

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №270

2022 წლის 13 დეკემბერი

ქ. თბილისი

**საერთო დანიშნულების ავიაციის ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ**

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის და საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის საფუძველზე, ვბრძანებ:

## **მუხლი 1**

დამტკიცდეს თანდართული „საერთო დანიშნულების ავიაციის ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი“.

## **მუხლი 2**

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის  
სააგენტოს დირექტორის მოვალეობის  
შემსრულებელი

გივი დავითაშვილი

**საერთო დანიშნულების ავიაციის ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი**

**თავი I**

**ზოგადი ნაწილი**

## **მუხლი 1. რეგულირების სფერო**

ამ წესის მოქმედება ვრცელდება „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში“ და უცხო სახელმწიფოს რეგისტრაციის ვერტმფრენებით საქართველოს საჰაერო სივრცეში განხორციელებულ საერთო დანიშნულების ავიაციის ფრენებზე, თუ:

ა) ვერტმფრენი რეგისტრირებულია „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში“;

ბ) უცხო სახელმწიფოს ვერტმფრენის ექსპლუატანტი საქართველოში ასრულებს ფრენას.

## **მუხლი 2. წესში გამოყენებული შემოკლებები**

ამ წესში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) სხ – საჰაერო ხომალდი;

ბ) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;

გ) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

დ) CAT – კატეგორია:

დ.ა) CAT I – კატეგორია I;

დ.ბ) CAT II – კატეგორია II;

დ.გ) CAT III – კატეგორია III.

ე) ჰპა – ჰექტოპასკალი



- ვ) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;
- ზ) სტმ – საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;
- თ) სფწ – სახელსაწყო ფრენის წესები;
- ი) ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;
- კ) ტმ – ტექნიკური მომსახურება;
- ლ) ფტ – ფუტი;
- მ) ACAS – შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;
- ნ) ADRS – საბორტო მონაცემების თვითჩამწერი სისტემა;
- ო) AIR – ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი;
- პ) AIRS – ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითჩამწერი სისტემა;
- ჟ) CARS – ეკიპაჟის კაბინაში ხმის ჩამწერი სისტემა;
- რ) CVR – კაბინის ხმის ჩამწერი;
- ს) DA – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური სიმაღლე;
- ტ) DA/H – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე;
- უ) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;
- ფ) DLR – მონაცემთა გადამცემი ხაზის ჩამწერი;
- ქ) DLRS – მონაცემთა გადამცემი ხაზის ჩამწერი სისტემა;
- ღ) ELT – საავარიო მიმყვანი გადამცემი;
- ყ) EVS – ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა;
- შ) FDR – საფრენოსნო მონაცემების თვითჩამწერი;
- ჩ) FL – ფრენის ეშელონი;
- ც) MDA/H – დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე;
- ძ) OCA/H – დაბრკოლებების გადაფრენის სრული/ფარდობითი სიმაღლე;
- წ) PNR – უკან დაბრუნების წერტილი.

### **მუხლი 3. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები**

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს ამ წესის მიზნებისათვის აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

**ა) საჰაერო ხომალდი** – აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

**ბ) ვერტმფრენი** – ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მდებარე, მბრუნავი ხრახნ(ებ)ით



წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს;

**გ) ვერტოდრომი** – აეროდრომი ან ხმელეთზე ან ნაგებობაზე განთავსებული ადგილი, რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ, ვერტმფრენის ასაფრენ-დასაფრენად და სამიმოსვლოდ არის განკუთვნილი.

**შენიშვნა: 1.** ამ წესში გამოიყენებული ტერმინი „ვერტოდრომი“ ვრცელდება აგრეთვე აეროდრომებზე, რომლებიც ძირითადად განკუთვნილია თვითმფრინავების მომსახურებისათვის.

**2.** ვერტმფრენებს შეუძლიათ შეასრულონ ფრენები მოედნიდან ან მოედნებზე, რომლებიც არ წარმოადგენენ ვერტოდრომებს.

**დ) საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT)** – იმ აღჭურვილობის მიმართ გამოყენებული ზოგადი ტერმინი, რომელიც განსხვავებულ სიგნალებს გადასცემს გარკვეულ სიხშირეებზე და გამოყენების სახეობის მიხედვით შეუძლია ავტომატურად ამუშავეს დარტყმის შედეგად ან ხელით. ELT შეიძლება იყოს ერთ-ერთი შემდეგი ტიპებიდან:

**დ.ა) ავტომატურად განშლადი ELT(AD)** – რომელიც უმოძრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, ავტომატურად ბრუნდება და ზოგიერთ შემთხვევაში აქტივირდება ზემოქმედებით და აგრეთვე ჰიდოსტატიკურ სენსორებით. ასევე გათვალისწინებულია მექანიკურად მობრუნება;

**დ.ბ) ავტომატური ფიქსირებული ELT(AF)** – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც მუდმივად არის დამაგრებული სხ-ზე;

**დ.გ) ავტომატური მობილური ELT(AP)** – ავტომატურად აქტივირებული, რომელიც უმოძრაოდ არის დამაგრებული სხ-ზე, მაგრამ ადვილად მოსახსნელი;

**დ.დ) საავარიო-სამაშველო ELT (S)** – რომელიც იხსნება სხ-იდან, განლაგებული ისე, რომ ადვილად იყოს გამოყენებადი ავარიული სიტუაციის დროს და მექანიკურად შეიძლება მოვიდეს მოქმედებაში გადარჩენილების მიერ;

**ე) ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები** – ვერტოდრომით სარგებლობის შეზღუდვები შემდეგისათვის:

**ე.ა)** ასაფრენად, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

**ე.ბ)** დასაფრენად, დასაფრენად ზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და, საექსპლუატაციო კატეგორიის შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

**ე.გ)** დასაფრენად, ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით და გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H);

**ე.დ)** დასაფრენად, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას და დაფრენისას, გამოხატული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით და/ან ხილვადობით, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

**ვ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე** – დასაფრენად ზუსტად ან ვერტიკალური მიმართვით შესვლისათვის დადგენილი ის სიმაღლე, როცა უნდა დაიწყოს მეორე წრეზე წასვლა, თუ, დასაფრენად შესვლის გასაგრძელებლად, ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი არ დამყარდა.

**შენიშვნა: 1.** DH ზღვის დონიდან გამოითვლება, DA – ადზ-ის ზღურბლის დონიდან.

**2.** „ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი“ ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების



ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის ზონის მხედველობას დროის განმავლობაში, რომელიც საკმარისია პილოტის მიერ სხ-ს ადგილმდებარეობის და ფრენის ნომინალური ტრაექტორიასთან მისი ცვლილების სიჩქარის განსაზღვრისთვის. გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი (DH) სიმაღლის გამოყენებით III კატეგორიით ფრენისას ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტის დამყარება შეიცავს პროცედურების შესრულებას, რომელიც მითითებულია კონკრეტული წესებისა და ფრენის პირობებისათვის.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ორივე ცნებები გამოიყენება, შეიძლება გამოყენებული იყოს ფორმა „გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე“ და შემოკლება „DA/H“.

**ზ) დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლე** – დასაფრენად არაზუსტი ან წრიდან შესვლის სქემით მითითებული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე, რომლის დაბლაც დაშვება აკრძალულია ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტის გარეშე.

**შენიშვნა:** 1. დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე (MDA) აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი (MDH) – აეროდრომის შემადგენელიდან ან მისი ზღურბლის შემადგენელიდან, თუ ეს შემადგენელი 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემადგენელზე. დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას აითვლება აეროდრომის შემადგენელიდან.

2. „ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტი“ ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის არეს ხედვას იმ დროის განმავლობაში, რაც პილოტისათვის საკმარისია ფრენის ნომინალური ტრაექტორიის მიმართ სხ-ს მდებარეობის და მისი ცვლილების სიჩქარის შესაფასებლად. წრიდან დასაფრენად შესვლისას საჭიროა ვიზუალური კონტაქტი ადზ-ის რაიონში მდებარე ორიენტირებთან.

3. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: „დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (MDA/H)“.

**თ) დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA) ან ფარდობითი (OCH) სიმაღლე** – მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე ადზ-ის შესაბამისი ზღურბლის თავზე ან, შესაბამის შემთხვევაში, აეროდრომის შემადგენლის თავზე, რაც გამოიყენება დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმების დასაცავად.

**შენიშვნა:** 1. დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური სიმაღლე აითვლება ზღვის საშუალო დონიდან, ფარდობითი – ადზ-ის ზღურბლის შემადგენელიდან ან, დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, აეროდრომის ან მისი ზღურბლის შემადგენელიდან, თუ მისი შემადგენელი 2 მ-ზე (7ფტ-ზე) მეტად ნაკლებია აეროდრომის შემადგენელზე. დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე, წრიდან დასაფრენად შესვლისას აითვლება აეროდრომის შემადგენელიდან.

2. თუ ორივე ცნება გამოიყენება, შეიძლება ვისარგებლოთ შემდეგი ფორმით: „დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (OCA/H)“.

**ი) I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია** – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, თუ ძრავა არ გამოვიდა მწყობრიდან აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის მიღწევამდე (TDP) ან დაფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილის (LDP) გავლის შემდეგ, როდესაც ვერტმფრენმა უნდა შეძლოს შეასრულოს დაფრენა შეწყვეტილი აფრენის ზონის ან დასაფრენი მოედნის ფარგლებში;

**კ) II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია** – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ კრიზისული ძრავის მტყუნებისას, ვერტმფრენს აქვს შესაძლებლობა დაფრენის შესაბამის არემდე უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ძრავა მწყობრიდან გამოდის აფრენის მანევრის დაწყებისას ან დაფრენის მანევრის დასრულებისას, როცა იძულებითი დაფრენა შეიძლება გახდეს საჭირო;

**ლ) III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია** – ექსპლუატაცია ისეთი სტმ-ით, რომ ფრენის ნებისმიერ მომენტში ძრავის მტყუნებისას, იძულებითი დაფრენაა საჭირო;



მ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის სქემების გამოყენებით კლასიფიცირდება შემდეგი წესით:

მ.ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა და დაფრენა – დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი მიმართვის გამოყენებით, მაგრამ არა ვერტიკალური მიმართვით;

მ.ბ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ვერტიკალური მიმართვით – დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, რომელიც არ შეესაბამება დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენისათვის დადგენილ მოთხოვნებს;

მ.გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა – დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით, ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის კატეგორიებით განსაზღვრული მინიმუმებისას.

*შენიშვნა: გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია სახმელეთო სანაოსნო საშუალებით, ან კომპიუტერით ფორმირებული სანაოსნო მონაცემებით.*

ნ) დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენის კატეგორიები:

ნ.ა) CAT I – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით;

ნ.ა.ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე, არანაკლებ 60 მ (200 ფტ);

ნ.ა.ბ) ან ხილვადობა არანაკლებ 800 მ, ან ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 550 მ;

ნ.ბ) CAT II – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60 მ-ზე (200 ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30 მ (100 ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 300 მ;

ნ.გ) CAT III – დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30 მ-ზე (100 ფტ) ნაკლები, ან სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 175 მ.

*შენიშვნა: თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) სხვადასხვა კატეგორიას მიეკუთვნება, დასაფრენად ზუსტი შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების მეშვეობით სრულდება უფრო მკაცრი კატეგორიის მიხედვით.*

ო) ეკიპაჟის წევრი – სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ზე გარკვეული მოვალეობის შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული, ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;

პ) ექსპლუატანტის სახელმწიფო – სახელმწიფო, სადაც არის ექსპლუატანტის ძირითადი საქმიანობის ადგილი ან, თუ ექსპლუატანტს ასეთი ადგილი არა აქვს, ექსპლუატანტის მუდმივად ყოფნის ადგილი;

ჟ) რეგისტრაციის სახელმწიფო – სახელმწიფო, რომლის რეესტრშიც არის შეტანილი სხ.;

რ) ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (VMC) – მეტეოროლოგიური პირობები, ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებემდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით გამოსახული, რაც დადგენილ მინიმუმს შეესაბამება ან მასზე მეტია;

ს) ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა (EVS) – გამოსახულების გადამწოდების გამოყენებაზე დაფუძნებული, გარემოს ელექტრონული გამოსახულების, დროის რეალურ მასშტაბში ასახვის სისტემა;

ტ) კავშირის მახასიათებლების მოთხოვნები (RCP) – სმმ-ის კონკრეტული ფუნქციების უზრუნველსაყოფად გამიზნული, კავშირის საექსპლუატაციო მახასიათებლების მიმართ წაყენებული მოთხოვნების ჩამონათვალი;



უ) კოლიმატორული ინდიკატორი (HUD) – ფრენის მიმართულებით, პილოტის მხედველობის არეში კაბინისგარე სივრცის ფონზე, საფრენოსნო მონაცემების ასასახი სისტემა;

ფ) არახელსაყრელი პირობები – ვითარება, როდესაც:

ფ.ა) შეუძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს არახელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

ფ.ბ) ვერტმფრენზე მყოფი პირები შეუძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო პირობების ზემოქმედებისაგან;

ფ.გ) არ არის უზრუნველყოფილი საძებნ-სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოქმედების გათვალისწინებით;

ფ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მიუღებელია;

ქ) შეუზღუდავი არახელსაყრელი პირობები – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებს გარეთ;

ღ) შეზღუდული არახელსაყრელი პირობები – არახელსაყრელი პირობები შეზღუდული რაიონის ფარგლებში;

ყ) ხელსაყრელი პირობები – ვითარება, როდესაც:

ყ.ა) შესაძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა ზედაპირის და გარემოს ხელსაყრელი პირობებიდან გამომდინარე;

ყ.ბ) ვერტმფრენზე მყოფი პირები შესაძლებელია სათანადოდ იყვნენ დაცულნი გარემო პირობების ზემოქმედებისაგან;

ყ.გ) უზრუნველყოფილია საძებნ-სამაშველო ოპერაციის განხორციელება სავარაუდო გარე ზემოქმედების გათვალისწინებით;

ყ.დ) ხმელეთზე ადამიანების და ქონების უსაფრთხოების საშიშროების შეფასებული რისკი მისაღებია.

