

საქართველოს მთავრობის

დადგენილება №87

2018 წლის 16 თებერვალი

ქ. თბილისი

ტექნიკური რეგლამენტის – სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების დამტკიცების თაობაზე

მუხლი 1

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის პირველი („აეროდრომების პროექტირება და ექსპლუატაცია“ მე-7 გამოცემა) და მე-2 („ვერტოდრომები“ მე-4 გამოცემა) ტომების, საჰაერო კოდექსის მე-2 მუხლის მე-2 ნაწილისა და პროდუქტის უსაფრთხოებისა და თავისუფალი მიმოქცევის კოდექსის 58-ე მუხლის მე-2 ნაწილის საფუძველზე, დამტკიცდეს თანდართული ტექნიკური რეგლამენტი – „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“.

მუხლი 2

ამ დადგენილებით დამტკიცებული რეგლამენტის გამოყენებასთან დაკავშირებით დამატებით საინსტრუქციო სახელმძღვანელო ნორმებს, „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის პირველი და მე-2 ტომების დამატებების გათვალისწინებით, ამტკიცებს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო).

მუხლი 3

1. დადგენილება არ გამოიწვევს ამავე დადგენილების ამოქმედებამდე სერტიფიცირებული სამოქალაქო აეროდრომების/ვერტოდრომების ხელახალ სერტიფიცირებას.

2. ეთხოვით საქართველოში სერტიფიცირებულ აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტებს, 2018 წლის 1 მაისამდე სააგენტოში წარადგინონ დეტალური ანგარიში ამ დადგენილებით დამტკიცებული რეგლამენტის მოთხოვნებთან მათი ფაქტობრივი მდგომარეობის შესაბამისობის თაობაზე. შეუსაბამობის არსებობის შემთხვევაში, მათ მიერ სააგენტოში შესათანხმებლად წარდგენილი უნდა იქნეს შეუსაბამობის აღმოსაფხვრელად გასატარებელ ღონისძიებათა შესახებ ინფორმაცია გეგმა-გრაფიკთან ერთად.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიზნებისთვის სააგენტომ 2018 წლის 23 თებერვლამდე გამოსცეს შესაბამისი აქტი აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ დეტალური ანგარიშის წარდგენისა და შესაბამის გასატარებელ ღონისძიებათა შეთანხმების წესის შესახებ.

მუხლი 4

დადგენილება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

პრემიერ-მინისტრი

გიორგი კვირიკაშვილი

ტექნიკური რეგლამენტი – „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“

კარი I. ზოგადი დებულებები

თავი I. აეროდრომების და ვერტოდრომების მიმართ წაყენებული ზოგადი მოთხოვნები

მუხლი 1. მოწესრიგების სფერო და მიზნები

1. ეს რეგლამენტი აწესრიგებს საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების და ექსპლუატაციის ძირითად საკითხებს.

2. ეს რეგლამენტი არ ვრცელდება სახელმწიფო ავიაციის აეროდრომებზე, ასევე იმ სამოქალაქო



აეროდრომებზე, რომელიც განთავსებულია წყლის ზედაპირზე ან რომელიც განკუთვნილია მოკლე ასაფრენ-დასაფრენი მანძილის მქონე საჰაერო ხომალდისთვის (შემდეგ სხ).

3. ამ რეგლამენტის მიზანია აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების, პროექტის შეთანხმების და ექსპლუატაციის პროცესში უსაფრთხოების უზრუნველყოფა.

4. ამ რეგლამენტის შესრულება სავალდებულოა ყველა ფიზიკური და იურიდიული პირისათვის, აგრეთვე, ადმინისტრაციული ორგანოსათვის, რომელიც მონაწილეობს აეროდრომის/ვერტოდრომის დაპროექტების, პროექტის შეთანხმების და ექსპლუატაციის პროცესში.

5. სააგენტოს დირექტორი უფლებამოსილია ფრენის უსაფრთხოების მოთხოვნების ან/და საავიაციო უშიშროების მოთხოვნების გათვალისწინებით დაუშვას გამონაკლისები ამ რეგლამენტიდან საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ამ დადგენილების მიზნებისთვის, მასში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **ადამიანის შესაძლებლობა** – ადამიანის უნარი და მისი შესაძლებლობების ზღვარი, რომელიც გავლენას ახდენს საავიაციო საქმიანობის უსაფრთხოებასა და ეფექტურობაზე;

ბ) **ადამიანური ფაქტორის ასპექტები** – პრინციპები, რომლებიც გამოიყენება ავიაციაში დაპროექტების, სერტიფიცირების, კადრების მომზადების, საექსპლუატაციო საქმიანობის და ტექნიკური მომსახურების მიმართ და გამიზნულია ადამიანსა და სისტემის სხვა კომპონენტებს შორის უსაფრთხო ურთიერთქმედების უზრუნველსაყოფად, ადამიანის შესაძლებლობების სათანადო გათვალისწინებით;

გ) **ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე (ადზ) არასანქცირებული შეღწევის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემა (ARIWS)** – სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ადზ-ზე შესაძლო არასანქცირებული შეღწევის ან მოქმედი ადზ-ის დაკავების შემთხვევების დამოუკიდებლად ამოცნობას და საფრენოსნო ეკიპაჟის ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის უშუალო გაფრთხილებას;

დ) **ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი** – სახმელეთო აეროდრომზე განსაზღვრული მონაკვეთი, რომელიც ემიჯნება ადზ-ის და განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების 180⁰-ით მოსაბრუნებლად ადზ-ზე, სამიმოსვლო ბილიკის (სბ) არარსებობის შემთხვევაში;

ე) **ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)** – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზს ღერძულა ხაზზე მდებარე საჰაერო ხომალდის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირის მარკირების ნიშნები ან ადზ-ის აღმნიშვნელი, ან ღერძულა ხაზის სანათები;

ვ) **ადზ-ს დამცავი სანათები** – შუქსასიგნალო სისტემა, რომელიც განკუთვნილია მფრინავების ან სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების გასაფრთხილებლად, მოქმედ ადზ-ზე შესაძლო შეჭრის შესახებ;

ზ) **ადზ-ს ზღურბლი** – ადზ-ს იმ მონაკვეთის დასაწყისი, რომელიც გამოიყენება დასაფრენად;

თ) **ადზ-ს ტიპის FATO** – FATO-ს არე, რომელსაც გააჩნია ადზ-ს ანალოგიური გეომეტრიული მახასიათებლები;

ი) **ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე (RESA)** – ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების გასწვრივ, ორივე მხარეს სიმეტრიულად განლაგებული და საფრენი ზოლის ბოლოს მოსაზღვრე არე, რომელიც უპირველეს ყოვლისა, განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დაზიანების რისკის შესამცირებლად, ადზ-მდე ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-ს საზღვრებიდან გადაცდომისას;

კ) **ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლი** – ზღურბლი, რომელიც განთავსებული არ არის ადზ-ს კიდესთან;

ლ) **აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვე**:



ლ.ა) უმნიშვნელო – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე არ აღემატება 15-ს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 20-ზე ნაკლებია;

ლ.ბ) საშუალო – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე შეადგენს 16-25-ს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 20- 35-ს;

ლ.გ) მნიშვნელოვანი – როდესაც ყველაზე დატვირთული საათის დროს ოპერაციების რაოდენობა ადზ-ზე შეადგენს 26-ს ან მეტს, ხოლო აეროდრომზე, საერთო ჯამში – 35-ზე მეტია;

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

ნ) **აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი** – ჰაერიდან აეროდრომის ამოსაცნობად აეროდრომზე განთავსებული ნიშანი;

ო) **აეროდრომის საკონტროლო წერტილი** – აეროდრომის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი წერტილი;

პ) **აეროდრომის/ვერტოდრომის სერტიფიკატი** – დოკუმენტი, რომელიც აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტს ანიჭებს შესაბამისი აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატაციის უფლებას და ადასტურებს მისი მფლობელის შესაძლებლობას, უსაფრთხოდ განახორციელოს აეროდრომზე/ვერტოდრომზე საჰაერო ხომალდების მიღება, მოძრაობა, გაშვება და მომსახურება სერტიფიკატით განსაზღვრული პირობების და შეზღუდვების შესაბამისად;

ჟ) **აეროდრომის შემადგენი** – დასაფრენი მოედნის ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენი;

რ) **ავარიული დამუხრუჭების სისტემა** – სისტემა, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის მოძრაობის შესაჩერებლად, ადზ-ს საზღვრებიდან გადაცდენის შემთხვევაში;

ს) **ამოსაცნობი შუქურა** – კოდური გამოსხივების მქონე სააერონავიგაციო შუქურა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია გარკვეული ორიენტირის ამოცნობა;

ტ) **ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი** – სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი საჰაერო ხომალდების ასაფრენ-დასაფრენად განკუთვნილი მართკუთხა ფართი;

უ) **ასაფრენი ადზ** – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი, რომელიც განკუთვნილია მხოლოდ ასაფრენად;

ფ) **აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი** – ადზ, რომელიც განკუთვნილია იმ საჰაერო ხომალდებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას ან სახელსაწყო შესვლას იმ წერტილამდე, რომლის შემდეგ დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

ქ) **აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი** – საჰაერო ხომალდების დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის განსახორციელებლად განკუთვნილი ადზ-ის ერთ-ერთი ქვემოთ მოყვანილი ტიპი:

ქ.ა) **დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ** – ადზ, აღჭურვილი ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებ(ებ)ით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის დაფრენის უზრუნველსაყოფად, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის A ტიპის პროცედურების განხორციელების შემდეგ, არანაკლებ 1000 მ ხილვადობის პირობებში;

ქ.ბ) **პირველი კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ (CAT I)** – ადზ, აღჭურვილი ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებ(ებ)ით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის დაფრენის უზრუნველსაყოფად, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის B ტიპის პროცედურების განხორციელების შემდეგ, გადაწყვეტილების მიღების (DH) არანაკლებ 60 მ (200 ფტ) სიმაღლემდე და არანაკლებ 800 მ ხილვადობის პირობებში ან ადზ-ზე არანაკლებ 550 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;



ქ.გ) მე-2 კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ (CAT II) – ადზ, აღჭურვილი ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებ(ებ)ით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის დაფრენის უზრუნველსაყოფად, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის B ტიპის პროცედურების განხორციელების შემდეგ, გადაწყვეტილების მიღების (DH) 60 მ-ზე (200 ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30 მ სიმაღლემდე და ადზ-ზე არანაკლებ 300 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში;

ქ.დ) მე-3 კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ (CAT III) – ადზ, აღჭურვილი ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებ(ებ)ით, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდის დაფრენის უზრუნველსაყოფად, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის B ტიპის პროცედურების განხორციელების შემდეგ, გადაწყვეტილების მიღების 30 მ-ზე ნაკლებ სიმაღლემდე (DH) ან გადაწყვეტილების მიღების შეუზღუდავ სიმაღლემდე, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის 300 მ-ზე ნაკლებ ან შეუზღუდავ პირობებში;

შენიშვნა 1. არ არის აუცილებელი, ვიზუალური საშუალებების განლაგება შეესაბამებოდეს არავიზუალური საშუალებების განლაგების სქემას. ვიზუალური საშუალებების შერჩევის კრიტერიუმს წარმოადგენს ის პირობები, რომლებშიც, სავარაუდოდ, განხორციელდება ფრენები.

შენიშვნა 2. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის და აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის დადგენის პროცედურების შესახებ დეტალური ინფორმაცია მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოს“ (Doc 9365) მე-2 თავში.

ღ) **ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური** – მომსახურება, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქანზე საქმიანობის, საჰაერო ხომალდების და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგებას;

ყ) **ბაქანი** – სახმელეთო აეროდრომზე განსაზღვრული ფართობი საჰაერო ხომალდის (შემდგომ – სხ) განსაღებლად, მასში მგზავრების ჩასხდომა-გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის, საწვავით გამართვის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით;“;

შ) **გადამღობი შუქურა** – სააერონავიგაციო შუქურა, რომელიც განკუთვნილია აერონავიგაციის საფრთხის შემცველი დაბრკოლების მოსანიშნად;

ჩ) **გადართვის დრო (სანათი)** – დრო, რომელიც საჭიროა მოცემული მიმართულებით გაზომილი სანათის ინტენსივობის 50%-მდე აღსადგენად, მას შემდეგ, რაც ელექტროკვების წყაროს გადართვით, 25%-იანი ან მეტი ინტენსივობით მომუშავე სანათის ინტენსივობა დაეცა 50%-ზე ქვემოთ;

ც) **გამოცხადებული მანძილები:**

ც.ა) **გასაქანად არსებული მანძილი (TORA)** – ადზ-ს სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი საჰაერო ხომალდის გასაქანად აფრენისას;

ც.ბ) **ასაფრენად არსებული მანძილი (TODA)** – გასაქანად არსებულ მანძილს დამატებული დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია;

ც.გ) **შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი (ASDA)** – გასაქანად არსებულ მანძილს დამატებული დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია;

ც.დ) **დასაფრენად არსებული მანძილი (LDA)** – ადზ-ს სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი საჰაერო ხომალდის დაფრენის შემდგომ გარბენისთვის;

ძ) **გამოყენების კოეფიციენტი** – დროის გარკვეული პერიოდი, გამოსახული პროცენტებში, როდესაც ადზ-ს ან ადზ-ს სისტემების გამოყენება არ იზღუდება ქარის გვერდითა მდგენელით, რომელიც ადზ-ის ღერძულა ხაზთან ქმნის მართ კუთხეს;

წ) **გემზანის ვერტოდრომი** – გემზე განთავსებული ვერტოდრომი, რომელიც შეიძლება იყოს საგანგებოდ აღჭურვილი ან აღუჭურვილი. საგანგებოდ აღჭურვილი გემზანის ვერტოდრომი განკუთვნილია



სპეციალურად შვეულმფრენების ფრენებისთვის. საგანგებოდ აღუჭურველი გემბანის ვერტოდრომი წარმოადგენს ვერტოდრომს, რომელიც გამოიყენებს გემის მოედანს, რომელიც ხელსაყრელია შვეულმფრენისთვის, მაგრამ განკუთვნილი არ არის საგანგებოდ ამ მიზნებისთვის;

ჟ) **გეოდეზიურ კოორდინატთა სისტემა** – პარამეტრების მინიმალური ნაკრები, რომელიც აუცილებელია ათვლის ადგილობრივი სისტემის მდებარეობის და ორიენტირების განსაზღვრავად, კოორდინატთა/ათვლის გლობალური სისტემის მიმართ;

ბ) **გეოიდი** – ეკვიპოტენციური ზედაპირი, დედამიწის გრავიტაციულ ველში, რომელიც ემთხვევა წყნარი ზღვის საშუალო დონეს (MSL) და მის გაგრძელებას კონტინენტებზე;

ჯ) **გეოიდის ტალღა** – მანძილი (დადებითი ან უარყოფითი მნიშვნელობა) გეოიდის ზედაპირსა და მათემატიკურად განსაზღვრულ რეფერენს-ელიფსოიდის ზედაპირს შორის;

ჰ) **გზა** – სახმელეთო მარშრუტი სამუშაო მოედანზე, რომელიც დადგენილია მხოლოდ ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მიერ გამოსაყენებლად;

ჰ¹) **გრიგორიანული კალენდარი** – საყოველთაოდ მიღებული კალენდარი, რომელიც შემოღებულია 1582 წელს წლის განსაზღვრისათვის და უფრო ზუსტია ტროპიკულ წელთან იულიანურ კალენდართან შედარებით (ISO 19108***);

ჰ²) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი არე (OFZ)** – საჰაერო სივრცე, შემოსაზღვრული დასაფრენად შესვლის შიდა ზედაპირით, შიდა გარდამავალი და შეწყვეტილი დაფრენისას მეორე წრეზე წასვლის ზედაპირებით, ასევე საფრენი ზოლის ნაწილით, სადაც არ არის უძრავი დაბრკოლება, გარდა სააერონავთო მიზნებისთვის განკუთვნილი, მსუბუქი მასის და მსხვრევადი საფუძვლის მქონე ობიექტებისა;

ჰ³) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი (CWY)** – აეროდრომის ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირის (შემდგომში – ექსპლუატანტი) კონტროლის ქვეშ არსებული მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული მართკუთხა მონაკვეთი, რომელიც შერჩეული და მომზადებულია როგორც შესაფერისი, რომელზეც საჰაერო ხომალდს შეუძლია განახორციელოს საწყისი სიმაღლის ალება დადგენილ სიმაღლემდე;

ჰ⁴) **დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი შვეულმფრენისთვის** – დადგენილი მონაკვეთი ხმელეთზე ან წყალზე, რომელიც შერჩეული და/ან მომზადებულია როგორც ხელსაყრელი, რომლის თავზეც 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად მფრენ შვეულმფრენს შეუძლია განახორციელოს გაქანება და მიაღწიოს განსაზღვრულ სიმაღლეს;

ჰ⁵) **დამუხრუჭების ბოლო ზოლი** – სხ-ის შეწყვეტილი აფრენისას, მის შესაჩერებლად გამოსადეგი, გასაქანად არსებული მანძილის ბოლოს განთავსებული მიწის მართკუთხა მონაკვეთი;

ჰ⁶) **დამცავი არე** – შვეულმფრენის სადგომის ირგვლივ დადგენილი არე, რომლის დანიშნულებაც, სადგომიდან შემთხვევით გადასული შვეულმფრენისაგან შესაძლო დაზიანების რისკის შემცირებაა;

ჰ⁷) **დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ** – იხილეთ აღჭურვილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის განმარტება;

ჰ⁸) **დასაფრენად ურთიერთდამოკიდებული პარალელური შესვლა** – დასაფრენად ერთდროული შესვლა პარალელურ ან თითქმის პარალელურ აღჭურვილ ადზ-ებზე, როდესაც დადგენილია მოსაზღვრე ადზ-ების ღერძულა ხაზების გაგრძელებაზე მყოფი საჰაერო ხომალდებს შორის სარადიოლოკაციო ეშელონირების მინიმუმები;

ჰ⁹) **დასაფრენად ურთიერთდამოკიდებული პარალელური შესვლა** – დასაფრენად ერთდროული შესვლა პარალელურ ან თითქმის პარალელურ აღჭურვილ ადზ-ებზე, როდესაც არ არის დადგენილი მოსაზღვრე ადზ-ების ღერძულა ხაზების გაგრძელებაზე მყოფი საჰაერო ხომალდებს შორის



სარადიოლოკაციო ეშელონირების მინიმუმები;

3¹⁰) **დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არე (FATO)** – დადგენილი არე, რომლის თავზეც სრულდება დასაფრენად შესვლის მანევრის დასკვნითი ეტაპი კიდურა რეჟიმამდე ან დაფრენამდე და საიდანაც იწყება აფრენის მანევრი. თუ FATO გამოიყენება იმ შვეულმფრენების მიერ, რომლებიც ფრენას ახორციელებენ 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად, მაშინ ეს დადგენილი არე მოიცავს შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებულ არეს;

3¹¹) **დასაფრენი მოედანი** – სამუშაო მოედნის ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების აფრენისა და დაფრენისათვის;

3¹²) (ამოღებულია - 09.09.2022, №452);

3¹³) **დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF)** – მოედანი, სადაც შვეულმფრენს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა ან ზედაპირიდან აწევა;

3¹⁴) **დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი** – დროის აღებული მომენტისთვის, აფრენის და დაფრენის დადგენილი მიმართულების მაჩვენებელი ვიზუალური მოწყობილობა;

3¹⁵) **დედამიწის ზედაპირიდან შემადგენელი ვერტოდრომი** – ვერტოდრომი, განთავსებული ხმელეთიდან შემადგენულ კონსტრუქციაზე;

3¹⁶) **დინამიკური დატვირთვის მქონე ზედაპირი** – ზედაპირი, რომელიც უძლებს შვეულმფრენის მოძრაობით წარმოქმნილ დატვირთვას;

3¹⁷) **ეფექტური ინტენსიურობა** – ციმციმა სანათის ეფექტური ინტენსიურობა ტოლია, იგივე ფერის, მუდმივი ნათების სანათის ინტენსიურობის, რომელიც უზრუნველყოფს იგივე ხილვადობის სიშორეს დაკვირვების მსგავს პირობებში;

3¹⁸) **ვერტობანი** – ვერტოდრომი, განთავსებული ღია ზღვაში მცურავ ან უძრავ ნაგებობაზე, როგორცაა ნავთობის ან გაზის მოპოვების და/ან წარმოების ობიექტი;

3¹⁹) **ვერტოდრომი** – აეროდრომი ან დადგენილი ფართი ნაგებობის ზედაპირზე, რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია შვეულმფრენების ასაფრენ-დასაფრენად და მიმოსვლისთვის;

3²⁰) **ვერტოდრომი ზედაპირის დონეზე** – ვერტოდრომი, განთავსებული ხმელეთზე ან წყლის ზედაპირზე არსებულ ნაგებობაზე;

3²¹) **ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილები:**

3²¹ა) ასაფრენად არსებული მანძილი (TODAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძეს დამატებული დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი (თუ გათვალისწინებულია), რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი შვეულმფრენის მიერ აფრენის დასასრულებლად;

3²¹ბ) შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი (RTODAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი იმ შვეულმფრენის შეწყვეტილი ფრენის დასასრულებლად, რომელიც ფრენას ახორციელებს 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად;

3²¹გ) დასაფრენად არსებული მანძილი (LDAH) – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) სიგრძეს დამატებული ნებისმიერი დამატებითი არე, რომელიც გამოცხადებულია როგორც გამოსადეგი და შესაფერისი შვეულმფრენების მიერ დაფრენის მანევრის დასასრულებლად, დადგენილი სიმაღლიდან;



3²²) **ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი (HRP)** – ვერტოდრომის ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი წერტილი;

3²³) **ვერტოდრომის შემადგენლობა** – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO-ს) ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენლობა;

3²⁴) **თვითმფრინავის ტიპისთვის გაანგარიშებული საფრენი ველის სიგრძე** – საფრენი ზოლის მინიმალური სიგრძე, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით, ზღვის დონიდან, სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში, უქარო ამინდის პირობებში და ადზ-ის ნულოვანი ქანობისას საჰაერო ხომალდის ასაფრენად, რომელიც მითითებულია საჰაერო ხომალდის შესაბამის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში, რომელიც დადგენილია სერტიფიცირების უფლებამოსილი ორგანოს მიერ ან საჰაერო ხომალდის მწარმოებლისგან მიღებული ანალოგიური დოკუმენტით. საფრენი ზოლის სიგრძე, შესაბამის შემთხვევებში, ნიშნავს საფრენი ზოლის შეწონასწორებულ სიგრძეს ან სხვა შემთხვევებში – ასაფრენ მანძილს;

3²⁵) **თითქმის პარალელური ადზ-ები** – გადაუკვეთელი ადზ-ები, რომელთა ღერძულა ხაზების გაგრძელების თანხვედრის/გაშლის კუთხე შეადგენს 15⁰-ს და ნაკლებს;

3²⁶) (ამოღებულია - 09.09.2022, №452);

3²⁷) (ამოღებულია - 09.09.2022, №452);

3²⁸) **იმპულსური სანათი კონდენსატორული განმუხტვით** – სანათი, რომელიც გამოსცემს მაღალი ინტენსივობის და საკმაოდ ხანმოკლე გაკრთომას, რომელიც წარმოიქმნება მილაკში არსებული აირის გავლით მაღალი ძაბვის ელექტროგანმუხტვის შედეგად;

3²⁹) **კალენდარი** – დროის დისკრეტული ათვლის სისტემა, რომელიც წარმოადგენს დროის ერთდღიანი განსაზღვრის საფუძველს (ISO 19108*);

3³⁰) **ლაზერული სხივის ზემოქმედების თვალსაზრისით, ფრენებისთვის კრიტიკული არე (LCFZ)** – საჰაერო სივრცე აეროდრომის სიახლოვეს, მაგრამ LFFZ არის მიღმა, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია თვალისმომჭრელი ეფექტის ნაკლებად შესაძლებელი დონით;

3³¹) **ლაზერული სხივის ზემოქმედების მიმართ მგრძნობიარე საფრენოსნო არე (LSFZ)** – საჰაერო სივრცე, რომელიც მდებარეობს LFFZ და LCFZ არეების მიღმა და შესაძლებელია არ მდებარეობდეს მათ უშუალო სიახლოვეს, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია იმ დონემდე, როდესაც ნაკლებად შესაძლებელია გაელვებით თვალისმომჭრელი ან ნარჩენი გამოსახულების ეფექტი;

3³²) **ლაზერული სხივის ზემოქმედებისგან თავისუფალი საფრენოსნო არე (LFFZ)** – საჰაერო სივრცე აეროდრომის უშუალო სიახლოვეს, სადაც ლაზერული გამოსხივება შეზღუდულია იმ დონემდე, როდესაც ნაკლებად შესაძლებელია ვიზუალური აღთქმის დარღვევა;

3³³) **მარკირება** – სიმბოლო ან სიმბოლოთა ჯგუფი, რომელიც განთავსებულია სამუშაო მოედნის ზედაპირზე, სააერონავთო ინფორმაციის გადასაცემად;

3³⁴) **მომნიშვნელი** – დედამიწის ზედაპირზე განთავსებული ობიექტი, დაბრკოლებების ან საზღვრების მოსანიშნად;

3³⁵) **მონაცემი** – ნებისმიერი სიდიდე ან სიდიდეთა ერთობლიობა, რომელიც შეიძლება წარმოადგენდეს სხვა სიდიდეების საწყისად ან ათვლის საფუძველს (ISO 19104*);

3³⁶) **მოსაცდელი ადგილი ადზ-თან** – განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ს დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძნობიარე არის დასაცავად,



სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრაობის სხ-ები და სატრანსპორტო საშუალებები, სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მორიგი მითითების მიღებამდე;

3³⁷) **მოსაცდელი ადგილი მოძრაობის მარშრუტზე** – განსაზღვრული ადგილი, სადაც სატრანსპორტო საშუალებას შეიძლება ეთხოვოს გაჩერება;

3³⁸) **მოსაცდელი მოედანი** – განსაზღვრული მოედანი, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების დროებით გასაჩერებლად ან მათი შემოსავლელად, საჰაერო ხომალდების სახმელეთო მოძრაობის მოწესრიგების მიზნით;

3³⁹) **მუდმივი გამოსხივების სანათი** – სანათი, რომელსაც გააჩნია გამოსხივების უცვლელი ინტენსივობა უძრავი წერტილიდან დაკვირვებისას;

3⁴⁰) **მსხვრევადი ობიექტი** – მცირე მასის მქონე ობიექტი, რომლის კონსტრუქცია დარტყმითი ზემოქმედებით იმსხვრევა, დეფორმირდება ან ილუნება, რათა მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს საჰაერო ხომალდების დაზიანების საფრთხე;

3⁴¹) **ნიშანი:**

3⁴¹ა) უცვლელი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი, რომელიც იძლევა მხოლოდ ერთ ინფორმაციას;

3⁴¹ბ) ცვალებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი, რომელიც უზრუნველყოფს წინასწარ განსაზღვრული რამდენიმე ინფორმაციის გადმოცემის შესაძლებლობას ან, აუცილებლობისას, რომელიმე ინფორმაციის გადაცემის შეწყვეტის შესაძლებლობას;“;

3⁴²) **ორთომეტრული სიმაღლე** – გეოიდის ზედაპირზე წერტილის სიმაღლე, რომელიც, როგორც წესი, წარმოადგენს შემადგენელ ზღვის საშუალო დონიდან;

3⁴³) **სააერნაოსნო შუქურა** – ყველა მიმართულებიდან შესამჩნევი, მუდმივი ან ციმციმა ნათების მქონე სახმელეთო სააერნაოსნო სანათი, რომელიც გამოიყენება დედამიწის ზედაპირზე გარკვეული წერტილის მოსანიშნად;

3⁴⁴) **სააეროდრომო შუქურა** – ჰაერიდან აეროდრომის მდებარეობის დასადგენი სააერნაოსნო შუქურა;

3⁴⁵) **სადგურის დახრილობა** – VOR-ის (ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა) სადგურის დაკალიბრებისას, VOR-ის სადგურის ნულოვანი რადიალის ჭეშმარიტი ჩრდილოეთიდან გადახრის განსაზღვრა;

3⁴⁶) **სამანევრო არე** – აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის;

3⁴⁷) **სამიმოსვლო ბილიკების გადაკვეთა** – ორი ან რამდენიმე სამიმოსვლო ბილიკის გადაკვეთა;

3⁴⁸) **სამიმოსვლო ბილიკი** – სახმელეთო აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების მიმოსვლისთვის და აეროდრომის ერთი ნაწილის მეორესთან დასაკავშირებლად განკუთვნილი ბილიკი, მათ შორის:

3⁴⁸ა) **სხ-ის სადგომზე სამიმოსვლო ზოლი** – ბაქნის ნაწილი, რომელიც აღნიშნულია, როგორც სამიმოსვლო ბილიკი და გამოიყენება მხოლოდ სხ-ის სადგომამდე მისასვლელად;

3⁴⁸ბ) **ბაქნის სამიმოსვლო ბილიკი** – ბაქანზე განლაგებული სამიმოსვლო ბილიკების სისტემის ნაწილი, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქნის გავლით სხის მარშრუტს ან სხ-ის სადგომის სამიმოსვლო ზოლზე წვდომას;

3⁴⁸გ) **ჩქაროსნული გამყვანი სამიმოსვლო ბილიკი** – ადრ-თან მახვილი კუთხით მიერთებული სბ,



რომელიც დაფრენილ საჰაერო ხომალდს ადზ-დან იმაზე უფრო მეტი სიჩქარით გასვლის საშუალებას აძლევს, ვიდრე ეს სხვა სბ-ზე შესაძლებელია, რითაც მცირდება ადზ-ის დაკავების დრო;

3⁴⁹) **სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი** – მონაკვეთი, რომელიც მოიცავს სამიმოსვლო ბილიკს და განკუთვნილია სამიმოსვლო ბილიკზე მოძრავი საჰაერო ხომალდის დასაცავად და მისი დაზიანების რისკის შესამცირებლად, სამიმოსვლო ბილიკის საზღვრებიდან შემთხვევით გადაცდენის შემთხვევაში;

3⁵⁰) **სანათების სისტემის საიმედოობა** – ალბათობა იმისა, რომ მოწყობილობები იფუნქციონირებს დასაშვები ნორმის ფარგლებში და სისტემა ვარგისია საექსპლუატაციოდ.

3⁵¹) **სამიმოსვლო არე (სამუშაო მოედანი)** – აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენადაფრენისა და მიმოსვლისათვის;

3⁵²) **სასიგნალო მოედანი** – მოედანი აეროდრომზე, რომელიც განკუთვნილია სახმელეთო ნიშნების განსათავსებლად;

3⁵³) **საფარის საკლასიფიკაციო რიცხვი (PCN)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობას, მისი შეუზღუდავი ექსპლუატაციის პირობებში;

[3⁵³) **საფარის საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (PCR)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობას; (ამოქმედდეს 2024 წლის 28 ნოემბრიდან)]

3⁵⁴) **საფრენი ზოლი** – დადგენილი მონაკვეთი, რომელიც მოიცავს ადზ-ის და დამუხრუჭების ბოლო ზოლს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) და განკუთვნილია:

ა) ადზ-დან გადაცდომის შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდების დაზიანების რისკის შესამცირებლად;

ბ) მასზე (საფრენ ზოლზე) გადამფრენი საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, აფრენისას ან დაფრენისას;

3⁵⁵) **სახიფათო მონაკვეთი** – მონაკვეთი, აეროდრომის სამუშაო ფართობზე, სადაც არსებობს შეჯახების ან/და ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის პოტენციური საფრთხე და საჭიროა მფრინავის/მძღოლის მომატებული ყურადღება;

3⁵⁶) **სახმელეთო სააერნაოსნო სანათი** – ნებისმიერი სანათი, გარდა საჰაერო ხომალდზე განთავსებულისა, რომელიც სპეციალურად გამოიყენება, როგორც სააერნაოსნო საშუალება;

3⁵⁷) **საჰაერო ხომალდის სადგომი** – ბაქანზე საჰაერო ხომალდის სადგომად გამოყოფილი ადგილი;

3⁵⁸) **საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო რიცხვი (ACN)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს საჰაერო ხომალდის ფარდობით ზემოქმედებას ხელოვნურ საფარზე, დადგენილი სტანდარტული კატეგორიის გრუნტის სიმტკიცისთვის;

[3⁵⁸) **საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (ACR)** – რიცხვი, რომელიც გამოხატავს საჰაერო ხომალდის ფარდობით ზემოქმედებას ხელოვნურ საფარზე, საფუძვლის სიმტკიცის განსაზღვრული სტანდარტული კატეგორიისათვის; (ამოქმედდეს 2024 წლის 28 ნოემბრიდან)]

3⁵⁹) **სერტიფიცირებული აეროდრომი** – აეროდრომი, რომლის ექსპლუატანტზე გაცემულია აეროდრომის სერტიფიკატი;

3⁶⁰) **სიზუსტე** – გაანგარიშებული ან აზომილი მნიშვნელობის ფაქტიურთან შესაბამისობის ხარისხი;

3⁶¹) **სიმაღლე ელიფსოიდის მიმართ (გეოდეზიური სიმაღლე)** – სიმაღლე რეფერენს-ელიფსოიდის ზედაპირის მიმართ, გაზომილი ელიფსოიდის ნორმალის გასწვრივ, განსახილველ წერტილზე გავლით;



3⁶²) **სტატიკური დატვირთვის მქონე ზედაპირი** – ზედაპირი, რომელიც უძლებს მასზე მდგომი შვეულმფრენის მასას;

3⁶³) **ურთიერთდამოუკიდებელი პარალელური გაფრენა** – პარალელური ან თითქმის პარალელური აღჭურვილი ადრ-ებიდან ერთდროული აფრენა;

3⁶⁴) **უცხო სხეულების ნარჩენები (FOD)** – სამუშაო ფართობზე არსებული ნებისმიერი უძრავი ობიექტი, რომელსაც არ გააჩნია არც საექსპლუატაციო და არც სააერონავთო ფუნქცია და შეიძლება საფრთხე შეუქმნას საჰაერო ხომალდების ფრენებს;

3⁶⁵) **უსაფრთხოების არე** – დადგენილი არე ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ირგვლივ, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისგან, გარდა იმ დაბრკოლებებისა, რომელიც აუცილებელია სააერონავთო მიზნებისთვის და განკუთვნილია შვეულმფრენების დაზიანების საფრთხის შესამცირებლად, FATO-ს საზღვრებიდან მისი გაუთვალისწინებელი გადასვლის შემთხვევაში;

3⁶⁶) **უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი** – ხელოვნური საფარის კიდის მომიჯნავედ განთავსებული და სათანადოდ მოწყობილი მონაკვეთი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ხელოვნური საფარიდან მასზე გადასვლა;

3⁶⁷) **ფრენების დაცული არეები** – ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების შემცირების მიზნით, კონკრეტული დადგენილი საჰაერო სივრცე;

3⁶⁸) **შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე** – არე, სადაც ხორციელდება საჰაერო ხომალდის ზედაპირიდან თოვლის, ყინულის ნადების მოცილება და/ან საჰაერო ხომალდის სუფთა ზედაპირის დამუშავება შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით, რომელიც დროის გარკვეულ პერიოდში საჰაერო ხომალდს იცავს ყინულის ნადების, თოვლის ან ჭყაპისაგან;

3⁶⁹) **შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანი** – მოედანი, რომელიც მოიცავს საჰაერო ხომალდის სადგომის შიდა არეს, საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავებისთვის და გარე არეს, ორი ან რამდენიმე შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოძრავი საშუალებების მანევრირებისთვის;

3⁷⁰) **შემოყინვისგან დაცვის ეფექტური დრო** – სავარაუდო დრო, რომლის განმავლობაშიც საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავებულ ზედაპირზე არ წარმოიქმნება ყინული და ჭირხლი, ასევე, არ ხდება თოვლის დაგროვება;

3⁷¹) **შემოწმება ციკლური ზედმეტობის კოდიტ (CRC)** – მონაცემთა ციფრული გამოსახვის მათემატიკური ალგორითმი, მონაცემთა დაკარგვის ან ცვლილებისგან დაცვის განსაზღვრული დონის უზრუნველსაყოფად;

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

3⁷³) **შეწყვეტილი აფრენის არე** – დადგენილი არე ვერტოდრომზე, რომელიც გამოსადეგია შვეულმფრენის შეწყვეტილი აფრენის დასასრულებლად, რომელიც ფრენას ახორციელებს 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად;

3⁷⁴) **შეწყვეტილი დაფრენა** – დაფრენა, რომელიც მოულოდნელად წყდება, დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის (OCA/H) ნებისმიერი წერტილის ქვევით;

3⁷⁵) **შეხების არე** – მონაკვეთი ადრ-ს ზღურბლის შემდეგ, რომელიც საჰაერო ხომალდის დაფრენის დროს განკუთვნილია პირველი შეხებისთვის;



3⁷⁶) **შვეულმფრენის სადგომი** – მგზავრების ჩასხდომა/გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა/გადმოტვირთვის, საწვავით გაწყობის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით, შვეულმფრენის განსათავსებლად განსაზღვრული არე, ხოლო იქ, სადაც გათვალისწინებულია საჰაერო მიმოსვლა – დაფრენისა და მოწყვეტის არე (TLOF);

3⁷⁷) **შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტი** – დადგენილი ტრაექტორია, რომელიც დაწესებულია შვეულმფრენის გადასაადგილებლად ვერტოდრომის ერთი ნაწილიდან მეორეში;

3⁷⁷ა) **საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი** – მონიშნული მარშრუტი, რომელიც განკუთვნილია საჰაერო მიმოსვლისათვის;

3⁷⁷ბ) **სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტი** – სამიმოსვლო მარშრუტი, რომელიც გადის სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზზე;

3⁷⁸) **შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკი (სბ)** – ვერტოდრომზე განსაზღვრული მარშრუტი, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენების სახმელეთო მიმოსვლისთვის და რომელიც შესაძლებელია გაერთიანებულ იქნეს საჰაერო მიმოსვლის მარშრუტთან, რაც იძლევა, როგორც სახმელეთო, ისე საჰაერო მიმოსვლის განხორციელების შესაძლებლობას;

3⁷⁹) (ამოღებულია - 09.09.2022, №452);

3⁸⁰) **შუალედური მოსაცდელი ადგილი** – განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია მოძრაობის მართვის მიზნებისთვის, სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრავი საჰაერო ხომალდები და სატრანსპორტო საშუალებები, მოძრაობის გასაგრძელებლად შემდგომი ნებართვის მისაღებად, როდესაც ასეთი სახის მითითებებს იღებენ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან;

3⁸¹) **ჩვეული ფრენების არე (NFZ)** – საჰაერო სივრცე, რომელიც არ არის განსაზღვრული როგორც LFFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედებისგან თავისუფალი საფრენოსნო არე), LCFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედების თვალსაზრისით, ფრენებისთვის კრიტიკული არე) და LSFZ (ლაზერული სხივის ზემოქმედების მიმართ მგრძნობიარე საფრენოსნო არე), მაგრამ დაცულია თვალის ბიოლოგიური დაზიანების გამომწვევი ლაზერული გამოსხივებისგან;

3⁸²) **ცალკეული პარალელური ოპერაციები** – პარალელური ან თითქმის პარალელური აღჭურვილი ადზ-ების ერთდროული გამოყენება, როდესაც ერთი ადზ გამოიყენება მხოლოდ დასაფრენად შესვლისთვის, ხოლო მეორე – აფრენისათვის;

3⁸³) **ძირითადი ადზ** – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი, რომელიც ხელსაყრელი პირობებში, სხვა ასაფრენ-დასაფრენ ზოლებთან მიმართებაში გამოიყენება უპირატესად;

3⁸⁴) **ხაზოვანი სანატი** – სამი ან მეტი სახმელეთო საერნაოსნო სანატი, რომელიც განთავსებულია განივ ხაზზე, მცირე ინტერვალებით ისე, რომ შორი მანძილიდან ჩანს, როგორც მოკლე სინათლის ზოლი;

3⁸⁵) **ჯალამბარის მოედანი** – მოედანი, განკუთვნილი შვეულმფრენით პირების ან ტვირთის გადასაზიდად ხომალდზე ან ხომალდიდან;

3⁸⁶) **D** – შვეულმფრენის უდიდესი გაბარიტული ზომა ხრახნ(ებ)ის ბრუნვისას, გაზომილი მზიდი ხრახნის ფრთის ბრუნვის სიბრტყის წინა კიდურა წერტილიდან ბოლო ხრახნის ბრუნვის სიბრტყის უკანა კიდურა წერტილამდე ან შვეულმფრენის კონსტრუქციის ბოლოს კიდურა წერტილამდე.

3⁸⁷) ამ რეგლამენტში გამოყენებული სხვა ტერმინები განმარტებული უნდა იქნეს შესაბამის სფეროში მოქმედი კანონმდებლობის საფუძველზე, თუ ის არ ეწინააღმდეგება ამ რეგლამენტის მიზნებსა და ამოცანებს;

3⁸⁸) **ადზ-ის მდგომარეობის კოდი (RWYCC)** – ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის გამომხატველი



რიცხვი, რომელიც გამოიყენება ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებისას;

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

3⁸⁹) 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;

3⁹⁰) ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა – ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის აღწერილობა, რომელიც გამოიყენება ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებისას და წარმოადგენს ადზ-ის მდგომარეობის კოდის განსაზღვრის საფუძველს, სხ-ის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების გაანგარიშების მიზნით;

ა) 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 ფეხის დარტყმისას;

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

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

ბ.თ) სველი თოვლი – თოვლი, რომელიც შეიცავს საკმარისი რაოდენობის წყალს, რათა წარმოიქმნას



მჭიდროდ შეკუმშული მკვრივი გუნდა, საიდანაც არ გამოიწურება წყალი;

3⁹¹) აეროდრომის კარტოგრაფიული მონაცემები (AMD) – საავიაციო მიზნებისათვის, აეროდრომის რუკების შედგენის მიზნით შეგროვებული მონაცემები;

3⁹²) აეროდრომის კარტოგრაფიული მონაცემთა ბაზა (AMDB) – აეროდრომის რუკების მონაცემების კრებული, ორგანიზებული და შესრულებული, როგორც სტრუქტურირებული მონაცემთა ნაკრები;

3⁹³) ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი მარკირება (TDPM) – მარკირება ან მისი ნაკრები, რომელიც გამოიყენება, როგორც ვიზუალური ორიენტირი შვეულმფრენის განთავსების უზრუნველსაყოფად;

3⁹⁴) ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი წრე (TDPC) – ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი წრიული ფორმის მარკირება, რომელიც გამოიყენება შვეულმფრენის შემოყვანისათვის დაფრენისა და მოწყვეტის არეში (TLOF), ყველა მიმართულებიდან;

3⁹⁵) შვეულმფრენის საპროექტო D – იმ შვეულმფრენის D, რომელიც აღებულია კრიტიკულად/საპროექტოდ;

3⁹⁶) ძირითადი შასის გარე ბორბლებს შორის მანძილი (OMGWS) – ძირითადი შასის გარე ბორბლების კიდეებს შორის მანძილი;

3⁹⁷) წაგრძელებული TLOF/FATO – TLOF-სა ან FATO-სთან მიმართებაში, „წაგრძელებული“ ნიშნავს არეს, რომლის სიგრძე ორჯერ მეტია სიგანეზე;

3⁹⁸) D-სიდიდე – ვერტოდრომის, ვერტობანის ან გემბანის ვერტოდრომის, ან მათ ფარგლებში განსაზღვრული არეს ზღვრული გაბარიტები, გამოხატული D-თი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 3. აეროპორტის პროექტირების მიმართ მომიჯნავე კანონმდებლობის მოთხოვნები

[მუხლი 3. აეროპორტის პროექტირების მიმართ მომიჯნავე კანონმდებლობის მოთხოვნები და გენერალური გეგმა (ამოქმედდეს 2022 წლის 3 ნოემბრიდან)]

1. აეროდრომზე/ვერტოდრომზე ახალი ნაგებობების პროექტირებისა და პროექტის შეთანხმების პროცესში ამ რეგლამენტით დადგენილი მოთხოვნების გარდა გათვალისწინებული უნდა იქნეს მშენებლობის სფეროში მოქმედი ისეთი ეროვნული ან/და საერთაშორისო მოთხოვნებიც, რაც აუცილებელია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უშიშროებისა და უსაფრთხოების ზომების ოპტიმიზაციის მიზნით.

2. აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირების, პროექტის შეთანხმებისა და მშენებლობის პროცესში გათვალისწინებული უნდა იქნეს სივრცითი მოწყობის, ქალაქგეგმარების, მშენებლობისა და გარემოს დაცვის მოთხოვნები.

[3. გენერალური გეგმა, რომელიც მოიცავს აეროდრომის ინფრასტრუქტურის განვითარების დეტალურ გეგმებს, დგება იმ აეროდრომებისათვის, საიდანაც ხორციელდება საერთაშორისო ფრენები.]

შენიშვნა 1. გენერალური გეგმა არის კონკრეტული აეროდრომის განვითარების გეგმა. გეგმის შემუშავებას ახდენს აეროდრომის ექსპლუატანტი ეკონომიკური რენტაბელურობის, პროგნოზირებული საჰაერო მოძრაობის საფუძველზე, საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების და სხვა დაინტერესებული მხარეების მიმდინარე და სამომავლო მოთხოვნების გათვალისწინებით.

შენიშვნა 2. გენერალური გეგმის შედგენა საჭიროა მაშინ, როდესაც აეროპორტის გამტარუნარიანობა, რომელიც გამოწვეულია, მაგრამ არ არის შეზღუდული ისეთი ფაქტორებით, როგორიცაა, მოსალოდნელი საჰაერო მოძრაობის ზრდა, მეტეოროლოგიური და კლიმატური პირობების ცვლილება



ან როდესაც უსაფრთხოებასთან/ეკოლოგიასთან დაკავშირებული პრობლემების გადასაჭრელად მნიშვნელოვანი სამუშაოების ჩატარებამ რისკის ქვეშ შეიძლება დააყენოს გეოგრაფიული რაიონის ხელმისაწვდომობა ან გამოიწვიოს საჭირო გადაყვანა-გადაზიდვების ქსელის სერიოზული მოშლა.

შენიშვნა 3. აეროდრომის გრძელვადიანი განვითარების გენერალური გეგმა გადმოსცემს აეროდრომის ეტაპობრივი განვითარების ძირითად პრინციპებს და მოიცავს იმ მონაცემებსა და ალგორითმებს, რომელთა საფუძველზეც იგი დგება. გენერალური გეგმის დანიშნულებაა, არსებული აეროდრომების მოდერნიზაციის მხარდაჭერა და ახალი აეროდრომების მშენებლობა, მათი ზომის, კომპლექსურობის და დანიშნულების მიუხედავად. აღსანიშნავია, რომ გენერალური გეგმა არ წარმოადგენს განხორციელების/დანერგვის დამტკიცებულ პროგრამას. მასში მოყვანილია ინფორმაცია სხვადასხვა ეტაპებზე განსახორციელებელი მოქმედებების ტიპების შესახებ. აეროდრომების დაგეგმარების ყველა ასპექტი მოცემულია „აეროპორტის დაგეგმარების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9184) 1-ლ თავში.

4. გენერალური გეგმა:

ა) უნდა შეიცავდეს პრიორიტეტების ჩამონათვალს, ეტაპობრივი განხორციელების გეგმის ჩათვლით;

ბ) პერიოდულად უნდა გადაიხედებოდეს აეროდრომზე მიმდინარე და სამომავლო მიმოსვლის მოცულობის გათვალისწინების მიზნით.

5. გენერალური გეგმის შედგენის პროცესის გამარტივების მიზნით, საკონსულტაციო და ურთიერთთანამშრომლობის გამოყენების გზით, აეროდრომის დაინტერესებულ მხარეებს შორის, განსაკუთრებით საჭირო ხომალდების ექსპლუატანტებთან, უნდა ხდებოდეს საკონსულტაციო ხასიათის შეხვედრები.

შენიშვნა: მონაცემების მიწოდების და საიდუმლო კომერციული ინფორმაციის დაცვის კუთხით, მომხმარებლებთან კონსულტაციების ჩატარების ინსტრუქცია მოცემულია იკაოს Doc 9082-ის (იკაოს პოლიტიკა სააეროპორტო და სააერონავთო მომსახურების გაწევაში მოსაკრებლებთან დაკავშირებით) 1-ლ ნაწილში. (ამოქმედდეს 2022 წლის 3 ნოემბრიდან)]

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 4. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა

1. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა განისაზღვრება რიგი სააეროდრომო აღჭურვილობებისა და საშუალებების სხ-ის იმ ტიპებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით, რომლებიც განკუთვნილია აღნიშნულ აეროდრომზე გამოსაყენებლად.

2. აეროდრომის კოდური აღნიშვნა შედგება ორი ელემენტისაგან, რომელიც განსაზღვრავს სხ-ის საფრენოსნო ტექნიკურ მახასიათებლებს და ზომებს, კერძოდ:

ა) პირველ ელემენტს წარმოადგენს ციფრი, რომელიც გამოხატავს თვითმფრინავის ტიპისათვის გაანგარიშებული საფრენი ველის სიგრძის უდიდეს მნიშვნელობას, სტანდარტულ პირობებში;

ბ) მეორე ელემენტი წარმოადგენს ლათინურ ასოს, რომელიც გამოხატავს თვითმფრინავის ფრთის გაშლის უდიდეს მნიშვნელობას.

შენიშვნა 1. თვითმფრინავის ტიპისათვის გაანგარიშებული საფრენი ველის სიგრძის განსაზღვრა ხდება მხოლოდ კოდური აღნიშვნის დადგენის მიზნით და არ უნდა მოქმედებდეს ადზ-ის ფაქტობრივ უზრუნველყოფილ სიგრძეზე.

შენიშვნა 2. ადზ-ის სიგრძის დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია

აეროდრომების დაპროექტების სახელმძღვანელოს 1-ლ ნაწილში – ასაფრენდასაფრენი ზოლები (Doc 9157).

შენიშვნა 3. აეროდრომის კოდური აღნიშვნის დადგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია



აეროდრომების დაპროექტების სახელმძღვანელოს 1-ლ და მე-2 ნაწილში (Doc 9157).

3. აეროდრომის დაპროექტების დროს უნდა განისაზღვროს ის კრიტიკული მახასიათებლების მქონე სხ, რომლის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე და ზომებზე დაფუძნებით მიიღება აეროდრომის კოდური აღნიშვნა, რომლისთვისაც განკუთვნილი იქნება მოცემული სააეროდრომო ნაგებობა ან საშუალება.

4. აეროდრომის კოდური აღნიშვნის მნიშვნელობები და მონაცემები უნდა განისაზღვროს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის პირველი ცხრილის შესაბამისად.

5. აეროდრომის კოდურ აღნიშვნას ექსპლუატანტის მოთხოვნის საფუძველზე ანიჭებს სააგენტო.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 4¹. აეროდრომის ექსპლუატაციის სპეციფიკური პროცედურები

1. თუ აეროდრომი ემსახურება იმ თვითმფრინავს, რომლის მახასიათებლები აღემატება მის სერტიფიცირებულ მახასიათებლებს, უნდა მოხდეს ამ თვითმფრინავის ექსპლუატაციის და აეროდრომის ინფრასტრუქტურის და მისი ექსპლუატაციის პირობების თავსებადობის შეფასება, შეიქმნას და დაინერგოს ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მისაღები დონის შესანარჩუნებელი შესაბამისი ზომები.

შენიშვნა. არსებულ აეროდრომზე ახალი თვითმფრინავის ექსპლუატაციის თავსებადობის შეფასების პროცედურები მოცემულია „PANS-Aerodromes“-ის დოკუმენტში (Doc 9981).

2. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად, აეროდრომზე არსებული ალტერნატიული ზომების, საექსპლუატაციო პროცედურების და შეზღუდვების შესახებ ინფორმაცია ექვემდებარება გამოქვეყნებას.

შენიშვნა 1. ადგილობრივი საჰაერო მოძრაობის წესების დეტალური აღწერის ინფორმაციის წარდგენის შესახებ მოთხოვნები მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 2 თებერვლის №24 ბრძანებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესში“.

შენიშვნა 2. ფრენების უსაფრთხოების შესახებ ინფორმაციის გამოქვეყნებასთან დაკავშირებით მოთხოვნები მოცემულია „PANS-Aerodromes“-ის დოკუმენტის (Doc 9981) მე-3 თავის 3.6 ნაწილში.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

კარი II. აეროდრომები

თავი II. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და ინფორმაციული ნაკადების მართვა

მუხლი 5. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები და საექსპლუატაციო პირობები

1. აეროდრომის ზოგადი მონაცემები მოიცავს ინფორმაციას:

ა) აეროდრომის საკონტროლო წერტილის შესახებ;

ბ) აეროდრომის და ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის შემადგენლების შესახებ;

გ) აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურის შესახებ;

დ) აეროდრომის ინფრასტრუქტურის შესახებ;

ე) აეროდრომის ხელოვნური საფარის სიმტკიცის (მზიდუნარიანობის) შესახებ;

ვ) აეროდრომზე საჰაერო ხომალდის სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების ადგილის შესახებ;



ზ) აეროდრომის გამოცხადებული მანძილების შესახებ;

თ) აეროდრომის სამუშაო მოედნის მდგომარეობის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობებისა და საშუალებების შესახებ;

ი) გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემების შესახებ.

2. აეროდრომის ზოგადი საექსპლუატაციო პირობები გულისხმობს მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანასთან, შევლის, ხანძართან ბრძოლასთან, სააერონავსო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის კოორდინაციასთან დაკავშირებულ ძირითად საკითხებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 5¹. ჰაერსანაოსნო მონაცემები

1. აეროდრომთან დაკავშირებული ჰაერსანაოსნო მონაცემების განსაზღვრა და გადაცემა საბოლოო მომხმარებლებისთვის უნდა ხდებოდეს სიზუსტისა და მთლიანობის კლასიფიკაციის მოთხოვნების დაცვით.

შენიშვნა: აეროდრომთან დაკავშირებული ჰაერსანაოსნო მონაცემების სიზუსტისა და მთლიანობის კლასიფიკაციის მოთხოვნები განისაზღვრება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 2 თებერვლის №24 ბრძანებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესის“ შესაბამისად.

2. აეროდრომის კარტოგრაფიული მონაცემები უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს იმ აეროდრომისათვის, საიდანაც ხორციელდება საერთაშორისო ფრენები ან/და გააჩნია აღჭურვილი ადზ.

შენიშვნა: აეროდრომის კარტოგრაფიული მონაცემებთან (aerodrome mapping data) დაკავშირებული მოთხოვნები განისაზღვრება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 2 თებერვლის N24 ბრძანებით დამტკიცებული „ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით მომსახურების წესით“, ხოლო სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება A-ს 23-ე ნაწილში.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული აეროდრომისათვის, აეროდრომის ელემენტების შესაგროვებელი კარტოგრაფიული მონაცემების ნაკრები უნდა შეირჩეს გამოყენების მიზნობრიობის გათვალისწინებით.

შენიშვნა: გამოყენების მიზნობრიობა გულისხმობს, აეროდრომის ელემენტების შერჩევისას, გარკვეული საექსპლუატაციო მოთხოვნების გათვალისწინებას.

4. ჰაერსანაოსნო და ციფრულ მონაცემთა ნაკრების გადაცემის ან/და შენახვის დროს, გათვალისწინებული უნდა იყოს შეცდომების გამოვლენის მეთოდები.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 6. აეროდრომის საკონტროლო წერტილი

1. ექსპლუატანტის მიერ აეროდრომისათვის განისაზღვრება საკონტროლო წერტილი.

2. აეროდრომის საკონტროლო წერტილი უნდა განთავსდეს აეროდრომის დაგეგმილი ან საწყისი გეომეტრიული ცენტრის სიახლოვეს და მისი მდებარეობა დარჩეს უცვლელი.

3. აეროდრომის საკონტროლო წერტილის მდებარეობა იზომება გრადუსების, წუთებისა და წამების სიზუსტით, რომელსაც ექსპლუატანტი აწვდის სააერონავსო ინფორმაციის სამსახურს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.



მუხლი 7. აეროდრომის და ადზ-ს შემადგენლობა

1. აეროდრომის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა, აეროდრომის შემადგენლობის ადგილზე, იზომება ნახევარ მეტრამდე (0.5 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.
2. საჰაერო ხომალდების დასაფრენად არაზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილ აეროდრომებზე, ადზ-ს ყოველი ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა, ადზ-ს ბოლოს შემადგენლობა და ადზ-ს გასწვრივ მნიშვნელოვანი შემადგენლობის ან დადაბლების შუაწერტილები იზომება ნახევარ მეტრამდე (0.5 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.
3. დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის აღჭურვილი ადზ-ს შემთხვევაში, ადზ-ს ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა, ადზ-ს ბოლოს შემადგენლობა და დაფრენის არის ყველაზე მაღალი წერტილის შემადგენლობა იზომება მეოთხედ მეტრამდე (0.25 მ) ან ერთ ფუტამდე (1 ფტ) სიზუსტით, რომელიც ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერონავიაციო ინფორმაციის სამსახურს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 8. აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა

1. აეროდრომის რაიონში განისაზღვრება ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა, ცელსიუსის გრადუსებში (C^0).
2. აეროდრომის რაიონში ჰაერის გაანგარიშებული ტემპერატურა წარმოადგენს საანგარიშო თვის საშუალო ტემპერატურას, რომელიც გამოთვლილია წლის ყველაზე ცხელი თვის დღე-ღამის მაქსიმალური ტემპერატურის საფუძველზე (ითვლება, რომ ყველაზე ცხელია თვე, რომლის საშუალო ტემპერატურა ყველაზე მაღალია). გაანგარიშებისას აღებული უნდა იქნეს რამდენიმე წლის განმავლობაში განხორციელებული გაზომვების საშუალო მაჩვენებელი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 9. აეროდრომის ინფრასტრუქტურის ზომები

1. აეროდრომზე განლაგებული ყველა ნაგებობისათვის უნდა გაიზომოს და აღიწეროს შემდეგი მონაცემები:

ა) ადზ – გეოგრაფიული აზიმუტი, ერთი მეასედი გრადუსის სიზუსტით, ციფრული აღნიშვნა, სიგრძე, სიგანე, ადზ-ის წანაცვლებული ზღურბლის მდებარეობა უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, ქანობი, ზედაპირის ტიპი, ადზ-ის ტიპი, ხოლო I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ის შემთხვევაში – დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი არე, თუ იგი გათვალისწინებულია;

ბ) საფრენი ზოლის, უსაფრთხოების ბოლო არეს (RESA) და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის – სიგრძე და სიგანე, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, ზედაპირის ტიპი; და ავარიული დამუხრუჭების სისტემის ადგილმდებარეობა (ადზ-ის რომელ ბოლოზე) და მისი აღწერა;

გ) სამიმოსვლო ბილიკი – აღნიშვნა, სიგანე, საფარის ტიპი;

დ) ბაქანი – საფარის ზედაპირის ტიპი, საჰაერო ხომალდების სადგომები;

ე) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების საზღვრები;

ვ) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი – სიგრძე უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, მიწის ზედაპირის პროფილი;



ზ) ვიზუალური საშუალებები დასაფრენად შესვლის სქემებისთვის, ადზ-ის, სბს და ბაქნების მარკირება და შუქსასიგნალო საშუალებები, სბ-ზე და ბაქანზე ვიზუალური მიმართვის და მართვის სხვა საშუალებები, მათ შორის, მიმოსვლისას მოცდის ადგილის და „სდექ“ ხაზის სანათები და ტელესკოპურ ტრაპებთან ვიზუალური შეპირაპირების სამართი სისტემის ტიპი და განლაგება;

თ) აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ნებისმიერი წერტილის ადგილმდებარეობა და რადიო სიხშირე;

ი) მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტების განლაგება და აღნიშვნა;

კ) საკურსო და საგლისადო რადიოშუქურებს და დაკავშირებული ადზ-ის ბოლოებს შორის მანძილი, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, რომელიც წარმოადგენს სახელსაწყო დაფრენის (ILS) ან დაფრენის მიკროტალღურ (MLS) სისტემას.

2. ადზ-ის ყოველი ზღურბლის, სბ-ს ღერძულა ხაზის წერტილების, საჰაერო ხომალდის ყოველი სადგომის გეოგრაფიული კოორდინატი იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში, წამის მეასედებში და ექსპლუატანტის მიერ მიეწოდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 10. აეროდრომის ხელოვნური საფარის სიმტკიცე (მზიდუნარიანობა)

1. აეროდრომის ხელოვნური საფარისათვის განისაზღვრება შესაბამისი მზიდუნარიანობა.

[2. ბაქანზე (სბ-ის სადგომზე), 5700 კგ-ზე მეტი მასის მქონე საჰაერო ხომალდებისთვის ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობა განისაზღვრება „საჰაერო ხომალდის და საფარის საკლასიფიკაციო მაჩვენებლების (ACR-PCR) შეფარდების მეთოდით“, შემდეგი მონაცემების წარდგენით:

ა) საფარის საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (PCR) და რიცხვითი მნიშვნელობა;

ბ) საფარის ტიპი, ACR-PCR-ის განსაზღვრავად;

გ) საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორია;

დ) სბ-ის საბურავებში მაქსიმალური დასაშვები წნევის კატეგორია ან მაქსიმალური დასაშვები წნევის სიდიდე და;

ე) შეფასების მეთოდი.

3. საფარის გამოქვეყნებული საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (PCR) მიუთითებს, რომ აღნიშნული საფარით სარგებლობა შეუძლიათ იმ საჰაერო ხომალდებს, რომელთა საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (ACR) ტოლი ან ნაკლებია საფარის გამოქვეყნებული საკლასიფიკაციო მაჩვენებლისა (PCR), მითითებული ტიპ(ებ)ის სბ-ის საბურავებში წნევის მიმართ ან სრულ საფრენ მასაზე შეზღუდვების გათვალისწინებით. თუ საფარის მზიდუნარიანობა განიცდის მნიშვნელოვან სეზონურ ცვლილებას, შეიძლება წარმოდგენილი იყოს PCR-ის რამდენიმე მონაცემი.

4. საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (ACR) განისაზღვრება ACR-PCR შეფარდების მეთოდთან დაკავშირებული სტანდარტული პროცედურების შესაბამისად.

5. საჰაერო ხომალდის საკლასიფიკაციო მაჩვენებლის (ACR) განსაზღვრის მიზნით, ხელოვნური საფარი კლასიფიცირდება, როგორც ხისტი ან არახისტი კონსტრუქციის.

6. ACR-PCR შეფარდების მეთოდისათვის, საფარის ტიპის შესახებ ინფორმაცია, საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორია, სბ-ის საბურავებში მაქსიმალურად დასაშვები წნევის კატეგორია და შეფასების მეთოდი, გამოსახული უნდა იქნეს შემდეგი კოდების (ლათინური ასოები) გამოყენებით:

ა) საფარის ტიპებისთვის:



ა.ა) R – ხისტი საფარი;

ა.ბ) F – არახისტი საფარი;

ბ) საფუძვლის სიმტკიცის კატეგორიისთვის:

ბ.ა) A – მაღალი სიმტკიცე, ხასიათდება დრეკადობის მოდულით $E=200$ მპა და წარმოადგენს დრეკადობის მოდულის, E-ს 150 მპა-ის ტოლ ან მეტ ყველა მნიშვნელობას, როგორც ხისტი, ასევე არახისტი საფარისათვის;

ბ.ბ) B – საშუალო სიმტკიცე, ხასიათდება დრეკადობის მოდულით $E=120$ მპა და წარმოადგენს დრეკადობის მოდულის, E-ს 100 მპა-ის ტოლ და მეტი მნიშვნელობის, მაგრამ მკაცრად 150 მპა-ზე ნაკლებ დიაპაზონს, როგორც ხისტი, ასევე არახისტი საფარისათვის;

ბ.გ) C – დაბალი სიმტკიცე ხასიათდება დრეკადობის მოდულით $E=80$ მპა და წარმოადგენს დრეკადობის მოდულის, E-ს 60 მპა-ის ტოლ და მეტი მნიშვნელობის, მაგრამ მკაცრად 100 მპა-ზე ნაკლებ დიაპაზონს, როგორც ხისტი, ასევე არახისტი საფარისათვის;

ბ.დ) D – ძალიან დაბალი სიმტკიცე, დრეკადობის მოდულით $E=50$ მპა და წარმოადგენს დრეკადობის მოდულის, E-ს 50 მპა-ის ტოლ და 60 მპა-ზე ნაკლებ ყველა მნიშვნელობას, როგორც ხისტი, ასევე არახისტი საფარისათვის;

გ) სხ-ის საბურავში მაქსიმალური დასაშვები წნევის კატეგორიისათვის:

გ.ა) W – შეუზღუდავი (წნევა არ არის შეზღუდული);

გ.ბ) X – მაღალი (წნევა არ აღემატება 1,75 მპა-ს);

გ.გ) Y – საშუალო (წნევა არ აღემატება 1,25 მპა-ს);

გ.დ) Z – დაბალი (წნევა არ აღემატება 0,50 მპა-ს);

დ) შეფასების მეთოდისთვის:

დ.ა) T – ტექნიკური შეფასება (ხელოვნური საფარის მახასიათებლების და საჰაერო ხომალდების იმ ტიპების სპეციალური შესწავლა, რომელთათვისაც განკუთვნილია საფარი);

დ.ბ) U – საჰაერო ხომალდების საექსპლუატაციო გამოცდილების გამოყენებით შეფასება (როდესაც ცნობილია, რომ ხელოვნური საფარი უძლებს გარკვეული ტიპის და მასის თვითმფრინავის ექსპლუატაციას).

7. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, აეროდრომზე წესდება ხელოვნური საფარით სარგებლობის კრიტერიუმი იმ საჰაერო ხომალდებისთვის, რომელთა საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (ACR) აღემატება არსებული ხელოვნური საფარის საკლასიფიკაციო მაჩვენებელს (PCR), რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების მოთხოვნებს. (ამოქმედდეს 2024 წლის 28 ნოემბრიდან)]

8. მონაცემები, იმ ხელოვნური საფარის მზიდუნარიანობის შესახებ, რომელიც განკუთვნილია ბაქანზე (სხ-ის სადგომზე) 5700 კგ. ან ნაკლები მასის მქონე საჰაერო ხომალდებისთვის, განისაზღვრება შემდეგი სახით:

ა) საჰაერო ხომალდის მაქსიმალური დასაშვები მასა და;

ბ) სხ-ის საბურავებში მაქსიმალურად დასაშვები წნევა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.



მუხლი 11. აეროდრომზე სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების ადგილები

1. საჰაერო ხომალდის სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მიზნით, აეროდრომზე ეწყობა ერთი ან რამდენიმე მოედანი.
2. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედანი უნდა მოეწყოს ბაქანზე.
3. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედნის შემადგენელი განისაზღვრება, როგორც მისი განთავსების მოედნის საშუალო შემადგენელი, მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით. სიმაღლის საზომის გაფრენისწინა შემოწმების მოედნის ნებისმიერი ნაწილის შემადგენელი უნდა იყოს 3 მ-ის (10 ფუტის) ფარგლებში, ამ მოედნის საშუალო სიმაღლესთან მიმართებით.

