**კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) წესის დამტკიცების შესახებ**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის, 91 და 56-ე მუხლების საფუძველზე, **ვბრძანებ:**

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს „საჰაერო ხომალდების კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის წესი“.

**მუხლი 2**

გაუქმდეს საქართველოს დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო – სსიპ სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის N8 ბრძანებით დამტკიცებული “საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“.

**მუხლი 3**

ამ წესის ამოქმედებამდე სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული ნებართვები საქართველოს ტერიტორიაზე სააავიაციო სამუშაოების წარმოების შესახებ, როლებიც გაცემულია განსაზღვრული ვადით, ინარჩუნებს იურიდიულ ძალას მოქმედების ვადის ამოწურვამდე, ხოლო ის ნებართვები, რომლებიც გაცემულია უვადოდ, ამ წესის ამოქმედებიდან ექვსი თვის განმავლობაში, საჭიროების შემთხვევაში ჩანაცვლებული უნდა იქნეს ამ წესით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად გაცემული საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციებით.

**მუხლი 4**

1. ამ წესის ძალაში შესვლამდე სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ან სხვა სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას ექსპლუატანტის მიერ ამ წესის ძალაში შესვლის შემდგომ საქართველოს საჰაერო სივრცეში სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით.

2. ამ წსისის ძალაში შესვლის შემდგომ, ყველა საჭირო ცვლილება, ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL), რომლისთვისაც განსაზღვრულია მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL), როგორც საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) ნაწილი, უნდა განხორციელდეს ამ წესის 25-ე მუხლის შესაბამისად, ამ წესის ძალაში შესვლიდან არაუგვიანეს ორი წლის ვადაში.

3. ამ წსისის ძალაში შესვლის შემდგომ, ყველა საჭირო ცვლილება, ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL), რომლისთვისაც არ არის განსაზღვრული მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL), როგორც საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) ნაწილი, უნდა განხორციელდეს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ან სხვა სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვლის (MMEL) შესაბამისად.

**მუხლი 5**

ამ წესის ძალაში შესვლის შემდეგ, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები, რომლებმაც გაიარეს სწავლება ამ წესის 29 და 30 მუხლების შესაბამისად და რომელიც არ მოიცავდა საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემებში (OSD) განსაზღვრულ სავალდებულო ელემენტებს, გაივლიან სწავლებას, რომელიც მოიცავს აღნიშნულ სავალდებულო ელემენტებს, ამ წესის ძალაში შესვლიდან არაუგვიანეს ორი წლის ვადაში.

**მუხლი 6**

პილოტი, რომელიც სხ-ის მეთაურის (PIC) რანგში ამ წესის ძალაში შესვლამდე ახორციელებდა საფრენოსნო ტექნიკურ შემოწმებას, რომელიც ამ წესის შესაბამისად განსაზღვრულია, როგორც „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“, ამ წესის ძალაში შესვლის შემდგომ, მასზე არ გავრცელდება ამ წესის 185-ე მუხლის 1-ელი პუნქტის, „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნები იმ შემთხვევაში, თუ პილოტს ჩაუტარდება შესაბამისი ინსტრუქტაჟი, რომლიც მოიცავს ინფორმაციას ამ წესის 182-ე მუხლიდან, 190-ე მუხლის ჩათვლით განსზაზღვრულ საექსპლუატაციო მოთხოვნებთან დაკავშირებით.

**მუხლი 7**

ბრძანება ამოქმედდეს 2023 წლის 31 დეკემბრიდან.

**სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის**

**სააგენტოს დირექტორი გივი დავითაშვილი**

**საჰაერო ხომალდების კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) წესი**

**თავი I**

**ზოგადი ნაწილი**

**მუხლი 1. რეგულირების სფერო**

1. ეს წესი ადგენს მოთხოვნებს თვითმფრინავით და შვეულმფრენით კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) განხორციელების მიმართ, იმ საჰაერო ხომალდებისთვის (შემდგომ - სხ) რომლებიც:

ა) რეგისტრირებულია საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში,

ბ) რეგისტრირებულია სხვა სახელმწიფოში და ექსპლუატაცია ხორციელდება საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

2. ამ წესით განსაზღვრულია დეკლარირების პირობები საქართველოში რეგისტრირებული ექსპლუატნატების მიმართ, რომლებიც ახორციელებენ თვითმფრინავების და შვეულმფრენების კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

3. ეს წესი ასევე ადგენს საავიაციო სამუშაოების ავტორიზაციის (SPO) გაცემის, მოქმედების ვადის გაგრძელების, ავტორიზაციაში ცვლილების შეტანის, ავტორიზაციის შეზღუდვის და ავტორიზაციის გაუქმების პირობებს საქართველოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტების მიმართ, რომლებიც ახორციელებენ მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას.

4. სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს თვითმფრინავის და შვეულმფრენის კომერციული სპეციალიზირებული ექსპლუატაცია (საავიაციო სამუშაოები) სააგენტოს ნებართვის საფუძველზე, რომლის გაცემის წესი განსაზღვრულია „საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო სამუშაოთა წარმოებისა და/ან არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ნებართვის გაცემის წესისა და პირობების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2007 წლის 19 სექტემბრის N196 დადგენილებაში, ხოლო ექსპლუაციის მიმართ ტექნიკური მოთხოვნები დადგენილია ამ წესით. .

5. ამ წესის მოქმედება არ ვრცელდება დირიჟაბლის, აეროსტატის და პლანერის ექსპლუატაციაზე.

**შენიშვნა:** სპეციალიზებული ექსპლუატაციის სახეობებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია ამ წესის N8 დანართში.

**მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება**

ამ წესის მიზნებისთვის გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

**ა) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)** - მანძილი, რომლის ფარგლებში ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის (შემდგომ - ადზ) ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ის პილოტს შეუძლია დაინახოს ადზ-ის ზედაპირის მარკირება, ადზ-ის შემომსაზღვრელი ნათურები ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი ნათურები;

**ბ) აეროდრომი, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია** - ისეთი აეროდრომი, რომელზეც არსებული ამინდის ცნობა, ამინდის პროგნოზი ან მათი ერთობლიობა მიუთითებს იმაზე, რომ, აეროდრომის გამოყენების სავარუდო დროისათვის, ამინდის პირობები აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების ტოლი ან მასზე უკეთესი იქნება, ხოლო ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ ცნობები მიუთითებს, რომ შესაძლებელი იქნება უსაფრთხო დაფრენის განხორციელება;

**გ) აეროსტატი -** ჰაერზე უფრო მსუბუქი სხ, რომელიც არ იმართება ძალური დანადგარით და ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერზე მსუბუქი გაზის ან ჰაერის გამათბობლის გამოყენებით. აეროსტატს განეკუთვნება: გაზის აეროსტატები, თბური აეროსტატები, შერეული (mixed) აეროსტატები და ასევე ძალური დანადგარის მქონე თბური დირიჟაბლები;

**დ) ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი** -ექსპლუატანტის ან მესამე მხარის მიერ განსაზღვრული პირი, რომელიც სპეციალიზებული ამოცანების განხორციელებასთან უშუალოდ დაკავშირებულ სამუშაოებს ასრულებს ხმელეთზე ან სპეციალიზებულ ამოცანებს ასრულებს სხ-ზე ან სხ-იდან;

**ე) არახელსაყრელი გარემო** - არე, სადაც:

**ე.ა)** შეუძლებელია შესრულდეს უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა სათანადო ზედაპირის არარსებობის გამო; ან შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი პირები სათანადოდ არ არიან დაცული გარემო პირობების ზემოქმედებისგან; ან არ არის უზრუნველყოფილი საძებნ-სამაშველო (SAR) სამუშაო ოპერაციების შესაძლებლობა მოსალოდნელი გარემო პირობების ზემოქმედების შესაბამისად.; ან არის ხმელეთზე მყოფი ადამიანებისა და ქონებისთვის ზიანის მიყენების მაღალი რისკი;

**ე.ბ)** ყველა შემთხვევაში, შემდეგი არეები: წყლის ზედაპირის თავზე ფრენის შემთხვევაში - 45 (N) ჩრდილოეთ პარალელის ჩრდილოეთით და 45 (S) სამხრეთ პარალელის სამხრეთით მდებარე ღია ზღვის სივრცე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მათი რომელიმე ნაწილი კლასიფიცირებულია, როგორც ხელსაყრელი გარემო იმ სახელმწიფოს შესაბამისი ორგანოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც ფრენები ხორციელდება; და დასახლებული რაიონების ის ნაწილები, სადაც უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის არეები არ არის განსაზღვრული;

**ვ) ასაფრენად არსებული მანძილი (თვითმფრინავის) TODA -** თვითმფრინავების შემთხვევაში, ასაფრენად გაქანების არსებულ მანძილს (TORA), დამატებული დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

**ზ) ასაფრენად არსებული მანძილი (შვეულმფრენის) TODAH -** შვეულმფრენების შემთხვევაში, დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონის (FATO) სიგრძეს, დამატებული შვეულმფრენის დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), რომელიც ხელმისაწვდომი და გამოსადეგია იმისათვის, რომ შვეულმფრენებმა დაასრულოს აფრენა;

**თ) ასაფრენად გაქანების არსებული მანძილი (TORA)** - ადზ-ს სიგრძე, რომელიც აფრენისას თვითმფრინავის გაქანებისთვის გამოსადეგია და გამოყენებისთვისაა გამოცხადებული იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც მდებარეობს აეროდრომი;

**ი) ასაფრენი მასა** - ისეთი მასა, რომელიც შვეულმფრენს აქვს აფრენის, ხოლო თვითმფრინავს - ასაფრენად გაქანების დაწყების მომენტისათვის, მასზე მყოფი ყველა ადამიანის, ტვირთის და აღჭურვილობის ჩათვლით;

**კ) აფრენის სათადარიგო აეროდრომი** - აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა განახორციელოს, თუ ამის აუცილებლობა იქნება აფრენიდან დროის მცირე პერიოდის შემდგომ და თუ გაფრენის აეროდრომის გამოყენება შეუძლებელია;

**ლ) აფრენის ტრაექტორია** - ვერტიკალური და ჰორიზონტალური ტრაექტორია, გაუმართავი კრიტიკული ძრავით ფრენისას, აფრენის განსაზღვრული წერტილიდან, თვითმფრინავების შემთხვევაში ზედაპირიდან 1500 ფტ-ის სიმაღლემდე, ხოლო შვეულმფრენების შემთხვევაში - 1000 ფტ-ის სიმაღლემდე;

**მ) გამოსადეგი აეროდრომი** - აეროდრომი, რომელზეც შესაძლებელია სხ-ის ექსპლუატაცია სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების და ადზ-ის მახასიათებლების გათვალისწინებით;

**ნ) გაქანების და დამუხრუჭების არსებული მანძილი (ASDA)** - ასაფრენად გაქანების არსებული მანძილის (TORA) სიგრძეს, დამატებული დამუხრუჭების ბოლო ზოლის (Stopway) სიგრძე, თუ დამუხრუჭების ბოლო ზოლი გამოქვეყნებულია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც აეროდრომი მდებარეობს და რომელიც მომზადებულია იმგვარად, რომ გაუძლოს თვითმფრინავის მასას, ექსპლუატაციის სტანდარტულ პირობებში;