*შენიშვნა: რაიონის ის ნაწილები, რომლებიც პასუხობენ ამ მუხლის „ყ“ ქვეპუნქტში მოყვანილ მოთხოვნებს ითვლება ხელსაყრელად.*

შ) უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა – გარდაუვალი დაფრენა, რომლის დროსაც არსებობს საკმაო საფუძველი იმისა, რომ სხეულის დაზიანებას არ მიიღებენ ვერტმფრენზე და დედამიწაზე მყოფი პირები;

ჩ) კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა – ხომალდის მიერ მგზავრების გადასაყვანად, ბარგის, ტვირთის ან/და ფოსტის გადასაზიდად საზღაურის საფუძველზე ან დაქირავებით განხორციელებული ფრენა;

ც) სახიფათო ტვირთი – ის ნაკეთობები და ნივთიერებები, რომლებმაც, შეიძლება, საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას, გარემოს, და რომლებიც „ტექნიკური ინსტრუქციების“ სახიფათო ტვირთის ჩამონათვალით არის მითითებული ან ამ ინსტრუქციით არის კლასიფიცირებული;

*შენიშვნა: სახიფათო ტვირთების კლასიფიკაცია მოცემულია იკაოს მე-18 დანართის მე-3 თავში.*

ძ) მაქსიმალური მასა – მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა;

წ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) – ზონალური ნაოსნობა, დაფუძნებული სმმ



მარშრუტზე, ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის სქემაზე ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ის მახასიათებლების მიმართ დადგენილ მოთხოვნებზე;

**ჰ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) –** ჩამონათვალი, რომელიც სხ-ის გარკვეულ პირობებში (აღჭურვილობის რაიმე ნაწილის მტყუნებისას) ექსპლუატაციას ითვალისწინებს. ჩამონათვალს ადგენს ექსპლუატანტი, ამ ტიპის სხ-ის MMEL-ის ან უფრო მკაცრი მოთხოვნების შესაბამისად;

**ბ) მინიმალური აღჭურვილობის (დასაშვები მტყუნებების) ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL) –** სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის ამ კონსტრუქციაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციის მიერ შედგენილი და სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული ჩამონათვალი იმ აღჭურვილობისა, რომელთა (ერთის ან მეტის) გაუმართაობა ფრენის დაწყებას არ აფერხებს. MMEL-ით შეიძლება გათვალისწინებული იქნეს განსაკუთრებული საექსპლუატაციო პირობები, შეზღუდვები და წესები;

**ჯ) სხ-ის მეთაური –** ექსპლუატანტის მიერ ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ის მფლობელის მიერ დანიშნული პილოტი, რომელიც ასრულებს მეთაურის მოვალეობებს და ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებაზე პასუხისმგებელი;

**ჰ) რემონტი –** საჰაერო ხომალდის (პლანერი, ძრავა და მაკომპლექტებული ნაკეთობების) ცვეთის ან დაზიანების შემდგომ საფრენად ვარგისობის აღდგენა საფრენად ვარგისობის დადგენილი ნორმების შესაბამისად;

**ჰ<sup>1</sup>) ტექნიკური მომსახურება –** საჰაერო ხომალდის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ცალ-ცალკე ან ერთობლივად ისეთი სამუშაოების ჩატარება, რომელიც მოიცავს აღმდგენ, შემოწმებით, გაუმართაობების აღმოფხვრის სამუშაოებს, ასევე მოდიფიცირებას და/ან რემონტის პრაქტიკულ განხორციელებას;

**ჰ<sup>2</sup>) სათადარიგო ვერტოდრომი –** ვერტოდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგოებს განეკუთვნება:

**ჰ<sup>2</sup>ა) აფრენის სათადარიგო ვერტოდრომი –** ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე და გაფრენის ვერტოდრომით სარგებლობა შეუძლებელია;

**ჰ<sup>2</sup>ბ) დანიშნულების პუნქტის –** სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების ვერტოდრომზე დაფრენა;

**ჰ<sup>2</sup>გ) მარშრუტის –** სათადარიგო ვერტოდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა.

**შენიშვნა:** აფრენის ვერტოდრომი, ასევე შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დაფრენის პუნქტის სათადარიგო ვერტოდრომი;

**ჰ<sup>3</sup>) სანაოსნო სპეციფიკაცია –** სხ-ისა და საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების ერთობლიობა, რაც საჭიროა ფრენების უზრუნველსაყოფად მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის პირობებში დადგენილი საჰაერო სივრცის ფარგლებში;

**ჰ<sup>4</sup>) საფრენად ვარგისი –** სხ-ის, ძრავის, საჰაერო ხრახნის ან ნაწილის ისეთი მდგომარეობა, როცა ის დადგენილ აგებულებას შეესაბამება და უსაფრთხო ექსპლუატაციას უზრუნველყოფს;

**ჰ<sup>5</sup>) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება –** ღონისძიებების ერთობლიობა, რის საშუალებითაც უზრუნველყოფილია საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებთან სხ-ების შესაბამისობა, და მათი შენარჩუნება იმ მდგომარეობაში, რაც საჭიროა უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, საექსპლუატაციო ვადის განმავლობაში;



3<sup>6</sup>) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები (მფრინავები), რომლებსაც სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში სხ-ს მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრიათ;

3<sup>7</sup>) საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (სეს) – საფრენად ვარგისობასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს იმ შეზღუდვებს, რის ფარგლებშიაც სხ საფრენად ვარგისად ითვლება და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის საჭირო, სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფ, ინსტრუქციებსა და ინფორმაციას;

3<sup>8</sup>) ფრენის სამუშაო გეგმა – ფრენის უსაფრთხოდ შესასრულებლად ექსპლუატანტის მიერ შედგენილი გეგმა, რითაც სხ-ს საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები, საექსპლუატაციო შეზღუდვები და დასახულ მარშრუტზე და აეროდრომ(ებ)ზე მოსალოდნელი პირობები გაითვალისწინება;

3<sup>9</sup>) ფრენის გეგმა – საჰაერო მოძრაობის ორგანოსათვის წარდგენილი ცნობები დაგეგმილ ფრენაზე ან მის ნაწილზე;

3<sup>10</sup>) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო (ფშს) – წესების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების შემცველი დოკუმენტი, რომლითაც ექსპლუატანტის პერსონალი საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას სარგებლობს;

3<sup>11</sup>) ფსიქოაქტიური ნივთიერებები – ალკოჰოლი, ოპოიდები, კანაბინოიდები, სედატიური საშუალებები, გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები (თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებად არ ითვლება);

3<sup>12</sup>) ღამე – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან დროის მონაკვეთი მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, რასაც უფლებამოსილი ორგანო დაამტკიცებს.

*შენიშვნა: სამოქალაქო ბინდი მთავრდება საღამოს, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა, და იწყება დილით, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის ხაზის დაბლა 60-ზეა.*

3<sup>13</sup>) ხილვადობის სიშორე ადზ-ზე (RVR) – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული სიგნალები (ნიშნები) ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები;

3<sup>14</sup>) ძრავა – სხ-ის მოძრაობაში მომყვანი მოწყობილობა, რომელიც შეიცავს, სულ ცოტა, იმ ნაწილებსა და აღჭურვილობას, რაც მის სამოქმედოდ და საკონტროლოდ არის საჭირო. ძრავა არ შეიცავს საჰაერო/მზიდ ხრახნს;

3<sup>15</sup>) კრიზისული ძრავა – ის ძრავა, რომლის მტყუნებაც სხ-ის მახასიათებლებზე ყველაზე უფრო არახელსაყრელ გავლენას ახდენს;

3<sup>16</sup>) მარშრუტზე ფრენის ეტაპი – ფრენის მონაკვეთი, აფრენისა და სიმაღლის აღების პირველადი ეტაპის დამთავრებიდან დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის ეტაპის დასაწყისამდე.

*შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის გარანტირებული დაბრკოლების ვიზუალურად გადაფრენის სათანადო სიმაღლე, ფრენები უნდა დაიგეგმოს იმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს დაბრკოლების გადაფრენა სიმაღლის საკმარისი მარაგით. კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევებისთვის ექსპლუატანტს შეიძლება დასჭირდეს ალტერნატიული პროცედურების შემოღება.*

3<sup>17</sup>) აფრენისას გადაწყვეტილების მიღების წერტილი (TDP) – ასაფრენი მახასიათებლების დასადგენად გამოყენებული წერტილი, რომლის შემდეგაც ამ წერტილში ძრავის მტყუნებისას აფრენა შეიძლება ან შეწყდეს, ან გაგრძელდეს უსაფრთხოდ;

*შენიშვნა: TDP ეხება მხოლოდ ვერტმფრენებს, რომლებიც ასრულებენ I კლასის საფრენოსნო*





3<sup>18</sup>) სინთეზირებული ხედვის სისტემა (SVS) – პილოტის კაბინიდან ხილვადი გარე არეს ხელოვნური, ციფრული მონაცემების საფუძველზე გენერირებული გამოსახულების ამსახველი სისტემა;

3<sup>19</sup>) კომბინირებული ხედვის სისტემა (CVS) – ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის (EVS) და სინთეზირებული ხედვის (SVS) სისტემების კომბინაციიდან მიღებული გამოსახულებების ასახვილი სისტემა;

3<sup>20</sup>) სხ-ის ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB) – ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება ელექტრონული მოწყობილობისა და მასში ჩაწერილი პროგრამებისაგან, რომლის მეშვეობითაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის შესაძლებელი ხდება ინფორმაციის შენახვა, განახლება, ასახვა და დამუშავება ფრენისას;

3<sup>21</sup>) ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO) – დასაფრენად შესვლა RVR-ის 550 მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით და/ან DH-ის 60 მ(200 ფტ)-ზე დაბალი მნიშვნელობით, ან აფრენა RVR-ის 400 მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით;

3<sup>22</sup>) სპეციალური ნებართვა – წარმოადგენს საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებში დოკუმენტალურად დადასტურებულ ნებართვას კომერციული ან არაკომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განხორციელებისთვის;

3<sup>23</sup>) იზოლირებული აეროდრომი/ვერტოდრომი – დანიშნულების პუნქტის აეროდრომი/ვერტოდრომი, რომლისთვისაც არ არის ამ ტიპის სხ-ისათვის გამოსადეგი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი/ვერტოდრომი.

#### მუხლი 4. სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტებისა და ვერტმფრენის ექსპლუატაციის წესის დაცვა

1. ხომალდის მეთაურმა უცხო ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას უნდა შეასრულოს იმ ქვეყნის კანონები, წესები და პროცედურები, სადაც ხორციელდება ფრენა.

**შენიშვნა:** ინფორმაცია პილოტებისათვის და ფრენების წარმოებაში დაკავებული პერსონალისთვის, რომელიც ეხება ფრენის სქემებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) I ტომში. ვიზუალური ფრენის და სახელსაწყო ფრენის სქემების შედგენის პროცედურები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) II ტომში. თუ, საქართველოს რომელიმე რაიონში ამ მოთხოვნების შესრულება შეუძლებელია და ითხოვს განსხვავებული წესების დადგენას, ეს განსხვავებები უნდა აისახოს კონკრეტული რაიონის ან აეროდრომის ფრენის შესრულების წესებში.

2. ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია ვერტმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე, სხ-ზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, მგზავრების და ტვირთის უსაფრთხოებაზე ვერტმფრენის ძრავ(ებ)ის გაშვების მომენტიდან მის გაჩერებამდე და ფრენის დამთავრებისას ძრავ(ებ)ის და ლოპოტების გაჩერებამდე.

3. თუ ვერტმფრენის და/ან ნებისმიერი პირის მიმართ შექმნილი ავარიული სიტუაცია საჭიროებს ადგილობრივი წესების და პროცედურების დარღვევას, ვერტმფრენის მეთაური დაუყოვნებლივ აცნობებს შესაბამის ადგილობრივ უფლებამოსილ ორგანოს. სახელმწიფოს მოთხოვნით, რომლის ტერიტორიაზეც მოხდა ინციდენტი, ვერტმფრენის მეთაური წარუდგენს მოხსენებას ამ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს და მოხსენების ასლს სააგენტოს. მოხსენება წარდგენილი უნდა იქნეს რაც შეიძლება სწრაფად და არაუგვიანეს 10 დღისა.

4. ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია კავშირის ყველაზე ხელსაყრელი საშუალებით შეატყობინოს უფლებამოსილ ორგანოს ვერტმფრენზე მომხდარი ნებისმიერი მოვლენის შესახებ, რომელმაც გამოიწვია პირის სერიოზული სხეულის დაზიანება ან სიკვდილი, ან ვერტმფრენზე და ქონებაზე მიყენებული მნიშვნელოვანი ზიანის შესახებ.

**შენიშვნა:** განმარტება ტერმინისა – სხეულის სერიოზული დაზიანება მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართში.



5. ვერტმფრენის მეთაურს სხ-ზე უნდა ჰქონდეს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია იმ რაიონის სამებნ-სამაშველო სამსახურის შესახებ, რომლის ტერიტორიასაც გადაუფრენს ვერტმფრენი.

### **მუხლი 5. სახიფათო ტვირთები**

ექსპლუატანტი ვალდებულია სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა ვერტმფრენით უზრუნველყოს „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ“ სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №263 ბრძანებით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 6. ფსიქოაქტიური საშუალებების გამოყენება**

ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის უზრუნველსაყოფად სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე, ექსპლუატანტი ვალდებულია გაატაროს „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სამუშაო ადგილებზე ფსიქოაქტიური ნივთიერებების მოხმარების აღკვეთის ტიპობრივი ინსტრუქციის დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო – საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის №6 ბრძანებით გათვალისწინებული ღონისძიებები.

**შენიშვნა:** ინფორმაცია ფსიქოაქტიური ნივთიერებების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის პირველ და მე-2 დანართებში.

### **მუხლი 7. სპეციალური ნებართვა**

1. თუ ფრენა მოითხოვს სპეციალურ ნებართვას, ვერტმფრენის მეთაურს არა აქვს უფლება შეასრულოს ფრენა, თუ მას არ გააჩნია სააგენტოს მიერ გაცემული შესაბამისი ნებართვა.

2. სპეციალური ნებართვა გაიცემა „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანებით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

## **თავი II ფრენების შესრულება**

### **მუხლი 8. საექსპლუატაციო საშუალებები**

ვერტმფრენის მეთაურმა არ უნდა დაიწყოს ფრენა, ვიდრე საფუძვლიან მტკიცებულებებზე დაყრდნობით არ დარწმუნდება, რომ არსებული სახმელეთო და/ან წყალზე გამოსაყენებელი საექსპლუატაციო საშუალებები, კავშირის აღჭურვილობის სანავიგაციო საშუალებების ჩათვლით, რომლებიც საჭიროა ვერტმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, შეესაბამება ფრენის პირობებს.

**შენიშვნა:** „საფუძვლიანი მტკიცებულებები“ გულისხმობს ვერტმფრენის მეთაურის მიერ გაფრენის პუნქტში მიღებულ ოფიციალურ ინფორმაციას, რომელიც გამოქვეყნებულია სააერონავიაციო საინფორმაციო სამსახურების მიერ ან მიღებულია სხვა ხელმისაწვდომი წყაროებიდან.

### **მუხლი 9. ვერტოდრომის ან დასაფრენი მოედნის საექსპლუატაციო მინიმუმები**

1. ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია გამოიყენოს ვერტოდრომის ან დასაფრენი მოედნის საექსპლუატაციო მინიმუმი, რომელიც გამოქვეყნებულია აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში (AIP) ან სპეციალიზებული ორგანიზაციის (მაგ: Jeppesen) მიერ გამოქვეყნებულ ჰაერსანაოსნო ინფორმაციაში. იმ შემთხვევაში, როდესაც აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ არ არის გამოქვეყნებული საექსპლუატაციო მინიმუმი, ვერტმფრენის მეთაურმა უნდა ისარგებლოს ვიზუალური ფრენის წესებით დადგენილი მინიმუმით.

2. ვერტმფრენისათვის, რომლებიც აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური სისტემებით, კოლიმატორული ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ის სისტემებით, სააგენტო გასცემს საექსპლუატაციო კრედიტების გამოყენების ნებართვას. თუ საექსპლუატაციო კრედიტები ეხება დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენებს, სააგენტო გასცემს სპეციალურ ნებართვას. ნებართვამ არ უნდა მოახდინოს გავლენა დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურების კლასიფიკაციაზე.

**შენიშვნა: 1. საექსპლუატაციო კრედიტები მოიცავს:**

ა) დასაფრენად შესვლის გაგრძელების უფლებას ამ წესის მე-13 მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებულ პირობებზე უფრო ნაკლებ სიმაღლეზე;



ბ) ხილვადობის მოთხოვნების შემცირებას ან დაკმაყოფილებას;

გ) შემცირებული რაოდენობის მიწისზედა აღჭურვილობას, რომელიც კომპენსირდება საბორტო აღჭურვილობის შესაძლებლობით.

2. ავტომატური დაფრენის სისტემებით, კოლიმატორული ინდიკატორით (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობებით, EVS, SVS ან CVS სისტემებით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდებისათვის საექსპლუატაციო კრედიტების შესახებ ინფორმაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-3 ნაწილის „F“ დამატებაში და „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).

3. ინფორმაცია ავტომატური დაფრენის სისტემების, კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) ან ინფორმაციის ასახვის სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობების შესახებ მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365), რომელიც აგრეთვე მოიცავს მონაცემებს RTCA და EUROCAE-ის შესაბამისი დოკუმენტების შესახებ.

4. ავტომატური დაფრენის სისტემა წარმოადგენს, შვეულმფრენის ავტომატურ დასაფრენად შესვლას საბორტო სისტემების გამოყენებით, ტრაექტორიის ავტომატური კონტროლით იმ წერტილამდე, რომლის შემდეგ მფრინავს შეუძლია გადასვლა უსაფრთხო დაფრენაზე ბუნებრივი ხილვადობის და ავტომატური კონტროლის გამოყენების გარეშე.

### **მუხლი 10. გაფრენისწინა ინსტრუქტაჟი**

1. ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ფრენის შესრულებამდე განხორციელდეს ეკიპაჟის წევრების და მგზავრების სიტყვიერად ან სხვა საშუალების გამოყენებით ინფორმირება უსაფრთხოებისა და ავრიული ვითარებისას გამოსაყენებელი შემდეგი მოწყობილობების განთავსების ადგილებისა და გამოყენების წესების შესახებ:

ა) მისაზმელი ღვედები ან სისტემები (რომელიც გამოიყენება);

ბ) ავარიული გასასვლელები;

გ) სამაშველო ჟილეტები, თუ მათი განლაგება განსაზღვრულია სხ-ზე;

დ) ჟანგბადის მოწყობილობა, თუ მისი გამოყენება მგზავრების მიერ არის განსაზღვრული;

ე) პირადი გამოყენების სხვა საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა, ავარიულ სიტუაციაში მგზავრების ქმედების სქემების ჩათვლით.

2. ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია უზრუნველყოს მგზავრების ინფორმირება ერთობლივი გამოყენების ძირითადი საბორტო საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის განლაგების ადგილის და გამოყენების წესის შესახებ.

### **მუხლი 11. ვერტმფრენების საფრენოსნო ვარგისობა და უსაფრთხოების ზომები**

ფრენა, არ შეიძლება დაიწყოს თუ, ვერტმფრენის მეთაური არ დარწმუნდება, რომ:

ა) ვერტმფრენი საფრენად ვარგისია და რეგისტრირებულია და სხ-ზე არის შესაბამისი სერთიტიკატები;

ბ) სხ-ზე დამონტაჟებული ხელსაწყოები და აღჭურვილობა შესაფერისია მოსალოდნელი ფრენის პირობების გათვალისწინებით;

გ) ამ წესის მე-6 თავის მოთხოვნების შესაბამისად, ყველა საჭირო ტექნიკური მომსახურება ჩატარებულია;

დ) ვერტმფრენის მასა და გაწონასწორება შესაძლებლობას იძლევა მოსალოდნელ პირობებში ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ;

ე) სხ-ზე ნებისმიერი ტვირთი სწორად არის განაწილებული და საიმედოდაა დამაგრებული;

ვ) ვერტმფრენის საექსპლუატაციო შეზღუდვები, რომელიც მოცემულია ფრენის შესრულების



სახელმძღვანელოში ან მის ეკვივალენტურ დოკუმენტში, არ იქნება გადაჭარბებული.

## **მუხლი 12. მეტეოროლოგიური ინფორმაცია და პროგნოზები**

ფრენის დაწყებამდე ვერტმფრენის მეთაური ვალდებულია გაეცნოს ყველა არსებულ მეტეოროლოგიურ ინფორმაციას, რომელიც ეხება დაგეგმილ ფრენას. ასაფრენი მოედნის ზონის ფარგლებს გარეთ ფრენისას და ნებისმიერი სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენისას, გაფრენისწინა მომზადება მოიცავს:

ა) ხელმისაწვდომი ყველა მეტეოროლოგიური ინფორმაციის და პროგნოზების გაცნობას;

ბ) ქმედების დაგეგმარებას იმ შემთხვევებისათვის, როდესაც ფრენის შესრულება შეიძლება გახდეს შეუძლებელი ამინდის პირობების გაუარესების გამო.

**შენიშვნა:** ფრენის გეგმისათვის დადგენილი მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართში და იკაო-ს Doc-ში 4444.

## **მუხლი 13. მეტეოროლოგიური პირობების გამო გამოწვეული შეზღუდვები**

1. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ვიზუალური ფრენის წესებით, არ შეიძლება დაიწყოს იქამდე, ვიდრე მიმდინარე მეტეოროლოგიური გარემოება ან/და მიმდინარე და პროგნოზირებული ამინდი არ მიუთითებს, რომ მარშრუტზე ან მარშრუტის იმ მონაკვეთზე, რომელზეც სხ იფრენს, მეტეოროლოგიური პირობები არ იქნება ვფწ-ით ფრენის შესრულების შესაბამისი.

2. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს სფწ-ით, არ შეიძლება დაიწყოს იქამდე, ვიდრე პროგნოზირებული ამინდი არ მიუთითებს იმაზე, რომ დანიშნულების ვერტოდრომზე ან სულ ცოტა ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე (სათადარიგო ვერტოდრომის საჭიროების შემთხვევაში) მიფრენის სავარაუდო დროისთვის მეტეოროლოგიური პირობები იქნება ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის შესაბამისი ან უკეთესი.

**შენიშვნა:** სათადარიგო ვერტოდრომი შეირჩევა იმ პირობით, რომ მეტეომინიმუმი უნდა იყოს უფრო მაღალი, ვიდრე, როდესაც იგივე ვერტოდრომი გამოიყენება, როგორც დანიშნულების ვერტოდრომი.

3. ფრენა რომელიც დანიშნულების ვერტოდრომამდე უნდა შესრულდეს სფწ-ის წესებით, თუ სათადარიგო ვერტოდრომი არ არის საჭირო, არ უნდა დაიწყოს, თუ არსებული მეტეოინფორმაცია არ მიუთითებს, რომ მიფრენის სავარაუდო დროისათვის 2 საათით ადრე და 2 საათის შემდეგ, ან გამოფრენის ფაქტიური დროიდან და მიფრენის სავარაუდო დროის შემდეგ 2 საათის განმავლობაში (რომელიც უფრო მცირეა) შენარჩუნებული იქნება შემდეგი მეტეოროლოგიური პირობები:

ა) ღრუბლების ქვედა ზღვარი სულ მცირე 120 მ-ით (400ფტ), უნდა აღემატებოდეს სფწ-ით დასაფრენად შესვლის მინიმუმს;

ბ) ხილვადობა სულ მცირე 1,5 კმ-ით უნდა აღემატებოდეს სფწ-ით დასაფრენად შესვლის მინიმუმს;

გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება მხოლოდ „ზონალური პროგნოზი“ ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულ მნიშვნელობებს უნდა დაემატოს: ღრუბლების ქვედა ზღვარს 100 მ (30 ფტ), ხოლო ხილვადობას 1000 მ.

4. ფრენა, დანიშნულების ვერტოდრომამდე უნდა გაგრძელდეს მხოლოდ მაშინ, თუ უკანასკნელი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ დანიშნულების ვერტოდრომზე, ან სულ მცირე, ერთ სათადარიგო ვერტოდრომზე პირობები მიფრენის სავარაუდო დროისთვის იქნება ვერტოდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის შესაბამისი ან უკეთესი.

5. დასაფრენად სფწ-ით შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს აეროდრომის თავზე 300 მ-ის (1000ფ) ქვევით ან დასაფრენად შესვლის ბოლო სეგმენტის შემდეგ, თუ შეტყობინებული ხილვადობა ან ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) საკონტროლო მნიშვნელობა ვერტოდრომის დადგენილ საექსპლუატაციო მინიმუმზე ნაკლებია.