მუხლი 12. გამოცხადებული მანძილები

საჰაერო ხომალდებისთვის გამოსაყენებლად განკუთვნილი ასაფრენდასაფრენი ზოლზე გამოითვლება შემდეგი მანძილები, უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით:

- ა) გასაქანად არსებული მანძილი;
- ბ) ასაფრენად არსებული მანძილი;
- გ) შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი;
- დ) დასაფრენად არსებული მანძილი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 13. აეროდრომის სამუშაო მოედნის მდგომარეობა და მასთან დაკავშირებული ნაგებობები და საშუალებები

1. სამუშაო მოედნის მდგომარეობა და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობა ექვემდებარება მონიტორინგს. ამასთან, სავალდებულოა შეტყობინების გადაცემა საჰაერო ხომალდებისა და აეროდრომის ექსპლუატაციაზე გავლენის მქონე შემდეგი საკითხების შესახებ:

- ა) სამშენებლო და ტექნიკური მომსახურების სამუშაოები;
- ბ) ადზ-ის, სბ-ს ან ბაქნის ზედაპირის უსწორმასწორობები ან დაზიანებები;
- გ) წყლის, თოვლის, თოვლჭყაპის, ყინულის ან ჭირხლის არსებობა ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;
- დ) შემოყინვის საწინააღმდეგო თხევადი ქიმიური ნივთიერებების ან სხვა დამაბინძურებლების არსებობა ადზ-ზე, სბ-ზე ან ბაქანზე;
- ე) თოვლის ნამქერის ან გროვის არსებობა ადზ-ის, სბ-ს ან ბაქნის სიახლოვეს;
- ვ) სხვა დროებითი დაბრკოლებების არსებობა, მათ შორის, გაჩერებული საჰაერო ხომალდები;
- ზ) აეროდრომის ვიზუალური საშუალებების მუშაობის სრული ან ნაწილობრივი მტყუნება ან არასწორი ფუნქციონირება;
- თ) ელექტრომომარაგების ძირითადი ან სათადარიგო წყაროს მტყუნება.

შენიშვნა: ადზ-ის ხელოვნურ საფარზე არსებული მდგომარეობის შეფასება და შეტყობინება ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.



2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების მიზნით, ყოველდღიურად უნდა განხორციელდეს:

ა) 1 და 2 კოდის მქონე აეროდრომებზე, სამუშაო მოედნის შემოწმება, სულ მცირე, დღეში ერთხელ და 3 და 4 კოდის მქონე აეროდრომებზე, სულ მცირე, დღეში ორჯერ;

ბ) დამატებით უნდა შემოწმდეს ადზ, როდესაც ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა შეიძლება მნიშვნელოვნად შეიცვალოს მეტეოროლოგიური პირობების გამო.

3. პერსონალი, რომელიც განახორციელებს ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასებას და შეტყობინებას, უნდა იყოს შესაბამისად მომზადებული და უფლებამოსილი საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად.

შენიშვნა: პერსონალის მომზადების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 4 მარტის №32 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო აეროდრომების/ვერტოდრომების სერტიფიცირებისა და საფრენი მოედნების რეგისტრაციის და აღრიცხვის წესის“ №4 დანართში.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 14. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები (AT-VASIS, PAPI ან APAPI)

აეროდრომზე, გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემების განთავსების შემთხვევაში, აღნიშნული სისტემების ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს შემდეგი ინფორმაციის მომხმარებლისთვის ხელმისაწვდომობას:

ა) ადზ-ის შესაბამისი აღნიშვნის შესახებ;

ბ) გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის ტიპზე. AT-VASIS, PAPI ან APAPI განთავსებისას, უნდა მიეთითოს ადზ-თან მიმართ, რომელ მხარეს არის დაყენებული სანათები, მარჯვნივ თუ მარცხნივ;

გ) წანაცვლების კუთხესა და მიმართულებაზე (მარჯვნივ თუ მარცხნივ) იმ შემთხვევაში, თუ გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის ღერძი არ არის ადზ-ის ღერძულა ხაზის პარალელური;

დ) გლისადის ნომინალური კუთხე(ებ)ზე. T-VASIS ან AT-VASIS-სთვის, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 22-ე ნახაზზე ნაჩვენები ფორმულის შესაბამისად, ეს კუთხე არის θ , ხოლო PAPI ან APAPI სისტემებისთვის ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 24-ე ნახაზის მიხედვით, ეს კუთხე შესაბამისად არის $(B+C)/2$ და $(A+B)/2$;

ე) ადზ-ის ზღურბლიდან პილოტის თვალის მინიმალური სიმაღლეზე, როდესაც ის ხედავს სიგნალს „გლისადაზე“. T-VASIS და AT-VASIS სისტემებისთვის წარმოადგენს ყველაზე დაბალ სიმაღლეს, როდესაც ჩანს მხოლოდ ფლანგური ჰორიზონტები, მაგრამ შეიძლება დამატებით გადმოიცეს სხვა სიმაღლეები, როდესაც ხილვადობის არეში ხვდება ფლანგური ჰორიზონტი პლუს ერთი, ორი ან სამი საგლისადე სანათები „იფრინე დაბლა“, თუ აღნიშნული ინფორმაცია სასარგებლო იქნება საჰაერო ხომალდებისთვის, დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას. PAPI-ს სისტემისთვის ეს არის დადგენილი კუთხე, ადზ-დან მესამე საგლისადე სანათს მინუს 2', ანუ B-კუთხეს მინუს 2', APAPI-ის სისტემისთვის – დადგენილი კუთხე, ადზ-დან შორეულ საგლისადე სანათს მინუს 2', ანუ A-კუთხეს მინუს 2'.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 15. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანა

1. მოთხოვნის საფუძველზე, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს უნდა ეცნობოს ინფორმაცია იმ პირის შესახებ (გვარი, სახელი, თანამდებობა, ტელეფონის ნომერი), რომელიც პასუხისმგებელია კოორდინაცია გაუწიოს აეროდრომის სამუშაო მოედნიდან ან მისი



მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის ოპერაციას.

2. აეროდრომზე, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ხელმისაწვდომი იყოს ინფორმაცია სამუშაო მოედნიდან ან მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის შესაძლებლობების/საშუალებების შესახებ. მოძრაობის უნარ-დაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის შესაძლებლობა შეიძლება გამოიხატოს ყველაზე მძიმე საჰაერო ხომალდის ტიპის მითითებით, რომლის გაყვანაც შეუძლია აეროდრომის ექსპლუატანტს.

მუხლი 16. შველა და ხანძართან ბრძოლა

1. აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონე უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მოთხოვნებს.

2. აეროდრომზე ჩვეულებრივ უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონე უნდა გამოიხატოს სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის კატეგორიით, აეროდრომზე არსებული ცეცხლმაქრი საშუალებების ტიპის და რაოდენობის შესაბამისად.

3. სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის კატეგორიის დაგეგმილი ცვლილებისას, აეროდრომზე არსებულ სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის ახალ კატეგორიას ანიჭებს ექსპლუატანტი სააგენტოსთან შეთანხმებით.

4. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს მომხმარებლისთვის ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონის შესახებ.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 17. აეროდრომის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, ინფორმაციის გადაცემა და კოორდინაცია

1. ამ რეგლამენტის მე-14 მუხლის, მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტის და მე-16 მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული ინფორმაცია მომხმარებლისთვის უნდა იყოს ხელმისაწვდომი დადგენილი წესის შესაბამისად.

2. მყისიერი გაფრენისწინ ინფორმაციისა და საფრენოსნო ინფორმაციის უზრუნველყოფის მიზნით, მონაცემების მისაღებად და გასავრცელებლად, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის ფორმდება შეთანხმება შემდეგი ინფორმაციის დაუყოვნებელ მიწოდებაზე:

ა) აეროდრომის სასერტიფიკაციო სტატუსის და აეროდრომზე არსებული პირობების შესახებ;

ბ) შესაბამისი აღჭურვილობების, სამსახურების, სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და სააერნაოსნო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ;

გ) ამ რეგლამენტის მე-13 მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული ინფორმაციის შესახებ;

დ) სხვა სახის ინფორმაციის შესახებ, რომელიც აუცილებელია უსაფრთხო ფრენებისათვის.

3. საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურისთვის გადაცემას ექვემდებარება:

ა) სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მნიშვნელოვანი ინფორმაცია, მათ მიერ მომფრენი და გამფრენი საჰაერო ხომალდების საჭირო ინფორმაციით უზრუნველყოფის მიზნით. ინფორმაცია მუდმივ განახლებადია და გარემოებების ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება დაუყოვნებელ შეტყობინებას;

ბ) ინფორმაცია, როდესაც ადზ ან ადზ-ის მონაკვეთი სველ მდგომარეობაში არის მოლიპული;



გ) ინფორმაცია აეროდრომზე არსებული სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის კატეგორიის ცვლილების შესახებ, ასევე, ინფორმაცია სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის გაუარესებული კატეგორიის გამოსწორების შესახებ.

4. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში ცვლილებების შეტანამდე, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს დრო, რომელიც სჭირდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს შესაბამისი გამოსაქვეყნებელი მასალის მოსამზადებლად, გასაფორმებლად და გამოსაცემად, რათა დროულად მოხდეს ასეთი ინფორმაციის მიწოდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის.

5. რუკებისა და/ან სააერნაოსნო ავტომატიზებული სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირებისთვის ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება შეტყობინებას ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის რეგულირების და კონტროლის სისტემის (AIRAC) არხების მეშვეობით. აეროდრომის ექსპლუატანტმა, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის საწყისი ინფორმაციის/მონაცემების მიწოდებისას, უნდა გაითვალისწინოს AIRAC-ის სისტემით ინფორმაციის ძალაში შესვლის თარიღი, რომელიც წინასწარ განსაზღვრულია და შეთანხმებულია საერთაშორისო დონეზე.

6. აეროდრომის ექსპლუატანტმა, რომელიც პასუხისმგებელია საწყისი ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის/მონაცემების გადაცემაზე სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის, უნდა უზრუნველყოს სიზუსტის და მთლიანობის მოთხოვნების დაცვა, ჰაერსანაოსნო მონაცემების საბოლოო მომხმარებლის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად „ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსანაოსნო მონაცემების და ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბრის №471 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი III. აეროდრომის ინფრასტრუქტურის ძირითადი ფიზიკური მახასიათებლები

მუხლი 18. აეროდრომის ძირითადი ინფრასტრუქტურა და მისი ფიზიკური მახასიათებლები

აეროდრომის ძირითადი ინფრასტრუქტურა გულისხმობს:

- ა) ასაფრენ-დასაფრენ ზოლს (ადზ);
- ბ) ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს;
- გ) ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს;
- დ) ადზ-ის უსაფრთხოების ბოლო არეს;
- ე) საფრენ ზოლს;
- ვ) დაბრკოლებისგან თავისუფალ ზოლებს;
- ზ) დამუხრუჭების ბოლო ზოლს;
- თ) სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არეს;
- ი) სამიმოსვლო ბილიკებს;
- კ) სამიმოსვლო ბილიკის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლს;
- ლ) სამიმოსვლო ბილიკის ზოლს;
- მ) მოსაცდელ მოედნებს, ადზ-თან მოსაცდელ ადგილებს, შუალედური მოსაცდელ ადგილებს და მოსაცდელ ადგილებს მოძრაობის მარშრუტზე;



ნ) ბაქნებს;

ო) საჰაერო ხომალდის იზოლირებულ სადგომებს;

პ) შემოყვანის საწინააღმდეგო დამუშავების არეს.

მუხლი 19. ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი

1. აეროდრომის ადზ-ს რაოდენობა და მიმართულება ისე უნდა შეირჩეს, რომ საჰაერო ხომალდების მიერ აეროდრომის გამოყენების კოეფიციენტი არ იყოს 95%-ზე ნაკლები.

2. ადზ-ს ადგილმდებარეობა და მიმართულება, შეძლებისდაგვარად, უნდა შეირჩეს ისე, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი მოფრენის და გაფრენის მარშრუტების გავლა დასახლებული რაიონების და ხმაურისადმი მგრძნობიარე სხვა რაიონების თავზე, რათა მომავალში აცილებული იყოს ხმაურთან დაკავშირებული პრობლემები.

3. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მიზნისათვის, ადზ-თვის მაქსიმალური დასაშვები ქარის გვერდითი მდგენელი შეირჩევა შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ა) ჩვეულ პირობებში საჰაერო ხომალდების აფრენა/დაფრენა შეუძლებელია, თუ ქარის გვერდითი მდგენელის სიჩქარე აღემატება:

ა.ა) 37კმ/სთ (20 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე შეადგენს 1500მ და მეტს, გამონაკლისია თუ ადზ-ზე დამუხრუჭების დაბალი ეფექტურობაა შექიდეების კოეფიციენტის სიმცირის გამო, ამ შემთხვევაში ქარის დასაშვები გვერდითი მდგენელი მიიღება არაუმეტეს 24კმ/სთ (13 კვანძი);

ა.ბ) 24კმ/სთ (13 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე შეადგენს 1200მ და მეტს, მაგრამ არ აღწევს 1500მ;

ა.გ) 19კმ/სთ (10 კვანძი) სიჩქარეს თვითმფრინავებისათვის, რომლისთვისაც საფრენი ზოლის გაანგარიშებული სიგრძე ნაკლებია 1200მ.

4. ადზ-ს გამოყენების კოეფიციენტის გამოსათვლელად მონაცემების შერჩევისას, საჭიროა უტყუარი სტატისტიკური მონაცემები (სასურველია, არა ნაკლებ 5 წლისა) გაბატონებული ქარის შესახებ, მისი მაქსიმალურად შესაძლო ხანგრძლივობით. მონაცემები მიიღება დღის განმავლობაში, დროის თანაბარი ინტერვალებით, არანაკლებ 8-ჯერ გაზომვის შედეგად.

5. ადზ-ის ზღურბლი უნდა განთავსდეს ადზ-ის კიდესთან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე, გამართლებულია სხვა მდებარეობის შერჩევა.

შენიშვნა: ადზ-ის ზღურბლის განლაგების თაობაზე სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს, მე-11 ნაწილში.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია ადზ-ს ზღურბლის ჩვეული ადგილმდებარეობის შეცვლა, მიუხედავად იმისა, აღნიშნული ცვლილება დროებითია თუ მუდმივი, საჭიროა სხვადასხვა ფაქტორების გათვალისწინება, რასაც შესაძლოა მნიშვნელობა ჰქონდეს ზღურბლის ადგილმდებარეობის ცვლილებისთვის. თუ ზღურბლის წანაცვლება გამოწვეულია საექსპლუატაციოდ ადზ-ის გამოუსადეგრობით, მაშინ საექსპლუატაციოდ გამოუსადეგარ მონაკვეთსა და წანაცვლებულ ზღურბლს შორის უნდა მოეწყოს არანაკლებ 60 მ სიგრძის დაგეგმარებული და მომანდაკებული უბანი. შესაბამის შემთხვევაში, გასათვალისწინებელია ასევე დამატებითი მანძილი, ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის მოწყობასთან დაკავშირებული მოთხოვნების შესასრულებლად.

7. ამ მუხლის მე-9 პუნქტში აღნიშნულის გარდა, ძირითადი ადზ-ის ფაქტობრივი სიგრძე საკმარისი უნდა იყოს იმ საჰაერო ხომალდების საექსპლუატაციო მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, რომლისთვისაც განკუთვნილია ადზ და არ უნდა იყოს იმ სიგრძეზე ნაკლები, რომელიც შეირჩევა



შესაბამისი სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლების გათვალისწინებით, ადგილობრივ პირობებში.

8. დამხმარე ადზ-ს სიგრძე შეირჩევა ისევე, როგორც ძირითადი ადზ-ს სიგრძე, იმ გამოწვევით, რომ იგი შესაფერისი უნდა იყოს იმ სხ-სთვის, რომელიც მას გამოიყენებს როგორც სათადარიგოს, ძირითად ადზ-თან დამატებით, რათა ადზ-ს გამოყენების კოეფიციენტი არ იყოს 95%-ზე ნაკლები.

9. როდესაც ადზ-ის უერთდება დამუხრუჭების ბოლო ზოლი ან დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლი და ადზ-ის ფაქტობრივი სიგრძე ნაკლებია, ამ მუხლის მე-7 და მე-8 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისი გამოყენებისას მიღებულ შედეგზე, ის შეიძლება ჩაითვალოს მისაღებად, თუ დამუხრუჭების ბოლო ზოლთან ან დაბრკოლებისაგან თავისუფალ ზოლთან აღნიშნული ადზის ნებისმიერი შერწყმა უზრუნველყოფს თვითმფრინავის აფრენა-დაფრენის საექსპლუატაციო მოთხოვნებს, რომლისთვისაც განისაზღვრება ადზ.

შენიშვნა. დამუხრუჭების ბოლო ზოლების და დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლების გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება A-ს, მე-2 ნაწილში.

10. ადზ-ს სიგანე არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-2 ცხრილით განსაზღვრულ სიდიდეზე ნაკლები.

11. როდესაც პარალელური, აღუჭურველი ადზ-ები განკუთვნილია ერთდროული გამოყენებისთვის, მინიმალური მანძილი მათ ღერძულა ხაზებს შორის უნდა იყოს:

ა) 210 მ, თუ კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 150 მ, როცა კოდური აღნიშვნა არის 2;

გ) 120 მ, როცა კოდური აღნიშვნა არის 1.

12. გარდა ამ პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, როდესაც პარალელური აღჭურვილი ადზ-ები განკუთვნილია ერთდროული გამოყენებისთვის:

ა) მინიმალური მანძილი მათ ღერძულა ხაზებს შორის უნდა იყოს:

ა.ა) 1035 მ – დასაფრენად დამოუკიდებელი პარალელური შესვლისთვის;

ა.ბ) 915 მ – დასაფრენად დამოკიდებელი პარალელური შესვლისათვის;

ა.გ) 760 მ – დამოუკიდებელი პარალელური აფრენისათვის;

ა.დ) 760 მ – ცალკეული პარალელური ოპერაციებისთვის;

ბ) ცალკეული პარალელური ოპერაციების განსახორციელებლად დადგენილი მინიმალური მანძილი:

ბ.ა) შეიძლება შემცირდეს 30 მ-ით ყოველ 150 მ-ზე, დაფრენის ადზ-ის ზღურბლის, მომფრენი სხ-ის მიმართულებით წანაცვლებისას მინიმუმ 300 მ-ის ტოლ მინიმალურ მნიშვნელობამდე;

ბ.ბ) უნდა გაიზარდოს 30 მ-ით ყოველ 150 მ-ზე, დაფრენის ადზ-ის ზღურბლის მომფრენი სხ-ის საწინააღმდეგო მიმართულებით წანაცვლებისას;

გ) დასაფრენად დამოუკიდებელი პარალელური შესვლის განხორციელებისას, შეიძლება გამოყენებული იყოს ისეთი მინიმალური მანძილები და სათანადო პირობები, თუ დადგინდება, რომ აღნიშნული, უარყოფით გავლენას არ იქონიებს საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებაზე.

13. ადზ-ს გრძივი ქანობი განისაზღვრება ადზ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ მაქსიმალური და მინიმალური შემადგენლების სხვაობის შეფარდებით ადზ-ს სიგრძესთან და არ უნდა აღემატებოდეს:



ა) 1%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

14. ადზ-ზე ნებისმიერი მონაკვეთის გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.25%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4, გარდა ადზ-ს სიგრძის პირველი და ბოლო მეოთხედისა, სადაც გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 0.8%-ს;

ბ) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3, გარდა დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი მე-2 და მე-3 კატეგორიის ადზ-ს სიგრძის პირველი და ბოლო მეოთხედისა, სადაც გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 0.8%;

გ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

15. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია გრძივი ქანობის ცვლილება, მაშინ ორ მოსაზღვრე ქანობს შორის სხვაობა არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

შენიშვნა. სახელმძღვანელო მასალა ადზ-ის წინ ქანობის ცვლილების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება A-ს, მე-4 ნაწილში.

16. ერთი ქანობიდან მეორეზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს მრუდწირული ზედაპირით, სადაც ცვლილების მაჩვენებელი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 0.1%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 30 000 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4;

ბ) 0.2%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 15 000 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3;

გ) 0.4%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 7500 მ), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2.

17. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია ქანობის ცვლილება, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სრული ხილვადობა:

ა) ადზ-დან 3 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე, მინიმუმ, ადზ-ის სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) ადზ-დან 2 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე, მინიმუმ, ადზ-ის სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) ადზ-დან 1.5 მეტრის სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან, ყველა სხვა წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-დან ამავე სიმაღლეზე, მინიმუმ, ადზ-ის სიგრძის ნახევარი მანძილის სიშორეზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A.

18. ადზ-ის გასწვრივ დაუშვებელია ზედაპირის ტალღოვანი უსწორმასწორობები ან ერთმანეთთან ახლოს მდებარე წერტილებში ქანობის მკვეთრი ცვლილება. ორი თანმიმდევრული მრუდის გადაკვეთის წერტილებს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლები შემდეგი სიდიდისა და იმის მიხედვით, რომელი სიდიდე უფრო მეტია:

ა) ქანობის შესაბამისი ცვლილებების აბსოლუტური რიცხვითი მნიშვნელობების ჯამის ნამრავლისა შემდეგ მნიშვნელობაზე:



ა.ა) 30 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 4;

ა.ბ) 15 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3;

ა.გ) 5 000 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2. ან

ბ) 45 მ.

შენიშვნა. ამ პუნქტის მოთხოვნების შესასრულებლად საჭირო სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს, მე-4 ნაწილში.

19. წყლის სწრაფი დრენაჟირების მიზნით, ადზ-ს უნდა გააჩნდეს, ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად მოწყობილი, ორმხრივექანობიანი განივი პროფილი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც, წვიმის დროს არსებული ქარის მიმართულებით, ცალქანობიანი განივი პროფილის დახრა უზრუნველყოფს წყლის სწრაფ დრენაჟირებას. ადზ-ს განივი ქანობი არ უნდა იყოს 1 %-ზე ნაკლები და არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1,5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

20. ამ მუხლის მე-19 პუნქტით განსაზღვრულზე უფრო დამრეცი ქანობი, საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელია მოეწყოს ადზ-ს ან სბ-ს გადაკვეთის ადგილებში.

21. განივი ქანობი ძირითადად უცვლელი უნდა იყოს ადზ-ის მთელ სიგრძეზე, გარდა სხვა ადზ-ის ან სბ-ის გადაკვეთის ადგილებისა, სადაც უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მდორე გადასვლა, წყლის სათანადო დრენაჟირების გათვალისწინებით.

შენიშვნა. სახელმძღვანელო მასალა განივი ქანობის შესახებ მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-3 ნაწილში (Doc 9157).

22. ადზ-ს ზედაპირმა უნდა გაუძლოს იმ საჰაერო ხომალდების მოძრაობით წარმოქმნილ დატვირთვას, რომლისთვისაც იგი არის განკუთვნილი.

23. ადზ-ს ხელოვნური საფარის მოწყობისას დაუშვებელია დადგენილი ნორმებიდან გადახვევა, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს ადზ-ს ზედაპირზე შეჭიდების მახასიათებლების გაუარესება ან სხვა უარყოფითი გავლენა იქონიოს სბ-ის აფრენა-დაფრენაზე.

24. ადზ-ს საფარის მოწყობისას ან ხელოვნური საფარის შეცვლის დროს, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შეჭიდების კოეფიციენტის სააგენტოს მიერ დადგენილი მინიმალური ან უფრო მაღალი მაჩვენებელი.

25. ხელოვნურ-საფარიანი ადზ-ის მშენებლობის ან საფარის შეცვლის სამუშაოების დასრულების შემდეგ, მოწმდება შეჭიდების კოეფიციენტის შესაბამისობა გაანგარიშებულ მონაცემებთან.

შენიშვნა. შეჭიდების კოეფიციენტის შემოწმების შესახებ დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9137).

26. ადზ-ის ახალი ან შეცვლილი საფარის შეჭიდების კოეფიციენტის განსაზღვრა უნდა განხორციელდეს უწყვეტი მეთოდით, თვით დასველების შესაძლებლობის მქონე მზომი ხელსაწყოთა მეშვეობით.

შენიშვნა. შეჭიდების კოეფიციენტის განსაზღვრის დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9137).

27. ადზ-ის ხელოვნური საფარის ახალი ზედაპირის ტექსტურის საშუალო სიღრმე არ უნდა იყოს 1.0 მმ-ზე ნაკლები.



შენიშვნა 1. ადზ-ის ხელოვნური საფარის ახალი ზედაპირის პროექტირების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის A დამატების მე-8 ნაწილში.

შენიშვნა 2. სახელმძღვანელო მასალა იმ მეთოდების შესახებ, რომლებიც გამოიყენება ხელოვნური საფარის ზედაპირის ტექსტურის განსაზღვრისათვის მოცემულია აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში

(Doc 9137).

შენიშვნა 3. სახელმძღვანელო მასალა ხელოვნური საფარის ზედაპირის ტექსტურის დაპროექტების და მისი გაუმჯობესების მეთოდების შესახებ მოცემულია აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-3 ნაწილში

(Doc 9157).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 20. ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები

1. ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები უნდა მოეწყოს იმ ადზ-თვის, რომლის კოდური აღნიშვნა არის D, E და F.

2. იმ სხ-ებისათვის, რომელთა ძირითადი შასის გარე ბორბლების კიდეებს შორის მანძილი (OMGWS) 9 მ-დან 15 მ-დეა (მაგრამ არ არის 15 მ), ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები უნდა განთავსდეს სიმეტრიულად, ადზ-ის ორივე მხარეს ისე, რომ ადზ-ის და მისი უსაფრთხოების გვერდითა ზოლების საერთო სიგანე იყოს არანაკლები:

ა) 60 მ-ისა, როცა კოდური აღნიშვნა არის D ან E;

ბ) 60 მ-ისა ორ ან სამ ძრავიანი სხ-ებისათვის, როცა კოდური აღნიშვნა არის F; და

გ) 75 მ-ისა ოთხ ან მეტ ძრავიანი სხ-ებისათვის, როცა კოდური აღნიშვნა არის F.

3. ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის ზედაპირი უნდა მოეწყოს ადზ-ის ზედაპირის დონეზე და მისი განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 2,5%-ს.

4. ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის ნაწილი, რომელიც მდებარეობს ადზ-ის კიდის მიღმა, ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან 30 მ-ის მანძილზე, უნდა მოეწყოს ისე, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენისას გაუძლოს დატვირთვას და არ გამოიწვიოს სხ-ის კონსტრუქციის დაზიანება ან გაუძლოს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების დატვირთვას, რომლებიც გადაადგილდებიან უსაფრთხოების გვერდითა ზოლზე.

შენიშვნა. უსაფრთხოების გვერდითა ზოლების სიმტკიცის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს 1-ლ ნაწილში (Doc 9157).

5. ადზ-ის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი უნდა მომზადდეს ან მოეწყოს ისე, რომ აღიკვეთოს საფარის ეროზია და სხ-ის ძრავებით საფარის მასალის შეწოვა.

6. ადზ-ის უსაფრთხოების ზოლებს, რომლებიც გამოიყენებიან F კოდის საჰაერო ხომალდების მიღება/გაშვებისათვის, უნდა გააჩნდეთ ხელოვნური საფარი. ამასთანავე, ადზ-ის და უსაფრთხოების ზოლების საერთო სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 60 მ-ის.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 21. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი

1. როდესაც ადზ-ს ბოლოში არ არის სბ ან მოსაბრუნებელი სბ და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის D, E ან



F, მაშინ ადზ-ზე უნდა მოეწყოს მოსაბრუნებელი მოედანი ისე, რომ სხ-მა შეძლოს 180^0 -ით მობრუნება, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის პირველი ნახაზის შესაბამისად.

2. თუ ადზ-ს ბოლოში არ არის სხ ან მოსაბრუნებელი სხ და ადზ-ს კოდური აღნიშვნა არის A, B ან C, მაშინ ადზ-ზე საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მობრუნების მოედანი ისე, რომ სხ-ის საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე, შესაძლებელი იყოს მისი 180^0 -ით მობრუნება. მოსაბრუნებელი მოედანი ასევე შესაძლებელია მოეწყოს ადზ-ს გასწვრივ ნებისმიერ ადგილზე, რათა შემცირდეს იმ სხ-ის გადაადგილების დრო და მანძილი, რომლებიც საექსპლუატაციო მახასიათებლებიდან გამომდინარე არ საჭიროებენ ადზ-ს მთელ სიგრძეს.

შენიშვნა. მოსაბრუნებელი მოედნის პროექტირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს 1-ლ ნაწილში (Doc 9157), ხოლო სახელმძღვანელო მასალა მოსაბრუნებელი სხ-ის შესახებ, რომელიც გამოიყენება როგორც ალტერნატიული საშუალება, მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9157).

3. მობრუნების მოედანი შეიძლება განთავსდეს ადზ-ს მარცხენა ან მარჯვენა მხარეს და ერწყმოდეს ადზ-ს ზედაპირს, ადზ-ს ბოლოებში ან საჭიროებიდან გამომდინარე ადზ-ს შუალედურ მონაკვეთებზე.

4. ადზ-ს და მოსაბრუნებელი მოედნის გადაკვეთის კუთხე არ უნდა აღემატებოდეს 30^0 -ს.

5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის პროექტირებისას, გასათვალისწინებელია სხ-ის წინა ბორბლის მობრუნების კუთხე, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 45^0 -ს.

6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის კაბინა, რომლისთვისაც განკუთვნილია მოსაბრუნებელი მოედანი, როდესაც მდებარეობს მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების ზემოთ, სხ-ის შასის გარე ბორბალი მოედნის კიდიდან დაცილებული იყოს არანაკლებ:

ა) 1,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-ზე ნაკლებია, მაგრამ არ შეადგენს 4,5 მ-ს;

ბ) 2,25 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-დან 6 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 6 მ-ს;

გ) 3* ან 4** მ-ისა, როდესაც OMGWS 6 მ-დან 9 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 9 მ-ს;

დ) 4 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს;

შენიშვნა 1. *. თუ მოსაბრუნებელი მოედანი გამოიყენება ისეთი სხ-ის მიერ, რომლის შასის ბაზა 18 მ-ზე ნაკლებია;

** . თუ მოსაბრუნებელი მოედანი გამოიყენება ისეთი სხ-ის მიერ, რომლის შასის ბაზა ტოლია ან აღემატება 18 მ-ს.

შენიშვნა 2. ტერმინი „შასის ბაზა“ ნიშნავს საჰაერო ხომალდის წინა შასის და

მირითადი შასის გეომეტრიულ ცენტრს შორის მანძილს.

7. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).

8. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის გრძივი და განივი ქანობი ისეთი უნდა იყოს, რომ გამოირიცხოს ზედაპირზე წყლის დაგროვება და გაადვილდეს წყლის სწრაფი გადადინება. მობრუნების მოედნის დახრილობა ისეთივე უნდა იყოს, როგორც ადზ-ს დახრილობა, რომელსაც იგი უერთდება.

9. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის საფარის სიმტკიცე ისეთივე უნდა იყოს, როგორც ადზ-ს საფარის სიმტკიცე, რომელსაც იგი უერთდება და ემსახურება. ამასთან, გასათვალისწინებელია ის ფაქტორი, რომ მოსაბრუნებელ მოედანზე, სხ მოძრაობს დაბალი სიჩქარით და ასრულებს მკვეთრი ბრუნის მანევრს, რის გამოც საფარის დატვირთვა უფრო მეტია.



შენიშვნა: თუ მოსაბრუნებელი მოედნის საფარი არის არახისტი, ზედაპირი უნდა უძლებდეს, თვითმფრინავის ძირითადი შასის მიერ წარმოქმნილ ჰორიზონტალურ ძვრებს, მობრუნების მანევრის შესრულებისას.

10. ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს არ უნდა ჰქონდეს უსწორმასწორო ზედაპირი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს იმ სხ-ის დაზიანება, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული მოედნით.

11. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის ზედაპირის მოწყობა ან შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირზე შეჭიდების სათანადო მახასიათებლები, არანაკლებ იმ ადზ-ს შეჭიდების მახასიათებლებისა, რომელსაც ის უერთდება.

12. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედანი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი სიგანის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლით, რომელიც აღკვეთს ყველაზე დიდი სხ-ის მიერ, ბრუნის შესრულებისას, რეაქტიული ძრავის ჭავლით გამოწვეულ ზედაპირის ეროზიას და სხ-ის ძრავის შესაძლო დაზიანებას რომელიმე უცხო საგნით.

13. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის მინიმალური სიგანის გაანგარიშება უნდა მოხდეს ყველაზე დიდი საჰაერო ხომალდის გარე ძრავის გათვალისწინებით და ამგვარად, იგი შეიძლება აღემატებოდეს შესაბამისი ადზ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანეს.

14. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის საფარის სიმტკიცე უნდა იყოს ისეთი, რომ სხ-ის შემთხვევით გადაცდენისას გაუძლოს დატვირთვას, არ გამოიწვიოს სხ-ის კონსტრუქციის დაზიანება და გაუძლოს დამხმარე სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების დატვირთვას, რომლებიც შესაძლოა მუშაობდნენ უსაფრთხოების გვერდითა ზოლზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 22. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე

1. საფრენი ზოლის ბოლოში უნდა მოეწყოს უსაფრთხოების ბოლო არე, როდესაც აეროდრომის:

ა) კოდური აღნიშვნა 3 ან 4, და

ბ) კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი.

შენიშვნა. ადზ-ის უსაფრთხოების ბოლო არეების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-10 ნაწილში.

2. სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია, ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საფრენი ზოლის ყოველ ბოლოში, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი.

3. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე ვრცელდება საფრენი ზოლის ბოლოდან გარეთ, სიგრძით არანაკლებ 90 მ მანძილზე, მაგრამ, სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია, უნდა გაგრძელდეს:

ა) 240 მ-მდე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4, ან ნაკლებ მანძილზე, თუ მოწყობილია ავარიული სამუხრუჭე სისტემა;

ბ) 120 მ-მდე, როდესაც კოდური აღნიშვნა 1 ან 2 და ადზ არის აღჭურვილი, ან ნაკლებ მანძილზე, თუ მოწყობილია ავარიული სამუხრუჭე სისტემა.

4. აღჭურვილი ადზ-თვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2, სადაც ფაქტობრივად შესაძლებელია უნდა მოეწყოს ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე, საფრენი ზოლის ბოლოდან გარეთ, სიგრძით 30 მ.

5. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის სიგანე უნდა იყოს არსებული ადზ-ს სიგანეზე, სულ მცირე, 2-ჯერ მეტი და სადაც შესაძლებელია, უნდა შეესაბამებოდეს მასთან დაკავშირებული საფრენი ზოლის



მომანდაკებული ნაწილის სიგანეს.

6. ობიექტი, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არეში და შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

7. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უნდა იყოს გასუფთავებული და მომანდაკებული, რომელიც გამოსადეგია იმ სხ-სთვის, რომელთათვისაც გათვალისწინებულია ადზ, სხ-ის ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-დან გადაცდენის შემთხვევაში.

8. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის ქანობი უნდა იყოს ისეთი, რომ მისი არც ერთი ნაწილი სიმაღლეში არ აღემატებოდეს დასაფრენად შესვლის და აფრენისას სიმაღლის აღების ზედაპირს.

9. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს დაღმავალ 5%-ს ქანობს. გრძივი ქანობის ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი.

10. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არის განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს აღმავალ ან დაღმავალ 5%-ს. განსხვავებულ ქანობებს შორის გადასვლა, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს მაქსიმალურად მდორე.

11. ადზ-ს უსაფრთხოების ბოლო არე უნდა მომზადდეს ან მოეწყოს ისე, რომ შემცირდეს სხ-ის დაზიანების რისკი, მისი ნაადრევი დაფრენის ან ადზ-დან გადაცდენის შემთხვევაში, ხელი შეუწყოს სხ-ის სიჩქარის შემცირებას და გააადვილოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა შეუფერხებლად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 23. საფრენი ზოლი

1. საფრენი ზოლი მოიცავს ადზ-ს და მასთან მიმდებარე დამუხრუჭების ბოლო ზოლებს.

2. საფრენი ზოლის სიგრძე მოიცავს მონაკვეთს ადზ-ს ზღურბლამდე და ადზ-ს ბოლოს ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მიღმა, სიგრძით არანაკლებ:

ა) 60 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 2, 3 ან 4;

ბ) 60 მ-სა, როდესაც აღნიშვნა არის 1 და ადზ აღჭურვილია;

გ) 30 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 და ადზ აღუჭურველია.

3. საფრენი ზოლის სიგანე, დასაფრენად ზუსტი და არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ისთვის, უნდა გავრცელდეს ადზ-ის ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, საფრენი ზოლის მთელ სიგრძეზე არანაკლებ:

ა) 140 მ-ზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 70 მ-ზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1 ან 2;

4. საფრენი ზოლის სიგანე, აღუჭურველი ადზ-ისთვის, უნდა გავრცელდეს ადზს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, საფრენი ზოლის მთელ სიგრძეზე არანაკლებ:

ა) 75 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4;

ბ) 40 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 2; და

გ) 30 მ-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის 1.



5. ობიექტი, რომელიც მდებარეობს საფრენ ზოლზე და შესაძლოა საფრთხეს უქმნიდეს საჰაერო ხომალდს, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

6. ამ მუხლით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს:

ა) საფრენ ზოლზე სადრენაჟე სისტემის კონსტრუქცია და განლაგება, რათა აცილებული იყოს სხ-ის დაზიანება, ადზ-დან მისი შემთხვევით გადაცდენისას. შეიძლება საჭირო გახდეს სადრენაჟე სისტემის უზრუნველყოფა სათანადოდ შემუშავებული თავსახურებით;

ბ) ღია ან დახურული ტიპის წყალსარინების მოწყობისას, კონსტრუქციის სიმაღლე, რათა არ ასცდეს ზედაპირის დონეს და არ გახდეს დაბრკოლება;

გ) ღია ტიპის წყალსარინების კონსტრუქციას და მის მომსახურება, რათა არ მიიზიდოს ცხოველები, განსაკუთრებით ფრინველები. საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელია მისი დაფარვა ბადით.

7. დაუშვებელია დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ის საფრენი ზოლის ნებისმიერ ნაწილში, შიდა გარდამავალი ზედაპირების ქვედა საზღვრებით შემოსაზღვრულ რომელიმე მონაკვეთზე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა აერნაოსნობისთვის საჭირო ვიზუალური საშუალებებისა ან იმ ობიექტებისა, რომლებიც აუცილებელია სხ-ის ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, აკმაყოფილებენ მსხვერვალობის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს და თავისი ფუნქციონირებიდან გამომდინარე, განთავსებული უნდა იქნან საფრენი ზოლის ფარგლებში.

8. დაუშვებელია ამ მუხლის მე-7 პუნქტით განსაზღვრული საფრენი ზოლის აღნიშნულ მონაკვეთებზე რაიმე მოძრავი ობიექტების არსებობა, ადზ-ზე სხ-ის აფრენა/დაფრენის დროს.

9. საფრენ ზოლზე, ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, მთელს სიგრძეზე უნდა მოეწყოს მოშანდაკებული (მოსწორებული) უბანი, ადზ-დან თვითმფრინავის გადაცდენის შემთხვევისათვის:

ა) აღჭურვილ ადზ-თვის:

ა.ა) 75მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 3 ან 4;

ა.ბ) 40მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2

ბ) აღუჭურველი ადზ-თვის:

ბ.ა) 75 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 3 ან 4;

ბ.ბ) 40 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 2;

ბ.გ) 30 მ, როდესაც მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1.

10. საფრენი ზოლის ზედაპირის ის მონაკვეთი, რომელიც უერთდება ადზ-ს, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლს ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლს, უნდა განთავსდეს ადზ-თან, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლთან ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლთან ერთ დონეზე.

11. საფრენი ზოლის ის მონაკვეთი, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს დასაწყისიდან, სულ მცირე, 30 მ-ს საზღვრებში, უნდა მოეწყოს სხ-ის რეაქტიული ჭავლით გამოწვეული ეროზიისაგან დაცვის, ასევე დამფრენი სხ-ის ადზ-ს კიდესთან შეჯახების აცილების მიზნით.

შენიშვნა. ძრავების მიერ წარმოქმნილი რეაქტიული ჭავლისაგან დაცვის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9157).

12. როდესაც ამ მუხლის მე-11 პუნქტში მითითებულ მონაკვეთს გააჩნია ხელოვნურ-საფარიანი ზედაპირი, მან უნდა გაუძღოს იმ სხ-ის შემთხვევით გადაცდენისას გადაცემულ დატვირთვას,



რომელიც კრიტიკულია ადზ-ის საფარის საპროექტო პარამეტრების მიხედვით.

13. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის გრძივი ქანობი, რომელიც სავალდებულოა იყოს მოშანდაკებული, არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-სა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 4;

ბ) 1.75%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3; და

გ) 2%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2;

14. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის გრძივი ქანობის ცვლილება, რომელიც სავალდებულოა იყოს მოშანდაკებული, უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და უნდა გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი.

15. საფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის განივი ქანობი, რომელიც სავალდებულოა იყოს მოშანდაკებული, უნდა იყოს ისეთი, რომ არ მოხდეს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ არაუმეტეს:

ა) 2.5%-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4; და

ბ) 3%-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

16. გარდა ამ მუხლის მე-15 პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნებისა, წყლის დრენაჟის გასაუმჯობესებლად ადზ-ს, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეებიდან გარეთ, პირველი 3 მ-ის ფარგლებში ქანობი უნდა იყოს დაღმავალი და შესაძლებელია შეადგინოს 5%.

17. საფრენი ზოლის ნებისმიერი ნაწილის განივი ქანობი, გარდა იმ მონაკვეთისა, რომელიც სავალდებულოა იყოს მოშანდაკებული, არ უნდა აღემატებოდეს აღმავალ 5%-ს, რომელიც იზომება ადზ-დან გარე მიმართულებით.

18. აღჭურვილი ადზ-ს საფრენი ზოლის ნაწილი, უნდა მოეწყოს და აღიჭურვოს იმგვარად, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენის შემთხვევაში მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი საფრთხე, რომელიც წარმოიქმნება ზედაპირების განსხვავებული მზიდუნარიანობის მიზეზით, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან და მისი გაგრძელების ღერძულა ხაზიდან ორივე მხარეს, სულ მცირე:

ა) 75 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4;

ბ) 40 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

19. აღუჭურველი ადზ-ს საფრენი ზოლის ნაწილი, უნდა მოეწყოს და აღიჭურვოს იმგვარად, რომ ადზ-დან სხ-ის გადაცდენის შემთხვევაში მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი საფრთხე, რომელიც წარმოიქმნება ზედაპირების განსხვავებული მზიდუნარიანობის მიზეზით, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან და მისი გაგრძელების ღერძულა ხაზიდან ორივე მხარეს, სულ მცირე:

ა) 75 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4;

ბ) 40 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 2,

გ) 30 მ-ის საზღვრებში, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 24. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლები

1. . როდესაც ადზ-თვის გათვალისწინებულია დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი, იგი იწყება გასაქანად არსებული მანძილის ბოლოდან.



2. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე არ უნდა აღემატებოდეს გასაქანად არსებული მანძილის ნახევარს.

3. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი ვრცელდება ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების თითოეულ მხარეს, არანაკლებ:

ა) 75 მ მანძილზე, აღჭურვილი ადზ-ის შემთხვევაში; და

ბ) საფრენი ზოლის ნახევარი სიგანის ტოლ მანძილზე აღჭურვილი ადზ-ის შემთხვევაში.

4. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის ზედაპირი სიმაღლეში არ უნდა აღემატებოდეს 1,25%-იანი აღმავალი ქანობის მქონე სიბრტყეს, რომლის ქვედა საზღვარი წარმოადგენს ჰორიზონტალურ ხაზს, რომელიც:

ა) პერპენდიკულარულია ადზ-ს ღერძულა ხაზზე გამავალი ვერტიკალური სიბრტყის; და

ბ) გადის წერტილზე, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს ღერძულ ხაზზე, გაქანებისათვის არსებული მანძილის ბოლოს.

5. იმ შემთხვევაში, თუ დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის ქანობი არ არის დიდი ან საშუალო ქანობი აღმავალია, თავიდან უნდა იყოს აცილებული დახრილობის მკვეთრი ცვლილება აღმავალი მიმართულებით. მსგავს შემთხვევებში, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის იმ მონაკვეთზე, რომელიც მდებარეობს 22.5 მ-ის ან ადზ-ს სიგანის ნახევრის ფარგლებში, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია მეტი, ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს ქანობი, ქანობის მიმართულების ცვლილება და ადზ-დან დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე გადასვლის მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს იმ ადზ-ს ქანობის მახასიათებლებს, რომელსაც ეკვრის დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი აღნიშნული ზოლი.

6. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე განთავსებული ობიექტები, რომლებიც შესაძლოა საფრთხეს უქმნიდეს საჰაერო ხომალდს ჰაერში, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება მოცილებას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 25. დამუხრუჭების ბოლო ზოლი

1. როდესაც ადზ-თვის გათვალისწინებულია დამუხრუჭების ბოლო ზოლი, მას უნდა გააჩნდეს იგივე სიგანე, რაც ადზ-ს, რომელსაც იგი უერთდება.

შენიშვნა: დამუხრუჭების ბოლო ზოლის გამოყენებასთან დაკავშირებით ინფორმაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-2 ნაწილში.

2. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის გრძივი და განივი ქანობი და მისი ცვლილება, აგრეთვე, ადზ-დან დამუხრუჭების ბოლო ზოლზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს ადზ-ის მიმართ წაყენებული მოთხოვნების შესაბამისად, რომელსაც უერთდება დამუხრუჭების ბოლო ზოლი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) აუცილებელი არ არის დამუხრუჭების ბოლო ზოლებზე გავრცელდეს მე-19 მუხლის მე-14 პუნქტის შეზღუდვები, ადზ-ის პირველი და ბოლო მეოთხედი მონაკვეთების 0.8% დახრილობის მოწყობასთან დაკავშირებით;

ბ) ადზ-თან დამუხრუჭების ბოლო ზოლის საზღვარზე და დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მთელ სიგრძეზე ქანობის ცვლილების მაქსიმალური მაჩვენებელი შეიძლება იყოს 0.3 % 30 მ-ზე (მრუდის მინიმალური რადიუსი 10 000 მ-ია), ადზ-თვის, როდესაც კოდური რიცხვია 3 ან 4.

3. დამუხრუჭების ბოლო ზოლი უნდა მოეწყოს ისე, რომ გაუძლოს შეწყვეტილი აფრენისას იმ სხ-ის



მიერ გადაცემულ დატვირთვას, რომელსაც ის ემსახურება და ამასთან, არ გამოიწვიოს საჰაერო ხომალდის კონსტრუქციის დაზიანება.

4. ხელოვნურსაფარიანი დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მოწყობა ან საფარის შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლები შეესაბამებოდეს ან აღემატებოდეს მასთან დაკავშირებული ადზ-ს შეჭიდების მახასიათებლებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 26. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე

1. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე, სადაც ეს ფაქტობრივად შესაძლებელია, უნდა განთავსდეს დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის წინა არეში.

2. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე ვრცელდება ადზ-ს ზღურბლიდან, სულ მცირე, 300 მ-ზე.

3. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არე ვრცელდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს 60 მ-ზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც განსაკუთრებული გარემოებების გამო, აღნიშნული მანძილი შეიძლება შემცირდეს 30 მ-მდე, მაგრამ არანაკლებ ამ სიდიდისა, თუ სააერონავიგაციო კვლევის შედეგად განისაზღვრება, რომ ზომების შემცირება უარყოფით ზეგავლენას არ იქონიებს ფრენის უსაფრთხოებაზე.

4. სიმაღლის რადიომზომის სამუშაო არის გრძივი ქანობის ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს აცილებული ან მინიმუმამდე დაყვანილი. იმ შემთხვევაში, თუ ქანობის ცვლილება გარდაუვალია, იგი უნდა იყოს რაც შეიძლება მდორე და გამოირიცხოს მკვეთრი გადასვლა ან მკვეთრი უკუქანობი. ორ მოსაზრვე დახრას შორის სხვაობის მაჩვენებელი არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს 30 მ-ზე.

მუხლი 27. სამიმოსვლო ბილიკები

1. საჰაერო ხომალდების ხმელეთზე სწრაფი და უსაფრთხო გადაადგილების მიზნით, უნდა მოეწყოს სამიმოსვლო ბილიკები.

შენიშვნა: სამიმოსვლო ბილიკების განლაგების სქემების და უნიფიცირებული მონიშვნის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროდრომის დაპროექტების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9157) მე-2 ნაწილში.

2. სხ-ის მიერ ადზ-ს სწრაფად დაკავებისა და გათავისუფლების მიზნით, გასათვალისწინებელია საჭირო რაოდენობის შემყვანი და გამომყვანი სამიმოსვლო ბილიკები, ხოლო მაღალი ინტენსივობის მოძრაობისას, საჭიროა ადზ-დან ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს მოწყობა.

3. სზ უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების თავზე სხ-ის ეკიპაჟის კაბინის მდებარეობისას, ძირითადი შასის გარეთა ბორბალი სზს კიდიდან დაცილებული იყოს, სულ მცირე, შემდეგ მანძილზე:

ა) 1,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-ზე ნაკლებია, მაგრამ არ შეადგენს 4,5 მ-ს;

ბ) 2,25 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-დან 6 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 6 მ-ს;

გ) 3^{**} ან 4^{***} მ-ისა, როდესაც OMGWS 6 მ-დან 9 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 9 მ-ს;

დ) 4 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს;

შენიშვნა 1. * სწორხაზოვან მონაკვეთზე.

****.** მრუდ წირულ მონაკვეთზე, თუ სამიმოსვლო ბილიკი განკუთვნილია საჰაერო ხომალდებისათვის, რომელთა შასის ბაზა 18 მ-ზე ნაკლებია.



***. მრუდ წირულ მონაკვეთზე, თუ სამიმოსვლო ბილიკი განკუთვნილია საჰაერო ხომალდებისათვის, რომელთა შასის ბაზა ტოლია ან აღემატება 18 მ-ს.

შენიშვნა 2. ტერმინი „შასის ბაზა“ ნიშნავს მანძილს საჰაერო ხომალდის წინა შასის და

ძირითადი შასის გეომეტრიულ ცენტრს შორის მანძილს.

4. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).

5. სბ-ის სწორხაზოვანი მონაკვეთის სიგანე, უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) 7,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-ზე ნაკლებია, მაგრამ არ შეადგენს 4,5 მ-ს;

ბ) 10,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-დან 6 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 6 მ-ს;

გ) 15 მ-ისა, როდესაც OMGWS 6 მ-დან 9 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 9 მ-ს;

დ) 23 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს;

შენიშვნა: სამიმოსვლო ბილიკის სიგანის განსაზღვრასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალები მოცემულია აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9157“).

6. სამიმოსვლო ბილიკების მიმართულების ცვლილება, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს იშვიათი და მინიმალური. სამიმოსვლო ბილიკის მოხვევის რადიუსი უნდა შეესაბამებოდეს იმ სხ-ის სამანევრო შესაძლებლობას და ჩვეულ სამიმოსვლო სიჩქარეს, რომლისათვისაც იგი არის განსაზღვრული. მოსახვევი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების თავზე სხ-ის ეკიპაჟის კაბინის მდებარეობისას, მანძილი ძირითადი შასის გარე ბორბალსა და სბ-ს კიდეს შორის იყოს არანაკლები ამ მუხლის მე-3 პუნქტში მოცემულ სიდიდეზე. სბ-ის სიგანის გაზრდის საკითხი რეგულირდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-2 ნახაზის შესაბამისად.

7. ადზ-თან, ბაქნებთან და სხვა სბ-თან სბ-ს მიერთების და აგრეთვე, მათი გადაკვეთის ადგილებში სხ-ის გადაადგილების გაიოლების მიზნით, უნდა განხორციელდეს აღნიშნული არის გაგანიერება, რომლის ფორმა უნდა იყოს ისეთი, რომ მიერთების ან გადაკვეთის ადგილების გავლით სხ-ის მოძრაობისას, შენარჩუნებული იყოს მინიმალური მანძილი სხ-ის ბორბლებსა და საფარის კიდეს შორის, ამ მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად.

8. მინიმალური გამყოფი მანძილი სბ-ს ღერძულა ხაზსა და ადზ-ს ღერძულა ხაზს, პარალელური სბ-ს ღერძულა ხაზს ან რომელიმე ობიექტს შორის უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილში მოცემული სიდიდისა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც კონკრეტულ აეროდრომზე დაშვებულია ექსპლუატაცია უფრო მცირე გამყოფი მანძილებით, თუ სააერონაოსნო კვლევის შედეგად განისაზღვრება, რომ მანძილის შემცირება უარყოფით ზეგავლენას არ იქონიებს ფრენის უსაფრთხოებაზე ან ფრენების რეგულარობაზე.

9. სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) და დაფრენის მიკროტალღური სისტემის (MLS) განთავსებამ შესაძლებელია, ასევე გავლენა იქონიოს სბ-ს მდებარეობაზე, რადგან სბ-ზე მოძრავი ან მდგომი სხ შესაძლოა იყოს ILS-ის დაბრკოლების წყარო.

10. გამყოფი მანძილები, სადგომზე სხ-ის სამოძრაო ზოლის ღერძულა ხაზსა და ობიექტს შორის, შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ რეაქტიულმა ჭავლმა შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას მიწისზედა მომსახურებას.

11. სბ-ს გრძივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F; და

ბ) 3%-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.



12. იმ შემთხვევაში, თუ გარდაუვალია სბ-ს გრძივი ქანობის ცვლილება, ერთი დახრილობიდან მეორეზე გადასვლა უნდა განხორციელდეს მრუდწირულ ზედაპირზე ისე, რომ ცვლილების მაჩვენებელი არ აღემატებოდეს:

ა) 1%-ს 30 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 3000 მ-ია), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F; და

ბ) 1%-ს 25 მ-ზე (სიმრუდის მინიმალური რადიუსი 2500 მ-ია), როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

13. იმ შემთხვევაში, როდესაც გარდაუვალია სბ-ს ქანობის ცვლილება, მაშინ:

ა) სბ-დან 3 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 300 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) სბ-დან 2 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 200 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის B;

გ) სბ-დან 1.5 მ სიმაღლეზე მდებარე ნებისმიერი წერტილიდან შესაძლებელი უნდა იყოს სბ-ს მთლიანი ზედაპირის დანახვა ამ წერტილიდან, მინიმუმ, 150 მ მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A.

14. სბ-ს განივი ქანობი უნდა იყოს ისეთი, რომ გამოირიცხოს სბ-ს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 1.5 %-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F;

ბ) 2 %-ს, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის A ან B.

15. სბ-ის საფარის სიმტკიცე, უნდა იყოს არანაკლები ადზ-ის საფარის სიმტკიცისა, რომელსაც ის ემსახურება. ასევე, გათვალისწინებული უნდა იყოს ის ფაქტი, რომ სბ-ზე მოძრაობის ინტენსივობა მეტია, ხოლო თვითმფრინავის, დაბალი სიჩქარით მოძრაობისას და გაჩერებით, სბ განიცდის უფრო დიდ დატვირთვას ვიდრე ადზ, რომელსაც ის ემსახურება.

16. სბ-ს არ უნდა ჰქონდეს უსწორმასწორო ზედაპირი, რამაც შეიძლება გამოიწვიოს სბ-ის კონსტრუქციის დაზიანება.

17. ხელოვნურსაფარიანი სბ-ს ზედაპირის მოწყობა ან შეცვლა უნდა განხორციელდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირის შეჭიდების მისაღები მახასიათებლები.

18. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ უნდა დაპროექტდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-3 ნახაზის შესაბამისად მოზრუნების რადიუსით, არანაკლებ:

ა) 550 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4, რათა სველი ზედაპირის პირობებში უზრუნველყოფილი იყოს გასვლის 93 კმ/სთ სიჩქარე;

ბ) 275 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2, რათა სველი ზედაპირის პირობებში უზრუნველყოფილი იყოს გასვლის 65 კმ/სთ სიჩქარე.

19. ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე მოსახვევის შიდა მხარის გაფართოების რადიუსი უნდა იყოს საკმარისი სბ-ს ყელის გაგანიერების უზრუნველსაყოფად, რათა გაადვილდეს სბ-ზე შესვლისა და მოსახვევის წინასწარ გარჩევა.

20. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ, ადზ-დან მოსახვევი მრუდის შემდეგ, უნდა მოიცავდეს სწორ მონაკვეთს, რათა ადზ-დან გამოსულ საჭაერო ხომალდს შეეძლოს სრული გაჩერება, რომელიმე გადამკვეთი სბ-ს დაკავების გარეშე.

21. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს ადზ-თან გადაკვეთის კუთხე არ უნდა აღემატებოდეს 45⁰-ს და არ



უნდა იყოს 25⁰-ზე ნაკლები, სასურველია იყოს 30⁰-ის ტოლი.

22. როდესაც სპეციალური ხიდზე, სპ-ს ღერძულა ხაზის პერპენდიკულარულად გაზომილი სპ-ს ხიდის სიგანე, რომელიც სპ-თვის წარმოადგენს საყრდენ ზედაპირს, არ უნდა იყოს სამიმოსვლო ზოლის მომანდაკებული ნაწილის სიგანეზე ნაკლები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება გვერდითი შეზღუდვის აპრობირებული მეთოდი, რომელიც საფრთხეს არ უქმნის იმ სპ-ებს, რომლებიც გამოიყენებენ აღნიშნულ სამიმოსვლო ბილიკს.

23. ხიდზე მდებარე სპ-ზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო და სახანძრო სატრანსპორტო საშუალებების დაშვება ორივე მიმართულებით, რათა დადგენილ დროში განხორციელდეს რეაგირება ყველაზე დიდი სპ-ის მიმართ, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული სპ-ით.

24. თუ სპ-ის ძრავები სცილდება ხიდის კონსტრუქციას, შესაძლებელია საჭირო გახდეს, ხიდის ქვეშ არსებული ფართის დაცვა ძრავის რეაქტიული ჭავლისაგან.

25. ხიდი უნდა აშენდეს სპ-ს სწორ მონაკვეთზე და ხიდის ორივე მხარე უნდა დაბოლოვდეს სწორი მონაკვეთებით, რათა გაადვილდეს იმ სპ-ის გასწორება, რომელიც უახლოვდება ხიდს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 28. სამიმოსვლო ბილიკის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი

1. სპ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C, D, E ან F, გასათვალისწინებელია უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი, რომელიც უნდა განთავსდეს სპ-ს ორივე მხარეს სიმეტრიულად ისე, რომ სპ-ს საერთო სიგანე უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებით იყოს არანაკლები:

ა) 44 მ-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის F;

ბ) 38 მ-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის E;

გ) 34 მ-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის D;

დ) 25 მ-ისა, როდესაც კოდური აღნიშვნა არის C.

შენიშვნა: სამიმოსვლო ბილიკის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლების მახასიათებლების და მათი დამუშავების შესახებ სახელმძღვანელო მასალები მოცემულია აეროდრომების დაპროექტების სახელმძღვანელოს მე-2 ნაწილში (Doc 9157).

2. მოსახვევებზე, სპ-თან მიერთების ან გადაკვეთის ადგილებზე, სადაც ხელოვნურსაფარიან მონაკვეთებს გააჩნიათ დიდი ფართობი, უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანე უნდა იყოს არანაკლები სპ-ს მოსაზღვრე სწორხაზოვანი უბნის უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის სიგანისა.

3. სპ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია ტურბინული ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდების მიერ გამოსაყენებლად, უნდა მომზადდეს ისე, რომ თავიდან იქნეს აცილებული საფარის ეროზია და ძრავაში ფრაგმენტების მოხვედრა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 29. სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი

1. სამიმოსვლო ბილიკის ზოლი მოიცავს სამიმოსვლო ბილიკს, სადგომზე მიმოსვლის ზოლის გარდა.

2. სპ-ს ზოლი განთავსდება სპ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს სიმეტრიულად, მის მთელ სიგრძეზე და ღერძულა ხაზიდან მისი სიგანე უნდა იყოს, სულ მცირე, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მოცემული სიდიდისა.

3. სპ-ს ზოლი თავისუფალი უნდა იყოს ობიექტებისაგან, რომელთაც შეუძლიათ საფრთხე შეუქმნან სპ-



ის მიმოსვლას.

4. სბ-ის ზოლის ცენტრალური ნაწილი უნდა წარმოადგენდეს მომანდაკებულ მონაკვეთს სბ-ის ღერძულა ხაზიდან არანაკლებ:

ა) 10,25 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-ზე ნაკლებია, მაგრამ არ შეადგენს 4,5 მ-ს;

ბ) 11 მ-ისა, როდესაც OMGWS 4,5 მ-დან 6 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 6 მ-ს;

გ) 12,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 6 მ-დან 9 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 9 მ-ს;

დ) 18,5 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს და კოდური აღნიშვნა არის D;

ე) 19 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს და კოდური აღნიშვნა არის E;

ვ) 22 მ-ისა, როდესაც OMGWS 9 მ-დან 15 მ-დეა, მაგრამ არ შეადგენს 15 მ-ს და კოდური აღნიშვნა არის F.

5. სბ-ს ზოლის ზედაპირი უნდა მოეწყოს სბ-ს ნაპირის ან სბ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლის (თუ ის არსებობს) ზედაპირის დონეზე და მისი აღმავალი განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს:

ა) 2.5%-ს სბ-ს ზოლისთვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა C, D, E ან F;

ბ) 3%-ს სბ-ს ზოლისთვის, როდესაც კოდური აღნიშვნაა A ან B.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოცემულ შემთხვევაში, აღმავალი დახრილობა იზომება მომიჯნავე სბ-ს ზედაპირის განივ დახრილობასთან მიმართებით და არა ჰორიზონტალურ სიბრტყესთან მიმართებით. ხოლო მისი დადგენილი განივი ქანობი, რომელიც იზომება ჰორიზონტალურ სიბრტყესთან მიმართებით, არ უნდა აღემატებოდეს 5%-ს.

7. სბ-ს ზოლის მოუმანდაკებელი მონაკვეთის ნებისმიერი ნაწილის განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს სბ-დან გაზომილ აღმავალ ან დაღმავალ 5%-იან ქანობს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 30. მოსაცდელი მოედნები, ადუ-თან მოსაცდელი ადგილები, შუალედური მოსაცდელი ადგილები და მოსაცდელი ადგილები მოძრაობის მარშრუტზე

1. აეროდრომზე, საშუალო ან ინტენსიური მოძრაობის არსებობის შემთხვევაში უნდა მოხდეს მოსაცდელი მოედნ(ებ)ის მოწყობა.

2. ადუ-თან მოსაცდელი ადგილები უნდა მოეწყოს:

ა) სბ-ზე, ადუ-ს და სბ-ს გადაკვეთაზე; და

ბ) ადუ-ს სხვა ადუ-თან გადაკვეთის ადგილზე, თუ პირველი ადუ წარმოადგენს სტანდარტული სამიმოსვლო მარშრუტის ნაწილს.

3. ადუ-თან მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს სბ-ზე იმ შემთხვევაში, თუ მისი განთავსების ადგილი ისეთია, რომ მოძრაობა სბ-მა ან სატრანსპორტო საშუალებამ შეიძლება დაარღვიოს აეროდრომის დაცვის არის ზედაპირი ან დაბრკოლება შეუქმნას სანავიგაციო საშუალებების მუშაობას.

4. შუალედური მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს სბ-ს ნებისმიერ წერტილში, რომელიც არ წარმოადგენს ადუ-თან მოსაცდელ ადგილს, სადაც სასურველია განისაზღვროს მოსაცდელი ადგილის კონკრეტული ზღვარი.

5. მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილი უნდა მოეწყოს მოძრაობის მარშრუტის ადუ-თან



6. მანძილი, მოსაცდელ მოედანს, ადრ-თან მოსაცდელ ადგილს, რომელიც მოწყობილია სბ-ის/ადრ-ის გადაკვეთის ადგილზე, ან მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელ ადგილსა და ადრ-ის ღერძულა ხაზს შორის, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილით განსაზღვრულ მნიშვნელობას, ხოლო დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადრ-ის შემთხვევაში, ეს მანძილი უნდა იყოს ისეთი, რომ მოსაცდელ მოედანზე მყოფმა საჰაერო ხომალდმა ან სატრანსპორტო საშუალებამ არ შეუქმნას დაბრკოლება სანავიგაციო საშუალებების მუშაობას ან არ შეაღწიოს შიდა გარდამავალი ზედაპირის საზღვრებში.

შენიშვნა: ადრ-თან მოსაცდელი ადგილების განლაგების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროდრომის დაპროექტების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9157) მე-2 ნაწილში.

7. 700 მ-ზე (2300 ფუტზე) მეტი შემადლების შემთხვევაში, დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადრ-თვის, კოდური ნომრით 4, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილში მოცემული მანძილი – 90 მ, უნდა გაიზარდოს შემდეგი თანაფარდობით:

ა) 2000 მ (6600 ფტ) შემადლებამდე: 1 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ), 700 მ შემადლების შემდეგ;

ბ) 2000 მ-დან 4000 მ-მდე (13 320 ფტ) შემადლებისთვის: 13 მ, დამატებული 1.5 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ), 2000 მ შემადლების შემდეგ;

გ) 4000 მ-დან (13 320 ფტ) 5000 მ-მდე (16 650 ფტ) შემადლებისთვის: 43 მ, დამატებული 2 მ ყოველ 100 მ-ზე (330 ფტ), 4000 მ შემადლების შემდეგ.

8. თუ დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადრ-ზე, კოდური აღნიშვნით 4, მოსაცდელი მოედნის, ადრ-ისთან მოსაცდელი ადგილის ან მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილის შემადლება მეტია ადრ-ის ზღურბლის შემადლებაზე, მაშინ ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-4 ცხრილით განსაზღვრული მანძილი, დამატებით იზრდება 5 მ-ით, ამ მოედნების/ადგილების შემადლების ყოველ მეტრზე, ადრ-ის ზღურბლის შემადლების მიმართ.

9. ამ მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად განსაზღვრული ადრ-თან მოსაცდელი ადგილი, უნდა განთავსდეს ისე, რომ მოლოდინის რეჟიმში მყოფმა საჰაერო ხომალდმა ან სატრანსპორტო საშუალებამ არ დაარღვიოს დაბრკოლებისაგან თავისუფალი არე (OFZ), დასაფრენად შესვლის ზედაპირი, აფრენისას სიმაღლის აღების ზედაპირი ან ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე არე და არ შეუქმნას დაბრკოლება სარადიოლოკაციო საშუალებების მუშაობას.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 31. ბაქანი

1. ბაქანი უნდა იყოს გათვალისწინებული იქ, სადაც საჭიროა საჰაერო ხომალდში მგზავრთა ჩასხდომა/გადმოსხდომისათვის, ტვირთის, მათ შორის ფოსტის ჩატვირთვა-გადმოტვირთვის პირობების შექმნა, ასევე საჰაერო ხომალდის მომსახურებისათვის. ამასთანავე, არ უნდა შეექმნას შეფერხება სააეროდრომო მოძრაობას.“.

2. ბაქნის საერთო ფართობი შესაბამისი უნდა იყოს, რათა უზრუნველყოს სააეროდრომო მოძრაობის გამტარუნარიანობა, მაქსიმალური გაანგარიშებული ინტენსივობის დროს.

3. ბაქნის ნებისმიერი ნაწილის საფარის სიმტკიცე უნდა იყოს ისეთი, რომ გაუძლოს საჰაერო ხომალდის მოძრაობით გამოწვეულ დატვირთვას, რომელსაც ის ემსახურება; ამასთან, სათანადო ყურადღება უნდა გამახვილდეს იმ გარემოებაზე, რომ ბაქნის ზოგიერთ მონაკვეთზე მოძრაობის ინტენსივობა: გაცილებით მაღალია და საჰაერო ხომალდების ნელი მოძრაობის ან გაჩერების დროს, აღნიშნული მონაკვეთები განიცდიან მეტ დატვირთვას, ვიდრე ადრ.