**ო) დაბინძურებული ადზ** - ადზ, რომლის ზედაპირის 25%-ზე მეტი ფართი, გამოსაყენებლად გათვალისწინებული სიგრძის და სიგანის ფარგლებში, დაფარულია: წყლის 3 მმ-ზე მეტი (0,125 დუიმი) სისქის ფენით ან თოვლჭყაპით ან ფხვიერი თოვლით, რომელიც წყლის 3 მმ-ზე (0,125 დუიმი) მეტი სისქის ეკვივალენტურია; მკვრივ მასად დატკეპნილი თოვლით, რომელიც აღარ მკვრივდება და, ზედაპირიდან მოცილებისას, იმტვრევა დიდ ნაწილებად; ან ყინულით, სველი ყინულის ჩათვლით;

**პ) დაბმული გაზის აეროსტი** - გაზის აეროსტატი საბმელი სისტემით, რომელიც ექსპლუატაციისას მუდმივად ინარჩუნებს აეროსტატს უძრავ წერტილზე მიბმულ მდგომარეობაში;

**ჟ) დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლი (Clearway)** - ხმელეთის ან წყლის ზედაპირზე მართკუთხა ზონა, რომელიც შესაბამისი ორგანოს კონტროლის ქვეშ არის და მომზადებულია ან შერჩეულია იმისათვის, რომ მის თავზე თვითმფრინავს შეეძლოს საწყისი სიმაღლის აღება დადგენილ სიმაღლემდე;

**რ) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა (NPA)** - დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა, რომლის დროსაც გამოიყენება დაშვების ისეთი მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) ან, თუ დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების ტექნიკა (CDFA) გამოიყენება - გადაწყვეტილების მიღების ისეთი ფარდობითი სიმაღლე (DH), რომელიც 250 ფუტზე არანაკლებია და როდესაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)/კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV) თვითმფრინავებისათვის 750 მ-ზე, ხოლო შვეულმფრენებისათვის - 600 მ-ზე არანაკლებია;

**ს) დასაფრენად არსებული მანძილი (LDA)** - ადზ-ის სიგრძე, რომელიც დაფრენისას თვითმფრინავის გარბენისათვის გამოსადეგია და გამოყენებისთვის არის გამოქვეყნებული იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც აეროდრომი მდებარეობს;

**ტ) დასაფრენად სტაბილიზებული შესვლა (SAp) -** დასაფრენად შესვლა, რომელიც კონტროლის ქვეშ და სათანადო წესით სრულდება, რაც ითვალისწინებს დაფრენის კონფიგურაციას, სისტემის ენერგიას, ფრენის ტრაექტორიის კონტროლს წინასწარ განსაზღვრული წერტილიდან ან აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან ადზ-ის ზღურბლის (THR) თავზე 50 ფტ-ის სიმაღლეზე მდებარე წერტილამდე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც საჰაერო ხომალდი გასწორების მანევრს იწყებს, თუ იგი უფრო მაღლა მდებარეობს;

**უ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი და აფრენის ზონა (FATO)** - განსაზღვრული ზონა, რომლის თავზე შვეულმფრენი დასაფრენად შესვლის მანევრის დასკვნით ეტაპს ასრულებს ჰაერში კიდებამდე ან დაფრენამდე და, ასევე, საიდანაც იგი აფრენის მანევრს იწყებს. როდესაც შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ხორცილედება I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად, განსაზღვრული ზონის ფარგლებში შედის შეწყვეტილი აფრენისათვის (rejected take-off) არსებული არეც;

**ფ) დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება (CDFA)** - ფრენის ტექნიკა, რომელიც დასაფრენად სტაბილიზებული შესვლის **(SAp)** პროცედურას შეესაბამება და როდესაც დასაფრენად არაზუსტი სახელსაწყო შესვლის პროცედურის დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტზე ხორციელდება ჰორიზონტალური გასწორების (level-off) გარეშე უწყვეტი დაშვება, ისეთი აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან, რომელიც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის საკონტროლო წერტილის (FAF) აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის ტოლი ან მეტია, ისეთ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს დასაფრენი ადზ-ის ზღურბლიდან (THR) დაახლოებით 15 მეტრის (50 ფუტის) სიმაღლეზე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც კონკრეტული ტიპის სხ დაფრენისას გასწორების მანევრს იწყებს;

**ქ) დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდი (RI)** - დროის პერიოდი, რომლითაც შეზღუდულია სხ-ის ექსპლუატაცია გაუმართავი მოწყობილობით;

**ღ) ეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC) -** ეკიპაჟის წევრი კომერციული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდების (HEMS), (HHO) ან (NVIS) ექსპლუატაციისას, გარდა ბორტგამყოლისა და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრისა, რომელიც დანიშნულია ექსპლუატანტის მიერ, სხ-ზე ან ხმელეთზე მოვალეობების შესასრულებლად, პილოტისთვის (HEMS), (HHO) ან (NVIS) ექსპლუატაციისას დახმარების გაწევის მიზნით, რომელიც შესაძლოა საჭიროებდეს სპეციალიზებული საბორტო აღჭურვილობის ექსპლუატაციას;

**ყ) ეკიპაჟიანი იჯარა**  - საიჯარო შეთანხმება, კომერციული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, ორ ექსპლუატანტს შორის, რომლის მიხედვითაც სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება მეიჯარის პასუხისმგებლობით;

**შ) ეკიპაჟის წევრი** - სასამსახურეო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ზე გარკვეული მოვალეობის შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;

**ჩ) ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB)** - ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის განკუთვნილი აღჭურვილობისა და პროგრამებისგან, რომელიც უზრუნველყოფს EFB-ის ფუნქციებთან დაკავშირებულ მონაცემების შენახვას, განახლებას, ჩვენებას და დამუშავებას საფრენოსნო ექსპლუატაციის ან ეკიპაჟის მოვალეობების შესრულების მხარდაჭერის მიზნით;

**ც) ექსპლუატანტი -** ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ახორციელებს ან განზრახული აქვს განახორციელოს სხ-ის ექსპლუატაცია;

**ძ) ექსპლუატაცია ღია ზღვაში** - შვეულმფრენით ისეთი საფრენოსნო ექსპლუატაცია, როდესაც ღია ზღვის ობიექტამდე, ან პირიქით, ნებისმიერი ფრენის მარშრუტის უმეტესი ნაწილი ღია ზღვის სივრცის თავზე გადის;

**წ) ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლის პროცედურა (APV)** - ჰორიზონტალური და ვერტიკალური მიმართვის მეშვეობით დასაფრენად ისეთი სახელსაწყო შესვლა, რომელიც არ აკმაყოფილებს დასაფრენად ზუსტი შესვლისა და დაფრენის ექსპლუატაციისთვის დადგენილ მოთხოვნებს, ისეთ პირობებში, როდესაც გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) 250 ფტ-ზე, ხოლო ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) არანაკლებია 600 მეტრზე;

**ჭ) თვითმფრინავი** - ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი, ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ჰაერში მდებარეობას უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის მეშვეობით ინარჩუნებს;

**ხ) იჯარა** **ეკიპაჟის გარეშე** - საიჯარო შეთანხმება, კომერციული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, ორ ექსპლუატანტს ან ექსპლუატანტსა და მეწარმეს შორის, რომლის მიხედვითაც სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება მოიჯარის პასუხისმგებლობით;

**ჯ) კომერციული ექსპლუატაცია** - სხ-ის ნებისმიერი ექსპლუატაცია, რომელიც ხორციელდება საზღაურის საფუძველზე ან დაქირავებით და რომელიც ხელმისაწვდომია საზოგადოებისთვის ან იმ შემთხვევაში, თუ არ არის ხელმისაწვდომი საზოგადოებისთვის, სრულდება ექსპლუატანტსა და დამკვეთს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, რა დროსაც დამკვეთს არ გააჩნია ექსპლუატანტზე კონტროლი;

**ჰ) კომპეტენტური ორგანო -** ორგანო, რომელიც სახელმწიფოს მიერ მინიჭებული უფლებამოსილებების და პასუხისმგებლობის ფარგლებში ახორციელებს სერტიფიცირების, მუდმივი ზედამხედბელობის და სააღსრულებო ღონისძიებებს, სახელმწოფო კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად. საქართველოს კომპეტენტური ორგანოა - სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომ - სააგენტო);

**ჰ1) კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV)** - ნიშნული, რომელიც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) ექვივალენტურია და რომელიც წარმოებულია გამოცხადებული მეტეოროლოგიური ხილვადობიდან;

**ჰ2)მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია** - კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია ისეთ რეგიონში, სადაც არსებობს იმის ალბათობა, რომ ავარიული ვითარებისას მიწაზე მყოფ მესამე პირებს ზიანი შეიძლება მიადგეს ან, როგორც ეს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ არის განსაზღვრული, რომლის ტერიტორიაზეც ფრენები სრულდება ან ნებისმიერი ისეთი კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია, რომელიც ფრენის სპეციფიკისა და ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე, მიწაზე მყოფ მესამე პირებს მაღალი რისკის ქვეშ აყენებს;

**ჰ3)მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) -** ზონალური ნაოსნობა (RNAV), დაფუძნებული საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (შემდგომ - სმმ) (ATS) პუნქტის მარშრუტებზე, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის შესაბამისად ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ს მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე;

**ჰ4)მშრალი ადზ** - ადზ, რომლის ზედაპირი თავისუფალია ხილვადი ტენიანობისგან და არ არის დაბინძურებული მისი ის ნაწილი, რომელიც გათვალისწინებულია გამოსაყენებლად;

**ჰ5) მშრალი საექსპლუატაციო მასა** - ექსპლუატაციის კონკრეტული სახეობის შესასრულებლად გამზადებული სხ-ის მთლიანი მასა, სახარჯი საწვავის და სატრანსპორტო დატვირთვის გამოკლებით;

**ჰ6) მჭიდროდ დასახლებული რაიონი** - ქალაქი ან დასახლებული პუნქტის ის რაიონი, რომელიც გამოიყენება საცხოვრებელი, კომერციული ან სარეკრიაციო მიზნებისათვის;

**ჰ7) პერსონალის მარტივი სამაგრი მოწყობილობის სისტემა - მარტივი PCDS -** სისტემა, რომელიც მოწყობილია იმგვარად, რომ დაამაგროს არაუმეტეს ერთი ადამიანი (მაგ: ჯალამბარის ან სატვირთო კავის ოპერატორი, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი, ან ფოტოგრაფი), სხ-ის კაბინის შიგნით ან არაუმეტეს ორი ადამიანი სხ-ის კაბინის გარეთ და რომელსაც არ გააჩნია ხისტი სტრუქტურა;

**ჰ8) პერსონალის სამაგრი მოწყობილობის სისტემა (PCDS) -** სისტემა, რომელიც მოიცავს ერთ ან მეტ მოწყობილობას, რომელიც მიმაგრებულია ჯალამბარზე ან სატვირთო კავზე ან დამონტაჟებულია ვერტმფრენის კარკასზე, გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას (HEC) ან ჯალამბარიანი საშვეულმფრენო ექსპლუატაციისას (HHO). აღნიშნულ მოწყობილობებს გააჩნიათ სტრუქტურული შესაძლებლობა და მახასიათებლები, რომლებიც საჭიროა შვეულმფრენის ბორტზე არ მყოფი პირების გასაყვანად მაგ. უსაფრთხოების ღვედების აღჭურვილობა სწრაფი გახსნის ჩამკეტი რგოლით ან მის გარეშე, ასევე ხისტი კალათა ან გალია;

