიერი ცვლილება, ამ წესის №1 დანართის 1-ელი ცხრილის შესაბამისად განსაზღვრული დამაბინძურებლის დაფარვის არეებში;

დ) ნებისმიერი ცვლილება, ამ წესის №1 დანართის მე-2 ცხრილის შესაბამისად დადგენილი დამაბინძურებლის სისქეში;

ე) ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, მათ შორის პილოტის მიერ განხორციელებული შეტყობინება დამუხრუჭების მახასიათებლის შესახებ, რომელიც არსებული შეფასების მეთოდის შესაბამისად მიიჩნევა მნიშვნელოვნად.