4. ბაქნის ქანობი, საჰაერო ხომალდის სადგომზე სამიმოსვლო ზოლის ქანობის ჩათვლით, საკმარისი უნდა იყოს, რათა არ მოხდეს ზედაპირზე წყლის დაგროვება, მაგრამ უნდა შენარჩუნდეს



ჰორიზონტალური სიბრტყე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია დრენაჟირების მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

5. სხ-ის სადგომის მაქსიმალური ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 1%-ს.

6. სხ-ის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების მინიმალური მანძილები სადგომზე მიმავალ ან გამომავალ სხ-ისა და ნებისმიერ ახლო მდებარე შენობას შორის, სხვა სადგომზე მდებარე სხ-ისა და ნებისმიერ სხვა ობიექტს შორის:

ა) 3 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა A და B;

ბ) 4,5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა C;

გ) 7,5 მ, როდესაც კოდური აღნიშვნაა D, E და F.

7. საჰაერო ხომალდის სადგომზე, როდესაც ის მიმართულია წინა ნაწილით სამგზავრო ტერმინალისაკენ, რომლის კოდური აღნიშვნაა D, E ან F, განსაკუთრებულ გარემოებაში უსაფრთხო მანძილი შეიძლება შემცირდეს:

ა) სამგზავრო ტერმინალს, ნებისმიერი ფიქსირებული ტრაპის ჩათვლით და საჰაერო ხომალდის წინა ნაწილს შორის;

ბ) საჰაერო ხომალდის სადგომის ნებისმიერ ნაწილში, რომელიც უზრუნველყოფილია ვიზუალური შეპირაპირების სამართი სისტემის მეშვეობით აზიმუტით მიმართვით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 32. საჰაერო ხომალდის იზოლირებული სადგომი

1. აეროდრომზე აუცილებელია გამოიყოს იზოლირებული სადგომი, ან სამეთვალყურეო კომპლექსს აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ ეცნობოს იმ ადგილის ან ადგილების შესახებ, რომელიც გამოსადეგია საჰაერო ხომალდების იზოლირებულ სადგომად, რომელიც გახდა უკანონო ჩარევის ობიექტი ან სხვა რომელიმე მიზეზის გამო, აუცილებელია სხ-ის იზოლირება.

2. იზოლირებული სადგომი უნდა გამოიყოს მაქსიმალური შესაძლო დაშორებით, მაგრამ არანაკლებ 100 მ-სა სხვა სადგომებიდან, შენობა-ნაგებობებიდან ან საზოგადოებრივი ადგილებიდან და ა.შ. იზოლირებული სადგომი არ შეიძლება განთავსდეს მიწისქვეშა კომუნიკაციების თავზე, როგორცაა: გაზისა და საავიაციო საწვავის საცავები, ელექტრომომარაგების და კავშირგაბმულობის ხაზები, გაზგაყვანილობა და საწვავ-საპოხი მასალების მიწები.

მუხლი 33. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე

1. საჰაერო ხომალდის შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე უნდა მოეწყოს იმ აეროდრომზე, სადაც მოსალოდნელია სხ-ის შემოყინვა.

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდების შემოყინვის საწინააღმდეგო არეს მოწყობისას განსაკუთრებული ყურადღება ენიჭება სხ-ების უსაფრთხო და ეფექტურ ექსპლუატაციას. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა შემოყინვის საწინააღმდეგო არეს მოწყობის შესახებ მოცემულია „საჰაერო ხომალდების ხმელეთზე შემოყინვის საწინააღმდეგო დაცვის სახელმძღვანელოში (Doc 9640).

2. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არე უნდა შეიქმნას საჰაერო ხომალდის სადგომზე ან გარკვეულ დაშორებულ მოედანზე, ადრე-ზე გამყვანი სბ-ს გასწვრივ, იმ პირობით, რომ არსებობს სადრენაჟე სისტემა, შემოყინვის საწინააღმდეგო ზედმეტი სითხეების დაგროვების და უტილიზაციის მიზნით, რათა არ მოხდეს გრუნტის წყლების დაბინძურება. ასევე, გასათვალისწინებელია საჰაერო მოძრაობის მოცულობისა და აფრენების სიხშირე.

3. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არე უნდა განთავსდეს აეროდრომის დაცვის



არეს ზედაპირების გარეთ, არ შეაფერხოს სარადიოლოგიაკაციო საშუალებების მუშაობა და სრულად ჩანდეს სამეთვალყურეო კოშკურიდან, შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავებული სხ-სთვის აფრენის ნებართვის გაცემის მიზნით.

4. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არე უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს დაჩქარებული მოძრაობის ნაკადი, შემოვლის შესაძლებლობით და გამოირიცხოს არასტანდარტული მანევრის განხორციელების აუცილებლობა მოედანზე შესვლის და გამოსვლის დროს.

5. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნის ზომა უნდა შეესაბამებოდეს გარკვეული კატეგორიის ყველაზე დიდი საჰაერო ხომალდის სადგომის ზომებს. ამასთან, საჰაერო ხომალდის ყოველი მხრიდან უნდა იყოს მინიმუმ 3,8 მ ხელოვნურსაფარიანი ღია სივრცე, შემოყინვის საწინააღმდეგო საშუალებების გადასაადგილებლად.

6. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნების საჭირო რაოდენობის განსაზღვრისას გასათვალისწინებელია მეტეოროლოგიური მონაცემები, დამუშავებას დაქვემდებარებული სხ-ის ტიპი, შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავების მეთოდი, გამფრქვევი მოწყობილობის ტიპი და წარმადობა და სხ-ის აფრენების მაქსიმალური რაოდენობა.

7. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი ქანობი, არეში სათანადო დრენაჟირების უზრუნველყოფის და საჰაერო ხომალდიდან ჩამონადენი შემოყინვის საწინააღმდეგო ზედმეტი სითხის შესაკრებად. მაქსიმალური გრძივი ქანობი უნდა იყოს შეძლებისდაგვარად მცირე, ხოლო განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 1%-ს.

8. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედნის საფარი უნდა იყოს ისეთი, რომ გაუძლოს საჰაერო ხომალდის მოძრაობით გამოწვეულ დატვირთვას, იმ ფაქტის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნულ მოედანზე (ისევე, როგორც ბაქანზე) ხორციელდება ინტენსიური მოძრაობა, ხოლო დაბალი სიჩქარით მოძრაობისას ან უძრავ მდგომარეობაში ყოფნისას, დატვირთვა გაცილებით მეტია, ვიდრე ადრე-ზე.

9. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სხ-ის სადგომებისთვის, ამ რეგლამენტის 31-ე მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული მინიმალური უსაფრთხო მანძილი. თუ მოედნის კონფიგურაცია უზრუნველყოფს, სხ-ის მოძრაობისას სხვა სხ-ის შემოვლის შესაძლებლობას, გასათვალისწინებელია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-13 სვეტში მითითებული მინიმალური გამყოფი მანძილები.

10. თუ შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების მოედანი ესაზღვრება ძირითად გამოყენებად სხ-ს, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მითითებული სხ-ის მინიმალური გამყოფი მანძილი(ილუსტრაცია მოცემულია მე-2 დანართის მე-4 ნახაზზე).

11. შემოყინვის საწინააღმდეგო სითხით დამუშავების ადგილზე უნდა მოეწყოს ცალკე სადრენაჟე სისტემა, რათა არ მოხდეს ამ სითხის შერევა ზედაპირზე არსებულ წყლის ნაკადთან, გრუნტის წყლების დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი IV. ვიზუალური სააერნოსნო საშუალებები

მუხლი 34. ამ თავის მიზანი

1. ამ თავის მიზანია, აეროდრომის პროექტირებისას და მისი ექსპლუატაციის პროცესში, გათვალისწინებული იყოს ისეთი ვიზუალური სააერნოსნო საშუალებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ საჰაერო ხომალდის კოორდინირებულ, მოწესრიგებულ და უსაფრთხო განთავსებას, სახმელეთო მიმოსვლას და აფრენა-დაფრენას.

2. აეროდრომის ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს ამ თავში გათვალისწინებული ვიზუალური სააერნოსნო საშუალებების მოწესრიგებულ და უსაფრთხო ექსპლუატაციას.



მუხლი 35. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი

1. აეროდრომი აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ერთეული ქარის მიმართულების მაჩვენებლით.
2. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ შესაძლებელი იყოს მისი დანახვა საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს აფრენას ან დაფრენას ან იმყოფება აეროდრომის სამუშაო მოედანზე და ისე, რომ მასზე ჰაერის ნაკადები არ ახდენდნენ ზეგავლენას, რომელსაც იწვევენ ახლო მდებარე ობიექტები.
3. ქარის მიმართულების მაჩვენებელს უნდა ჰქონდეს წაკვეთილი კონუსის ფორმა, დამზადებული უნდა იყოს ქსოვილისაგან, სიგრძით არანაკლებ 3.6 მ-ისა და ფუძესთან დიამეტრით 0.9 მ-ისა. ქარის მაჩვენებელი დამზადებული უნდა იყოს ისეთი გაანგარიშებით, რომ ნათლად აჩვენებდეს მიწისზედა ქარის მიმართულებას და საერთო წარმოდგენას ქმნიდეს ქარის სიჩქარეზე. მაჩვენებლის ფერები შერჩეული უნდა იქნეს ისე, რომ მკვეთრად გამოირჩეოდეს საერთო ფონიდან და მისი მაჩვენებლები გასაგები იყოს 300 მ სიმაღლიდან მაინც. საჭიროა გამოყენებულ იქნეს ერთი ფერი, სასურველია თეთრი ან ნარინჯისფერი. იმ შემთხვევაში, როდესაც ქარის მაჩვენებელი განთავსებულია არაერთგვაროვან ფონზე, საჭირო კონტრასტულობის მისაღწევად აუცილებელია, გამოყენებულ იქნეს ორი ფერის შეხამება, უპირატესობა უნდა მიენიჭოს თეთრის ნარინჯისფერთან, თეთრის წითელთან ან თეთრის შავთან შეხამებას. ფერები უნდა განლაგდეს ხუთ ზოლად, ერთმანეთის მონაცვლეობით ისე, რომ პირველი და ბოლო ზოლი იყოს უფრო მუქი.
4. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის ადგილმდებარეობა აღნიშნული უნდა იქნეს 1.2 მ-ის სისქის ზოლით, რომელიც დაიტანება 15 მ-ის დიამეტრის წრის სახით. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის საყრდენი წრეწირის ცენტრში უნდა იყოს მოთავსებული. ზოლის ფერი უნდა შეირჩეს აუცილებელი კონტრასტულობის მისაღწევად, სასურველია თეთრი ფერის შერჩევა.
5. აეროდრომზე, რომელიც გათვალისწინებულია ღამის ფრენებისათვის, აუცილებელია ქარის მიმართულების ერთი მაჩვენებელი მაინც იყოს განათებული.

მუხლი 36. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი

1. როდესაც აეროდრომზე გათვალისწინებულია დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი, იგი უნდა განთავსდეს ისე, რომ იყოს კარგად შესამჩნევი.
2. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელს უნდა გააჩნდეს „T“-ს მაგვარი ფორმა.
3. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებლის (T) ფორმა და მინიმალური ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-5 ნახაზით დადგენილ მოთხოვნებს. დაფრენის მიმართულების მაჩვენებლისათვის (T) შეირჩევა თეთრი ან ნარინჯისფერი. ფერის შერჩევა ხდება იმის მიხედვით, რომელიც უფრო კონტრასტულია იმ ზედაპირთან შედარებით, რომელზეც ეს ნიშანი უნდა განთავსდეს. იმ შემთხვევაში, როდესაც დაფრენის მიმართულების მაჩვენებელი (T) გამოიყენება ღამის პერიოდში, იგი უნდა განათდეს ან გამოყოფილ იქნეს თეთრი სანათებით.

მუხლი 37. სასიგნალო შუქ-პროექტორი

1. კონტროლირებადი აეროდრომის სამეთვალყურეო პუნქტი აღჭურვილი უნდა იყოს სასიგნალო შუქ-პროექტორით.
2. აუცილებელია, სასიგნალო შუქ-პროექტორი გამოსცემდეს წითელ, მწვანე და თეთრ შუქ-სიგნალებს და:



ა) შესაძლებელი იყოს მისი ხელით მიმართვა ნებისმიერ საჭირო ობიექტზე;

ბ) შესაძლებელი იყოს ნებისმიერი ზემოხსენებული ფერის ჩართვა, რომელსაც მოჰყვება დარჩენილი ორი ფერიდან ერთ-ერთი;

გ) შესაძლებელი იყოს მორზეს ანბანის მეშვეობით შეტყობინების გადაცემა, ზემოაღნიშნული ფერებიდან ერთ-ერთის გამოყენებით და წუთში, სულ მცირე, 4 სიტყვის გადაცემის სიჩქარით.

3. სასიგნალო პროექტორის სხივის გაბნევის კუთხე უნდა იყოს არანაკლებ 1° და არაუმეტეს 3° , სინათლის უმნიშვნელო ინტენსივობისას 3° -იანი გაშლის კუთხის გარეთ. თუ სასიგნალო პროექტორი გამოიყენება დღის პერიოდში, ფერადი ნათურის სინათლის სიძლიერე უნდა იყოს არანაკლებ 6000 კანდელი (კდ).

მუხლი 38. სასიგნალო ნიშნები და სასიგნალო მოედანი

1. როდესაც აეროდრომზე გათვალისწინებულია სასიგნალო მოედანი, ის უნდა განთავსდეს ისე, რომ 300 მ-ის სიმაღლიდან და ჰორიზონტის მიმართ 10° -ზე მეტი დახრის კუთხისას ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან.

2. სასიგნალო მოედანი წარმოადგენს კვადრატული ფორმის სწორ ჰორიზონტალურ ზედაპირს, რომლის გვერდის სიგრძე არის არანაკლებ 9 მ-სა.

3. სასიგნალო მოედნის ფერი კონტრასტული უნდა იყოს გამოყენებული სასიგნალო ნიშნებთან მიმართებით. სასიგნალო მოედანი უნდა შემოიხაზოს თეთრი ფერის არანაკლებ 0.3 მ სისქის ზოლით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 39. მარკირების ზოგადი მოთხოვნები

1. ორი ან მეტი ადზ-ს გადაკვეთაზე დაიტანება უფრო მნიშვნელოვანი ადზ-ს მარკირება, გარდა ადზ-ს კიდეებისა, ხოლო სხვა დანარჩენი ადზ-ს მარკირება წყდება. მნიშვნელოვანი ადზ-ს კიდეების მარკირება გრძელდება ან წყდება გადაკვეთებზე.

2. მარკირების დატანის თვალსაზრისით, ადზ-ს მნიშვნელობა უნდა განისაზღვროს შემდეგი თანმიმდევრობით:

ა) პირველი – დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ;

ბ) მეორე – დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ;

გ) მესამე – აღუჭურველი ადზ.

3. ადზ-ს და სბ-ს გადაკვეთაზე დაიტანება მხოლოდ ადზ-ს მარკირება, ხოლო სბ-ს მარკირება წყდება, გარდა ადზ-ს კიდის მარკირებისა, რომელიც შესაძლოა შეწყდეს.

4. ადზ-ს მარკირება უნდა იყოს თეთრი ფერის. ადზ-ს ღია ფერის ზედაპირზე თეთრი ფერის მარკირების შემჩნევადობის ასამაღლებლად შესაძლებელია შავი ფერის კონტურის შემოვლება.

5. სბ-ს, ადზ-ზე საჰაერო ხომალდის მოსაბრუნებელი მოედნის და საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება უნდა იყოს ყვითელი ფერის.

6. ბაქანის უსაფრთხოების ზოლებს უნდა გააჩნდეს შესამჩნევი შეფერილობა, კონტრასტული საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირების ფერთან მიმართებით.

7. აეროდრომებზე, სადაც ფრენები ხორციელდება ღამის პერიოდში, ხელოვნური საფარის მარკირება



უნდა შესრულდეს შუქამრეკლი მასალების გამოყენებით, რათა გაუმჯობესდეს მარკირების ხილვადობა.

შენიშვნა. სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება შუქამრეკლ მასალას, მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

8. სბ, რომელსაც არ გააჩნია ხელოვნური საფარი, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს მარკირებული, როგორც ხელოვნურსაფარიანი სბ.

9. ხელოვნურსაფარიან ადზ-ს ზღურბლთან დაიტანება ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირების ნიშანი.

10. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს ზღურბლთან, ფაქტობრივი გარემოებიდან გამომდინარე დაიტანება ადზ-ს მაჩვენებელი მარკირება.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 40. ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირება

1. ადზ-ს აღმნიშვნელი მარკირების დატანა უნდა მოხდეს ადზ-ს ზღურბლთან, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის მოთხოვნებს.

2. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ის ზღურბლთან, შეძლებისდაგვარად, დაიტანება ადზ-ის აღმნიშვნელი მარკირება.

3. პარალელური ადზ-ების შემთხვევაში, ადზ-ს აღმნიშვნელ ყოველ რიცხვს ემატება ქვემოთ მოყვანილი ლათინური ასოებიდან ერთ-ერთი, რომელიც უნდა განლაგდეს მითითებული თანამიმდევრობით – მარცხნიდან მარჯვნივ, დასაფრენად შესვლის კურსიდან:

ა) ორი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, R;

ბ) სამი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R;

გ) ოთხი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, R, L, R;

დ) ხუთი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R, L, R ან L, R, L, C, R; და

ე) ექვსი პარალელური ადზ-ს შემთხვევაში: L, C, R, L, C, R.

4. ადზ-ს ციფრულ და ასოით აღნიშვნას უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-7 ნახაზით განსაზღვრული ფორმა და პროპორცია. ზომები არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-7 ნახაზზე მითითებულ მნიშვნელობაზე ნაკლები, მაგრამ თუ ეს ციფრები გაერთიანებულია ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელთან, მისი ზომები იზრდება ზღურბლის მომნიშვნელ ზოლებს შორის შუალედების შესავსებად.

შენიშვნა: თუ ადზ-ის ზღურბლი წანაცვლებულია, შეიძლება გათვალისწინებულ იქნეს ადზ-ის აღმნიშვნელი ნიშანი, რომელიც განკუთვნილია ამფრენი თვითმფრინავებისათვის.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 41. ადზ-ის ღერძულა ხაზის მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან ადზ-ზე უნდა განხორციელდეს ღერძულა ხაზის მარკირება.

2. ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ღერძის გასწვრივ, ადზ-ს მომნიშვნელებს შორის, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზზე, გარდა 39-ე მუხლის 1-ლი პუნქტით მოცემული შემთხვევისა, როდესაც ის წყდება.



3. ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება წარმოადგენს ხაზს, რომელიც შედგება ერთმანეთისაგან თანაბარი მანძილით დაშორებული თანაბარი სიგრძის ზოლებისაგან. ღერძულა ზოლის სიგრძე ინტერვალების ჩათვლით უნდა იყოს არანაკლებ 50 მ და არაუმეტეს 75 მ. თითოეული ზოლის სიგრძე უნდა იყოს, სულ მცირე, ზოლებს შორის ინტერვალის ტოლი ან 30 მ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელიც მეტი.

4. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) 0.90 მ, II და III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე;

ბ) 0.45 მ, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4 და I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე;

გ) 0.30 მ – დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2 და აღუჭურველ ადზ-ზე.

მუხლი 42. ადზ-ს ზღურბლის მარკირება

1. ხელოვნურ საფარიან აღჭურვილ ადზ-ზე, ასევე აღუჭურველ ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნა არის 3 ან 4, ზღურბლთან დაიტანება ზღურბლის აღმნიშვნელი მარკირება.

2. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს ზღურბლთან, შეძლებისდაგვარად, უნდა განხორციელდეს მისი მარკირება.

3. ადზ-ს ზღურბლის მარკირების ზოლები უნდა დაიწყოს ზღურბლიდან 6 მ-ში.

4. ადზ-ს ზღურბლის მარკირება შედგება თანაბარი ზომის გრძივი ზოლებისაგან, რომელიც სიმეტრიულად მდებარეობს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის (ა) და (ბ) ვარიანტებზე, 45 მ სიგანის მქონე ადზ-ს მაგალითზე. ზოლების რაოდენობა ადზ-ს სიგანეს შეესაბამება შემდეგნაირად:

ა) ადზ-ს სიგანე 18 მ, ზოლების რაოდენობა 4;

ბ) ადზ-ს სიგანე 23 მ, ზოლების რაოდენობა 6;

გ) ადზ-ს სიგანე 30 მ, ზოლების რაოდენობა 8;

დ) ადზ-ს სიგანე 45 მ, ზოლების რაოდენობა 12;

ე) ადზ-ს სიგანე 60 მ, ზოლების რაოდენობა 16;

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, გამონაკლისს წარმოადგენს, როდესაც დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ და აღუჭურველ ადზ-ზე, რომლის სიგანე 45 მ ან მეტია, აღნიშნული ზოლები შეიძლება განლაგდეს ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-6 ნახაზის (გ) ვარიანტზე.

6. ადზ-ის ზღურბლის განივი მიმართულებით, ზოლები განლაგდება ისე, რომ არ იყვნენ დაშორებული ადზ-ის გვერდებიდან 3 მ-ზე მეტი მანძილით, ან განლაგდება ღერძულა ხაზის ორივე მხრიდან 27 მ მანძილზე, იმის მიხედვით, თუ რომელი განივი მანძილი აღმოჩნდება ნაკლები. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ის აღმნიშვნელი მარკირება დაიტანება ადზ-ის ზღურბლის მარკირების საზღვრებში, ღერძულა ხაზის თითოეული მხრიდან დაიტანება სულ მცირე სამი ზოლი მაინც. იმ შემთხვევაში, თუ ადზ-ის აღმნიშვნელი მარკირება განთავსებულია ზღურბლის აღმნიშვნელ მარკირების ზემოთ, ზოლები დაიტანება ადზ-ის მთელ სიგანეზე. ზოლებს, სულ მცირედ გააჩნიათ 30 მ სიგრძე, დაახლოებით 1.8 მ სიგანე და ზოლებს შორის, დაახლოებით 1.8 მ-ის ტოლი ინტერვალი, იმის გამოკლებით, რომ როდესაც ზოლები დაიტანება ადზ-ს მთელს სიგანეზე, დაცულია ორმაგი ინტერვალი ღერძულა ხაზის ორ უახლოეს ზოლს შორის, ხოლო იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ის აღმნიშვნელი მარკირება განთავსებულია ზღურბლის აღმნიშვნელი მარკირების საზღვრებში, ეს ინტერვალი უდრის 22.5 მ-ს.



7. თუ ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია ან ადზ-ს კიდე არ არის ადზ-ს ღერძულა ხაზის მართობული, ზღურბლის მარკირებას უნდა დაემატოს განივი ზოლი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე.

8. განივი ზოლის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 1.8 მ.

9. მუდმივად წანაცვლებული ადზ-ის ზღურბლის წინ არსებულ ნაწილზე დატანილი უნდა იქნეს მიმართულების ისრები, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ბ) ვარიანტის შესაბამისად.

10. ადზ-ის ზღურბლის დროებითი წანაცვლების შემთხვევაში, მისი მარკირება ხორციელდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-8 ნახაზის (ა) ან (ბ) ვარიანტების შესაბამისად და ზღურბლის წანაცვლებამდე არსებული მარკირება სრულად უქმდება, გარდა ადზ-ის ღერძულა ხაზის მარკირებისა, რომელიც გარდაიქმნება მიმართულების ისრებად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 43. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება

1. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება დაიტანება დასაფრენად შესვლის მხრიდან, ხელოვნური საფარის მქონე აღჭურვილი ადზ-ს ყოველ ბოლოში, რომლის კოდური აღნიშვნაა 1, 2, 3 ან 4, ასევე ხელოვნურსაფარიან აღჭურვილი ადზ-ზე, რომლის კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4.

2. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება იწყება ადზ-ს ზღურბლიდან არანაკლებ იმ მანძილზე, რომელიც მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ აღჭურვილია გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემით და მისი დასაწყისი ემთხვევა გლისადის დასაწყისს.

3. დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირება შედგება ორი კარგად შესამჩნევი ზოლისაგან. ამ ზოლების ზომები და შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილში მოცემულ მონაცემებს. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ზე გათვალისწინებულია დაფრენის არეს მარკირება, დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირების ზოლების განივი ინტერვალი შეესაბამება დაფრენის ზონის მარკირებას შორის ინტერვალს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 44. დაფრენის არის მარკირება

1. ხელოვნურ საფარიან, დაფრენაზე ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 2, 3 ან 4, დატანილ უნდა იქნეს დაფრენის არის მარკირება.

2. ხელოვნურ საფარიან, დაფრენაზე არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ და აღუჭურველ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, დატანილი უნდა იქნეს დაფრენის არის მარკირება.

3. დაფრენის არეს მარკირება შედგება წყვილი მართკუთხა ფორმის ნიშნებისაგან, რომლებიც სიმეტრიულად არიან განთავსებული ადზ-ის ღერძულა ხაზის მიმართ. ამ წყვილი ნიშნების რაოდენობა დამოკიდებულია როგორც დასაფრენად არსებულ მანძილზე, ასევე, იქ, სადაც მარკირება ხორციელდება ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის ორივე მიმართულებიდან, ზღურბლებს შორის არსებულ მანძილზე, შემდეგნაირად:

ა) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ის ზღურბლებს შორის 900 მ-ზე ნაკლებია, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 1;

ბ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ის ზღურბლებს შორის 900 მ-დან 1200 მ-მდე, მაგრამ არა 1200 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 2;

გ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ის ზღურბლებს შორის 1200 მ-დან 1500 მ-მდე,



მაგრამ არა 1500 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 3;

დ) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ის ზღურბლებს შორის 1500 მ-დან 2400 მ-მდე, მაგრამ არა 2400 მ, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 4;

ე) დასაფრენად არსებული მანძილი ან მანძილი ადზ-ის ზღურბლებს შორის 2400 მ და მეტი, წყვილი ნიშნების რაოდენობაა – 6.

4. დაფრენის არეს მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-9 ნახაზზე მოცემული ორი სქემიდან ერთ-ერთს. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-9 ნახაზის (ა) ვარიანტში მოცემულ სქემაზე, მარკირების ნიშნის სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 22.5 მ-ის და სიგანე 3 მ-ის ტოლი. მე-2 დანართის მე-9 ნახაზის (ბ) ვარიანტში მოცემულ სქემაზე, ნებისმიერი მარკირების ნიშნის თითოეული ზოლის სიგრძე უნდა იყოს 22.5 მ-ის და სიგანე 1.8 მ-ის ტოლი, ხოლო უახლოეს ზოლებს შორის ინტერვალი – 1.5 მ. მართკუთხედის შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი ტოლია დასაფრენად სამიზნე წერტილის მარკირების ანალოგიური ინტერვალისა, თუ ის გათვალისწინებულია. თუ არ არის გათვალისწინებული დასაფრენად სამიზნე წერტილის მარკირება, მაშინ მართკუთხედის შიდა მხარეებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-5 ცხრილის მე-2, მე-3, მე-4 და მე-5 სვეტებში მოცემულ მნიშვნელობას, რომელიც განსაზღვრულია დასაფრენად სამიზნე წერტილის მარკირებისათვის. გრძივი ინტერვალი, დაფრენის არეს მარკირების წყვილ ნიშნებს შორის შეადგენს 150 მ-ს, რომელიც იწყება ადზ-ის ზღურბლიდან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც დაფრენის არეს მარკირების ერთერთი წყვილი ნიშანი ემთხვევა დასაფრენად სამიზნე წერტილის მარკირებას ან განთავსებულია აღნიშნული მარკირებიდან 50 მ-ის ფარგლებში, მაშინ ის ამოღებული უნდა იყოს სქემიდან.

5. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, კოდური ნომრით 2 უნდა განხორციელდეს დაფრენის არეს მარკირების დამატებითი წყვილი ნიშნის დატანა, დაფრენის სამიზნე წერტილის მარკირების დასაწყისიდან 150 მ მანძილზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 45. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება

1. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება უნდა განხორციელდეს ხელოვნურსაფარიანი ადზ-ს ზღურბლებს შორის იქ, სადაც ადზ-ს საზღვრებს და უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს ან გარემომცველ არის შორის არ არის კონტრასტი.

2. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე უნდა განხორციელდეს ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება, მიუხედავად იმისა, არის თუ არა კონტრასტი ადზ-ს საზღვრებს და უსაფრთხოების გვერდითა ზოლებს ან გარემომცველ არის შორის.

3. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მარკირება შედგება ორი ზოლისაგან, რომელთაგან თითოეული დაიტანება ადზ-ს გვერდითა საზღვრის გასწვრივ ისე, რომ თითოეული ზოლის გარეთა მხარე დაახლოებით ემთხვეოდეს ადზ-ს კიდეს. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს სიგანე აღემატება 60 მ-ს, მაშინ აღნიშნული ზოლები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 30 მ მანძილზე.

4. ადზ-ზე, სადაც გათვალისწინებულია მოსაბრუნებელი მოედანი, ადზ-ს კიდეების მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-სა და ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანს შორის.

5. ადზ-ს გვერდითა კიდეების მომნიშვნელი ზოლის სრული სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0.9 მ, თუ ადზ-ს სიგანე 30 მ ან მეტია, ხოლო უფრო ვიწრო ადზ-ის შემთხვევაში 0.45 მ.

მუხლი 46. სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან სბ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არესა და ბაქანზე, რომელიც ემსახურება ადზ-ს, დაიტანება სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უწყვეტი ორიენტირება ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და საჰაერო ხომალდის სადგომებს შორის.



2. სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება ხელოვნურსაფარიან ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და რომელზეც:

ა) არ არის ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება; ან

ბ) იქ, სადაც სბ-ს ღერძულა ხაზი არ ემთხვევა ადზ-ს ღერძულ ხაზს.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა მიეთითოს ადზ-თან მოცდის ადგილთან მიახლოება, დატანილი უნდა იქნეს სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება.

შენიშვნა: სბ-ის ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება შეიძლება იყოს ადზ-ზე არასანქცირებული შეჭრის აღკვეთის ერთ-ერთი საშუალება.

4. სბ-ის ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება, თუ ის გათვალისწინებულია, დაიტანება სბ-სა და ადზ-ს ყოველ გადაკვეთაზე.

5. სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე, ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება სბ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ. სბ-ს მოსახვევებზე ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა გაგრძელდეს სწორხაზოვანი მონაკვეთიდან, მრუდწირული მონაკვეთის გარე კიდეზე თანაბარი დაშორების დაცვით, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-2 ნახაზზე.

6. სბ-ს ადზ-თან გადაკვეთისას, როდესაც სბ წარმოადგენს ადზ-დან სხ-ის გამყვანს, სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა შეერწყას ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებას მრუდის მეშვეობით, როგორც ეს ნაჩვენებია რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 და 29-ე ნახაზებზე. სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა გაგრძელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების პარალელურად, შეხების წერტილიდან, სულ მცირე, 60 მ-ზე – ადზ-თვის, რომლის კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და 30 მ-ზე – ადზ-თვის, რომლის კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, ადზ-ზე უზრუნველყოფილია სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება, იგი დაიტანება დადგენილი სბ-ს ღერძულა ხაზზე.

8. თუ უზრუნველყოფილია სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება:

ა) იგი უნდა დაიწყოს ადზ-თან მოცდის ადგილიდან, რომელიც შეესაბამება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (A) ნიმუშს და გავრცელდეს 47 მზე ადზ-დან გასვლის მიმართულებით, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (ა) ვარიანტზე.

ბ) თუ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება კვეთს ადზ-თან მოცდის სხვა ადგილის მარკირებას, როგორიცაა II ან III კატეგორიით დასაფრენად აღჭურვილი ადზ, რომელიც მდებარეობს 47 მ-ის ფარგლებში ადზ-თან მოცდის პირველი ადგილის მარკირებიდან, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება წყდება ადზ-თან მოცდის ადგილის გადაკვეთამდე და შემდეგ 0,9 მ მანძილზე. ადზ-თან მოცდის ადგილის გადაკვეთის შემდეგ, სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება გრძელდება, სულ მცირე, სამი წყვეტილი ხაზით ან 47 მ მანძილზე თავიდან ბოლომდე, იმის მიხედვით, თუ რომელი სიდედეა მეტი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე;

გ) თუ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება გადის სბ-ს სბ-თან გადაკვეთაზე, რომელიც მდებარეობს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირებიდან 47 მ-ის ფარგლებში, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება წყდება 1,5 მ-ის მანძილზე წერტილამდე და შემდეგ, სადაც გადამკვეთი სბ-ს კვეთს სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებულ მარკირებას. სბ-ს სბ-თან გადაკვეთის შემდეგ, სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება, გრძელდება, სულ მცირე, სამი წყვეტილი ხაზით ან 47 მ მანძილზე თავიდან ბოლომდე, იმის მიხედვით, თუ რომელი სიდედეა მეტი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (გ) ვარიანტზე;

დ) თუ სბ-ს ორი ღერძულა ხაზი უახლოვდება ერთმანეთს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირების გადაკვეთის წერტილთან ან ამ წერტილამდე, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირების შიდა წყვეტილი ხაზის სიგრძე არანაკლებ 3 მ-ია, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის



მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (დ) ვარიანტზე;

ე) თუ ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირება დატანილია ადზ-ს ორივე მხარეს და მათ შორის მანძილი 94 მ-ზე ნაკლებია, მაშინ სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება ვრცელდება მთელ ამ სიგრძეზე. სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება არ სცილდება ადზ-თან მოცდის ადგილების მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზის (ე) ვარიანტზე.

9. სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ სიგანისა და დაიტანება უწყვეტი ხაზით მთელ სიგრძეზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც იგი კვეთს ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან მოცდის შუალედური ადგილის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზზე.

10. სბ-ს ღერძულა ხაზის გაუმჯობესებული მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-11 ნახაზზე მოცემულ მონაცემებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 47. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირება

1. თუ ადზ-ზე გათვალისწინებულია მოსაბრუნებელი მოედნი, უნდა განხორციელდეს მისი მარკირება, რათა საჰაერო ხომალდმა შეძლოს შეუფერხებელი მობრუნება 180^0 -ით და გასწორდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულებით.

2. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებას უნდა ჰქონდეს მრუდწირი მონაკვეთი ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან მოსაბრუნებელი მოედნამდე. სიმრუდის რადიუსი უნდა შეესაბამებოდეს საჰაერო ხომალდების მანევრირების და მიმოსვლის საშუალო სიჩქარის მახასიათებლებს, რომლისთვისაც განკუთვნილია მოსაბრუნებელი მოედანი. მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების ადზ-ს ღერძულა ხაზთან გადაკვეთის კუთხე არ უნდა აღემატებოდეს 30^0 -ს.

3. ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირება უნდა გაგრძელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების პარალელურად, გადაკვეთის წერტილიდან არანაკლებ 60 მ მანძილზე, ხოლო ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, არანაკლებ 30 მ მანძილზე.

4. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საჰაერო ხომალდის მიმართვა ისე, რომ მან იმოძრაოს სწორხაზოვან მონაკვეთზე წერტილამდე, სადაც უნდა განხორციელდეს 180^0 -ით მობრუნება. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სწორხაზოვანი მონაკვეთი უნდა იყოს, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის გარეთა ნაპირის პარალელური.

5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მრუდის პროფილი, სადაც უზრუნველყოფილია საჰაერო ხომალდის 180^0 -ით მობრუნება, დამოკიდებულია საჰაერო ხომალდის წინა საყრდენი შასის მობრუნების კუთხეზე, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს 45^0 -ს.

6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებაზე სხ-ის კაბინის მდებარეობისას, მისი შასის ნებისმიერი ბორბალი მოსაბრუნებელი მოედნის კიდიდან დაცილებული უნდა იყოს არანაკლებ 21-ე მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული მანძილით.

შენიშვნა: E და F კოდის საჰაერო ხომალდების მანევრირების გამარტივების მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს მოსაბრუნებელი მოედნის კიდიდან დაშორების მეტი მანძილის უზრუნველყოფის საკითხი.

7. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ და დატანილი უნდა იყოს უწყვეტი ზოლის სახით მთელ სიგრძეზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.



მუხლი 48. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება

1. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება დატანილი უნდა იყოს ადზ-თან მოცდის ადგილის გასწვრივ.
2. აღუჭურველი ადზ-ს, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ს ან ასაფრენი ადზ-ს სბ-თან გადაკვეთის ადგილზე ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს.
3. თუ ადზ-თან უზრუნველყოფილია ერთი მოსაცდელი ადგილი, სბ-სა და I, II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს გადაკვეთის ადგილზე ადზ-თან მოცდის ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს. თუ გადაკვეთის ადგილზე უზრუნველყოფილია ორი ან სამი მოსაცდელი ადგილი, ადზ-თან უახლოესი მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშის მიხედვით, ხოლო ადზ-დან უფრო დაშორებული მოსაცდელი ადგილების მარკირება ხდება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ბ) ნიმუშის მიხედვით.
4. თუ ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება ხორციელდება, ამ რეგლამენტის 30-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად დადგენილ ადზ-თან მოცდის ადგილზე, ის უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზის (ა) ნიმუშს.
5. თუ, გარემო პირობებიდან გამომდინარე აუცილებელია ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის შემჩნევადობის ამაღლება, მისი მარკირება უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ა2) ან (ბ2) ნიმუშების შესაბამისად, კონკრეტული გარემოებებიდან გამომდინარე.
6. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება, რომელიც შესრულებულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ბ) ნიმუშის მიხედვით, მდებარეობს მონაკვეთზე, სადაც მისი სიგრძე გადააჭარბებს 60 მ-ს, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირების ბოლოში, უნდა განხორციელდეს „CAT II“ ან „CAT III“ (კატეგორიის შესაბამისად) წარწერის მქონე მარკირების ნიშნების დატანა თანაბარი ინტერვალით, არაუმეტეს 45 მ-სა მეზობელ მარკირების ნიშნებს შორის. ასოების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 1,8 მ და დატანილ იქნან მოცდის ადგილის მარკირების მიღმა, არაუმეტეს 0,9 მ მანძილზე.
7. ადზ-ების ურთიერთგადაკვეთაზე, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მართობულად, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტულ მარშრუტს. მარკირების სქემა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზის (ა2) ნიმუშს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 49. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება

1. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს შუალედური მოცდის ადგილის გასწვრივ.
2. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული მოედნიდან გასასვლელზე, რომელიც ესაზღვრება სბ-ს.
3. იქ, სადაც შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება დაიტანება ორი ხელოვნურსაფარიანი სბ-ს გადაკვეთაზე, მარკირება უნდა განთავსდეს სბ-ს სიგანეზე, გადაკვეთი სბ-ს უახლოესი კიდიდან საკმარის მანძილზე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მოძრავი საჰაერო ხომალდებს შორის უსაფრთხო დაშორება. ადგილის მიხედვით, ის უნდა დაემთხვეს „სდექ“ ხაზის სანათებს ან მოცდის შუალედური ადგილის სანათებს, თუ ასეთი არსებობს.
4. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული მოედნის გასასვლელთან შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირებასა და მოსაზღვრე სბ-ს ღერძულა ხაზს შორის მანძილი უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მოცემული



5. შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირება წარმოადგენს ერთ წყვეტილ ხაზს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-10 ნახაზზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 50. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება

1. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის არსებობისას, უნდა განხორციელდეს მისი სათანადო მარკირება და ნიშნის განთავსება.
2. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის შერჩევა და განთავსება ხორციელდება „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის (შემდგომში – ჩიკაგოს კონვენცია) მე-10 დანართის 1-ლი ტომის E დამატების შესაბამისად.
3. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირების ცენტრი წარმოადგენს ადგილს, სადაც ჩერდება საჰაერო ხომალდი VOR-ის შესამოწმებელი სიგნალის მისაღებად.
4. აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება უნდა წარმოადგენდეს 6 მ დიამეტრის მქონე წრეს, რომლის კონტურიც იქნება 15 სმ სიგანის მქონე ზოლი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-13 ნახაზის (ა) ნიმუშზე.
5. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიზანშეწონილია საჰაერო ხომალდის განთავსება გარკვეული მიმართულებით, წრის ცენტრზე უნდა გაივლოს ხაზი, საჭირო აზიმუტით. ხაზი წრეს უნდა გასცდეს 6 მ-ით საჭირო მიმართულებით და დამთავრდეს ისრით. ხაზის სიგანე უნდა იყოს 15 სმ, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ბ) ნიმუშზე.
6. მიზანშეწონილია აეროდრომზე VOR-ის შესამოწმებელი ადგილის მარკირება იყოს თეთრი ფერის, მაგრამ იგი უნდა განსხვავდებოდეს სბ-ს მარკირების ფერისაგან.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 51. საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება

1. საჰაერო ხომალდის სადგომების მარკირება უნდა განხორციელდეს ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე სადგომებისთვის დადგენილ ადგილებში და შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში.

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდების სადგომების სქემის მარკირების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

2. ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე და შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირება უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს ამ რეგლამენტის 31-ე მუხლის მე-6 პუნქტში და 33-ე მუხლის მე-9 პუნქტში მოცემული უსაფრთხო მანძილი, როდესაც წინა შასის ბორბალი მოძრაობს სადგომის მარკირებაზე.
3. საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირება, უნდა მოიცავდეს ისეთ ელემენტებს, როგორიცაა: სადგომის აღნიშვნა, შესვლის ხაზი, მობრუნების ნიშანი, მობრუნების ხაზი, დაყენების ხაზი, „სდექ“ ხაზი და გასვლის ხაზი, როგორც დამატება სხვა საშუალებებზე, სადგომის განლაგების კონფიგურაციის შესაბამისად.
4. საჰაერო ხომალდების სადგომების აღნიშვნა (ასო და/ან ციფრი) წარმოადგენს შესვლის ხაზის ნაწილს და უნდა განთავსდეს შესვლის ხაზის დასაწყისთან ახლო მანძილზე. აღნიშვნას უნდა გააჩნდეს საკმარისი სიმაღლე, რათა კარგად ჩანდეს იმ საჰაერო ხომალდის კაბინიდან, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული სადგომით.
5. იქ, სადაც ბაქნის მოქნილად გამოყენების მიზნით, საჰაერო ხომალდის სადგომზე ერთმანეთზე



დატანილია ორი სახის მარკირება და მწელი გასარკვევია, თუ რომელ მარკირებას უნდა მიჰყვეს საჰაერო ხომალდი, ან თუ შეუსაბამო მარკირების მიხედვით სხ-ის მოძრაობისას რისკის ქვეშ დგება ფრენის უსაფრთხოება, მაშინ სადგომის მარკირებაზე დამატებით უნდა მიეთითოს საჰაერო ხომალდის ტიპი, რომელიც გამოიყენებს სადგომს (მაგალითად: 2A-B747, 2B-F28).

6. შესვლის, მობრუნების და გამოსვლის ხაზები უნდა იყოს უწყვეტი მთელ სიგრძეზე და ხაზის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ. სადგომზე ერთი ან რამდენიმე ტიპის მარკირების არსებობისას, მობრუნების უდიდესი რადიუსის მქონე საჰაერო ხომალდისთვის განკუთვნილი ხაზი უნდა იყოს უწყვეტი, ხოლო დანარჩენი ტიპის სხ-თვის – წყვეტილი.

7. შესვლის, მობრუნების ან გამოსვლის ხაზების მრუდწირი მონაკვეთების რადიუსები უნდა შეესაბამებოდეს მობრუნების უდიდესი რადიუსის მქონე საჰაერო ხომალდს, რომლისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული მარკირება.

8. იქ, სადაც მოიაზრება, რომ საჰაერო ხომალდი იმოდრავებს მხოლოდ ერთი მიმართულებით, შესვლის ან გამოსვლის ხაზს უნდა დაემატოს მიმართულების ისრები.

9. მობრუნების ნიშანი უნდა განთავსდეს მართობულად შესვლის ხაზის მიმართ, მარცხენა მფრინავის ადგილსამყოფელის მხრიდან შესვლისას, სავარაუდოდ, მობრუნების დაწყების წერტილში. მობრუნების ნიშნის სიგრძე უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 6 მეტრს, ხოლო სიგანე არანაკლებ 15 სმ-ს და უნდა გააჩნდეს მიმართულების ნიშანი.

10. თუ სხ-ის სადგომზე საჭიროა ერთზე მეტი მობრუნების ნიშანი და/ან „სდექ“ ხაზი, მაშინ იგი უნდა აღინიშნოს პირობითი ნიშნით.

11. სადგომზე დაყენების ხაზი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დაემთხვეს საჰაერო ხომალდის ღერძულა ხაზის გაგრძელებას, მისი გაჩერების დადგენილ ადგილში და მფრინავს უნდა შეეძლოს მისი დანახვა მანევრირების დასკვნით საფეხურზე, სადგომზე დაყენებისას. მისი სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 15 სმ.

12. „სდექ“ ხაზი უნდა განთავსდეს მართობულად სადგომზე დაყენების ხაზის მიმართ, მარცხენა მფრინავის ადგილსამყოფელის მხრიდან გაჩერების სავარაუდო წერტილში. მისი სიგრძე უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 6 მეტრს, ხოლო სიგანე არანაკლებ 15 სმ-ს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 52. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლების მარკირება

1. ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე უნდა განთავსდეს უსაფრთხოების ზოლები, სადგომზე საჰაერო ხომალდების განთავსების სქემისა და სახმელეთო საშუალებების განლაგების გათვალისწინებით.

შენიშვნა: ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

2. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლები უნდა განთავსდეს ისე, რომ განისაზღვროს სახმელეთო სატრანსპორტო საშუალებების, საჰაერო ხომალდების მომსახურე სხვა საშუალებების მიერ გამოსაყენებლად და სხვა მომსახურებისთვის განკუთვნილი არეები, საჰაერო ხომალდებიდან უსაფრთხო დაშორების უზრუნველყოფის მიზნით.

3. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლი უნდა მოიცავდეს ისეთ ელემენტებს, როგორიცაა ფრთის ბოლოდან უსაფრთხო დაშორების ხაზი და მომსახურებისთვის განკუთვნილი გზების შემზღუდავი ხაზები, სადგომზე განთავსების სქემებისა და სახმელეთო საშუალებების განლაგების შესაბამისად.

4. ბაქანზე უსაფრთხოების ზოლების სიგანე, სულ მცირე, უნდა იყოს 10 სმ და დაიტანება უწყვეტად მთელ სიგრძეზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.



მუხლი 53. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება

1. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს მოძრაობის მარშრუტის ადუ-თან ყოველ გადაკვეთაზე.
2. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა განთავსდეს მოძრაობის მარშრუტის სიგანეზე, მოცდის ადგილას.
3. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის ადგილის მარკირება უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგების ადგილობრივ წესებს.

მუხლი 54. სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი მარკირება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია ამ რეგლამენტის 90-მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი ნიშნის განთავსება, მაშინ სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი მარკირება დატანილი უნდა იქნეს ხელოვნური საფარის ზედაპირზე.

შენიშვნა. სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების შემცველი მარკირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს აუცილებელია საექსპლუატაციო მოსაზრებიდან გამომდინარე, მაგალითად 60 მ-ზე მეტი სიგანის მქონე სბ-ზე ან ადუ-ზე არასანქცირებული შეღწევის პრევენციის მიზნით, ნიშანს, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა დაემატოს მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

3. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა განთავსდეს სბ-ს სიგანეზე, კოდური აღნიშვნით A, B, C ან D, სბ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად, ადუ-თან მოცდის ადგილის მარკირების მხარეს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ა) ვარიანტზე. მანძილი აღნიშნული მარკირების უახლოეს კიდეზე და ადუ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებას შორის უნდა იყოს არანაკლებ 1 მ.

4. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა განთავსდეს სბ-ზე, კოდური აღნიშვნით E ან F, მისი ღერძულა ხაზის მარკირების ორივე მხარეს და ადუ-თან მოცდის ადგილის მარკირების მხარეს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-14 ნახაზის (ბ) ვარიანტზე. მანძილი აღნიშნული მარკირების უახლოეს კიდეზე და ადუ-თან მოცდის ადგილის მარკირებას ან სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებას შორის უნდა იყოს არანაკლებ 1 მ. საექსპლუატაციო საჭიროების შემთხვევის გარდა, სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების მარკირება არ დაიტანება ადუ-ის ზედაპირზე.

5. მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, წარმოადგენს თეთრი ფერის წარწერას წითელ ფონზე. გარდა მარკირებისა „NO ENTRY“ („შესვლა აკრძალულია“), რომელიც გადასცემს ანალოგიურ ინფორმაციას, რასაც ნიშანი, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

6. მარკირება „NO ENTRY“ წარმოადგენს თეთრი ფერის წარწერას წითელ ფონზე.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც მარკირება და საფარის ზედაპირი არ არის საკმარის კონტრასტული, მარკირება, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა დაკონტურდეს თეთრი ან შავი ფერის საღებავით.

8. C, D, E ან F კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში, მარკირებისთვის, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, სიმბოლოს სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ, ხოლო A ან B კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში – 2 მ. სიმბოლოების ფორმა და ზომა უნდა შეესაბამებოდნენ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 3-ის მოთხოვნებს.



9. მარკირებისათვის, რომელიც მოიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, ფონი უნდა იყოს მართკუთხა ფორმის და ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მიმართულებით სიმბოლოებიდან დაცილება უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ-ით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 55. საინფორმაციო მარკირება

1. იქ, სადაც ჩვეულებრივ განსაზღვრულია საინფორმაციო ნიშნის დაყენება, მაგრამ აეროდრომის ექსპლუატანტის დასაბუთებული გადაწყვეტილებით, პრაქტიკულად არამიზანშეწონილია მისი განთავსება, მაშინ საფარის ზედაპირზე დაიტანება საინფორმაციო მარკირება.

შენიშვნა: საინფორმაციო მარკირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

2. იქ, სადაც საექსპლუატაციო თვალსაზრისით აუცილებელია, საინფორმაციო ნიშანს უნდა დაემატოს საინფორმაციო მარკირება.

3. საინფორმაციო მარკირება (ადგილმდებარეობა/მიმართულება) კომპლექსური სამიმოსვლო ბილიკების გადაკვეთის შემთხვევაში უნდა განხორციელდეს გადაკვეთამდე და გადაკვეთს შემდეგ, ასევე იმ შემთხვევაში, როდესაც საექსპლუატაციო თავისებურებიდან გამომდინარე საჭიროა, სბ-ს ადგილმდებარეობის დამატებითი მარკირება, რათა დაეხმაროს საფრენოსნო ეკიპაჟს სახმელეთო მიმოსვლის დროს.

4. საინფორმაციო (ადგილმდებარეობის) მარკირება დაიტანება დიდი სიგრძის მქონე სბ-ს გასწვრივ ხელოვნური საფარის ზედაპირზე, თანაბარი ინტერვალებით.

5. საინფორმაციო მარკირება დაიტანება სბ-ს ან ბაქანის ზედაპირზე განივად იქ, სადაც საჭიროა და ისე, რომ ადვილად დასანახი იყოს მოახლოებული პილოტებისათვის სხ-ის კაბინიდან.

6. საინფორმაციო მარკირება უნდა წარმოადგენდეს:

ა) ყვითელი ფერის წარწერას შავ ფონზე, როდესაც იგი ანაცვლებს ან ემატება ადგილმდებარეობის ნიშანს;

ბ) შავი ფერის წარწერას ყვითელ ფონზე, როდესაც იგი ანაცვლებს ან ემატება მოძრაობის მიმართულების ან დანიშნულების ადგილის ნიშანს.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც საინფორმაციო მარკირების ფონი და საფარის ზედაპირი არ არის საკმარის კონტრასტული, მარკირება უნდა განხორციელდეს შემდეგნაირად:

ა) შავი წარწერის შემთხვევაში, მარკირება დაკონტურდეს შავი ფერის კანტით; და

ბ) ყვითელი წარწერის შემთხვევაში, მარკირება დაკონტურდეს ყვითელი ფერის კანტით.

8. საინფორმაციო მარკირების წარწერის სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ. წარწერის ფორმა და ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 3-ში მოცემულ მოთხოვნებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 56. სააერნოსნო სანათების ზოგადი მოთხოვნები

1. ნებისმიერი არასააერნოსნო სანათი, რომელიც განთავსებულია აეროდრომის სიახლოვეს და შეიძლება საფრთხეს წარმოადგენდეს სხ-ის ფრენებისთვის (რაც დგინდება ექსპლუატანტის მიერ), ექვემდებარება მოცილებას, ეკრანირებას ან სხვაგვარად მოდიფიცირებას, საფრთხის წყაროს ლიკვიდაციის მიზნით, საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.



2. საჭაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებაზე ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების აცილების მიზნით, აეროდრომის ირგვლივ სააგენტოს მიერ დგინდება შემდეგი დაცვის არეები:

ა) ლაზერული სხივების ზემოქმედებისგან დაცული საფრენოსნო არე (LFFZ);

ბ) ლაზერული სხივების ზემოქმედების თვალსაზრისით კრიტიკული საფრენოსნო არე (LCFZ);

გ) ლაზერული სხივების ზემოქმედების მიმართ მგრძნობიარე საფრენოსნო არე (LSFZ).

3. ლაზერული გამოსხივების სახიფათო ზემოქმედების დონის და მანძილის განსაზღვრის მიზნით, ფრენების წარმოების სათანადო დაცვის უზრუნველსაყოფად, დაცვის არეები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-15, მე-16 და მე-17 ნახაზის მოთხოვნებს.

4. ფრენებისათვის დაცულ არეებში (LFFZ, LCFZ, LSFZ) ლაზერული სხივების გამოყენების შეზღუდვა ვრცელდება მხოლოდ ხილულ ლაზერულ სხივზე.

5. არასააერნოსნო სახმელეთო სანათები, რომლებმაც ინტენსივობის, კონფიგურაციის ან ფერის მიხედვით შეიძლება გაართულოს სააერნოსნო სახმელეთო სანათების ამოცნობა ან გამოიწვიოს პილოტის დეზორიენტაცია, საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით ექვემდებარება მოცილებას, ეკრანირებას ან სხვაგვარად მოდიფიცირებას, მსგავსი ფაქტების გამორიცხვის მიზნით. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა გამახვილდეს იმ არასააერნოსნო სახმელეთო სანათებზე, რომლებიც შეინიშნება ჰაერიდან, შემდეგ არეებში:

ა) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 4 – ადზ-ს ზღურბლამდე და ადზ-ს ბოლოდან გარეთ მდებარე მონაკვეთის ფარგლებში, ადზ-ს ზღურბლიდან და ბოლოდან სულ მცირე 4500 მ მანძილზე და სიგანეში ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს 750 მ მანძილზე;

ბ) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 2 ან 3 – იგივე რაც „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული, იმ გამონაკლისით, რომ მანძილი უნდა იყოს, სულ მცირე, 3000 მ;

გ) აღჭურვილი ადზ-სთვის, კოდური ნომრით 1 და აღუჭურველი ადზ-სთვის – დასაფრენად შესვლის არეში.

6. სანაოსნო წყლების სიახლოვეს სახმელეთო სააერნოსნო სანათების განთავსებამ საფრთხე არ უნდა შეუქმნას ნაოსნობას.

7. მიახლოების მიწისზედა სანათები და მათი საყრდენი კონსტრუქციები უნდა იყოს მსხვრევადი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მიახლოების სანათების სისტემის ის ნაწილი, რომელიც 300 მ-ზე მეტი მანძილითაა დაშორებული ადზ-ს ზღურბლიდან:

ა) სადაც საყრდენი კონსტრუქციის სიმაღლე 12 მ-ზე მეტია, მსხვრევადობის მიმართ მოთხოვნები შეეხება მხოლოდ კონსტრუქციის ზედა 12 მ-იან მონაკვეთს;

ბ) სადაც საყრდენი კონსტრუქცია განთავსებულია არამსხვრევადი ობიექტების გარემოცვაში, საყრდენის მხოლოდ ის ნაწილი უნდა იყოს მსხვრევადი, რომელიც აღმართულია გარემომცველი ობიექტების ზემოთ.

8. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიახლოების სანათების სამაგრები ან საყრდენი კონსტრუქციები არასაკმარისად შესამჩნევია, უნდა მოხდეს მათი სათანადოდ მარკირება.

9. ადზ-ს, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის და სბ-ს მიწისზედა სანათები უნდა იყოს მსხვრევადი კონსტრუქციის და განლაგებული საკმაოდ დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საკმარისი დაშორება საჭაერო ხომალდის ხრახნებამდე ან რეაქტიული ძრავის გონდოლებამდე.

10. სანათების სამაგრები, რომელიც განთავსებულია ადზ-ს, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის, სბ-ს და



ბაქნის ზედაპირის დონეზე, უნდა განთავსდეს ისე, რომ კონსტრუქციულად გაუმდლოს საჰაერო ხომალდის ბორბლებით გამოწვეულ დატვირთვას ისე, რომ არ დაზიანდეს და არ გამოიწვიოს საჰაერო ხომალდის დაზიანება.

11. ჩაღრმავებული ტიპის სანათებისა და საჰაერო ხომალდის საბურავების შეხების ადგილზე ტემპერატურამ, რომელიც წარმოიშვება თბოგამტარობის ან რადიაციული გამოსხივების შედეგად, არ უნდა გადააჭარბოს 160°C , 10-წუთიანი შეხების განმავლობაში.

12. ადზ-ის სანათებს უნდა გააჩნდეს საკმარისი ინტენსივობა მინიმალური ხილვადობის და გარემო განათების იმ პირობებში, რა პირობებშიც გათვალისწინებულია ადზ-ის გამოყენება და შეესაბამებოდეს მიახლოების სანათების სისტემის უახლოესი სექციის ინტენსივობას, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

შენიშვნა 1. ადზ-ის სანათების სისტემა, სანათების სინათლის ფარდობითი ინტენსივობის შესაბამისი შესატყვისობის უზრუნველსაყოფად უნდა განიხილებოდეს როგორც ერთიანი სისტემა (იხ. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-16 ნაწილი და აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილი (Doc 9157)).

შენიშვნა 2. მიახლოების სანათების სისტემის ინტენსივობა შეიძლება მეტი იყოს ადზ-ის სანათების ინტენსივობაზე, თუმცა, მიზანშეწონილია თავიდან აცილებულ იქნეს მკვეთრი გადასვლები, რათა აღნიშნული შესაძლებელია პილოტს შეუქმნას ხილვადობის ცვლილების ცრუ შთაბეჭდილება დასაფრენად შესვლისას.

13. მაღალი ინტენსივობის შუქების სისტემის შემთხვევაში გათვალისწინებულ უნდა იყოს რეგულირების შესაბამისი საშუალებები, რომელიც უზრუნველყოფს შუქის ინტენსივობის კორექტირებას კონკრეტული პირობების გათვალისწინებით. ინტენსივობის ცალკეული რეგულირება ან სხვა შესაბამისი მეთოდები გასათვალისწინებელია, რათა შესაძლებელი გახდეს ინტენსივობის თანხვედრა ქვემოთ ჩამოთვლილი სისტემების დაყენების შემთხვევაში:

- ა) მიახლოების შუქის სისტემა;
- ბ) ადზ-ის გვერდითა შუქები;
- გ) ადზ-ის ზღურბლის შუქები;
- დ) ადზ-ის შემზღუდავი შუქები;
- ე) ადზ-ის ღერძული ხაზის შუქები;
- ვ) ადზ-ის დაფრენის არეს შუქები; და
- ზ) სბ-ს ღერძული ხაზის შუქები.

14. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 – A2-10 ნახაზებზე მოცემული ძირითადი შემომფარგლავი სხივის შუქის ძალის მაქსიმალური მნიშვნელობა ელიფსის შიგნით და მის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს მინიმალურ მნიშვნელობას 3-ჯერ, რომელიც გაზომილი უნდა იყოს ამავე დამატების A2-1 – A2-11 და A2-26 ნახაზების საერთო შენიშვნების, მე-2 შენიშვნის გათვალისწინებით.

15. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12 – A2-20 ნახაზებზე მოცემული ძირითადი შემომფარგლავი სხივის შუქის ძალის მაქსიმალური მნიშვნელობა მართკუთხედის შიგნით და მის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს მინიმალურ მნიშვნელობას 3-ჯერ, რომელიც გაზომილი უნდა იყოს ამავე დამატების A2-12 – A2-21 ნახაზების საერთო შენიშვნების, მე-2 შენიშვნის გათვალისწინებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 57. საავარიო შუქსასიგნალო სისტემა



1. თუ აეროდრომზე ადზ აღჭურვილია შუქსასიგნალო სისტემით და არ არსებობს ენერგომომარაგების სათადარიგო წყარო, აეროდრომის საექსპლუატაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია გათვალისწინებულ იქნეს ისეთი საავარიო სანათები, რომელიც ძირითადი შუქსასიგნალო სისტემის მტყუნების შემთხვევაში სწრაფად განთავსდებოდა მინიმუმ ძირითად ადზ-ზე.

2. ადზ-ზე დამონტაჟებული საავარიო სანათები, სულ მცირე, უნდა შეესაბამებოდეს აღუჭურველი ადზ-ს სანათების კონფიგურაციას.

3. საავარიო სანათების ფერი უნდა შეესაბამებოდეს ადზ-ის შუქ-სასიგნალო სისტემების მიმართ არსებულ მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შეუძლებელია ადზ-ის ზღურბლის სანათების და შემზღუდავი სანათების შესაბამისი ფერადი სანათებით უზრუნველყოფა, ყველა სანათი შეიძლება იყოს თეთრი, ინტენსივობის ცვლილების შესაძლებლობით ან შეძლებისდაგვარად, მიახლოებული ამ ტიპთან.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 58. სააერონავთო შუქურა

1. საექსპლუატაციო საჭიროებიდან გამომდინარე, ღამის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილ ყოველ აეროდრომზე უნდა განთავსდეს სააეროდრომო შუქურა ან ამოსაცნობი შუქურა.

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული საექსპლუატაციო საჭიროება განისაზღვრება საჰაერო ხომალდების მოძრაობიდან გამომდინარე, რომლებიც სარგებლობენ აღნიშნული აეროდრომით, ასევე აეროდრომის ცხადად გამოხატული განმასხვავებელი ნიშნების გათვალისწინებით, რითაც გამოირჩევა გარემომცველი გარემოსგან და სხვა ვიზუალური თუ არავიზუალური საშუალებებით, რაც დაეხმარება პილოტს ჰაერიდან აეროდრომის ადგილმდებარეობის დადგენაში.

3. აეროდრომებზე, რომელიც გამოიყენება ღამის პირობებში, განთავსებული უნდა იქნეს სააეროდრომო შუქურა, თუ:

ა) საჰაერო ხომალდი ფრენას ახორციელებს ძირითადად ვიზუალური საშუალებების მეშვეობით;

ბ) ხშირია შეზღუდული ხილვადობის შემთხვევები; ან

გ) ძნელია აეროდრომის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა ჰაერიდან, სხვა გარემომცველი სანათების ან ადგილის თავისებურებიდან გამომდინარე.

4. სააეროდრომო შუქურა უნდა განთავსდეს აეროდრომზე ან მის სიახლოვეს, ნაკლებად განათებულ არეში.

5. სააეროდრომო შუქურა უნდა განთავსდეს ისე, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი მიმართულებით არ დაიჩრდილოს სხვა ობიექტებით და არ ჰქონდეს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლისას.

6. სააეროდრომო შუქურას უნდა გააჩნდეს ფერადი ციმციმა ნათება, თეთრი ფერის ნათებასთან მონაცვლეობით ან მხოლოდ თეთრი ფერის ციმციმა ნათება. ციმციმის სიხშირე წუთში უნდა იყოს 20-30. თუ სახმელეთო აეროდრომებზე შუქურას გააჩნია ფერადი ციმციმა ნათება, მაშინ იგი უნდა იყოს მწვანე ფერის, ხოლო თუ ჰიდრო-აეროდრომზე შუქურას გააჩნია ფერადი ციმციმა ნათება, მაშინ იგი უნდა იყოს ყვითელი ფერის. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახმელეთო აეროდრომი მიერთებულია ჰიდრო-აეროდრომთან, მაშინ შუქურას ფერად ნათებას უნდა გააჩნდეს ძირითადი აეროდრომისთვის დადგენილი მახასიათებლის მქონე ფერი.

7. სააეროდრომო შუქურას ნათება უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან. ვერტიკალურ სიბრტყეში სინათლე უნდა გავრცელდეს ზევით, არაუმეტეს 10° -იანი კუთხით, რომელიც მისაღებია ორიენტაციის განსაზღვრელობად ადგილის მაქსიმალური კუთხის მიხედვით, ხოლო ციმციმის ეფექტური ინტენსივობა უნდა იყოს არანაკლებ 2000 კანდელა.



8. ამოსაცნობი შუქურა უნდა განთავსდეს ისეთ აეროდრომზე, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამის საათებში, თუ მისი ამოცნობა ჰაერიდან რთულია სხვა საშუალებებით.

9. ამოსაცნობი შუქურა უნდა განთავსდეს აეროდრომის ნაკლებად განათებულ არეში. შუქურა უნდა განთავსდეს ისე, რომ ყველაზე მნიშვნელოვანი მიმართულებით არ დაიჩრდილოს სხვა ობიექტებით და არ ჰქონდეს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლისას.

10. ამოსაცნობი შუქურა, სახმელეთო აეროდრომისათვის უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან. ვერტიკალურ სიბრტყეში სინათლე უნდა გავრცელდეს ზევით, არაუმეტეს 10° -იანი კუთხით, რომელიც მისაღებია ორიენტაციის განსახორციელებლად ადგილის მაქსიმალური კუთხის მიხედვით, ხოლო ციმციმას ეფექტური ინტენსივობა უნდა იყოს არანაკლებ 2000 კანდელა.

11. ამოსაცნობი შუქურა, სახმელეთო აეროდრომზე უნდა გამოსცემდეს მწვანე ფერის ციმციმა ნათებას და ჰიდრო-აეროდრომზე – ყვითელი ფერის ციმციმა ნათებას.

12. ამოსაცნობი სიგნალი უნდა გადაიცეს მორზეს საერთაშორისო ანბანით და გადაცემის სიჩქარე უნდა იყოს წუთში 6-დან 8 სიტყვამდე, როდესაც მორზეს ანბანით ერთი წერილის გადაცემის ხანგრძლივობა 0,15 წმ-დან 0,2 წმ-მდეა.

მუხლი 59. მიახლოების სანათების სისტემა

1. როდესაც აღუჭურველი ადზ-თვის მითითებულია 3 ან 4 კოდური აღნიშვნა, რომელიც გათვალისწინებულია ღამით გამოყენებისათვის, აუცილებელია დამონტაჟდეს, ამ მუხლის 5 – 13 პუნქტებში აღწერილი მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადზ გამოიყენება მხოლოდ კარგი ხილვადობის პირობებში და სხვა ვიზუალური საშუალებებით უზრუნველყოფილია კარგი ორიენტაცია.

2. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის მოწყობილი ადზ-თვის უნდა დამონტაჟდეს ამ მუხლის 5 – 13 პუნქტებში აღწერილი მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადზ გამოიყენება მხოლოდ კარგი ხილვადობისას ან როდესაც სხვა ვიზუალური საშუალებები უზრუნველყოფენ კარგ ორიენტირებას.

3. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის I კატეგორიით აღჭურვილი ადზ-თვის უნდა დამონტაჟდეს, ამ მუხლის 14 – 24 პუნქტებში აღწერილი I კატეგორიის მიახლოების სანათების სისტემა.

4. მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე უნდა დამონტაჟდეს, ამ მუხლის 25 – 41 პუნქტებში აღწერილი მიახლოების სანათები, მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის.

5. მიახლოების სანათების მარტივი სისტემა შედგება რიგი სანათებისაგან, რომლებიც დამონტაჟებულია ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, ადზ-ის ზღურბლიდან არანაკლებ 420 მ მანძილზე, სადაც ეს შესაძლებელია, და რიგი სანათებისაგან, რომლებიც ქმნიან 18 მ-იან ან 30 მ-იან შუქ-ჰორიზონტს, ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.