**ჰ9) პლანერი -** ძალური დანადგარის არმქონე ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის შედეგად იქმნება;

**ჰ10) პორტატული ელექტრონული მოწყობილობა (PED)** - ნებისმიერი ელექტრონული მოწყობილობა, რომელიც სხ-ის ბორტზე შეაქვს ეკიპაჟს, მგზავრებს, ან სხ-ის ბორტზე იგი ხვდება, როგორც ტვირთის ნაწილი და რომელიც არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის ნაწილს. (PED) მოიცავს ყველა მოწყობილობას, რომელსაც შეუძლია ელექტრო ენერგიის მოხმარება. (PED) -ისთვის ელექტროენერგიის მიწოდება შეიძლება უზრუნველყოფილი იქნას მისი შიდა კვების წყაროებიდან ან (PED) შესაძლოა შეერთებული იქნეს სხ-ში არსებულ სპეციალურ დენის წყაროებთან;

**ჰ11) პორტატული EFB** - პორტატული, EFB პლატფორმა, რომელიც გამოიყენება ეკიპაჟის კაბინაში და რომელიც არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის ნაწილს;

**ჰ12) საავარიო გასასვლელი** - სხ-დან გასასვლელად დამონტაჟებული წერტილი, რომელიც უზრუნველყოფს საფრენოსნო და მომსახურე პერსონალის ნაკვეთურის ევაკუაციის მაქსიმალურ შესაძლებლობას, გარკვეული დროის შესაბამის მონაკვეთში და რომელიც მოიცავს კარს (floor level door), ფანჯრის გასასვლელს (window exit) ან ნებისმიერი სხვა ტიპის გასასვლელს, მაგალითად საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში არსებულ ლუქს ან კუდის ნაკვეთურში არსებულ გასასვლელს;

**ჰ13) სპეციალიზებული ექსპლუატაცია (საავიაციო სამუშაოები) −** საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომელიც გამოიყენება როგორც პირადი, ისე კომერციული მიზნით, საავიაციო სამუშაოების (სასოფლო-სამეურნეო და სამშენებლო სამუშაოები, აეროფოტოგადაღება, მონიტორინგი, სარეკლამო და კვლევითი ოპერაციები და სხვა) შესასრულებლად;

**ჰ14) საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR)** - დარტყმამედეგი საფრენოსნო ჩამწერი, რომელიც იყენებს მიკროფონების და სხვა აუდიო და ციფრული წყაროების კომბინაციას საფრენოსნო ეკპაჟის ნაკვეთურში არსებული გარემოს ხმოვანი ინფორმაციის შეგროვების და ჩაწერის მიზნით და ასევე საფრენოსნო ექკიპაჟის მიერ გაგზავნილი და მიღებული ხმოვანი კომუნიკაციის შეტყობინებებს და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის ხმოვან კომუნიკაციას;

**ჰ15) საექსპლუატაციო მოედანი** - მოედანი, რომელიც არ არის აეროდრომი და ექსპლუატანტის ან სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ შერჩეულია დაფრენის, აფრენის ან/და გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ფრენების შესასრულებლად;

**ჰ16) საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა (MOPSC)** - ცალკეული სხ-ის სალონში არსებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა, რომელთა რაოდენობა საექსპლუატაციო მიზნებიდან გამომდინარე ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოშია (OM) განსაზღვრული და რომელშიც არ შედის ეკიპაჟისათვის განკუთვნილი სავარძლები. საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა (MOPSC) შესაძლოა მოიცავდეს იმავე რაოდენობის ან უფრო ნაკლებ სავარძლებს, საექსპლუატაციო შეზღუდვებიდან გამომდინარე ვიდრე ეს განსაზღვრულია მაქსიმალური სამგზავრო სავარძლების რაოდენობით, რომელიც დადგენილია ტიპის სერტიფიკატით (TC) და ტიპის დამატებითი სერტიფიკატით (STC) ან მათში ცვლილებების განხორციელების შედეგად, კონკრეტული სხ-ის სერტიფიცირების პროცესში;

**ჰ17) სამედიცინო მგზავრი -** (HEMS)ფრენისას შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი სამედიცინო პერსონალი, მათ შორის და არამხოლოდ, ექიმები, ექთნები და პარამედიკოსები;

**ჰ18) სატრანსპორტო დატვირთვა** - მგზავრების, ბარგის, ტვირთის, სხ-ის ბორტზე განთავსებული სპეციალური აღჭურვილობის და ასევე რაიმე სახის ბალასტის მთლიანი მასა;

**ჰ19) საფრენოსნო ეკიპაჟს წევრი** - ავიასპეციალისტის მოწმობის მბლოფელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც სასამსახურეო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.

**ჰ20) საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი** (**FDR) -**  დარტყმამედეგი საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი, რომელიც სხ-ის მდგომარეობის და მისი მახასიათებლების დადგენის მიზნით, არსებული სხვადასხვა მონაცემების შეგროვებას და ჩაწერას ახორციელებს;

**ჰ21) საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCF) -**  სხ-ის ფრენა, რომელიც სრულდება უწესივრობათა აღმოფხვრის ან ერთი ან რამდენიმე სისტემის ფუნქციონირების, შემადგენელი ნაწილების ან მოწყობილობების ტექნიკური მომსახურების შემდგომი შემოწმების მიზნით, თუ აღნიშნული სისტემების, ნაწილების და მოწყობილობების ფუნქციონირება შეუძლებელია შემოწმდეს ხმელეთზე და რომელიც სრულდება ნებისმიერი შემდეგ შემთხვევაში:

**1.** როგორც ეს განსაზღვრულია სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს (AMM), ან ნებისმიერი სხვა ტექნიკური მომსახურების მონაცემების შესაბამისად, რომელიც გამოცემულია სხ-ის დამპროექტებელი ორგანიზაციის მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია სხ-ის მუდმივად საფრენად ვარგისობაზე;

**2.** ტექნიკური მომსახურების შემდგომ, როგორც ეს დადგენილია ექსპლუატანტის მიერ, ან შემოთავაზებულია იმ ორგანიზაციის მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია სხ-ის საფრენოსნოდ ვარგისობის მუდმივად შენარჩუნებაზე;

**3.** ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის მოთხოვნის შესაბამისად, დეფექტის წარმატებით აღმოფხვრის გადამოწმების მიზნით;

**4.** დეფექტის გამოვლენის ან აღმოფხვრის მიზნით;

**ჰ22) საფრენოსნო ჩამწერი (Flight Recorder)** – ნებისმიერი სახის ჩამწერი მოწყობილობა, რომელიც დამონტაჟებული სხ-ზე ინციდენტის ან სერიოზული ინციდენტის მოკვლევის ხელშეწყობის მიზნით;

**ჰ23) საწვავი გაუთვალისწინებელი შემთხვევისათვის** - საწვავი, რომელიც საჭიროა იმ საწვავის საკომპენსაციოდ, რომლის ხარჯი დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენისას წარმოქმნილი გაუთვალისწინებელი ფაქტორებითაა განპირობებული;

**ჰ24) სახიფათო ტვირთი (DG)** - ნაკეთობები ან ნივთიერებები, რომლებმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ადამიანის ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას ან გარემოს და რომლებიც აღნუსხულია ტექნიკურ ინსტრუქციებში (TI) ან სახიფათო ტვირთად (DG) კლასიფიცირებულია ამავე ინსტრუქციების შესაბამისად;

**ჰ25) სახიფათო ტვირთთან (DG) დაკავშირებული ინციდენტი -**

**1.**  მოვლენა, რომელიც არ არის სახიფათო ტვირთან (DG) დაკავშირებული სერიოზული ინციდენტი, რომელიც დაკავშირებულია სახიფათო ტვირთის (DG) საჰაერო გადაზიდვასთან და რომელიც შეიძლება მოხდეს არამხოლოდ სხ-ის ბორტზე და რომელსაც მოჰყვა ადამიანის, ქონების ან ტვირთის დაზიანება, ხანძარი, გაბნევა (spillage), სითხის ან რადიაციის გაჟონვა ან არსებობს შეფუთვის მთლიანობის დარღვევის დამადასტურებელი რაიმე სხვა მტკიცებულება;

**2.** სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოვლენა, რომელიც სხ-ს ან მასზე მყოფ პირებს სერიოზულ საფრთხეს უქმნის;

**ჰ26) სახიფათო ტვირთთან (DG) დაკავშირებული სერიოზული ინციდენტი** - მოვლენა, რომელიც დაკავშირებულია სახიფათო ტვირთის (DG) საჰაერო გადაზიდვასთან, რომელმაც გამოიწვია ფატალური ან სერიოზული ზიანი ადამიანისათვის, ან მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენა გარემოს;

**ჰ27) სახმელეთო თვითმფრინავი** - უძრავი ფრთების მქონე სხ, რომლის კონსტრუქცია ითვალისწინებს ხმელეთზე აფრენასა და დაფრენას და ასევე, ის თვითმფრინავი-ამფიბია, რომელიც სახმელეთო თვითმფრინავის სახით გამოიყენება;

**ჰ28) სახმელეთო საავარიო-სამაშველო სამსახურის პერსონალი** - ხმელეთზე მყოფი ნებისმიერი საავარიო-სამაშველო სამსახურის პერსონალი (მაგ: პოლიცია, სახანძრო და ა.შ.), რომელიც ჩართულია გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების საშვეულმფრენო სამსახურში (HEMS) და ასრულებს ამოცანებს, რომლებიც ამა თუ იმ ფორმით დაკავშირებულია საშვეულმფრენო ექსპლუატაციასთან;

**ჰ29) საჰაერო ხომალდი (სხ)** - ნებისმიერი საფრენი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდგომარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

**ჰ30) საჰაერო ხომალდის მეთაური** (PIC) **(შემდგომ- სხ-ს მეთაური** (PIC)**)** - პილოტი, რომელიც დანიშნულია სხ-ის მეთაურად და რომელსაც ევალება ფრენის უსაფრთხოდ შესრულება;

**ჰ31) სერტიფიცირების სპეციფიკაციები (CS)** - ტექნიკური სტანდარტი, რომელიც ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ არის მიღებული და რომელშიც მითითებულია ევროპარლამენტის და ევროსაბჭოს 2008 წლის 20 თებერვლის No 216/2008 რეგულაციასა და მის საიმპლემენტაციო წესებთან შესაბამისობის დადასტურების მეთოდები და რომელიც ორგანიზაციის მიერ შეიძლება იქნეს გამოყენებული სერტიფიცირების მიზნებისათვის;

**ჰ32) სპეციალური ნებართვა (SPA) -** სააგენტოს მიერ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად ან კომპეტენტური ორგანოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვა;

**ჰ33) საფრენოსნო ეკიპაჟის სტერილური კაბინა** - დროის ნებისმიერი პერიოდი, როდესაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები არ არიან რაიმე სახის ზეგავლენის ქვეშ, რაც ხელს უშლის მათ საქმიანობას, გარდა იმ საკითხებისა, რომელიც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია სხ-ის უსაფრთხო ფრენისა და მასზე მყოფი ადამიანების უსაფრთხოებისათვის;

**ჰ34) ტექნიკური ინსტრუქციები (TI)** - „სახიფათო ტვირთის (DG) უსაფრთხო საჰაერო გადაზიდვის შესახებ ტექნიკური ინსტრუქციების“ ბოლო, ძალაში შესული გამოცემა, იმ ნებისმიერი დამატებების და შესწორებების ჩათვლით, რომლებიც სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცის (ICAO) მიერ არის დამტკიცებული და გამოცემული;

**ჰ35) უმნიშვნელო გაუმართაობა -** გაუმართაობის მდგომარეობა, რომელიც მნიშვნელოვნად არ ამცირებს სხ - ის უსაფრთხოებას, და რომელიც საჭიროებს საფრენოსნო ეკიპაჟის ისეთ ქმედებებს, რომლებიც ეკიპაჟის შესაძლებლობების ფარგლებშია;