**შენიშვნა:** დასაფრენად შესვლის ბოლო ეტაპის კრიტერიუმები იხილეთ იკაოს Doc-ში 8168, ტომი II.



6. თუ დასაფრენად შესვლის ბოლო ეტაპზე ან აეროდრომის თავზე 300 მ-ზე (1000ფ) დაბლა დაშვების შემდეგ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო RVR-ის მნიშვნელობა დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები ხდება, დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების სიმაღლემდე (DA/H ან MDA/H). ნებისმიერ შემთხვევაში ვერტოდრომზე დასაფრენად შესვლა წყდება იმ წერტილიდან, საიდანაც ამ ვერტოდრომისთვის დადგენილი საექსპლუატაციო მინიმუმების შეზღუდვების დაცვა უზრუნველყოფილი არ არის.

7. ფრენა, რომელიც უნდა შესრულდეს ცნობილი ან მოსალოდნელი შემოყინვის პირობებში, შეიძლება დაიწყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ სერტიფიცირებულია და აღჭურვილია ასეთ პირობებში საფრენად.

#### **მუხლი 14. სათადარიგო ვერტოდრომები**

1. სფწ-ით ფრენისას ფრენის სამუშაო გეგმაში და ფრენის გეგმაში მითითებული უნდა იყოს სულ მცირე ერთი სათადარიგო აეროდრომი ან დასაფრენი მოედანი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

- ა) მეტეოროლოგიური პირობები შეესაბამება ამ წესის მე-13 მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნებს;
- ბ) ვერტოდრომი ან დასაფრენი მოედანი მდებარეობს იზოლირებულ რაიონში და სათადარიგო ვერტოდრომი ან დასაფრენი მოედანი არ არსებობს;
- გ) დანიშნულების იზოლირებულ ვერტოდრომზე გათვალისწინებულია სფწ-ით დასაფრენად შესვლი სქემა;
- დ) ღია ზღვაში განლაგებულ დანიშნულების პუნქტში ფრენისას განსაზღვრული უნდა იყოს უკან დაბრუნების წერტილი(PNR).

2. გამოსადეგი სათადარიგო საზღვაო ვერტოდრომები შეირჩევა შემდეგი პირობებით:

- ა) სათადარიგო ვერტოდრომი ზღვაში გამოიყენება მხოლოდ PNR-ის გადალახვის შემდეგ. PNR-ის გადალახვამდე გამოიყენება მხოლოდ სახმელეთო სათადარიგო ვერტოდრომები;
- ბ) სათადარიგო ვერტოდრომის არჩევისას მხედველობაში მიიღება და გათვალისწინებული უნდა იყოს კრიტიკული მართვის სისტემების და კომპონენტების მექანიკური საიმედოობა;
- გ) სათადარიგო ვერტოდრომის არჩევისას გათვალისწინებული უნდა იყოს შვეულმფრენის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები ერთი ძრავის მტყუნების შემთხვევაში;
- დ) თავისუფალი დასაფრენი ადგილი ბანზე გარანტირებულია შეძლებისდაგვარად;
- ე) მეტეოროლოგიური ინფორმაცია უნდა იყოს ზუსტი და საიმედო.

3. თუ პირობები საშუალებას იძლევა გამოყენებული იქნეს სახმელეთო სათადარიგო ვერტოდრომი, საზღვაო ვერტოდრომი არ გამოიყენება. საზღვაო სათადარიგო ვერტოდრომი არ გამოიყენება არახელსაყრელ პირობებში.

#### **მუხლი 15. საწვავის და ზეთის მარაგი**

1. ვერტმფრენი უნდა იყოს საწვავით და ზეთით საკმარისად გამართული ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის, ფრენის გეგმიდან ნებისმიერი (მეტეოპირობები და სხვა შეფერხება) შესაძლო გადახვევის შემთხვევაში. გარდა ამისა, გაუთვალისწინებელი შემთხვევებისათვის ვერტმფრენზე უნდა იყოს საწვავის სანავიგაციო მარაგი.
2. ვფწ-ით ფრენისას, ამ მუხლი პირველი პუნქტის შესაბამისად, ვერტმფრენზე უნდა იყოს საწვავის და ზეთის ისეთი მარაგი, რომელიც სულ მცირე უზრუნველყოფს:

- ა) ფრენას დაგეგმილ დასაფრენ მოედანამდე;
- ბ) საწვავის ფინალური რეზერვის არსებობას 20 წუთის განმავლობაში ოპტიმალური სიჩქარით (საწვავის ხარჯვის თვალსაზრისით) ფრენის შესასრულებლად;



გ) ფრენის გარემოებიდან გამომდინარე, საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, დამატებითი საწვავის მარაგს ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

3. სფწ-ით ფრენისას, ვერტმფრენზე ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, უნდა იყოს საწვავის და ზეთის ისეთი მარაგი, რომელიც სულ მცირე უზრუნველყოფს, რომ ვერტმფრენმა შეძლოს:

ა) თუ ამ წესის მე-13 მუხლის მე-3 პუნქტის შესაბამისად არ არსებობს სათადარიგო ვერტოდრომის საჭიროება, დანიშნულების ვერტოდრომამდე ფრენა და დასაფრენად შესვლა, რომლის შემდეგაც ვერტმფრენს ექნება:

ა.ა) საწვავის ფინალური რეზერვი დანიშნულების ვერტოდრომის თავზე 450 მეტრის(1500 ფუტი) სიმაღლეზე, სტანდარტული ტემპერატურის პირობებში, დალოდების ზონაში გათვალისწინებული სიჩქარით 30 წუთის განმავლობაში ფრენისათვის, დასაფრენად შესვლისათვის და დაფრენისათვის;

ა.ბ) ფრენისას გაუთვალისწინებული ვითარებიდან გამომდინარე, საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, დამატებითი საწვავის მარაგი.

ბ) თუ ამ წესის მე-13 მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად არის სათადარიგო ვერტოდრომის მოთხოვნა, დანიშნულების ვერტოდრომამდე ან დასაფრენ მოედნამდე ფრენა, დასაფრენად შესვლა, მეორე წრეზე წასვლა, რომლის შემდეგ ვერტმფრენს ექნება: უნდა გააჩნდეს:

ბ.ა) საწვავის მარაგი ფრენის გეგმაში გათვალისწინებულ სათადარიგო ვერტოდრომამდე ან დასაფრენ ადგილამდე ფრენისათვის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისათვის, რის შემდეგაც ვერტმფრენზე უნდა იყოს:

ბ.ბ) საწვავის ფინალური რეზერვი სათადარიგო ვერტოდრომის თავზე 450 მეტრის (1500 ფუტი) სიმაღლეზე, სტანდარტული ტემპერატურის პირობებში, დალოდების ზონაში გათვალისწინებული სიჩქარით 30 წუთის განმავლობაში ფრენისათვის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისათვის;

ბ.გ) დამატებითი საწვავის მარაგი, რომელიც უზრუნველყოფს ფრენას საწვავის გაზრდილი ხარჯვის შემთხვევაში, ფრენისას გაუთვალისწინებული ვითარებიდან გამომდინარე.

გ) სათადარიგო ვერტოდრომის ან დასაფრენი მოედნის (დანიშნულების ვერტოდრომი იზოლირებულია და სათადარიგო ვერტოდრომი არ არსებობს) არარსებობის შემთხვევაში, ფრენის შესრულებას დანიშნულების ვერტოდრომამდე და პლიუს საწვავის მარაგს ერთი საათის ფრენისათვის.

4. ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, გამოსაყენებლად საჭირო საწვავისა და ზეთის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობები;

ბ) საჰაერო მოძრაობის სამსახურის მითითებით მარშრუტიდან მოსალოდნელი ან გაუთვალისწინებელი გადახრები;

გ) სფწ ფრენისას, დანიშნულების ვერტოდრომზე სახელსაწყო წესებით ერთი დასაფრენად შესვლა და მეორე წრეზე წასვლა;

დ) ქმედებები ჰერმეტიულობის დარღვევისას (სადაც ეს გამოიყენება) ან მარშუტზე ფრენის დროს ერთი ძრავის მტყუნება;

ე) ნებისმიერი შემთხვევა, რომელმაც შეიძლება შეაფერხოს ვერტმფრენის დაგეგმილ დროს დაფრენა ან შეიძლება გამოიწვიოს საწვავის და ზეთის ხარჯვის გაზრდა.

**შენიშვნა:** მარშრუტის ცვლილებასთან დაკავშირებით ფრენის გეგმაში ცვლილების შეტანა, შესაძლებელია იმ პირობით, რომ იმ წერტილიდან, სადაც მიღებული იყო გადაწყვეტილება მარშრუტის ცვლილებაზე, დაცული იქნება ამ მუხლის მოთხოვნები.



5. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ, საწვავის ხარჯვა შეიძლება გაიზარდოს იმ მიზეზებისთვის, რომელიც არ იყო გათვალისწინებული გაფრენისწინა დაგეგმვის დროს, საწვავის მარაგი უნდა გაანალიზდეს თავიდან და თუ საჭიროა, დაკორექტირდეს დაგეგმილი ფრენა.

## **მუხლი 16. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას**

1. ხომალდის მეთაურმა მონიტორინგი უნდა გაუწიოს ვერტმფრენზე დარჩენილ გამოყენებად საწვავის მარაგს და დარწმუნდეს, რომ საწვავის რაოდენობა საკმარისია ფრენის უსაფრთხო დასრულებისათვის და გათვალისწინებულია წინასწარ დაგეგმილი ფინალური საწვავის რეზერვი.

**შენიშვნა:** საწვავის ფინალური რეზერვი საჭიროა ნებისმიერ ვერტოლდროშზე ან მოედანზე უსაფრთხოდ დაფრენისათვის, როდესაც გათვალისწინებული გარემოებები არ იძლევა ფრენის უსაფრთხო დასრულების საშუალებას ისე, როგორც ეს თავდაპირველად იყო დაგეგმილი.

2. მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს სმმ-ის სამსახურს შეტყობინებას „MINIMUM FUEL“, როდესაც მან უნდა შეასრულოს დაფრენა კონკრეტულ მოედანზე და თვლის, რომ ამ მოედანზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით.

**შენიშვნა:** 1. დეკლარირება „Minimum Fuel“ საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს აწვდის ინფორმაციას, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა ერთ კონკრეტულ დასაფრენ მოედანამდე და წინასწარ განსაზღვრული ნებისმიერი უსაფრთხო დასაფრენი მოედანი მიუწვდომელია. ნებისმიერმა ცვლილებამ დაფრენის ნებართვის ან სხვა საჰაერო მოძრაობის შეყოვნების გამო, შეიძლება გამოიწვიოს დაგეგმილ ფინალურ სარეზერვო მარაგზე ნაკლები საწვავით დაფრენა. ეს არ არის საავარიო სიტუაცია, მაგრამ მიუთითებს იმაზე, რომ შესაძლოა გადაიზარდოს საავარიო სიტუაციაში ნებისმიერი დამატებითი დაგვიანების შემთხვევაში.

2. წინასწარ განსაზღვრულ ნებისმიერ უსაფრთხო დასაფრენ მოედანად მიიჩნევა დაგეგმილი დაფრენის მოედნისგან განსხვავებული მოედანი, რომელზეც შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა არსებული ფინალური სარეზერვო საწვავის მარაგის მოხმარებით.

3. საწვავის მარაგით გამოწვეული ავარიული სიტუაციის შესახებ, სხ-ის მეთაური გადასცემს შეტყობინებას „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL“, როდესაც საწვავის მარაგის გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

**შენიშვნა:** 1. დაგეგმილი ფინალური სარეზერვო საწვავის მარაგი არის ამ წესის მე-15 მუხლის თანახმად გამოთვლილი მნიშვნელობა და წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა ნებისმიერ დასაფრენ მოედანამდე დაფრენისთვის. დეკლარირება: “Mayday Mayday Mayday Fuel”, ატყობინებს საჰაერო მოძრაობის კონტროლის სამსახურს, რომ დაგეგმილი დასაფრენი მოედნების რაოდენობა შეიზღუდა კონკრეტულ დასაფრენ მოედანამდე და ფინალური სარეზერვო საწვავის მარაგის ნაწილი შეიძლება გამოყენებულ იქნეს დასაფრენად.

2. ხომალდის მეთაურმა უნდა გააკეთოს გათვლები, რათა დარწმუნდეს, რომ უახლოეს უსაფრთხო მოედანზე დაფრენისას დარჩენილი საწვავის მარაგი იქნება ნაკლები, ვიდრე გათვლილი ფინალური სარეზერვო მარაგი, ფრენის არეალის მეტეოპირობებისა და ფრენასთან დაკავშირებული სხვა გარემოებების გათვალისწინებით.

3. სიტყვები – „Mayday Fuel“ აღნიშნავენ იმ ავარიულ მდგომარეობას, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 5.3.2.1.1 პუნქტის „b“ ქვეპუნქტში.