6. სანათები, რომელიც წარმოქმნის შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, რომელიც ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულია და ისე, რომ ეს ხაზი მას ყოფდეს შუაზე. შუქჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც 30 მ-იანი შუქ-ჰორიზონტის შემთხვევაში დასაშვებია წყვეტა ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს. გარემო პირობების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაყვანილი უნდა იქნეს მინიმუმამდე და თითოეული არ აღემატებოდეს 6 მ-ს.

შენიშვნა 1. შუქ-ჰორიზონტის სანათებს შორის გამოიყენება 1 მ-დან 4 მ-მდე ინტერვალი. ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს წყვეტამ შეიძლება გააუმჯობესოს ორიენტირება დასაფრენად შესვლისას გვერდითი წანაცვლების შემთხვევაში და გააადვილოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება.



შენიშვნა 2. სანათების მონტაჟისას დასაშვები ცდომილების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-12 ნაწილში.

7. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 60 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ორიენტაციის გასაუმჯობესებლად შეიძლება 30 მ-იანი ინტერვალის გამოყენება. უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლიდან 30 მ ან 60 მ მანძილზე, ღერძულა ხაზის სანათებისთვის დადგენილ გრძივ ინტერვალზე დამოკიდებულებით.

8. როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია ღერძულა ხაზის სანათების გაგრძელება ადზ-ის ზღურბლიდან 420 მ მანძილზე, მაშინ იგი უნდა გაგრძელდეს 300 მ მანძილზე ისე, რომ მოიცვას შუქ-ჰორიზონტი. თუ აღნიშნული პირობის დაცვაც შეუძლებელია, მაშინ ღერძულა სანათები უნდა განთავსდეს შესაძლო სიგრძეზე და ამ შემთხვევაში ყოველი სანათი წარმოადგენს არანაკლებ 3 მ-იან სახაზო სანათს. თუ მიახლოების სანათების სისტემის შუქ-ჰორიზონტი განთავსებულია ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე, შესაძლოა დამატებითი შუქ-ჰორიზონტის გათვალისწინება ადზ-ის ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე.

9. სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:

ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა არც ერთი ობიექტი არ კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში;

ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა მოჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

10. ILS-ის ნებისმიერი დანადგარი ან MLS-ის აზიმუტური ანტენა, რომელიც კვეთს სანათების სიბრტყეს, ითვლება დაბრკოლებად და ექვემდებარება სათანადო მარკირებას და განათებას.

11. მიახლოების სანათების მარტივი სისტემის ნათურები უნდა იყოს მუდმივი ნათების და გააჩნდეს ისეთი ფერი, რომელიც ადვილად განასხვავებს მას სხვა სააერონავიგაციო სახმელეთო სანათებისგან და სხვა გარეშე სანათებისგან, თუ ასეთი არსებობს. ღერძულა ხაზის ყოველი სანათი შედგება:

ა) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან; ან

ბ) სახაზო სანათისაგან, არანაკლებ 3 მ სიგრძით.

შენიშვნა 1. თუ ამ პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მოცემული სახაზო სანათი შედგება სინათლის წერტილოვან წყაროსთან გათანაბრებული სანათებისაგან, მათ შორის 1,5 მის ინტერვალზე ითვლება დამაკმაყოფილებლად.

შენიშვნა 2. თუ სამომავლოდ გათვალისწინებულია მიახლოების სანათების მარტივი სისტემის გარდაქმნა დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემად, მიზანშეწონილია გამოყენებულ იქნეს 4 მ-ის სიგრძის სახაზო სანათი.

შენიშვნა 3. იმ ადგილებში, სადაც ღამის პერიოდში ძნელია მიახლოების სანათების მარტივი სისტემის ამოცნობა მიმდებარე სხვა შუქების გამო, სისტემის გარე ნაწილში, მიმდევრობით მოციმციმე სანათების განთავსებამ შეიძლება გადაჭრას აღნიშნული პრობლემა.

12. აღუჭურველ ადზ-ზე განთავსებულ სანათებს პილოტი უნდა ხედავდეს ყველა მიმართულებიდან, მე-3 და მე-4 ბრუნის შესრულებას შორის ფრენის მონაკვეთზე და დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე. ნათურების ინტენსივობა საკმარისი უნდა იყოს ხილვადობის და განათების ყოველგვარ პირობებში, რომელზეც გათვლილია სისტემა.

13. დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე განთავსებულ სანათებს პილოტი უნდა ხედავდეს ყველა მიმართულებიდან, დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე, როდესაც სხ არ



სცილდება ტრაექტორიიდან ჩვეული გადახრის საზღვრებს, რაც განისაზღვრება არავიზუალური საშუალებებით. სანათები უნდა იძლეოდეს ორიენტირების საშუალებას როგორც დღისით, ისე ღამით ყველაზე არახელსაყრელი ხილვადობის და განათების პირობებში, როდესაც სავარაუდოდ სისტემამ უნდა შეინარჩუნოს საექსპლუატაციო დანიშნულება.

14. 1-ლი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს რიგი სანათებისგან, რომელიც განთავსდება ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, ფაქტობრივი შესაძლებლობის შემთხვევაში, ადზ-ის ზღურბლიდან 900 მ-ის ფარგლებში და რიგი სანათებისგან, რომლებიც შექმნიან 30 მ სიგრძის შუქ-ჰორიზონტს, ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.

შენიშვნა. 900 მ-ზე ნაკლები სიგრძის მიახლოების სანათების სისტემის განთავსებამ შეიძლება გამოიწვიოს, ადზ-ის გამოყენებისას საექსპლუატაციო შეზღუდვები. (იხ. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1ე-ლი ტომის დამატება A-ს მე-12 ნაწილი).

15. სანათები, რომლებიც ქმნიან შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულად ისე, რომ ამ ხაზით გაყოს შუაზე. შუქ-ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დასაშვებია წყვეტა ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს.

ადგილობრივი მოთხოვნების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაიყვანება მინიმუმამდე და არ უნდა აღემატებოდეს 6 მ-ს.

შენიშვნა 1. შუქ-ჰორიზონტის სანათებს შორის გამოიყენება 1 მ-დან 4 მ-მდე ინტერვალი. ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს წყვეტამ შეიძლება გააუმჯობესოს ორიენტირება დასაფრენად შესვლისას გვერდითი წანაცვლების შემთხვევაში და გააადვილოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილება.

შენიშვნა 2. სანათების მონტაჟისას დასაშვები ცდომილების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-12 ნაწილში.

16. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, ამასთან უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე.

17. სანათების სისტემა, რამდენადაც შესაძლებელია უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:

ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა არც ერთი ობიექტი არ უნდა კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში;

ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა ჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას;

შენიშვნა: ILS-ის ნებისმიერი დანადგარი ან MLS-ის აზიმუტური ანტენა, რომელიც კვეთს სანათების სიბრტყეს, ითვლება დაბრკოლებად და ექვემდებარება სათანადო მარკირებას და განათებას.

18. 1-ლი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათებს და შუქ-ჰორიზონტის სანათებს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი-თეთრი ფერის მუდმივი ნათება. ღერძულა ხაზის სანათების თითოეული ბლოკი უნდა შედგებოდეს:

ა) სინათლის ცალკეული წყაროსგან, ადზ-ის ღერძულა ხაზის უახლოეს 300 მ-იან მონაკვეთზე; სინათლის გაორმაგებული წყაროსაგან – ღერძულა ხაზის შუა 300 მ-იან მონაკვეთზე; და სინათლის გასამმაგებული წყაროსაგან – ადზ-ის ღერძულა ხაზის შორეულ 300 მ-იან მონაკვეთზე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ინფორმაცია მანძილის შესახებ; ან



ბ) სახაზო სანათებისგან.

19. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, ღერძულა ხაზის სანათების თითოეული ბლოკი შეიძლება შედგებოდეს:

ა) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან; ან

ბ) სახაზო სანათებისაგან.

20. სახაზო სანათის სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 4 მ-ისა. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახაზო სანათი შედგება სინათლის წერტილოვან წყაროსთან გათანაბრებული ნათურებისგან, მაშინ ნათურები უნდა განლაგდეს თანაბარი, არაუმეტეს 1,5 მის ტოლი ინტერვალებით.

21. როდესაც ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის მე-18 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტსა და მე-19 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მოცემული სახაზო სანათებისგან, მაშინ ყოველ ასეთ სანათს უნდა დაემატოს ციმციმა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სისტემის მახასიათებლების და მეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით მსგავსი ციმციმა სანათები საჭირო არ არის.

22. ამ მუხლის 21-ე პუნქტში მითითებული ყოველი ციმციმა სანათი წამში ორ გაკრთომას უნდა ასრულებდეს დადგენილი თანამიმდევრობით, დაწყებული ადზ-ის ზღურბლიდან სისტემის ყველაზე შორი სანათიდან უახლოეს სანათამდე. ამასთან, ელექტროქსელის სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ შესაძლებელი იყოს ამ სანათების მიახლოების სანათების სისტემის სხვა სანათებისგან დამოუკიდებლად მართვა.

23. თუ ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის მე-18 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტსა და მე-19 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში მოცემული სანათებისგან, მაშინ ზღურბლიდან 300 მ-ზე გათვალისწინებულ შუქ-ჰორიზონტს დამატებით უნდა დაემატოს შუქ-ჰორიზონტის სანათები 150 მ, 450 მ, 600 მ და 750 მ მანძილზე, ადზ-ის ზღურბლიდან. სანათები, რომლებიც წარმოქმნიან თითოეულ შუქ-ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სწორზე, რომელიც ღერძულა სანათების ხაზის პერპენდიკულარულია და ისე, რომ ეს ხაზი მას ყოფდეს შუაზე. შუქ-ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ერთი მეორის მიმართ ისეთი ინტერვალით, რომ შეიქმნას უწყვეტი ხაზის ეფექტი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დასაშვებია წყვეტა ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელების ორივე მხარეს. გარემო ფაქტორების გათვალისწინებით, აღნიშნული წყვეტა დაყვანილი უნდა იქნეს მინიმუმამდე და არ აღემატებოდეს 6 მ-ს.

შენიშვნა: სანათების დეტალური განლაგების სქემის შესახებ ინფორმაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-12 ნაწილში.

24. როდესაც სისტემა, დამატებით მოიცავს ამ მუხლის 23-ე პუნქტში აღნიშნულ შუქ-ჰორიზონტებს, მათი გარეთა ბოლოები უნდა განთავსდეს ორ სწორ ხაზზე, რომლებიც ვრცელდება ღერძულა ხაზის გაგრძელების პარალელურად ან გადაიკვეთონ ადზ-ის ღერძულა ხაზის იმ წერტილში, რომელიც მდებარეობს ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე და მათი ნათება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

შენიშვნა: აღნიშნული სანათების პროექტირებისას გამოყენებული ფრენის ტრაექტორიის დიაპაზონები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს, ნახ. A-6-ზე.

25. მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს რიგი სანათებისაგან, რომლებიც მონტაჟდება ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, ადზ-ის ზღურბლიდან არანაკლებ 900 მ მანძილზე, სადაც ეს შესაძლებელია. გარდა ამისა, სისტემას უნდა გააჩნდეს სანათების ორი გვერდითი რიგი, ადზ-ის ზღურბლიდან 270 მ მანძილზე და ორი შუქ-ჰორიზონტი: ერთი – ადზ-ის ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე, მეორე – 300 მ მანძილზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-18 ნახაზზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, სისტემას შეიძლება გააჩნდეს სანათების ორი გვერდითი რიგი, ადზ-ის ზღურბლიდან 240 მ მანძილზე და ორი შუქ-ჰორიზონტი: ერთი 150 მ



მანძილზე და მეორე 300 მ მანძილზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-19 ნახაზზე.

შენიშვნა: 900 მ-ის სიგრძე დაფუძნებულია 1-ლი, მე-2 და მე-3 კატეგორიის პირობებში ფრენების მართვის საფუძველზე. ნაკლები სიგრძის მიახლოების სანათების სისტემის განთავსებამ შეიძლება უზრუნველყოს მე-2 და მე-3 კატეგორიის პირობებში ფრენები, მაგრამ შეიძლება გამოიწვიოს საექსპლუატაციო შეზღუდვები 1-ლი კატეგორიის პირობებში ფრენებისათვის. (იხ. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-12 ნაწილი).

26. სანათები, რომლებიც ქმნიან ღერძულა ხაზს, უნდა განთავსდნენ 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალით, ამასთან, უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე.

27. სანათები, რომლებიც ქმნიან გვერდითა რიგებს, უნდა განთავსდნენ ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, ისეთივე გრძივი ინტერვალით, როგორც ღერძულა სანათები, ამასთან უახლოესი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლიდან 30 მ მანძილზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, გვერდითა რიგების შემადგენლობაში შემაჯავლი სანათები შეიძლება განთავსდეს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, 60 მ-ის ტოლი გრძივი ინტერვალით. ამასთან, პირველი სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ზღურბლიდან 60 მ მანძილზე. ადზ-ის ზღურბლთან უახლოეს გვერდითა რიგის სანათებს შორის განივი ინტერვალი უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 18 მ-ს და არაუმეტეს 22,5 მ-ს (უპირატესობა ენიჭება 18 მ-იან ინტერვალს), მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში, განივი ინტერვალი უნდა იყოს ტოლი დაფრენის არეს სანათებს შორის მანძილისა.

28. ადზ-ის ზღურბლიდან 150 მ მანძილზე გათვალისწინებული შუქჰორიზონტი უნდა ავსებდეს ღერძულა სანათებსა და გვერდითა რიგის სანათებს შორის შუალედს.

29. ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე გასათვალისწინებელი შუქჰორიზონტი უნდა გაგრძელდეს ღერძულა სანათების ორივე მხარეს, ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან 15 მ მანძილზე.

30. თუ ადზ-ის ზღურბლიდან გარეთ 300 მ მანძილზე ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის 34-ე პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტსა და 35-ე პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მოცემული სანათებისგან წყაროსაგან, გასათვალისწინებელია დამატებითი შუქ-ჰორიზონტები 450 მ, 600 მ და 750 მ მანძილზე, ადზ-ის ზღურბლიდან.

31. როდესაც სისტემა დამატებით მოიცავს ამ მუხლის 30-ე პუნქტით გათვალისწინებულ შუქ-ჰორიზონტებს, მათი გარეთა ბოლოები უნდა განთავსდეს ორ სწორ ხაზზე, რომლებიც ვრცელდება ღერძულა ხაზის გაგრძელების პარალელურად ან გადაიკვეთონ ადზ-ის ღერძულა ხაზის იმ წერტილში, რომელიც მდებარეობს ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ მანძილზე.

32. სანათების სისტემა, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, უნდა განთავსდეს ადზს ზღურბლზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, იმ პირობით, რომ:

ა) ILS-ის ან MLS-ის აზიმუტური ანტენის გარდა, არც ერთი ობიექტი არ უნდა კვეთდეს მიახლოების სანათების სიბრტყეს, სისტემის ღერძულა ხაზიდან 60 მ-ის ფარგლებში; და

ბ) ყველა სანათი, გარდა შუქ-ჰორიზონტის ცენტრალურ ნაწილში განთავსებული სანათისა ან ღერძულა ხაზის სახაზო სანათისა (გარდა მისი ბოლოებისა), უნდა ჩანდეს საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

შენიშვნა: ILS-ის ნებისმიერი დანადგარი ან MLS-ის აზიმუტური ანტენა, რომელიც კვეთს სანათების სიბრტყეს, ითვლება დაბრკოლებად და ექვემდებარება სათანადო მარკირებას და განათებას.

33. მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათები ადზ-ის ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე უნდა წარმოადგენდნენ ცვალებადი-თეთრი ფერის სახაზო სანათს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ-ის ზღურბლი 300 მ-ით ან მეტითაა წანაცვლებული და ღერძულა ხაზი შეიძლება შედგებოდეს სინათლის ცალკეული წყაროსაგან, რომელიც გამოსცემს ცვალებადი ინტენსივობის თეთრ ფერს. იმ შემთხვევაში, როდესაც



უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, მიახლოების სანათების სისტემის ღერძულა სანათები, მე-2 და მე-3 კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის ადზ-ის ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ზე უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერის ნათება და წარმოადგენდეს:

ა) სახაზო სანათებს, როდესაც ადზ-ის ზღურბლის გარეთ 300 მ-ის ფარგლებში ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის 35-ე პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში მოცემული სახაზო სანათებისგან; ან

ბ) სინათლის ცალკეული წყაროსა და სახაზო სანათების მონაცვლეობას, როდესაც ადზ-ის ზღურბლიდან გარეთ 300 მ-ის ფარგლებში ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის 35-ე პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მოცემული სინათლის ცალკეული წყაროებისაგან, ამასთან, სინათლის ცალკეული წყაროების პირველი ერთეული განლაგდება ადზ-ის ზღურბლიდან 30 მ-ის მანძილზე, ხოლო სახაზო სანათის პირველი ერთეული – 60 მ მანძილზე; ან

გ) სინათლის ცალკეულ წყაროს, როდესაც ადზ-ის ზღურბლი 300 მ-ით ან მეტითაა წანაცვლებული.

34. ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ-იანი მონაკვეთის ფარგლებს გარეთ, ღერძულა სანათების ყოველ ბლოკს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერი და შედგებოდეს:

ა) სახაზო სანათებისაგან, რომლებიც გამოიყენებიან ადზ-ის ზღურბლიდან პირველ 300 მ-ში; ან

ბ) სინათლის გაორმაგებული წყაროსაგან, ღერძულა ხაზის შუა 300 მ-იან მონაკვეთზე და სინათლის გასამმაგებული წყაროსაგან, ადზ-ის ზღურბლიდან ღერძულა ხაზის შორეულ 300 მ-იან მონაკვეთზე.

35. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია მიახლოების სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი, ადზ-ის ზღურბლიდან 300 მ-ის ფარგლებს გარეთ ღერძული სანათების ყოველი ბლოკს უნდა გააჩნდეს ცვალებადი თეთრი ფერი და შედგებოდეს:

ა) სახაზო სანათებისაგან; ან

ბ) სინათლის ცალკეული წყაროსაგან.

36. სახაზო სანათების სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 4 მ. იმ შემთხვევაში, როდესაც სახაზო სანათი შედგება სინათლის წერტილოვან წყაროსთან გათანაბრებული ნათურებისაგან, მაშინ ნათურები უნდა განლაგდეს თანაბარი, არაუმეტეს 1,5 მ-ის ტოლი ინტერვალებით.

37. თუ ადზ-ის ზღურბლიდან გარეთ 300 მ მანძილზე ღერძულა ხაზი შედგება ამ მუხლის 34-ე პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტსა და 35-ე პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში მოცემული სახაზო სანათებისაგან, ყოველ ასეთ სანათს 300 მ-ის ფარგლებს გარეთ უნდა დაემატოს ციმციმა სანათი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სისტემის მახასიათებლების და მეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით, მსგავსი ციმციმა სანათები საჭირო არ არის.

38. ამ მუხლის 37-ე პუნქტით მითითებული ყოველი ციმციმა სანათი უნდა ასრულებდეს წამში ორ გაკრთომას დადგენილი თანამიმდევრობით, დაწყებული, ადზ-ის ზღურბლიდან სისტემის ყველაზე შორი სანათიდან უახლოეს სანათამდე. ამასთან, ელექტროქსელის სქემა უნდა იყოს ისეთი, რომ შესაძლებელი იყოს ამ სანათების მიახლოების სანათების სისტემის სხვა სანათებისგან დამოუკიდებლად მართვა.

39. გვერდითი რიგის სახაზო სანათები უნდა შედგებოდეს წითელი ფერის სანათებისაგან. გვერდითი რიგის სახაზო სანათების სიგრძე და ინტერვალი ნათურებს შორის უნდა იყოს ისეთივე, როგორც დაფრენის არის სახაზო სანათებისა.

40. სანათებს, რომლებიც ქმნიან შუქ-ჰორიზონტებს, უნდა გააჩნდეთ ცვალებადი-თეთრი ფერის მუდმივი ნათება. თანაბრად განლაგებულ სანათებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 2,7 მ-ს.



41. წითელი ფერის სანათების ინტენსივობა უნდა იყოს თეთრი ფერის სანათების ინტენსივობის მსგავსი, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-1 და A2-2 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

შენიშვნა: აღნიშნული სანათების პროექტირებისას გამოყენებული ფრენის ტრაექტორიის დიაპაზონები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს, ნახ. A-6-ზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 60. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები

1. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა უნდა დამონტაჟდეს დასაფრენად შესვლის უზრუნველსაყოფად, იმისდა მიუხედავად, ადზ აღჭურვილია თუ არა დასაფრენად შესვლის სხვა ვიზუალური თუ არავიზუალური საშუალებებით, ქვემოთ ჩამოთვლილი ერთ-ერთი პირობის გათვალისწინებით:

ა) ადზ გამოიყენება ტურბორეაქტიული ძრავის მქონე ან სხვა საჰაერო ხომალდების მიერ, რომლებიც საჭიროებენ მიმართვას დასაფრენად შესვლისას;

ბ) ნებისმიერ ტიპის სხ-ის პილოტს შეიძლება შეექმნას სირთულე დასაფრენად შესვლისას საკუთარი ქმედებების სისწორის შეფასებაში:

ბ.ა) არასაკმარისი ვიზუალური ორიენტირების მიზეზით წყლის ზედაპირის ან ერთგვაროვანი რელიეფის თავზე დასაფრენად შესვლისას დღისით, ან დაფრენის არეში გარეშე სანათების არსებობისას ღამით; ან

ბ.ბ) არასწორი წარმოსახვის (ვიზუალური ეფექტის) მიზეზით, რომელსაც ქმნის გარემომცველი რელიეფი ან ადზ-ს ქანობი.

გ) დასაფრენად შესვლის არეში ობიექტების არსებობამ შეიძლება სერიოზული გავლენა იქონიოს, თუ სხ ფრენას ახორციელებს დაფრენის ჩვეული ტრაექტორიის ქვემოთ, განსაკუთრებით, თუ არ არსებობს არავიზუალური ან სხვა ვიზუალური საშუალებები, რომლებიც მიუთითებენ მსგავს ობიექტებზე.

დ) ადზ-ს ნებისმიერ ბოლოში ზედაპირის ფიზიკური მდგომარეობა სერიოზულ საფრთხეს წარმოადგენს იმ შემთხვევაში, თუ სხ განახორციელებს ნაადრევ დაფრენას ან გადასცდება ადზ-ს საზღვრებს.

ე) რელიეფი ან გაბატონებული მეტეოროლოგიური პირობები ისეთია, რომ სხ დასაფრენად შესვლისას შეიძლება მოხდეს მაღალ ტურბულენტურ არეში.

შენიშვნა: გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის განლაგების პრიორიტეტის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-13 ნაწილში.

2. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სტანდარტული სისტემა, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-20 ნახაზზე, უნდა მოიცავდეს:

ა) T-VASIS და AT-VASIS სისტემებს, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის 6 – 22 პუნქტებში მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს;

ბ) PAPI და APAPI სისტემებს, რომლებიც უნდა შეესაბამებოდნენ ამ მუხლის 23-40 პუნქტებში მოცემულ ტექნიკური მოთხოვნებს.

3. PAPI, T-VASIS ან AT-VASIS სისტემა უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, კოდური ნომრით 3 ან 4, როდესაც არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა.

შენიშვნა: T-VASIS ან AT-VASIS სისტემა არ უნდა იქნეს გამოყენებული, როგორც გლისადის



ვიზუალური ინდიკაციის სტანდარტული სისტემა.

4. PAPI ან APAPI სისტემა უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი დროებით წანაცვლებულია ჩვეული ადგილმდებარეობიდან და არსებობს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით განსაზღვრული ერთი ან რამდენიმე პირობა, უნდა დამონტაჟდეს PAPI-სისტემა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ადზ-ზე მითითებულია კოდური აღნიშვნა 1 ან 2, უნდა დამონტაჟდეს APAPI-სისტემა.

6. T-VASIS სისტემა უნდა შედგებოდეს ოცი საგლისადე სანათისაგან, რომელიც სიმეტრიულად განლაგდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ, ორი ფლანგური (გვერდითი) ჰორიზონტის ფორმით, რომელთაგან თითოეული უნდა შედგებოდეს ოთხი საგლისადე სანათისაგან და გრძივი ხაზებისაგან, რომლებიც შუაზე გაყოფენ ამ ჰორიზონტებს და თითოეული უნდა შედგებოდეს ექვსი სანათისაგან, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 21-ე ნახაზზე.

7. AT-VASIS სისტემა უნდა შედგებოდეს ათი საგლისადე სანათისაგან, რომელიც განლაგდება ადზ-ს ერთ მხარეს, ერთი ფლანგური ჰორიზონტის ფორმით, რომელიც უნდა შედგებოდეს ოთხი საგლისადე სანათისაგან და გრძივი ხაზისაგან, რომელიც შუაზე გაყოფს ამ ჰორიზონტს და უნდა შედგებოდეს ექვსი სანათისაგან.

8. საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტს:

ა) გლისადის ზემოთ ყოფნისას შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) თეთრად და ერთი, ორი ან სამი სანათი „იფრინე დაბლა“, რაც უფრო გლისადის ზემოთ იმყოფება პილოტი, მით მეტ სანათს დაინახავს „იფრინე დაბლა“;

ბ) გლისადაზე ყოფნისას შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) თეთრად.

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას, შეეძლოს დაინახოს ფლანგური ჰორიზონტი (ჰორიზონტები) და ერთი, ორი ან სამი სანათი „იფრინე მაღლა“ თეთრად. რაც უფრო გლისადის ქვემოთ იმყოფება პილოტი, მით უფრო მეტ სანათს დაინახავს „იფრინე მაღლა“. თუ პილოტი იმყოფება გლისადის მნიშვნელოვნად ქვემოთ, იგი უნდა ხედავდეს ფლანგურ ჰორიზონტს (ჰორიზონტებს) და სამ სანათს „იფრინე მაღლა“-წითლად.

შენიშვნა: გლისადაზე ან მის ზემოთ ყოფნისას, საგლისადე სანათები „იფრინე მაღლა“ არ უნდა ჩანდნენ, ხოლო გლისადაზე ან მის ქვემოთ ყოფნისას, საგლისადე სანათები „იფრინე დაბლა“ არ უნდა ჩანდნენ.

9. საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 21-ე ნახაზის შესაბამისად და ამავე ნახაზზე მითითებული მონტაჟის მოთხოვნების დაცვით.

10. T-VASIS სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ გლისადის 30° -იანი კუთხით დახრისას და ადზ-ს ზღურბლზე პილოტის თვალის ნომინალური 15 მ სიმაღლის შემთხვევაში, ადზ-ს ზღურბლზე პილოტის თვალის სიმაღლე შეადგენდეს 13 მ-დან 17 მ-მდე, ამასთან, ჩანდეს მხოლოდ ფლანგური ჰორიზონტის სანათები. თუ ადზ-ს ზღურბლთან აუცილებელია უზრუნველყოფილი იყოს პილოტის თვალის უფრო მაღალი დონე (ბორბლებსა და ადზ-ს შორის შესაბამისი დაცილების უზრუნველსაყოფად), დასაფრენად შესვლა შეიძლება განხორციელდეს როდესაც ჩანს ერთი ან რამდენიმე სანათი „იფრინე დაბლა“. ასეთ შემთხვევაში, პილოტის თვალის დონე ადზ-ს ზღურბლზე უნდა იყოს შემდეგი:

ა) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და ერთი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 17-22 მეტრი;

ბ) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და ორი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 22-28 მეტრი;

გ) ფლანგური ჰორიზონტის სანათების და სამი „იფრინე დაბლა“ სანათის ხედვისას – 28-54 მეტრი.

11. T-VASIS და AT-VASIS გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემები უნდა გამოიყენებოდეს



ფრენების მომსახურებისთვის როგორც დღისით, ისე ღამით.

12. T-VASIS და AT-VASIS სისტემის ყოველი საგლისადე სანათის სინათლის სხივის გაშლას უნდა ჰქონდეს მარაოს ფორმა და მოსჩანდეს დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან ფართო კუთხით, ჰორიზონტალურად. ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათები უნდა წარმოქმნიდნენ თეთრი ფერის სხივს $1^{\circ}54'$ -იან და 6° -იანი აღმავალი დახრის კუთხეებს შორის სექტორის ფარგლებში და წითელი ფერის სხივს – 0° -სა და $1^{\circ}54'$ -იანი აღმავალი დახრის კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში. საგლისადე სანათი „იფრინე დაბლა“ უნდა წარმოქმნიდეს თეთრი ფერის სხივს, 6° -იანი აღმავალი დახრის კუთხესა და დაახლოებით, გლისადის დახრის კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში, სადაც სხივი მკვეთრად წაკვეთილია. საგლისადე სანათი „იფრინე მაღლა“ უნდა წარმოქმნიდეს თეთრი ფერის სხივს, დაახლოებით გლისადის დახრის კუთხესა და $1^{\circ}54'$ -იანი ამალლების კუთხეს შორის სექტორის ფარგლებში და წითელი ფერის სხივს $1^{\circ}54'$ -იანი აღმავალი დახრის კუთხის ქვემოთ. შესაძლოა გაიზარდოს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების და „იფრინე მაღლა“ სანათების წითელი ფერის სხივის ზედა საზღვრის კუთხე, ამ მუხლის 22-ე პუნქტის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად.

13. T-VASIS და AT-VASIS სისტემის „იფრინე დაბლა“, ფლანგური ჰორიზონტის და „იფრინე მაღლა“ საგლისადე სანათების სიმძლავრის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-22 ნახაზს.

14. T-VASIS და AT-VASIS სისტემისათვის წითელი ფერიდან თეთრ ფერზე გადასვლა ვერტიკალურ სიბრტყეში უნდა იყოს ისეთი, რომ არანაკლებ 300 მ მანძილზე მყოფ დამკვირვებელს შეეძლოს მისი დანახვა არაუმეტეს 15° -იანი აღმავალი დახრის კუთხის ფარგლებში.

15. T-VASIS და AT-VASIS სისტემისათვის წითელი სანათის Y-კოორდინატი მისი სრული ინტენსივობის დროს არ უნდა აღემატებოდეს 0,320-ს.

16. T-VASIS და AT-VASIS სისტემისათვის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სინათლის ინტენსივობის სათანადო რეგულირება, რათა შესაძლებელი იყოს მისი კორექტირება გაბატონებული ამინდის პირობების გათვალისწინებით და გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის დროს.

17. T-VASIS და AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათები, რომლებიც ქმნიან ფლანგურ ჰორიზონტს ან საგლისადე სანათები, რომლებიც ქმნიან სანათების წყვილს „იფრინე დაბლა“ ან „იფრინე მაღლა“ უნდა განლაგდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი ძირითადად ხედავდეს მათ ერთ ჰორიზონტალურ ხაზზე განლაგებულს. საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება დაბლა და გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია.

18. T-VASIS და AT-VASIS სისტემის საგლისადე სანათების კონსტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ კონდენსატი, ტალახი და სხვა დამაბინძურებლები, რომელიც შეიძლება აღმოჩნდეს ოპტიკურ ელემენტებზე ან ამრეკლ ზედაპირებზე, უმნიშვნელო გავლენას ახდენდეს შუქ-სიგნალის გადაცემაზე და არანაირად არ შეცვალოს სხივის კუთხე ან კონტრასტი წითელი და თეთრი ფერის სიგნალებს შორის. საგლისადე სანათის კონსტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი სანათის ჭრილების თოვლით ან ყინულით სრულად ან ნაწილობრივ ამოვსება, როდესაც ადგილი აქვს მსგავს მეტეომოვლენებს.

19. T-VASIS და AT-VASIS სისტემის გლისადის დახრის კუთხე შესაფერისი უნდა იყოს სხ-თვის, რომელიც გამოიყენებს აღნიშნულ სივრცეს დასაფრენად შესვლისას.

20. როდესაც ადზ უზრუნველყოფილია გლისადის ვიზუალური T-VASIS სისტემით, რომელიც აღჭურვილია ILS-ის და/ან MLS-ის სისტემით, საგლისადე სანათების განთავსების ადგილი და სხივის აღმავალი დახრის კუთხე უნდა შეირჩეს ისე, რომ რამდენადაც შესაძლებელია ვიზუალური გლისადა დაემთხვეს შესაბამისად ILS-ის გლისადას და/ან MLS-ის მინიმალურ გლისადას.

21. გლისადის ვიზუალური T-VASIS და AT-VASIS სისტემისათვის ადზ-ის ორივე მხარეს ფლანგური ჰორიზონტების საგლისადე სანათების სხივის ამალლების კუთხე უნდა იყოს ერთნაირი. „იფრინე მაღლა“ საგლისადე სანათის სხივის აღმავალი დახრის ზედა საზღვარი, რომელიც უახლოესია ყოველ



ფლანგური ჰორიზონტთან და „იფრინე დაბლა“ საგლისადე სანათის სხივის აღმავალი დახრის ქვედა საზღვარი უნდა იყოს ერთნაირი და შეესაბამებოდეს გლისადის დახრის კუთხეს. ფლანგური ჰორიზონტიდან გარეთ ყოველი მომდევნო საგლისადე სანათის „იფრინე მაღლა“ სხივის ზედა საზღვრის წაკვეთის კუთხე უნდა შემცირდეს 5°-იანი რკალით, სანათის სხივის აღმავალი დახრის კუთხის მიმართ. ფლანგური ჰორიზონტიდან გარეთ ყოველი მომდევნო საგლისადე სანათის „იფრინე დაბლა“ სხივის ქვედა საზღვრის წაკვეთის კუთხე უნდა შემცირდეს 7°-იანი რკალით, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 22-ე ნახაზზე.

22. საგლისადე სანათების „იფრინე მაღლა“ ფლანგური ჰორიზონტის წითელი სხივის ზედა საზღვრის აღმავალი დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტმა, რომელიც ხედავს ფლანგურ ჰორიზონტს და სამ საგლისადე სანათს „იფრინე მაღლა“, უსაფრთხო ფრენის განხორციელების მიზნით, გადაუფრინოს არსებულ ობიექტებს საკმარის სიმაღლეზე, თუ პილოტი ვერ ხედავს ვერცერთ წითელ სანათს.

23. სანათის სხივის გაშლის აზიმუტური კუთხე სათანადოდ უნდა შეიზღუდოს იმ შემთხვევაში, როდესაც დადგინდება, რომ ობიექტი, რომელიც განლაგებულია შესაბამისი სისტემების დაბრკოლებებისაგან დაცული ზედაპირის ფარგლებს გარეთ, მაგრამ იმყოფება მისი სანათის სხივის გვერდითა საზღვრებში, სცილდება დაბრკოლებებისაგან დაცვის სიბრტყეს და სააერონავტიკო კვლევის შედეგები მიუთითებს, რომ აღნიშნულმა ობიექტმა შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენების უსაფრთხოებაზე. შეზღუდვის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ ობიექტი დარჩეს სანათის სხივის საზღვრებს მიღმა.

24. PAPI-სისტემა უნდა შედგებოდეს ფლანგური ჰორიზონტისაგან, ოთხი მრავალნათურიანი (ან ორმაგი ერთნათურიანი) სანათებისგან, ფერების მკვეთრი ცვლილებით, რომელიც განთავსდება თანაბარი ინტერვალებით. სისტემა უნდა განთავსდეს ადრ-ს მარცხენა მხარეს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მისი განთავსება ადრ-ს მარცხენა მხარეს ფიზიკურად შეუძლებელია.

25. APAPI-სისტემა შედგება ფლანგური ჰორიზონტისაგან, ორი მრავალნათურიანი (ან ორმაგი ერთნათურიანი) სანათებით, ფერების მკვეთრი ცვლილებით. სისტემა უნდა განთავსდეს ადრ-ს მარცხენა მხარეს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მისი განთავსება ადრ-ს მარცხენა მხარეს ფიზიკურად შეუძლებელია.

26. PAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი:

ა) გლისადაზე ან მის ახლოს ყოფნისას, ხედავდეს ადრ-თან ახლოს განლაგებულ ორ სანათს წითლად, ხოლო ადრ-დან მოშორებით განლაგებულ ორ სანათს თეთრად;

ბ) გლისადის ზემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ადრ-თან ახლოს განლაგებულ ერთ სანათს წითლად, ხოლო ადრ-დან დაშორებულ სამს სანათს თეთრად; ხოლო თუ იმყოფება გლისადის უფრო ზევით, ხედავდეს ყველა სანათს თეთრად;

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ადრ-თან ახლოს განლაგებულ სამ სანათს წითლად, ხოლო ადრ-დან დაშორებით განლაგებულ ერთ სანათს თეთრად; ხოლო, თუ იმყოფება გლისადის კიდევ უფრო ქვევით, ხედავდეს ყველა სანათს წითლად.

27. APAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტი უნდა განთავსდეს ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას პილოტი:

ა) გლისადაზე ან მის ახლოს ყოფნისას, ხედავდეს ადრ-თან ახლოს განლაგებული სანათს წითლად, ხოლო ადრ-დან დაშორებულ სანათს თეთრად;

ბ) გლისადის ზემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ორივე სანათს თეთრად; და

გ) გლისადის ქვემოთ ყოფნისას, ხედავდეს ორივე სანათს წითლად.

28. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის სანათები უნდა განლაგდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 23-ე ნახაზზე მოცემული ძირითადი სქემის მიხედვით, ტექნიკური მოთხოვნების დაცვით. სანათები, რომლებიც ქმნიან ფლანგურ ჰორიზონტს, უნდა განთავსდნენ ისე, რომ დასაფრენად შესვლისას



პილოტი ძირითადად ხედავდეს მათ ერთ ჰორიზონტალურ ხაზზე განლაგებულს. საგლისადე სანათები უნდა განლაგდეს რაც შეიძლება დაბლა და უნდა გააჩნდეთ მსხვრევადი კონსტრუქცია.

29. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემები უნდა გამოიყენებოდეს ფრენების მომსახურებისთვის როგორც დღისით, ისე ღამით.

30. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემებისათვის წითელი ფერიდან თეთრ ფერზე გადასვლა ვერტიკალურ სიბრტყეში უნდა იყოს ისეთი, რომ არანაკლებ 300 მ მანძილზე მყოფ დამკვირვებელს შეეძლოს მისი დანახვა ვერტიკალის მიმართ არაუმეტეს 3'-იანი კუთხის ფარგლებში.

31. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების წითელი სანათის Y-კოორდინატი, მისი სრული ინტენსივობის დროს, არ უნდა აღემატებოდეს 0,320-ს.

32. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების საგლისადე სანათების სიმძლავრის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება 2-ის A2-23 ნახაზს.

შენიშვნა: საგლისადე სანათების მახასიათებლების დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

33. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემებისთვის შესაძლებელი უნდა იყოს სინათლის ინტენსივობის სათანადო რეგულირება, რათა შესაძლებელი იყოს მისი კორექტირება გაბატონებული ამინდის პირობების გათვალისწინებით და გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, დასაფრენად შესვლის დროს.

34. შესაძლებელი უნდა იყოს PAPI-ს და APAPI-ს სისტემების ყოველი საგლისადე სანათის დარეგულირება ვერტიკალურ სიბრტყეში, რათა შესაძლებელი იყოს თეთრი სხივის სექტორის ქვედა საზღვრის დაყენება სასურველი კუთხით, ჰორიზონტიდან 1°30'-დან 4°30'-მდე დიაპაზონში.

35. PAPI-ს და APAPI-ს კონტრუქცია უნდა იყოს ისეთი, რომ კონდენსანტი, ტალახი და სხვა დამაბინძურებლები, რომელიც შეიძლება აღმოჩნდეს ოპტიკურ ელემენტებზე ან ამრეკლ ზედაპირებზე, უმნიშვნელო გავლენას ახდენდეს შუქ-სიგნალის გადაცემაზე და არანაირად არ შეცვალოს სხივის გარდამავალი სექტორის აღმავალი დახრის კუთხე და კონტრასტი წითელ და თეთრ ფერის სიგნალებს შორის.

36. PAPI-ს და APAPI-ს გლისადის დახრის კუთხე, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 24-ე ნახაზზე მითითებულს და შესაფერისი იყოს სხ-თვის, რომელიც ახორციელებს დასაფრენად შესვლას.

37. თუ ადზ აღჭურვილია ILS-ის და/ან MLS-ის სისტემით, PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის საგლისადე სანათების განთავსების ადგილი და სხივის დახრის კუთხე უნდა შეირჩეს ისე, რომ რამდენადაც შესაძლებელია, ვიზუალური გლისადა დაემთხვეს შესაბამისად ILS-ის გლისადას და/ან MLS-ის მინიმალურ გლისადას.

38. PAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების სხივის დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას სხ-ის პილოტმა, რომელიც ხედავს ერთ თეთრ და სამ წითელ სანათს, საკმარის სიმაღლეზე გადაუფრინოს დაფრენის არეში განთავსებულ ყველა ობიექტს, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-6 ცხრილში.

39. APAPI-ს ფლანგური ჰორიზონტის საგლისადე სანათების სხივის დახრის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას სხ-ის პილოტმა, რომელიც ხედავს გლისადის გასწორზე ყველაზე ქვედა სიგნალს ანუ ერთ თეთრ და ერთ წითელ სანათს, საკმარის სიმაღლეზე გადაუფრინოს დაფრენის არეში განთავსებულ ყველა ობიექტს, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-6 ცხრილში.

40. PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის სანათის სხივის გაშლის აზიმუტის კუთხე სათანადოდ უნდა შეიზღუდოს იმ შემთხვევაში, როდესაც დადგინდება, რომ ობიექტი, რომელიც განლაგებულია PAPI ან APAPI სისტემების დაბრკოლებებისაგან დაკეული ზედაპირის ფარგლებს გარეთ, მაგრამ იმყოფება მისი



სანათების სხივის გვერდითა საზღვრებში, კვეთს დაბრკოლებებისაგან დაცვის სიბრტყეს და სააერნოსნო კვლევის შედეგები მიუთითებს, რომ აღნიშნულმა ობიექტმა შეიძლება უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენების უსაფრთხოებაზე. შეზღუდვის კუთხე უნდა იყოს ისეთი, რომ ობიექტი დარჩეს სანათის სხივის საზღვრებს მიღმა.

41. თუ PAPI-ს და APAPI-ს სისტემის ფლანგური ჰორიზონტები განთავსებულია ადზ-ს ორივე მხარეს, სხ-ის დაგვირდის (კრენის) მართვის უზრუნველსაყოფად, შესაბამისი საგლისადე სანათები უნდა განთავსდეს ერთი კუთხით ისე, რომ ყოველი სანათის სიგნალი ერთდროულად შეიცვალოს სიმეტრიულად.

42. სადაც გამოიყენება გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის (T-VASIS, AT-VASIS, PAPI და APAPI) სისტემები, მათთვის უნდა დადგინდეს დაბრკოლებისაგან დაცვის ზედაპირები საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 61. წრეზე ფრენის მართვის სანათები

1. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს და მიახლოების სანათების არსებული სისტემა არ იძლევა ადზ-ს და/ან დასაფრენად შესვლის არის ამოცნობის შესაძლებლობას სხ-დან, რომელიც ახორციელებს წრეზე ფრენას.

2. წრეზე ფრენის მართვის სანათების რაოდენობა და განლაგება პილოტს უნდა აძლევდეს საშუალებას, შესაბამის შემთხვევებში:

ა) გავიდეს მეორე და მესამე ბრუნს შორის მონაკვეთზე ან გაასწოროს და განახორციელოს საჰაერო ხომალდის კურსის კორექტირება ადზ-თან მიმართებით, ადზ-დან სათანადო მანძილზე და შეძლოს ამოიცნოს ადზ-ზე ზღურბლი;

ბ) მხედველობის არეში ჰქონდეს ადზ-ს ზღურბლი და/ან სხვა განმასხვავებელი ორიენტირები, რომელთა მეშვეობითაც შეუძლია მიიღოს მესამე ბრუნის შესრულების და დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დაწყების გადაწყვეტილება, სხვა ვიზუალურ საშუალებებზე ორიენტირებით.

3. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა მოიცავდეს ქვემოთ მოცემულს ან მათ კომბინაციას:

ა) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ის ღერძულა ხაზის და/ან მიახლოების სანათების ნებისმიერი სისტემის ნაწილის გაგრძელებაზე; ან

ბ) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ის ზღურბლის ადგილმდებარეობას; ან

გ) სანათებს, რომელიც მიუთითებს ადზ-ის მიმართულებას ან ადგილმდებარეობას.

შენიშვნა: წრეზე ფრენის მართვის სანათების განთავსების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომის პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).

4. წრეზე ფრენის მართვის სანათები უნდა იყოს მუდმივი გამოსხივების ან ციმციმა გამოსხივების, რომლის სხივის გაშლის კუთხე და ინტენსივობა უნდა აკმაყოფილებდეს პირობებს, როდესაც სავარაუდოა წრიდან დასაფრენად ვიზუალური შესვლის განხორციელება. ციმციმა გამოსხივება უნდა იყოს თეთრი ფერის, ხოლო მუდმივი გამოსხივების სანათები თეთრი ან აირგანმუხტვის ტიპის.

5. სანათები უნდა დაპროექტდეს და განთავსდეს ისე, რომ არ იქონიოს თვალისმომჭრელი ეფექტი და არ გამოიწვიოს პილოტის შეცდომაში შეყვანა დასაფრენად შესვლისას, აფრენისას ან მიმოსვლის დროს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 62. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემები



1. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს იქ, სადაც განხორციელდება ვიზუალური მართვის უზრუნველყოფა დასაფრენად შესვლის გარკვეული ტრაექტორიის გასწვრივ, გარემოს რელიეფის საფრთხის აცილების ან ხმაურის შემცირების მიზნით.
2. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს სანათების ჯგუფისგან, რომელიც განთავსდება ისე, რომ განისაზღვროს დასაფრენად შესვლის კურსი და სანათების ერთი ჯგუფის გავლისას გამოჩნდეს მომდევნო ჯგუფი. სანათების მოსაზღვრე ჯგუფებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 1600 მ-ს. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემას შეიძლება გააჩნდეს მრუდწირი ან სწორხაზოვანი კონფიგურაცია ან მათი კომბინაცია.
3. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემა უნდა გავრცელდეს დადგენილი წერტილიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც შესძლებელია მიახლოების სანათების ან ადზ-ს სანათების სისტემის დანახვა.
4. ადზ-ზე შემყვანი სანათების სისტემის ყოველი ჯგუფი უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, სამი ციმციმა სანათისაგან, რომელსაც უნდა გააჩნდეს ხაზოვანი ან ჯგუფური კონფიგურაცია. აღნიშნულ სისტემას შეიძლება დაემატოს მუდმივი ნათების სანათები, თუ ეს სანათები გააუმჯობესებს აღნიშნული სისტემის ამოცნობას.
5. ციმციმა გამოსხივების სანათები და მუდმივი გამოსხივების სანათები უნდა იყოს თეთრი ფერის.
6. ყოველი ჯგუფის ციმციმა სანათები შეძლებისდაგვარად უნდა ასხივებდეს თანმიმდევრულ ციმციმა სიგნალებს, ადზ-ს მიმართულებით.

მუხლი 63. ადზ-ს ზღურბლის აღმნიშვნელი სანათები

1. ადზ-ს ზღურბლის აღმნიშვნელი სანათები უნდა განლაგდეს:
 - ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლთან, როდესაც აუცილებელია ზღურბლის შემჩნევადობის გაუმჯობესება და როდესაც შეუძლებელია დასაფრენად შესვლის სხვა მუქსასიგნალო საშუალებების მონტაჟი;
 - ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი მუდმივად წანაცვლებულია ადზ-ს ბოლოს მიმართ ან დროებით წანაცვლებულია ჩვეული ადგილმდებარეობის მიმართ და აუცილებელია ზღურბლის შემჩნევადობის გაუმჯობესება.
2. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად, ადზ-ს ზღურბლთან ერთ ხაზზე და დაახლოებით, 10 მ-ის დაშორებით ადზ-ს გვერდითა სანათების ყოველი ხაზიდან.
3. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა იყოს თეთრი ფერის გამოსხივების იმპულსური ტიპის, 60-დან 120-მდე გაკრომით წუთში.
4. ადზ-ს ზღურბლის მომნიშვნელი სანათები უნდა მოჩანდეს მხოლოდ ადზ-თან მიახლოების მიმართულებით.

მუხლი 64. ადზ-ს გვერდითი სანათები

1. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი განკუთვნილია ღამის ფრენებისათვის ან დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, დღისით ან ღამით გამოსაყენებლად.
2. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი განკუთვნილია საექსპლუატაციო მინიმუმით აფრენის განსახორციელებლად დღისით, 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორით ადზ-ზე.
3. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ის მთელ სიგრძეზე, ორ პარალელურ რიგად, ღერძულა ხაზის გასწვრივ, თანაბარ მანძილზე.



4. ადზ-ის გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს იმ არეს გვერდითა ნაპირის გასწვრივ, რომელიც გამოცხადებულია და გამოიყენება როგორც ადზ, ან აღნიშნული არეს გვერდითი ნაპირების მიღმა, არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე.

5. როდესაც იმ არეს სიგანე, რომელიც გამოცხადებულია და გამოიყენება როგორც ადზ, აღემატება 60 მ-ს, უნდა განისაზღვროს მანძილი სანათების რიგებს შორის, ფრენის ხასიათის, ადზ-ის გვერდითი სანათების სინათლის განაწილების მახასიათებლების და სხვა ვიზუალური საშუალებების გათვალისწინებით, რომლებიც განკუთვნილი არიან ადზ-ის მომსახურებისთვის.

6. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა განლაგდეს რიგებად, არაუმეტეს 60 მ-ის ტოლი თანაბარი ინტერვალებით აღუჭურველი ადზ-ს შემთხვევაში და არაუმეტეს 100 მ-ის ტოლი ინტერვალებით აღუჭურველი ადზ-ს შემთხვევაში. სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს მართობულად, ერთმანეთის პირისპირ. ადზ-ს გადაკვეთაზე სანათები შეიძლება განლაგდეს არათანაბრად ან არ განთავსდეს საერთოდ, თუ ორიენტირებისთვის პილოტისათვის უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო საშუალებები.

7. ადზ-ს გვერდით სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების, ცვალებადი თეთრი ფერი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლის შემთხვევაში სანათებს, ადზ-ს დასაწყისსა და წანაცვლებულ ზღურბლს შორის, გააჩნია წითელი ფერი დასაფრენად შესვლის მიმართულებით; და

ბ) ადზ-ს დაშორებულ ბოლოსთან სანათების 600 მ-იან მონაკვეთს ან ადზ-ს სიგრძის ერთი მესამედის ტოლ მონაკვეთს, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, რომლის ბოლოდანაც იწყება ასაფრენად გაქანება, შეიძლება იყოს ყვითელი ფერის.

8. ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა მოჩანდეს ყველა მიმართულებიდან, პილოტის საორიენტაციოდ, რომელიც ახორციელებს დაფრენას ან აფრენას ნებისმიერი მიმართულებით. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს გვერდითი სანათები განკუთვნილია წრეზე ფრენის მართვისათვის, ისინი უნდა მოჩანდნენ ყველა მიმართულებიდან.

9. ადზ-ის გვერდითი სანათების შუქი, უნდა გავრცელდეს ამ მუხლის მე-8 პუნქტში მოცემული ყველა მიმართულებით, ჰორიზონტიდან არაუმეტეს 15⁰მდე კუთხით და ინტენსივობით, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის პირობებსა და განათებას ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია აფრენადაფრენისათვის. ნებისმიერ შემთხვევაში სინათლის ძალა უნდა იყოს, სულ მცირე, 50 კდ (კანდელი), გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე გარეშე განათების არარსებობის შემთხვევაში, შესაძლებელია სანათების ინტენსივობა შემცირდეს არანაკლებ 25 კდ-მდე, რათა გამოირიცხოს პილოტზე თვალისმომჭრელი ეფექტი.

10. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს გვერდითი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A 2-9 ან A 2-10 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 65. ადზ-ს ზღურბლის და ფლანგური ჰორიზონტის სანათები

1. ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც ადზ-ზე დამონტაჟებულია გვერდითი სანათები როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 25-ე ნახაზზე გარდა შემთხვევისა როდესაც ადზ არის აღუჭურველი ან აღჭურვილია დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის, სადაც ადზ-ის ზღურბლი წანაცვლებულია და დამონტაჟებულია ფლანგური ჰორიზონტის სანათები.

2. როდესაც ადზ-ს ზღურბლი ემთხვევა ადზ-ს კიდეს, ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა განლაგდეს რიგში, ადზ-ს ღერძის მიმართ მართი კუთხით, რაც შეიძლება ახლოს ადზ-ს კიდესთან და არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე ადზ-ს საზღვრებს მიღმა.



3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ს ზღურბლი წანაცვლებულია ადზ-ს კიდეს მიმართ, ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა განლაგდეს წანაცვლებულ ზღურბლთან რიგში, ადზ-ს ღერძის მიმართ მართი კუთხით.

4. ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა შედგებოდეს:

ა) აღჭურვილი ადზ-სთვის ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, სულ მცირე, 6 სანათისაგან;

ბ) I კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, სულ მცირე, სანათების იმ რაოდენობისაგან, რაც საჭიროა ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის 3 მ-ის ინტერვალებით სანათების თანაბრად გასანაწილებლად.

გ) II და III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-სთვის, ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის არანაკლებ 3 მ-ის ინტერვალებით თანაბრად განაწილებული სანათებისაგან.

5. ადზ-ს ზღურბლის სანათები, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით, უნდა განთავსდეს:

ა) ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის ერთნაირი ინტერვალებით; ან

ბ) ადზ-ის ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად, ორ ჯგუფად. ამასთან, თითოეულ ჯგუფში სანათები უნდა განთავსდეს ერთნაირი ინტერვალებით და ამ ჯგუფებს შორის ინტერვალი ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არეში მარკირებას ან სანათებს შორის არსებული განივი მანძილისა, სადაც ეს გათვალისწინებულია ან წინააღმდეგ შემთხვევაში, ეს მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს ადზ-ის გვერდითი სანათების რიგებს შორის არსებული მანძილის ნახევარს.

6. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა დამონტაჟდეს დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, როდესაც საჭიროა უფრო შესამჩნევი ორიენტირების არსებობა.

7. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა დამონტაჟდეს აღჭურვილ ადზ-ზე ან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, სადაც წანაცვლებულია ზღურბლი და აუცილებელია ადზ-ს ზღურბლის სანათების არსებობა, მაგრამ არ არის დამონტაჟებული.

8. ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლთან ორ ჯგუფად, ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად ანუ ფლანგური ჰორიზონტის ფორმით. ყოველი ფლანგური ჰორიზონტი უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, ხუთი სანათისაგან, რომელიც უნდა განთავსდეს, სულ მცირე, 10 მ-ის სიგრძის ხაზზე, ადზ-ს გვერდითი სანათების გარეთა მხრიდან და ამ უკანასკნელის მიმართ მართი კუთხით. ამასთან, ფლანგური ჰორიზონტის და ადზ-ს გვერდით სანათების უახლოესი სანათები უნდა განთავსდნენ ერთ ხაზზე.

9. ადზ-ს ზღურბლის სანათები და ფლანგური ჰორიზონტის სანათებს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულების მქონე მწვანე ფერის, მუდმივი გამოსხივება, რომელიც მიმართული იქნება ადზ-ს შესასვლელისკენ. სხივის ინტენსივობა და გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს იმ პირობებს, როდესაც იგეგმება ადზ-ს გამოყენება.

10. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-3 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლის ფლანგური ჰორიზონტის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-4 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.



მუხლი 66. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები

1. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც იგი აღჭურვილია გვერდითი სანათებით, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 25-ე ნახაზის შესაბამისად.
2. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა განლაგდეს სწორ ხაზად, ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ მართი კუთხით, ადზ-ს ბოლო კიდესთან რაც შეიძლება ახლოს, მაგრამ არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე, ადზ-ს კიდიდან გარეთ.
3. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა შედგებოდეს მინიმუმ ექვსი სანათისგან და უნდა განლაგდეს:
 - ა) ერთნაირი ინტერვალებით, ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის; ან
 - ბ) ორ ჯგუფად, ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად. ამასთან, ყოველ ჯგუფში სანათებს შორის უნდა იყოს თანაბარი დაშორება და მანძილი ამ ჯგუფებს შორის არ აღემატებოდეს ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის მანძილის ნახევარს.
4. III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, შემზღუდავ სანათებს შორის ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 6 მ-ს, გარდა ადზ-ს ღერძთან ორი უახლოესი სანათისა, თუ მათ შორის არის ინტერვალი.
5. ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა იყოს ერთი მიმართულების და გააჩნდეთ წითელი ფერის მუდმივი ნათება, რომელიც მიმართული იქნება ადზ-ს მიმართულებით. სინათლის სხივის გაშლის კუთხე და ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს იმ პირობებს, როდესაც იგეგმება ადზ-ს გამოყენება.
6. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს შემზღუდავი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-8 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 67. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს II ან III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე.
2. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს I კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე, თუ ადზ განკუთვნილია მაღალი დაფრენის სიჩქარის მქონე სხეულისათვის ან იმ შემთხვევაში, როდესაც მანძილი ადზ-ს გვერდითი სანათების რიგებს შორის არის 50 მ-ზე მეტი.
3. ადზ-ის ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ასაფრენად, ადზ-ზე საექსპლუატაციო მინიმუმით 400 მ-ზე ნაკლებ ხილვადობის სიშორის პირობებში.
4. ადზ-ის ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ასაფრენად, ადზ-ზე საექსპლუატაციო მინიმუმით 400 მ-ზე მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში და როდესაც ადზ განკუთვნილია მაღალი ასაფრენი სიჩქარის მქონე სხეულისათვის ან მანძილი ადზ-ის გვერდითი სანათების რიგებს შორის აღემატება 50 მ-ს.
5. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათები შეიძლება წანაცვლებული იყოს თანაბარი მანძილით ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან, მაგრამ არაუმეტეს 60 სმ-სა, თუ პრაქტიკულად შეუძლებელია მათი ღერძულა ხაზზე განლაგება. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ს ზღურბლიდან ადზ-ს ბოლომდე, დაახლოებით 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია ადზ-ს ღერძულა სანათების საექსპლუატაციო საიმედოობა, როგორც ტექნიკური მომსახურების მიზნობრივი მაჩვენებელი და ადზ განკუთვნილია 350 მ და მეტი ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, გრძივი ინტერვალი შეიძლება გაიზარდოს 30 მ-მდე.



6. ადზ-ის დასაწყისიდან წანაცვლებულ ზღურბლამდე, ღერძულა ხაზზე აფრენის მიმართულება უნდა მოინიშნოს;

ა) მიახლოების სანათების სისტემით, თუ მისი მახასიათებლები და ინტენსივობა უზრუნველყოფს ასაფრენად სათანადო დამიზნებას და არ ექნება თვალისმომჭრელი ეფექტი ამფრენი სხ-ის პილოტზე;

ბ) ადზ-ის ღერძულა ხაზის სანათებით;

გ) 30 მ-ზე თანაბარი ინტერვალებით განლაგებულ, მინიმუმ, 3 მ სიგრძის მქონე სახაზო სანათებით, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 26-ე ნახაზზე და დაპროექტდეს ისე, რომ მათი ფოტომეტრული მახასიათებლები და ინტენსივობის დონე უზრუნველყოფდეს ასაფრენად სათანადო დამიზნებას და არ წარმოქმნას თვალისმომჭრელი ეფექტი ამფრენი სხ-ის პილოტისათვის.

7. აუცილებლობის შემთხვევაში შესაძლებელია გამოირთოს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული ღერძულა ხაზის სანათები ან განხორციელდეს მიახლოების სანათების სისტემის ან სახაზო სანათების ინტენსივობის რეგულირება, როდესაც ადზ გამოიყენება დასაფრენად. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები არავითარ შემთხვევაში არ უნდა იყოს ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულების მარჯვენა მხარეს მდებარე წყარო, ადზ-ს დასაწყისიდან წანაცვლებულ ზღურბლამდე, როდესაც ადზ გამოიყენება დასაფრენად.

8. ადზ-ის ღერძულა ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების, ცვალებადი თეთრი ფერი, რომელიც დაიწყება ადზ-ის ზღურბლიდან და გავრცელდება ადზ-ის კიდედან 900 მ მანძილზე მდებარე წერტილამდე; წითელი და ცვალებადი თეთრი ფერის მონაცვლეობითი გამოსხივება – მონაკვეთზე, რომელიც დაიწყება ადზ-ის კიდედან 900 მ-ზე მდებარე წერტილიდან და გავრცელდება ადზ-ის ბოლოდან 300 მ-ზე მდებარე წერტილამდე; და წითელი ფერის გამოსხივება – ადზ-ის ბოლომდე დარჩენილ 300 მ-იან მონაკვეთზე. გამონაკლისს წარმოადგენს ადზ, რომლის სიგრძე არის 1800 მეტრზე ნაკლები, რომელზეც წითელი და ცვალებადი თეთრი ფერის მონაცვლეობითი სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ის შუა წერტილიდან, იმ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს ადზ-ის ბოლოდან 300 მ მანძილზე.

შენიშვნა: ელექტროსისტემის პროექტირებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ის ფაქტი, რომ მისი ნაწილობრივი მტყუნება არ იყოს ადზ-ზე დარჩენილი დისტანციის არასწორი ინდიკაციის მიზეზი.

9. ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-6 ან A2-7 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 68. დაფრენის არის სანათები

1. დაფრენის არის სანათები უნდა დამონტაჟდეს II და III კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე.

2. დაფრენის არის სანათები უნდა განლაგდეს ადზ-ს ზღურბლიდან 900 მ მანძილზე, გარდა შემთხვევისა, როდესაც ადზ-ს გააჩნია 1800 მ-ზე ნაკლები სიგრძე, სანათების სისტემას ექნება ნაკლები განშლა, რათა სანათები არ გასცდეს ადზ-ს შუა წერტილს. სანათები უნდა განლაგდეს სქემით, რომელსაც ქმნიან წყვილი სახაზო სანათები ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად. წყვილი სახაზო სანათების შიდა განივი მანძილი ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არის მარკირებისთვის შერჩეული განივი მანძილისა. გრძივი დაშორება სახაზო სანათების წყვილებს შორის უნდა იყოს 30 მ ან 60 მ.

3. სახაზო სანათები უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, სამი სანათისაგან, რომელთა შორის ინტერვალი იქნება არაუმეტეს 1.5 მ.

4. სახაზო სანათების სიგრძე უნდა იყოს არანაკლები 3 მ და არაუმეტეს 4.5 მ.

5. დაფრენის არის სანათები უნდა წარმოადგენდნენ ერთი მიმართულების მქონე, მუდმივი გამოსხივების ცვალებადი თეთრი ფერის სანათებს.



6. დაფრენის არის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-5 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

მუხლი 69. დაფრენის არის მარტივი სანათები

1. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადზ-ზე დამონტაჟებულია დაფრენის არის სანათები, ამ რეგლამენტის 68-ე მუხლის მოთხოვნების გათვალისწინებით, დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე, როდესაც, დასაფრენად შესვლის ტრაექტორიის კუთხე აღემატება $3,5^{\circ}$ -ს და/ან დასაფრენად არსებული მანძილი, სხვა ფაქტორებთან ერთად ზრდის ადზ-დან გადაცდენის რისკს.

შენიშვნა: მნიშვნელოვანია ის ფაქტი, რომ პილოტებმა, რომლებიც იყენებენ ადზ-ის, რომელიც უზრუნველყოფილია დაფრენის არის მარტივი სანათებით, უნდა იცოდნენ ამ სანათების გამოყენების და დანიშნულების შესახებ.

2. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა წარმოადგენდეს სანათების წყვილს, რომელიც განთავსდება ადზ-ს ღერძულა ხაზის ორივე მხარეს, დაფრენის არის მარკირების უშორესი კიდიდან 0,3 მ-ზე. წყვილი სანათების შიდა განივი ინტერვალი ტოლი უნდა იყოს დაფრენის არის მარკირებისთვის შერჩეული განივი მანძილისა. ერთი და იგივე წყვილის სანათებს შორის მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს 1,5 მ-ს ან დაფრენის არის მარკირების სიგანის ნახევარს, იმისდა მიხედვით თუ რომელი მანძილი იქნება მეტი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 27-ე ნახაზის შესაბამისად.

3. თუ არ არის დაფრენის არის მარკირება, მაშინ დაფრენის არის მარტივი სანათები ისე უნდა განთავსდეს ადზ-ზე, რომ უზრუნველყოფდეს მარკირების ექვივალენტური ინფორმაციის გადაცემას.

4. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა წარმოადგენენ ერთი მიმართულების, მუდმივი გამოსხივების ცვლადი თეთრი ფერის სანათებს, რომელიც განთავსდება ისე, რომ პილოტს შეეძლოს მისი დანახვა ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან.

5. დაფრენის არის მარტივი სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-5 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

6. დაფრენის არის მარტივი სანათების ელექტროკვება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს შუქსასიგნალო მოწყობილობების წრედისგან დამოუკიდებლად, რათა შესაძლებელი იყოს მათი გამოყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც გამორთულია სხვა შუქსასიგნალო საშუალებები.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 70. ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს აღმნიშვნელი სანათები

1. ადზ-ზე ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს აღმნიშვნელი სანათები უნდა განთავსდეს ადზ-ზე, როდესაც ის გამოიყენება 350 მ-ზე ნაკლები ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის პირობებში და/ან აეროდრომზე მოძრაობის მნიშვნელოვანი სიმჭიდროვის დროს.

შენიშვნა. დამატებითი ინფორმაცია ადზ-ზე ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს აღმნიშვნელი სანათების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება A-ს მე-15 ნაწილში.

2. ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს აღმნიშვნელი სანათები არ უნდა ჩაირთოს რომელიმე სანათის დაზიანების ან სხვა ნებისმიერი მტყუნების შემთხვევაში, რაც ხელს შეუშლის ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 28-ე ნახაზზე მითითებული სანათების სრული სქემის გამოსახვას.

3. ჩქაროსნული გამომყვანი სზ-ს აღმნიშვნელი სანათების კომპლექტი უნდა განთავსდეს ადზ-ის ღერძულა ხაზის იმ მხარეს, სადაც განთავსებულია ჩქაროსნული გამომყვანი სზ, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 28-ე ნახაზზე მითითებული კონფიგურაციით. ყოველ კომპლექტში სანათი უნდა განთავსდეს ერთმანეთისაგან 2 მ-ის ინტერვალით, ხოლო ადზ-ის ღერძულა ხაზთან უახლოესი სანათი წანაცვლდება ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან 2 მ-ით.



4. როდესაც ადზ-ზე მოწყობილია რამდენიმე ჩქაროსნული გამომყვანი სბ, არ უნდა მოხდეს ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათების ურთიერთგადაფარვა.

5. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათები უნდა იყოს ყვითელი ფერის, მუდმივი ნათების მიმართული სანათები, რომელიც ორიენტირებული იქნება ისე, რომ პილოტს შეეძლოს მათი დანახვა ადზ-ზე დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან.

6. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათები უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 2-ის A2-6 ან A2-7 ნახაზზე მოცემულ შესაბამის ტექნიკურ მოთხოვნებს.

7. ჩქაროსნული გამომყვანი სბ-ს მაჩვენებელი სანათების ელექტროკვება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს შუქსასიგნალო მოწყობილობების წრედისგან დამოუკიდებლად, რათა შესაძლებელი იყოს მათი გამოყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც გამორთულია სხვა შუქსასიგნალო საშუალებები.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 71. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები

1. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა დამონტაჟდეს დამუხრუჭების ბოლო ზოლის მოსანიშნად, ღამის პირობებში გამოყენებისას.

2. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა განლაგდეს დამუხრუჭების ზოლის მთელ სიგრძეზე ორ პარალელურ რიგად, ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან თანაბარი დაშორებით და უნდა დაემთხვეს ადზ-ის გვერდითა სანათების რიგებს. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათები უნდა განთავსდეს აგრეთვე დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგანის გასწვრივ, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის ღერძის მართობულად რაც შეიძლება ახლოს დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდესთან, არაუმეტეს 3 მ-ის მოშორებით.

3. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სანათებს უნდა გააჩნდეს მიმართული, წითელი ფერის მუდმივი გამოსხივება ადზ-ს მიმართულებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 72. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს სბ-ზე, გამომყვან სბ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში და ბაქანზე, რომლებიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზსა და საჰაერო ხომალდების სადგომებს შორის მიმოსვლისას უწყვეტი ორიენტირების უზრუნველსაყოფად, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიხშირე უმნიშვნელოა, ხოლო სბ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით უზრუნველყოფილია საჭირო ორიენტირება.

2. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ სბ-ზე, რომელიც გამოიყენება ღამით ადზ-ზე 350 მ-ის ან მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, განსაკუთრებით სბ-ს რთულ გადაკვეთაზე და გამომყვან სბ-ზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვე უმნიშვნელოა და საჭირო ორიენტირება უზრუნველყოფილი იქნება სბ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით.

3. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს გამომყვან სბ-ზე, სბ-ზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დაცვის არეში და ბაქანზე, ადზ-ზე ნებისმიერი ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, როდესაც იგი კონკრეტულად განსაზღვრულია, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და განთვსებულია ისე, რომ უზრუნველყოს მოძრაობის უწყვეტი ორიენტირება ადზ-ს ღერძულ ხაზსა და საჰაერო ხომალდების სადგომებს შორის მიმოსვლისას.

4. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის



პირობებში მიმოსვლის განსახორციელებლად. გამონაკლისს წარმოადგენს შემთხვევა, როდესაც აღნიშნული სანათები არ უნდა განთავსდეს იქ, სადაც მოძრაობის სიმჭიდროვე უმნიშვნელოა და საჭირო ორიენტირება უზრუნველყოფილი იქნება სზ-ს გვერდითა სანათებით და ღერძულა ხაზის მარკირებით.

5. სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება ხილვადობის ნებისმიერ პირობებში, წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განსაზღვრულია როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი.

6. სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს, გამომყვანი სზ-ს გარდა, და სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს, გარდა ამ მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის მუდმივი გამოსხივება სხივის ისეთი პარამეტრებით, რომ შესაძლებელი იყოს მათი დანახვა მხოლოდ საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც იმყოფება სზ-ზე ან მის სიახლოვეს.

7. გამომყვანი სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივება. სზ-ს ღერძულა ხაზის მწვანე და ყვითელი ფერის მონაცვლეობით, რომელიც დაიწყება ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიახლოვეს და გავრცელდება ILS/MLS-ის კრიტიკული არის პერიმეტრამდე ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრამდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ადზ-დან უფრო შორს განლაგებული; შემდგომ ყველა სანათს უნდა გააჩნეს მწვანე ფერი ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 29-ე ნახაზის შესაბამისად. გამომყვანი სზ-ს ღერძულა ხაზის პირველ სანათს ყოველთვის უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის ნათება, ხოლო პერიმეტრთან უახლოესი სანათი ყოველთვის უნდა იყოს ყვითელი ფერის ნათებით.

8. როდესაც აუცილებელია ადზ-თან მიახლოების აღნიშვნა, სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა იყოს მუდმივი გამოსხივების მწვანე და ყვითელი ფერის მონაცვლეობითი ნათებით, რომელიც უნდა დაიწყოს ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრიდან ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრიდან ადზ-მდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მდებარეობს ადზ-დან უფრო შორს. ამასთან, უნდა გაგრძელდეს მწვანე და ყვითელი ფერის ნათების მქონე სანათების მონაცვლეობა:

ა) ადზ-ს ღერძულა ხაზის მახლობლად მდებარე ბოლო წერტილამდე;

ბ) სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებისთვის, რომელიც კვეთს ადზ-ს – ILS/MLS-ის კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრის საწინააღმდეგო მხარემდე ან შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვრამდე, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მდებარეობს ადზ-დან მოცილებით.

9. სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს:

ა) სზ-თვის, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში – ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12, A2-13 ან A2-14 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს;

ბ) სხვა სზ-ებისთვის – ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატება A2-15 ან A2-16 ნახაზზე მოცემულ პირობებს.

10. როდესაც, საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი ჩქაროსნულ გამყვან სზ-ზე, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, ღერძულა ხაზის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატება A2-12 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს. ამ სანათების სიკაშკაშის დონე უნდა შეესაბამებოდეს სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათებისთვის დადგენილ დონეს.

11. როდესაც სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები განსაზღვრულია, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი სახმელეთო მოძრაობის სიჩქარის შესაზღვრებლად, ცუდი ხილვადობის პირობებში ან დღის ნათელ პერიოდში, სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების



12. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების გასწვრივ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც მიზანშეწონილი არ არის მათი განლაგება სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების გასწვრივ და შეიძლება მათი წანაცვლება ღერძულა ხაზიდან არაუმეტეს 30 სმ-ით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 73. სბ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე არაუმეტეს 30 მ-იანი ინტერვალებით, გარდა შემთხვევებისა, როდესაც:

ა) შესაძლებელია უფრო დიდი, არაუმეტეს 60 მ-ის ინტერვალების გამოყენება, იმ პირობით, რომ გაბატონებული მეტეოპირობებისას უზრუნველყოფილი იქნება სათანადო ორიენტირება;

ბ) შესაძლებელია 30 მ-ზე ნაკლები ინტერვალების გამოყენება სბ-ს სწორხაზოვან მოკლე მონაკვეთებზე;

გ) სბ-ზე, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად, გრძივი ინტერვალი არ უნდა აღემატებოდეს 15 მ-ს.

2. მოსახვევში სბ-ს ღერძული შუქი უნდა წარმოადგენდეს სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე ღერძულა ხაზის შუქის გაგრძელებას და განთავსებული უნდა იყოს მუდმივ მანძილზე მოსახვევის გარეთა ნაპირიდან. სბ-ს ღერძული შუქის ნათურები უნდა განლაგდეს ისეთი ინტერვალით, რომ ზუსტად იყოს განსაზღვრული მოხვევის აღნიშვნა.

3. სბ-ზე, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე ხილვადობის 350 მ-ზე ნაკლებ სიშორის პირობებში, მოსახვევზე, სბ-ს ღერძული ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-ის ინტერვალთ, ხოლო მოსახვევებზე, რომელთა რადიუსი არ აღემატება 400 მ-ს – არაუმეტეს 7.5 მ-ის ინტერვალთ. ეს ინტერვალი შენარჩუნებული უნდა იყოს 60 მ-ის მონაკვეთზე მოსახვევამდე და მოხვევის შემდეგ.

4. სბ-თვის, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ და მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, მოხვევის მონაკვეთებზე სანათებს შორის ინტერვალი უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართი მე-2 ნახაზის მოთხოვნებს და იყოს:

ა) 400 მ-დე მოხვევის რადიუსისთვის – 7.5 მ;

ბ) 401 მ-დან 899 მ-მდე მოხვევის რადიუსისთვის – 15.0 მ;

გ) 900 მ და მეტი მოხვევის რადიუსისთვის – 30.0 მ.

შენიშვნა 1. ასევე იხილეთ ამ რეგლამენტის 27-ე მუხლის მე-6 პუნქტი და მე-2 დანართის მე-2 ნახაზი.

შენიშვნა 2. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები თანაბრად ვრცელდება ვერტოდრომებისთვისაც.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 74. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე

1. ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების დასაწყისი უნდა განლაგდეს წერტილში, რომელიც მდებარეობს სბ-ს ღერძულა ხაზის მოსახვევიდან, სულ მცირე, 60 მ-ის მანძილზე და გაგრძელდეს მოსახვევის დამთავრების ბოლო წერტილამდე, სადაც სხ-ის მიმოსვლის სიჩქარე აღწევს ნორმალურ მნიშვნელობას. ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელურ მონაკვეთზე სანათები, ნებისმიერ ვითარებაში, უნდა განლაგდეს, სულ მცირე, 60 სმ-ის მანძილზე ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ნებისმიერი რიგიდან ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 30-ე ნახაზის შესაბამისად.



2. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-ის ტოლი გრძივი ინტერვალებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები არ არის დამონტაჟებული და შეიძლება უფრო დიდი, მაგრამ არაუმეტეს 30 მ-ის ინტერვალების გამოყენება.

მუხლი 75. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები სხვა გამომყვან სბ-ებზე

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები გამომყვან სბ-ზე, რომელიც არ წარმოადგენს ჩქაროსნულ გამომყვან სბ-ს, უნდა დაიწყოს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირების ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან მოხვევის დაწყების წერტილში და გაგრძელდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებაზე, სულ მცირე, იმ წერტილამდე, სადაც მარკირება სცილდება ადზ-ს საზღვრებს. პირველი სანათი უნდა განლაგდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ნებისმიერი რიგიდან, სულ მცირე, 60 სმ-ის მანძილზე ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 30-ე ნახაზის შესაბამისად.

2. გამომყვან სბ-ზე ღერძულა ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 7,5 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

მუხლი 76. სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები ადზ-ზე

ადზ-ზე სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად, უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

მუხლი 77. სბ-ს გვერდითა სანათები

1. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა დამონტაჟდეს ადზ-ზე მობრუნების მოედნის საზღვარებზე, მოსაცდელი მოედანის საზღვრებზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონაში, ბაქანზე და ა.შ. რომელიც გამოიყენება ღამით, ასევე ღამით მიმოსვლისათვის განკუთვნილ სბ-ზე, სადაც არ არის დამონტაჟებული ღერძულა ხაზის სანათები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ოპერაციის ხასიათის გათვალისწინებით, ორიენტირება შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს ზედაპირის განათებით ან სხვა მეთოდებით. სბ-ს გვერდითა სანათების მიმართ წაყენებული მოთხოვნები თანაბრად ვრცელდება ვერტოდრომებისთვისაც.

2. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა დამონტაჟდეს იმ ადზ-ზე, რომელიც წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს და განკუთვნილია ღამით მიმოსვლისთვის, როდესაც ადზ-ზე არ არის დამონტაჟებული სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები.

3. სბ-ს სწორხაზოვან მონაკვეთზე და ადზ-ზე სბ-ს გვერდითა სანათები, რომელიც წარმოადგენს სტანდარტული სამიმოსვლო მარშრუტის ნაწილს, უნდა განლაგდეს თანაბარი, არაუმეტეს 60 მ-ის გრძივი ინტერვალებით. სანათებს შორის ინტერვალი მოსახვევში უნდა იყოს 60 მ-ზე ნაკლები, მოსახვევის მკაფიო აღნიშვნისათვის.

4. სბ-ს გვერდითა სანათები, მოსაცდელ მოედანებზე, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონაში, ბაქანზე და ა.შ. უნდა განლაგდეს ერთნაირი, არაუმეტეს 60 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

5. სბ-ს გვერდითა სანათები ადზ-ზე მოსაბრუნებელ მოედანზე უნდა განლაგდეს ერთნაირი, არაუმეტეს 30 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.

6. სბ-ს გვერდითა სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის, მოსაცდელი მოედნის, შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების ზონის, ბაქნის და ადზ-ს ნაპირებთან ახლოს ან ნაპირებს მიღმა, არაუმეტეს 3 მ-ის მანძილზე.

7. სბ-ს გვერდითა სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების ლურჯი ფერის ნათება. სანათი უნდა მოჩანდეს ჰორიზონტალური სიბრტყიდან მინიმუმ 75⁰-იანი კუთხის შემადგენლებიდან და ჰორიზონტალურ სიბრტყეში ყველა კუთხიდან, რაც აუცილებელია მიმოსვლის განხორციელებისას პილოტის საორიენტაციოდ ნებისმიერი მიმართულებით. გადაკვეთაზე, გამოსასვლელებზე ან მოსახვევში შეძლებისდაგვარად უნდა განხორციელდეს სანათების ეკრანირება, რათა არ მოჩანდეს იმ მიმართულებიდან, საიდანაც შესაძლოა მისი შეცდომით აღქმა.



8. სბ-ს გვერდითა სანათების სინათლის ინტენსიობა 0^0 – 6^0 ვერტიკალური კუთხეების დიაპაზონში უნდა იყოს არანაკლებ 2 კდ-ს ტოლი და 6^0 -დან 75^0 -მდე დიაპაზონის ნებისმიერი ვერტიკალური კუთხეებისათვის შემთხვევაში – 0,2 კდ-ს ტოლი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 78. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები

1. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა განთავსდეს მასზე მუდმივი ორიენტირების უზრუნველსაყოფად, როდესაც იგი გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, რათა შესაძლებელი იყოს სხ-ის 180^0 -ით მობრუნება და ადზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართულების დაკავება.
2. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევის გარდა, მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები შესაძლებელია განთავსდეს ადზ-ზე, როდესაც ის გამოიყენება ღამის პირობებში.
3. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, უნდა განთავსდეს მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირებაზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათები წანაცვლდება არაუმეტეს 30 სმ-ით, თუ მათი განთავსება მარკირებაზე ფაქტობრივად შეუძლებელია.
4. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების სწორხაზოვან მონაკვეთზე, უნდა განთავსდეს არაუმეტეს 15 მ-იანი გრძივი ინტერვალებით.
5. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები, მოსაბრუნებელი მოედნის მარკირების მრუდხაზოვან მონაკვეთზე, უნდა განთავსდეს არაუმეტეს 7.5 მ-ის ინტერვალებით.
6. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა იყოს მიმართული მუდმივი გამოსხივების, მწვანე ფერის ნათებით, რომლის სხივის ზომები უნდა იყოს ისეთი, რომ სინათლე მოჩანდეს მხოლოდ თვითმფრინავიდან, რომელიც იმყოფება ადზ-ს მოსაბრუნებელ მოედანზე ან უახლოვდება მას.
7. ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნის სანათები უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-13, A2-14 ან A215 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 79. „სდექ“ ხაზის სანათები

1. „სდექ“ ხაზის სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-თან ყოველი მოცდის ადგილას, თუ ადზ გამოიყენება, ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევების, როდესაც:
 - ა) არსებობს ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის შესაბამისი საშუალებები და პროცედურები; ან
 - ბ) არსებული საექსპლუატაციო პროცედურებით, ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, შეიზღუდება:
 - ბ.ა) სამანევრო მოედნის ფარგლებში, დროის ნებისმიერ მომენტისათვის საჰაერო ხომალდების რიცხვი ერთამდე;
 - ბ.ბ) სამანევრო მოედნის ფარგლებში არსებული სატრანსპორტო საშუალებების რიცხვი დასაშვებ მინიმუმამდე.
2. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).
3. როდესაც სბ-ს ადზ-თან გადაკვეთის ადგილებში არსებობს ერთზე მეტი „სდექ“ ხაზის სანათი, დროის კონკრეტულ მომენტში უნდა ჩაირთოს მხოლოდ ერთი სანათი.



4. შუალედური მოცდის ადგილებში „სდექ“ ხაზის სანათი უნდა განთავსდეს, როდესაც აუცილებელია, რომ მარკირებას დაემატოს სანათი და მოძრაობის მართვა განხორციელდეს ვიზუალური საშუალებებით.

5. „სდექ“ ხაზის სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს სიგანეზე იმ ადგილებში, სადაც აუცილებელია მოძრაობის შეჩერება. ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი სანათების დაყენების შემთხვევაში აღნიშნული სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს გვერდითა კიდიდან არანაკლებ 3 მ-ის მანძილზე.

6. „სდექ“ ხაზის სანათები უნდა შედგებოდეს სბ-ს სიგანეზე, არაუმეტეს 3 მ-ის თანაბარი ინტერვალებით განთავსებული სანათებისგან, რომლებიც უნდა ასხივებდნენ წითელი ფერის ნათებას ადრ-ს გადაკვეთის ან მოსაცდელ ადგილთან მიახლოების მიმართულებით.

7. „სდექ“ ხაზის სანათებს, წყვილი მიწისზედა დამატებითი სანათები უნდა დაემატოს, როდესაც პილოტისათვის ძნელია თოვლით ან წვიმის გამო დაფარული „სდექ“ ხაზის ჩაღრმავებული ტიპის სანათების შემჩნევა, ან როდესაც, სანათებთან სხ-ის ახლოს გაჩერებით, სხ-ის კონსტრუქციის გამო, პილოტისათვის შეუძლებელია „სდექ“ ხაზის სანათების დანახვა.

8. ადრ-თან მოსაცდელ ადგილას განთავსებულ „სდექ“ ხაზის სანათებს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულება და წითელი ფერის ნათება, ადრ-თან მიახლოების მიმართულებით.

9. როდესაც აუცილებელია ამ მუხლის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული დამატებითი სანათების განთავსება, მათ უნდა გააჩნდეთ ისეთივე მახასიათებლები, როგორიც „სდექ“ ხაზის ნებისმიერ სანათს, მაგრამ უნდა მოსჩანდნენ, მიახლოებული საჰაერო ხომალდიდან, „სდექ“ ხაზის პოზიციამდე.

10. „სდექ“ ხაზის წითელი ნათების ინტენსივობა და სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12-დან A2-16-მდე ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. როდესაც „სდექ“ ხაზის სანათები გამოიყენება როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის კომპონენტები და საექსპლუატაციო თვალსაზრისით, ცუდი ხილვადობის პირობებში ან დღის ნათელ პერიოდში განსაზღვრული სიჩქარის შესანარჩუნებლად საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, წითელი სანათების ინტენსივობა და „სდექ“ ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17, A2-18 ან A2-19 ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

12. როდესაც აუცილებელია, რომ „სდექ“ ხაზის სანათების კომპლექსი უზრუნველყოფდეს სხივის ფართოდ გაშლას, წითელი ნათების ინტენსივობა და „სდექ“ ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17 ან A2-19 ნახებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

13. „სდექ“ ხაზის სანათებისათვის ელექტროქსელი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ:

ა) შემსვლელი სბ-ს სიგანეზე განლაგებული „სდექ“ ხაზის სანათები ჩაირთოს შერჩევით;

ბ) მხოლოდ გასასვლელად განკუთვნილი სბ-ს სიგანეზე განლაგებული „სდექ“ ხაზის სანათები ჩაირთოს შერჩევით ან ჯგუფებად;

გ) „სდექ“ ხაზის ჩართული სანათების შემთხვევაში, სბ-ს ღერძულა ხაზის ნებისმიერი სანათი, რომლებიც განთავსებულია „სდექ“ ხაზის სანათების უკან, გამოირთოს, სულ მცირე 90 მ-ის მანძილზე;

დ) „სდექ“ ხაზის სანათების ბლოკირება მოხდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათებთან ისე, რომ სბ-ს ღერძული ხაზის სანათების ჩართვისას, რომლებიც განთავსებულია „სდექ“ ხაზის სანათების მიღმა, „სდექ“ ხაზის სანათები გამოირთოს და პირიქით.



მუხლი 80. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები

1. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს იმ შუალედურ მოსაცდელ ადგილებზე, რომლებიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, გარდა იმ ადგილებისა, სადაც დაყენებულია „სდექ“ ხაზის სანათები.
2. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს ისეთ შუალედურ მოსაცდელ ადგილებთან, სადაც არ არის „სდექ“ ხაზის სანათები, რომლებიც გადმოსცემს მოძრაობის დაწყების და განახლების სავალდებულო სიგნალებს.
3. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების გასწვრივ, მარკირებამდე 0.3 მ მანძილზე.
4. შუალედური მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა შედგებოდეს ყვითელი ფერის მუდმივი გამოსხივების სამი მიმართული სანათისაგან, რომლის დანახვაც შესაძლებელი იქნება შუალედურ მოსაცდელ ადგილთან მიახლოებისას. ამასთან, სხივის გაშლის კუთხე უნდა იყოს ანალოგიური სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების სხივის გაშლის კუთხისა, თუ ასეთი არის გათვალისწინებული. სანათები უნდა განთავსდეს სზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად და მის მიმართ მართი კუთხით, ხოლო ინტერვალი ცალკეულ სანათებს შორის უნდა იყოს 1.5 მ.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 81. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები

1. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა განთავსდეს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების დაშორებული არის საზღვართან, რომელიც ემიჯნება სზ-ს.
2. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა განლაგდეს შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამოსასვლელ საზღვართან არსებული შუალედური მოსაცდელი ადგილის მარკირების შიდა მხარეს, 0.3 მ-ის მანძილზე.
3. შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არის გამომყვანი სანათები უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების, ყვითელი ფერის, ჩაღრმავებული მიმართული სანათებისაგან, რომლებიც ერთიმეორესაგან დაშორებული იქნება 6.0 მ-იანი ინტერვალებით და მიუთითებენ გამოსასვლელ საზღვრამდე მისვლის მიმართულებას და სხივის გაშლა იქნება სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ანალოგიური, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 31-ე ნახაზზე.

მუხლი 82. ადზ-ს დამცავი სანათები

1. ადზ-ის დამცავი სანათები, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის მიხედვით უნდა განთავსდეს ადზ-თან დაკავშირებული სზ-სა და ადზ-ის ყოველ გადაკვეთაზე, როდესაც ადზ გამოიყენება:

ა) ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, სადაც არ არის განთავსებული „სდექ“ ხაზის სანათები; და

ბ) ადზ-ზე 550-1200 მ ხილვადობის სიშორის პირობებში მოძრაობის მნიშვნელოვანი სიმჭიდროვის დროს.

შენიშვნა 1. საჭიროებისას, ა კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავ სანათებს შეიძლება დაემატოს ბ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი სანათები.

შენიშვნა 2. ბ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი სანათების პროექტირების, ექსპლუატაციის და განლაგების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროდრომის დაპროექტების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9157) მე-4 ნაწილში.



2. ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღმკვეთი ზომების ფარგლებში, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ და „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს იმ სბ-ების ადზ-თან გადაკვეთის ადგილებში, რომლებიც, ადზ-ზე არასანქცირებული შესვლის აღკვეთის ზომების თვალსაზრისით იდენტიფიცირებულია როგორც სახიფათო მონაკვეთები და გამოყენებული უნდა იქნეს ამინდის ნებისმიერ პირობებში, დღისით და ღამით.
3. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები არ უნდა განთავსდეს „სდექ“ ხაზის სანათებთან ერთად.
- 3¹. როდესაც, სამიმოსვლო ბილიკსა და ადზ-ის გადაკვეთის ადგილში არსებობს ადზ-თან მოსაცდელი ერთზე მეტი ადგილი, ანთებული უნდა იყოს მხოლოდ ადზ-ის დამცავი ის სანათები, რომლებიც დაკავშირებულია მოქმედი ადზ-ის მოსაცდელ ადგილთან.
4. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ს ორივე მხარეს, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებასთან.
5. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი სანათები უნდა განლაგდეს სბ-ზე, განივად, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებასთან.
6. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათები უნდა შედგებოდეს ორი წყვილი ყვითელი ფერის სანათისგან.
7. ჩართულ და გამორთულ მდგომარეობაში მყოფ, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათების კონტრასტულობის გაძლიერებისათვის დღისით გამოსაყენებელ თითოეულ სანათზე უნდა დამონტაჟდეს საკმარისი ზომების ეკრანი, რათა არ მოხდეს სანათის ლინზაზე მზის სხივის არეკვლა და ამასთანავე არ გამოიწვიოს სანათების სისტემის ფუნქციონირების დარღვევა.
8. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათებს უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერის ნათება და უნდა განლაგდეს სბ-ს სიგანეზე, 3 მ-იანი ინტერვალებით.
9. ადზ-ის დამცავი სანათების სინათლის სხივს უნდა გააჩნდეს ერთი მიმართულება და იყოს ყვითელი ფერის, ადზ-თან მოსაცდელ ადგილთან მიახლოების მხრიდან.
- შენიშვნა:** ადზ-ის დამცავი სანათების სინათლის ორიენტაციის და დაყენების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროდრომების პროექტირების სახელმძღვანელოს მე-4 ნაწილში (Doc 9157).
10. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი სანათების ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-24 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.
11. როდესაც ადზ-ის დამცავი სანათები გამოიყენება დღისით, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის სანათის ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-25 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.
12. როდესაც ადზ-ს დამცავი სანათები გამოიყენება როგორც, სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის კომპონენტი (A-SMGCS) და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის სანათის ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-25 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.
13. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის სანათების ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-



14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

14. როდესაც ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი საანათები გამოიყენება დღისით, ყვითელი ფერის ნათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-20 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

15. როდესაც ადზ-ს დამცავი საანათები გამოიყენება როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის კომპონენტი (A-SMGCS) და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ყვითელი საანათის ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-20 ნახაზზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

16. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ა“ კონფიგურაციის ადზ-ს დამცავი საანათები ყოველ ბლოკში, უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით.

17. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 32-ე ნახაზზე მოცემული „ბ“ კონფიგურაციის ადზ-ის დამცავი საანათების მომიჯნავე საანათები უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით, ხოლო ყოველი მეორე საანათი ინთებოდეს ერთდროულად.

18. ადზ-ს დამცავი საანათები უნდა ციმციმებდნენ მონაცვლეობით და ახორციელებდნენ 30-60 გაკრთომას წუთში, უქმ და მუშა იმპულსებს უნდა გააჩნდეთ თანაბარი ხანგრძლივობა და საპირისპირო ფაზა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 83. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების სისტემა (VDGS)

1. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების სისტემის გამოიყენება უნდა მოხდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც მხოლოდ ვიზუალური საშუალებებით ხორციელდება ბაქანზე საჰაერო ხომალდის სადგომის მითითება და არ ხდება სხვა ალტერნატიული საშუალებების (მაგალითად – მარშალერის) გამოყენება.

2. ვიზუალური შეპირაპირების სისტემამ უნდა უზრუნველყოს როგორც აზიმუტური დამიზნება, ისე ადგილის მითითება, სადაც უნდა გაჩერდეს საჰაერო ხომალდი.

3. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი და გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა გამოიყენებოდეს ამინდის ნებისმიერ პირობებში, ხილვადობის, ფონური განათების პირობებში და საფარის ნებისმიერი მდგომარეობის დროს, როდესაც დაგეგმილია სისტემის გამოყენება როგორც დღისით, ისე ღამით და არ იქონიოს პილოტზე დამაბრმავებელი ზემოქმედება.

4. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი, გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ:

ა) ერთი ან ორივე მაჩვენებლის გაუმართაობის შემთხვევაში, პილოტს გარკვევით მიეთითოს აღნიშნული გაუმართაობის შესახებ; და

ბ) შესაძლებელი იყოს მათი გამორთვა.

5. აზიმუტური დამიზნების ბლოკი და გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს უწყვეტი დამიზნება საჰაერო ხომალდების სადგომების მარკირების, სადგომებზე სამანევრო საანათების, თუ ასეთი არსებობს, და ტელესკოპური ტრაპის ვიზუალური შეპირაპირების სისტემის გათვალისწინებით.

6. სისტემის სიზუსტე უნდა შეესაბამებოდეს ჩამტვირთველი ტრაპის ტიპს და საჰაერო ხომალდის მომსახურეობის სტაციონარულ დანადგარებს.

7. სისტემა გამოყენებადი უნდა იყოს ყველა ტიპის სხ-ის მიერ, რომლისთვისაც განკუთვნილია სხ-ის



სადგომი, შერჩევითი ექსპლუატაციის გარეშე.

8. როდესაც შერჩევითი ექსპლუატაცია საჭიროა სისტემის მოსამზადებლად, კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მიერ გამოსაყენებლად ამ შემთხვევაში სისტემაში გათვალისწინებული უნდა იყოს სხ-ის შერჩეული ტიპის აღნიშვნა როგორც პილოტის, ასევე სისტემის ოპერატორისთვის, როგორც სისტემის სამუშაოებისთვის სათანადო მზადყოფნის გარანტია.

9. აზიმუტური მიმართვის ბლოკი უნდა განთავსდეს სხ-ის სადგომის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე ან მის სიახლოვეს, საჰაერო ხომალდის წინ ისე, რომ მისი სიგნალები მოჩანდეს საჰაერო ხომალდის პილოტის კაბინიდან შეპირაპირების სრული მანევრის განმავლობაში და, სულ მცირე, ხედავდეს მარცხენა სავარძელში მჯდომი პილოტი.

10. აზიმუტით მიმართვის ბლოკი, შეძლებისდაგვარად, უნდა განთავსდეს ისე, რომ სიგნალს აკვირდებოდეს სხ-ის როგორც მარცხენა, ასევე მარჯვენა სავარძელში მჯდომი ორივე პილოტი.

11. აზიმუტით მიმართვის ბლოკი უნდა უზრუნველყოფდეს სხ-ის მოძრაობის ცალსახა მართვას მარცხნივ/მარჯვნივ, სიგნალების მეშვეობით, რაც საშუალებას მისცემს პილოტს, სხ გაიყვანოს მოძრაობის ხაზზე წინ და შეინარჩუნოს ის ზედმეტი მანევრის გარეშე.

12. როდესაც სხ-ის აზიმუტით მიმართვა ხორციელდება ფერების ცვლილებების მეშვეობით, მწვანე ფერის გამოყენება უნდა მოხდეს ღერძულა ხაზის აღნიშვნისთვის, ხოლო წითელი ფერის – ღერძულა ხაზიდან გადახრის აღნიშვნისთვის.

13. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს აზიმუტური მიმართვის ბლოკთან ერთად ან მასთან საკმაოდ ახლოს, რათა პილოტს შეეძლოს დაინახოს როგორც აზიმუტური სიგნალები, ისე გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი, თავის მოუბრუნებლად.

14. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელს უნდა ხედავდეს როგორც მარცხენა, ასევე მარჯვენა სავარძელში მჯდომი პილოტი.

15. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებლის ინდიკატორის ინფორმაცია კონკრეტული ტიპის სხ-სთვის უნდა ითვალისწინებდეს პილოტის თვალის დონის მოსალოდნელ გადახრის დიაპაზონს, სიმაღლის და/ან დაკვირვების კუთხის მიხედვით.

16. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელი უნდა მიუთითებდეს სხ-ის დაყენების ადგილს, რომლისთვისაც განხორციელდება მიმართვა და უზრუნველყოფს ინფორმაციას მიახლოების სიჩქარის შესახებ, რაც საშუალებას მისცემს პილოტს თანდათანობით შეამციროს საჰაერო ხომალდის სიჩქარე, მისთვის გამოყოფილ ადგილზე სრულ გაჩერებამდე.

17. სხ-ის გაჩერების ადგილის მაჩვენებელმა, სულ მცირე, 10 მ-ის მანძილზე უნდა გადასცეს ინფორმაცია მიახლოების სიჩქარეზე.

18. როდესაც გაჩერება მიეთითება სიგნალების ფერების ცვლილებით, მწვანე ფერის გამოყენება უნდა მოხდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდს უფლება ეძლევა იმოძრაოს, ხოლო წითელი ფერით მიეთითოს, რომ გაჩერების ადგილი მიღწეულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გაჩერების ადგილამდე მცირე მანძილზე შეიძლება მესამე ფერის გამოყენება – გაჩერების ადგილთან მიახლოების გასაფრთხილებლად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 84. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა (A-VDGS)

1. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ შემთხვევაში, როდესაც საექსპლუატაციო მოსაზრებიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილი იქნება სხ-ის სწორი ტიპის დადასტურება, რომლის მიმართვაც განხორციელდება და/ან მიეთითება გამოყენებული სადგომის ღერძულა ხაზი, როდესაც გაითვალისწინება სხ-ის ერთზე მეტი სადგომი.



2. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს ყველა ტიპის სხ-ს მომსახურებას, რომელთათვისაც განკუთვნილი იქნება სხ-ის სადგომი.

3. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემის გამოყენება უნდა მოხდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც განსაზღვრულია მისი საექსპლუატაციო მახასიათებლები და პირობები, როგორიცაა ამინდი, ხილვადობა, გარემომცველი განათება დღისით და ღამით, რათა სინათლის ამრეკლავმა ბლოკებმა და მის შემოგარენში სინათლის სხვა წყაროებმა არ გააუარესოს სისტემის მიერ გაცემული ვიზუალური ინფორმაციის სიცხადე და შესამჩნევობა.

4. სხ-ს სადგომზე, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემის მიერ გაცემული მიმართვის ინფორმაცია, არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს ტელესკოპური ტრაპის ვიზუალური შეპირაპირების ჩვეულებრივი სისტემის ინფორმაციას, როდესაც გამოიყენება ორივე სისტემა. აუცილებელია მოხდეს A-VDGS სისტემის ექსპლუატაციაში არარსებობის ან გაუმართაობის შესახებ ინფორმაციის მიწოდება.

5. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა უნდა განთავსდეს ისე, რომ უწყვეტი და ცალსახა მითითებები წარედგინოს შეპირაპირებაზე პასუხისმგებელ პირს მანევრირების პროცესში შეპირაპირებისას და პირებს, რომლებიც ეხმარებიან საჰაერო ხომალდს შეპირაპირებაში.

6. მანევრირების შესაბამის ეტაპზე შეპირაპირებისას მიმართვის უზრუნველსაყოფად, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა, სულ მცირე, უნდა გადმოსცემდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მითითებას ავარიული გაჩერების შესახებ;

ბ) საჰაერო ხომალდის ტიპსა და მოდელს, რომლის მიმართაც ხორციელდება;

გ) სხ-ის სადგომის ღერძულა ხაზის მიმართ სხ-ის გვერდითი წანაცვლების მითითებას;

დ) აზიმუტური კორექციის მიმართულებას, რაც აუცილებელია სხ-ის

სადგომის ღერძულა ხაზის მიმართ წანაცვლების აღმოსაფხვრელად;

ე) სხ-ის გაჩერების ადგილამდე მანძილის ასახვას;

ვ) მითითებას იმაზე, რომ სხ-მა მიაღწია გაჩერების სწორ ადგილს;

ზ) გამაფრთხილებელ მითითებას მასზედ, რომ სხ სცილდება შესაბამისი სადგომის საზღვრებს.

7. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემას უნდა შეეძლოს სხ-ის ყველა სამიმოსვლო სიჩქარეზე შეპირაპირებისას უზრუნველყოს მიმმართველი ინფორმაციის გადაცემა.

8. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემაში, დრო რომელიც საჭიროა სხ-ის გვერდითი წანაცვლების განსაზღვრისათვის მისი დადგენიდან ასახვამდე, ჩვეულ საექსპლუატაციო პირობებში არ უნდა იწვევდეს სხ-ის გადახრას 1 მ-ზე მეტი მანძილით.

9. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემისათვის, სადგომის ღერძულა ხაზიდან საჰაერო ხომალდის გადახრის შესახებ ინფორმაცია და მანძილი გაჩერების ადგილამდე, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-7 ცხრილში მითითებულ სიზუსტეს.

10. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებულ სისტემასთან მიმართვის შესახებ ინფორმაციის ასახვისათვის გამოყენებული პირობითი აღნიშვნები და გრაფიკული მონაცემები მკაფიო წარმოდგენას უნდა იძლეოდეს წარდგენილი ინფორმაციის სიმბოლური ტიპის შესახებ.



11. სადგომის ღერძულა ხაზიდან სხ-ის გვერდით წანაცვლების შესახებ, ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს სხ-ის პილოტისათვის ინფორმაციის მიწოდებას სხ-ის გაჩერების ადგილამდე სულ მცირე 25 მ-ის მანძილზე.
12. სხ-ის გაჩერების ადგილთან მიახლოებისას, მიმდინარე მანძილი და მიახლოების სიჩქარე უნდა გაიცემოდეს გაჩერების ადგილამდე სულ მცირე 15 მ მანძილზე.
13. სხ-ის გაჩერების ადგილამდე ციფრებში გამოსახული მიახლოების მანძილი უნდა აისახოს მთელი რიცხვებით, ხოლო გაჩერების ადგილამდე, სულ მცირე, 3 მ მანძილზე – ერთ მეათედამდე სიზუსტით.
14. ტელესკოპურ ტრაპთან ვიზუალური შეპირაპირების გაუმჯობესებული სისტემა უნდა მოიცავდეს სხ-ის მანევრირების პროცესში შეპირაპირებისას „დაუყოვნებელი გაჩერების“ აუცილებლობის ასახვის მეთოდს და აღნიშნულის დროს, მათ შორის, სისტემის მტყუნებისას არ უნდა გადაიცემოდეს არანაირი სხვა ინფორმაცია.
15. სადგომზე ექსპლუატაციის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელ პერსონალს უნდა გააჩნდეს შეპირაპირების პროცედურების „დაუყოვნებელი გაჩერების“ ინიცირების შესაძლებლობა.
16. შეპირაპირებისას მანევრის დაუყოვნებელი შეწყვეტის აუცილებლობის შემთხვევაში წითელი ასოებით უნდა გამოისახებოდეს სიტყვა „სდექ“ (STOP).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 85. სადგომზე სხ-ის მანევრირების მართვის სანათები

1. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები უნდა განთავსდეს საჰაერო ხომალდის სადგომზე დაყენების გაადვილების მიზნით, რომელიც უნდა განლაგდეს ხელოვნურსაფარიან ბაქანზე ან შემოყინვის საწინააღმდეგო დამუშავების არეში და უნდა გამოიყენებოდეს შეზღუდული ხილვადობის პირობებში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ-ის სათანადო მიმართვა სადგომზე უზრუნველყოფილია სხვა საშუალებებით.
2. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები უნდა ემთხვეოდეს საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირებას.
3. სადგომზე საჰაერო ხომალდის მანევრირების მართვის სანათები, გარდა გაჩერების ადგილის აღმნიშვნელი სანათებისა, უნდა წარმოადგენდეს მუდმივი გამოსხივების, ყვითელი ფერის სანათებს, რომელიც უნდა მოჩანდეს იმ უბნის ფარგლებში, სადაც იგეგმება სხ-ის მიმართვა აღნიშნული სანათების გამოყენებით.
4. სხ-ის სადგომზე შესვლის, მობრუნების და სადგომიდან გასვლის ხაზის მოსანიშნად გამოყენებული სანათები უნდა განლაგდეს არაუმეტეს 7,5 მ-ის ინტერვალებით მრუდხაზოვან მონაკვეთზე და 15 მ-ის ინტერვალებით სწორხაზოვან მონაკვეთებზე.
5. გაჩერების ადგილის აღმნიშვნელი სანათები უნდა წარმოადგენდეს ერთი მიმართულების მქონე, მუდმივი გამოსხივების წითელი ფერის სანათებს.
6. სანათების ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის და განათების იმ პირობებს, რომლის დროსაც გამოიყენება საჰაერო ხომალდის სადგომი.
7. სანათების ელექტროქსელი უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ სანათები ჩაირთოს, როდესაც გამოიყენება სადგომი და გამორთოს, როდესაც სადგომი არ გამოიყენება.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 86. მოსაცდელი ადგილების სანათები სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე



1. მოსაცდელი ადგილების სანათები ყენდება სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე ადუ-თან დაკავშირებული მოცდის ყოველ ადგილას, თუ აღნიშნული ადუ გამოიყენება ადუ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში.

2. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა განლაგდეს მოსაცდელი ადგილების მარკირებასთან 1.5 მ-ის (± 0.5 მ) მანძილზე, მოძრაობის მარშრუტის ერთ-ერთი მხრიდან, მარცხნიდან ან მარჯვნიდან, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, მოძრაობის მოწესრიგებისათვის დადგენილი წესების გათვალისწინებით.

3. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა შედგებოდეს:

ა) წითელი (მოძრაობა აკრძალულია)/მწვანე (მოძრაობა ნებადართულია) მართვადი შუქნიშნებისაგან; ან

ბ) წითელი ციმციმა სანათისაგან.

4. სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილების სანათები უნდა იყოს ერთი მიმართულების მქონე სანათები, რომელსაც დაინახავს მოსაცდელ ადგილს მიახლოებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი.

5. სანათის სხივის ინტენსივობა უნდა შეესაბამებოდეს ხილვადობის და განათების პირობებს, როდესაც გამოიყენება მოსაცდელი ადგილი, მაგრამ სანათმა არ უნდა იქონიოს მძღოლზე თვალისმომჭრელი ზემოქმედება.

6. წითელი ციმციმა სანათები უნდა გამოსცემდეს 30-60 გაკრომას წუთში.

მუხლი 87. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები

1. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს იმ სბ-ს მართობულად, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ როგორც გამომყვანი სბ, ამ სბ-ს განუზრახვად დაკავების აღსაკვეთად.

2. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს მხოლოდ გამომყვანი სბ-ს ბოლოში, სბ-ს მართობულად, სატრანსპორტო საშუალების ადუ-ის მიმართულებით არასწორი მოძრაობის აღსაკვეთად.

2¹. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა განთავსდეს „შესვლა აკრძალულია“ ნიშანთან და/ან მარკირებასთან ერთად.

3. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები უნდა შედგებოდეს ერთი მიმართულების მქონე სანათებისგან, რომელიც წითელი ფერით უნდა მიუთითებდნენ ადუ-თან მიახლოების მიმართულებას და განთავსდნენ არაუმეტეს 3 მ-ის თანაბარი ინტერვალებით.

4. როდესაც თოვლის ან წვიმის გამო პილოტისათვის ძნელია „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის ჩაღრმავებული ტიპის სანათების შემჩნევა, ან როდესაც სანათებთან სხ-ის ახლოს გაჩერებით, სხ-ის კონსტრუქციის გამო პილოტისათვის შეუძლებელია „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების დანახვა, „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათებს უნდა დაემატოს წყვილი მიწისზედა დამატებითი სანათები.

5. „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების წითელი სანათის ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12-დან A2-16-მდე ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

6. როდესაც „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათები გამოიყენება, როგორც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის გაუმჯობესებული სისტემის (A-SMGCS) კომპონენტი და საჭიროა ინტენსივობის უფრო მაღალი მაჩვენებელი, ცუდი ხილვადობის ან დღის ნათელ პირობებში სახმელეთო მოძრაობის გარკვეული სიჩქარის შენარჩუნების მიზნით, „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის წითელი ფერის სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17, A2-18 ან A2-19 ნახაზზე მოცემულ



ტექნიკურ მოთხოვნებს.

7. როდესაც აუცილებელია, რომ „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების კომპლექსი უზრუნველყოფდეს სხივის ფართოდ გაშლას, წითელი ნათების ინტენსივობა და სანათების სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-17 ან A2-19 ნახაზებზე მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

8. სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზის ის სანათები, რომლებიც განლაგებულნი არიან „შესვლა აკრძალულია“ ხაზის სანათების მიღმა, არ უნდა მოჩანდნენ ადზ-ის მიმართულებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 88. ადზ-ს სტატუსის სანათები

1. ადზ-ს სტატუსის სანათები უნდა მოიცავდეს ორ საბაზისო ვიზუალურ კომპონენტს: ადზ-ს შემსვლელ სანათებს (REL) და აფრენის მოლოდინის სანათებს (THL), რომელთაგან ყოველი შეიძლება განლაგდეს ცალ-ცალკე ან ეს ორი კომპონენტი შესაძლებელია იყოს ერთმანეთის დამატება.

2. როდესაც გამოიყენება REL-სანათები, ისინი უნდა განლაგდეს სზ-ს ღერძულა ხაზის მიმართ 0,6 მ-ის წანაცვლებით, სზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების საწინააღმდეგო მხარეს, დაწყებული ადზ-თან, მოსაცდელი ადგილიდან 0,6 მ მანძილიდან ადზ-ს ნაპირამდე. დამატებითი ცალკეული სანათი უნდა განთავსდეს ადზ-ს ღერძულა ხაზიდან 0,6 მ-ის მანძილზე, სზ-ს REL-სანათების ბოლო ორ სანათთან ერთ ხაზზე.

3. REL-სანათების შემადგენლობაში უნდა შედიოდეს ხუთი სანათი, რომელთა შორის გრძივი ინტერვალი, სზ-ს სიგრძეზე დამოკიდებულებით, უნდა იყოს არანაკლებ 3.8 მ და არაუმეტეს 15.2 მ, გარდა ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიახლოვეს განთავსებული ცალკეული სანათისა.

4. როდესაც გამოიყენება THL-სანათები, ისინი უნდა განლაგდეს წყვილად ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათების ორივე მხარეს, 1.8 მ-ის წანაცვლებით, დაწყებული წერტილიდან, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს დასაწყისიდან 115 მ მანძილზე და შემდეგ უნდა განთავსდეს ყოველ 30 მ-ში, არანაკლებ 450 მ-ის მანძილზე.

5. როდესაც გამოიყენება REL-სანათები, იგი უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების ჩაღრმავებული ტიპის სანათების ერთი ხაზისგან, რომელსაც უნდა გააჩნდეს წითელი ფერის ნათება იმ საჰაერო ხომალდის მიმართულებით, რომელიც ახორციელებს ადზ-ზე დასაფრენად შესვლას.

6. სზ-ს და ადზ-ის ყოველი გადაკვეთის ადგილში განთავსებული REL-სანათების ჩართვა უნდა განხორციელდეს სისტემის მიერ გაფრთხილების შეტყობინების გაცემის აუცილებლობიდან 2 წმ-ზე ნაკლებ დროში.

7. REL-სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-12 და A2-14 ნახაზებზე მოცემულ მოთხოვნებს.

8. როდესაც გამოიყენება THL-სანათები, იგი უნდა შედგებოდეს მუდმივი გამოსხივების ჩაღრმავებული ტიპის სანათების ორი რიგისგან, რომელიც უნდა ასხივებდეს წითელი ფერის ნათებას, ადზ-დან ამფრენი საჰაერო ხომალდის მიმართულებით.

9. ადზ-ზე THL-სანათების ჩართვა უნდა განხორციელდეს სისტემის მიერ გაფრთხილების შეტყობინების გაცემის აუცილებლობიდან 2 წმ-ზე ნაკლებ დროში.

10. REL-სანათების ინტენსივობა და სხივის გაშლის კუთხე უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-2 დამატების A2-26 ნახაზზე მოცემულ მოთხოვნებს.

11. REL და THL სანათების ავტომატიზაციის ხარისხი უნდა იყოს ისეთი, რომ ყოველი სისტემის მართვის შესაძლებლობა შემოიფარგლოს ერთი ან ორივე სისტემის გათიშვით.



მუხლი 89. ნიშნების ზოგადი მოთხოვნები

1. ნიშნების მეშვეობით უნდა ხდებოდეს სავალდებულოდ შესასრულებელი მითითებების გადაცემა, კონკრეტული ადგილმდებარეობის ან სამუშაო მოედანზე დანიშნულების ადგილის შესახებ, ან სხვა სახის ინფორმაციის გადაცემა, სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის მოთხოვნების შესრულების მიზნით.

2. ცვალებადი ინფორმაციის გადამცემი ნიშანი უნდა გამოიყენებოდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა) ნიშანზე ასახული მითითება ან ინფორმაცია, აუცილებელია შესასრულებლად მხოლოდ დროის გარკვეულ პერიოდში; და/ან

ბ) სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის მოთხოვნების შესასრულებლად, აუცილებელია წინასწარ განსაზღვრული, ცვალებადი ინფორმაციის გადაცემა.

3. ნიშნებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. ადზ-ისა და სბ-ის სიახლოვეს ნიშნები უნდა განლაგდეს რაც შეიძლება დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საკმარისი დაცილება საჭირო ხომალდის ხრახნსა და რეაქტიული ძრავას გონდოლასთან. განთავსებული ნიშნების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილში მოყვანილ მონაცემებს.

4. ნიშნებს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა, ჰორიზონტალურად წაგრძელებული ფორმა, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33-ე და 34-ე ნახაზებზე.

5. სამუშაო მოედანზე წითელი ფერი უნდა გააჩნდეს მხოლოდ იმ ნიშანს, რომელიც შეიცავს შესასრულებლად სავალდებულო ინფორმაციას.

6. ნიშნებზე წარწერა უნდა განხორციელდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-4 დამატების მოთხოვნების შესაბამისად.

7. ნიშნები უნდა განათდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-4 დამატების მოთხოვნების შესაბამისად, თუ განკუთვნილია შემდეგ პირობებში გამოსაყენებლად:

ა) ადზ-ზე 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში; ან

ბ) აღჭურვილ ადზ-ზე ღამით; ან

გ) აღუჭურველ ადზ-ზე ღამით, კოდური აღნიშვნით 3 ან 4.

8. თუ ნიშნები გამოიყენება ღამით, აღუჭურველ ადზ-ზე 1 ან 2 კოდური აღნიშვნით, ისინი უნდა წარმოადგენდეს შუქამრეკლავს და/ან უნდა ნათდებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-4 დამატებაში მოცემული მოთხოვნების შესაბამისად.

9. ცვალებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი არ უნდა გადმოსცემდეს წარწერას, როდესაც იგი არ გამოიყენება.

10. მტყუნების შემთხვევაში, ცვალებადი ინფორმაციის შემცველი ნიშანი არ უნდა გადასცემდეს ინფორმაციას, რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს პილოტის ან სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის შეცდომაში შეყვანა.

11. ცვალებადი ინფორმაციის შემცველ ნიშანზე ერთი შეტყობინების მეორეთი შესაცვლელად, დროის ინტერვალი, შეძლებისდაგვარად, უნდა იყოს მოკლე და არ აღემატებოდეს 5 წამს.

მუხლი 90. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს



1. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს, უნდა გამოიყენებოდეს იმ ადგილის მოსანიშნად, რომლის შემდეგაც საჭირო ხომალდის ან სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობა დაუშვებელია, სააეროდრომო სამეთვალყურეო კომპლექსის ნებართვის გარეშე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 35-ე ნახაზზე.
2. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ ინსტრუქციას, უნდა მოიცავდეს ადზ-ს აღნიშვნას, I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილების ნიშნებს, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილების ნიშნებს, მოძრაობის მარშრუტზე მოსაცდელი ადგილის ნიშნებს და ნიშნებს „შესვლა აკრძალულია“.
3. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუში „ა“-ს მიხედვით განხორციელებული ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას, სზ-ს და ადზ-ს გადაკვეთაზე ან ადზ-ების გადაკვეთის ადგილზე უნდა დაემატოს ადზ-ს აღმნიშვნელი ნიშანი.
4. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუშ „ბ“-ს მიხედვით განხორციელებული ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას, უნდა დაემატოს I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილის ნიშნები.
5. ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის მე-12 ნახაზზე მოცემულ ნიმუში „ა“-ს მიხედვით განხორციელებული და ამ რეგლამენტის 30-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად დატანილ, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირებას უნდა დაემატოს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის ნიშანი.
6. სზ-ს და ადზ-ის კვეთაზე ადზ-ის ნიშანს აუცილებლობისას უნდა დაემატოს ადგილმდებარეობის აღნიშვნა, რომელიც დაყენებულია გარეთა (სზ-დან ყველაზე დაშორებული) მხრიდან.
7. იმ შემთხვევაში, როდესაც არეში შესვლა აკრძალულია, უნდა განთავსდეს ნიშანი „შესვლა აკრძალულია“.
8. სზ-სა და ადზ-ის კვეთაზე ან ადზ-ის ადზ-თან კვეთაზე, ადზ-ის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის მარკირების ყოველ მხარეს და უნდა მოსჩანდეს ადზ-თან მიახლოების მიმართულებიდან.
9. I, II და III კატეგორიის მოსაცდელი ადგილის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-ს მოსაცდელი ადგილის მარკირების ყოველ მხარეს და უნდა მოჩანდეს კრიტიკულ არესთან მიახლოების მიმართულებიდან.
10. ნიშანი „შესვლა აკრძალულია“ უნდა განთავსდეს შესასვლელად აკრძალული არის დასაწყისში, სზ-ს ყოველ მხარეს, პილოტის თვალთახედვის მიმართულებით.
11. ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის ნიშანი უნდა განთავსდეს ამ რეგლამენტის 30-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად დადგენილი, ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის ყოველ მხარეს და უნდა მოჩანდეს დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS მგძნობიარე/კრიტიკულ არესთან მიახლოების მიმართულებით.
12. ნიშანი, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ ინსტრუქციას, უნდა შედგებოდეს თეთრი ფერის წარწერისგან წითელ ფონზე.
13. როდესაც გარემო პირობების ან სხვა ფაქტორების გავლენით, აუცილებელია სავალდებულოდ შესასრულებელი ინსტრუქციის შემცველ ნიშნებზე წარწერის შესამჩნევობის გაუმჯობესება, თეთრი წარწერის გარეთა კონტური დამატებით უნდა შემოისაზღვროს 10 მმ-ის მქონე შავი ფერით, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნა 1 და 2 და 20 მმ-ის მქონე შავი ფერით, როდესაც ადზ-ს კოდური აღნიშვნაა 3 და 4.
14. ადზ-ს აღნიშვნაზე წარწერა უნდა შეიცავდეს გადამკვეთი ადზ-ს აღნიშვნას და ორიენტირებული იყოს სათანადოდ, ნიშნის ხედვის უზრუნველსაყოფად, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ადზ-ს ბოლოს სიახლოვეს დაყენებული ადზ-ს აღნიშვნაზე შეიძლება მიეთითოს მხოლოდ ამ ადზ-ს ბოლოს აღნიშვნა.
15. I, II და III კატეგორიების ან ერთობლივი II/III ან ერთობლივი I/II/III კატეგორიის მოსაცდელი



ადგილის ნიშანზე, შესაბამის შემთხვევაში, წარწერა უნდა შეიცავდეს ადზ-ის აღნიშვნას და ასოებსა და ციფრებს CAT I, CAT II, CATIII ან CAT II/III ან CAT I/II/III.

16. აღნიშვნა ნიშანზე „შესვლა აკრძალულია“ უნდა შესრულდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33-ე ნახაზის მიხედვით.

17. ამ რეგლამენტის 30-ე მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად, განსაზღვრულ ადზ-ის მოსაცდელ ადგილთან დაყენებულ ნიშანზე, წარწერა უნდა შეიცავდეს სბ-ს აღნიშვნას და ციფრებს.

18. ნიშნებზე დატანილი აუცილებლად შესასრულებელი ინფორმაციის წარწერები/სიმბოლოები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 33 ნახაზზე მოცემულ სტანდარტებს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 91. საინფორმაციო ნიშნები

1. საინფორმაციო ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა მიეთითოს რომელიმე ობიექტის კონკრეტული ადგილმდებარეობა ან უზრუნველყოფილი იყოს ინფორმაცია მოძრაობის მარშრუტის შესახებ (მიმართულების ან დანიშნულების ადგილის შესახებ), პიკტოგრაფიული სახით მაჩვენებელი ნიშნები მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე

2. საინფორმაციო ნიშანი უნდა მოიცავდეს: მოძრაობის მიმართულების ნიშნებს, ადგილმდებარეობის მაჩვენებელ ნიშნებს, დანიშნულების ადგილის მაჩვენებელ ნიშნებს, ადზ-დან გასვლის მაჩვენებელ ნიშნებს, ადზ-ს გათავისუფლების მაჩვენებელ ნიშნებს და გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის მაჩვენებელ ნიშნებს.

3. ადზ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ნიშნის განთავსება საჭიროა ადზ-ს საქსპლუტაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

4. ადზ-ს გათავისუფლების ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც გამომყვან სბ-ზე განთავსებული არ არის სბ-ი ღერძულა ხაზის სანათები და საჭიროა ადზ-დან გამსვლელი სბ-ის პილოტს მიეთითოს, ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე არის პერიმეტრი ან გარდამავალი შიდა ზედაპირის ქვედა საზღვარი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელიც უფრო შორს არის განლაგებული ადზ-ი ღერძულა ხაზიდან.

5. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანი საჭიროა განთავსდეს საქსპლუტაციო მოთხოვნებიდან გამომდინარე, გადაკვეთის ადგილიდან ასაფრენად გარბენისთვის არსებული მანძილის მისათითებლად.

6. აეროდრომზე, კონკრეტული დანიშნულების ადგილისკენ, როგორცაა სატვირთო არე, საერთო დანიშნულების საავიაციო არე და ა.შ., მიმართულების მითითების აუცილებლობისას უნდა განთავსდეს დანიშნულების ადგილის მაჩვენებელი ნიშანი.

7. ადგილმდებარეობის და მოძრაობის მიმართულების გაერთიანებული ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც იგი განკუთვნილია სბ-ს გადაკვეთამდე მოძრაობის მარშრუტის შესახებ ინფორმაციის მისათითებლად.

8. მოძრაობის მიმართულების ნიშანი უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა, რომ მიეთითოს სბ-ს დანიშნულება და მიმართულება გადაკვეთის ადგილას.

9. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს შუალედურ მოსაცდელ ადგილთან.

10. ადგილმდებარეობის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადზ-ს აღმნიშვნელ ნიშანთან ერთად, გარდა იმ შემთხვევისა როდესაც ხდება ადზ-ების გადაკვეთა.

11. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს მოძრაობის მიმართულების ნიშანთან ერთად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სააერონავიაციო კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე



შესაძლებელია მისი არ დაყენება.

12. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განთავსდეს სბ-ს ბაქანზე გასასვლელის ან გადაკვეთის შემდეგ სბ-ს მითითებისათვის.

13. როდესაც სბ მთავრდება “T“-სებრ გადაკვეთაზე, აუცილებელია მიეთითოს გადაკვეთის აღნიშვნა, განთავსდეს გადამღობი ნიშნები, მოძრაობის მიმართულების და/ან სხვა შესაბამისი ვიზუალური საშუალებები.

14. მაჩვენებელი ნიშნები, გარდა ამ მუხლის მე-16 და 24-ე პუნქტებში მითითებულისა, უნდა განლაგდეს სბ-ს მარცხენა მხარეს, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილის შესაბამისად.

15. სბ-ს გადაკვეთაზე ნიშნები უნდა განლაგდეს აღნიშნულ გადაკვეთამდე და შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების გვერდით. შუალედური მოსაცდელი ადგილების მარკირების არარსებობისას, მითითებული ნიშნები უნდა განთავსდეს 3 ან 4 კოდური აღნიშვნის მქონე გადამკვეთი სბ-ს ღერძულა ხაზიდან სულ მცირე 60 მ-ის მანძილზე და 1 და 2 კოდური აღნიშვნის შემთხვევაში – 40 მ-ის მანძილზე.

შენიშვნა: ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშანი, რომელიც ყენდება სბ-ს გადაკვეთის შემდეგ, შეიძლება განთავსდეს მის ნებისმიერ მხარეს.

16. ადბ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადბ-ს იმავე მხარეს (მარცხნივ ან მარჯვნივ), რომელ მხარესაც ხორციელდება გასვლა, ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-8 ცხრილის შესაბამისად.

17. ადბ-დან გასვლის ნიშანი უნდა განთავსდეს ადბ-დან გასვლის წერტილამდე, ადგილში, რომელიც ნებისმიერ შემთხვევაში მდებარეობს, მინიმუმ, 60 მ-ის მანძილზე, ადბ-დან გასვლის წერტილამდე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და მინიმუმ 30 მ-ის მანძილზე, როდესაც კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

18. ადბ-ს გათავისუფლების ნიშანი უნდა განთავსდეს სულ მცირე სბ-ს ცალ მხარეს. მანძილი ადბ-ს ღერძულა ხაზსა და ნიშანს შორის უნდა იყოს არანაკლები შემდეგი უდიდესი მნიშვნელობისა:

ა) მანძილი ადბ-ს ღერძულა ხაზსა და ILS/MLS კრიტიკული/მგრძნობიარე ზონის პერიმეტრს შორის; ან

ბ) მანძილი ადბ-ს ღერძულა ხაზსა და შიდა გარდამავალი ზედაპირის ქვედა საზღვარს შორის.

19. როდესაც სბ-ს ადგილმდებარეობის ნიშანი ემთხვევა ადბ-ს გათავისუფლების ნიშანს, იგი უნდა განთავსდეს ადბ-ს გათავისუფლების ნიშნის გარეთა მხრიდან.

20. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანი უნდა განთავსდეს შემსვლელი სბ-ს მარცხენა მხარეს. მანძილი ადბ-ს ღერძულ ხაზსა და ნიშანს შორის უნდა შეადგენდეს არანაკლებ 60 მ-ს, როდესაც ადბ-ს კოდური აღნიშვნაა 3 ან 4 და არანაკლებ 45 მ-ს, როდესაც ადბ-ს კოდური აღნიშვნაა 1 ან 2.

21. სბ-ს ადგილმდებარეობის ნიშანი, ადბ-ს აღნიშვნასთან ერთად, უნდა განთავსდეს ადბ-ს აღნიშვნის გარეთა მხრიდან.

22. დანიშნულების ადგილის ნიშანი არ უნდა ემთხვეოდეს და არ უნდა განთავსდეს მოძრაობის მიმართულების ან ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანებთან ერთად.

23. მაჩვენებელი ნიშანი, გარდა ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშნისა, არ უნდა განთავსდეს იმ ნიშანთან ერთად, რომელიც შეიცავს სავალდებულოდ შესასრულებელ მითითებებს.

24. მოძრაობის მიმართულების ნიშანი, გადამღობი და/ან სხვა შესაბამისი ვიზუალური საშუალება, რომელიც გამოიყენება „T“-სებრ გადაკვეთის აღსანიშნად, შეიძლება დაგვარად უნდა განთავსდეს სბ-ს გადაკვეთის მოპირდაპირედ, სახით სამიმოსვლო ბილიკისკენ.

25. მაჩვენებელ ნიშანს, გარდა ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელი ნიშნისა, უნდა გააჩნდეს შავი ფერის წარწერა ყვითელ ფონზე.



26. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანს უნდა გააჩნდეს შავ ფონზე ყვითელი ფერის წარწერა, ხოლო სადაც განთავსდება მხოლოდ ეს ერთი ნიშანი, მას უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერის კონტური.

27. ადზ-დან გასვლის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს გამომყვანი სზ-ს აღნიშვნისა და ისრისაგან, რომელიც უნდა აჩვენებდეს მოძრაობის მიმართულებას.

28. ადზ-ს გათავისუფლების ნიშანზე წარწერა უნდა ასახავდეს ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის „ა“ ტიპის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

29. გადაკვეთის ადგილიდან აფრენის ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს გარბენისთვის არსებულ მანძილს მეტრებში და სათანადოდ იყოს განთავსებული და ორიენტირებული ისრით, რომელიც მიუთითებს აფრენის მიმართულებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

30. დანიშნულების ადგილის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ასოითი, ასოთ-ციფრული ან ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს დანიშნულების ადგილს და დაემატოს ისარი, რომელიც უნდა მიუთითებდეს მოძრაობის მიმართულებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

31. მოძრაობის მიმართულების ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს ასოითი ან ასოთ-ციფრული შეტყობინებისგან, რომელიც უნდა მიუთითებდეს სზ-ს და დამატებული შესაბამისი სახით ორიენტირებული ერთი ან რამდენიმე ისრით და შესაბამისად დაემატოს ორიენტირების ისრები ან ისარი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

32. ადგილმდებარეობის აღმნიშვნელ ნიშანზე წარწერა უნდა შედგებოდეს სზ-ს, ადზ-ს ან სხვა ხელოვნურსაფარიანი ზედაპირის აღნიშვნისაგან, რომელზეც მდებარეობს ან რომელზეც გადის საჰაერო ხომალდი და ნიშანი არ მოიცავს ისრებს.

33. როდესაც ხორციელდება ერთ სზ-ზე შუალედური მოსაცდელი ადგილების ჩვენება, ადგილმდებარეობის ნიშანი უნდა შედგებოდეს სზ-ს აღნიშვნისა და ციფრებისაგან.

34. იქ, სადაც ადგილმდებარეობის ნიშანი ან მოძრაობის მიმართულების ნიშნები გამოიყენება ერთობლივად:

ა) მოძრაობის მიმართულების ყველა ნიშანი, რომელიც მიუთითებს მარცხენა ბრუნს, უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშნის მარცხენა მხარეს, ხოლო მოძრაობის მიმართულების ყველა ნიშანი, რომელიც მიუთითებს მარჯვენა ბრუნს, უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშნის მარჯვენა მხარეს, მაგრამ იმ შემთხვევაში, როდესაც მიერთების ადგილი მოიცავს ერთ გადამკვეთ სზ-ს, ადგილმდებარეობის ნიშანი, როგორც ალტერნატიული ვარიანტი, შეიძლება განლაგდეს მარცხენა მხრიდან;

ბ) მოძრაობის მიმართულების ნიშანი უნდა განთავსდეს ისე, რომ კუთხე ისრის მიმართულებასა და ვერტიკალს შორის გაიზარდოს შესაბამისი სზ-დან გადახრის შესაბამისად;

გ) მოძრაობის მიმართულების შესაბამისი ნიშანი უნდა განთავსდეს ადგილმდებარეობის ნიშანთან ერთად, როდესაც მოძრაობის მიმართულება სზ-ს ადგილმდებარეობის მიმართ მკვეთრად იცვლება გადაკვეთის შემდეგ; და

დ) მოძრაობის მიმართულების მოსაზღვრე ნიშნებს ყოფს ვერტიკალური შავი ხაზი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 34-ე ნახაზზე.

35. სამიმოსვლო ბილიკზე გათვალისწინებული უნდა იყოს მისი აღმნიშვნელი, რომელიც აეროდრომზე გამოიყენება მხოლოდ ერთხელ და უნდა შედგებოდეს ერთი ლათინური ასოსგან, ან ორი ასოსგან, ან ასო(ები)სა, ან ასო(ები)სა და ციფრის კომბინაციისაგან.

36. სზ-ს აღნიშვნისას არ უნდა იქნეს გამოყენებული I, O და X ლათინური ასოები და ისეთი სიტყვები,



როგორიცაა „შიდა“ და „გარე“, რათა არ მოხდეს 1, 0 ციფრებთან და მოძრაობის დაკეტივის მისათითებელ მარკირებაში არევა.

36¹. სბ-ს აღნიშვნისას, არ უნდა იქნეს გამოყენებული ისეთი სიტყვები, როგორიცაა „შიდა“ და „გარე“.

37. სამანევრო არეში, მხოლოდ ციფრების გამოყენებისას, უნდა მოხდეს მათი რეზერვირება ადზ-ის აღნიშვნის მიზნით.

38. ბაქანზე, საჰაერო ხომალდების სადგომების აღმნიშვნელები (ასოები/ციფრები) უნდა განსხვავდებოდნენ სბ-ს აღმნიშვნელებისაგან.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 92. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი

1. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის არსებობისას უნდა მოხდეს მისი შესაბამისი მარკირებითა და ნიშნებით აღნიშვნა.

2. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს ამ პუნქტთან რაც შეიძლება ახლოს და ისე, რომ წარწერა ჩანდეს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის კაბინიდან, რომელიც სწორად დგას VOR-ის შემოწმების სააეროდრომო პუნქტის მარკირებაზე.

3. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშანი უნდა შედგებოდეს შავი ფერის წარწერისაგან ყვითელ ფონზე.

4. აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების პუნქტის ნიშნის წარწერა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 36-ე ნახაზზე მოცემულ ერთ-ერთ ვარიანტს, სადაც:

ა) VOR (შემოკლება) – უნდა აღნიშავდეს აეროდრომზე VOR-ის შემოწმების ადგილს;

ბ) 116.3 – არის VOR-ის სისტემის რადიოსიხშირის მაგალითი;

გ) 147⁰ – მსგავსად უნდა გამოისახოს VOR-ის სისტემის პელენგი, რომელიც უნდა დამრგვალდეს ერთ გრადუსამდე და მიეთითოს VOR-ის შემოწმების პუნქტზე;

დ) 4.3 NM – მსგავსად უნდა გამოისახოს VOR-ის აღნიშნულ სისტემასთან ერთად განლაგებულ მანძილსაზომ აღჭურვილობამდე (DME) მანძილი, საზღვაო მილებში (NM).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 93. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი

1. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა განთავსდეს აეროდრომზე, სადაც არასაკმარისია სხვა ამოსაცნობი ვიზუალური საშუალებები.

2. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა განთავსდეს აეროდრომზე ისე, რომ მოჩანდეს ჰორიზონტალური სიბრტყიდან შემადგენელ ყველა კუთხიდან.

3. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშანი უნდა მოიცავდეს აეროდრომის დასახელებას.

4. აეროდრომის ამოსაცნობი ნიშნის ფერი, გარემომცველ ფონზე უნდა იყოს კარგად შესამჩნევი.

5. ასოების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 3 მ.

მუხლი 94. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშნები

1. საჰაერო ხომალდის სადგომის მარკირებას, შეძლებისდაგვარად, უნდა დაემატოს ნიშანი, რომელიც



აღნიშნავს საჰაერო ხომალდის სადგომს.

2. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა განლაგდეს ისე, რომ სადგომზე შესვლამდე კარგად მოჩანდეს საჰაერო ხომალდის კაბინიდან.

3. საჰაერო ხომალდის სადგომის აღმნიშვნელი ნიშანი უნდა შედგებოდეს შავი ფერის წარწერისაგან ყვითელ ფონზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 95. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი

1. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე, ადზ-ზე ყოველ გასასვლელთან.

2. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანი უნდა განთავსდეს 1.5 მ-ის მანძილზე, მოცდის პუნქტთან, მოძრაობის მარშრუტის ერთ-ერთი მხრიდან (მარცხნიდან ან მარჯვნიდან).

3. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტი აღინიშნება წითელ ფონზე თეთრი ფერის წარწერით.

4. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანზე წარწერა უნდა შეესაბამებოდეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის მოწესრიგების წესებს, რომელიც უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) მოთხოვნას გაჩერებაზე; და

ბ) შესაბამის შემთხვევებში:

ბ.ა) მოთხოვნას საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურის ნებართვის მიღებაზე; და

ბ.ბ) ადგილმდებარეობის პირობითი აღნიშვნას.

5. სატრანსპორტო მოძრაობის მარშრუტზე მოცდის პუნქტის ნიშანს, რომელიც გამოიყენება ღამით, უნდა გააჩნდეს შუქამრეკლი საფარი ან უნდა ნათდებოდეს.

მუხლი 96. მომნიშვნელების ზოგადი მოთხოვნები

მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. ადზ-ს და სბ-ს სიახლოვეს მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს რაც შეიძლება დაბლა, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჰაერო ხომალდის ხრახნთან და რეაქტიული ძრავის გონდოლასთან შესაბამისი დაცილება.

მუხლი 97. ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს საზღვრების მომნიშვნელები

1. მომნიშვნელები გასათვალისწინებელია იმ შემთხვევაში, როდესაც ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ს სიგრძე არ არის გამოკვეთილად აღნიშნული, ადზ-ს ზედაპირსა და მიმდებარე ტერიტორიას შორის კონტრასტის არარსებობის გამო.

2. როდესაც, ხელოვნური საფარის არმქონე ადზ-ზე განთავსებულია სანათები, ადზ-ის საზღვრების მომნიშვნელები უნდა დაემთხვეს სანათების კონსტრუქციას. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ზე არ არის განთავსებული სანათები, საჭიროა ბრტყელი სწორკუთხა ან კონუსური ფორმის მომნიშვნელების განთავსება, რათა ზუსტად მოინიშნოს ადზ-ის საზღვრები.

3. ბრტყელ სწორკუთხა მომნიშვნელების მინიმალური ზომები უნდა იყოს 1 x 3 მ და უნდა განთავსდეს ისე, რომ მომნიშვნელის გრძელი მხარე იყოს ადზ-ს ღერძულა ხაზის პარალელური. კონუსური მომნიშვნელების სიმაღლე უნდა იყოს არაუმეტეს 50 სმ.



მუხლი 98. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელობები

1. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე არ არის მკაფიოდ გამოხატული, დამუხრუჭების ბოლო ზოლის ზედაპირსა და გარემომცველ ტერიტორიას შორის კონტრასტულობის არარსებობის გამო.
2. დამუხრუჭების ბოლო ზოლის კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განსხვავდებოდეს ადზ-ს საზღვრების მომნიშვნელობისაგან, რათა გამოირიცხოს ორი ტიპის მომნიშვნელის ერთმანეთში არევა.

მუხლი 99. თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელობები

1. თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს თოვლით დაფარული ადზ-ს დასაფრენად გამოსადეგი მონაკვეთის მოსანიშნად, როდესაც ეს საზღვრები მონიშნული არ არის სხვა საშუალებით.
2. თოვლით დაფარული ადზ-ს კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს ადზ-ს კიდეების გასწვრივ, არაუმეტეს 100 მ-ის ინტერვალით, ადზ-ს ღერძულა ხაზის სიმეტრიულად და ღერძულა ხაზიდან იმ მანძილზე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს თვითმფრინავის ფრთების ბოლოსთან და ძრავებთან სათანადო დაცილება. უნდა განისაზღვროს მომნიშვნელობის საკმარისი რაოდენობა, ადზ-ს ბოლოსა და ზღურბლის მოსანიშნად.
3. თოვლით დაფარული ადზ-ს ნაპირების მომნიშვნელობები უნდა მოიცავდეს კარგად შესამჩნევ ობიექტებს, როგორიცაა არაუმეტეს 1.5მ სიმაღლის მქონე მარადმწვანე ხეები ან მსუბუქი კონსტრუქციის მომნიშვნელობები.

მუხლი 100. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელობები

1. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, სადაც გათვალისწინებული არ არის ღერძულა ხაზის სანათები, სამიმოსვლო სანათები ან სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობები.
2. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს სბ-ს გვერდითა სანათების მსგავს პოზიციებზე.
3. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელობებს უნდა გააჩნდეს ლურჯი ფერის შუქამრეკლი საფარი.
4. პილოტის ხედვის არეში არსებულ მონიშნულ ზედაპირს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა ფორმა და ხედვის მინიმალური ფართი უნდა იყოს 150 სმ².
5. სბ-ს გვერდითა კიდეების მომნიშვნელობებს უნდა გააჩნდეს მყიფე კონსტრუქცია. მათი სიმაღლე ზედაპირის დონიდან უნდა იყოს საკმაოდ მცირე, რათა უზრუნველყოფილი იყოს საჰაერო ხომალდის ძრავის ხრახნსა და რეაქტიული ძრავის გონდოლას შორის დაცილება.

მუხლი 101. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობები

1. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, კოდური ნომრით 1 ან 2, სადაც არ არის განთავსებული ღერძულა ხაზის სანათები ან გვერდითა სანათები, ან სბ-ს კიდის მომნიშვნელობები.
2. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობები უნდა განთავსდეს სბ-ზე, აეროდრომზე კოდური ნომრით 3 ან 4, სადაც არ არის განთავსებული სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები და აუცილებელია ორიენტირების გაუმჯობესება, რომელიც უზრუნველყოფილი იქნება სბ-ის ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობით.
3. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელობის განთავსება უნდა ემთხვეოდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის



სანათების განთავსების ადგილებს.

4. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა განლაგდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის მარკირებაზე, როდესაც შეუძლებელია მათი განთავსება მარკირებაზე, შესაძლებელია მათი წანაცვლება, არაუმეტეს 30 სმ-ით.

5. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის შუქამრეკლი საფარი.

6. პილოტის ხედვის არეში არსებულ მონიშნულ ზედაპირს უნდა გააჩნდეს სწორკუთხა ფორმა და ხედვის მინიმალური ფართი უნდა იყოს 20 სმ².

7. სბ-ს ღერძულა ხაზის მომნიშვნელები უნდა დაპროექტდეს და განთავსდეს ისე, რომ მათზე გავლისას საჰაერო ხომალდის ბორბლებმა არ გამოიწვიოს არც მომნიშვნელის და არც საჰაერო ხომალდის კონსტრუქციის დაზიანება.

მუხლი 102. ხელოვნური საფარის არმქონე სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები

1. სბ-ს კიდეების მომნიშვნელები გასათვალისწინებელია იმ შემთხვევაში, როდესაც ხელოვნური საფარის არმქონე სბ-ს სიგრძე არ არის გამოხატული, სბ-ს ზედაპირსა და გარემოს ზედაპირს შორის საკმარისი კონტრასტის არარსებობის გამო.

2. როდესაც სბ-ზე განთავსებულია სანათები, მომნიშვნელები უნდა ემთხვეოდეს სანათების კონსტრუქციას. იმ შემთხვევაში, როდესაც სბ-ზე განთავსებული არ არის სანათები, უნდა განთავსდეს კონუსური ფორმის მომნიშვნელები, რათა ზუსტად მოინიშნოს სბ-ს საზღვრები.

მუხლი 103. საზღვრების მომნიშვნელები

1. საზღვრების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს იმ აეროდრომებზე, სადაც დასაფრენ მოედანს არ გააჩნია ადზ.

2. საზღვრების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს დასაფრენი მოედნის საზღვრის გასწვრივ, არაუმეტეს 200 მ-ის ინტერვალით, როდესაც გამოიყენება ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 37-ე ნახაზზე მოცემული ტიპის მომნიშვნელები ან დაახლოებით 90 მ, თუ გამოიყენება კონუსური ტიპის მომნიშვნელები, რომლებიც უნდა განთავსდეს დასაფრენი მოედნის კუთხეებში.

3. საზღვრების მომნიშვნელებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 37-ე ნახაზზე მოცემული ფორმა ან კონუსური ფორმა, არანაკლებ 50 სმ სიმაღლით და არანაკლებ 75 სმ ფუძის დიამეტრით. მომნიშვნელები უნდა შეიღებოს გარემოსთან კონტრასტული ფერით. როდესაც გამოიყენება ერთი ფერი, მომნიშვნელს უნდა გააჩნდეს ნარინჯისფერი ან წითელი ფერი, როდესაც გამოიყენება ორი კონტრასტული ფერი, მომნიშვნელს უნდა გააჩნდეს: ნარინჯისფერი და თეთრი ან წითელი და თეთრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც აღნიშნული ფერები ერწყმიან გარემოს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი V. დროებით ან მუდმივად შეზღუდული არეების აღმნიშვნელი ვიზუალური საშუალებები

მუხლი 104. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში აეროდრომის ექსპლუატაციისათვის დროებით ან მუდმივად შეზღუდული არეები მოეწყოს ისეთი ვიზუალური საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს ხმელეთზე საჰაერო ხომალდის დაცვას შესაძლო დაზიანებისგან.

მუხლი 105. სამოძრაოდ დახურული ადზ, სბ ან მათი ცალკეული მონაკვეთები

1. დახურვის მარკირება დაიტანება ადზ-ზე, სბ-ზე ან მათ ცალკეულ მონაკვეთებზე, რომლებიც მუდმივად დახურულია ყველა ტიპის საჰაერო ხომალდის სამოძრაოდ.



2. დახურვის მარკირება დაიტანება დროებით დახურულ ადზ-ზე, სბ-ზე ან მათ ცალკეულ მონაკვეთებზე, გარდა შემთხვევისა, როდესაც დახურვის პერიოდი არის მცირე და საჭირო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ განხორციელდება სათანადო გაფრთხილების გაცემა.

3. ადზ-ს დახურვის მარკირება დაიტანება ადზ-ს ორივე ბოლოში ან მისი ცალკეული, დახურული მონაკვეთის ორივე ბოლოში და დამატებითი მარკირება უნდა განხორციელდეს ისე, რომ მაქსიმალური მანძილი ნიშნებს შორის არ აღემატებოდეს 300 მ-ს. სამიმოსვლო ბილიკის დახურვის მარკირება უნდა განხორციელდეს სბ-ს ორივე ბოლოში ან მისი ცალკეული, დახურული მონაკვეთის ორივე ბოლოში.

4. ადზ-ს დახურვის აღმნიშვნელი მარკირების ფორმა და ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 38-ე ნახაზის „პოზიცია ა“-ზე მოცემულ მაჩვენებლებს, ხოლო სბ-ს დახურვის აღმნიშვნელი მარკირების ფორმა და ზომები – ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 38-ე ნახაზის „პოზიცია ბ“-ზე მოცემულ მაჩვენებლებს. ადზ-ს დახურვის მარკირებას უნდა გააჩნდეს თეთრი ფერი, ხოლო სბ-ს მარკირებას – ყვითელი ფერი.

შენიშვნა. სამუშაო მოედანზე, სამუშაოების დაგეგმარების, კოორდინაციის, მონიტორინგის და სამუშაოების წარმოების უსაფრთხოების მართვის პროცედურები მოცემულია PANS-Aerodromes (Doc 9981) სახელმძღვანელოში.

5. სამოძრაოდ მუდმივად დახურული ადზ-ს, სბ-ს ან მათი ცალკეული უბნების შემთხვევაში, არსებული მარკირება უნდა იქნეს მოცილებული.

6. სამოძრაოდ დახურული ადზ-ს, სბ-ს ან მისი ცალკეული უბნების შუქსასიგნალო საშუალებები უნდა იქნეს გამორთული, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მათი ჩართვა აუცილებელია ტექნიკური მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

7. როდესაც სამოძრაოდ დახურული ადზ, სბ ან მისი ცალკეული უბნები კვეთენ მოქმედ ადზ-ს ან სბ-ს, რომელიც გამოიყენება ღამით, დახურვის აღმნიშვნელ ნიშნებს უნდა დაემატოს სანათები, რომლებიც უნდა განთავსდეს დაკეტილი არის შესასვლელში განივად, არაუმეტეს 3 მ-ის ინტერვალებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 106. არამზიდი ზედაპირების მარკირება

1. სამიმოსვლო ბილიკების, ადზ-ზე მოსაბრუნებელი მოედნების, მოსაცდელი მოედნების და ბაქნების უსაფრთხოების გვერდითა ზოლები, ასევე სხვა არამზიდი ზედაპირები, რომლებიც ძნელად გარჩევადია მზიდი ზედაპირებისაგან და სადაც შესაძლოა მოძრაობა სხ-მ მიიღოს დაზიანება, მზიდი ზედაპირისაგან უნდა გამოიყოს სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლით.

2. სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლი დაიტანება მზიდი ზედაპირის კიდეზე. მარკირების ზოლის გარეთა მხარე უნდა ემთხვეოდეს მზიდი ზედაპირის კიდეებს.

3. სამიმოსვლო გვერდითი მარკირების ზოლი უნდა შედგებოდეს ორი მთლიანი ხაზისაგან, თითოეული 15 სმ სიგანით, მათ შორის ინტერვალი უნდა იყოს 15 სმ და გაჩნდეს სბ-ს ღერძულა ხაზის ფერი.

მუხლი 107. ადზ-ს ზღურბლისწინა არის მარკირება

1. თუ ადზ-ს ზღურბლის წინ არსებული ხელოვნური საფარი გამოუსადეგარია საჭირო ხომალდების ჩვეული მოძრაობისათვის და ამ უბნის სიგრძე აღემატება 60 მ-ს, მაშინ მის მთელ სიგრძეზე უნდა დაიტანოს „შევრონის“ ტიპის მარკირება.

2. „შევრონის“ ტიპის მარკირება უნდა განხორციელდეს ისე, რომ კუთხე მიმართული იყოს ადზ-ისკენ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-2 დანართის 39-ე ნახაზზე.

3. „შევრონის“ ტიპის მარკირებას უნდა გააჩნდეს ყვითელი ფერი, იყოს კონტრასტული ადზ-ს მარკირების მიმართ და მისი სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0,9 მ.



მუხლი 108. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მონიშვნა

1. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების ნიშანდება უნდა განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც სზ-ს, ბაქანის ან მოსაცდელი მოედნის რომელიმე მონაკვეთი გამოუსადეგარია სზ-ის გადასადგომად და არსებობს ამ არეების უსაფრთხო შემოვლის შესაძლებლობა. სამუშაო მოედნის გამოუსადეგარი არეები ღამის საათებში უნდა მონიშნოს სანათებით.

2. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების ნიშანდება არ უნდა განხორციელდეს ადზ-ზე, როდესაც გამოუსადეგარია მისი რომელიმე ნაწილი და სზ-ზე, როდესაც გამოუსადეგარი მისი სიგანის მნიშვნელოვანი ნაწილი. ასეთ შემთხვევებში ადზ ან სზ უნდა დაიხუროს.

3. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელები და სანათები უნდა განთავსდეს ერთმანეთთან საკმაოდ ახლოს, რათა შემოისაზღვროს გამოუსადეგარი არე.

შენიშვნა: გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მოსანიშნი სანათების განლაგების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის დამატება A-ს მე-14 ნაწილში.

4. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელებად გამოყენებული უნდა იქნეს ალმები, კონუსები ან მომნიშვნელი ფარები.

5. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელ სანათებს უნდა გააჩნდეთ მუდმივი გამოსხივების წითელი ფერის ნათება. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელ სანათებს, გარემომცველი სანათებისა და საერთო განათების ფონზე გამოსარჩევად უნდა ჰქონდეთ არანაკლებ 10 კდ ინტენსივობა.

6. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელი კონუსის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ, კონუსს უნდა გააჩნდეს წითელი, ნარინჯისფერი ან ყვითელი ფერი ან ნებისმიერი ამ ფერის თეთრთან კომბინაცია.

7. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელ ალამს უნდა გააჩნდეს კვადრატის ფორმა, რომლის გვერდის სიგრძე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ და შეღებილი იყოს წითელი, ნარინჯისფერი ან ყვითელი ფერით, ან ნებისმიერი ამ ფერის თეთრთან შეხამებით.

8. გამოსაყენებლად გამოუსადეგარი არეების მომნიშვნელი ფარების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 0,5 მ, სიგრძე არანაკლებ 0,9 მ და შეღებილი უნდა იყოს წითელი და თეთრი ფერის ან ნარინჯისფერი და თეთრი ფერის მონაცვლეობითი, ვერტიკალური ზოლებით.

თავი VI. ელექტრომომარაგების სისტემები

მუხლი 109. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში აეროდრომის ტერიტორიაზე ან/და მის გარეთ სააერონავთო საშუალებებისთვის უსაფრთხო და სტაბილური ელექტრომომარაგების სისტემების უზრუნველყოფა.

მუხლი 110. სააერონავთო საშუალებების ელექტრომომარაგების სისტემები

1. სააერონავთო საშუალებების უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის აეროდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ძირითადი ელექტროკვების შესაბამისი წყარო.

2. სააეროდრომო ვიზუალური და სანავიგაციო საშუალებების ელექტრომომარაგების სისტემები უნდა დაპროექტდეს და უზრუნველყოფილი იქნეს ისე, რომ მოწყობილობების მტკუნებისას პილოტმა არ



დაკარგოს ვიზუალური და არავიზუალური კონტაქტი ორიენტირებთან ან არ მიიღოს მცდარი ინფორმაცია.

3. იმ საშუალებების ელექტრომომარაგება, რომლის სათადარიგო ელექტროკვება სავალდებულოა, უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ძირითადი კვების წყაროს გათიშვისას, უზრუნველყოფილი იყოს აღნიშნული საშუალებების ავტომატური გადართვა სათადარიგო წყაროზე.

4. ამ მუხლის მე-9 პუნქტში მოცემული სააეროდრომო საშუალებების ძირითადი კვების წყაროს გათიშვასა და მოწყობილობების სრული ფუნქციონირების აღდგენას შორის დროის ინტერვალი უნდა იყოს რაც შეიძლება მცირე, მაგრამ იმ ვიზუალური საშუალებების მიმართ, რომლებიც მიეკუთვნებიან დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ის, დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ის და მხოლოდ ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ის, უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში მოცემულ გადართვის დროის მაქსიმალური მნიშვნელობების შესახებ მოთხოვნებს.

5. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ადზ-ზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს, შესაბამისი კატეგორიის მიხედვით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს მიმართ. იმ საშუალებების ელექტრომომარაგება, რომლის სათადარიგო ელექტროკვება სავალდებულოა, უნდა განხორციელდეს ისე, რომ ძირითადი კვების წყაროს გათიშვისას, უზრუნველყოფილი იყოს აღნიშნული საშუალებების ავტომატური გადართვა სათადარიგო წყაროზე.

6. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 800 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს.

7. აეროდრომი, რომლის ძირითადი ადზ აღჭურვილია დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროთი, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილის მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროს უზრუნველყოფის აუცილებლობა დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილ ერთზე მეტი ადზ-ს ვიზუალური საშუალებებისთვის.

8. აეროდრომზე, რომლის ძირითადი ადზ არის აღჭურვილი, უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროთი, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მოთხოვნებს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც არ არსებობს სათადარიგო ელექტროკვების წყაროს უზრუნველყოფის აუცილებლობა ვიზუალური საშუალებებისთვის, თუ ამ რეგლამენტის 57-ე მუხლის შესაბამისად გათვალისწინებულია საავარიო შუქ სასიგნალო სისტემა, რომელსაც ფუნქციონირების დაწყება შეუძლია 15 წთ-ში.

9. შემდეგი სააეროდრომო საშუალებებისათვის უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს სათადარიგო ელექტროკვების წყარო, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებას ძირითადი კვების წყაროს გათიშვის შემთხვევაში:

ა) სასიგნალო პროექტორები და მინიმალური შუქტექნიკური აღჭურვილობა, რაც აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურე პერსონალის მიერ საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად;

ბ) ყველა გადამღობი ნათურა, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად;

გ) ამ მუხლის მე-5 – მე-8 პუნქტებში განსაზღვრული, მიახლოების სანათები, ადზ-ის და სამიმოსვლო ბილიკების სანათები;

დ) მეტეოროლოგიური მოწყობილობა;



ე) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით არსებული ძირითადი განათება;

ვ) ძირითადი აღჭურვილობები და საშუალებები, რომელიც განკუთვნილია აეროდრომის საავიაციო ღონისძიებებზე პასუხისმგებელი უწყებებისათვის;

ზ) საჰაერო ხომალდების იზოლირებული სადგომის პროექტორული განათება;

თ) ბაქანის არის განათება, რომლის გავლითაც გადაადგილდებიან მგზავრები.

10. სათადარიგო ელექტროკვების წყაროდ უნდა გამოიყენებოდეს:

ა) დამოუკიდებელი კომუნალური ენერგოსისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს აეროპორტის სამსახურებს ელექტროენერგიით ავტონომიური ქვესადგურიდან და დამოუკიდებელი ელექტროგადამცემი ხაზით, რომელიც გაყვანილია ცალკე, ძირითადი ელექტრომომარაგების ხაზისაგან დამოუკიდებლად, რის გამოც ნაკლებად სავარაუდოა კომუნალური ენერგოსისტემის და დამოუკიდებელი კომუნალური ენერგოსისტემის ერთდროული გათიშვა;

ბ) სათადარიგო ელექტროაგრეგატები (ელექტროგენერატორი, აკუმულატორი და ა.შ.), რომელიც შეიძლება გამოყენებული იყოს ელექტროენერგიის წყაროდ.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 111. სისტემის პროექტირება

1. ადზ-ზე, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, კვების წყაროს ელექტრო-სისტემები, შუქტექნიკური და შუქსასიგნალო სისტემების საკონტროლო მოწყობილობები, რომელიც მოცემულია ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ რომელიმე მოწყობილობის მტყუნებისას პილოტმა არ დაკარგოს ვიზუალური კონტაქტი ორიენტირებთან და არ მიიღოს მცდარი ინფორმაცია.

2. აეროდრომზე, სადაც სათადარიგო ელექტროკვების წყარო უზრუნველყოფილია დუბლირებული ფიდერების მეშვეობით, ასეთი წყაროები უნდა იყოს განცალკევებული როგორც ფიზიკურად, ისე ელექტრულად, რათა უზრუნველყოფილი იყოს მზადყოფნის და დამოუკიდებლობის სათანადო დონე.

3. როდესაც ადზ წარმოადგენს მიმოსვლის სტანდარტული მარშრუტის ნაწილს, ადზ და სხ უზრუნველყოფილია შუქსასიგნალო სისტემებით, აღნიშნული სისტემები უნდა იყოს ურთიერთჩამკეტი, რათა გამოირიცხოს ორივე შუქსასიგნალო სისტემის ერთდროული გამოყენება.

მუხლი 112. სისტემის კონტროლი

1. შუქტექნიკური სისტემის საექსპლუატაციო მდგომარეობის ინდიკაციისათვის გამოყენებული უნდა იქნეს კონტროლის სისტემა.

2. როდესაც საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის მიზნით გამოიყენება შუქსასიგნალო სისტემები, ასეთი სისტემების კონტროლი უნდა განხორციელდეს ავტომატურად, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ისეთი გაუმართაობის ინდიკაცია, რასაც შეუძლია გავლენა იქონიოს მართვის ფუნქციაზე. აღნიშნული ინფორმაცია ავტომატურად უნდა გადაეცემოდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურში.

3. სანათების საექსპლუატაციო მდგომარეობის ცვლილების შემთხვევაში, ინდიკაცია უნდა ამოქმედდეს 2 წმ-ის განმავლობაში ადზ-თან მოცდის ადგილას „სდექ“ ხაზის სანათებისთვის და 5 წმ-ს განმავლობაში ყველა სხვა სახის ვიზუალური საშუალებებისთვის.

4. ადზ-თვის, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში მოცემული შუქ-სასიგნალო სისტემების ავტომატური კონტროლი, რათა, ნებისმიერი ელემენტისათვის, ამ რეგლამენტის 128-მუხლის მე-7 – მე-12 პუნქტებში მითითებული საექსპლუატაციო საიმედოობის მინიმალური დონის ქვემოთ ვარდნისას, მოხდეს შესაბამისი ინდიკაცია. აღნიშნული ინფორმაცია ავტომატურად უნდა



გადაეცემოდეს ტექნიკური მომსახურების სამსახურს.

5. ადრ-თვის, რომელიც გამოიყენება 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უნდა განხორციელდეს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-9 ცხრილში აღწერილი შუქ-სასიგნალო სისტემების ავტომატური კონტროლი, რათა ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი, ნებისმიერი ელემენტის საექსპლუატაციო საიმედოობის მინიმალური დონის გაუარესების შემთხვევაში, უზრუნველყოფილი იყოს შესაბამისი ინდიკაცია და არ განხორციელდეს ფრენები. აღნიშნული ინფორმაცია ავტომატურად უნდა გადაეცემოდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურს, რომელიც უნდა გამოისახებოდეს თვალსაჩინო ადგილას.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი VII. აეროდრომის საექსპლუატაციო სამსახურები, აღჭურვილობები და მოწყობილობები

მუხლი 113. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებულ იქნეს აეროდრომის საექსპლუატაციო სამსახურების, აღჭურვილობებისა და მოწყობილობების იმგვარი ფუნქციონირების შესაძლებლობა, რომ ტერიტორიაზე უზრუნველყოფილი იქნეს უსაფრთხო გარემო.

მუხლი 114. აეროდრომზე საგანგებო ვითარების შემთხვევაში ღონისძიებების დაგეგმვა

1. აეროდრომზე, საჰაერო ხომალდების ფრენებისა და სხვა სახის საქმიანობის გათვალისწინებით, აეროდრომის ექსპლუატანტი შეიმუშავებს აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმას.

2. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს მოქმედებათა კოორდინაციას აეროდრომზე ან მის შემოგარენში საგანგებო ვითარების წარმოქმნისას (მაგ.: საგანგებო სიტუაცია საჰაერო ხომალდზე, დივერსია/საბოტაჟი, მათ შორის ასაფეთქებელი მოწყობილობების გამოყენების მუქარა, საჰაერო ხომალდის უკანონო გატაცება, სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული შემთხვევები, ხანძარი შენობებში, სტიქიური უბედურებები და განსაკუთრებული შემთხვევები საზოგადოებრივი ჯანდაცვის სფეროში).

3. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა უზრუნველყოფდეს მოქმედებათა კოორდინაციას ან ყველა არსებული უწყების მონაწილეობას, რომლებსაც შეუძლიათ დახმარების აღმოჩენა საგანგებო ვითარებაში.

4. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრთან ურთიერთქმედებას და კოორდინაციას.

5. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საგანგებო ვითარების სახეებს, რომლისთვისაც შემუშავდა ღონისძიებათა გეგმა;

ბ) უწყებებს, რომელთა მონაწილეობაც გათვალისწინებულია გეგმით;

გ) ყველა სახის საგანგებო ვითარებისთვის, ყოველი უწყების, საგანგებო ოპერატიული ცენტრის და საკომანდო პუნქტის, პასუხისმგებლობას და როლს;

დ) კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში დასაკავშირებლად, საკონტაქტო პირების გვარებს და ტელეფონის ნომრებს;

ე) აეროდრომის და მისი შემოგარენის რუკას, კოორდინატთა ბადით.

6. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორის ასპექტები, საგანგებო ვითარებაში მონაწილე ყველა სამსახურის მოქმედებათა



ოპტიმიზაციის მიზნით.

შენიშვნა 1: სახელმძღვანელო მასალა ადამიანის ფაქტორების პრინციპების შესახებ მოცემულია ადამიანის ფაქტორის შესახებ სახელმძღვანელოში (Doc 9683).

შენიშვნა 2: პერსონალის მომზადების ზოგადი პრინციპები და პროცედურები, მათ შორის მომზადების და კომპეტენციის შემოწმების პროგრამები მოცემულია PANS Aerodromes (Doc 9981).

7. აეროდრომზე, საგანგებო ვითარების შემთხვევისათვის უნდა არსებობდეს სტაციონარული საგანგებო ოპერატიული ცენტრი და მოძრავი საკომანდო პუნქტი.

8. საგანგებო ოპერატიული ცენტრი უნდა იყოს სააეროდრომო მომსახურების სტრუქტურული ერთეული, რომელიც პასუხისმგებელი იქნება საგანგებო ვითარებაში საერთო კოორდინაციასა და მოქმედებათა ხელმძღვანელობაზე.

9. საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელი უნდა იყოს საკომანდო პუნქტის დაუყოვნებლივი განთავსება შემთხვევის ადგილზე, რათა მან ადგილზევე განახორციელოს შესაბამისი სამსახურების მოქმედებათა კოორდინაცია შემთხვევის შედეგების ლიკვიდაციის მიზნით.

10. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ ინიშნება საგანგებო ოპერატიული ცენტრის ხელმძღვანელი და აუცილებლობის შემთხვევაში – საკომანდო პუნქტის ხელმძღვანელი.

11. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის შესაბამისად და აეროდრომის კონკრეტული თავისებურებების გათვალისწინებით, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კავშირგაბმულობის შესაბამისი სისტემა საკომანდო პუნქტის, საგანგებო ოპერატიულ ცენტრსა და მონაწილე ორგანოებს შორის კოორდინაციის მიზნით.

12. ეფექტურობის ამაღლების მიზნით, აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა მოიცავდეს არსებულ მოთხოვნებთან ამ გეგმის შესაბამისობის პერიოდული შემოწმების და შედეგების ანალიზის პირობებს.

13. აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა შემოწმდეს შემდეგი ღონისძიებების გატარებით:

ა) აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ სრულმასშტაბიანი სწავლებით, არაუმეტეს ორწლიანი დროის ინტერვალით და შუალედურ წელიწადში ცალკეული ღონისძიებებით საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ, სრულმასშტაბიანი სწავლების დროს გამოვლენილი ნებისმიერი ხარვეზის გამოსასწორებლად; ან

ბ) მოდულური შემოწმებებით, რომლებიც იწყება პირველ წელს და მთავრდება აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო სრულმასშტაბიანი სწავლებით, რომელიც ტარდება არაუმეტეს სამწლიანი დროის ინტერვალით;

გ) (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).

13¹. ამ მუხლის მე-13 პუნქტის თანახმად განხორციელებული ღონისძიებების დროს ან ფაქტობრივი საგანგებო სიტუაციის ლიკვიდაციის შემდგომ გამოვლენილი ხარვეზების აღმოფხვრის მიზნით, უნდა განხორციელდეს შედეგების ანალიზი.

14. თუ აეროდრომი განლაგებულია წყალსატევების და/ან დაჭაობებული ადგილების სიახლოვეს და ამ ადგილების თავზე ხორციელდება სხ-ის აფრენა-დაფრენის მნიშვნელოვანი რაოდენობა, აეროდრომზე საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა ითვალისწინებდეს სპეციალური სამაშველო სამსახურების არსებობას ასეთ ადგილებში და მათი მოქმედებების კოორდინაციას, საავარიო-სამაშველო სამუშაოების ჩატარების მიზნით.

15. აეროდრომებზე, რომლებიც განლაგებულნი არიან წყალსატევთან და/ან დაჭაობებული ან ძნელადმისადგომი ადგილების სიახლოვეს, საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა



ითვალისწინებდეს სპეციალური სამაშველო სამსახურების რეაგირების წინასწარ დადგენილი დროის განსაზღვრას, შემოწმებას და შეფასებას, რეგულარულად.

16. შესაბამისი სამსახურების რეაგირების შესაძლებლობის განსაზღვრის მიზნით, აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ უნდა განხორციელდეს დასაფრენად შესვლის და აფრენის არეების შეფასება, ადრ-ს ზღურბლიდან 1000 მეტრის ფარგლებში.

მუხლი 115. ხანძართან ბრძოლა და შველა

1. აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ, აეროდრომზე, კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მომსახურებისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობა.

2. აეროდრომებზე, რომლებიც განლაგებულნი არიან წყალსატევების/დაჭაობებული ან ძნელად მისადგომი ადგილების სიახლოვეს და ამ ადგილების თავზე ხორციელდება აფრენა-დაფრენის მნიშვნელოვანი რაოდენობა, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სპეციალური სამაშველო სამსახურები და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობები, საფრთხის და რისკის ხარისხის შესაბამისად.

3. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის დონე უნდა შეესაბამებოდეს აეროდრომის კატეგორიას, რომლის განსაზღვრის პრინციპები მოცემულია ამ მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებში, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ყველაზე დატვირთული სამი თანამიმდევრული თვის განმავლობაში, აეროდრომზე ყველაზე მაღალი კატეგორიის სხ-ის ოპერაციათა რაოდენობა 700-ზე ნაკლებია, დაცვის უზრუნველყოფის დონე უნდა იყოს განსაზღვრულ კატეგორიაზე არანაკლებ ერთი საფეხურით ნაკლები.

4. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორია უნდა განისაზღვროს ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-10 ცხრილის მეშვეობით, პირველყოფლისა ყველაზე გრძელი ფიუჟელაჟის მქონე სხ-ის და შემდგომ მისი სიგანის გათვალისწინებით, რომელიც სარგებლობს აღნიშნული აეროდრომით.

5. თუ აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორიის შერჩევის შემდეგ, რომელიც შეესაბამება უდიდესი სხ-ის საერთო სიგრძეს, ამ სხ-ის ფიუჟელაჟის სიგანე აღემატება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-10 ცხრილის მე-3 სვეტში მითითებულ მაქსიმალურ მნიშვნელობას აღნიშნული კატეგორიისთვის, მაშინ ამ სხ-ის ფაქტობრივი კატეგორია განისაზღვრება ერთი საფეხურით მეტი.

შენიშვნა 1: აეროდრომის, მათ შორის სატვირთო გადაზიდვებისათვის განკუთვნილ აეროდრომისათვის საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორიის განსაზღვრის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სააეროპორტო სამსახურების სახელმძღვანელოს 1-ლ ნაწილში (Doc 9137, part 1).

შენიშვნა 2: პერსონალის მომზადების ზოგადი პრინციპები და პროცედურები, მათ შორის მომზადების პროგრამები და კომპეტენციის შემოწმებები მოცემულია PANS Aerodromes (Doc 9981). დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება პერსონალის მომზადებას, რთული პირობებისათვის განკუთვნილ საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობას და სხვა საშუალებებს და საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის სამსახურებს, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის, 1-ლი ტომის A დამატების მე-18 ნაწილში და სააეროპორტო სამსახურების სახელმძღვანელოს 1-ლ ნაწილში (Doc 9137, part 1).

6. მოსალოდნელი შემცირებული აქტიობის პერიოდში, აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფილი დონე უნდა იყოს არანაკლები, რაც მოთხოვნილია ყველაზე დიდი თვითმფრინავის კატეგორიისთვის, რომელიც გეგმავს აღნიშნული აეროდრომით სარგებლობას ამ დროის განმავლობაში ოპერაციების რაოდენობის მიუხედავად.

7. აეროდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს როგორც ძირითადი, ასევე დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებები.



8. ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებებია:

ა) ქაფი, რომელიც შეესაბამება A დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან

ბ) ქაფი, რომელიც შეესაბამება B დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან

გ) ქაფი, რომელიც შეესაბამება C დონის მინიმალურ მახასიათებლებს, ან

დ) ზემოაღნიშნული ნივთიერებების კომბინაცია.

9. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის პირველიდან მესამე კატეგორიის ჩათვლით, აეროდრომებისთვის ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერება უნდა იყოს ქაფი, რომელიც შეესაბამება B ან C დონის მახასიათებლებს.

10. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერება უნდა იყოს მშრალი ფხვნილისებრი ქიმიური ნივთიერება, რომელიც განკუთვნილია ნახშირწყალბადებით წარმოქმნილი ხანძრის ქრობისთვის.

11. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებში, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლისა და დამატებითი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს აეროდრომის კატეგორიას, ამ მუხლის მე-3, მე-4, და მე-5 პუნქტების და ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილის მიხედვით, გარდა საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი და მე-2 კატეგორიის აეროდრომებისთვის, სადაც დასაშვებია წყლის 100%-ით შეცვლა დამატებითი ნივთიერებით. ნივთიერებების შესაცვლელად, 1 კგ დამატებითი ნივთიერება აღებული უნდა იქნეს 1 ლ წყლის ეკვივალენტად, რომელიც საჭიროა A დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის წარმოსაქმნელად (ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა გამოითვლება ქაფის წარმოსაქმნელად ხარჯვის ნორმის საფუძველზე და A დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში შეადგენს 8,2 ლ/წთ/მ², B დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში – 5,5 ლ/წთ/მ² და C დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფის შემთხვევაში – 3,75 ლ/წთ/მ²)

12. აეროდრომებზე, სადაც დაგეგმილია იმ სხ-ის ფრენა, რომლის გაბარიტები აღემატება საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის კატეგორიის გაანგარიშებისას აღებულ საშუალო გაბარიტებს, უნდა განხორციელდეს წყლის რაოდენობის გადაანგარიშება და სათანადოდ, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის მოცულობის და ქაფის ხსნარის გახარჯვის ნორმების გაზრდა.

13. ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელების რაოდენობა, რომელიც უზრუნველყოფილია ცალკეულ სატრანსპორტო საშუალებებზე, უნდა შეესაბამებოდეს წყლის არსებულ რაოდენობას და შერჩეული კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელის რაოდენობას.

14. სატრანსპორტო საშუალებებზე უზრუნველყოფილი კონცენტრირებული ქაფის წარმომქმნელის რაოდენობა საკმარისი უნდა იყოს, სულ მცირე, ქაფის ხსნარის ორჯერადად ჩასატვირთად.

15. საავიაციო შემთხვევის ადგილზე, საჭიროა წყლის დამატებითი მარაგების უზრუნველყოფა, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების წყლით ოპერატიული გაწყობისთვის.

16. იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომზე წარმოდგენილია სხვადასხვა დონის მახასიათებლების შესაბამისი ქაფი, ყოველი ტიპის ქაფისთვის უნდა გამოითვალოს წყლის საერთო რაოდენობა, რაც აუცილებელია ქაფის წარმოსაქმნელად, ხოლო ამ რაოდენობების განაწილება დოკუმენტურად უნდა გაფორმდეს თითოეული სატრანსპორტო საშუალებისთვის და მოხდეს მისი გათვალისწინება საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების ზოგადი მოთხოვნების ფარგლებში.

17. ქაფის ხსნარის ხარჯვის ნორმა უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემულ მნიშვნელობაზე.

18. დამატებითი ნივთიერებები უნდა აკმაყოფილებდეს სტანდარტიზაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ISO) ტექნიკურ მოთხოვნებს (იხ. დოკუმენტი ISO 7202 ფხვნილისებრი ნივთიერებები).



19. დამატებითი ნივთიერების ხარჯვის ნორმა უნდა იყოს არანაკლები ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემულ მნიშვნელობაზე.

20. იმ შემთხვევაში, როდესაც მოსალოდნელია დამატებითი ნივთიერებების გამოყენება, მშრალი ფხვნილისებრი ქიმიური ნივთიერება უნდა შეიცვალოს მხოლოდ იმ ნივთიერებით, რომელსაც გააჩნია ექვივალენტური ან უკეთესი თვისებები, ყველა ტიპის ხანძრის ქრობის კუთხით.

21. აეროდრომზე, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების რეზერვუარების გაწყობის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ქაფის კონცენტრატის მარაგი, რომელიც იქნება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემული რაოდენობის 200 %-ის ეკვივალენტი.

22. აეროდრომზე, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების გაწყობის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს დამატებითი ნივთიერებების მარაგი, რომელიც იქნება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მოცემული რაოდენობის 100%-ის ეკვივალენტი. დამატებითი ნივთიერების ამ მარაგის გამოსაყენებლად უნდა არსებობდეს გამომდევნი აირის საკმარისი რაოდენობა.

23. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი და მე-2 კატეგორიის მქონე აეროდრომებზე, სადაც წყალი 100%-ით შეცვლილია დამატებითი ნივთიერებით, უნდა არსებობდეს ამ დამატებითი ნივთიერების მარაგი 200%-ის ოდენობით.

24. თუ მოსალოდნელია მარაგების შევსების მნიშვნელოვანი შეფერხება, მაშინ უნდა გაიზარდოს ამ მუხლის 21-ე, 22-ე და 23-ე პუნქტებით განსაზღვრული მარაგები აეროდრომის ექსპლუატანტის მიერ რისკების შეფასების საფუძველზე.

25. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებები დაკომპლექტებული უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობით, საჭაერო ხომალდების ფრენების დონის შესაბამისად.

26. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებისათვის, ხილვადობისა და საფარის მდგომარეობის ოპტიმალური პირობების გათვალისწინებით, ყოველი მოქმედი ადზ-ს ბოლოში მიღწევის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 2 წუთს და რეაგირების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 3 წუთს, სახანძრო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებიდან ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მითითებული ქაფის რაოდენობის არანაკლებ 50% გახარჯვის შესაძლებლობის გათვალისწინებით.

27. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურებისათვის, ხილვადობისა და საფარის მდგომარეობის ოპტიმალური პირობების გათვალისწინებით, სამუშაო მოედნის ნებისმიერ ნაწილში მიღწევის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 3 წუთს.

28. აეროდრომზე, ცუდი ხილვადობის პირობებში სამუშაოების შესასრულებლად, უნდა განხორციელდეს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურების და მათ მიერ გამოყენებული მოწყობილობების და/ან პროცედურების სათანადო მართვა.

29. ნებისმიერი სატრანსპორტო საშუალება, გარდა პირველ რეაგირებაზე გასული საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებისა, რომელიც გამოიყენება ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-11 ცხრილში მითითებული რაოდენობის ცეცხლმაქრი ნივთიერებების გადასატანად, უნდა უზრუნველყოფდეს ცეცხლმაქრი ნივთიერებების უწყვეტ მიწოდებას და შემთხვევის ადგილზე უნდა მივიდნენ პირველ რეაგირებაზე გასული საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალების შემდეგ არაუგვიანეს 1 წუთისა.

30. რეაგირებისათვის დადგენილი დროში, აღჭურვილობის ეფექტურობის შენარჩუნების მიზნით, აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების სიტემატური, ტექნიკური მომსახურება, მათი სრული საექსპლუატაციო პერიოდის განმავლობაში.



31. აეროდრომზე უნდა მოეწყოს საავარიო მისასვლელი გზები, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს რეაგირების მინიმალური დრო. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს დასაფრენად შესვლის არეში დაუბრკოლებლად მოხვედრას, რომელიც მდებარეობს ადზ-ს ზღურბლიდან 1000 მ-ზე ან, სულ მცირე, აეროდრომის საზღვრებში. ღობეების არსებობის შემთხვევაში უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს გარე არეებში მოსახერხებელი მიღწევის შესაძლებლობა.

32. საავარიო მისასვლელი გზა უნდა უძლებდეს მასზე მოძრავ ყველაზე მძიმე სატრანსპორტო საშუალებებით გამოწვეულ დატვირთვას და გამოსადეგი უნდა იყოს ამინდის ნებისმიერ პირობებში. ადზ-დან 90 მ-ის ფარგლებში გამავალი გზის ზედაპირი ისე უნდა იყოს დამუშავებული, რომ გამოირიცხოს ნიადაგის ეროზია და მიწის მოხვედრა ადზ-ს ზედაპირზე. ყველაზე დიდგაბარიტიანი სატრანსპორტო საშუალების, აღჭურვილობის ქვეშ გადაადგილების მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იქნეს სათანადო დაცილება.

33. სადაც საავარიო მისასვლელი გზის ზედაპირი ერწყმის გარემოს ან შეუძლებელია თოვლით დაფარული გზის გაკვლევა, აუცილებელია მომნიშვნელების განთავსება, დაახლოებით 10 მ-ის ინტერვალით.

34. ყველა საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება უნდა განთავსდეს სახანძრო დეპოში. როდესა, ერთი სახანძრო დეპოდან შეუძლებელია რეაგირების დროის უზრუნველყოფა, უნდა მოეწყოს დამხმარე სახანძრო დეპო.

35. სახანძრო დეპო უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო საშუალებების ადზ-ს არეში, პირდაპირი და მოსახერხებელი გადაადგილება, მინიმალური მოსახვევების გათვალისწინებით.

36. სახანძრო დეპოსა და სამეთვალყურეო პუნქტს, ასევე აეროდრომზე ნებისმიერ სხვა სახანძრო დეპოსა და საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კავშირის დისკრეტული სისტემა.

37. სახანძრო დეპოში, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის გაფრთხილებისათვის უნდა არსებობდეს განგაშის გამოცხადების სისტემა, რომელიც განგაშის სიგნალს გამოსცემს როგორც ძირითად დეპოში, ასევე აეროდრომის სხვა დამხმარე დეპოებშიც (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტში.

38. აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების მინიმალური რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს შემდეგ მონაცემებს:

ა) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის 1-ლი კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ბ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-2 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

გ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-3 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

დ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-4 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ე) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-5 კატეგორიისათვის – 1 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ვ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-6 კატეგორიისათვის – 2 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ზ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-7 კატეგორიისათვის –



2 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

თ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-8 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

ი) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-9 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება;

კ) საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის უზრუნველყოფის მე-10 კატეგორიისათვის – 3 საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალება.

39. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის სრული შემადგენლობა მომზადებული უნდა იყოს სათანადოდ, საკუთარი მოვალეობების ეფექტურად შესრულების მიზნით და უნდა მონაწილეობდნენ რეალურ პირობებთან მიახლოებულ ხანძარსაწინააღმდეგო წვრთნებში, რომელიც გათვლილია საჰაერო ხომალდის ტიპსა და საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობაზე, რომელიც გამოიყენება აღნიშნულ აეროდრომზე, მათ შორის წნევის ქვეშ საწვავის აალებით გამოწვეული ხანძრის ქრობაში.

40. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის სასწავლო პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს ადამიანური ფაქტორის შესახებ სწავლების საკითხებს, მათ შორის ჯგუფში მოქმედებათა კოორდინაციას.

41. აეროდრომზე ფრენების შესრულებისას აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საკმარის რაოდენობის მომზადებული და კვალიფიციური პერსონალი, რომლებიც მუდმივ მზადყოფნაში იქნებიან საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სატრანსპორტო საშუალებების და აღჭურვილობების გამოსაყენებლად, მაქსიმალური წარმადობით. აღნიშნული პერსონალი უნდა განაწილდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს რეაგირების მინიმალური დრო და შესაბამისი რაოდენობის ნივთიერებების უწყვეტი მიწოდება. აუცილებელია პერსონალის გათვალისწინება, რომელიც უზრუნველყოფს ხელის შლანგების, კიბეების და სხვა იმ საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობების გამოყენებას, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდზე საავარიო-სამაშველო ოპერაციების და ხანძრის ქრობისას.

42. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო ოპერაციების შესასრულებლად საჭირო პერსონალის მინიმალური რაოდენობის განსაზღვრისას უნდა განხორციელდეს არსებული რესურსის ანალიზი, დასახული ამოცანების გათვალისწინებით, ხოლო პერსონალის რაოდენობა უნდა გაიწეროს აეროდრომის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში.

43. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის მოქმედი პერსონალი, სრული შემადგენლობით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დამცავი ტანსაცმლით და რესპირატორული მოწყობილობებით, საკუთარი მოვალეობის ეფექტურად შესრულების მიზნით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 116. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გატანა

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი შეიმუშავებს სამუშაო მოედნიდან ან მისი მიმდებარე ტერიტორიიდან მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის გეგმას და უზრუნველყოფს აღნიშნული გეგმის შესრულებაზე პასუხისმგებელი კოორდინატორის დანიშვნას.

2. მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანის გეგმა უნდა ეფუძნებოდეს იმ ტიპის სხ-ის მახასიათებლებს, რომლებიც ძირითადად გამოიყენებენ აეროდრომს. გეგმა დამატებით უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ა) აეროდრომზე ან მის უშუალო სიახლოვეს, მოძრაობის უნარდაკარგული საჰაერო ხომალდის გაყვანისათვის არსებული მოწყობილობების და პერსონალის ჩამონათვალი;

ბ) სხვა აეროდრომებიდან, საევაკუაციო-აღდგენითი აღჭურვილობის კომპლექტების სწრაფად მიღების



მუხლი 117. ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური

1. აეროდრომზე მოძრაობის მოცულობის და საექსპლუატაციო პირობებიდან გამომდინარე, სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს, აეროდრომის ექსპლუატანტის ან ამ ორგანო/ორგანიზაციათა ერთობლივი მოქმედებებით უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ბაქანზე საქმიანობის მართვა, რათა:

ა) განხორციელდეს მოძრაობის რეგულირება, საჰაერო ხომალდების ერთმანეთთან შეჯახებისა და საჰაერო ხომალდების დაბრკოლებებთან შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტთან ერთად განხორციელდეს ბაქანზე საჰაერო ხომალდების შესვლის რეგულირება და ბაქნიდან მათი გასვლის კოორდინაცია;

გ) განხორციელდეს სატრანსპორტო საშუალებების უსაფრთხო და სწრაფი გადაადგილება, ასევე, სხვა სახის საქმიანობის სათანადო კონტროლი.

2. თუ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი არ მონაწილეობს ბაქანზე საქმიანობის მართვის უზრუნველყოფაში, მაშინ ექსპლუატანტის მიერ უნდა განისაზღვროს შესაბამისი პროცედურა, რათა ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახურსა და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს შორის გაადვილდეს საჰაერო ხომალდების მოძრაობის მართვის უფლების ორგანიზებული გადაცემა.

შენიშვნა: ბაქანზე საქმიანობის მართვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცედურები მოცემულია PANS-Aerodromes-ში (Doc9981). ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახურის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია აეროპორტების სამსახურების სახელმძღვანელოს მე-8 ნაწილში (Doc 9137, part 8) და მიწისზედა მოძრაობის მართვის და კონტროლის სისტემების სახელმძღვანელოში (Doc 9476 SMGCS).

3. ბაქანზე საქმიანობის მართვის სამსახური უნდა აღიჭურვოს რადიოსატელეფონო კავშირის საშუალებებით.

4. შეზღუდულ ხილვადობასთან დაკავშირებული პროცედურების გამოყენებისას, ბაქანზე მომუშავე პირების და სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა იზღუდება საჭირო მინიმუმამდე, რომელსაც განსაზღვრავს აეროდრომის ექსპლუატანტი.

5. საგანგებო სიტუაციების დროს, საავარიო-საგანგებო სამუშაოებში ჩართულ სპეციალურ სატრანსპორტო საშუალებას უნდა მიენიჭოს უპირატესობა ყველა სხვა სატრანსპორტო საშუალების მიმართ.

6. სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც სამუშაოებს ახორციელებს ბაქანზე, გზას უნდა უთმობდეს:

ა) საავარიო სატრანსპორტო საშუალებას, მოძრავ საჰაერო ხომალდს, საჰაერო ხომალდს, რომელიც იწყებს მოძრაობას ან საჰაერო ხომალდს, რომელიც ახორციელებს პარკირებას ან ბუქსირებას; და

ბ) სხვა სატრანსპორტო საშუალებას, ადგილობრივი წესების შესაბამისად.

7. აეროდრომის ექსპლუატანტი უნდა ახორციელებდეს საჰაერო ხომალდის სადგომის ვიზუალურ კონტროლს, რეკომენდებული გამყოფი მანძილის დაცვის მიზნით, რაც გათვალისწინებულია იმ საჰაერო ხომალდისთვის, რომელიც იყენებს აღნიშნულ სადგომს.

შენიშვნა: პერსონალის მომზადების და ბაქანზე საქმიანობის მართვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცედურები მოცემულია PANS-Aerodromes-ის (Doc9981) მე-2 ნაწილის 1-ლ და მე-7 თავში.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 118. საჰაერო ხომალდების მიწისზედა მომსახურება



1. საპაერო ხომალდის მიწისზედა მომსახურებისას, მზადყოფნაში უნდა იყოს ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობები, რომელიც, სულ მცირე, გამოიყენება საწვავის აალების შემთხვევაში საწყისი ინტერვენციისთვის და პერსონალი, რომელსაც გავლილი აქვს სწავლება აღნიშნული მოწყობილობებით სარგებლობაზე. აქვე უნდა არსებობდეს საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის სწრაფი გამოძახების საშუალებები, ხანძრის წარმოქმნის ან საწვავის მნიშვნელოვანი დაღვრის შემთხვევისთვის.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც საპაერო ხომალდის საწვავით გამართვა ხორციელდება მგზავრების ჩასხდომის, გადმოსხდომის ან მათი ბორტზე ყოფნის დროს, მიწისზედა მოწყობილობები უნდა განთავსდეს ისე, რომ შესაძლებელი იყოს:

ა) საკმარისი რაოდენობის გასასვლელების გამოყენება, სწრაფი ავარიული ევაკუაციისთვის;

ბ) ევაკუაციის დაუბრკოლებელი განხორციელება ყველა იმ გასასვლელიდან, რომელიც გამოიყენება ავარიულ ვითარებაში.

მუხლი 119. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემები

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი ახორციელებს აეროდრომზე სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის (SMGCS) უზრუნველყოფას.

2. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის დაპროექტირებისას, გასათვალისწინებელია:

ა) საპაერო მოძრაობის სიმჭიდროვე;

ბ) ხილვადობის პირობები, რომლის დროსაც შესრულდება ფრენები;

გ) პილოტების ორიენტაციის საჭიროება;

დ) სააეროდრომო სქემის სირთულე;

ე) სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობა.

3. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემების ვიზუალური კომპონენტები, როგორიცაა მარკირება, სანათები და ნიშნები, უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ პასუხობდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის თავი III-ში (ვიზუალური სააერონავიგაციო საშუალებები) მოცემულ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

4. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ აღმოიფხვრას საპაერო ხომალდების და სატრანსპორტო საშუალებების არასანქცირებული შესვლა მოქმედ ადზ-ზე.

5. სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უნდა დაპროექტდეს ისე, რომ აღმოიფხვრას საპაერო ხომალდების ერთმანეთთან, ასევე სატრანსპორტო საშუალებებთან ან სხვა ობიექტებთან შეჯახება, სამუშაო მოედნის ნებისმიერ ნაწილში.

6. იქ, სადაც სახმელეთო მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემა უზრუნველყოფილია „სდექ“ ხაზის და სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების შერჩევითი ჩართვის მეშვეობით, უნდა შესრულდეს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) სამიმოსვლო მარშრუტებზე, რომლებიც მონიშნულია სბ-ს ღერძულა ხაზის ჩართული სანათებით, მოძრაობა შეიძლება შეწყდეს „სდექ“ ხაზის სანათების ჩართვით;

ბ) მართვის სქემები უნდა დამონტაჟდეს ისე, რომ საპაერო ხომალდის წინ „სდექ“ ხაზის სანათების ჩართვისას, სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათების შესაბამისი სექცია ავტომატურად გამოირთოს.



გ) სბ-ს ღერძულა ხაზის სანათები უნდა ჩაირთოს საჰაერო ხომალდების წინ „სდექ“ ხაზის სანათების გამორთვის შემდეგ.

7. აეროდრომი, რომელიც გამოიყენება ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სამანევრო მოედანზე სახმელეთო მოძრაობის მართვის რადიოლოკატორით.

8. სამანევრო არეში სახმელეთო მოძრაობის მართვის რადიოლოკატორი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ აეროდრომზე, რომლის გამოყენების პირობები განსხვავდება ამ მუხლის მე-7 პუნქტში მოცემული პირობებისაგან, იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომზე მოძრაობის სიმჭიდროვის და ექსპლუატაციის პირობებიდან გამომდინარე შეუძლებელია სატრანსპორტო ნაკადის რეგულირება ალტერნატიული პროცედურებით და საშუალებებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 120. საექსპლუატაციო არეში დანადგარების და აღჭურვილობების განთავსება

1. თუ დანადგარს ან/და აღჭურვილობას არ გააჩნია აერნაოსნობასთან ან სხ-ის ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ფუნქციები, მაშინ მათი განთავსება არ უნდა მოხდეს:

ა) საფრენ ზოლზე, უსაფრთხოების ბოლო არეში, სამიმოსვლო ზოლზე ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილის მე-11 სვეტში მითითებული მანძილების ფარგლებში, თუ იგი საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდებს; ან

ბ) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე, თუ იგი საფრთხეს უქმნის ჰაერში მყოფ საჰაერო ხომალდებს.

2. ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც აუცილებელია აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, უნდა იყოს მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული, მიწის დონიდან რაც შეიძლება დაბალ სიმაღლეზე და განთავსდეს:

ა) საფრენი ზოლის იმ ნაწილში, რომელიც მდებარეობს:

ა.ა) 75 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან, კოდური ნომრით 3 ან 4; ან

ა.ბ) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ის ღერძულა ხაზიდან, კოდური ნომრით 1 ან 2; ან

ბ) სამიმოსვლო ბილიკის ზოლში, ადზ-ის უსაფრთხოების ბოლო არეში ან ამ რეგლამენტის პირველი დანართის მე-3 ცხრილში მოცემული მანძილების ფარგლებში; ან

გ) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ ზოლზე, რომელიც საფრთხეს უქმნის ჰაერში მყოფ საჰაერო ხომალდს.

3. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც უნდა განთავსდეს საფრენი ზოლის მოუშანდაკებელ მონაკვეთზე, განიხილება როგორც დაბრკოლება და უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა.

4. დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის I, II ან III კატეგორიის მიხედვით აღჭურვილი ადზ-თვის, ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, გარდა აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელისა, არ უნდა განთავსდეს საფრენი ზოლის ბოლოდან 240 მ-ის ფარგლებში და:

ა) 60 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან, კოდური ნომრით 3 ან 4; ან

ბ) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ს ღერძულა ხაზის გაგრძელებიდან, კოდური ნომრით 1 ან 2,



5. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც უნდა განთავსდეს I, II ან III კატეგორიის დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ის საფრენ ზოლზე ან მის სიახლოვეს, უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა. და რომლებიც:

ა) მდებარეობენ საფრენი ზოლის ბოლოდან 240 მ-ის ფარგლებში:

ა.ა) 60 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, კოდური ნომრით 3 ან 4;

ა.ბ) 45 მ-ის ფარგლებში, ადზ-ის ღერძულა ხაზის გაგრძელებაზე, კოდური ნომრით 1 ან 2;

ბ) კვეთენ დასაფრენად შესვლის შიდა ზედაპირს, შიდა გარდამავალ ზედაპირს ან შეწყვეტილი დაფრენისას მეორე წრეზე წასვლის ზედაპირს.

6. აერნაოსნობის ან საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად აუცილებელი ნებისმიერი მოწყობილობა ან დანადგარი, რომელიც საექსპლუატაციო თვალსაზრისით წარმოადგენს დაბრკოლებას, უნდა იყოს მსხვრევად საფუძველზე და დამონტაჟებული რაც შეიძლება დაბლა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 121. შემოღობვა

1. აეროდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოღობვით ან სხვა შესაფერისი ბარიერით, სამუშაო მოედანზე ცხოველის შეღწევის აღსაკვეთად, რომელიც საფრთხეს შეუქმნის საჰაერო ხომალდების ფრენების უსაფრთხოებას.

2. აეროდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შემოღობვით ან სხვა შესაფერისი ბარიერით, საზოგადოებისათვის დახურულ ზონებში უცხო პირების უნებლიე ან განზრახ შეღწევის აღკვეთის მიზნით.

3. აეროდრომის ფარგლებს გარეთ, სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოებისათვის მნიშვნელოვანი სახმელეთო დანადგარების და აღჭურვილობის განლაგების ადგილებში უნდა მოხდეს უცხო პირების უნებლიე ან განზრახ შეღწევის აღკვეთა.

4. შემოღობვა ან ბარიერი უნდა განთავსდეს ისე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს საზოგადოებისათვის ღია ზონების გამოყოფა სამუშაო მოედნის და აეროდრომზე არსებული დანადგარების და სხვა არეებისგან, რასაც განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო ექსპლუატაციის თვალსაზრისით.

5. შემოღობვის ან ბარიერის ორივე მხარეს საავიაციო უშიშროების ზომების გაძლიერებისათვის, საჭიროა თავისუფალი სივრცის უზრუნველყოფა, რაც გაადვილებს დაცვის თანამშრომლების პატრულირებას და გაართულებს უცხო პირის მიერ ბარიერის გადალახვას. აეროდრომის შემოღობვის შიგნით უნდა მოეწყოს პერიმეტრული გზა, რომლითაც ისარგებლებენ როგორც ტექნიკური პერსონალი, ისე უშიშროების სამსახურის თანამშრომლები.

მუხლი 122. განათება საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით

საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით აეროპორტის შემოღობვა და სხვა ბარიერები შეიძლება უზრუნველყოფილი იყოს მინიმალური სავალდებულო განათების დონით. გასათვალისწინებელია ასევე შემოღობვის ან ბარიერის ორივე მხარეზე ტერიტორიის განათება, განსაკუთრებით გასასვლელებში.

მუხლი 123. ადზ-ზე არასანქცირებული შეღწევის გამაფრთხილებელი ავტონომიური სისტემა (ARIWS)

1. აეროდრომზე, სადაც გათვალისწინებულია ARIWS-სისტემა:

ა) იგი ავტონომიურად უნდა ავლენდეს ადზ-ზე არასანქცირებული პოტენციური შეღწევის ან მოქმედი



ადზ-ს დაკავების შემთხვევას და უზრუნველყოფდეს საფრენოსნო ეკიპაჟების ან სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლების უშუალო შეტყობინებას;

ბ) იგი უნდა ფუნქციონირებდეს და იმართებოდეს აეროდრომზე არსებული სხვა ვიზუალური სისტემებისგან დამოუკიდებლად;

გ) აღნიშნული სისტემის ვიზუალური კომპონენტები, ანუ სანათები უნდა დაპროექტდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მოთხოვნების შესაბამისად;

დ) აღნიშნული სისტემის მთლიანი ან ნაწილობრივი მტყუნება გავლენას არ უნდა ახდენდეს აეროდრომზე ჩვეულებრივი ოპერაციების შესრულებაზე. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს უნდა შეეძლოს სისტემის ნაწილობრივი ან სრული გათიშვა.

2. აეროდრომზე ARIWS-სისტემის მოწყობის შემთხვევაში, ინფორმაცია მისი მახასიათებლების და სტატუსის შესახებ აეროდრომის ექსპლუატანტმა უნდა წარუდგინოს სააერონავთო ინფორმაციის სამსახურს, სააერონავთო ინფორმაციის კრებულში (AIP) გამოსაქვეყნებლად, აეროდრომზე მოძრაობის მართვისა და კონტროლის სისტემის აღწერასთან და შესაბამის მომნიშვნელებთან ერთად.

თავი VIII. აეროდრომის ტექნიკური მომსახურება

მუხლი 124. ამ თავის მიზანი

1. ამ თავის მიზანია აეროდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში შემუშავდეს და დადგინდეს აეროდრომზე ტექნიკური მომსახურების პროგრამა, ინფრასტრუქტურის პროფილაქტიკურ-ტექნიკური მომსახურების, აღჭურვილობებისა და საშუალებების გამართული მდგომარეობის შენარჩუნების მიზნით, რათა საფრთხე არ შეექმნას ფრენების უსაფრთხოებას, რეგულარობასა და ეფექტურობას.

2. ტექნიკური მომსახურების პროგრამის შემუშავებისა და რეალიზების პროცესში გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორები.

შენიშვნა 1: სახელმძღვანელო მასალა ადამიანური ფაქტორების პრინციპების შესახებ მოცემულია ადამიანის ფაქტორის შესახებ სახელმძღვანელოში (Doc 9683).

შენიშვნა 2: პერსონალის მომზადების ზოგადი პრინციპები და პროცედურები, მათ შორის მომზადების და კომპეტენციის შემოწმების პროგრამები მოცემულია PANS Aerodromes (Doc 9981).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 125. ხელოვნური საფარის ტექნიკური მომსახურება

1. აეროდრომის სამუშაო მოედნის ზედაპირი, ხელოვნური საფარის ჩათვლით (ადზ-ს, სბ-ს და ბაქნების), აგრეთვე მიმდებარე უბნები უნდა შემოწმდეს და მათი მდგომარეობა რეგულარულად უნდა გაკონტროლდეს აეროდრომის პროფილაქტიკური და არაგეგმური, ტექნიკური მომსახურების პროგრამის ფარგლებში, რათა აღიკვეთოს და დასუფთავდეს ნებისმიერი უცხო სხეულების ნარჩენებისაგან (FOD), რამაც შესაძლოა გამოიწვიოს სხ-ის დაზიანება ან სხ-ის სისტემების მუშაობის დარღვევა.

2. ადზ-ს ზედაპირი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ თავიდან იყოს აცილებული სახიფათო უსწორმასწორობების ფორმირება, რომელიც უნდა შესრულდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის A დამატების მე-5 პუნქტის შესაბამისად.

3. ადზ-ს ხელოვნური საფარი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ ზედაპირზე შეჭიდების მახასიათებლები შეესაბამებოდეს ან აღემატებოდეს დადგენილ, მინიმალურ მოთხოვნებს.



შენიშვნა: აღნიშნული საკითხის დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია „ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასების, გაზომვის და მონაცემების შეტყობინების“ დოკუმენტში (Cir 355).

4. ხელოვნური საფარის ტექნიკური მომსახურებისას, პერიოდულად უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლების გაზომვა უწყვეტ რეჟიმში, თვითდასველების შესაძლებლობის მქონე მზომი ხელსაწყოს მეშვეობით და შედეგების დოკუმენტირება. მსგავსი გაზომვების სიხშირე უნდა იყოს საკმარისი, რათა განისაზღვროს ადზ-ს საფარზე შეჭიდების მახასიათებლების ცვლილების ტენდენცია.

შენიშვნა: ადზ-ის ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შეფასების, გაზომვის და მონაცემების შეტყობინების“ დოკუმენტში (Cir 355).

5. პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურება ხორციელდება იმ მიზნით, რომ აღმოიფხვრას ადზ-ის მთელ ზედაპირზე ან მის ნაწილზე შეჭიდების მახასიათებლების გაუარესება, სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მინიმალურ დონესთან მიმართებით.

6. უნდა ხდებოდეს ადზ-ის ზედაპირის სათანადო, ვიზუალური შეფასება წვიმის ან ხელოვნურად წარმოქმნილი წვიმის პირობებში, დატბორვის ან ცუდი დრენაჟირების გამოვლენის მიზნით, ხოლო საჭიროების შემთხვევაში უნდა ჩატარდეს ტექნიკური მომსახურება.