**ჰ36) უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა** - გარდაუვალი დაფრენა ხმელეთზე ან წყლის ზედაპირზე, რომლის დროსაც არსებობს გონივრული ვარაუდი იმისა, რომ სხ-ის ბორტზე ან მიწაზე მყოფი პირები არ დაშავდებიან;

**ჰ37) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობა** **(FSTD)** - საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც:

**1.** თვითმფრინავების შემთხვევაში, არის სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS), საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD), ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა (FNPT) ან საბაზისო სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი საწაფი (BITD);

**2.** შვეულმფრენების შემთხვევაში, არის სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS), საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD) ან ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა (FNPT);

**ჰ38) ფრენის კრიტიკული ეტაპები თვითმფრინავების შემთხვევაში** - ფრენის კრიტიკულ ეტაპებს განეკუთვნება: ასაფრენად გაქანება (take-off run), აფრენის ტრაექტორია (take-off flight path), დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი (final approach), შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა (missed approach), დაფრენა, დაფრენის შემდეგ გარბენა (landing roll) და ფრენის რომელიმე სხვა ეტაპი სხ-ის მეთაურის (PIC) შეხედულებისამებრ;

**ჰ39) ფრენის კრიტიკული ეტაპები შვეულმფრენების შემთხვევაში** - ფრენის კრიტიკულ ეტაპებს განეკუთვნება: მიმოსვლა (taxiing), ჰაერში კიდება (hovering), აფრენა, დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი (final approach), შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა (missed approach), დაფრენა და ფრენის რომელიმე სხვა ეტაპი სხ-ის მეთაურის (PIC) შეხედულებისამებრ;

**ჰ40) ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლი -** ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე ფრენის დაწყება, გაგრძელება, დასრულება და მარშრუტის შეცვლის პასუხისმგებლობა;

**ჰ41) ფსიქოაქტიური ნივთიერებები**  - ალკოჰოლი, ოპიოიდები, კანაფი, გამაყუჩებელი, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და არასტაბილური გამხსნელები, რაც დადგენილია საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად გარდა კოფეინსა და თამბაქოსი;

**ჰ42) ღამე** - დროის მონაკვეთი საღამოს სამოქალაქო ბინდის დამთავრებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან მზის ამოსვლასა და ჩასვლას შორის დროის სხვა ისეთი მონაკვეთი, რომელსაც შესაბამისი ორგანო დაამტკიცებს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად;

**ჰ43) ღამით ხედვის გამოსახულების სისტემა (NVIS) -** ყველა იმ ელემენტების ერთობლიობა, რომლებიც საჭიროა შვეულმფრენის ექსპლუატაციისას ღამის ხედვის სათვალეების (NVGs)წარმატებული და უსაფრთხო გამოყენებისათვის. სისტემა მოიცავს, მინიმუმ, შემდეგ ელემენტებს: ღამის ხედვის სათვალეები (NVGs), (NVIS) განათება, შვეულმფრენის კომპონენტები, სწავლება და საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება**;**

**ჰ44) ღამით ხედვის გამოსახულების სისტემით ფრენა - NVIS ფრენა -** ღამით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC) შვეულმფრენით ისეთ ფრენა, რომელიც სრულდება (NVIS) სპეციალური ნებართვის საფუძველზე და რომლის დროსაც საფრენოსნო ეკიპაჟი ღამის ხედვის სათვალეებით (NVGs) სარგებლობს;

**ჰ45) ღამით ხედვის გამოსახულების სისტემის ეკიპაჟის წევრი - NVIS ეკიპაჟის წევრი -** NVIS ფრენაზე დანიშნულიეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC);

**ჰ46) ღამით ხედვის გამოსახულების სისტემით შეუიარაღებელი ფრენა - unaided NVIS ფრენა - (**NVIS) ექსპლუატაციის შემთხვევაში, ვფწ-ით ფრენის ის ნაწილი, რომელიც სრულდება ღამით, როდესაც ეკიპაჟის წევრი არ იყენებს ღამით ხედვის სათვალეს (NVG);

**ჰ47) ღამით ხედვის სათვალე (NVG) -** თავზე დამონტაჟებული, ბინოკლის მსგავსი, სინათლის გამაძლიერებელი მოწყობილობა, რომელიც აუმჯობესებს ზედაპირის ვიზუალური ორიენტირების შენარჩუნების შესაძლებლობას ღამით;

**ჰ48) ღია ზღვის ობიექტი** - ღია ზღვაში მდებარე წყლის ზედაპირზე მცურავი ან უძრავი კონსტრუქცია, ან გემი, რომელიც განკუთვნილია შვეულმფრენით ექსპლუატაციისას გამოსაყენებლად;

**ჰ49) ღია ზღვის სივრცე** - წყლის არე ზღვის ნაპირიდან ზღვის სიღრმის მიმართულებით;

**ჰ50) ღრუბლების ქვედა ზღვარი** - აეროდრომის ან საექსპლუატაციო მოედნის უშუალო სიახლოვეს ან ფრენის რაიონის ფარგლებში არსებული ხილვადი ან პროგნოზირებული ღრუბლის ყველაზე დაბლა მდებარე ელემენტის სიმაღლე, რომელიც, ჩვეულებრივად, აეროდრომის შემაღლებიდან ან ღია ზღვაში ექსპლუატაციის შემთხვევაში, ზღვის საშუალო დონიდან (MSL) აითვლება;

**ჰ51) ყინულის მოცილება** - ხმელეთზე ჩატარებული პროცედურის შემთხვევაში, ნიშნავს პროცედურას, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდება ჭირხლის, ყინულის, თოვლის ან თოვლჭყაპის სხ-დან მოშორება, რათა უზრუნველყოფილი იქნას დაბინძურებელი ზედაპირების გაწმენდა;

**ჰ52) შემოყინვის საწინააღმდეგო ქმედება** - ხმელეთზე ჩატარებულ ისეთ პროცედურა, რომლის შედეგადაც შემოყინვის საწინაღო რეაგენტის მოქმედების დროის (hold-over time) განმავლობაში უზრუნველყოფილია სხ-ის დამუშავებული ზედაპირის დაცვა შემოყინვისაგან, ყინულის წარმოქმნისა და თოვლის დაგროვებისგან;

**ჰ53) შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდი (AltMoC)** - შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდების ალტერნატიული ან ამ წესთან შესაბამისობის დადგენის ახალ მეთოდი, რომელიც შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდების (AMC) სახით ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებული არ არის;

**ჰ54) შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდი (AMC)** - ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებული, არასავალდებულო ხასიათის მქონე მეთოდები, რომელიც იძლევა ინფორმაციას, თუ როგორ უნდა განხორციელდეს ამ წესის მოთხოვნების დაკმაყოფილება;

**ჰ55) ნოტამი (NOTAM)** - ელექტროკავშირის საშუალებებით შეტყობინება, გადაცემული ნებისმიერი სააერნაოსნო მოწყობილობის მწყობრში შესვლის, მდგომარეობის ან ცვლილების, მომსახურებისა და წესების შესახებ, ან ინფორმაცია საფრთხის შესახებ, რომლის დროულ შეტყობინებას დიდი მნიშვნელობა აქვს საფრენოსნო ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული პერსონალისთვის;

**ჰ56) შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი (RTODAH)** - დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონის (FATO)სიგრძე, რომელიც გამოცხადებულია გამოსაყენებლად და გამოსადეგად, I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისად ექსპლუატირებული შვეულმფრენების მიერ, შეწყვეტილი აფრენის (rejected take-off) დასრულებისთვის;

**ჰ57) შვეულმფრენი** - ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერის რეაქციის მეშვეობით ერთი ან რამდენიმე მზიდი ხრახნით, რომლებიც თითქმის ვერტიკალურ მდგომარეობაში მყოფი ღერძის გარშემო, ძალური დანადგარის მეშვეობით ბრუნავს;

**ჰ58) ჩიკაგოს კონვენცია** - „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს (აშშ) 1944 წლის კონვენცია;

**ჰ59) წრიდან დასაფრენად შესვლა** - დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ვიზუალური ფაზა, რომლის დროსაც ხორციელდება სხ-ის გამოყვანა პოზიციაში ისეთ ადზ-ზე/დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი და აფრენის ზონაზე (FATO) დასაფრენად, რომლის ადგილმდებარეობა სწორი ტრაექტორიით (straight-in) დასაფრენად შესვლისათვის არ გამოადგება;

**ჰ60) ხელსაყრელი გარემო -** გარემო სადაც:

**1.** შესაძლებელია უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის განხორციელება;

**2**. შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი პირების დაცვა შესაძლებელია გარემო პირობების ზემოქმედებისგან;

**3.** საძებნ-სამაშველო (SAR) სამუშაო ოპერაციების შესაძლებლობა უზრუნველყოფილია მოსალოდნელი გარემო პირობების ზემოქმედების შესაბამისად. ნებისმიერ შემთხვევაში, მჭიდროდ დასახლებული რაიონის ნაწილები, ადეკვატური უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის არეებით უნდა იქნეს მიჩნეული, როგორც ხელსაყრელი;

**ჰ61) ჯალამბარიანი საშვეულმფრენო ექსპლუატაციის ეკიპაჟის წევრი -** **HHO ეკიპაჟის წევრი** - ეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC), რომელიც ასრულებს ჯალამბრის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ სამუშაოებს;

**ჰ62) ჰიდროთვითმფრინავი (Seaplane)** - უძრავი ფრთის მქონე სხ-ი, რომელიც დაპროექტებულია წყლის ზედაპირზე აფრენა-დაფრენისთვის და რომელიც მოიცავს ჰიდრო თვითმფრინავის მსგავსად, ექსპლუატირებულ სხ ამფიბიას;

**ჰ63) “A” კატეგორიის შვეულმფრენი** - მრავალძრავიანი (multi-engined) შვეულმფრენი, რომელიც, საფრენად ვარგისობის ნორმების შესაბამისად, დაპროექტებულია ძრავების და სისტემების იზოლირებულობის პრინციპის დაცვით და რომლის აფრენა და დაფრენა სრულდება იმ მონაცემების საფუძველზე, რომლებიც განსაზღვრულია კრიტიკული ძრავის მტყუნების კონცეფციაში, რომლის მიხედვითაც უზრუნველყოფილია ადეკვატური ზედაპირი და ადეკვატური საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები იმისათვის, რომ ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენმა შეძლოს ფრენის უსაფრთხოდ გაგრძელება ან უსაფრთხო შეწყვეტილი აფრენის (rejected take-off) განხორციელება;

**ჰ64) “A” ტიპის EFB აპლიკაცია** - EFB აპლიკაცია, რომლის გაუმართაობა ან არასწორი გამოყენება არ ახდენს ზეგავლენას უსაფრთხოებაზე;

**ჰ65) “B” კატეგორიის შვეულმფრენი** - ერთძრავიანი ან მრავალძრავიანი შვეულმფრენი, რომელიც „A“ კატეგორიის სტანდარტს არ მიეკუთვნება და არ არის გარანტირებული ის, რომ ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენი შეძლებს ფრენის უსაფრთხოდ გაგრძელებას და ივარაუდება იძულებითი (დაუგეგმავი) დაფრენის შესრულება;

**ჰ66) “B” ტიპის EFB აპლიკაცია -** EFB აპლიკაცია:

**1.** რომლის გაუმართაობა ან არასწორი გამოყენება კლასიფიცირდება როგორც უმნიშვნელო გაუმართაობის მდგომარეობა ან მასზე ნაკლები; და