## **მუხლი 17. ჟანგბადის მარაგი**

1. თუ დაგეგმილი ფრენის სიმაღლეზე ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა-ზე დაბალ ზღვარს, ფრენა უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ვერტმფრენზე სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი საკმარისია:

ა) ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და მგზავრების 10%-სთვის იმ 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევამ უნდა შეადგინოს 700-დან 620 ჰპა-მდე;

ბ) ეკიპაჟის წევრებისთვის და მგზავრებისთვის ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევა



იქნება 620 ჰჰა-ზე დაბალი.

2. დაგეგმილი ფრენა ჰერმეტიკული ვერტმფრენით, უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ფრენის პირობებიდან გამომდინარე, სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი ვერტმფრენზე საკმარისია ეკიპაჟის ყველა წევრის და მგზავრების ნაწილისათვის ჰერმეტიკულობის დარღვევის შემთხვევაში ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰჰა-ზე დაბალ მნიშვნელობას.

3. ამ მუხლში გამოყენებული აბსოლუტური სიმაღლეები სტანდარტულ ატმოსფეროში შეესაბამება მიახლოებით აბსოლუტური წნევის შემდეგ მნიშვნელობებს:

ა) 700 ჰჰა აბსოლუტური წნევა – 3 000 ფტ – 10 000 მ;

ბ) 620 ჰჰა აბსოლუტური წნევა – 4 000 ფტ – 13 000 მ.

### **მუხლი 18. ჟანგბადით სარგებლობა**

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი თავისი მოვალეობების შესრულებისას მუდმივად უნდა სარგებლობდეს ჟანგბადით ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც წარმოიშობა გარემოება, რომლისთვისაც აუცილებელია ჟანგბადის მარაგი ამ წესის მე-17 მუხლის შესაბამისად.

### **მუხლი 19. საავარიო ინსტრუქციები ფრენისას**

ფრენისას ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას, ვერტმფრენის მეთურმა უნდა მიიღოს ზომები, რომ ვერტმფრენზე მყოფ ყველა პირს ჩაუტარდეს ინსტრუქტაჟი ისეთ ქმედებებზე, რომლებიც საჭირო იქნება არსებულ ვითარებაში.

### **მუხლი 20. მეტეოროლოგიური შეტყობინებების გადაცემა**

ფრენისას შემხვედრი სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ, ეკიპაჟმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სხვა სხ-ის უსაფრთხოება.

### **მუხლი 21. შემხვედრი სახიფათო პირობები ფრენისას**

ფრენისას შემხვედრი სახიფათო პირობების შესახებ, გარდა მეტეოპირობებისა, ეკიპაჟმა დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს კავშირზე მყოფ მეთვალყურეს ან დისპეტჩერს. შეტყობინებაში დეტალურად უნდა იყოს გადმოცემული ყველა წვრილმანი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს სხვა ვერტმფრენების უსაფრთხოება.

### **მუხლი 22. საფრენოსნო ეკიპაჟის ფიზიკური მდგომარეობა**

ვერტმფრენის მეთაური პასუხისმგებელია მასზე, რომ:

ა) ფრენა არ დაიწყება, თუკი საფრენოსნო ეკიპაჟის რომელიმე წევრს არ შეუძლია შეასრულოს თავისი მოვალეობა რაიმე მიზეზით, როგორცაა ტრავმა, ავადმყოფობა, დაღლილობა, ალკოჰოლის ან ნარკოტიკების ზემოქმედება; და

ბ) ფრენა გაგრძელდება მხოლოდ უახლოეს გამოსადეგ ვერტოდრომამდე იმ შემთხვევაში, თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შესაძლებლობა, შეასრულოს თავისი მოვალეობა, მკაფიოდ დაქვეითებულია დაღლილობის, ავადმყოფობის ან ჟანგბადის უკმარისობის გამო.

### **მუხლი 23. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სამუშაო ადგილი**

1. ვერტმფრენის აფრენისა და დაფრენის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომელიც ვალდებულია შეასრულოს თავისი მოვალეობა პილოტის კაბინაში, უნდა იმყოფებოდეს თავის სამუშაო ადგილზე.

2. მარშრუტზე ფრენისას, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, რომელიც ვალდებულია შეასრულოს თავისი მოვალეობა პილოტის კაბინაში, უნდა იმყოფებოდეს თავის სამუშაო ადგილზე, გარდა იმ პერიოდისა, როდესაც აუცილებელია კაბინის დატოვება ვერტმფრენის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული მოვალეობის შესასრულებლად ან ბუნებრივი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.





3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი თავის სამუშაო ადგილზე ყოფნისას უნდა იყოს დაბმული წელის დასაბმელი ქამრით.

4. საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრი, რომელიც იკავებს პილოტის სავარძელს აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებს დასაბმელ სისტემას, თუ ესეთი გათვალისწინებულია. ეკიპაჟის სხვა წევრები აფრენისა და დაფრენის დროს იყენებენ დასაბმელ სისტემას, თუ მხრების დასაბმელი ქამრები არ უშლის ხელს თავისი მოვალეობის შესრულებაში და თუ უშლის, მხრების დასაბმელი ქამრები შესაძლებელია მოიხსნას, მაგრამ წელის დასაბმელი ქამრები შეკრული უნდა იყოს.

შენიშვნა: დასაბმელი სისტემა შედგება წელისა და მხრების დასაბმელი ქამრებისაგან, რომლის გამოყენება შეიძლება ცალ-ცალკე.

## **მუხლი 24. სახელსაწყო წესით ფრენის სქემები**

1. ყოველი ასაფრენი ზონისათვის და დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპისათვის ან ვერტოდრომისათვის, რომელიც გამოიყენება სფწ-თ ფრენებისათვის დადგენილი უნდა იყოს სფწ-თ დასაფრენად შესვლის ერთი ან რამოდენიმე სქემა, რომელიც დამტკიცებულია და გამოქვეყნებულია იმ სახელმწიფოს მიერ, სადაც განლაგებულია ვერტოდრომი ან იმ სახელმწიფოს მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია ვერტოდრომის ექსპლუატაციაზე, თუ ის მდებარეობს სახელმწიფო საზღვრებს გარეთ.

2. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად, ვალდებულია დაიცვას იმ სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული სქემები, სადაც მდებარეობს ვერტოდრომი.

*შენიშვნა: 1. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის კლასიფიცირება მოცემულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის №220 ბრძანებით დამტკიცებული „ვერტმფრენების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების“ მე-16 მუხლში.*

*2. სახელსაწყო წესებით ფრენასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო წესები და სქემების შედგენის რეკომენდირებული კრიტერიუმები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168)-ის I და II ტომებში.*

## **მუხლი 25. საექსპლუატაციო ინსტრუქცია**

სიმძლავრის მიწოდებით მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყება ფრენის შესრულებისათვის, ნებადართულია მხოლოდ კვალიფიცირებული პილოტისათვის.

## **მუხლი 26. საწვავით გამართვა ვერტმფრენზე მგზავრების ყოფნისას, ან როდესაც ტრიალებს მზიდი ხრახნი**

1. ვერტმფრენის საწვავით გამართვა მგზავრების სხ-ზე ყოფნისას, ჩასხდომის ან გადმოსხდომის დროს, ასევე მზიდი ხრახნის ბრუნვის დროს, შესაძლებელია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ვერტმფრენზე იმყოფება მეთაური ან ნებისმიერი მომზადებული პერსონალი, რომელიც ნებისმიერი პრაქტიკული და ხელმისაწვდომი საშუალებებით უხელმძღვანელებს და უზრუნველყოფს ვერტმფრენიდან ევაკუაციას.

2. საწვავით გამართვის პროცესში, მგზავრების სხ-ზე ყოფნისას, ჩასხდომის ან გადმოსხდომის დროს დამყარებული უნდა იქნეს მუდმივი ორმხრივი კომუნიკაცია ვერტმფრენის ინტერკომუნიკაციის, ან მსგავსი სისტემის მეშვეობით, საწვავით გამართვის პროცედურაზე ზედამხედველ სახმელეთო პერსონალსა და ვერტმფრენზე მყოფ მეთაურთან, ან სხვა შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პერსონალთან.

*შენიშვნა: 1. საწვავით გამართვის პირობები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის პირველ ტომში, აგრეთვე საწვავით უსაფრთხოდ გამართვის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „აეროპორტების მომსახურების სახელმძღვანელოს“ (Doc 9137), პირველ და მე-8 ნაწილებში.*

*2. დამატებითი სიფრთხილის ზომები უნდა იქნეს მიღებული, თუ საწვავით გამართვა მიმდინარეობს*



საავიაციო ნავთისგან განსხვავებული საწვავით, ან საწვავით გამართვის შედეგად მიიღება საავიაციო ნავთისა და საავიაციო ტურბინული საწვავის ნარევი, ან გამოიყენება გამართვის გახსნილი მეთოდი.

### **მუხლი 27. წყლის თავზე ფრენა**

ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც არახელსაყრელ პირობებში ასრულებს ფრენას წყლის თავზე, ამ წესის 34-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, სერტიფიცირებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირზე დაფრენისათვის. წყალზე დაფრენის შემთხვევაში აუცილებელია ინფორმაციის არსებობა წყლის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ.

### **თავი III**

#### **საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები**

### **მუხლი 28. ვერტმფრენის ექსპლუატაცია**

1. ვერტმფრენის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს:

ა) საფრენოსნო ვარგისიანობის სერტიფიკატის მოწმობის ან ექვივალენტური დოკუმენტის პირობების შესაბამისად;

ბ) რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვების ფარგლებში;

გ) ვერტმფრენის მასის შეზღუდვის ფარგლებში, რომლებიც დადგენილია ხმაურის სერტიფიცირების სტანდარტებით, ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის I ტომის თანახმად, გარდა იმ დასაფრენი მოედნებისა, რომლებზეც ეს, გამონაკლისის სახით, დაშვებულია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც განლაგებულია ვერტოდრომი და არ ვრცელდება ხმაურზე შეზღუდვები.

2. ვერტმფრენზე ვიზუალიზაციისათვის განთავსებული უნდა იყოს ფირნიშები, აღნიშვნები, ხელსაწყოების მარკირება, რომლებიც ცალკე ან ერთობლივად ასახავს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მასერტიფიცირებული ორგანოს მიერ დადგენილ საექსპლუატაციო შეზღუდვებს.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „ვერტმფრენების საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების ნორმების შემუშავების სახელმძღვანელო“ იკავს Doc-ში 10110.

### **თავი IV**

#### **ვერტმფრენის საბორტო ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია**

### **მუხლი 29. ზოგადი დებულებები**

საფრენად ვარგისობის მოწმობის გასაცემად მინიმალური აუცილებელი სახომალდე აღჭურვილობის გარდა, საჭიროების შემთხვევაში, სხ-ზე უნდა იყოს ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და საფრენოსნო დოკუმენტაცია ვერტმფრენის გამოყენების სახეობიდან და ფრენის პირობებიდან გამომდინარე. ხელსაწყოები, აღჭურვილობა და მათი მონტაჟი შეთანხმებული/დამტკიცებული უნდა იყოს ვერტმფრენის რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან.

### **მუხლი 30. ხელსაწყოები**

ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს იმ ხელსაწყოებით, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟს მისცემს შესაძლებლობას აკონტროლოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, შეასრულოს დადგენილი მანევრები და დაიცვას ექსპლუატაციის სავარაუდო პირობებისათვის განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

### **მუხლი 31. აღჭურვილობა**

1. ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე განთავსებულ სამედიცინო საშუალებებით;

ბ) მობილური ცეცხლსაქრობებით, რომლებიც გამოყენების შემთხვევაში არ წარმოქმნიან მომწამლავი აირის საშიშ კონცენტრაციას ვერტმფრენში. ცეცხლმაქრობები უნდა განთავსდეს მინიმუმ ან სულ მცირე ერთი:



ბ.ა) ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ.ბ) ყოველ სამგზავრო სალონში, რომელიც გამოყოფილია საფრენოსნო ეკიპაჟიდან და არაა ხელმისაწვდომი საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის.

გ) სავარძელი ან საძილე ადგილი ორი და ორ წელზე მეტი ასაკის ყველა პირისათვის;

დ) ყველა სავარძლისათვის წელზე შესაკრავი ღვედებით და საძილე ადგილისათვის დამჭერი ღვედით;

ე) ფრენისას ვერტმფრენზე უნდა იყოს შემდეგი სახელმძღვანელოები, რუკები და ინფორმაცია:

ე.ა) ვერტმფრენის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ან სხვა დოკუმენტები, რომლებიც შეიცავენ ნებისმიერ საექსპლუატაციო შეზღუდვებს ან ნებისმიერ სხვა ინფორმაციას, დადგენილს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

ე.ბ) რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვა, როდესაც ეს საჭიროა ამ ფრენისთვის;

ე.გ) მოქმედი და ადვილად გამოყენებადი რუკები, რომლებიც მოიცავს დაგეგმილ ფრენის მარშრუტებს და იმ ნებისმიერ მარშრუტებს, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იქნეს ძირითადი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში;

ე.დ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით დადგენილი პროცედურები, გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურისათვის;

ე.ე) გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ გამოსაყენებელი ვიზუალური სიგნალები, ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის შესაბამისად;

ე.ვ) ვერტმფრენის საბორტო ჟურნალი;

ვ) ფრენის დროს შესაცვლელად მისადგომ ადგილას განთავსებული, შესაბამისი სათადარიგო ელექტროდამცავებით, თუ გამოიყენება;

2. ნებისმიერი ცეცხლმაქრის შემადგენლობა, რომლის აღჭურვილობა დამონტაჟებულია პირსახოცების, ქალაღების და სხვა ნარჩენებისათვის განკუთვნილ ბუნკერებში და განლაგებულია იმ ვერტმფრენებზე, რომელთა ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაცემულია 2011 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ და ნებისმიერი გადასატანი ცეცხლმაქრის შემადგენლობა, რომლებიც გამოიყენება იმ სხ-ბზე, რომელთა ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი გაცემულია 2018 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ:

ა) უნდა შეესაბამებოდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ მახასიათებლებს;

ბ) არ უნდა შედიოდეს იმ ნივთიერებათა ნუსხაში, რომელიც მოცემულია მონრეალის ოქმის (1987 წ.) A დანართის II ჯგუფში.