7. თუ სამიმოსვლო ბილიკი გამოიყენება აირ-ტურბინიანი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდების მიერ, სბ-ს უსაფრთხოების გვერდითა ზოლი უნდა შენარჩუნდეს ისეთ მდგომარეობაში, რომ გამორიცხულ იქნეს მასზე კენჭების ან რაიმე საგნების არსებობა, რომლებიც შეიძლება შეიწოვოს თვითმფრინავის ძრავამ.

8. როდესაც ხელოვნური საფარის ტექნიკური მომსახურების მიზნით ხდება ადზ-ის ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლების გაზომვა უწყვეტ რეჟიმში, თვით-დასველების შესაძლებლობის მქონე მზომი ხელსაწყოს მეშვეობით, ამ ხელსაწყოს მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს დადგენილ სტანდარტებს და კორელაციის კრიტერიუმებს.

9. პერსონალს, რომელიც განახორციელებს ადზ-ის ზედაპირის შეჭიდების მახასიათებლების გაზომვას, როგორც ეს გათვალისწინებულია ამ მუხლის მე-8 პუნქტში, უნდა ჰქონდეს გავლილი შესაბამისი სწავლება თავისი მოვალეობის შესასრულებლად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 126. დამაბინძურებლების მოცილება

1. მოქმედი ადზ-ს ზედაპირი რაც შეიძლება სწრაფად და სრულყოფილად უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, ჭყაპის, ტალახის, მდგარი წყლის, ქვიშის, ნავთობპროდუქტის, რეზინის დანალექისაგან და სხვა სახის დამაბინძურებლებისაგან, შემდგომში მათი დაგროვების შემცირების მიზნით.

შენიშვნა: ზემოაღნიშნული მოთხოვა არ გულისხმობს იმას, რომ ზამთარში ფრენის ოპერაციები დატკეპნილ თოვლსა და ყინულზე აკრძალულია. თოვლისაგან დასუფთავების და ყინულის წარმოქმნის კონტროლის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია PANS-Aerodromes-ის დოკუმენტში (Doc 9981).

2. სბ უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დამაბინძურებისგან იმ ხარისხით, რომ შესაძლებელი იყოს სხ-ის შესვლა მოქმედ ადზ-ზე ან/და გამოსვლა მოქმედი ადზ-დან.

3. ბაქნები უნდა გაიწმინდოს თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დამაბინძურებისგან იმ ხარისხით, რომ უზრუნველყოფილი იყოს სხ-ის უსაფრთხო მანევრი ან აუცილებლობისას, სხ-ის ბუქსირება.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია სამუშაო მოედნის სხვადასხვა ნაწილის ერთდროული გაწმენდა თოვლის, ყინულის, თოვლჭყაპის და სხვა სახის დამაბინძურებისგან, ადზ-ს გაწმენდის შემდეგ



უნდა დაწესდეს ზედაპირის გაწმენდის პრიორიტეტულობა, რომელიც უნდა განხორციელდეს აეროდრომზე მოქმედ სამსახურებთან კონსულტაციის შემდეგ და აღნიშნული უნდა აისახოს აეროდრომის თოვლის გაწმენდის გეგმაში (SNOW PLAN).

5. აეროდრომის ხელოვნურ საფარზე ყინულის ან ჭირხლის წარმონაქმნის მოსაცილებლად ქიმიკატების გამოყენება გამართლებულია მათი ეფექტურობის შემთხვევაში. ქიმიკატები უნდა გამოიყენებოდეს დიდი სიფრთხილით, რათა მათი გამოყენებით არ შეიქმნას მოცურების უფრო სახიფათო პირობები.

შენიშვნა: აეროდრომის ხელოვნურ საფარზე ქიმიკატების გამოყენების ინფორმაცია მოცემულია PANS-Aerodromes-ის დოკუმენტში (Doc 9981).

6. დაუშვებელია ისეთი ქიმიკატების გამოყენება, რომელიც აზიანებს როგორც საჰაერო ხომალდებს, ისე ხელოვნურ საფარს, ან ისეთი ქიმიკატების გამოყენება, რომელიც ტოქსიკურად ზემოქმედებს აეროდრომის გარემოზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 127. ადზ-ს ხელოვნური საფარის გადაგება

1. ადზ-ზე დროებითი პანდუსის გრძივი ქანობი, რომელიც იზომება არსებული ზედაპირის ან ქვედა ფენის მიმართ, უნდა იყოს:

ა) 0,5%-დან 1.0%-მდე, 5 სმ-ის ჩათვლით სისქის მქონე ზედა ფენის შემთხვევაში; და

ბ) არაუმეტეს 0,5%, 5 სმ-ზე მეტი სისქის მქონე ზედა ფენის შემთხვევაში.

2. ზედა ფენის დაგება უნდა განხორციელდეს ადზ-ს ერთი ბოლოდან მეორეს ბოლოს მიმართულებით ისე, რომ ადზ-ზე აფრენა-დაფრენების უმეტესობა განხორციელდეს ქანობის დახრის მიმართულებით.

3. სარეაბილიტაციო/სამშენებლო სამუშაოების ყოველი ეპიზოდში, საფარის ზედა ფენა უნდა მოეწყოს ადზ-ს მთელ სიგანეზე.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ადზ-ზე ხორციელდება საფარის ზედა ფენის დაგება, მის დროებით საექსპლუატაციოდ, მასზე წინასწარ დაიტანება ადზ-ს ღერძულა ხაზის მარკირება. ადზ-ს ნებისმიერი დროებითი ზღურბლის ადგილმდებარეობა უნდა აღინიშნოს 3,6 მ სიგანის განივი ზოლით.

5. ხელოვნური საფარის ზედა ფენის დაგება და შენარჩუნება უნდა განხორციელდეს შეჭიდების მახასიათებლების მინიმალურ მნიშვნელობაზე მაღალი მაჩვენებლით.

მუხლი 128. ვიზუალური საშუალებები

1. სანათი ითვლება გაუმართავად, თუ მისი ძირითადი სხივის ინტენსივობა ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-2 დამატებაში მოცემულ შესაბამის ნახაზზე მითითებული მნიშვნელობის 50%-ზე ნაკლებია. სანათი, რომლის მთავარი სხივის საშუალო გაანგარიშებული ინტენსივობა აღემატება ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველი ტომის მე-2 დამატების მითითებულ სიდიდეს, მისი 50%-ის შესაბამისი სიდიდე უნდა განისაზღვროს ამ გაანგარიშებულ მნიშვნელობასთან მიმართებით.

2. შუქსასიგნალო და მარკირების სისტემების საიმედო მუშაობის უზრუნველყოფა ხორციელდება ვიზუალური საშუალებების პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემით.

3. პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემა, რომელიც განკუთვნილია დასაფრენად ზუსტი შესვლის II ან III კატეგორიის მიხედვით აღჭურვილი ადზ-ისთვის, მინიმუმ, უნდა ითვალისწინებდეს შემდეგი სახის შემოწმებას:

ა) მიახლოების და ადზ-ის შუქ-სასიგნალო სისტემის სანათების ინტენსივობის,



სხივის გავრცელების კუთხის და მიმართულების ვიზუალურ და საველე გაზომვებს;

ბ) მიახლოების და ადზ-ის შუქ-სასიგნალო სისტემის ყოველი სქემის ელექტრომახასიათებლების გაზომვა და კონტროლი;

გ) საჭაერო მოძრაობის მართვის ორგანოების მიერ გამოსაყენებლად განკუთვნილი სანათების ინტენსივობის რეგულირების სისტემის სწორი ფუნქციონირების კონტროლი.

4. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს და მიახლოების სანათების სისტემის ნათურების ინტენსივობის, სხივების გავრცელების კუთხის და მიმართულების პარამეტრების საექსპლუატაციო გაზომვა უნდა განხორციელდეს ყოველი სანათის პარამეტრების გაზომვით, ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 პირველი დანართის მე-2 დამატების შესაბამისი ტექნიკური მოთხოვნების უზრუნველყოფის მიზნით.

5. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს და მიახლოების სანათების სისტემის ნათურების ინტენსივობის, სხივების გავრცელების კუთხის და მიმართულების პარამეტრების გაზომვა უნდა განხორციელდეს მოძრავი საზომი მოწყობილობით, რომელიც საკმარისი სიზუსტით უზრუნველყოფს ცალკეული სანათის მახასიათებლების ანალიზს.

6. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს სანათების პარამეტრების გაზომვის პერიოდულობა განისაზღვრება მოძრაობის ინტენსივობის, დაბინძურების ადგილობრივი დონის, დამონტაჟებული შუქსასიგნალო მოწყობილობების საიმედოობის და საექსპლუატაციო გაზომვების შედეგების უწყვეტი შეფასებით, მაგრამ ნებისმიერ შემთხვევაში გაზომვები ჩაღრმავებული ტიპის სანათებისთვის უნდა განხორციელდეს წელიწადში არანაკლებ ორჯერ, ხოლო სხვა სანათების შემთხვევაში – არანაკლებ ერთხელ.

7. II ან III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების სისტემის მიზანია, რომ II ან III კატეგორიით ფრენების შესრულებისას ნებისმიერ დროს გამართული იყოს მიახლოების და ადზ-ს ყველა სანათი და გამართული იყოს და ფუნქციონირებდეს:

ა) სანათების 95%, შემდეგი განსაკუთრებული მნიშვნელობის მქონე ყოველი ელემენტისა:

ა.ა) II და III კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლის შუქსასიგნალო სისტემის, ადზ-ს უახლოესი 450 მ-იანი მონაკვეთი;

ა.ბ) ადზ-ს ღერძულა ხაზის სანათები;

ა.გ) ადზ-ს ზღურბლის სანათები; და

ა.დ) ადზ-ს გვერდითი სანათები;

ბ) დაფრენის არის სანათების 90 %;

გ) დასაფრენად შესვლის შუქსასიგნალო სისტემის სანათების 85%, ადზ-თან უახლოესი 450 მ-იანი მონაკვეთის მიღმა;

დ) ადზ-ს შემზღუდავი სანათების 75 %.

8. უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია გაუმართავი სანათების დასაშვები პროცენტი ცვლიდეს შუქსასიგნალო სისტემის ძირითად სქემას. გარდა ამისა, დაუშვებელია გაუმართავი სანათის არსებობა სხვა გაუმართავი სანათის გვერდით, გარდა სახაზო სანათებისა ან შუქ-ჰორიზონტებისა, სადაც დასაშვებია ერთმანეთის გვერდით ორი გაუმართავი სანათის არსებობა.

9. ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილი ადზ-თან მოსაცდელ ადგილზე „სდექ“ ხაზის სანათების პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია:



ა) არ იყოს ორზე მეტი გაუმართავი სანათი; და

ბ) ერთმანეთის გვერდიგვერდ არ იყოს ორი გაუმართავი სანათი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათებს შორის ინტერვალი დადგენილ მნიშვნელობაზე ნაკლებია.

10. ადზ-ზე 350 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში გამოსაყენებლად განკუთვნილი სბ-ს პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია, გამოირიცხოს სბ-ს ღერძულა ხაზის ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის მიმდევრობით.

11. I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლისათვის აღჭურვილი ადზ-ს პროფილაქტიკური-ტექნიკური მომსახურების მიზანია, რომ I კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს, მიახლოების და ადზ-ს ყველა სანათი იყოს გამართული, ხოლო ნებისმიერ შემთხვევაში, გამართული იყოს შემდეგი სისტემების სანათების, სულ მცირე, 85%:

ა) I კატეგორიით დასაფრენად ზუსტი შესვლის შუქსასიგნალო სისტემა;

ბ) ადზ-ს ზღურბლის სანათები;

გ) ადზ-ს გვერდითა სანათები;

დ) ადზ-ს შემზღუდავი სანათები.

უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია გაუმართავი სანათების არსებობა ერთიმეორეს მიმდევრობით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სანათებს შორის ინტერვალი დადგენილ მნიშვნელობაზე ნაკლებია.

12. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე 550 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია, ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს ფუნქციონირებდეს ადზ-ს ყველა სანათი და ნებისმიერ შემთხვევაში:

ა) სულ მცირე, ადზ-ს ღერძულა ხაზის (სადაც გათვალისწინებულია) და გვერდითა სანათების 95%; და

ბ) ფუნქციონირებდეს ადზ-ს შემზღუდავი სანათების, სულ მცირე, 75 %.

უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის გვერდიგვერდ.

13. ასაფრენად განკუთვნილ ადზ-ზე, 550 მ და მეტი ხილვადობის სიშორის პირობებში, პროფილაქტიკური ტექნიკური მომსახურების მიზანია ფრენების შესრულების ნებისმიერ დროს ფუნქციონირებდეს ადზ-ს ყველა სანათი და, ნებისმიერ შემთხვევაში, ფუნქციონირებდეს ადზ-ს გვერდითა და შემზღუდავი სანათების, სულ მცირე, 85%. უწყვეტი დამიზნების უზრუნველსაყოფად დაუშვებელია ორი გაუმართავი სანათის არსებობა ერთმანეთის გვერდიგვერდ.

14. შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ფრენების წარმოებისას, დაუშვებელია აეროდრომის ელექტრო-სისტემების სიახლოვეს ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სახის სამშენებლო სამუშაოების წარმოება.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

კარი III. ვერტოდრომები

თავი IX. ვერტოდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და ინფორმაციული ნაკადების მართვა

მუხლი 129. ვერტოდრომის ზოგადი მონაცემები, საექსპლუატაციო პირობები და მათ უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელი პირი



1. ვერტოდრომების ზოგადი მონაცემები მოიცავს ინფორმაციას:

ა) ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილის შესახებ;

ბ) ვერტოდრომის შემადგენლობის შესახებ;

გ) ვერტოდრომის ზომებისა და მასთან დაკავშირებული ინფორმაციის შესახებ;

დ) ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილების შესახებ;

2. ვერტოდრომის ზოგადი საექსპლუატაციო პირობები გულისხმობს სააერონავთო ინფორმაციის სამსახურსა და აეროდრომის ექსპლუატანტს შორის ინფორმაციული ნაკადების მართვასთან და კოორდინაციასთან დაკავშირებულ ძირითად საკითხებს.

მუხლი 130. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი

1. ვერტოდრომისთვის, რომელიც არ მდებარეობს აეროდრომზე, დგინდება ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი.

2. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილი განთავსებული უნდა იყოს ვერტოდრომის პირველადი ან დაგეგმილი გეომეტრიული ცენტრის სიახლოვეს და მისი საწყისი ადგილმდებარეობა რჩება უცვლელი.

3. ვერტოდრომის საკონტროლო წერტილის ადგილმდებარეობა იზომება გრადუსებში, წუთებსა და წამებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 131. ვერტოდრომის შემადგენლობა

1. ვერტოდრომის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა აეროდრომის შემადგენლობის ადგილას იზომება ნახევარ მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით და ეცნობა ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

2. აფრენის და მოწყვეტის არის (TLOF) შემადგენლობა და/ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ყოველი ზღურბლის შემადგენლობა და გეოიდის ტალღა იზომება ნახევარ მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით და ეცნობა ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

მუხლი 132. ვერტოდრომის ზომები და მასთან დაკავშირებული ინფორმაცია

1. ვერტოდრომზე არსებული ყოველი აღჭურვილობისთვის უნდა მოხდეს შემდეგი მონაცემების გაზომვა ან აღწერა:

ა) ვერტოდრომის ტიპი: ზედაპირის დონეზე განთავსებული, ზედაპირიდან შემადგენლობის, გემბანის ვერტოდრომი ან ვერტობანი;

ბ) დაფრენისა და მოწყვეტის არე: ზომები უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, დახრილობა, ზედაპირის ტიპი, ზედაპირის მზიდვი შესაძლებლობა ტონებში;

გ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არე (FATO): FATO-ს ტიპი, ჭეშმარიტი/გეოგრაფიული პელენგი ერთი მეასედი გრადუსის სიზუსტით, აღნიშვნის ნომერი (თუ გაითვალისწინება), სიგრძე და სიგანე უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით, დახრილობა, ზედაპირის ტიპი;

დ) უსაფრთხოების არე: სიგრძე, სიგანე და ზედაპირის ტიპი;

ე) შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკი და შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტი: აღნიშვნა, სიგანე, ზედაპირის ტიპი;



ვ) ბაქანი: ზედაპირის ტიპი, შვეულმფრენის სადგომები;

ზ) დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლი: სიგრძე, დედამიწის ზედაპირის პროფილი;

თ) დასაფრენად შესვლის ვიზუალური საშუალებები, FATO-ს, TLOF-ის, შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკების, შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტების და შვეულმფრენის სადგომების მარკირება და განათება.

2. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) გეომეტრიული ცენტრის და/ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) ყოველი ზღურბლის გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

3. შვეულმფრენის სბ -ს და შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტის შესაბამისი ღერძულა ხაზის წერტილების გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

4. შვეულმფრენის ყოველი სადგომის გეოგრაფიული კოორდინატები იზომება გრადუსებში, წუთებში, წამებში და წამის მეასედებში და ეცნობება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის სამსახურს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 133. ვერტოდრომის გამოცხადებული მანძილები

უახლოეს მეტრამდე ან ფუტამდე სიზუსტით გამოცხადებას ექვემდებარება ვერტოდრომის შემდეგი მანძილები:

ა) ასაფრენად არსებული მანძილი;

ბ) შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი; და

გ) დასაფრენად არსებული მანძილი.

მუხლი 134. ვერტოდრომის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, ინფორმაციის გადაცემა და კოორდინაცია

1. მყისიერი გაფრენისწინა ინფორმაციისა და საფრენოსნო ინფორმაციის უზრუნველყოფის მიზნით, მონაცემების მისაღებად და გასავრცელებლად, სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურსა და ვერტოდრომის ექსპლუატანტს შორის ფორმდება შეთანხმება შემდეგი ინფორმაციის დაუყოვნებელ მიწოდებაზე:

ა) ვერტოდრომზე არსებული პირობების შესახებ;

ბ) შესაბამისი აღჭურვილობების, სამსახურების, სამუშაო მოედნის და მასთან დაკავშირებული ნაგებობის და საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის და სააერნაოსნო საშუალებების საექსპლუატაციო მდგომარეობის შესახებ;

გ) სხვა სახის ინფორმაციას, რომელიც აუცილებელია უსაფრთხო ფრენებისათვის.

2. ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში ცვლილებების შეტანამდე, ვერტოდრომის ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს დრო, რომელიც სჭირდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურს შესაბამისი გამოსაქვეყნებელი მასალის მოსამზადებლად, გასაფორმებლად და გამოსაცემად, რათა დროულად მოხდეს ასეთი ინფორმაციის მიწოდება სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურისთვის.

3. რუკების და/ან სააერნაოსნო ავტომატიზებული სისტემების უწყვეტი ფუნქციონირებისთვის ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის ნებისმიერი ცვლილება ექვემდებარება შეტყობინებას ჰაერსანაოსნო



ინფორმაციის რეგულირების და კონტროლის სისტემის (AIRAC) არხების მეშვეობით. აეროდრომის ექსპლუატანტი, სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურისთვის საწყისი ინფორმაციის/მონაცემების მიწოდებისას, უნდა გაითვალისწინოს AIRAC-ის სისტემით ინფორმაციის ძალაში შესვლის თარიღი, რომელიც წინასწარ განსაზღვრულია და შეთანხმებულია საერთაშორისო დონეზე.

4. ვერტოდრომის ექსპლუატანტი, რომელიც პასუხისმგებელია საწყისი ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის/მონაცემების გადაცემაზე სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურისთვის, უნდა უზრუნველყოს ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის სიზუსტესა და მთლიანობაზე „ჰაერსაანავიგაციო მონაცემების და ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის მიმწოდებლების, მათი უფლება-მოვალეობების და ჰაერსაანავიგაციო მონაცემების და ჰაერსაანავიგაციო ინფორმაციის მიწოდების წესის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2016 წლის 11 ოქტომბრის №471 დადგენილებით განსაზღვრული მოთხოვნების დაცვა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 134¹. ხანძართან ბრძოლა და შველა

1. ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს მომხმარებლისთვის ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა, ვერტოდრომზე შვეულმფრენების სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონის შესახებ.

2. ვერტოდრომზე ჩვეულებრივ უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონე უნდა განისაზღვროს, ამ დადგენილების 171-ე მუხლის შესაბამისი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის კატეგორიით, ვერტოდრომზე არსებული ცეცხლმაქრი საშუალებების ტიპის და რაოდენობის შესაბამისად.

3. ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის არსებული დონის ცვლილების შემთხვევაში, ინფორმაცია ცვლილების შესახებ მიეწოდებათ სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურს და საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურს (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), რათა მათ შეძლონ აუცილებელი ინფორმაციის მიწოდება მომფრენი და გამფრენი შვეულმფრენებისათვის. შესაბამისად, ზემოთ ხსენებული სამსახურები ინფორმირებულნი უნდა იყვნენ ცვლილების გამოსწორების შესახებაც.

შენიშვნა: ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის არსებული დონის ცვლილება გამოწვეული შეიძლება იყოს (მაგრამ ამით არ იზღუდებოდეს) ვერტოდრომზე არსებული ცეცხლმაქრი საშუალებების, მათ მისაწოდებლად განკუთვნილი მოწყობილობის ან ამ მოწყობილობის გამოყენების უზრუნველყოფი პერსონალის ცვლილებით.

4. ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის დონის ცვლილება უნდა გამოიხატოს ახალი კატეგორიით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი X. ვერტოდრომის ინფრასტრუქტურის ფიზიკური მახასიათებლები

მუხლი 135. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის იმ ძირითადი ინფრასტრუქტურის განსაზღვრა, რომელიც აუცილებელია მისი უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის და საერთაშორისოდ აღიარებულ სტანდარტებთან შესაბამისობისათვის.

შენიშვნა 1. ამ ნაწილში მოყვანილი საპროექტო პირობები ეფუძნება იმ დაშვებას, რომ არ მოხდება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) ერთდროული გამოყენება ერთზე მეტი შვეულმფრენისათვის.

შენიშვნა 2. ამ ნაწილში მოყვანილი საპროექტო პირობები ეფუძნება იმ დაშვებას, რომ როდესაც ოპერაციები სრულდება ერთმანეთის სიახლოვეს მდებარე დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეებში (FATO), ისინი არ სრულდება ერთდროულად. თუ არის ერთდროული



ოპერაციების შესრულების აუცილებლობა, დაწესებული უნდა იყოს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეებს (FATO) შორის უსაფრთხო მანძილი ისეთი ასპექტების გათვალისწინებით, როგორებიცაა მზიდი ხრახნის ჭავლი და საჰაერო სივრცე, რათა არ მოხდეს ამ FATO-ს არეთათვის განსაზღვრული ფრენის ტრაექტორიების ურთიერთ გადაფარვა. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა აღნიშნულ საკითხთან მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

შენიშვნა 3. თუ სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, ამ ნაწილში მოყვანილი საპროექტო პირობები ერთნაირად ვრცელდება როგორც ზედაპირის დონეზე მდებარე, ასევე, დედამიწის ზედაპირიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე.

შენიშვნა 4. მინიმალური ზომები, რომლებიც აუცილებელია დედამიწის ზედაპირიდან შემადლებულ FATO/TLOF არეებს ჰქონდეს, რათა შესაძლებელი იყოს ვერტოდრომის ირგვლივ მნიშვნელოვანი ოპერაციების შესრულება, მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

შენიშვნა 5. ვერტოდრომის დაპროექტების სახელმძღვანელო, რომელშიც გათვალისწინებულია შემადლებულ ვერტოდრომზე პერსონალის, თოვლის, ტვირთის, საწვავ გასამართი და ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობების და სხვა ობიექტების განთავსება, მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

შენიშვნა 6. ვერტოდრომის განლაგების და მასზე სხვადასხვა განსაზღვრული არეების განთავსების სახელმძღვანელო, ისეთი ფაქტორების გათვალისწინებით, როგორებიცაა მესამე მხარეებზე მზიდი ხრახნის ჭავლისა და შვეულმფრენის ფრენის ოპერაციებთან დაკავშირებული სხვა ასპექტების ზემოქმედება, მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

მუხლი 136. მიწის დონეზე განლაგებული ვერტოდრომი

1. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არე (FATO):

ა) უზრუნველყოფს:

ა.ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან (გარდა იმ ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო განთავსებული უნდა იყვნენ აღნიშნულ არეში) და რომლის ზომა და კონფიგურაცია საკმარისია იმისათვის, რომ უზრუნველყოფილი იქნეს მის ფარგლებში საპროექტო შვეულმფრენის ყოველი ნაწილის დატევა დაგეგმილი პროცედურის მიხედვით დასაფრენად შესვლის დასკვნით საფეხურზე და აფრენის დაწყებისას;

ა.ბ) ზედაპირს და როდესაც ის მყარია – უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას; და:

ა.ბ.ა) თუ ის შეთავსებულია აფრენის და მოწყვეტის არესთან (TLOF), უნდა ესაზღვრებოდეს მას ან იყოს მასთან თანმხვედრი, გააჩნდეს ისეთი მზიდუნარიანობა, რომ უძლებდეს დაგეგმილ დატვირთვებს და უზრუნველყოფდეს ეფექტურ დრენაჟირებას; ან

ა.ბ.ბ) თუ ის აფრენის და მოწყვეტის არესთან (TLOF) არ არის შეთავსებული, თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან და არ შეიცავს საფრთხეს იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში;

ბ) დაკავშირებული უნდა იყოს უსაფრთხოების არესთან.

შენიშვნა: ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის (FATO) განთავსების და ორიენტაციის სახელმძღვანელო მასალა, ისეთი ფაქტორის გათვალისწინებით, როგორიცაა დასახლებულ და ხმაურისადმი მგრძნობიარე სხვა რაიონებზე მოფრენის და გაფრენის მარშრუტების ზემოქმედების მინიმუმამდე დაყვანა, მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261). 2. ვერტოდრომზე გათვალისწინებული უნდა იყოს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის, სულ მცირე, ერთი არე (FATO), რომელიც არ არის აუცილებელი, რომ იყოს მყარი.



3. FATO-ს არეს მინიმალური ზომები უნდა იყოს:

ა) 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის:

ა.ა) შეწყვეტილი აფრენის მანძილის (RTOD) სიგრძის ტოლი, რომელიც საჭიროა შვეულმფრენის საფრენოსნო სახელმძღვანელოში (HFM) მოცემული აფრენის პროცედურის შესასრულებლად, იმ შვეულმფრენებისათვის, რომლისთვისაც გამოიყენება მოცემული FATO ან 1.5 საპროექტო D-ს ტოლი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი; და

ა.ბ) სიგანის ტოლი, რომელიც საჭიროა შვეულმფრენის საფრენოსნო სახელმძღვანელოში (HFM) მოცემული პროცედურის შესასრულებლად, იმ შვეულმფრენებისათვის, რომლისთვისაც გამოიყენება მოცემული FATO ან 1.5 საპროექტო D-ს ტოლი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი სიდიდეა მეტი;

ბ) მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის ქვემოთ ჩამოთვლილთა შორის უმცირესი:

ბ.ა) იმ არეს ტოლი, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელია 1.5 საპროექტო D-ს დიამეტრის მქონე წრის შემოხაზვა; ან

ბ.ბ) როდესაც დასაფრენად შესვლის და დაფრენის მიმართულების მიმართ დადგენილია შეზღუდვები – იმ არეს ტოლი, რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა.ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს, მაგრამ, არ უნდა იყოს საპროექტო შვეულმფრენის საერთო სიგანეზე 1.5-ჯერ ნაკლები.

შენიშვნა: დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

4. FATO-ს არეში განთავსებული მნიშვნელოვანი ობიექტები არ უნდა კვეთდნენ, FATO-ს არეს შემადგენლის მიმართ 5 სმ-ის სიმაღლეზე გამავალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეს.

5. როდესაც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) ზედაპირი მყარია, მისი ქანობი:

ა) არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს ნებისმიერი მიმართულებით, გარდა „ბ“ ან „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული შემთხვევებისა;

ბ) თუ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) აქვს წაგრძელებული ფორმა და განკუთვნილია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – მისი საერთო ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს მთელ პერიმეტრზე, ხოლო ადგილმდებარეობის ქანობი – 5%-ს;

გ) თუ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) აქვს წაგრძელებული ფორმა და განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – მისი საერთო ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს მთელ პერიმეტრზე, ხოლო ადგილმდებარეობის ქანობი – 7%-ს;

6. FATO-ს არე უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი გარემოს, მათ შორის – ტურბულენტობის ზემოქმედება, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს ფრენების წარმოებაზე.

შენიშვნა: ტურბულენტობის ზემოქმედების განსაზღვრის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

7. FATO-ს არე გარშემორტყმული უნდა იყოს უსაფრთხოების არეთი, რომლის ზედაპირიც აუცილებელი არ არის იყოს მყარი.

8. უსაფრთხოების არე უზრუნველყოფს:

ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან (გარდა იმ



ობიექტებისაგან, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო განთავსებული უნდა იყვნენ აღნიშნულ არეში) და რომელიც განკუთვნილია მანევრირებისას დაშვებული შეცდომების საკომპენსაციოდ; და

ბ) ზედაპირს, როდესაც ის მყარია, ესაზღვრება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) და განლაგებულია ერთ დონეზე, მაშინ უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას და უზრუნველყოფდეს ეფექტურ დრენაჟირებას.

9. FATO-ს არეს გარშემო არსებული უსაფრთხოების არე ვრცელდება FATO-ს არეს პერიმეტრიდან, სულ მცირე, 3 მ-ის ან 0.25 საპროექტო D-ს მანძილზე, იმისდამოკიდებით, თუ რომელია უდიდესი (იხ. დანართი 4-ის 1-ლი ნახაზი).

10. შვეულმფრენით ფრენის შესრულებისას დაუშვებელია რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა უსაფრთხოების არეში.

11. უსაფრთხოების არეში განთავსებული მნიშვნელოვანი ობიექტები არ უნდა კვეთდნენ FATO-ს ზედაპირის მიმართ 25 სმ-ზე გამავალ სიბრტყეს, რომელიც იწყება FATO-ს საზღვრებიდან და რომელსაც გააჩნია აღმავალი, 5%-იანი ქანობი FATO-ს არედან გარეთა მიმართულებით.

12. თუ უსაფრთხოების არეს გააჩნია მყარი ზედაპირი, მისი აღმავალი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 4%-ს FATO-ს არედან გარეთა მიმართულებით.

13. დაუშვებელია გვერდითა დამცავი ზედაპირის სიბრტყეს კვეთდეს რაიმე დაბრკოლება.

14. შვეულმფრენებისათვის დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლი უზრუნველყოფს:

ა) არეს, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან (გარდა იმ ობიექტებისაგან, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო განთავსებული უნდა იყვნენ აღნიშნულ არეში) და რომლის ზომა და კონფიგურაცია საკმარისია იმისათვის, რომ მის ფარგლებში უზრუნველყოფილი იყოს საპროექტო შვეულმფრენის შენარჩუნება, ჰორიზონტალური ფრენის დროს აჩქარებისას და ზედაპირის სიახლოვესთან, სიმაღლის აკრეფის უსაფრთხო სიჩქარის მისაღწევად.

ბ) ზედაპირს, როდესაც ის მყარია, ესაზღვრება დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO), განლაგებულია ერთ დონეზე, უძლებს მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებას და არ შეიცავს საფრთხეებს იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში.

15. იმ შემთხვევაში, თუ გათვალისწინებულია დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი არე, ის უნდა განთავსდეს FATO-ს არეს საზღვრის მიღმა.

16. დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი არეს სიგანე არ უნდა იყოს FATO-სა და მასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების არეს სიგანეზე ნაკლები, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის პირველ ნახაზზე.

17. როდესაც, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი არეს ზედაპირი არის მყარი, ის არ უნდა მდებარეობდეს იმ ზედაპირზე მაღლა, რომელსაც გააჩნია 3%-იანი აღმავალი საერთო ქანობი ან 5%-ზე მეტი ადგილმდებარეობის ქანობი და რომლის ქვედა საზღვარი წარმოადგენს FATO-ს პერიმეტრზე მდებარე ჰორიზონტალურ ხაზს.

18. ობიექტი, რომელიც მდებარეობს დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი ზოლის არეში და შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას შვეულმფრენს ფრენისას, განიხილება როგორც დაბრკოლება და ექვემდებარება დემონტაჟს საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

19. დაფრენისა და მოწყვეტის არე (TLOF):

ა) უზრუნველყოფს:

ა.ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომლის ზომა და კონფიგურაცია საკმარისია იმისათვის,



რომ მის ფარგლებში უზრუნველყოფილი იყოს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის შასის შენარჩუნება, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია TLOF-ის არე დასახული მიმართულების შესაბამისად;

ა.ბ) ზედაპირს:

ა.ბ.ა) რომლის მზიდუნარიანობა უძლებს დაგეგმილი ტიპის შვეულმფრენის დაფრენის დროს მიერ წარმოქმნილ დინამიურ დატვირთვებს;

ა.ბ.ბ) რომელსაც არ გააჩნია უსწორმასწორობები, რომლებმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენის დაფრენასა ან მოწყვეტაზე;

ა.ბ.გ) რომელსაც გააჩნია საკმარისი შეჭიდება, რათა არ მოხდეს შვეულმფრენის ან პერსონალის მოცურება;

ა.ბ.დ) რომელიც უძლებს მზიდი ხრახნის ჭავლის მიერ წარმოქმნილ ზემოქმედებას;

ა.ბ.ე) რომელზეც უზრუნველყოფილია ეფექტური სადრენაჟე სისტემა, რომელსაც არ გააჩნია უარყოფითი გავლენა შვეულმფრენის მართვასა ან სტაბილურობაზე, აფრენის და მოწყვეტისას, ან გაჩერების დროს; და

ბ) დაკავშირებული უნდა იყოს FATO-სთან ან სადგომთან.

20. ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სულ მცირე, ერთი დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF).

21. დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF) ვერტოდრომზე უნდა მოეწყოს ყოველთვის, როდესაც ივარაუდება, რომ დაფრენისას შვეულმფრენის შასი ზედაპირს შეეხება FATO-ს არეს ან სადგომის ფარგლებში ან აფრენა შესრულდება FATO-ს არედან ან სადგომიდან.

22. TLOF-ის მინიმალური ზომები უნდა იყოს:

ა) როდესაც FATO განკუთვნილია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – ზომები უნდა შეესაბამებოდეს იმ შვეულმფრენის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი (HFM) გათვალისწინებული პროცედურის მიხედვით მანევრის შესასრულებლად განკუთვნილ პარამეტრებს, რომლისთვისაც განკუთვნილია TLOF-ი; და

ბ) როდესაც FATO განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისათვის, ან რომლებიც იმყოფებიან სადგომზე:

ბ.ა) თუ დაფრენის კურსის მიმართ შეზღუდვები დაწესებული არ არის, TLOFს უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას წრე, რომლის დიამეტრი უდრის, სულ მცირე, 0.83D-ს:

ბ.ა.ა) FATO-ს არეში – საპროექტო შვეულმფრენისა,; ან

ბ.ა.ბ) სადგომზე – ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია სადგომი;

ბ.ბ) თუ დაფრენის კურსის მიმართი დაწესებულია შეზღუდვები, TLOF-ს უნდა გააჩნდეს სიგანე, რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-19 პუნქტის „ა)1)“-ის მოთხოვნებს, მაგრამ არანაკლებ შასის გაორმაგებული სიგანისა:

ბ.ბ.ა) FATO-ს არეში – საპროექტო შვეულმფრენისა,; ან

ბ.ბ.ბ) სადგომზე – ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია სადგომი.

23. ზედაპირიდან შემალლებული ვერტოდრომის შემთხვევაში, TLOF-ს, როდესაც ის განთავსებულია



FATO-ს არეში, უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას წრე, რომლის დიამეტრი, სულ მცირე ტოლია საპროექტო შვეულმფრენის 1 D-ის.

24. დაფრენის და მოწყვეტის არეს (TLOF) ქანობი:

ა) არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს ნებისმიერი მიმართულებით, გარდა, ამ პუნქტის „ბ“ ან „გ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული შემთხვევებისა;

ბ) თუ დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF) წაგრძელებული ტიპისაა და განკუთვნილია 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს მთელ პერიმეტრზე ან არ უნდა ჰქონდეს 5%-ზე მეტი ადგილობრივი ქანობი;

გ) თუ დაფრენის და მოწყვეტის არე (TLOF) წაგრძელებული ტიპისაა და განკუთვნილია მე-2 ან მე-3 კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის – ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 3%-ს მთელ პერიმეტრზე ან არ უნდა ჰქონდეს 7%-ზე მეტი ადგილობრივი ქანობი.

25. თუ TLOF-ის არე განთავსებულია FATO-ს არეში:

ა) ის განლაგებული უნდა იყოს FATO-ს ცენტრში; ან

ბ) წაგრძელებული ტიპის FATO-ს შემთხვევაში, უნდა განლაგდეს FATO-ს არეს ცენტრში, მისი ღერძის გასწვრივ.

26. თუ TLOF-ი განთავსებულია შვეულმფრენის სადგომის არეს ფარგლებში, ის უნდა განთავსდეს სადგომის ცენტრში.

27. TLOF-ის არეს უნდა გააჩნდეს მარკირება, რომელიც ნათლად მიუთითებს შეხების წერტილის ადგილმდებარეობას, ხოლო მისი ფორმა – მანევრირების მიმართ დადგენილ შეზღუდვებს.

შენიშვნა: როდესაც, FATO-ს არეში განთავსებული TLOF-ის არეს ზომები აღემატება მის მინიმალურ ზომებს, ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი მარკირება (TDPM) შეიძლება იყოს წანაცვლებული, მაგრამ ის მაინც უნდა უზრუნველყოფდეს TLOF-ის არეს ფარგლებში შვეულმფრენის შასის, ხოლო FATO-ს არეში ფარგლებში, თვით შვეულმფრენის შენარჩუნებას.

28. როდესაც, 1-ლი კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე შვეულმფრენებისთვის განკუთვნილი წაგრძელებული ტიპის FATO/TLOF, შეიცავს ერთზე მეტ ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელ მარკირებას (TDPM), ასეთ შემთხვევაში არ უნდა მოხდეს მათი ერთდროული გამოყენება.

29. იქ, სადაც გაითვალისწინება ზედაპირთან შეხების ადგილმდებარეობის განმსაზღვრელი მარკირების (TDPM) ალტერნატიული ვარიანტები, რომლებიც უნდა განლაგდეს ისე, რომ უზრუნველყოფდნენ TLOF-ის არეს ფარგლებში შვეულმფრენის შასის, ხოლო FATO-ს არეში ფარგლებში, თვით შვეულმფრენის შენარჩუნებას.

შენიშვნა: შეწყვეტილი აფრენის ან დაფრენისათვის განკუთვნილი მანძილის ეფექტურობა დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად სწორ პოზიციას იკავებს შვეულმფრენი აფრენის ან დაფრენის მანევრის შესასრულებლად.

30. უსაფრთხოების უზრუნველყოფი მოწყობილობები, როგორიც არის უსაფრთხოების ბადეები ან უსაფრთხოების კიდეები (რეზორდები), განთავსებული უნდა იქნეს ზედაპირიდან შემალლებული ვერტოდრომის საზღვრების ირგვლივ, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდეს TLOF-ის არეს სიმაღლეს.

31. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკი:

ა) უზრუნველყოფს:

ა.ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომლის სიგანე საკმარისია იმისათვის, რომ მის ფარგლებში



უზრუნველყოფილი იქნეს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის ბორბლიანი შასის შენარჩუნება, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია სამიმოსვლო ბილიკი;

ა.ბ) ზედაპირს:

ა.ბ.ა) რომლის მზიდუნარიანობა უძლებს მიმოსვლის დროს იმ შვეულმფრენით წარმოქმნილ დატვირთვებს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია სამიმოსვლო ბილიკი;

ა.ბ.ბ) რომელსაც არ გააჩნია უსწორმასწორობები, რომლებმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენის სახმელეთო მიმოსვლაზე;

ა.ბ.გ) რომელიც უძლებს მზიდი ხრახნის ჭავლის მიერ წარმოქმნილ ზემოქმედებას;

ა.ბ.დ) რომელზეც უზრუნველყოფილია ეფექტური სადრენაჟე სისტემა, რომელსაც არ გააჩნია უარყოფითი გავლენა ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენის მართვასა ან სტაბილურობაზე, საკუთარი წევის ხარჯზე მანევრირებისას ან გაჩერების დროს;

ბ) დაკავშირებული უნდა იყოს სამიმოსვლო მარშრუტთან.

შენიშვნა 1. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკები განკუთვნილია საკუთარი წევის ხარჯზე ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენების სახმელეთო მიმოსვლისთვის. **შენიშვნა 2.** შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკი, შეიძლება გამოყენებული იყოს ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენების საჭაერო მიმოსვლისათვისაც, თუ სამიმოსვლო ბილიკი შვეულმფრენის საჭაერო მიმოსვლის მარშრუტთანაა დაკავშირებული.

შენიშვნა 3. როდესაც სამიმოსვლო ბილიკი განკუთვნილია როგორც თვითმფრინავების, ასევე შვეულმფრენებისათვის, გასათვალისწინებელია თვითმფრინავების სამიმოსვლო ბილიკების, საფრენი ზოლების, შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკების და სამიმოსვლო მარშრუტების მიმართ დადგენილი ტექნიკური მოთხოვნები და გამოყენებული უნდა იყოს ყველაზე მკაცრი მოთხოვნები.

32. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის მინიმალური სიგანე უნდა იყოს ქვემოთ მოცემული მნიშვნელობებიდან უმცირესი:

ა) ყველაზე დიდი შვეულმფრენის შასის (UCW) ორმაგი სიგანისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ის; ან

ბ) სიგანისა, რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის 31-ე პუნქტის „ა.ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს.

33. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის განივი ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს, ხოლო გრძივი – 3%-ს.

34. შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტი უზრუნველყოფს:

ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან (გარდა იმ ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო განთავსებული უნდა იყვნენ აღნიშნულ არეში), მოწყობილია შვეულმფრენების მიმოსვლისათვის და რომელსაც აქვს საკმარისი სიგანე, რომ მის ფარგლებში უზრუნველყოფილი იყოს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის შენარჩუნება, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია სამიმოსვლო მარშრუტი;

ბ) ზედაპირს და როდესაც ის მყარია – უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლით წარმოქმნილ ზემოქმედებას;

ბ.ა) თუ ის შეთავსებულია სამიმოსვლო ბილიკთან:

ბ.ა.ა) ემიჯნება მას და არის მისი თანმხვედრი;

ბ.ა.ბ) არ შეიცავს საფრთხეებს მანევრირების შესრულებისათვის; და



ბ.ა.გ) უზრუნველყოფს ეფექტურ დრენაჟს;

ბ.ბ) თუ ის არ არის შეთავსებული სამიმოსვლო ბილიკთან – არ შეიცავს საფრთხეებს და თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში.

35. დაუშვებელია შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტზე რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის მანევრირების დროს.

შენიშვნა: დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტის შესახებ მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

36. თუ შვეულმფრენის სამიმოსვლო მარშრუტის ზედაპირი არის მყარი და შეთავსებულია სამიმოსვლო ბილიკთან, მისი აღმავალი ქანობი სამიმოსვლო ბილიკის ნაპირის გარეთ არ უნდა აღემატებოდეს 4%-ს.

37. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტის მინიმალური სიგანე შეადგენს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის საერთო სიგანის 1,5-ს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ის და უნდა გადიოდეს სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზზე (იხ. მე-4 დანართის მე-2 ნახაზი).

38. შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო მარშრუტზე განთავსებული მნიშვნელოვანი ობიექტები:

ა) არ უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკის ნაპირიდან 50 სმ-ზე ნაკლებ მანძილზე;

ბ) არ უნდა შეაღწიონ სიბრტყეში, რომელიც იწყება შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის ნაპირიდან 50 სმ მანძილზე, მისი ზედაპირის თავზე 25 სმ-ის სიმაღლეზე და გააჩნია 5%-იანი აღმავალი ქანობი, სამიმოსვლო ბილიკის ფარგლებს გარეთ.

39. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის მინიმალური სიგანე უნდა შეესაბამებოდეს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის გაბარიტული სიგანის ორმაგ სიდიდეს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ის.

40. თუ შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი დაკავშირებულია სამიმოსვლო ბილიკთან, რათა შესაძლებელი იყოს როგორც სახმელეთო, ასევე, საჰაერო მიმოსვლა (იხ. მე-4 დანართის მე-3 ნახაზი):

ა) შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი უნდა გადიოდეს სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზზე;

ბ) შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტზე განლაგებული მნიშვნელოვანი ობიექტები:

ბ.ა) არ უნდა განთავსდნენ შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის ნაპირიდან 50 სმ-ზე ნაკლებ მანძილზე;

ბ.ბ) არ უნდა შეაღწიონ სიბრტყეში, რომელიც იწყება შვეულმფრენის სახმელეთო სამიმოსვლო ბილიკის ნაპირიდან 50 სმ მანძილზე, მისი ზედაპირის თავზე 25 სმ-ის სიმაღლეზე და გააჩნია 5%-იანი აღმავალი ქანობი, სამიმოსვლო ბილიკის ფარგლებს გარეთ.

41. თუ შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი არ არის დაკავშირებული სამიმოსვლო ბილიკთან, მისი ზედაპირის დახრა არ უნდა აღემატებოდეს იმ დახრას, რომელიც დადგენილია იმ შვეულმფრენის დასაფრენად, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი. მაგრამ, ნებისმიერ შემთხვევაში, განივი დახრა არ უნდა აღემატებოდეს 10%-ს, ხოლო გრძივი – 7%-ს.

42. შვეულმფრენის სადგომი:



ა) უზრუნველყოფს:

ა.ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომლის ზომა და კონფიგურაცია საკმარისია იმისათვის, რომ მის ფარგლებში უზრუნველყოფილი იყოს ყველაზე დიდი შვეულმფრენის ყოველი ნაწილის შენარჩუნება, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია ის, როდესაც შვეულმფრენი იმყოფება სადგომის ფარგლებში;

ა.ბ) ზედაპირს:

ა.ბ.ა) რომელიც უძლებს მზიდი ხრახნის ჭავლის მიერ წარმოქმნილ ზემოქმედებას;

ა.ბ.ბ) რომელსაც არ გააჩნია უსწორმასწორობები, რომლებმაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიონ შვეულმფრენის მანევრირებაზე;

ა.ბ.გ) რომლის მზიდუნარიანობა უძლებს დაგეგმილ დატვირთვებს;

ა.ბ.დ) რომელსაც აქვს საკმარისი შეჭიდება, რომ არ მოხდეს შვეულმფრენის ან პერსონალის მოცურება;

ა.ბ.ე) რომელზეც უზრუნველყოფილია ეფექტური სადრენაჟე სისტემა, რომელსაც არ გააჩნია უარყოფითი ზეგავლენა ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენის მართვადობასა ან სტაბილურობას საკუთარი წევის ხარჯზე მანევრირებისას ან გაჩერების დროს; და

ბ) დაკავშირებული უნდა იყოს დამცავ არესთან.

შენიშვნა: წინამდებარე ნაწილით არ განისაზღვრება შვეულმფრენის სადგომის ადგილმდებარეობა, მაგრამ იძლევა ვერტოდრომის დაპროექტებისადმი ძალზე მოქნილ მიდგომას. მიუხედავად ამისა, ფრენის ტრაექტორიის ქვეშ შვეულმფრენის სადგომის მოწყობა არ არის რეკომენდებული. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

43. შვეულმფრენის სადგომის მინიმალური ზომა:

ა) უნდა შეესაბამებოდეს წრეს, რომლის დიამეტრი ტოლია ყველაზე დიდი შვეულმფრენის 1.2D დიამეტრისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული სადგომი; ან

ბ) როდესაც დაწესებულია შეზღუდვები შვეულმფრენის მანევრირების და განთავსების/პოზიციონირების მიმართ, უნდა იყოს საკმარისი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ამ მუხლის 42-ე პუნქტის „ა.ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნა, მაგრამ არანაკლებ ყველაზე დიდი შვეულმფრენის საერთო სიგანის 1,2-ისა, რომლის მომსახურებისათვის განკუთვნილია სადგომი.

შენიშვნა 1. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის, ნებადართულია, ამ მუხლის 42-ე პუნქტის „ა.ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნის შესაბამისად, 1.2D-ზე ნაკლები სიგანის გამოყენება, მაგრამ იმ პირობით, რომ სადგომზე უზრუნველყოფილი იქნება შვეულმფრენის შენარჩუნება და ყველა საჭირო ფუნქციის შესრულების შესაძლებლობა.

შენიშვნა 2. თუ შვეულმფრენის სადგომი განკუთვნილია ხმელეთზე მობრუნებისათვის, მინიმალური ზომები შესაძლოა, შეიცვალოს მწარმოებლის მიერ წარმოდგენილი მობრუნების რადიუსებიდან გამომდინარე და, დიდი ალბათობით, 1.2D-ზე მეტი იქნება. დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ვერტოდრომის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9261).

44. შვეულმფრენის სადგომის საშუალო ქანობი არ უნდა აღემატებოდეს 2%-ს ნებისმიერი მიმართულებით.

45. შვეულმფრენის ყოველ სადგომს უნდა ჰქონდეს განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება, რომელიც გასაგებად მიუთითებს შვეულმფრენის განთავსების ადგილზე, ხოლო მისი ფორმა – მანევრირებისათვის არსებულ შეზღუდვებზე.

46. სადგომის ირგვლივ უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დაცვის არე, რომლის ზედაპირიც



აუცილებელი არ არის, იყოს მყარი.

47. დაცვის არე უზრუნველყოფს:

ა) დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ არეს, რომელიც თავისუფალია დაბრკოლებებისაგან, გარდა იმ ობიექტებისა, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო განთავსებული უნდა იქნეს აღნიშნულ არეში;

ბ) ზედაპირს და როდესაც ის მყარია, ესაზღვრება სადგომს და მისი თანმხვედრია – უნდა უძლებდეს მზიდი ხრახნის ჭავლის მიერ წარმოქმნილ ზემოქმედებას და უზრუნველყოფდეს ეფექტურ დრენაჟირებას.

48. თუ დაცვის არე დაკავშირებულია სადგომთან, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენის მოზრუნებისათვის, ის ვრცელდება 0.4D-ს ტოლ მანძილზე შვეულმფრენის სადგომის საზღვრიდან, როგორც ეს ნაჩვენებია მე-4 დანართის მე-4 ნახაზზე.

49. თუ დაცვის არე დაკავშირებულია სადგომთან, რომელიც განკუთვნილია გამჭოლი მიმოსვლისთვის, სადგომის და დაცვის არეს მინიმალური სიგანე არ უნდა იყოს დაკავშირებული სამიმოსვლო მარშრუტის სიგანეზე ნაკლები, როგორც ეს ნაჩვენებია მე-4 დანართის მე-5 და მე-6 ნახაზებზე.

50. თუ დაცვის არე დაკავშირებულია სადგომთან, რომელიც არ არის განკუთვნილი ერთდროული ოპერაციების შესასრულებლად (იხ. მე-4 დანართის ნახაზი 7 და ნახაზი 8):

ა) მომიჯნავე სადგომების დაცვის არეები შეიძლება ფარავდნენ ერთმანეთს,

მაგრამ არ უნდა იქნეს იმ დაცვის არეზე ნაკლები, რომელიც გააჩნია მომიჯნავე სადგომებს შორის უდიდესს; და

ბ) მომიჯნავე, გამოუყენებელ სადგომზე შეიძლება განთავსდეს უძრავი ობიექტი, მხოლოდ იმ პირობით, რომ ის მთლიანად იქნება განთავსებული სადგომის ფარგლებში.

51. დაუშვებელია დაცვის არეში რაიმე მოძრავი ობიექტის არსებობა შვეულმფრენის ფრენის ოპერაციების შესრულების დროს.

52. დაცვის არეში განთავსებული მნიშვნელოვანი ობიექტები:

ა) არ უნდა კვეთდნენ ცენტრალური არეს ზედაპირიდან 5 სმ-ის სიმაღლეზე მდებარე სიბრტყეს, თუ ისინი განთავსებულნი არიან შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან 0,75D-ზე ნაკლებ მანძილზე;

ბ) არ უნდა კვეთდნენ ცენტრალური არეს ზედაპირიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე მდებარე სიბრტყეს, რომელსაც გააჩნია 5%-იანი აღმავალი ქანობი შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან გარეთ, თუ ისინი განთავსებულნი არიან შვეულმფრენის სადგომის ცენტრიდან 0,75D და მეტ მანძილზე.

53. თუ დაცვის არეს ზედაპირი არის მყარი, მისი აღმავალი ქანობი, სადგომის ნაპირიდან გარეთ, არ უნდა აღემატებოდეს 4%-ს.

54. იმ შემთხვევაში, როდესაც FATO-ს არე განთავსებულია ადზ-ის ან სბ-ს სიახლოვეს და დაგეგმილია ერთდროული ფრენების შესრულება, ადზ-ის ან სბ-ს საზღვარსა და FATO არეს საზღვარს შორის მანძილი არ უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის პირველ ცხრილში მოცემულ შესაბამის სიდიდეზე ნაკლები.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 137. (ამოღებულია)

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.



მუხლი 138. ვერტობანი

1. ვერტობანზე გათვალისწინებულ უნდა იყოს FATO-ს ერთი არე და მასთან თანმხვედრი ან შეთავსებული TLOF-ის ერთი არე.
2. FATO-ს არე შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არე, რომელშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.
3. TLOF-ის არის შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას:
 - ა) 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის – არე, რომლის საზღვრებშიც შესაძლებელია განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი;
 - ბ) 3175 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის – არე, რომლის საზღვრებშიც შესაძლებელია განთავსდეს არანაკლებ 0.83D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.
4. 3175 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებისთვის, TLOF-ის არე უნდა იყოს საკმარისი ზომის, რათა მოიცვას არე, რომლის ფარგლებშიც შესაძლებელი იქნება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.
5. ვერტობანის კონსტრუქცია უნდა უზრუნველყოფდეს საკმარისი ზომების და დარბოლებებისგან თავისუფალ საჰაერო ღრეხოს, სადაც სრულად თავსდება FATO-ს არე.
6. რამდენადაც ეს შესაძლებელია, FATO-ს არე უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ, შემცირდეს გარემოს, მათ შორის ტურბულენტობის ზემოქმედება FATO-ს არეზე, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენების ფრენების წარმოებაზე.
7. TLOF-ის არე უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.
8. TLOF-ის არე უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.
9. TLOF-ის საზღვრების ირგვლივ დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომელიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო, უნდა განთავსდნენ იქ.
10. 1D ან მეტი ზომის მქონე ნებისმიერი TLOF-ისა და ნებისმიერი TLOF-ისთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებით, რომელთა D 16 მ-ზე მეტია დაბრკოლებებისგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეს საზღვარზე, უნდა იყოს რაც შეიძლება მცირე და ნებისმიერ შემთხვევაში არ უნდა აღემატებოდნენ 15 სმ-ს.
11. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).
12. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ-ია და ნაკლებია, დაბრკოლებებისგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდნენ 5 სმ-ს.
13. ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეში (მაგ. შუქსასიგნალო აღჭურვილობა ან ბადეები), არ უნდა აღემატებოდეს 2,5 სმ-ს. ასეთი ობიექტების არსებობა დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი საფრთხეს არ წარმოადგენენ შვეულმფრენებისთვის.



14. უსაფრთხოების უზრუნველყოფი მოწყობილობები, როგორცაა უსაფრთხოების ბადეები ან უსაფრთხოების თაროები, უნდა განთავსდნენ ვერტობანის საზღვარზე, მაგრამ არ უნდა აღემატებოდნენ TLOF-ის არის სიმაღლეს.

15. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს მოცურების საწინააღმდეგო ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია როგორც შვეულმფრენებისათვის, ასევე ადამიანებისთვის და უნდა გააჩნდეს დახრილობა, წყლის დაგროვების თავიდან ასაცილებლად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 139. გემბანის ვერტოდრომი

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც შვეულმფრენის სამუშაო მოედანი განთავსებულია გემის კიჩოზე ან წინა ნაწილში ან განგებ მოწყობილია გემის კონსტრუქციების თავზე, ის ითვლება სპეციალურად აღჭურვილ გემბანის ვერტოდრომად.

2. გემბანის ვერტოდრომზე გათვალისწინებულ უნდა იყოს FATO-ს ერთი არე და ერთი თანმხვედრი ან შეთავსებული TLOF-ის არე.

3. FATO-ს არე შეიძლება იყოს ნებისმიერი კონფიგურაციის, მაგრამ უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არე, რომელშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტობანი.

4. გემბანის ვერტოდრომის TLOF-ის არე უნდა უძლებდეს დინამიკურ დატვირთვას.

5. გემბანის ვერტოდრომის TLOF-ის არე უნდა უზრუნველყოფდეს დედამიწის ეფექტს.

6. სპეციალურად აღჭურვილ გემბანის ვერტოდრომების შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია არა გემის კიჩოზე ან მის წინა ნაწილში, არამედ მის სხვა ნაწილში, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი.

7. სპეციალურად აღჭურვილ გემბანის ვერტოდრომის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია გემის კიჩოზე ან მის წინა ნაწილში, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა:

ა) მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე, ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი; ან

ბ) დაფრენის შეზღუდული მიმართულების პირობებში ფრენების შესრულებისას, მოიცვას არე, რომლის საზღვრებშიც შეიძლება განთავსდეს არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე ორი მოპირდაპირე რკალი, შვეულმფრენის გრძივი მოძრაობის მიმართულებით. ვერტოდრომის მინიმალური სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 0.83 D-ს ტოლი, ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-9 ნახაზის შესაბამისად.

8. იმ შემთხვევაში, თუ გემბანის ვერტოდრომი არ არის სპეციალურად აღჭურვილი, TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს საკმარისი ზომები, რათა მოიცვას არანაკლებ 1D-დიამეტრის მქონე წრე ყველაზე დიდი შვეულმფრენისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია ვერტოდრომი.

9. გემბანის ვერტოდრომის კონსტრუქცია უნდა უზრუნველყოფდეს საკმარისი ზომების და დაბრკოლებებისგან თავისუფალ საჰაერო ღრეხოს, სადაც სრულად განთავსებული უნდა იყოს FATO-ს არე.

10. FATO-ს არე უნდა განთავსდეს ისე, რომ, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, შემცირდეს გარემოს, მათ შორის ტურბულენტობის ზემოქმედება FATO-ს არეზე, რამაც შესაძლოა უარყოფითი გავლენა იქონიოს შვეულმფრენების ფრენების წარმოებაზე.

11. TLOF-ის არის საზღვრების ირგვლივ დაუშვებელია რაიმე უძრავი ობიექტების არსებობა, გარდა



მსხვრევად ფუძეზე განთავსებული ობიექტებისა, რომელიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო, უნდა განთავსდნენ იქ.

12. 1D ან მეტი ზომის მქონე ნებისმიერი TLOF-ისთვის და/ან TLOF-ისთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებით, რომელთა D 16 მ-ზე მეტია, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეს საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდნენ 15 სმ-ს.

13. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).

14. TLOF-ის ნებისმიერი არესთვის, რომელიც გამოიყენება იმ შვეულმფრენებისთვის, რომელთა D 16,0 მ და ნაკლებია, დაბრკოლებებისაგან თავისუფალ სექტორში განთავსებული ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არის საზღვარზე, არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს.

15. ობიექტების სიმაღლე, რომლებიც საკუთარი ფუნქციური დანიშნულების გამო უნდა განთავსდნენ TLOF-ის არეში (მაგ. შუქსასიგნალო აღჭურვილობა ან ბადეები), არ უნდა აღემატებოდეს 2,5 სმ-ს. ასეთი ობიექტების არსებობა დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ისინი საფრთხეს არ წარმოადგენენ შვეულმფრენებისთვის.

16. უსაფრთხოების უზრუნველყოფი მოწყობილობები, როგორიცაა უსაფრთხოების ბადეები ან უსაფრთხოების თაროები, უნდა განთავსდნენ ვერტობანის საზღვარზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც კონსტრუქციით გათვალისწინებულია დამცავი საშუალებები, მაგრამ ისინი არ უნდა აღემატებოდნენ TLOF-ის არეს სიმაღლეს.

17. TLOF-ის არის უნდა გააჩნდეს მოცურების საწინააღმდეგო ზედაპირი, რომელიც განკუთვნილია როგორც შვეულმფრენებისათვის, ასევე ადამიანებისთვის.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

თავი XI. ვერტოდრომის ვიზუალური საშუალებები

მუხლი 140. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებული იყოს ისეთი ვიზუალური საშუალებები, რომლებიც უზრუნველყოფენ შვეულმფრენის კოორდინირებულ, მოწესრიგებულ და უსაფრთხო განთავსებას, სახმელეთო მიმოსვლას და აფრენა-დაფრენას.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 141. ვერტოდრომის მაჩვენებლები

1. ვერტოდრომი აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ქარის ერთი მაჩვენებელით.

2. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ აჩვენოს ქარის პირობები FATO-ს და TLOF-ს არეებში და არ მოექცეს ჰაერის ნაკადების გავლენის ქვეშ, რაც გამოწვეულია ახლომდებარე ობიექტების ან შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ჭავლის ზემოქმედებით. შვეულმფრენის პილოტი მას უნდა ხედავდეს როგორც ფრენის დროს, ისე „კიდურა“ რეჟიმში და ან სამუშაო მოედანზე.

3. იქ, სადაც შესაძლოა TLOF-ის ან/და FATO-ს არე მოექცეს ჰაერის ნაკადების გავლენის ქვეშ, აუცილებელია აღნიშნული არეების სიახლოვეს განთავსდეს ქარის დამატებითი მაჩვენებლები, ამ არეებში მიწისპირა ქარის მისათითებლად.

შენიშვნა: ქარის მაჩვენებლის განთავსების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc 9261).



4. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი იმგვარად უნდა იყოს კონსტრუირებული, რომ აჩვენოს ქარის ზუსტი მიმართულება და ქარის ზოგადი სიჩქარე.

5. ქარის მიმართულების მაჩვენებელი უნდა იყოს დამზადებული მსუბუქი ქსოვილისაგან, წაკვეთილი კონუსის ფორმის, შემდეგი მინიმალური ზომებით:

ა) ზედაპირის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომის შემთხვევაში:

ა.ა) სიგრძე – 2,4 მ

ა.ბ) დიამეტრი (დიდი ბოლო) – 0,6 მ

ა.გ) დიამეტრი (მცირე ბოლო) – 0,3 მ

ბ) ზედაპირიდან შემადგენელი ვერტოდრომის და ვერტობანის შემთხვევაში:

ბ.ა) სიგრძე – 1,2 მ

ბ.ბ) დიამეტრი (დიდი ბოლო) – 0,3 მ

ბ.გ) დიამეტრი (მცირე ბოლო) – 0,15 მ.

6. ქარის მიმართულების მაჩვენებლის ფერი უნდა შეირჩეს ფონის გათვალისწინებით ისე, რომ ადვილი გასარჩევი და გასაგები იყოს ვერტოდრომიდან, სულ მცირე, 200 მ-ის (650 ფუტი) სიმაღლეზე. იქ, სადაც ეს შესაძლებელია, გამოიყენება ერთი ფერი, სასურველია თეთრი ან ნარინჯისფერი. ცვალებად ფონზე კარგი შემჩნევადობის უზრუნველყოფის მიზნით, აუცილებელია ორი ფერის შეხამება, უმჯობესია ნარინჯისფერი და თეთრი, წითელი და თეთრი ან შავი და თეთრი, ამასთან, ფერები უნდა განლაგდეს ხუთ მონაცვლეობით ზოლად ისე, რომ პირველი და ბოლო ზოლი იყოს უფრო მუქი ფერის.

7. ღამის ფრენებისთვის განკუთვნილ ვერტოდრომებზე, ქარის მაჩვენებელი უნდა იყოს განათებული.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 142. ვერტოდრომის მარკირება და მარკერები

1. ჯალამბარის სპეციალიზებული მოედანი ექვემდებარება ჯალამბარის მოედნის მარკირებას, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე.

2. ჯალამბარის მოედნის მარკირება უნდა მოხდეს ისე, რომ მისი ცენტრ(ებ)ი დაემთხვეს ჯალამბარის მოედნის დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი არეს ცენტრს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-10 ნახაზზე.

3. ჯალამბარის მოედნის მარკირება უნდა მოიცავდეს ჯალამბარის მოედნის თავისუფალი არის და სამანევრო მოედნის მარკირებას.

4. ჯალამბარის მოედნის თავისუფალი არის მარკირება წარმოადგენს კარგად შესამჩნევი ფერის უწყვეტ წრეს, არანაკლებ 5 მ-ის დიამეტრით.

5. ჯალამბარის მოედნის სამანევრო არის მარკირება წარმოადგენს, არანაკლებ, 2D დიამეტრის მქონე, კარგად შესამჩნევი ფერის წყვეტილ წრეს, 30 სმ ზოლის სიგანით. წრის შიგნით დაიტანება პილოტისთვის კარგად შესამჩნევი წარწერა „WINCH ONLY“.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 143. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება

1. ვერტოდრომზე დატანილი უნდა იყოს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება.



2. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არის ცენტრში ან მის ახლოს.
3. თუ ვერტობანზე ზედაპირთან შეხების/დანიშნული ადგილმდებარეობის წერტილის მარკირება წანაცვლებულია, მაშინ ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება დაიტანება ზედაპირთან შეხების/დანიშნული ადგილმდებარეობის წერტილის მარკირების ცენტრში.
4. როდესაც FATO-ს არე არ მოიცავს TLOF-ის არეს და FATO-ს არეში არის დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირება, ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება დაიტანება დასაფრენად მონიშნული წერტილის მარკირების ცენტრში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-11 და მე-12 ნახაზებზე.
5. იმ შემთხვევაში, როდესაც FATO-ს არე არ მოიცავს TLOF-ის არეს, ვერტოდრომის ამოსაცნობის მარკირება დაიტანება FATO-ს არეში ისე, რომ იგი ემთხვეოდეს TLOF-ის არის ცენტრს.
6. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება დაიტანება ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეში, ხოლო FATO-ს არეს აღმნიშვნელ მარკირებასთან ერთად მისი გამოყენებისას, ის დაიტანება ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს ორივე ბოლოში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-13 ნახაზზე.
7. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება, გარდა საავადმყოფოებთან არსებული ვერტოდრომებისა, ხდება თეთრი ფერის „H“- ასოთი. H-ნიშნის მარკირების ზომები არ უნდა იყოს ნაკლები ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-14 ნახაზზე მითითებულისა და, თუ ეს მარკირება გამოიყენება ადზ-ის ტიპის FATO-სთვის, მისი ზომები უნდა გაიზარდოს 3-ჯერ, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-13 ნახაზზე.
8. საავადმყოფოსთან არსებული ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება წარმოადგენს წითელი ფერის ასო „H“, თეთრი ფერის ჯვრის ფონზე, რომელიც შედგება კვადრატებისაგან და კვადრატის თითო მხარე ესაზღვრება და შეიცავს H-ასოს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 და მე-14 ნახაზზე.
9. ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირება ორიენტირებული უნდა იყოს ისე, რომ „H“-ასოს განივი ხაზი განთავსდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულების მიმართ მართი კუთხით. ვერტობანის შემთხვევაში, განივი ხაზი მდებარეობს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის კუთხის ბისექტრისაზე ან მის პარალელურად. სპეციალურად აღუჭურვავე ვერტობანის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია ხომალდის გვერდითა ნაწილში, H-ასოს განივი ხაზი უნდა განთავსდეს ხომალდის ბორტის პარალელურად.
10. ვერტობანის და გემბანის ვერტოდრომის შემთხვევაში, რომლის D სიდიდე ტოლია ან აღემატება 16 მ-ს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების H-ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს 4 მ, საერთო სიგანით არაუმეტეს 3 მ-ისა და ასოს შემადგენელი ნაწილების სიგანით არაუმეტეს 0.75 მ-ს. თუ D სიდიდე 16 მ-ზე ნაკლებია, ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების H-ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს 3 მ, საერთო სიგანით არაუმეტეს 2,25 მ-ისა და ასოს შემადგენელი ნაწილების სიგანით არაუმეტეს 0.5 მ-ს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 144. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება

1. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება უნდა განხორციელდეს ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, ზედაპირიდან შემადგენელ ვერტოდრომზე, ვერტობანსა და გემბანის ვერტოდრომზე.
2. ვერტოდრომზე მაქსიმალური დასაშვები მასის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის ან FATO-ს არეში და ისე, რომ იკითხებოდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულებიდან.
3. მაქსიმალურად დასაშვები მასის მარკირება შედგება ერთ, ორ ან სამ ციფრიანი რიცხვისგან.
4. მაქსიმალურად დასაშვები მასა გამოისახება კონიგში, ჟახლოის 1000 კგ-მდე დამრგვალებით,



რომელსაც უნდა მიეწეროს ლათინური ასო „t“.