**2.** რომელიც არ ცვლის ან არ ახდენს ნებისმიერი სისტემის ან ფუნქციის დუბლირებას, რომელიც მოითხოვება საფრენად ვარგისობის წესებით, საჰაერო სივრცის მიმართ დადგენილი მოთხოვნებით ან ექსპლუატაციის წესებით;

**ჰ67) (EASA) -** ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო;

**ჰ68) EFB აპლიკაცია** - პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც დაყენებულია EFB პლატფორმაზე და რომელიც ასრულებს ერთ ან რამოდენიმე საოპერაციო ფუნქციას საფრენოსნო ექსპლუატაციის მხარდაჭერის მიზნით;

**ჰ69) EFB პლატფორმა** - აპარატული უზრუნველყოფა, რომელშიც განთავსებულია გამოთვლითი შესაძლებლობები და ძირითადი პროგრამა, მათ შორის საოპერაციო სისტემა და შემავალ-გამომავალი პროგრამული უზრუნველყოფა;

**ჰ70) EFB სისტემა** - აპარატურული უზრუნველყოფა (მათ შორის ნებისმიერი ბატარეა, შემომავალ-გამავალი კავშირი და კომპონენტები) და პროგრამული უზრუნველყოფა (მათ შორის მონაცემთა ბაზები და ოპერაციული სისტემა) რომელიც საჭიროა გამიზნული EFB აპლიკაციის მხარდასაჭერად;

**ჰ71) ELA1 ტიპის სხ -**

**1.** 1200 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე თვითმფრინავი, რომელიც არ არის კლასიფიცირებული, როგორც კომპლექსური სხ;

**2.** 1200 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე პლანერი ან ძრავიანი პლანერი;

**3.** აეროსტატი, ამწევი გაზის ან თბილი ჰაერის მაქსიმალური გამოანგარიშებული მოცულობით - თბური აეროსტატების შემთხვევაში - 3400 მ3, გაზის აეროსტატების შემთხვევაში - 1050 მ3 და დაბმული გაზის აეროსტატების შემთხვევაში - 300 მ3;

**ჰ72) ELA2 ტიპის სხ** -

**1.** 2000 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე თვითმფრინავი, რომელიც არ არის კლასიფიცირებული, როგორც კომპლექსური სხ;

**2.** 2000 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე პლანერი ან ძრავიანი პლანერი;

**3.** აეროსტატი;

**4.** მარტივი კონსტრუქციის, არაუმეტეს 600 კგ მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე ზემსუბუქი ვერტმფრენი, რომლიც დაპროექტებულია არაუმეტეს ორი ადამიანის გადასაყვანად და რომელსაც არ გააჩნია ტურბინული ან/და სარაკეტო ძრავი და რომლის ექსპლუატაცია ნებადართულია მხოლოდ დღისით ვიზუალური ფრენის წესების (შემდგომ-ვფწ) შესაბამისად;

**ჰ73) GBAS დასაფრენი სისტემა** - **GLS** - დასაფრენად შესვლის სისტემა, რომლიც, სახმელეთო მაკორექტირებელი სისტემის გლობალური სანაოსნო თანამგზავრული სისტემიდან (GNSS/GBAS) მიღებული ინფორმაციის გამოყენებით, ახორციელებს სხ - ის მიმართვას მისი ჰორიზონტალური და ვერტიკალური გლობალური სანაოსნო თანამგზავრული სისტემის (GNSS) პოზიციის საფუძველზე. GLS იყენებს აბსოლუტურ გეომეტრიულ სიმაღლეს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დახრილობის კუთხის (final approach slope) განსაზღვრისთვის;

**ჰ74) HEMS ეკიპაჟის წევრი -** HEMS ფრენაზე, დანიშნულიეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC), სამედიცინო დახმარების საჭიროების მქონე შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი ნებისმიერი ადამიანისთვის დახმარების აღმოჩენის მიზნით და რომელიც ეხმარება პილოტს მისიის შესრულების განმავლობაში;

**ჰ75) HEMS სადისპეჩერო ცენტრი -** ადგილი, საიდანაც ხორციელდება HEMS ფრენის კოორდინაცია ან კონტროლი. HEMS სადისპეჩერო ცენტრი შესაძლოა მდებარეობდეს HEMS საექსპლუატაციო ბაზაზე;

**ჰ76) HEMS საექსპლუატაციო ბაზა -** აეროდრომი, სადაც HEMS ეკიპაჟის წევრები და (HEMS) შვეულმფრენი შესაძლოა იმყოფებოდნენ მოლოდინის რეჟიმში გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების საშვეულმფრენო სამსახურის (HEMS) ექსპლუატაციის განსახორციელებლად;

**ჰ77) HEMS საექსპლუატაციო მოედანი -** მოედანი, რომელიც შერჩეულია სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ (HEMS) ფრენის შესრულებისას, ჯალამბარიანი საშვეულმფრენო ექსპლუატაციის, დაფრენის და აფრენის განხორციელების მიზნით;

**ჰ78) HEMS ფრენა -** (HEMS) სპეციალური ნებართვის (SPA) საფუძველზე შველუმფრენით შესრულებული ფრენა, რომლის მიზანია გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა, როდესაც გადაუდებელი და სწრაფი ტრანსპორტირება აუცილებელია:

1. სამედიცინო პერსონალის;
2. სამედიცინო საშუალებების (აღჭურვილობა, სისხლი, ორგანოები, წამლები); ან
3. ავადმყოფის ან დაშავებული პირების და უშუალო მონაწილე სხვა პირების;

**ჰ79) HHO მგზავრი -** ადამიანი, რომლის ტრანსფერი უნდა განხორციელდეს შვეულმფრენის ჯალამბრის გამოყენებით;

**ჰ80) HHO მოედანი -** განსაზღვრული არე, სადაც შვეულმფრენი ახორციელებს ტრანსფერს ჯალამბრის გამოყენებით;

**ჰ81) HHO ფრენა -** შვეულმფრენის ფრენა, რომელიც სრულდება (HHO) სპეციალური ნებართვის (SPA) საფუძველზე, რომლის მიზანია ადამიანების და/ან ტვირთის ტრანსფერის უზრუნველყოფა შვეულმფრენის ჯალამბრის გამოყენებით;

**ჰ82) HHO ღია ზღვაში -** შვეულმფრენის ფრენა, რომელიც სრულდება (HHO) სპეციალური ნებართვის (SPA) საფუძველზე, რომლის მიზანია ადამიანების და/ან ტვირთის ტრანსფერის უზრუნველყოფა შვეულმფრენის ჯალამბრის გამოყენებით, ზღვაში ან ზღვაში მდებარე გემიდან ან კონსტრუქციიდან ან პირიქით;

**ჰ83) (ICAO) -** სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

**ჰ84) (V1)** - აფრენისას ის მაქსიმალური სიჩქარე, რომელზეც პილოტმა უნდა განახორციელოს პირველი ქმედება, გაქანების და დამუხრუჭების არსებული მანძილის ფარგლებში (ASDA) თვითმფრინავის გასაჩერებლად. (V1), ასევე არის ის მინიმალური სიჩქარე, რომლითაც, აფრენისას (VEF) სიჩქარეზე კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემდეგ, პილოტს შეუძლია განაგრძოს აფრენა და მიაღწიოს საჭირო სიმაღლეს ასაფრენი ზედაპირის თავზე, ასაფრენად არსებული მანძილის ფარგლებში;

**ჰ85) (VEF)** - სიჩქარე, რომელზეც ივარაუდება კრიტიკული ძრავის მტყუნება აფრენისას;

**ჰ86)** **I კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT I)** - დასაფრენად ზუსტი სახელსაწყო შესვლა და დაფრენა, რომელიც სრულდება სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS), მიკროტალღური დასაფრენი სისტემის (MLS), GLS-ის, დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადარის (PAR) ან თანამგზავრული მაკორექტირებელი სისტემის (SBAS) საფუძველზე მომუშავე გლობალური სანაოსნო თანამგზავრული სისტემის (GNSS) გამოყენებით, ისეთ პირობებში, როდესაც გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 200 ფუტზე არანაკლებია, ხოლო ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) თვითმფრინავებისთვის 550 მ-ზე და შვეულმფრენებისთვის 500 მ-ზე არანაკლებია;

**ჰ87) II კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT II)** - დასაფრენად ზუსტი სახელსაწყო შესვლა და დაფრენა, რომელიც სრულდება სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) ან მიკროტალღური დაფრენის სისტემის (MLS) გამოყენებით, ისეთ პირობებში, როდესაც:

**1.** გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 200 ფუტზე ნაკლებია, მაგრამ 100 ფუტზე არანაკლებია; და

**2**. ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 300 მ-ზე არანაკლებია;

**ჰ88) III A კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT IIIA)** - დასაფრენად ზუსტი სახელსაწყო შესვლა და დაფრენა, რომელიც სრულდება სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) ან მიკროტალღური დაფრენის სისტემის (MLS) გამოყენებით, ისეთ პირობებში, როდესაც:

**1.** გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 100 ფუტზე ნაკლებია; და

**2.** ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 200 მ-ზე არანაკლებია;

**ჰ89) III B კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT IIIB) -** დასაფრენად ზუსტი სახელსაწყო შესვლა და დაფრენა, რომელიც სრულდება სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) ან მიკროტალღური დაფრენის სისტემის (MLS) გამოყენებით, ისეთ პირობებში, როდესაც:

**1.** გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 100 ფუტზე ნაკლებია ან (DH) განსაზღვრული არ არის; და

**2.** ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 200 მ-ზე ნაკლებია, მაგრამ 75 მ-ზე არანაკლებია;

**ჰ90) I კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია -** ექსპლუატაცია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენს შეუძლია, დაფრინდეს შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილის (RTODAH) ფარგლებში ან უსაფრთხოდ განაგრძოს ფრენა სათანადო დაფრენის არემდე, იმისდამიხედვით, თუ როდის განხორციელდა მტყუნება;

**ჰ91) II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია** - ექსპლუატაცია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენს აქვს საკმარისი მახასიათებლები, რათა განაგრძოს უსაფრთხოდ ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ძრავის მტყუნება ხორციელდება აფრენის მანევრის დაწყების ადრეულ ფაზაში ან დაფრენის მანევრის დასასრულს, რა შემთხვევაშიც იძულებითი დაფრენა შესაძლებელია გახდეს საჭირო;

**ჰ92) III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია** - ექსპლუატაცია, როდესაც, ფრენის ნებისმიერ მომენტში ძრავის მტყუნებისას, მრავალძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში - იძულებითი დაფრენა შესაძლებელია გახდეს საჭირო, ხოლო ერთძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში - აუცილებელია შესრულდეს იძულებითი დაფრენა;

**ჰ93) 965/2012 რეგულაცია -** 2012 წლის 5 ოქტომბრის ევროკომისიის რეგულაცია (EU) No 965/2012, რომელიც ადგენს ტექნიკურ მოთხოვნებს და ადმინისტრაციულ პროცედურებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის მიმართ.

**მუხლი 3. საფრენოსნო ექსპლუტაცია**

ფრენა, რომელიც სრულდება უშუალოდ სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (SPO) განხორციელების წინ, განმავლობაში ან მას შემდეგ, უნდა შესრულდეს ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად. აღნიშნული ფრენის შესრულებისას, ეკიპაჟის წევრების და სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (SPO) შესასრულებლად საჭირო პირების გარდა ბორტზე სხვა პირთა ყოფნა აკრძალულია.