3. ნებისმიერ ვერტმფრენზე უნდა იყოს „მიწა-ჰაერი“ სიგნალების კოდი სამძებრო და სამაშველო ოპერაციებისათვის.

### **მუხლი 32. ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა**

1. თუ ვერტმფრენის ფიუზელაჟზე გათვალისწინებულია იმ ადგილების მონიშვნა, სადაც სამაშველო ჯგუფს შეუძლია ფიუზელაჟის მექანიკური გახსნა, მონიშვნა უნდა მოხდეს წითელი ან ყვითელი საღებავით, აუცილებლობის შემთხვევაში შემოხაზვა ხდება თეთრი კანტით კონტრასტისათვის.

2. თუ მანძილი ორ კუთხოვან ნიშანს შორის აღემატება 2მ-ს, დამატებით უნდა იყოს მონიშნული შუალედური ხაზი 9 სმ x 3 სმ ზომის, იმის გაანგარიშებით, რომ მანძილი არ აღემატებოდეს 2მ-ს.

**შენიშვნა: 1. ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნის სქემა მოცემულია ამ წესის NI**



დანართში.

2. ამ მუხლში მოცემული სტანდარტი არ ნიშნავს, რომ ყველა ტიპის ვერტმფრენზე გათვალისწინებული უნდა იყოს ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილები.

**მუხლი 33. სახელსაწყო და ვიზუალური ფრენისას საჭირო ხელსაწყოები და აღჭურვილობა დღისით და ღამით**

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს დღისით ვფწ-ით უნდა იყოს აღჭურვილი:
  - ა) მაგნიტური კომპასით;
  - ბ) ზუსტი საათით, საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით;
  - გ) ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;
  - დ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებლით;
  - ე) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით.
2. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ღამით ფრენებს ვფწ-ით აღჭურვილი უნდა იყოს:
  - ა) ყველა იმ აღჭურვილობით რაც ჩამოთვლილია ამ მუხლის პირველ პუნქტში;
  - ბ) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებლით ყოველი პილოტისთვის;
  - გ) სრიალის მაჩვენებლით;
  - დ) კურსის მაჩვენებლით (ჰიროკომპასით);
  - ე) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებელით;
  - ვ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;
  - ზ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით გათვალისწინებული განათებით ჰაერში და ვერტოდრომის სამანევრო სივრცეში მყოფი სხ-სთვის;
  - თ) დასაფრენი ფართი;
  - ი) ვერტმფრენის უსაფრთხოდ ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი ხელსაწყოებისა და აღჭურვილობის განათებით;
  - კ) ყველა სამგზავრო სალონის განათებით;
  - ლ) ელექტრული ფარნით, ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამუშაო ადგილზე.
3. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს სფწ-ით, ან როდესაც შეუძლებელია სივრცეში სასურველი მდგომარეობის შენარჩუნება ერთი ან რამდენიმე საპილოტაჟო ხელსაწყოთა გარეშე, უნდა აღიჭურვოს:
  - ა) მაგნიტური კომპასით;
  - ბ) ზუსტი ბარომეტრული სიმაღლის საზომით;

**შენიშვნა:** დოღურ-ისრიანი სიმაღლის საზომები, მათი არა საიმედოობის გამო არ გაოიყენება.



გ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემით, რომელიც აღჭურვილია კონდენსაციის ან შემოყინვის საწინააღმდეგო სისტემით;

დ) სრიალის მაჩვენებლით;

ე) სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებლით ყოველი პილოტისთვის და მინიმუმ ერთი დამატებითი სივრცული მდგომარეობის მაჩვენებლით;

ვ) კურსის მაჩვენებლით (ჰიროკომპასით);

ზ) აღჭურვილობით, რომელიც იძლევა მონიტორინგის საშუალებას ელექტროწყაროზე, რომელიც კვებავს ჰიროსკოპულ ხელსაწყოებს;

თ) გარე ტემპერატურის მაჩვენებლით, რომელიც დამონტაჟებულია პილოტების კაბინაში;

ი) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებლით;

კ) სხვა დამატებითი ხელსაწყოებით, სააგენტოს გადაწყვეტილებით;

ლ) ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ზ“ „თ“ „ი“ „კ“ და „ლ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული განათებით, თუ ფრენა ხორციელდება ღამით;

მ) დროის ზუსტი მაჩვენებლით - საათის, წუთისა და წამის ჩვენებით.

### **მუხლი 34. წყლის თავზე ფრენის წესი**

1. ყველა ვერტმფრენი, რომელიც გამოიყენება ან გამოიზნულია წყლის თავზე ფრენისთვის, უნდა იყოს აღჭურვილი მუდმივი ან სწრაფად გასაშლელი საცურაო მოწყობილობებით, რათა საჭიროების შემთხვევაში განახორციელონ წყალზე უსაფრთხო დაფრენა, როდესაც:

ა) ისინი ასრულებენ ფრენებს ან სამუშაოებს წყლის თავზე, რომელიც ნებადართულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ; ან

ბ) I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენები ასრულებენ ფრენას წყლის თავზე და ხმელეთამდე მისაღწევად ნორმალურ კრეისერულ სიჩქარეზე საჭიროა 10 წუთზე მეტი;

**შენიშვნა:** ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს წყლის თავზე, უნდა იყოს სერტიფიცირებული ან გათვლილი წყლის ზედაპირზე უსაფრთხო იძულებითი დაფრენისათვის.

გ) III კლასის ვერტმფრენები, როდესაც ფრენა სრულდება ხმელეთიდან ისეთ მანძილზე, რომ შეუძლებელია ავტოროტაციის ან უსაფრთხო ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთამდე მიღწევა.

2. ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ერთი სამაშველო ჟილეტით ან ექვივალენტური საცურაო მოწყობილობით, ვერტმფრენზე მყოფი ყველა პირისათვის, რომლებიც განლაგებული უნდა იყოს მათთვის ხელმისაწვდომ ადგილზე;

ბ) სამაშველო ტივებით, (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს არ არის საჭირო ვერტმფრენის ტიპიდან გამომდინარე) რომლებიც საკმარისი უნდა იყოს ვერტმფრენზე მყოფი ყველა პირისათვის და განთავსებული უნდა იყოს ისე, რომ მათი სწრაფი და იოლი გამოყენება შესაძლებელი იყოს საჭიროებისას. სამაშველო ტივებზე უნდა იყოს საჭირო ავარიული სამაშველო მარაგი, რათა შესაძლებელი გახდეს ადამიანების გადარჩენა არსებულ ვითარებაში;

გ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით განსაზღვრული სასიგნალო რაკეტების გაშვების მოწყობილობა.

3. როდესაც ვერტმფრენები ახორციელებენ აფრენას ან დაფრენას ისეთ ვერტოდრომზე, სადაც



გაუმართაობის შემთხვევაში, შეიძლება შეიქმნას აუცილებლობა წყალზე ავარიული დაფრენის განხორციელებისა, ვერტმფრენები უნდა აღიჭურვოს სულ მცირე ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

4. ყოველი სამაშველო ჟილეტი, თუ ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრული განათების საშუალებით, რათა გაადვილდეს ადამიანების აღმოჩენა.

### **მუხლი 35. ხმელეთის სპეციალური რაიონების თავზე ფრენა**

ხმელეთის იმ რაიონების თავზე ფრენისას, რომელიც დადგენილი წესის შესაბამისად, განსაზღვრულია, როგორც ძებნა-შველისათვის განსაკუთრებულად რთული რაიონი, სხ უნდა აღიჭურვოს ისეთი სასიგნალო საშუალებებით და საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებით (ადამიანების სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც შეესაბამება ფრენის რაიონის პირობებს.

### **მუხლი 36. მაღალ სიმაღლეზე ფრენა**

1. არაპერმეტიზირებული ვერტმფრენები, რომლებიც ახორციელებენ ფრენებს მაღალ სიმაღლეებზე, უნდა აღიჭურვონ ჟანგბადის შენახვის და მიწოდების მოწყობილობით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის მე-17 მუხლის პირველი პუნქტით.
2. პერმეტიზირებული ვერტმფრენები, რომლებიც ახორციელებენ ფრენებს მაღალ სიმაღლეებზე, ავარიულ სიტუაციაში გამოყენების მიზნით, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შენახვის და მიწოდების მოწყობილობით, როგორც ეს განსაზღვრულია ამ წესის მე-17 მუხლის მეორე პუნქტში.

### **მუხლი 37. ვერტმფრენის ხმაურის სერტიფიკატი**

ნებისმიერ ვერტმფრენზე, რომელიც ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის I ტომის შესაბამისად ექვემდებარება სერტიფიცირებას ხმაურზე, უნდა იყოს ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელი საბუთი. თუ ასეთი საბუთი გაცემული არ არის ინგლისურ ენაზე, მას უნდა ახლდეს ოფიციალურად დამოწმებული ინგლისური თარგმანი.

**შენიშვნა:** ხმაურზე სერტიფიცირების დამადასტურებელ მონაცემებს შეიძლება შეიცავდეს ბორტზე არსებული, რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებული, ნებისმიერი საბუთი, რომელიც შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის პირველი ტომის მოთხოვნებს.

### **მუხლი 38. საბორტო თვითმწერები**

1. ვერტმფრენზე დამონტაჟებული დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერი უნდა შედგებოდეს ერთი ან რამდენიმე ელემენტისაგან:

- ა) საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერი (FDR);
- ბ) ეკიპაჟის კაბინის ხმის ჩამწერი (CVR);
- გ) ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო თვითმჩამწერი (AIR);
- დ) მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩამწერი (DLR).

**შენიშვნა: 1.** ვიზუალური მდგომარეობის ინფორმაცია შეიძლება აღირიცხებოდეს CVR-ზე ან FDR-ზე; **2.** FDR და CVR შეიძლება იყოს კომბინირებული;

2. მოთხოვნები საბორტო თვითმწერების შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატებაში.

3. ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრამდე, მოცემულია EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 და სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

4. ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ მოცემულია EUROCAE ED-112A, ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.



2. მსუბუქი საბორტო აღმრიცხველი უნდა შედგებოდეს ერთი ან რამდენიმე ელემენტისაგან:

ა) მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა (ADRS);

ბ) ეკიპაჟის კაბინის ბგერითი მდგომარეობის რეგისტრაციის სისტემა (CARS);

გ) ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო აღმრიცხველი (AIRS);

დ) მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩამწერი (DLRS).

**შენიშვნა: 1.** ვიზუალური მდგომარეობის და მონაცემების გადაცემის ხაზის ინფორმაცია შეიძლება აღირიცხებოდეს CARS-ზე ან ADRS -ზე.

**2.** ტექნიკური მონაცემები სხ-ის მსუბუქი საბორტო თვითმწერებისთვის მოცემულია EUROCAE ED-155, ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

### **მუხლი 39. საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერები და სხ-ის მონაცემთა რეგისტრაციის სისტემები**

1. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 48 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

2. 7000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 30 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

3. 3175 კგ-დან 7000 კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 15 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მესამე ნაწილის მე-4 დამატების A4-1 ცხრილში.

4. დაუშვებელია FDR-ზე გამოყენებული იქნეს მონაცემების ფოლგაზე მექანიკური ჩაწერის, სიხშირული მოდულაციის, ფოტოფირზე ან მაგნიტურ ლენტზე ჩაწერის მეთოდები.

5. ნებისმიერ FDR-ს უნდა შეეძლოს სულ მცირე ბოლო 10 საათის განმავლობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა.

### **მუხლი 40. საფრენოსნო ეკიპაჟის ხმის თვითმწერები და ეკიპაჟის კაბინის გარემოს ხმოვანი ჩამწერი სისტემები**

1. ვერტმფრენი, რომლის სერტიფიცირებული ასაფრენი მაქსიმალური მასა აღემატება 7000 კგ-ს აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

2. ვერტმფრენი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 3175 კგ-ს, აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ით. თუ ვერტმფრენი არ არის აღჭურვილი FDR-ით, მაშინ CVR-ზე სულ მცირე, რეგისტრირებული უნდა იყოს მზიდი ხრახნის ბრუნვის რაოდენობა.