5. მაქსიმალურად დასაშვები მასის ასახვა შესაძლებელია უახლოეს 100 კგ-მდე დამრგვალებით. მისი მნიშვნელობა გამოისახება მეათედის სიზუსტით, რომელსაც უნდა მიეწეროს ლათინური ასო „t“. როდესაც მაქსიმალურად დასაშვები მასა გამოისახება 100 კგ-მდე დამრგვალებით, მეათედის წინ უნდა დაესვას წერტილი, 30 სმ-იანი გვერდების მქონე კვადრატის სახით.

6. 30 მ-ზე მეტი D-სიდიდისათვის, (გარდა ადზ-ის ტიპის FATO-სი) ციფრული და ასოითი ნიშნების მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ფონის მიმართ, ხოლო თვით ციფრებს და ასოებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-15 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა. 15 მ-დან 30 მ-მდე D-სიდიდისათვის, მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 90 სმ, ხოლო 15 მ-ზე ნაკლები D-სიდიდისათვის მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 60 სმ, მათი სიგანის და სისქის პროპორციული შემცირებით.

7. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს ციფრული და ასოითი მარკირების ნიშნების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ, ხოლო ზომები და ფორმა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-15 ნახაზზე მითითებულისა.

8. მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ, ხოლო ზომები და ფორმა უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-12 ნახაზზე მითითებულისა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 145. D-სიდიდის მარკირება

1. ვერტობანი და გემბანის ვერტოდრომი ექვემდებარებიან D-სიდიდის ნიშნით მარკირებას.

2. D-სიდიდის მარკირება ხდება ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებსა და ზედაპირიდან შემალეულ ვერტოდრომებზე.

შენიშვნა. ადზ-ის ტიპის FATO-ს მქონე ვერტოდრომებზე არ არის აუცილებელი D-სიდიდის მარკირების დატანა.

3. D-სიდიდის მარკირება ხდება TLOF-ის ან FATO-ს არეების საზღვრებში ისე, რომ ის იკითხებოდეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის უპირატესი მიმართულებიდან.

4. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის რამდენიმე მიმართულების არსებობისას, უნდა განხორციელდეს D-სიდიდის დამატებითი მარკირება ისე, რომ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის მიმართულებიდან იკითხებოდეს ერთი მათგანი მაინც. საგანგებოდ აღუჭურვავი ვერტოდრომის შემთხვევაში, რომელიც განთავსებულია ხომალდის გვერდითა ნაწილში, D-სიდიდის მარკირება უნდა მოხდეს D-წრის პერიმეტრზე, 2 საათის, 10 საათის და 12 საათის პოზიციებზე, როდესაც დაკვირვება წარმოებს გემის ბორტიდან, ღერძულა ხაზის მიმართულებით.

5. D-სიდიდის მარკირება ხდება თეთრი ფერით. D-სიდიდე მრგვალდება უახლოეს მთელ მეტრამდე ან ფუტამდე, ამასთანავე, 0.5 მრგვალდება ნაკლები ციფრისკენ.

6. 30 მ-ზე მეტი D-სიდიდისათვის, (გარდა ადზ-ის ტიპის FATO-სი) ციფრული და ასოითი ნიშნების მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ფონის მიმართ, ხოლო თვით ციფრებს და ასოებს უნდა გააჩნდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-15 ნახაზზე მითითებული ზომა და ფორმა. 15 მ-დან 30 მ-მდე D-სიდიდისათვის, მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 90 სმ, ხოლო 15 მ-ზე ნაკლები D-სიდიდისათვის მარკირების ციფრული და ასოითი ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს მინიმუმ 60 სმ, მათი სიგანის და სისქის პროპორციული შემცირებით.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 146. (ამოღებულია)



მუხლი 147. ზედაპირის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომების დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელობები

„1. FATO-ს არეს პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელობების დატანა ხორციელდება ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, სადაც მყარი ზედაპირის მქონე FATO-ს არეს განფენილობა არ არის ზუსტად გამოხატული.

2. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება ან მომნიშვნელობები დაიტანება FATO-ს არის საზღვრებზე.

3. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს პერიმეტრის ნიშანდება ხორციელდება არაუმეტეს 50 მ სიგრძის, თანაბარი ინტერვალებით დაშორებული მომნიშვნელობებით ან მარკირების ნიშნებით, ამასთან, პერიმეტრის ყოველ მხარეს უნდა განთავსდეს, სულ მცირე, სამი მარკირების ნიშანი ან მომნიშვნელობა, თითოეულ კუთხეში არსებულ მარკირების ნიშანთან ან მომნიშვნელობასთან ერთად.

4. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს პერიმეტრის მარკირება ხდება მართკუთხა ზოლით, რომლის სიგრძე უდრის 9 მ-ს ან FATO-ს არეს პერიმეტრის იმ გვერდის ერთ მეხუთედს, რომელსაც ის აღნიშნავს, ხოლო სიგანე 1 მ-ის ტოლია.

5. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს პერიმეტრის მარკირება ხორციელდება თეთრი ფერით.

6. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს პერიმეტრის მომნიშვნელობის ზომები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-16 ნახაზზე მოცემულისა.

7. ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს პერიმეტრის მომნიშვნელობების ფერ(ებ)ი კონტრასტული უნდა იყოს გარშემო მდებარე ფონის მიმართ.

8. ადზ-ის ტიპის FATO-ს პერიმეტრის მომნიშვნელობები უნდა იყოს ერთი ფერის: ნარინჯისფერი ან წითელი ან გამოისახოს ორი კონტრასტული ფერით: ნარინჯისფერი და თეთრი, ან ალტერნატიული – წითელი და თეთრი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეს ფერები ერწყმიან ფონს.

9. FATO-ს არეს (გარდა ადზ-ის ტიპისა), რომელსაც არ გააჩნია ხელოვნური საფარი, პერიმეტრი აღინიშნება მიწაში ჩაღრმავებული მომნიშვნელობებით. FATO-ს არეს პერიმეტრის მომნიშვნელობებს გააჩნია 30 სმ სიგანე და 1.5 მ სიგრძე, ხოლო მომნიშვნელობების ბოლოებს შორის ინტერვალი არანაკლებ 1,5 მ და არაუმეტეს 2 მ-ია. კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმის FATO-ს არეს შემთხვევაში ხორციელდება კუთხეების ნიშანდება.

10. ხელოვნურ საფარიანი FATO-ს არის პერიმეტრი აღინიშნება წყვეტილი ხაზით. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირების სეგმენტებს გააჩნია 30 სმ სიგანე, 1.5 მ სიგრძე, ხოლო ბოლოებს შორის ინტერვალი არანაკლებ 1.5 მ და არაუმეტეს 2 მ-ია. კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმის FATO-ს არის შემთხვევაში ხორციელდება კუთხეების მონიშვნა.

11. FATO-ს არის პერიმეტრის მარკირება და მიწაში ჩაღრმავებული მომნიშვნელობები უნდა იყოს თეთრი ფერის.

მუხლი 148. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არის აღმნიშვნელი მარკირება, ადზ-ს ტიპის FATO-სთვის

1. FATO-ს არის აღმნიშვნელი მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც აუცილებელია FATO-ს არის მონიშვნა პილოტისთვის.

2. FATO-ს არეს აღმნიშვნელი მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არეს დასაწყისში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-13 ნახაზზე.



3. FATO-ს არეს აღმნიშვნელი მარკირება შედგება ორნიშნა რიცხვისგან. ეს ორნიშნა მთელი რიცხვი წარმოადგენს მაგნიტური ჩრდილოეთის ერთი მეათედამდე დამრგვალებულ უახლოეს მნიშვნელობას, როდესაც დაკვირვება წარმოებს დასაფრენად შესვლის მიმართულებიდან. თუ ზემოთ აღნიშნულის თანახმად, მიიღება ერთნიშნა რიცხვი, მაშინ მის წინ იწერება ნული. ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-13 ნახაზზე მითითებულ მარკირებას ემატება ვერტოდრომის ამოსაცნობი ნიშანი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 149. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება

1. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ვერტოდრომზე იმ შემთხვევაში, როდესაც აუცილებელია პილოტმა განახორციელოს დასაფრენად შესვლა განსაზღვრული წერტილის მიმართულებით, რომელიც მდებარეობს FATO-ს არის თავზე, TLOF-ის არეში შესვლამდე.
2. დასაფრენად დამიზნების წერტილის მარკირება უნდა განხორციელდეს ადზ-ის ტიპის FATO-ს არეს საზღვრებში.
3. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება უნდა განთავსდეს FATO-ს არეს ცენტრში, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-11 ნახაზზე.
4. დაფრენის დამიზნების წერტილის მარკირება წარმოადგენს ტოლგვერდა სამკუთხედს, რომლის ერთი-ერთი კუთხის ბისექტრისაც ემთხვევა დასაფრენად შესვლის უპირატეს მიმართულებას. მარკირება ხორციელდება ფონთან კონტრასტული ფერის უწყვეტი ხაზით, რომლის ზომებიც შეესაბამება ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-17 ნახაზზე მითითებულისა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 150. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) პერიმეტრის მარკირება

1. TLOF-ის არეს პერიმეტრის მარკირება ხორციელდება TLOF-ის არეს ზედაპირზე, რომელიც მდებარეობს ზედაპირის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომის FATO-ს არეში, თუ TLOF-ის არეს პერიმეტრი არ არის ზუსტად გამოხატული.
2. TLOF-ის არეს პერიმეტრის მარკირებას ექვემდებარებიან ზედაპირის დონიდან შემალღებული ვერტოდრომი, ვერტობანი და გემბანის ვერტოდრომი.
3. (ამოღებულია - 09.09.2022, №452).
4. TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის არის საზღვარზე.
5. TLOF-ის პერიმეტრის მარკირება წარმოადგენს, სულ მცირე, 30 სმ სიგანის თეთრი ფერის უწყვეტ ხაზს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 151. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება

1. შვეულმფრენის დაფრენისათვის და მისი, განსაზღვრულ ადგილზე ზუსტი განთავსების მიზნით, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება (TDPM).
2. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება წარმოადგენს:
 - ა) წრეს (TDPC), რომელიც განსაზღვრავს დაფრენის წერტილს/განსაზღვრულ ადგილმდებარეობას (TDPC), თუ დაფრენის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის დაკავების კურსების მიმართ არ არის დაწესებული შეზღუდვები; და



ბ) თუ დაწესებულია შეზღუდვები დაფრენის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის დაკავების კურსების მიმართ:

ბ.ა) ერთი მიმართულებით – შემზღუდავ ხაზს და შესაბამისს ღერძულა ხაზს; ან

ბ.ბ) სხვადასხვა მიმართულებით – TDPC-ის მარკირებას, დასაფრენად აკრძალული სექტორ(ებ)ის მონიშვნით.

3. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების შიდა საზღვარი/შიდა კონტური უნდა მდებარეობდეს შვეულმფრენის განთავსების არეს ცენტრიდან 0.25D-ს მანძილზე.

4. ვერტობანზე TDPC-ის მარკირების ცენტრი უნდა განთავსდეს FATO-ს არეს ცენტრში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მარკირება შეიძლება იყოს წანაცვლებული დაბრკოლებებისაგან თავისუფალი სექტორის საწყისიდან, არაუმეტეს 0.1 D-ს ტოლ მანძილზე, თუ ჰაერსაანაოსნო კვლევის საფუძველზე დადგინდა, რომ ამგვარი წანაცვლება აუცილებელია და უსაფრთხოებას საფრთხეს არ შეუქმნის.

5. დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება, თუ ის დატანილია, უნდა განთავსდეს დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირებაზე, შესაბამისი კურსების ფარგლებში, და განფენილი იყოს TLOF-ის არეს პერიმეტრის მარკირების შიდა საზღვრამდე.

6. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის წრის (TDPC) შიდა დიამეტრი ტოლი უნდა იყოს იმ ყველაზე დიდი შვეულმფრენის 0.5D-ისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია აღნიშნული არე.

7. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება წარმოადგენს ხაზს, რომლის სიგანე, სულ მცირედ 0,5 მ-ის ტოლია. ხოლო ვერტობანებსა და სპეციალურად აღჭურვილი გემბანის ვერტოდრომებზე, ხაზის სიგანე, სულ მცირედ, 1 მ-ის ტოლია.

8. შემზღუდავი ხაზის სიგრძე ტოლი უნდა იყოს იმ ყველაზე დიდი შვეულმფრენის 0.5 D-ისა, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია არე.

9. დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირება, თუ ის დატანილია, წარმოადგენს თეთრი და წითელი ფერის ზოლებით დაშტრიხულ მონაკვეთს, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-18 ნახაზზე.

10. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირებას უპირატესობა ენიჭება მაშინ, როდესაც ის, ერთობლივად გამოიყენება TLOF არეს სხვა მარკირებებთან ერთად, გარდა დასაფრენად აკრძალული სექტორის მარკირებისა.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 152. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება

1. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომსა და ვერტობანზე, სადაც არასაკმარისია ვიზუალური ამოცნობის სხვა საშუალებები.

2. ვერტობანზე დაბრკოლებათა შეზღუდვის სექტორის არსებობისას (LOS), ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უნდა განთავსდეს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების მხარეს. გემის გვერდითა ნაწილში განთავსებულ სპეციალურად აღჭურვავ ვერტოდრომზე, ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უნდა განთავსდეს ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების შიდა მხარეს, TLOF-ის არეს პერიმეტრის მარკირებასა და დაბრკოლებათა შეზღუდვის სექტორის (LOS) საზღვარს შორის არსებულ სივრცეში.

3. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება უნდა შედგებოდეს ვერტოდრომის დასახელების ან რიცხვით-ასოითი აღნიშვნისგან, რომელიც გამოიყენება რადიოკავშირში (R/T).

4. ვერტოდრომის დასახელების მარკირება, რომელიც განკუთვნილია ღამით ან შეზღუდული



ხილვადობის პირობებში გამოსაყენებლად, უნდა განათდეს შიგნიდან ან გარედან.

5. ადზ-ის ტიპის FATO-ს შემთხვევაში, მარკირების ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 3 მ-ისა.

6. ზედაპირის დონეზე განთავსებული ვერტოდრომების შემთხვევაში, მარკირების ნიშნების სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 1.5 მ, ხოლო ზედაპირიდან შემადგენელი ვერტოდრომების შემთხვევაში – არანაკლებ 1.2 მ, მარკირების ფერი უნდა იყოს კონტრასტული ფონის მიმართ, სასურველია იყოს თეთრი ფერის.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 153. ვერტოზანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება (შევრონი)

1. ვერტოზანზე, რომლის სიახლოვეს არსებობს დაბრკოლებები და რომლებიც აღმართულია ვერტოზანის ზედაპირის ზევით, უნდა განხორციელდეს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება.

2. როდესაც პრაქტიკულად შესაძლებელია, ვერტოზანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება უნდა განხორციელდეს TLOF-ის არის ცენტრიდან, ყველაზე დიდი წრის რადიუსის ტოლ მანძილზე, რომელიც შესაძლოა ჩაიხაზოს TLOF-ის არეში ან 0.5 D-ს ტოლ მანძილზე, იმაზე დამოკიდებულებით, თუ რომელი მეტია.

3. როდესაც სექტორის საწყისი წერტილი მდებარეობს TLOF-ის არის საზღვრებს გარეთ და პრაქტიკულად შეუძლებელია საღებავის დატანა შევრონზე, მაშინ ხდება შევრონის გადატანა TLOF-ის პერიმეტრთან და განთავსება დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის (OFS) ბისექტრისაზე. ამ შემთხვევაში, წანაცვლების მანძილი და მიმართულება, ასევე ყურადღების მიმპყრობი წარწერა „WARNING DISPLACED CHEVRON“ (ყურადღება, შევრონი წანაცვლებულია) წანაცვლების მანძილისა და მიმართულების მითითებით, უნდა დატანილ იქნეს შევრონის ჩარჩოს ქვეშ შავი ფერით, რომლის სიმაღლეს შეადგენს არანაკლებ 10 სმ-ს.

4. ვერტოზანის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მარკირება უნდა მიუთითებდეს დაბრკოლებებისგან თავისუფალი სექტორის მდებარეობას და ამ სექტორის საზღვრებს.

5. შევრონის სიმაღლე არ უნდა იყოს 30 სმ-ზე ნაკლები და აღინიშნოს შესამჩნევი ფერით.

6. შევრონის ფერი უნდა იყოს შავი.

მუხლი 154. ვერტოზანის და გემზანის ვერტოდრომის ზედაპირის მარკირება

1. ზედაპირის მარკირების დანიშნულებათა პილოტს გაუადვილოს ვერტოზანის ან გემზანის ვერტოდრომის ადგილმდებარეობის აღმოჩენა, დღის პირობებში დასაფრენად შესვლისას.

2. ზედაპირის მარკირება დაიტანება TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირებით შემოსაზღვრულ, დინამიური დატვირთვის გამძლე არეში.

3. ვერტოზანის ან გემზანის ვერტოდრომის ზედაპირი, რომელიც შემოსაზღვრულია TLOF-ის არის პერიმეტრის მარკირებით, უნდა იყოს მუქი მწვანე ფერის და გააჩნდეს საფარი, შეჭიდების მაღალი კოეფიციენტი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 155. (ამოღებულია)

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 156. შვეულმფრენის სზ-ს მარკირება და მომნიშვნელობა

1. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზი ექვემდებარება მარკირებას. ხოლო თუ,



შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეები არ არის მკვეთრად გამოხატული, ექვემდებარება მარკირებას ან მომნიშვნელებით მონიშვნას.

2. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის მარკირება უნდა განხორციელდეს ღერძულა ხაზის გასწვრივ და აუცილებლობისას, შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების გასწვრივაც.

3. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის გარე ნაპირიდან 1 – 3 მ-ის მანძილზე.

4. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს არაუმეტეს 15 მ-იანი ინტერვალით სწორხაზოვანი უბნის ყოველი მხრიდან და 7.5 მ-იანი ინტერვალით – მრუდწირი უბნის ყოველი მხრიდან, ამასთან, ყოველ მრუდწირულ უბანში უნდა იყოს არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელი, დაშორებული თანაბარი ინტერვალით.

5. ხელოვნური საფარის მქონე შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის ღერძულა ხაზის მარკირება დაიტანება 15 სმ სისქის ყვითელი ფერის უწყვეტი ხაზით.

6. ხელოვნური საფარის არმქონე შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის, რომლის ზედაპირზე შეუძლებელია საღებავით მარკირების დატანა, ღერძულა ხაზის მონიშვნა ხდება მიწაში ჩაღრმავებული 15 სმ სიგანის და დაახლოებით 1.5 მ-ის სიგრძის ყვითელი ფერის მომნიშვნელებით, რომლებიც განთავსებულია არაუმეტეს 30 მ-იანი ინტერვალით სწორხაზოვან მონაკვეთებზე და არაუმეტეს 15 მ-იანი ინტერვალით მრუდწირულ მონაკვეთებზე, ამასთან ყოველ მრუდწირულ მონაკვეთს უნდა გააჩნდეს, თანაბარი ინტერვალით დაშორებული არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელი.

7. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მარკირება ხორციელდება 15 სმ სისქის, ორმაგი ყვითელი ფერის უწყვეტი ხაზით და მათ შიდა ნაპირებს შორის მანძილი შეადგენს 15 სმ-ს.

8. ბორბლიანი შასის მქონე შვეულმფრენისათვის, სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს მსხვრევად ფუძეზე.

9. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მომნიშვნელი არ უნდა კვეთდეს სიბრტყეს, რომელიც იწყება შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის ზედაპირიდან 25 სმ-ის სიმაღლეზე და შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდიდან 0.5 მ-ის მანძილზე და გააჩნდეს სბ-დან გარეთ აღმავალი 5%-იანი ქანობი შვეულმფრენის სბ-ს ნაპირიდან 3 მ-ის მანძილზე.

10. შვეულმფრენის სამიმოსვლო ბილიკის კიდეების მომნიშვნელი უნდა იყოს ლურჯი ფერის.

შენიშვნა 1. სათანადო კიდეების მომნიშვნელების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc 9261).

შენიშვნა 2. აეროდრომზე, ლურჯი ფერის მომნიშვნელების გამოყენებისას, შეიძლება წარმოიქმნას ისეთი ნიშნების მოწყობის აუცილებლობა, რომლებიც მიუთითებს იმაზე, რომ სამიმოსვლო ბილიკი განკუთვნილია მხოლოდ შვეულმფრენებისათვის.

11. თუ შვეულმფრენის სბ გამოიყენება ღამის პერიოდში, მაშინ მისი კიდეების მომნიშვნელი ნათდება შიგნიდან ან არის შუქ ამრეკლი.

12. შვეულმფრენის სბ-ს ღერძულა ხაზის და სბ-ს გვერდითა სანათების მიმართ მოქმედებს ამ რეგლამენტის IV თავში განსაზღვრული მოთხოვნები.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 157. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის მარკირება და მომნიშვნელები

1. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზი ექვემდებარება მარკირებას ან მომნიშვნელებით მონიშვნას.



2. შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზის მარკირება ან მიწაში ჩაღრმავებული მომნიშვნელები უნდა განთავსდეს შვეულმფრენის საჰაერო სბ-ს ღერძულა ხაზის გასწვრივ.

3. ხელოვნურ საფარის მქონე შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზის მარკირება ხორციელდება 15 სმ სისქის უწყვეტი ყვითელი ფერის ხაზით.

4. ხელოვნური საფარის არმქონე შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტის ღერძულა ხაზის მონიშვნა, რომელზეც შეუძლებელია საღებავით მარკირების დატანა, ხდება მიწაში ჩაღრმავებული 15 სმ სიგანის და დაახლოებით 1.5 მ-ის სიგრძის ყვითელი ფერის მომნიშვნელებით, რომლებიც განთავსებულია არაუმეტეს 30 მ-იანი ინტერვალით სწორხაზოვან მონაკვეთებზე და არაუმეტეს 15 მ-იანი ინტერვალით მრუდწირულ მონაკვეთებზე. ამასთან, ყოველ მრუდწირულ მონაკვეთს უნდა გააჩნდეს, თანაბარი ინტერვალით დაშორებული არანაკლებ ოთხი მომნიშვნელი.

5. თუ, შვეულმფრენის საჰაერო სამიმოსვლო მარშრუტი გამოიყენება ღამის პერიოდში, მაშინ მისი კიდეების მომნიშვნელი ნათდება შიგნიდან ან არის შუქ ამრეკლი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 158. შვეულმფრენის სადგომის მარკირება

1. შვეულმფრენის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მისი პერიმეტრის მარკირება.

2. შვეულმფრენის სადგომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს შესაბამისი დაფრენის წერტილის/ განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირებით

(TDPM). როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-18 ნახაზზე. 3. შვეულმფრენის სადგომზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სადგომზე დაყენების და სადგომზე მისასვლელი/ სადგომიდან გასასვლელი ხაზები, როგორც ეს მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-4 – მე-8 ნახაზებზე. 4. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირება (TDPM), სადგომზე დაყენების და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები განლაგებული უნდა იყოს ისე, რომ, განსაზღვრული ადგილმდებარეობის დაკავებისა და ნებადართული მანევრირების დროს, სადგომის ფარგლებში მოთავსებულ იქნეს შვეულმფრენის ყოველი ნაწილი.

5. სადგომზე დაყენების ხაზები და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები უნდა განთავსდეს ისე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზზე.

6. შვეულმფრენის სადგომის პერიმეტრის მარკირება წარმოადგენს ყვითელი ფერის უწყვეტ, 15 სმ სისქის მქონე ხაზს.

7. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირებას (TDPM) გააჩნია ამ დადგენილების 151-ე მუხლით გათვალისწინებული მახასიათებლები.

8. სადგომზე დაყენების ხაზი და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზები წარმოადგენს 15 სმ სისქის ყვითელი ფერის უწყვეტ ხაზს.

9. სადგომზე დაყენების ხაზების და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი ხაზების მრუდწირული უბნების რადიუსები შეესაბამება უდიდესი შვეულმფრენის ტიპის მობრუნების რადიუსს, რომლის მომსახურებისთვისაც განკუთვნილია შვეულმფრენის სადგომი.

10. სადგომის ამოსაცნობი მარკირება ხორციელდება კონტრასტული ფერით, მისი ადვილად გარჩევადობის მიზნით.

შენიშვნა: იქ, სადაც მოიაზრება, რომ შვეულმფრენი იმოდრავებს მხოლოდ ერთი მიმართულებით, სადგომზე დაყენების ხაზებს შეიძლება დაემატოს მოძრაობის მიმართულების მიმთითებელი ისრები.

11. სადგომის ზომების, სადგომზე დაყენების და სადგომზე მისასვლელი/სადგომიდან გასასვლელი



ხაზების მარკირების მახასიათებლები უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-19 ნახაზზე მოცემულს, ხოლო სადგომის და მისი მარკირების მაგალითები მოცემულია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-4 – მე-8 ნახაზებზე.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 159. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება

1. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც მიზანშეწონილია და შესაძლებელია დასაფრენად შესვლის და/ან გაფრენის არსებული ტრაექტორი(ებ)ის მითითება. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება შეიძლება გაერთიანდეს ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის სანათების სისტემასთან.

2. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება უნდა განთავსდეს სწორ ხაზზე დასაფრენად შესვლის და/ან გაფრენის ტრაექტორიის მიმართულების გასწვრივ, TLOF-ის და FATO-ს ერთი ან რამდენიმე არის ზედაპირზე, უსაფრთხოების არის ზედაპირზე ან ნებისმიერ შესაბამის ზედაპირზე FATO-ს ან უსაფრთხოების არის უშუალო სიახლოვეს.

3. ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვის მარკირება მოიცავს ერთ ან რამდენიმე ისარს, რომლებიც დაიტანება TLOF-ის და FATO-ს არეს ან/და უსაფრთხოების არეს ზედაპირზე, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-20 ნახაზზე. ისრ(ებ)ის სიგანე შეადგენს 50 სმ-ს, სიგრძე – მინიმუმ 3 მ-ს. ამ მარკირების სანათების სისტემასთან შეთავსებისას, ფრენის ტრაექტორიაზე მიმართვისათვის მას გააჩნია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-20 ნახაზზე ნაჩვენები ფორმა, სადაც ასევე ნაჩვენებია მარკირების სქემა „ისრების წვეტები“, რომელიც უცვლელია ისრების სიგრძის მიუხედავად.

შენიშვნა: თუ ფრენის ტრაექტორია იზღუდება დასაფრენად შესვლის ერთი მიმართულებით ან გაფრენის ერთი მიმართულებით, მარკირების ისარი შეძლება იყოს ერთ მიმართულებიანი. ვერტოდრომზე, სადაც არის მხოლოდ ერთი დასაფრენად შესვლის/გაფრენის ტრაექტორია, დაიტანება ერთი ორ მიმართულებიანი ისარი.

4. მარკირების ფერი კონტრასტული უნდა იყოს ზედაპირის ფონის მიმართებით, რომელზეც იგი უნდა განთავსდეს, სასურველია თეთრი ფერი.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 160. ვერტოდრომის შუქურა

1. ვერტოდრომის შუქურა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს იმ ვერტოდრომზე, სადაც:

ა) აუცილებელია დიდი მანძილიდან ვიზუალური მიმართვა, რასაც ვერ უზრუნველყოფს სხვა ვიზუალური საშუალება; ან

ბ) გართულებულია ვერტოდრომის ამოცნობა, გარემომცველი სანათების გამო.

2. ვერტოდრომის შუქურა უნდა განთავსდეს ვერტოდრომზე ან მის მიმდებარედ, სასურველია შემადგენელზე და ისე, რომ არ იქონიოს დამაბრმავებელი ზემოქმედება პილოტზე, ახლო მანძილიდან.

3. ვერტოდრომის შუქურა ასხივებს თანაბარი ინტერვალების განმეორებადი სერიის, ხანმოკლე, თეთრი ფერის ნათებას, ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 21-ე ნახაზზე მოცემული ფორმატის შესაბამისად.

4. შუქურას შუქი უნდა ჩანდეს ყველა მიმართულებიდან.

5. ყოველი ანთების სინათლის ძალის ეფექტური განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის პირველ ილუსტრაციაზე მითითებულ სიდიდეს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 161. მიახლოების სანათების სისტემა



1. მიახლოების სანათების სისტემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ვერტოდრომზე, სადაც მიზანშეწონილია და პრაქტიკულად შესაძლებელია პილოტს მიეთითოს დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულება.

2. მიახლოების სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს დასაფრენად შესვლის უპირატესი მიმართულების გასწვრივ, სწორ ხაზზე.

3. მიახლოების სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს ერთ რიგად თანაბარი ინტერვალებით განლაგებული სამი სანათისაგან, 30 მ-ის მანძილზე და 18 მ-ის სიგრძის სინათლის ჰორიზონტისაგან, FATO-ს არეს პერიმეტრიდან 90 მ-ის მანძილზე, როგორც ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 23-ე ნახაზზე. სანათები, რომლებიც ქმნიან სინათლის ჰორიზონტს, უნდა განლაგდნენ რაც შეიძლება ზუსტად ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, რომელიც პერპენდიკულარულია ღერძულა ხაზისა და ამ ხაზით იყოფა შუაზე, ხოლო მათ შორის ინტერვალი უნდა იყოს 4,5 მ. თუ აუცილებელია დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის მიმართულების მეტი თვალსაჩინოება, სინათლის ჰორიზონტის მიღმა უნდა განლაგდეს დამატებითი სანათები, 30 მ-ის ტოლი თანაბარი ინტერვალით. გარემო პირობებიდან გამომდინარე, ეს სანათები შეიძლება იყვნენ მუდმივი გამოსხივების ან მორბენალი მოციმციმე.

4. მუდმივი გამოსხივების სანათები უნდა ასხივებდნენ ყოველმხრივ მიმართულ თეთრ შუქს.

5. მორბენალი მოციმციმე სანათები უნდა ასხივებდნენ ყოველმხრივ მიმართულ თეთრ შუქს.

6. მოციმციმე სანათების ციმციმის სიხშირე ტოლი უნდა იყოს წამში ერთი ანთებისა, ხოლო სინათლის გავრცელება შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზზე მოცემულ მე-3 ილუსტრაციას. ანთების თანამიმდევრობა უნდა იწყებოდეს ყველაზე შორეული სანათიდან და ვრცელდება სინათლის ჰორიზონტის მიმართულებით.

7. სანათების ინტენსივობის კორექციის მიზნით, გათვალისწინებული უნდა იყოს სიკაშკაშის რეგულირება მიმდინარე პირობების დასაკმაყოფილებლად.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 162. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა

1. იმ ვერტოდრომზე, სადაც ეს მიზანშეწონილია და პრაქტიკულად შესაძლებელია, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დაფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა (სისტემები) დასაფრენად შესვლის ან/და გაფრენის არსებული მიმართულებ(ებ)ის მისათითებლად.

2. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა უნდა განთავსდეს სწორ ხაზზე დასაფრენად შესვლის და/ან გაფრენის ტრაექტორიის მიმართულების გასწვრივ, TLOF-ის და FATO-ს ერთი ან რამდენიმე არის ზედაპირზე, უსაფრთხოების არის ზედაპირზე ან ნებისმიერ შესაბამის ზედაპირზე FATO-ს ან უსაფრთხოების არის უშუალო სიახლოვეს.

3. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის მარკირებასთან შეთავსებისას, სანათები, შემდგომ დაგვარად, უნდა განთავსდნენ მარკირების „ისრების“ შიგნით.

4. ფრენის ტრაექტორიის მიმართვის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს არანაკლებ 6 მ-ით, ერთ რიგში თანაბრად დაშორებული სამი ან მეტი სანათისაგან. ორ სანათს შორის ინტერვალი არ უნდა იყოს 1.5 მ-ზე ნაკლები და 3 მ-ზე მეტი. საკმარისი ადგილის არსებობის შემთხვევაში, უნდა განთავსდეს 5 სანათი, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-20 ნახაზზე.

5. სანათები უნდა იყოს ჩაღრმავებული ტიპის ყოველმხრივ მიმართული, მუდმივი ნათების თეთრი ფერის.

6. სანათების განლაგება უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის მე-5 ილუსტრაციის შესაბამისი.



7. გათვალისწინებული უნდა იყოს მართვის სათანადო ელემენტი, სანათების სიმძლავრის რეგულირებისათვის, გაბატონებული პირობების გათვალისწინებით და რათა უზრუნველყოფილი იყოს ფრენის ტრაექტორიაზე მისამართი სანათების სისტემის დაბალანსება, ვერტოდრომის სხვა სანათების და სანათების საერთო წყაროსთან ერთად, რომელიც შეიძლება არსებობდეს ვერტოდრომის ირგვლივ.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 163. დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემა

დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემა გამოიყენება შვეულმფრენის დასაფრენად შესვლის მომსახურების მიზნით, როდესაც ადგილი აქვს შემდეგი პირობიდან ერთ ან მეტს, განსაკუთრებით ღამით:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის სიმაღლე, ხმაურის შემცირების ან მოძრაობის მართვის საექსპლუატაციო მეთოდები მოითხოვს ფრენის კონკრეტული მიმართულების შენარჩუნებას;

ბ) ვერტოდრომის გარემო პირობებში უზრუნველყოფილია მცირე რაოდენობის ვიზუალური სახმელეთო ორიენტირები; და

გ) პრაქტიკულად შეუძლებელია მიახლოების სანათების სისტემის უზრუნველყოფა.

შენიშვნა: დასაფრენი მოედნის პირდაპირი მიმართვის ვიზუალური სისტემის ტექნიკური მახასიათებლები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc. 9261).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 164. გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა

ვერტოდრომზე, დასაფრენად შესვლის უზრუნველსაყოფად გათვალისწინებული უნდა იყოს გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემა, იმისდა მიუხედავად, აღჭურვილია თუ არა ვერტოდრომი დასაფრენად შესვლის ვიზუალური ან არავიზუალური საშუალებებით და როდესაც, განსაკუთრებით ღამით, ადგილი აქვს შემდეგ პირობებს:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის სიმაღლე, ხმაურის შემცირების ან მოძრაობის მართვის საექსპლუატაციო მეთოდები მოითხოვს ფრენის ტრაექტორიის დახრას კონკრეტული კუთხით;

ბ) ვერტოდრომის გარემო პირობები უზრუნველყოფილია მცირე რაოდენობის ვიზუალური ორიენტირებით; და

გ) შვეულმფრენის მახასიათებლები მოითხოვს დასაფრენად შესვლას დადგენილ რეჟიმში.

შენიშვნა: გლისადის ვიზუალური ინდიკაციის სისტემის ტექნიკური მახასიათებლები მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc. 9261).

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 165. დასაფრენად შესვლის დასკვნითი საფეხურის და აფრენის არეს (FATO) შუქ-სასიგნალო სისტემა, ზედაპირის დონეზე განთავსებული სახმელეთო ვერტოდრომისთვის

1. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომის FATO-ს არესთვის, რომელსაც გააჩნია მყარი ზედაპირი და რომელიც განკუთვნილია ღამის პირობებში გამოსაყენებლად, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს FATO-ს არეს სანათები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც FATO-ს და TLOF-ის არეები თითქმის ერთხვევა ერთმანეთს ან როდესაც FATO-ს არეს საზღვრები აშკარად არის გამოხატული.

2. FATO-ს არის სანათები უნდა განლაგდნენ FATO-ს არის საზღვრის გასწვრივ. სანათები უნდა განთავსდნენ თანაბრად, შეიძლება ინტერვალებით:



ა) თუ არის გააჩნია კვადრატის ან მართკუთხედის ფორმა, ინტერვალი შეადგენს არაუმეტეს 50 მ-ს, მინიმუმ 4 სანათის განლაგებით ყოველ მხარეს, კუთხეში განთავსებული თითო სანათის ჩათვლით; და

ბ) თუ არის გააჩნია ნებისმიერი სხვა ფორმა, მათ შორის წრის ფორმა, ინტერვალი უნდა იყოს არაუმეტეს 5 მ-ისა, მინიმუმ 10 სანათის შემთხვევაში.

3. FATO-ს არის სანათები უნდა იყვნენ ყოველმხრივ მიმართული, მუდმივი ნათების, თეთრი ფერის. იმ შემთხვევაში, როდესაც სანათების ინტენსივობა უნდა იყოს ცვალებადი, სანათები გამოსცემენ ცვალებად თეთრ ფერს.

4. FATO-ს სანათების შუქის განაწილება უნდა იყოს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის მე-4 ილუსტრაციის შესაბამისი.

5. სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს. იმ შემთხვევაში, თუ ზედაპირზე აღმართული სანათი საფრთხეს უქმნის შვეულმფრენის ფრენებს, უნდა განხორციელდეს მისი ჩაღრმავება. იქ, სადაც FATO-ს არე არ არის განკუთვნილი ზედაპირიდან მოწყვეტისა და დაფრენისთვის, სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს მიწის ან თოვლის ზედაპირიდან.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 166. დამიზნების წერტილის სანათები

1. დამიზნების წერტილის სანათები გათვალისწინებული უნდა იყოს იმ შემთხვევაში, თუ ვერტოდრომზე, რომელიც განკუთვნილია ღამის პირობებში გამოსაყენებლად, გათვალისწინებულია დამიზნების წერტილის მარკირება.

2. დამიზნების წერტილის სანათები შეთავსებული უნდა იყოს დამიზნების წერტილის მარკირებასთან.

3. დამიზნების წერტილის სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს, სულ მცირე, ექვსი ყოველმხრივ მიმართული თეთრი ფერის სანათისაგან, როგორც ეს ნაჩვენებია ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის მე-17 ნახაზზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც სანათებმა შესაძლოა საფრთხე შეუქმნან შვეულმფრენების ფრენის უსაფრთხოებას, გამოიყენება ჩაღრმავებული ტიპის სანათები.

4. დამიზნების წერტილის სანათების შუქის განაწილება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის მე-4 ილუსტრაციას.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 167. დაფრენისა და მოწყვეტის არის (TLOF) სანათების სისტემა

1. ღამის პერიოდში ექსპლუატაციისათვის განკუთვნილი ვერტოდრომი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს TLOF-ის არის სანათების სისტემით.

2. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, FATO-ს არეში განთავსებული TLOF-ის არეს სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს ქვემოთ მოცემული ერთი ან რამდენიმე საშუალებისგან:

ა) პერიმეტრული სანათებისაგან;

ბ) პროექტორული სანათებისაგან;

გ) სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროების (ASPSL) ან ლუმინესცენტური პანელების (LP) ნაკრებისაგან, რომლებიც გამოიყენებიან TLOF-ის არეს აღნიშვნისათვის, როდესაც ზემოთ მოცემულ „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებში აღნიშნული სანათების გამოყენება არაპრაქტიკულია და როდესაც არსებობს FATO-ს სანათები.

3. ზედაპირიდან შემადგენელი ვერტოდრომის, გემბანის ვერტოდრომისა ან ვერტობანის, FATO-ს



არეში განთავსებული TLOF-ის არეს სანათების სისტემა უნდა შედგებოდეს:

ა) პერიმეტრული სანათებისაგან;

ბ) სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროებისაგან (ASPSL) და/ან ლუმინესცენტური პანელების (LP) ნაკრებისგან დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების (TDPM) მოსანიშნად და/ან პროექტორებისგან, TLOF-ის არეს გასანათებლად.

4. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე, რომელიც განკუთვნილია ღამით გამოსაყენებლად და საჭიროა სახმელეთო სტრუქტურული ორიენტირების გაძლიერება, გამოყენებული უნდა იყოს TLOF-ის არეს სეგმენტური წერტილოვანი წყაროები (ASPSL) ან/და ლუმინესცენტური პანელები (LP) დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების (TDPM) მოსანიშნად, ან/და TLOF-ის არეს პროექტორული განათება.

5. TLOF-ის არის პერიმეტრული სანათები უნდა განთავსდეს იმ არის საზღვრების გასწვრივ, რომელიც დადგენილია TLOF-ის არედ ან მისი საზღვრებიდან 1.5 მ-ის ფარგლებში. იქ, სადაც TLOF-ის არე წარმოადგენს წრეს:

ა) სანათები განლაგებული უნდა იყვნენ სწორ ხაზზე იმ სქემით, რომელიც უზრუნველყოფს პილოტს ინფორმაციით წანაცვლების სიდიდის შესახებ;

ბ) იმ შემთხვევაში, თუ „ა“ პუნქტის შესრულება პრაქტიკულად შეუძლებელია, მაშინ სანათები უნდა განლაგდეს TLOF-ის არის პერიმეტრის ირგვლივ თანაბარი ინტერვალებით, ხოლო 450-იან სექტორში აღნიშნული სანათები უნდა განთავსდეს ნახევარი ინტერვალით.

6. TLOF-ის არეს პერიმეტრული სანათები ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე და ვერტობანზე განთავსებული უნდა იქნეს თანაბრად, არაუმეტეს 3 მ-ის ინტერვალთ, ხოლო ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე – არაუმეტეს 5 მ-ის ინტერვალთ. წრის ფორმის მქონე არესთვის, სანათების მინიმალური რაოდენობა, ყოველ მხარეს უნდა იყოს ოთხის ტოლი, მათ შორის თითოეულ კუთხეში განთავსებული სანათის ჩათვლით. TLOF-ის არესთვის, რომელსაც გააჩნია წრის ფორმა და სანათები განლაგებულია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, განთავსებული უნდა იყოს მინიმუმ 14 სანათი.

7. TLOF-ის არეს პერიმეტრული სანათები უნდა მოეწყოს ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე ან უძრავ კონსტრუქციებზე განთავსებულ ვერტობანებზე იმგვარად, რომ TLOF-ის არეს შემადლების ქვემოთ მყოფ პილოტს არ შეეძლოს მათი განლაგების სქემის დანახვა.

8. მოძრავ ვერტობანსა ან გემბანის ვერტოდრომზე, TLOF-ის არეს პერიმეტრული სანათები უნდა მოეწყოს იმგვარად, რომ TLOF-ის არეს შემადლების ქვემოთ მყოფ პილოტს არ შეეძლოს მათი განლაგების სქემის დანახვა ვერტობანის ან გემბანის ვერტოდრომის ჰორიზონტალური მდებარეობის პირობებში.

9. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროები (ASPSL) ან ლუმინესცენტური პანელები (LP), თუ ისინი გათვალისწინებულია TLOF-ის არეს მოსანიშნად, განთავსებული უნდა იყოს TLOF-ის არეს საზღვრის მარკირების გასწვრივ. თუ TLOF-ის არეს გააჩნია წრის ფორმა, ისინი თავსდება იმ სწორ ხაზებზე, რომელიც აღნიშნავს მითითებული არეს საზღვრებს.

10. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე TLOF-ის არეში ლუმინესცენტური პანელების (LP) მინიმალური რაოდენობა უნდა იყოს ცხრის ტოლი. ლუმინესცენციური პანელების (LP) მთლიანი სიგრძე სქემაში არ უნდა აღემატებოდეს აღნიშნული სქემის სიგრძის 50%-ს. TLOF-ის არეს ყოველ მხარეს გათვალისწინებული უნდა იყოს კენტი რაოდენობის, მინიმუმ სამი ბლოკის რაოდენობის ლუმინესცენტური პანელები (LP), თითოეულ კუთხეში განთავსებული ბლოკის ჩათვლით. ლუმინესცენტური პანელები (LP) უნდა განთავსდეს თანაბარი ინტერვალებით, მოსაზღვრე ბლოკებს შორის არაუმეტეს 5 მ-ის ტოლი მანძილისა, TLOF-ის ყოველ მხარეს.

11. სახმელეთო სტრუქტურული ორიენტირების გაძლიერების მიზნით, ზედაპირის დონიდან



შემაღლებულ ვერტოდრომზე ან ვერტობანზე ლუმინესცენტური პანელების (LP) განთავსებისას, აღნიშნული პანელები არ უნდა განთავსდეს პერიმეტრის სანათების გვერდით. ისინი უნდა განთავსდეს დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის მარკირების (TDPM) ირგვლივ ან ემთხვეოდნენ ვერტოდრომის ამოსაცნობ მარკირებას.

12. TLOF-ის არის პროექტორები უნდა განთავსდნენ ისე, რომ გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე ფრენისას ან აღნიშნულ არეში მომუშავე პერსონალზე. პროექტორების დაყენების სქემა და მიმართულება შეირჩევა იმგვარად, რომ მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს ჩრდილების წარმოშობა.

13. TLOF-ის არის პერიმეტრულ სანათებს უნდა გააჩნდეს მუდმივი გამოსხივების, ყოველმხრივ მიმართული მწვანე ფერის შუქი.

14. TLOF-ის არეს პერიმეტრის აღსანიშნავად, ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროებს (ASPSL) და ლუმინესცენტური პანელებს (LP) უნდა გააჩნდეს მწვანე ფერის შუქი.

15. ლუმინესცენტური პანელების (LP) ქრომატულობის და ფერთა სიკაშკაშის კოეფიციენტი უნდა შეესაბამებოდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის დამატება 1-ის 3.4 პუნქტის მოთხოვნებს.

16. ლუმინესცენტური პანელების (LP) მინიმალური სიგანე უნდა იყოს 6 სმ-ის ტოლი, ხოლო პანელის კორპუსს უნდა გააჩნდეს იმ მარკირების ფერი, რომელსაც ის აღნიშნავს.

17. ზედაპირის დონეზე განთავსებული ან ზედაპირიდან შემაღლებული ვერტოდრომის FATO-ს არეში განლაგებული TLOF-ის პერიმეტრული სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს, ხოლო როდესაც სანათის სიმაღლე საფრთხეს უქმნის ფრენის უსაფრთხოებას, ის უნდა იყოს ჩაღრმავებული ტიპის.

18. ვერტობანზე ან გემბანის ვერტოდრომზე განლაგებული TLOF-ის არეს პერიმეტრული სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს, ხოლო FATO/TLOF-ის არესათვის – 15 სმ-ს.

19. TLOF-ის არეს პროექტორების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 25 სმ-ს, თუ ისინი მდებარეობენ ზედაპირის დონეზე განთავსებული ან ზედაპირიდან შემაღლებული ვერტოდრომის უსაფრთხოების არეში.

20. ვერტობანზე ან გემბანის ვერტოდრომზე განლაგებული TLOF-ის არეს პროექტორული სანათების სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 5 სმ-ს, ხოლო FATO/TLOF-ის არესათვის – 15 სმ-ს.

21. ლუმინესცენტური პანელები (LP) არ უნდა აღიმართოს ზედაპირიდან 2.5 სმ-ზე მაღლა.

22. პერიმეტრის სანათების შუქის გავრცელება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის მე-5 ილუსტრაციას.

23. ლუმინესცენტური პანელების (LP) შუქის გავრცელება უნდა შეესაბამებოდეს ამ რეგლამენტის მე-4 დანართის 22-ე ნახაზის მე-6 ილუსტრაციას.

24. TLOF-ის არის პროექტორების განათების სპექტრული განაწილება შეირჩევა ისე, რომ ზედაპირების და დაბრკოლებების მარკირება სწორად იქნეს ამოცნობილი.

25. პროექტორებით ჰორიზონტალური განათების საშუალო დონე, რომელიც გაზომილია TLOF-ის ზედაპირზე, უნდა შეადგენდეს სულ მცირე 10 ლუქსს, ერთგვაროვნების კოეფიციენტით – არაუმეტეს 8:1.

26. დაფრენის წერტილის/განსაზღვრული ადგილმდებარეობის წრის (TDPC) აღსანიშნავად გამოყენებული სანათები უნდა წარმოადგენდეს სეგმენტირებულ წრეს, რომელიც შედგება ყვითელი ფერის ყოველმხრივ მიმართული სინათლის სეგმენტური წერტილოვანი წყაროების (ASPSL)



ზოლებისგან. სეგმენტები უნდა შედგებოდეს წერტილოვანი სინათლის წყაროების ზოლებისგან, ხოლო ASPSL-ის ზოლის საერთო სიგრძე უნდა შეადგენდეს წრის გარშემოწერილობის არანაკლებ 50%-ს.

27. თუ გამოიყენება ვერტოდრომის ამოსაცნობი მარკირების სანათები, მაშინ ისინი უნდა გამოსცემდეს ყოველმხრივ მიმართულ მწვანე ფერის შუქს.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 168. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორული განათება

1. თუ ჯალამბარის მოედანი განკუთვნილია ღამის პერიოდში გამოსაქვეყნებლად, ის უნდა იყოს უზრუნველყოფილი პროექტორული განათებით.

2. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორული განათება უნდა განთავსდეს ისე, რომ გამოირიცხოს თვალისმომჭრელი ზემოქმედება პილოტზე, ფრენისას ან აღნიშნულ არეში მომუშავე პერსონალზე. პროექტორების დაყენების სქემა და მიმართულება უნდა შეირჩეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე დაყვანილი იყოს ჩრდილების წარმოშობა.

3. ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის პროექტორების სპექტრული განაწილება უნდა შეირჩეს ისე, რომ ზედაპირების და დაბრკოლებების მარკირება სწორად იქნეს ამოცნობილი.

4. პროექტორებით ჰორიზონტალური განათების საშუალო დონე, რომელიც გაზომილია ჯალამბარისათვის განკუთვნილი მოედნის ზედაპირზე, უნდა შეადგენდეს სულ მცირე 10 ლუქსს.

თავი XII. ვერტოდრომების სამსახურები

მუხლი 169. ამ თავის მიზანი

ამ თავის მიზანია ვერტოდრომის პროექტირება/შეთანხმებისა და ექსპლუატაციის პროცესში გათვალისწინებული იქნეს ვერტოდრომის საექსპლუატაციო სამსახურების, აღჭურვილობებისა და მოწყობილობების იმგვარი ფუნქციონირების შესაძლებლობა, რომ ტერიტორიაზე უზრუნველყოფილი იქნეს უსაფრთხო გარემო.

მუხლი 170. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა

1. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა თანაზომიერი უნდა იყოს შვეულმფრენების ფრენებისა და ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილი სხვა საქმიანობის მიმართ, რომელიც შემუშავებული უნდა იქნეს ვერტოდრომის ექსპლუატანტის მიერ.

2. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით უნდა განისაზღვროს ის სამსახურები, რომელთაც შეუძლიათ დახმარების აღმოჩენა საგანგებო ვითარებაში სამოქმედოდ, ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

3. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა უზრუნველყოფდეს მოქმედებათა კოორდინაციას საგანგებო ვითარების წარმოქმნის შემთხვევაში ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

4. როდესაც ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლის/ასაფრენი ტრაექტორია მდებარეობს წყლის ზედაპირზე, შვეულმფრენის იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში ვერტოდრომის საგანგებო მართვის გეგმაში უნდა განისაზღვროს პასუხისმგებლობები სამაშველო ოპერაციების კოორდინირებაზე და იქნეს მითითებული პასუხისმგებელი უწყებების საკონტაქტო ინფორმაცია.

5. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმა უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საგანგებო ვითარების სახეებს, რომელიც გაწერილია გეგმით;



ბ) თუ როგორ უნდა დაიწყოს ღონისძიებათა გეგმა ყოველ კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში;

გ) ვერტოდრომზე და მის გარეთ მდებარე იმ სამსახურების დასახელებას, რომელთაც უკავშირდებიან ყოველ კონკრეტულ საგანგებო ვითარებაში, ტელეფონის ნომრების და სხვა საკონტაქტო ინფორმაციის მითითებით;

დ) თითოეული სამსახურის როლს ყოველი სახის ავარიულ ვითარებაში;

ე) ვერტოდრომზე არსებული შესაბამისი მომსახურების ნუსხა, ტელეფონის ნომრების და სხვა საკონტაქტო ინფორმაციის მითითებით;

ვ) ურთიერთდახმარებისა და საავარიო მომსახურების უზრუნველყოფის შესახებ ნებისმიერი წერილობითი შეთანხმების ასლები, გაფორმებული სხვა უწყებებთან; და

ზ) ვერტოდრომის და მისი უშუალო შემოგარენის რუკას, კოორდინატთა ბადით.

6. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმით განსაზღვრულ ყველა სამსახურთან უნდა განხორციელდეს განხილვა, გეგმაში მათი როლის თაობაზე.

7. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის განხილვა და ინფორმაციის განახლება უნდა განხორციელდეს ყოველწლიურად.

8. ვერტოდრომის საგანგებო ვითარებაში სამოქმედო გეგმის ტესტირება უნდა განხორციელდეს, სულ მცირე, სამ წელიწადში ერთხელ, იმ ვერტოდრომზე, სადაც უზრუნველყოფილია გეგმური სამგზავრო-სატრანსპორტო მომსახურება.

საქართველოს მთავრობის 2022 წლის 9 სექტემბრის დადგენილება №452 – ვებგვერდი, 13.09.2022წ.

მუხლი 171. შველა და ხანძართან ბრძოლა ვერტოდრომზე

1. სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობა და მომსახურება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ვერტობანებსა და ზედაპირიდან შემადღებულ ვერტოდრომებზე, რომლებიც მდებარეობენ დასახლებული შენობის/ნაგებობის თავზე.

2. დაუსახლებელი შენობის/ნაგებობის თავზე მდებარე ზედაპირის დონეზე და ზედაპირიდან შემადღებულ ვერტოდრომებზე სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო აღჭურვილობის და მომსახურების საჭიროების დასადგენად უნდა განხორციელდეს უსაფრთხოების რისკების შეფასება.
შენიშვნა: უსაფრთხოების რისკების შეფასებისათვის საჭირო დამატებითი ინფორმაცია, მათ შორის, საკადრო მოდელები იმ ვერტოდრომებზე, სადაც ხორციელდება არარეგულარული ფრენები, ასევე ხალხისაგან თავისუფალი არეების მაგალითები, რომლებიც შეიძლება იყოს ზედაპირიდან შემადღებული ვერტოდრომის ქვეშ, მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc 9261).

3. სავარაუდო პრაქტიკულ კრიტიკულ არეში (რომელიც წარმოდგენილია მ2ით), ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების მიწოდების ხარჯი (ლ/წთ), დამოკიდებულია მოთხოვნაზე, რომელიც უზრუნველყოფს ვერტოდრომზე გაჩენილი ნებისმიერი ხანძრის ლოკალიზებას/კონტროლს, ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემის ამოქმედებიდან ერთი წუთის განმავლობაში, შესაბამისი მიწოდების ხარჯის გამოყენებისას.

4. როდესაც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერების მიწოდება ხდება უწყვეტი ჭავლის სახით, პრაქტიკული კრიტიკული არე იანგარიშება შვეულმფრენის ფიუზელაჟის სიგრძის და სიგანის (მ) ნამრავლით, რომელსაც ემატება 4 მ-ის ტოლი სიგანის დამატებითი კოეფიციენტი (W1). H0-დან H3-მდე ხანძარსაწინააღმდეგო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კატეგორიის დადგენა ხდება ა რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-2 ცხრილში მოცემული ფიუზელაჟის ზომების მიხედვით.

5. როდესაც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერების მიწოდება ხდება გაფრქვევის მეთოდით, პრაქტიკული კრიტიკული არე ვერტოდრომებისათვის, გარდა ვერტობანებისა, დაფუძნებულია მისი



პერიმეტრის შიგნით არსებულ არეზე, რომელიც მოიცავს TLOF-ის არეს და FATO-ს არეს, თუ ის არის მზიდი.

6. ვერტობანებისთვის პრაქტიკული კრიტიკული არე მოიცავს იმ ყველაზე დიდი წრის ფარგლებში არსებულ არეს, რომლის შემოხაზვაც შესაძლებელია TLOF-ის პერიმეტრის ფარგლებში.

შენიშვნა: ამ პუნქტის მოთხოვნა გამოიყენება ვერტობანის პრაქტიკული კრიტიკული არეს გაანგარიშებისათვის, იმის მიუხედავად, თუ რა მეთოდით ხდება ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების მიწოდება.

7. თუ ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილია სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო მომსახურება (RFFS) და ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერების მიწოდება ხდება უწყვეტი ჭავლის სახით, ძირითადი და დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა განისაზღვრება ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-3 ცხრილის შესაბამისად.

შენიშვნა 1. მოიაზრება, რომ ქაფის მიწოდების მოწყობილობის ინციდენტის ან საავიაციო მოვლენის ადგილამდე გადასატანად გამოყენებული იქნება შესაბამისი ავტომობილი (PFAS), გარდა ზედაპირის დონეზე განთავსებული შეზღუდული ზომის ვერტოდრომებისა.

შენიშვნა 2. მოიაზრება, რომ ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-3 ცხრილში მოცემული ცეცხლმაქრი ნივთიერებების გახარჯვის მინიმალური ხანგრძლივობა 2 წუთია, მაგრამ, თუ სპეციალიზირებული ხანძარსაწინააღმდეგო სარეზერვო სამსახური იმყოფება ვერტოდრომიდან მოშორებით, შეიძლება საჭირო გახდეს გახარჯვის ხანგრძლივობის გაზრდა სამ წუთამდე.

8. თუ ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომზე უზრუნველყოფილია სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო მომსახურება (RFFS) და ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერების მიწოდება ხდება ქაფის მიწოდების სტაციონარული სისტემის (FFAS) მეშვეობით, უწყვეტი ჭავლის სახით, ძირითადი და დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა განისაზღვრება ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილის შესაბამისად.

შენიშვნა 1. მოიაზრება, რომ ქაფის მიწოდება ხდება ქაფის მონიტორის სტაციონარული სისტემის (FMS) მეშვეობით.

შენიშვნა 2. ამ რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში მოცემული ნივთიერებების მიწოდების მინიმალური დროდ მიიჩნევა 5 წუთი.

9. მყარი ზედაპირის მქონე, ზედაპირის დონიდან შემადლებული/ზედაპირის დონეზე განთავსებული შეზღუდული ზომის მქონე ვერტოდრომებზე, რომლებზეც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების მიწოდება ხდება ქაფის მიწოდების სტაციონარული სისტემის (FFAS) მეშვეობით, გაფრქვევის მეთოდით, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა განისაზღვრება პრაქტიკული კრიტიკული არეს (m^2) და გახარჯვის შესაბამისი ინტენსიურობის ($ლ/წთ/m^2$) ნამრავლი, რის საფუძველზეც მიიღება ქაფის ხსნარის ხვედრითი ხარჯი ($ლ/წთ$). ხვედრითი ხარჯის, გახარჯვის ხანგრძლივობაზე გამრავლებით მიიღება ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა.

10. ქაფის მიწოდების ხანგრძლივობა სულ მცირე უნდა შეადგენდეს 3 წუთს.

11. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში, H2 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს.

შენიშვნა: 16 მ-ზე მეტი სიგრძის ან/და 2,5 მ-ზე მეტი სიგანის ფიუზელაჟის მქონე შვეულმფრენებისათვის, დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა შესაძლებელია შეესაბამებოდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში, H3 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს.

12. ცეცხლდამცავი, პასიური სისტემის ზედაპირით (DIFFS) (რომელიც იყენებს მხოლოდ წყალს) აღჭურვილი, სპეციალურად მოწყობილი, ზედაპირიდან შემადლებული/ზედაპირის დონეზე



განლაგებული შეზღუდული ზომის მქონე ვერტოდრომებზე, რომლებზეც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების მიწოდება ხდება სტაციონარული მიწოდების სისტემის (FAS) მეშვეობით, გაფრქვევის მეთოდით, წყლის საჭირო რაოდენობა განისაზღვრება პრაქტიკული კრიტიკული არეს (m^2) და გახარჯვის შესაბამისი ინტენსიურობის (3.75 ლ/წთ/მ^2) ნამრავლით, რის საფუძველზეც მიიღება წყლის ხვედრითი ხარჯი (ლ/წთ). ხვედრითი ხარჯის გახარჯვის ხანგრძლივობაზე გამრავლებით მიიღება წყლის საჭირო საერთო რაოდენობა.

13. წყლის მიწოდების ხანგრძლივობა სულ მცირე უნდა შეადგენდეს 2 წუთს.

14. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში, H2 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს.

შენიშვნა: 16 მ-ზე მეტი სიგრძის ან/და 2,5 მ-ზე მეტი სიგანის ფიუზელაჟის მქონე შვეულმფრენებისათვის, დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა შესაძლებელია შეესაბამებოდეს მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში, H3 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს.

15. მყარი ზედაპირის მქონე, სპეციალურად აღჭურვილი ვერტოდრომები, რომლებზეც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებები მიეწოდება ხდება ქაფის მიწოდების სტაციონარული სისტემის (FFAS) მეშვეობით, უწყვეტი ქაფის სახით ან გაფრქვევის მეთოდით, ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა განისაზღვრება პრაქტიკული კრიტიკული არეს (m^2) და გახარჯვის შესაბამისი ინტენსიურობის (ლ/წთ/მ^2) ნამრავლით, რის საფუძველზეც მიიღება ქაფის ხსნარის ხვედრითი ხარჯი (ლ/წთ). ხვედრითი ხარჯის, გახარჯვის ხანგრძლივობაზე გამრავლებით მიიღება ქაფის წარმოსაქმნელად საჭირო წყლის რაოდენობა.

16. მიწოდების ხანგრძლივობა, სულ მცირე უნდა შეადგენდეს 5 წუთს.

17. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში H0 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს 16 მ-ის ტოლი პარამეტრების მქონე ვერტობანისათვის, H1/H2 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს 16 მ-ზე მეტი ვერტობანისათვის. ხოლო, 24 მ-ზე მეტი ვერტობანისათვის გამოყენებული უნდა იყოს H3 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრული მნიშვნელობები.

შენიშვნა: ქაფის მიწოდების, ხელით რეგულირებადი საქმენების/ლულების გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc. 9261).

18. ცეცხლდამცავი, პასიური სისტემის ზედაპირით (DIFFS) (რომელიც იყენებს მხოლოდ წყალს) აღჭურვილი, სპეციალურად მოწყობილი ვერტობანები, რომლებზეც ძირითადი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების მიწოდება ხდება სტაციონარული მიწოდების სისტემის (FAS) მეშვეობით, გაფრქვევის მეთოდით, წყლის საჭირო რაოდენობა განისაზღვრება პრაქტიკული კრიტიკული არეს (m^2) და გახარჯვის ინტენსიურობის (3.75 ლ/წთ/მ^2) ნამრავლით, რის საფუძველზეც მიიღება წყლის ხვედრითი ხარჯი (ლ/წთ). ხვედრითი ხარჯის, გახარჯვის ხანგრძლივობაზე გამრავლებით მიიღება წყლის საჭირო რაოდენობა.

შენიშვნა. შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ზღვის წყალი.

19. მიწოდების ხანგრძლივობა, სულ მცირე, უნდა შეადგენდეს 3 წუთს.

20. დამატებითი ცეცხლმაქრი ნივთიერებების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-4 ცხრილში, H0 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს 16 მ-მდე ვერტობანისათვის, H1/H2 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრულ მნიშვნელობებს 16 მ-ზე მეტი ვერტობანისათვის. ხოლო, 24 მ-ზე მეტი ვერტობანისათვის გამოყენებული უნდა იყოს H3 კატეგორიის ოპერაციებისათვის განსაზღვრული მნიშვნელობები.



21. ზედაპირის დონეზე განთავსებულ ვერტოდრომებზე, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის რეაგირების დრო არ უნდა აღემატებოდეს 2 წუთს, ხილვადობის და საფარის მდგომარეობის ოპტიმალურ პირობებში.

შენიშვნა: რეაგირების დრო არის დრო სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პირველი გამოძახებიდან იმ მომენტამდე, როდესაც ადგილზე მოსული სატრანსპორტო საშუალება (სამსახური) შეძლებს ქაფის მიწოდებას ისეთი მოცულობით, რომელიც შეესაბამება ამ ტექნიკური რეგლამენტის მე-3 დანართის მე-3 ცხრილში განსაზღვრული ხვედრითი ხარჯის, სულ მცირე, 50%-ს.

22. ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომებზე ზედაპირის დონეზე განთავსებულ შეზღუდული ზომის ვერტოდრომებსა და ვერტობანებზე დადგენილი ინტენსიურობით ძირითადი ცეცხლმაქრი საშუალებების მიწოდების დასაწყებად რეაგირების დრო უნდა შეადგენდეს 15 წამს, სისტემის ამოქმედების მომენტიდან. აღნიშნულ ვერტოდრომებზე, საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის არსებობის საჭიროებისას, შვეულმფრენებით ფრენების შესრულებისას, ისინი განთავსებული უნდა იქნეს უშუალოდ ვერტოდრომზე ან მის სიახლოვეს.

23. ვერტოდრომზე, შვეულმფრენის ექსპლუატაციის შესაბამისი რისკის საერთო დონის შესაბამისად უზრუნველყოფილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო საშუალებები და აღჭურვილობა.

შენიშვნა: საავარიო-სამაშველო საშუალებების და აღჭურვილობის, მაგალითად, პერსონალის დაცვის და საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc 9261).

24. ვერტოდრომზე, საგანგებო მართვის გეგმის შესაბამისად, გათვალისწინებული უნდა იყოს განგაშის გამოცხადების და/ან კავშირის სისტემა.

25. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალით დაკომპლექტებისას, მისი რაოდენობა საკმარისი უნდა იყოს დადგენილი ამოცანების შესასრულებლად.

შენიშვნა: საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალით დაკომპლექტება შეიძლება განისაზღვროს ამოცანის/რესურსის ანალიზის საფუძველზე. სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში „ვერტოდრომის სახელმძღვანელო“ (Doc 9261).

26. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალით დაკომპლექტებისას, მათ გავლილი უნდა ჰქონდეთ საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად და კვალიფიკაციის შესანარჩუნებლად საჭირო სწავლება.

27. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალი აღჭურვილი უნდა იყოს დამცავი საშუალებებით.

28. ზედაპირის დონიდან შემადლებულ ვერტოდრომებსა და ვერტობანებზე უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ძირითადი საავარიო გასასვლელი და ევაკუაციის სულ მცირე ერთი დამატებითი საშუალება.

29. საავარიო გასასვლელები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია, უნდა იყოს ერთმანეთისაგან მაქსიმალურად დაშორებული.

შენიშვნა: ინცინდენტის ადგილზე საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის პერსონალის მისასვლელად და საევაკუაციოდ ასევე გათვალისწინებული უნდა იყოს ევაკუაციის ალტერნატიული საშუალებები. საავარიო შესვლის/გასვლის მარშრუტის პარამეტრების განსაზღვრის მიზნით შეიძლება საჭირო გახდეს მგზავრების რაოდენობის ან ისეთი სპეციალური ოპერაციების განხორციელების გათვალისწინება, როგორიცაა გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების (HEMS) შვეულმფრენების გამოყენება, როდესაც საჭიროა მგზავრების საკაცით ან ეტლით გადაყვანა.