**მუხლი 4. საფრენოსნო დროის შეზღუდვები (FTL)**

საქართველოს საჰაერო სივრცეში თვითმფრინავებით და შვეულმფრენებით კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელებისას, ექსპლუატანტმა უნდა დაიცვას საფრენოსნო დროის ნორმები, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

**თავი II**

**ზოგადი მოთხოვნები**

**მუხლი 5. ექსპლუატანტის ვალდებულებები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ის ექსპლუატაცია განახორციელოს საქართველოს კანომდებლობით და საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციით/ნებართვით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი ფრენა შეასრულოს ამ წესის შესაბამისად მის მიერ შემუშავებული ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) მოთხოვნების შესაბამისად.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია, დაადგინოს და შეინარჩუნოს სისტემა ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის განხორციელებისთვის იმ ნებისმიერ ფრენაზე, რომელსაც იგი ახორციელებს, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის/დეკლარაციის საფუძველზე.

4. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის აღჭურვილობა და ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაცია შეესაბამება ექსპლუატაციის რეგიონსა და სახეობას.

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალის ყველა წევრს, რომელიც დაშვებულია ან უშუალოდ ჩართულია საფრენოსნო და მიწისზედა მომსახურებაში, გავლილი აქვს სათანადო მომზადება და წარმოაჩინა საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად საჭირო უნარები და გაცნობიერებული აქვს საკუთარი უფლება-მოვალეობები და საფრენოსნო ექსპლუატაციის პროცესში მისი როლი.

6. ექსპლუატანტმა სხ-ის ყოველი ტიპისათვის უნდა დაადგინოს უსაფრთხო ექსპლუატაციის პროცედურები და ინსტრუქციები, რომლებიც მოიცავს სახმელეთო პერსონალის და ეკიპაჟის წევრების ვალდებულებებს და მოვალეობებს ხმელეთზე და მარშრუტზე შესასრულებელი სამუშაოების ყველა ტიპის მიხედვით. აღნიშნული პროცედურების და ინსტრუქციების მიხედვით, ფრენის კრიტიკული ეტაპების დროს ეკიპაჟის წევრებს არ უნდა მოეთხოვებოდეთ რაიმე სხვა ქმედებების შესრულება, გარდა სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო ქმედებებისა. ასევე, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს, საფრენოსნო ეკიპაჟის სტერილური კაბინის პროცედურები და ინსტრუქციები.

7. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალის ყველა წევრი გაფრთხილებულია იმის შესახებ, რომ საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას ვალდებულნი არიან დაიცვან იმ ქვეყნის კანონმდებლობა, რომლის საჰაერო სივრცეშიც ხორციელდება ფრენა.

8. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) განსაზღვრული საექსპლუატაციო პროცედურების შესრულებაზე კონტროლის მიზნით, ექსპლუატანტმა სხ-ის ყოველი ტიპისთვის უნდა დაადგინოს საკონტროლო ბარათები, რომლებითაც ეკიპაჟის წევრებმა უნდა ისარგებლონ სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში, ფრენის ყველა ეტაპის დროს. საკონტროლო ბარათი შედგენილი და გამოყენებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორის და სხ-ის მწარმოებლის მიერ მიწოდებული შესაბამისი მოქმედი და განახლებული დოკუმენტაციის გათვალისწინებით.

9. ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ფრენის დაგეგმვის პროცედურები, სხ-ის მახასიათებლების, მარშრუტზე საექსპლუატაციო შეზღუდვების, აეროდრომსა ან საექსპლუატაციო მოედანზე მოსალოდნელი პირობების გათვალისწინებით. აღნიშნული პროცედურები განსაზღვრული უნდა იყოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM).

10. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს და შეინარჩუნოს პერსონალის მომზადების პროგრამები სახიფათო ტვირთთან (DG) დაკავშირებით ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად ან სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის N263 ბრძანებით დამტკიცებული "საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის" შესაბამისად.

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტის ვალდებულებებტან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია: 965/2012 რეგულაციისAMC1 ORO.GEN.110(a); AMC2 ORO.GEN.110(a); GM1 ORO.GEN.110(a); AMC1 ORO.GEN. 110(c); GM1 ORO.GEN.110(c); AMC1 ORO.GEN. 110(e); AMC2 ORO.GEN. 110(e); GM1 ORO.GEN.110(e); GM2 ORO.GEN.110(e); AMC1 ORO.GEN.110(f); GM1 ORO.GEN110(f); AMC1 ORO.GEN.110(f)(h).

**მუხლი 6. შესაბამისობის დადგენის მეთოდები**

1. ამ წესში განსაზღვრულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით გამოიყენება 965/2012 რეგულაციის შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) ან შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდები (AltMoC), რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხოების იგივე დონეს.

2. ექსპლუატანტი, რომელიც არ ახორციელებს მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას, ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდების (AltMoC) ნუსხა, თუ იგი მას იყენებს ამ წესში განსაზღვრულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის მისაღწევად.

3. მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელების შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტს განზრახული აქვს გამოიყენოს შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდები (AltMoC), იგი ვალდებულია ალტერნატიული მეთოდების დანერგვამდე სააგენტოს წარუდგინოს აღნიშნული მეთოდების სრული აღწერილობა, სადაც მითითებული უნდა იყოს სახელმძღვანელოებში ან პროცედურებში განხორციელებული ყველა შესაბამისი ცვლილება და მოყვანილი უნდა იყოს იმის მტკიცებულებები, რომ ამ წესის მოთხოვნები დაცულია. აღნიშნულ ექსპლუატანტს შეუძლია გამოიყენოს შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდები (AltMoC), მხოლოდ სააგენტოსთან შეთანხმებით წინასწარი თანხმობის საფუძველზე. აღნიშნული მოთხოვნები ვრცელდება იმ შემთხვევაში, თუ შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდები (AltMoC) გავლენას ახდენს მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის სტანდარტულ საექსლუაციო პროცედურებზე (SOP).

**შენიშვნა:** შესაბამისობის დადგენის მეთოდებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.GEN.120(a) Means of compliance.

**მუხლი 7.** **დაშვება**

საქართველოს კანონმდებლობის და ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნით, ექსპლუატანტი ვალდებულია მისცეს მის ნებისმიერ შენობაში ან სხ-ში შეღწევის, ასევე, ნებისმიერ დოკუმენტთან, ჩანაწერთან, მონაცემთან, პროცედურასთან ან საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის/დეკლარაციის საფუძველზე განხორციელებულ ექსპლუატაციასთან (იმისდა მიუხედავად, ქვეკონტრქტორია თუ არა) დაკავშირებულ ნებისმიერ სხვა მასალებთან წვდომის შესაძლებლობა იმ ნებისმიერ პირს, რომელსაც შესაბამისი უფლებამოსილება მიენიჭებული აქვს სააგენტოს მიერ და ინსპექტირებას ახორციელებს სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 31 აგვისტოს N166 ბრძანებით დამტკიცებული “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის” შესაბამისად.

**მუხლი 8. ზედამხედველობა**

სააგენტო ახორციელებს ზედამხედველობას სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 31 აგვისტოს N166 ბრძანებით დამტკიცებული “სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის” შესაბამისად.

**მუხლი 9. ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დაუყოვნებელი ქმედება**

ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) მიიღოს უსაფრთხოების ყველა ის ზომა, რომლის სავალდებულო შესრულება სააგენტოს მიერ მოითხოვება, სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის მე-17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის“ შესაბამისად; და

ბ) შეასრულოს სააგენტოს და ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ გამოცემული, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სავალდებულო ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის დირექტივების (AD) ჩათვლით.

**მუხლი 10. ანგარიშგება საავიაციო მოვლენის შესახებ**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს ანგარიში ყველა საავიაციო შემთხვევის, სერიოზული ინციდენტის და საავიაციო მოვლენის შესახებ, სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის N17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის“ შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს და სხ-ის მწარმოებელ ორგანიზაციას წარუდგინოს ანგარიში ყველა იმ ინციდენტის, მტყუნების, ტექნიკური დეფექტის, ტექნიკური შეზღუდვების გადაჭარბების ან ისეთი მოვლენის შესახებ, რომლის შედეგადაც გამოიკვეთა იმ ინფორმაციის უზუსტობა, არასრულობა ან გაურკვევლობა, რომელიც ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებულ საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემებში (OSD) შედის ან იმ სხვა გარემოებების შესახებ, რომლებიც ფრენის უსაფრთხოებას საფრთხეს უქმნის ან შეიძლება შეუქმნას და რომელიც ინციდენტში ან სერიოზულ ინციდენტში არ გადაიზარდა.

**მუხლი 11. ორგანიზაციის მართვის სისტემა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა შექმნას და დანერგოს ორგანიზაციის მართვის სისტემა და უზრუნველყოს მისი გამართული ფუნქციონირება. ორგანიზაციის მართვის სისტემა მოიცავს:

ა) ექსპლუატანტის ორგანიზაციის სტრუქტურაში ანგარიშგების გარკვეულად განსაზღვრულ წესს, პასუხისმგებელი ხელმძღვანელის (AM) მიერ უსაფრთხოების უზრუნველყოფაზე პირდაპირი პასუხისმგებლობის ჩათვლით.

ბ) უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით ექსპლუატანტის საერთო პოზიციას და პრინციპებს, ე.წ. უსაფრთხოების პოლიტიკას;

გ) იმ საფრთხეების იდენტიფიცირებას, რომლებიც დაკავშირებულია ექსპლუატანტის საქმიანობასთან, მათ შეფასებასთან და თანმხლები რისკების მართვასთან, ასევე, რისკის შემცირებისკენ მიმართულ ქმედებებს და აღნიშნული ქმედებების ეფექტურობის შემოწმებას;

დ) პერსონალის სწავლებას და მათზე დაკისრებული ამოცანების შესასრულებლად საჭირო კვალიფიკაციის შენარჩუნების უზრუნველყოფას;

ე) პერსონალის მიერ საკუთარი მოვალეობების გაცნობის პროცესის დოკუმენტირებას და დოკუმენტაციაში ცვლილებების განხორციელების პროცედურას;

ვ) დადგენილ მოთხოვნებთან ექსპლუატანტის შესაბამისობის მონიტორინგის (CM) განხორციელბას. შესაბამისობის მონიტორინგი (CM) უნდა მოიცავდეს პასუხისმგებელ ხელმძღვანელთან (AM) ნაკლოვანებების აღმოფხვრასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდების სისტემას, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ნაკლოვანების აღმოფხვრისაკენ მიმართული გამოსასწორებელი ღონისძიებების ეფექტური განხორციელება; და

ზ) სხვა დამატებით მოთხოვნებს, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ წესით;

2. ორგანიზაციის მართვის სისტემა უნდა შეესაბამებოდეს ექსპლუატანტის ავიასაწარმოს მოცულობას, მისი საქმიანობის ხასიათსა და სირთულეს და იგი უნდა ითვალისწინებდეს ექსპლუატანტის საქმიანობისათვის დამახასიათებელ საფრთხეებს და დაკავშირებულ რისკებს.