3. დაუშვებელია CVR-ისა და CARS-ის გამოყენება, რომლებიც ახორციელებენ ჩანაწერებს მაგნიტურ ლენტზე ან მავთულზე.

4. ვერტმფრენი, რომელიც ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას, უნდა აღიჭურვოს ისეთი CVR-ით, რომელსაც შეეძლება სულ მცირე ბოლო 2 საათის განმავლობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა.



#### **მუხლი 41. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერები**

1. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ და რომელიც აღჭურვილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების „5.1.2“ პუნქტში მოცემული კომუნიკაციის საშუალებებით და უნდა აღიჭურვოს CVR-ით, გადამცემული შეტყობინებები, უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამდე საბორტო თვითმწერზე.

2. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველი იანვრამდე და ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას და რომელიც მოდიფიცირებულია 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების „5.1.2.“ პუნქტში მოცემული კომუნიკაციის საშუალებებით, გადამცემული შეტყობინებები უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამდე საბორტო თვითმწერზე, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც გადამცემთა ხაზის აღჭურვილობა შეესაბამება სხ-ის ტიპის კონსტრუქციას ან მოდიფიკაციას, რომელიც პირველად იყო დამტკიცებული 2016 წლის 1 იანვრამდე.

*შენიშვნა: 1. გადამცემი ხაზის მონაცემთა რეგისტრაციის მოთხოვნების მაგალითები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, დამატება G-ის, G-4 ცხრილში;*

2. B კლასის AIR შეიძლება გამოყენებულ იქნეს მონაცემთა გადამცემი ხაზით გადამცემული და მიღებული შეტყობინებების შესანახად, თუ მათი შენახვა FDR-სა და CVR-ზე არაპრაქტიკული ან მატერიალურად გაუმართლებელია.

3. ტერმინი „სხ-ის მოდიფიკაცია“ გულისხმობს მხოლოდ სხ-ის მონაცემთა გადამცემი ხაზის აღჭურვილობის მოდიფიკაციას (მაგ.: სტრუქტურული ცვლილება, ელექტროგაყვანილობა და სხვა).

3. ვერტმფრენზე, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2016 წლის პირველი იანვრამდე და ექვემდებარება CVR-ით აღჭურვას და რომელიც მოდიფიცირებულია 2016 წლის პირველი იანვრის შემდეგ ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის, მე-4 დამატების „5.1.2.“ პუნქტში მოცემული კომუნიკაციის საშუალებებით, გადამცემული შეტყობინებები უნდა რეგისტრირდებოდეს დარტყმამდე საბორტო თვითმწერზე.

4. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერებს უნდა შეეძლოს, სულ მცირე, ბოლო 2 საათის განმავლობაში ჩაწერილი ინფორმაციის შენახვა. გადამცემი ხაზის მონაცემთა ჩამწერებს უნდა შეეძლოს გადამცემი ხაზის მონაცემების და ეკიპაჟის კაბინის გარემოს ხმოვანი ჩანაწერების კორელაცია.

#### **მუხლი 42. საბორტო თვითმწერების მონაცემების დაცვა**

1. საბორტო თვითმწერების კონსტრუქცია, განლაგება და მონტაჟი უნდა უზრუნველყოფდეს მონაცემების ჩანაწერების მაქსიმალურ დაცვას, აღდგენასა და გაშიფვრას. საბორტო თვითმწერი უნდა შეესაბამებოდეს დარტყმამდეგობისა და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის მიმართ დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

2. საბორტო თვითმწერები არ უნდა გამოირთოს ფრენის დროის განმავლობაში.

3. საავიაციო ინციდენტის, ან საავიაციო შემთხვევის დროს, ჩანაწერების შენარჩუნების მიზნით, საბორტო თვითმწერი უნდა გამოირთოს ფრენის დროის დასრულებისას. საბორტო თვითმწერის კვლავ ჩართვა დაუშვებელია, ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით გათვალისწინებული ჩანაწერების გადამცემის პროცედურის განხორციელებამდე.

*შენიშვნა: საბორტო თვითმწერის ჩანაწერების ამოღების საჭიროებას განსაზღვრავს მოკვლევის ჩამტარებელი ქვეყნის უფლებამოსილი ორგანო.*

4. თვითმწერის საექსპლუატაციო ვარგისობის შენარჩუნების მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საბორტო თვითმწერების საექსპლუატაციო შემოწმებების და შეფასებების ჩატარება.

*შენიშვნა: საბორტო თვითმწერი სისტემების შემოწმების პროცედურები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, მე-3 ტომის მე-4 დამატებაში.*





5. ექსპლუატანტის მიერ მოკვლევის უფლებამოსილი ორგანოსათვის გადაცემული FDR-ის პარამეტრებთან დაკავშირებული საბუთები უნდა იყოს ელექტრონულ ფორმატში. ამასთან, გათვალისწინებული უნდა იქნეს დარგობრივი სპეციფიკაციები.

**შენიშვნა:** თვითმწერების დარგობრივი სპეციფიკაციები მოცემულია „საბორტო თვითმწერების ელექტრონულ დოკუმენტებში“ (ARINC 647A).

#### **მუხლი 43. საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT )**

1. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელსაც გააჩნია I და II კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები, უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT-ით. ხოლო თუ ფრენა ხორციელდება ამ წესის 34-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მიხედვით ერთი ავტომატური ELT-ით და ერთი ELT (S)-ით სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე.

2. ნებისმიერი ვერტმფრენი, რომელსაც გააჩნია III კლასის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები უნდა იყოს აღჭურვილი სულ ცოტა ერთი ავტომატური ELT-ით. ხოლო თუ ფრენა ხორციელდება ამ წესის 34-ე მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მიხედვით ერთი ავტომატური ELT-ით და ერთი ELT (S)-ით სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე.

3. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად დამონტაჟებული ELT უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-3 ტომის მოთხოვნებს.

#### **მუხლი 44. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების მიმღებ-გადამცემი მოპასუხე**

თუ გაცემული არ არის შესაბამისი ნებართვა, ნებისმიერი ვერტმფრენი უნდა აღჭურვოს ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც შეესაბამება ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის IV ტომის დებულებების მოთხოვნებს.

#### **მუხლი 45. კავშირის წარმართვა მიკროფონით**

საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას ეკიპაჟის კაბინაში კავშირი უნდა წარმართოს მიმართული მიკროფონების ან ლარინგოფონების მეშვეობით.

**მუხლი 46. დაფრენის ავტომატური სისტემით, კოლიმატორული (HUD) ან ექვივალენტური ინდიკატორებით, ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე სისტემებით (EVS), სინთეზირებული ვიზუალიზაციის სისტემებით (SVS) და/ან ვიზუალიზაციის კომბინირებული სისტემებით (CVS) აღჭურვილი ვერტმფრენები**

1. თუ ვერტმფრენი აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური სისტემით, HUD ან ექვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ით ან მათი ნებისმიერი კომბინაციით, მათი გამოყენება ნებადართული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

**შენიშვნა:** HUD-ის და ექვივალენტური ინდიკატორების შესახებ ინფორმაცია, მათ შორის მაკავშირებელი მონაცემები RTCA და EUROCAE დოკუმენტებთან, მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (DOC 9365).

2. ავტომატური დაფრენის სისტემით, HUD-ით ან ექვივალენტური ინდიკატორებით, EVS, SVS ან CVS-ის საექსპლუატაციო ნებართვის გაცემა ხორციელდება „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანების შესაბამისად.

#### **მუხლი 47. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)**

1. თუ ვერტმფრენზე გამოიყენება პორტატული ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB), ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მან უარყოფითი ზეგავლენა არ იქონიოს ვერტმფრენის სისტემების, აღჭურვილობის ან მართვის მახასიათებლებზე.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა EFB აღჭურვილობის, ფუნქციების და საექსპლუატაციო პროცედურების შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 10020 EFB-ის სახელმძღვანელო.



2. პორტატული ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის(EFB) გამოყენების ნებართვის გაცემა ხორციელდება „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანების შესაბამისად.

#### **მუხლი 48. ვერტმფრენის ექსპლუატაცია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის საფუძველზე**

1. თუ ვერტმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის საფუძველზე, სხ-ზე უნდა იყოს რეგისტრაციის და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის დადებული შეთანხმების მოკლე შინაარსის ოფიციალურად დამოწმებული ასლის ელექტრონული ან ბეჭდური ვერსია. თუ შეთანხმება არ არის ინგლისურ ენაზე, მას თან უნდა ერთოდეს თარგმანი ინგლისურ ენაზე.

**შენიშვნა:** ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის შესაბამისად, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განაწილებისა და მხარებს შორის შეთანხმების მოკლე შინაარსის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 10059.

2. ზედამხედველობის განხორციელებისას, რეგისტრაციის სახელმწიფოსა და ექსპლუატანტის სახელმწიფოებს შორის ფუნქციებისა და მოვალეობების განსაზღვრის მიზნით, ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორს უნდა ჰქონდეს წვდომა ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის შესაბამისად გაფორმებული შეთანხმების მოკლე შინაარსთან (მაგ., ბაქანზე შემოწმებისას).

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორებისათვის, რომლებიც ახორციელებენ ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმების საფუძველზე ექსპლუატირებული სხ-ების ინსპექტირებას, მოცემულია იკაოს Doc-ში 8335.

3. ვერტმფრენის რეგისტრაციის ან ექსპლუატანტი სახელმწიფოს მიერ ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის შესაბამისად დადებული შეთანხმება და ამ შეთანხმების მოკლე შინაარსი იგზავნება რეგისტრაციისათვის იკაოს საბჭოში.

**შენიშვნა:** იკაოს საბჭოში რეგისტრირებულ შეთანხმებასა და შეთანხმების მოკლე შინაარსში უნდა იყო ყველა იმ ვერტმფრენის ჩამონათვალი, რომელსაც ეხება ეს შეთანხმება, ხოლო ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრულ ეგზემპლარებში უნდა იყოს მითითებული მხოლოდ ის კონკრეტული ვერტმფრენი, რომელზეც განთავსებულია ეს ასლი.

4. ვერტმფრენის რეგისტრაციისა და ექსპლუატანტი სახელმწიფოებს შორის ჩიკაგოს კონვენციის „83<sup>bis</sup>“ მუხლის საფუძველზე დადებული შეთანხმების მოკლე შინაარსში ინფორმაცია კონკრეტულ ვერტმფრენზე მოცემული უნდა იყოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, III ნაწილის, მე-6 დამატების მე-2 პუნქტით დადგენილი ფორმით.

### **თავი V**

#### **ვერტმფრენის კავშირის, სანაოსნო და თვალთვალის აღჭურვილობა**

#### **მუხლი 49. კავშირის აღჭურვილობა**

1. ყოველი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს სფწ-თ ან ღამით ფრენებს აღჭურვილი უნდა იყოს რადიოკავშირის მოწყობილობებით, რომელის მეშვეობით შესაძლებელია ორმხრივი კავშირის დამყარება იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ რადიოტალღების გავრცელება და კავშირის დამყარება კონკრეტულ მარშრუტზე შესაძლებელია.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც ვერტმფრენი აღჭურვილია კავშირის რამოდენიმე კომპლექტით, ისინი უნდა ფუნქციონირებდეს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად და რომელიმე მისი ელემენტის მტყუნებამ, არ უნდა გამოიწვიოს სხვა ელემენტის მწყობრიდან გამოსვლა.

3. ყოველი ვერტმფრენი, რომელიც ასრულებს კონტროლირებულ სივრცეში ვფწ-ით ფრენებს, გარდა



იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს შეთანხმებულია შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან, აღჭურვილი უნდა იყოს რადიოკავშირის მოწყობილობებით, რომლის მეშვეობით ნებისმიერ დროს შესაძლებელია ორმხრივი კავშირის დამყარება იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

4. თუ ვერტმფრენი ასრულებს ფრენებს ამ წესის 34-ე და 35-ე მუხლები მიხედვით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს შეთანხმებულია შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან, ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს რადიოკავშირის მოწყობილობებით, რომლის მეშვეობით ნებისმიერ დროს შესაძლებელია ორმხრივი კავშირის დამყარება იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

5. ამ მუხლის „1-4“ პუნქტებით გათვალისწინებული რადიოკავშირის აღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს კავშირს 121,5 მგჰ საავარიო სიხშირეზე.

6. საჰაერო სივრცის იმ რაიონში ან მარშრუტზე ფრენისას, სადაც კავშირის მოწყობილობა უნდა აკმაყოფილებდეს RCP სპეციფიკაციას მახასიათებლებზე დაფუძნებული კომუნიკაციისთვის (PBC), ამ მუხლის 1-5 პუნქტებით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან დამატებით:

ა) ვერტმფრენი უნდა აღჭურვოს კავშირის იმ საშუალებებით, რომელიც საშუალებას მისცემს განახორციელოს ფრენები დადგენილი RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად;

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში უნდა არსებობდეს ინფორმაცია ვერტმფრენის RCP სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია RCP სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით, შეტანილი უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

**შენიშვნა:** კავშირისა და თვალთვალის (PBCS) შესახებ ინფორმაცია და სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9869.