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტის მართვის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5); GM1 ORO.GEN.200(a)(1); GM2 ORO.GEN.200(a)(1); GM3 ORO.GEN.200(a)(1); AMC1 ORO.GEN.200(a)(2); GM1 ORO.GEN.200(a)(2); AMC1 ORO.GEN.200(a)(3); GM1 ORO.GEN.200(a)(3); GM2 ORO.GEN.200(a)(3); GM3 ORO.GEN.200(a)(3); GM4 ORO.GEN.200(a)(3); AMC1 ORO.GEN.200(a)(4); GM1 ORO.GEN.200(a)(4); AMC1 ORO.GEN.200(a)(5); AMC2 ORO.GEN.200(a)(5); GM1 ORO.GEN.200(a)(5); AMC1 ORO.GEN.200(a)(6); GM1 ORO.GEN.200(a)(6); GM2 ORO.GEN.200(a)(6); GM3 ORO.GEN.200(a)(6); GM4 ORO.GEN.200(a)(6); AMC1 ORO.GEN.200(b);

**მუხლი 12. საქმიანობა, რომელიც ხორციელდება ხელშეკრულების საფუძველზე**

1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს შეისყიდოს ან უშუალოდ განახორციელოს ისეთი დამხმარე მომსახურება, როგორიცაა მიწისზედა მომსახურება, შემოყინვის საწინააღმდეგო მომსახურება, სწავლებები, ფრენების დაგეგმარება და უზრუნველყოფა და ა.შ. თუ მისი საქსპლუატაციო პროცედურები ითვალისწინებს ამგვარ მომსახურებას. აღნიშნული მომსახურების შესყიდვისას, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოფს, რომ:

ა) ხელშეკრულების ფარგლებში გაწეული მომსახურება ან პროდუქტი შეესაბამებოდეს მოქმედი კანონმდებლობის მოთხოვნებს;

ბ) ნებისმიერი ფრენის უსაფრთოებასთან დაკავშირებული საფრთხე, განიხილება ექსპლუატანტის ორგანიზაციის მართვის სისტემაში და საქმიანობა სრულდება ექსპლუატანტის პასუხსიმგებლობის ქვეშ.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სააგენტოს ჰქონდეს შესაძლებლობა, დაადგინოს კონტრაქტორი ორგანიზაციის საქმიანობის შესაბამისობა მოქმედ მოთხოვნებთან.

**შენიშვნა:** საკონტრაქტორო საქმიანობასთანდაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.GEN.205; AMC2 ORO.GEN.205; GM1 ORO.GEN.205; GM2 ORO.GEN.205

**მუხლი 13. პერსონალისადმი დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს პასუხისმგებელი ხელმძღვანელი (AM), რომელიც უფლებამოსილია უზრუნველყოს ექსპლუატანტის საქმიანობის განხორციელებისთვის საჭირო ფინანსური მართვა და ექსპლუატაციის განხორციელება ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად. პასუხისმგებელი ხელმძღვანელი (AM) ახორციელებს ორგანიზაციის მართვის ეფექტური სისტემის შექმნას და მისი ფუნქციონირების უზრუნველყოფას.

2. ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს ერთი ან მეტი პირი, რომლის პასუხისმგებლობის სფეროში უნდა შედიოდეს დადგენილი მოთხოვნების მიმართ ექსპლუატანტის შესაბამისობის შენარჩუნება. აღნიშნული პირ(ებ)ი ანგარიშვალდებულნი უნდა იყვნენ პასუხისმგებელი ხელმძღვანელის (AM) წინაშე.

3. ექსპლუატანტს უნდა ჰყავდეს საკმარისი რაოდენობის კვალიფიცირებული პერსონალი დაგეგმილი ამოცანების და საქმიანობის განსახორციელებლად დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია აწარმოოს ჩანაწერები პერსონალის წევრების გამოცდილების, კვალიფიკაციის და მათ მიერ გავლილი მომზადების შესახებ, ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დემონსტრირების მიზნით.

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალის ყველა წევრმა იცოდეს ის წესები და პროცედურები, რომლებიც მათზე დაკისრებულ მოვალეობებს შეესაბამება.

**მუხლი 14. ექსპლუატანტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**

ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს ისეთი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, რომ შესაძლებელი იყოს ყველა დაგეგმილი ამოცანის და საქმიანობის განხორციელება დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

**მუხლი 15. ჩანაწერების შენახვა**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შექმნას ჩანაწერების შენახვის სისტემა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელი იქნება ექსპლუატანტის საქმიანობასთან დაკავშირებული ჩანაწერის შენახვა და მიკვლევა.

2. ჩანაწერების ფორმატი უნდა განისაზღვრებოდეს ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი პროცედურებით.

3. ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს ისე, რომ თავიდან იქნეს აცილებული მათი დაზიანების, შეცვლის ან დაკარგვის შესაძლებლობა.

**შენიშვნა:** ჩანაწერების შენახვასთანდაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.GEN.220(b); GM1 ORO.GEN.220(b).

**მუხლი 16. დეკლარაცია (DEC)**

საქართველოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტი, რომელიც არ ახორციელებს მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპუატაციას, ვალდებულია:

ა) ექსპლუატაციის დაწყებამდე სააგენტოს მიაწოდოს ყველა საჭირო ინფორმაცია ამ წესის N1 დანართით მითითებული ფორმით;

ბ) გამოყენების შემთხვევაში, სააგენტოს წარუდგინოს შესაბამისობის დადგენის ალტერნატიული მეთოდები (AltMoC);

გ) უზრუნველყოს ამ წესით, მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან და დეკლარაციაში მოყვანილ ინფორმაციასთან შესაბამისობა;

დ) დაუყოვნებლივ აცნობოს სააგენტოს დეკლარაციაში ან შესაბამისობის დადგენის მის მიერ გამოყენებულ მეთოდებში რაიმე ცვლილების შესახებ და წარუდგინოს მას შესწორებული დეკლარაცია, ამ წესის N1 დანართში მითითებული ფორმით; და

ე) სააგენტოს აცნობოს დეკლარაციაში მითითებულ ვადაზე ადრე ექსპლუატაციის შეწყვეტის შესახებ.

**მუხლი 17. იჯარა**

1. საქართველოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის მიერ სხ-ს იჯარით აღებისას, სხ-ს უნდა გააჩნდეს (EASA)-ს წევრი ქვეყნის მიერ გაცემული საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) ან დაცული უნდა იქნეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნა.

2. ექსპლუატანტმა სხ-ის იჯარით აღებამდე ან ექსპლუატაციის დაწყებამდე უნდა მოიპოვოს სააგენტოს წინასწარი თანხმობა და დაიცვას შემდეგი პირობები:

ა) ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) არაწევრ ქვეყანაში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის სხ-ის ეკიპაჟიანი იჯარის შემთხვევაში:

ა.ა) ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) არაწევრ ქვეყანაში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის უსაფრთხოების სტანდარტები საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის კუთხით, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს შეესაბამება;

ა.ბ) ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) არაწევრ ქვეყანაში რეგისტრირებული ექსპლუატანტის სხ-ს გააჩნია სტანდარტული საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA), რომელიც გაცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) არაწევრ ქვეყანაში რეგისტრირებული სხ-ის ეკიპაჟის გარეშე იჯარის შემთხვევაში:

ბ.გ) უზრუნველყოფილია შესაბამისობა სააგენტოს მიერ დადგენილ იმ მოთხოვნებთან, რომლებიც ეხება სხ-ის, ნაწილების და საბორტო აღჭურვილობის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებას და ამ ამოცანების განხორციელებაში ჩართული ორგანიზაციების და პერსონალის დამტკიცებას;

ბ.დ) სხ აღჭურვილია ამ წესის III თავში გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სხ-ის იჯარით აღებასთანდაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.SPO.100(c); GM1 ORO.SPO.100 (c); AMC1 ORO.SPO.100(c)(1); AMC2 ORO.SPO.100(c)(1); GM1 ORO.SPO.100(c)(1)

**მუხლი 18. პერსონალისადმი დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს პირები, რომლებიც პასუხისმგებელნი იქნებიან ორგანიზაციის მართვასა და ზედამხედველობაზე შემდეგი სფეროების მიხედვით:

ა) საფრენოსნო ექსპლუატაცია;

ბ) ეკიპაჟის მომზადება/წვრთნა;

გ) მიწისზედა მომსახურება; და

დ) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება სააგენტოს სამართლებრივი აქტ(ებ)ის შესაბამისად.

2. პერსონალის კვალიფიკაცია და კომპეტენცია უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი პერსონალი დაგეგმილი სახმელეთო და საფრენოსნო ექსპლუატაციის განსახორციელების მიზნით;

ბ) სახმელეთო და საფრენოსნო ექსპლუატაციაში მონაწილე ან მასში უშუალოდ ჩართული პერსონალი:

ბ.ა) უნდა იყოს სათანადოდ მომზადებული;

ბ.ბ) უნდა იჩენდეს მათზე დაკისრებული ვალდებულებების ეფექტური შესრულების უნარს;

ბ.გ) სრულად უნდა იცნობდეს საკუთარ უფლება-მოვალეობებს.

3. ეკიპაჟის წევრებსა და ექსპლუატაციაში ჩართულ პერსონალზე ზედამხედველობა უნდა ხორციელდებოდეს იმ პირების მიერ, რომელსაც გააჩნია შესაბამის სფეროში მუშაობის გამოცდილება.

**შენიშვნა:** პერსონალთანდაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.SPO.100(a); AMC2 ORO.SPO.100(a); GM1 ORO.SPO.100(a); GM2 ORO.SPO.100(a)

**მუხლი 19. ექსპლუატანტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) გამოიყენოს მიწისზედა მომსახურება სათანადო საშუალებები ფრენების უსაფრთხო მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

ბ) ძირითად საექსპლუატაციო ბაზაზე იქონიოს ისეთი მატერიალურ-ტექნიკური დამხმარე საშუალებები, რომლებიც ფრენების რეგიონსა და სახეობას შეესაბამება;

2. უზრუნველყოს, რომ ყოველ საექსპლუატაციო ბაზაზე იყოს საკმარისი სამუშაო სივრცე იმ პერსონალისთვის, რომელთა საქმიანობამ შესაძლოა იქონიოს გავლენა ფრენის უსაფრთხოებაზე. ექსპლუატანტის მიერ გათვალისწინებულ უნდა იქნეს მიწისზედა მომსახურებაში და ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლში ჩართული პერსონალის და მნიშვნელოვანი ჩანაწერების შენახვის, განთავსების და ეკიპაჟის მიერ ფრენის დაგეგმვის საჭიროებები.

**მუხლი 20. დოკუმენტაციის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ყველა სახელმძღვანელოს და სხვა საჭირო დოკუმენტაციის შედგენა და მათში ყველა საჭირო ცვლილების განხორციელება;

2. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს საექსპლუატაციო ინსტრუქციების და სხვა საჭირო ინფორმაციის შესაბამისი პერსონალისთვის დაუყოვნებლივ მიწოდებას;

**მუხლი 21. მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია, მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის დაწყებამდე სააგენტოს მიმართოს და მოიპოვოს საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაცია/ნებართვა, რომელიც :

ა) ხორციელდება ისეთ რეგიონში, სადაც არსებობს იმის ალბათობა, რომ ავარიული ვითარებისას ხმელეთზე მყოფი მესამე პირები დაზიანდნენ;

ბ) ფრენის სპეციფიკიდან და ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე, ხმელეთზე მყოფ მესამე პირებს მაღალი რისკის ქვეშ აყენებს.