7. იმ რაიონებში ფრენებისათვის, სადაც PBC კომუნიკაციისთვის დადგენილია RCP სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების და კვალიფიკაციის მოთხოვნები შესაბამისი RCP სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) პერსონალის სასწავლო პროგრამა;

დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები RCP სპეციფიკაციის შესაბამისად, საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

8. ვერტმფრენისთვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-6 პუნქტით განსაზღვრული კომუნიკაციის საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) კომუნიკაციის საშუალებების მახასიათებლების დასაკვირვებლად, ანგარიშების მიღება, მონიტორინგის პროგრამის ჩარჩოში, ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის, მე-3 თავის 3.3.5.2-პუნქტის შესაბამისად;

ბ) ანგარიშების შედეგად გამოვლენილ RCP სპეციფიკაციის მოთხოვნებიდან გადახრის შემთხვევაში, ცალკეული ვერტმფრენებისათვის, ვერტმფრენთა ტიპებისათვის ან ექსპლუატანტისათვის დაუყოვნებლივი გამოსასწორებელი ღონისძიებების მიღება.

**მუხლი 50. სანაოსნო აღჭურვილობა**



1. ვერტმფრენის სანაოსნო აღჭურვილობა უნდა უზრუნველყოფდეს ფრენას:

ა) ფრენის სამუშაო გეგმის შესაბამისად; და

ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მოთხოვნების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, (თუ უფლებამოსილი ორგანო არ კრძალავს), როდესაც ვფრ-ით ნაოსნობა ხორციელდება მიწისზედა ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარებით. საერთაშორისო საერთო დანიშნულების ავიაციისათვის მიწისზედა ორიენტირები უნდა იყოს ერთმანეთისაგან არუმეტეს 110 კმ-ის(60 საზღვაო მილი) დაშორებით;

2. იმ რაიონში/მარშრუტზე ფრენისას, სადაც დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაცია- PBN ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა:

ა) ვერტმფრენზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომელიც საშუალებას მისცემს ფრენა შესრულდეს დადგენილი სანაოსნო სპეციფიკაციების შესაბამისად; და

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში შეტანილი უნდა იყოს ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია სანავიგაციო სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით ასახული უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

*შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება ვერტმფრენის სანავიგაციო აღჭურვილობის მახასიათებლების დოკუმენტაციას მოცემულია იკაოს Doc-ში 9613.*

3. იმ რაიონებში ფრენებისათვის, სადაც PBN ნაოსნობისთვის დადგენილია სანავიგაციო სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტებში აღწეროს:

ა) ნორმალურ და არანორმალურ ვითარებაში, მათ შორის, გაუთვალისწინებელ ვითარებებში მოქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების და კვალიფიკაციის მოთხოვნები შესაბამისი სანავიგაციო სპეციფიკაციის მიხედვით;

გ) შესაბამისი პერსონალის სასწავლო პროგრამები მათი სამსახურეობრივი მოვალეობიდან გამომდინარე;

დ) სანავიგაციო სპეციფიკაციის შესაბამისად ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად.

*შენიშვნა: 1. ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დართის შესაბამისად PBN ფრენებით გამოწვეული რისკების შეფასებისა და შემცირების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის სახელმძღვანელოში – Doc 9997.*

2. ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების მართვა სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურების ინტეგრირებული ნაწილია.

4. PBN ნაოსნობით ფრენები ხორციელდება სააგენტოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვის საფუძველზე, რომელიც გაიცემა „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის N70 ბრძანების შესაბამისად.

*შენიშვნა: PBN-ით ფრენებზე ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9997 .*

5. ვერტმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს სანაოსნო ხელსაწყოებით ისე, რომ ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ერთი მათგანის მტყუნებისას, დანარჩენი ხელსაწყოების მეშვეობით შეეძლოს გააგრძელოს ფრენა ამ მუხლის პირველი და/ან მე-2 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.



6. იმ შემთხვევაში, როდესაც დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში იგეგმება, ვერტმფრენს უნდა ჰქონდეს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომლის საშუალებითაც მიაღწევს იმ წერტილში, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა იქნება შესაძლებელი. ეს მოთხოვნა ვრცელდება, როგორც დანიშნულების, ასევე, ნებისმიერი სათადარიგო ვერტოდრომისათვის.

### **მუხლი 51. თვალთვალის აღჭურვილობა**

1. ვერტმფრენი უნდა აღიჭურვოს სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც აძლევს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მოთხოვნების შესაბამისად;

2. იმ ფრენების შესრულებისას, როდესაც სათვალთვალო მოწყობილობა უნდა შეესაბამებოდეს PBS მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP-ს სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების გარდა:

ა) ვერტმფრენი აღიჭურვილი უნდა იყოს თვალთვალის მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები დადგენილი RSP-ს სპეციფიკაციით(ებით);

ბ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოში ან მწარმოებლის ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ ვერტმფრენის რომელიმე დოკუმენტში უნდა არსებობდეს ინფორმაცია ვერტმფრენის RSP სპეციფიკაციის თავისებურებების შესახებ;

გ) ინფორმაცია RSP სპეციფიკაციის თავისებურებასთან დაკავშირებით, შეტანილი უნდა იყოს ვერტმფრენის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში.

*შენიშვნა: 1. თვალთვალის მოწყობილობაზე ინფორმაცია მოცემულია იკაოს Doc-ში 9924 „საავიაციო თვალთვალის სახელმძღვანელო“.*

*2. თვალთვალის RSP-ს სპეციფიკაციები მოცემულია იკაოს Doc-ში 9869.*

3. იმ ფრენების შესრულებისას, სადაც დადგენილია PBS-ისთვის RSP-ს სპეციფიკაცია, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და დოკუმენტში აღწეროს:

ა) სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურები, გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების ჩათვლით;

ბ) RSP-ს სათანადო სპეციფიკაციების შესაბამისად, საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების და კვალიფიკაციის მოთხოვნები;

გ) შესაბამისი პერსონალის სასწავლო პროგრამები, მათი სამსახურეობრივი მოვალეობიდან გამომდინარე;

დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად სათანადო RSP-ს სპეციფიკაციების შესაბამისად.

4. ვერტმფრენისათვის, რომელიც აღჭურვილია ამ მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული თვალთვალის საშუალებებით ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს:

ა) ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართის მე-3 თავის 3.3.5.2 პუნქტის შესაბამისად დადგენილი კონტროლის პროგრამების მეშვეობით თვალთვალის მახასიათებლებზე ანგარიშების მიღება;

ბ) სასწრაფო მაკორექტირებელი ღონისძიებების ჩატარება, რომლებიც ეხება ცალკეულ ვერტმფრენებს, ვერტმფრენთა ტიპებს ან ექსპლუატანტებს, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ RSP სპეციფიკაციების მოთხოვნებს.



## თავი VI

### ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურება

#### მუხლი 52. ვერტმფრენის ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული მესაკუთრის/მოიჯარის მოვალეობები

ვერტმფრენის მესაკუთრე/მოიჯარე ვალდებულია უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება სააგენტოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი პირობები:

ა) ვერტმფრენი არის საფრენად ვარგის მდგომარეობაში;

ბ) ვერტმფრენზე არსებული საექსპლუატაციო და ავარიული აღჭურვილობა გამართულია და განლაგებულია სათანადო ადგილას ან, გაუმართაობის შემთხვევაში, ნათლად არის აღწერილი;

გ) ვერტმფრენს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;

დ) ვერტმფრენს ტექნიკური მომსახურება ჩაუტარდა ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მოთხოვნების შესაბამისად;

ე) ვერტმფრენს ტექნიკური მომსახურება ჩაუტარდა და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა თვითმფრინავის გაფრენის წინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;

#### მუხლი 53. ტექნიკური მომსახურების ჩანაწერები

1. მესაკუთრემ/მოიჯარემ უნდა უზრუნველყოს ვერტმფრენზე ჩატარებული ყველა ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების შემდეგი მონაცემების აღრიცხვა:

ა) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ნაფრენი საერთო დრო (საათები, კალენდარული დრო, ციკლები და დაფრენები), რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 90 დღის განმავლობაში;

ბ) ვერტმფრენის მიმდინარე მდგომარეობის (სტატუსების) შესაბამისობა ფრენის ვარგისობის ყველა მოთხოვნასთან, რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 90 დღის განმავლობაში;

გ) ვერტმფრენზე რემონტების და მოდიფიკაციების შესრულების ჩანაწერები, რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 90 დღის განმავლობაში;

დ) ვერტმფრენის და მასზე დამონტაჟებული ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე ნებისმიერი კომპონენტის ექსპლუატაციაში ყოფნის დრო (საათები, კალენდარული ვადები და ციკლები) მათი ბოლო ან სავალდებულო რემონტის შემდეგ, რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 90 დღის განმავლობაში;

ე) ვერტმფრენის მიმდინარე მდგომარეობის ტექნომსახურების პროგრამასთან შესაბამისობის/მონაცემების ჩანაწერები, რომელიც ინახება ვერტმფრენის ან კომპონენტის ექსპლუატაციიდან სამუდამოდ მოხსნიდან მინიმუმ 90 დღის განმავლობაში;

ვ) ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურების დეტალური ჩანაწერები, რომლებიც ადასტურებს სამუშაოების შესრულებას (ხელმოწერით და ექსპლუატაციაზე დაშვებით), რომელიც ინახება მინიმუმ ერთი წლის განმავლობაში.

2. ჩანაწერები, რომლებიც ინახება და გადაეცემა ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად, დაცული უნდა იყოს ისეთი ფორმით და ფორმატით, რომ შესაძლებელი იყოს მათი წაკითხვა, უსაფრთხოება



#### **მუხლი 54. საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების ინფორმაცია**

3175 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე ვერტმფრენის მესაკუთრე/მოიჯარე ვალდებულია, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროცედურების დაცვით, ვერტმფრენის ტექნიკური მომსახურებისას გამოვლენილი გაუმართაობის, მტყუნების, დეფექტის ან სხვა შემთხვევის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს და ვერტმფრენის ტიპის შემუშავებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას.

#### **მუხლი 55. მოდიფიკაცია და რემონტი**

1. საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებულ ვერტმფრენებზე მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა ჩატარდეს იმ მონაცემების მიხედვით, რომელიც დამტკიცებულია ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ, ან ამავე სახელმწიფოს მიერ სერტიფიცირებული ვერტმფრენის დამპროექტებელი ორგანიზაციის მიერ, რომელიც ვერტმფრენის მოდიფიკაციის და/ან რემონტის ჩატარებამდე უნდა შეთანხმდეს სააგენტოსთან.

2. მოდიფიკაციის ან რემონტის მონაცემების დამტკიცება უნდა მოხდეს:

ა) მნიშვნელოვანი მოდიფიკაციის ან რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის ტიპის სერტიფიკატის მფლობელის ან ვერტმფრენის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლების მიერ;

ბ) უმნიშვნელო მოდიფიკაციის/რემონტის შემთხვევაში – ვერტმფრენის დამპროექტებელი სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, შესაბამისი სახელმწიფოს საავიაციო ხელისუფლებასთან შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად.

3. რემონტისა და/ან მოდიფიკაციისათვის საჭირო ნაწილები და ხელსაწყოები უნდა იყოს დამზადებული მათი წარმოების მონაცემების საფუძველზე, ვერტმფრენის და/ან ვერტმფრენის კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.

4. ვერტმფრენის მოდიფიკაცია/რემონტი უნდა შესრულდეს ვერტმფრენის და/ან კომპონენტის დამამზადებელი ქარხნის ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული/ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.

5. ყოველი რემონტის და მოდიფიკაციის შესრულების შესახებ ინფორმაცია (ნახაზი, ტესტი, ანგარიში, ინსტრუქციები და შეზღუდვები), კლასიფიკაციის დასაბუთება და, საჭიროების შემთხვევაში, მტკიცებულება პროექტის დამტკიცების შესახებ, უნდა ინახებოდეს ვერტმფრენის მესაკუთრის/ექსპლუატანტის მიერ და ასლები უნდა წარედგინოს სააგენტოს.

#### **მუხლი 56. ვერტმფრენის ექსპლუატაციაზე დაშვება (CRS)**

ვერტმფრენის ტექნიკურ მომსახურებას და ექსპლუატაციაში დაშვებას ახორციელებს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან ალიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო.

### **თავი VII**

#### **ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟი**

#### **მუხლი 57. კვალიფიკაცია**

ვერტმფრენის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი ფლობს სააგენტოს მიერ გაცემულ ან ალიარებულ შესაბამისი ავიასპეციალისტის მოქმედ მოწმობას, დადგენილი საკვალიფიკაციო აღნიშვნებით და მათ გააჩნიათ შესაბამისი კომპეტენცია.



## **მუხლი 58. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა**

ვერტმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟის რაოდენობა და შემადგენლობა არ უნდა იყოს სეს-ში ან ვარგისობის მოწმობასთან დაკავშირებულ სხვა დოკუმენტებში მითითებულ რაოდენობაზე ნაკლები.