2. ექსპლუატანტმა საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის მოსაპოვებლად, სააგენტოს უნდა წარუდგენოს:

ა) განცხადება, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ა.ა) პასუხისმგებელი ხელმძღვანელის (AM) საკონტაქტო მონაცემებს (ტელეფონი, ელ. ფოსტა);

ა.ბ) დასახული ექსპლუატაციის აღწერილობას, ადგილმდებარეობას, დროის პერიოდს, სხ-ების ტიპ(ებ)ს და რაოდენობას;

ბ) რეესტრიდან ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ამონაწერი;

გ) სპეციალური ნებართვის (SPA) ჩამონათვალი, (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

დ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) ან კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი (CDL), (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ე) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელ დოკუმენტი (სადაზღვევო პოლისებს) ან ეკვივალენტურ დოკუმენტებს;

ვ) საავიაციო სამუშაოების განხორციელების უფლების დამადასტურებელ დოკუმენტი, (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ზ) სხ-ის ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატის ასლი;

თ) სხ-ის ხმაურის სერტიფიკატის ასლი (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ი) საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს თანხმობა (იმ სახეობის საავიაციო სამუშაოსთვის, რომელიც საჭიროებს საჰაერო ხომალდიდან ფოტო და ვიდეო გადაღებას).

კ) სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს (AFM) ან ეკვივალენტურ დოკუმენტ(ებ)ს;

ლ) ჩანაწერები ექსპლუატაციაში მონაწილე პერსონალის (მათ შორის ეკიპაჟის წევრების, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების და ტექნიკური პერსონალის) გამოცდილების, კვალიფიკაციის და მათ მიერ გავლილი მომზადების შესახებ;

მ)ინფორმაცია სხ- ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების მართვის ორგანიზაციის (CAMO) შესახებ;

ნ) ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM);

ო) რისკების შეფასების დოკუმენტაცია და შესაბამისი საექსპლუატაციო პროცედურები, რომლებიც გამოიყენება მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელებისას;

პ) სხვა, ნებისმიერი დოკუმენტი, რომელსაც მოითხოვს სააგენტო, ექსპლუატაციის სპეციფიკის გათვალისწინებით.

3. საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის მიღების ან მასში ცვლილებების განხორციელების მიზნით, განაცხადი წარდგენილ უნდა იქნას სააგენტოს მიერ დადგენილი ფორმით და წესით.

**შენიშვნა:** მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებულ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM2 ORO.SPO.110(a); ამ წესის N6 და N7 დანართი.

**მუხლი 22. ცვლილებების განხორციელება**

1. ნებისმიერი ცვლილება, რომელმაც შეიძლება გავლენა იქონიოს საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის მოქმედების ფარგლებსა ან ნებადართულ ექსპლუატაციაზე, საჭიროებს სააგენტოსთან წინასწარ შეთანხმებას. თუ წარმოდგენილი რისკის პირველადი შეფასება ზემოაღნიშნულ ცვლილებას არ ითვალისწინებს, საჭიროა სააგენტოსთვის განახლებული რისკის შეფასების და შესაბამისი საექსპლუატაციო პროცედურების წარდგენა;

2. ცვლილების შეთანხმებასთან დაკავშირებული განაცხადი წარდგენილი უნდა იქნეს აღნიშნული ცვლილებების ამოქმედებამდე იმისათვის, რომ სააგენტოს ჰქონდეს ამ წესთან შესაბამისობის დადგენის და საჭიროებისამებრ, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციაში/ნებრათვაში ცვლილების შეტანის შესაძლებლობა. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს წარუდგინოს ყველა საჭირო დოკუმენტაცია.

3. ცვლილება ძალაში შედის, მხოლოდ სააგენტოსგან ოფიციალური თანხმობის მიღების შემდეგ, სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად;

4. ექსპლუატანტი, ცვლილების ძალაში შესვლამდე პერიოდის განმავლობაში, ვალდებულია საკუთარი საქმიანობა განახორციელოს სააგენტოს მიერ განსაზღვრული პირობების მიხედვით.

**მუხლი 23. შესაბამისობის შენარჩუნება**

1. საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის მქონე ექსპლუატანტის საქმიანობა უნდა შეესაბამებოდეს აღნიშნულ ავტორიზაციაში/ნებართვაში განსაზღვრული საქმიანობის პირობებს.

2. საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაცია/ნებართვა ძალაში რჩება, თუ იგი არ არის სააგენტოს მიერ შეჩერებული ან გაუქმებული.

3. სააგენტოს მიერ საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის შეჩერების ან გაუქმების შემთხვევაში, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის სერტიფიკატი დაუყოვნებლივ უნდა დაუბრუნდეს სააგენტოს.

**მუხლი 24. სახელმძღვანელოები, ბორტჟურნალები და ჩანაწერები (MLR) - ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM) - ძირითადი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM) ამ მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

2. სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) შესაბამისად, რომელიც უნდა მოიცავდეს ყველა საჭირო ინსტრუქციას, ინფორმაციას და პროცედურებს ყველა სხ-თან დაკავშირებით და საექსპლუატაციო პერსონალის მიერ მათი მოვალეობების შესასრულებლად. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM), აგრეთვე განსაზღვრული უნდა იყოს საფრენოსნო (flight time), სამუშაო (flight duty) და დასვენების (rest) დროის შესაბამისი ნორმები. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM) და მისი რევიზიები უნდა შეესაბამებოდეს დამტკიცებულ სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს (AFM) და მასში ცვლილებები უნდა ხორციელდებოდეს საჭიროებისამებრ.

3. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) ასახული უნდა იყოს ამ წესით განსაზღვრული მოთხოვნები და მისი შინაარსი არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციით/ნებართვით/დეკლარაციით გათვალისწინებულ პირობებს და სპეციალური ნებართვის (SPA) ჩამონათვალს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

4. ნებადართულია ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) გამოცემა ცალკეული ტომების სახით.

5. ექსპლუატაციაში ჩართული პერსონალის თითოეული წევრისათვის ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) ის ნაწილები, რომელიც უშუალოდ მის სამსახურეობრივ მოვალეობებს უკავშირდება.

6. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) განახლება უნდა ხორციელდებოდეს რეგულარულად და პერსონალის ყველა წევრი უნდა იყოს ინფორმირებული ყველა იმ ცვლილებების შესახებ, რომლებიც უშუალოდ მათ სამსახურეობრივ მოვალეობებს უკავშირდება.

7. ეკიპაჟის თითოეულ წევრს პირადი სარგებლობისთვის უნდა გადაეცეს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) ის ნაწილები, რომლებიც უშუალოდ მათ სამსახურებრივ მოვალეობას უკავშირდება. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ყველა იმ პირმა, რომელსაც ხელთ აქვს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM) ან მისი შესაბამისი ნაწილი, შეინარჩუნოს სახელმძღვანელო განაახლებულ ფორმატში და შეიტანოს მასში ექსპლუატანტის მიერ მოწოდებული ყველა ცვლილება და შესწორება.

8. მაღალი რისკის კომენრციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განმახორვიელებელი პირი ვალდებულია, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციასთან/ნებართვასთან დაკავშირებულ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) რაიმე სახის ცვლილების განხორციელებამდე, მოიპოვოს სააგენტოს თანხმობა, სანამ აღნიშნული ცვლილება შევა ძალაში.

9. თუ უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროა ცვლილებების და შესწორებების დაუყოვნებლივ განხორციელება, მათი დაუყოვნებელი გამოქვეყნება და დანერგვა შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, როცა ექსპლუატანტმა ყველა საჭირო თანხმობის მოსაპოვებლად მიმართა სააგენტოს.

10. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს დამტკიცებული დოკუმენტებიდან ინფორმაციის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) გადატანა.

11. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) ის ნაწილები, რომლებიც უკავშირდება პერსონალის მოვალეობებს, შედგენილი იქნეს მათთვის გასაგებ ენაზე. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) მოცემული ინფორმაცია წარმოდგენილი უნდა იყოს გამოსაყენებლად ხელსაყრელი ფორმით და ადამიანური ფაქტორის პრინციპების გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოსთან (OM) დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.MLR.100; AMC2 ORO.MLR.100; AMC4 ORO.MLR.100; GM1 ORO.MLR.100(k).

**მუხლი 25. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL)**

1. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) შედგენილი უნდა იყოს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად და უნდა ეფუძნებოდეს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს (MMEL). თუ (MMEL) არ არის ჩამოყალიბებული საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) ფარგლებში, მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) შეიძლება ეფუძნებოდეს იმ მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს (MMEL), რომელიც მიღებულია ექსპლუატანტის ან სხ-ის რეგისტრაციის სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ.

2. ექსპლუატანტმა, უნდა დაადგინოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) ან ექვივალენტური დოკუმენტი შემდეგის გათვალისწინებით:

ა) დოკუმენტმა უნდა განსაზღვროს ის პირობები, რომლის დროსაც სხ-ის ექსპლუატაცია ნებადართულია ფრენის დაწყებისას კონკრეტული ინსტრუმენტების, აღჭურვილობის შემადგენელი ელემენტების ან ფუნქციების გაუმართაობისას;

ბ) დოკუმენტი უნდა მომზადდეს თითოეული სხ-ისთვის, ექსპლუატანტის შესაბამისი საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პირობების გათვალისწინებით;

გ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) უნდა ეფუძნებოდეს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს (MMEL) და ასეთის არსებობის შემთხვევაში არ უნდა იყოს ნაკლებშემზღუდავი ვიდრე მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL).

3. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) და მასში განხორციელებული ნებისმიერ ცვლილება დამტკიცებული უნდა იქნეს სააგენტოს ან სხვა სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია, შეიტანოს შესწორებები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) სააგენტოსთვის მისაღებ გონივრულ ვადაში, მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) შესაბამისი ცვლილების განხორციელების შემდეგ.

5. აღჭურვილობის ჩამონათვალის გარდა, მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) უნდა შედიოდეს:

ა) პრეამბულა, რომელიც შეიცავს ინსტრუქციებს და განმარტებებს საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრებისთვის და ტექმომსახურების იმ პერსონალისთვის, რომლებიც მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით (MEL) სარგებლობენ;

ბ) იმ მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) განხორციელებული შესწორებების სტატუსი, რომელსაც მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) ეფუძნება და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) განხორციელებული შესწორებების სტატუსი;

(გ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) მოქმედების სფერო, მოცულობა და დანიშნულება.

6. ექსპლუატანტი:

ა) ადგენს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებული თითოეული გაუმართავი ხელსაწყოს, მოწყობილობის, აღჭურვილობის ერთეულის ან ფუნქციის დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდებს (RI). მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) განსაზღვრული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდები (RI), მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) განსაზღვრულ შესაბამის დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდებს (RI) არ უნდა აღემატებოდეს;

ბ) ადგენს დეფექტის აღმოფხვრის ეფექტურ პროგრამას;

გ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდის (RI) გასვლის შემდეგ სხ-ის ექსპლუატაციას ახორციელებს მხოლოდ, თუ:

გ.ა) დეფექტი აღმოფხვრილია; ან

გ.ბ) დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდი (RI) გაგრძელებულია ამ მუხლის მე-7 პუნქტის შესაბამისად.

7. სააგენტოს თანხმობის საფუძველზე, ექსპლუატანტს შეუძლია გამოიყენოს პროცედურა, „B“, „C“ და „D“ კატეგორიების დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდის (RI) ერთჯერადი გაგრძელების მიზნით, იმ პირობით, რომ:

ა) გაგრძელებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდი (RIE) არ სცილდება სხ-ის ტიპისათვის მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) განსაზღვრულ ფარგლებს;

ბ) გაგრძელებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდის (RIE) ხანგრძლივობა, მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) განსაზღვრულ დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდს (RI) არ აღემატება;

გ) გაგრძელებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდი (RIE), არ წარმოადგენს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებული მოწყობილობის დეფექტის აღმოფხვრის ჩვეულ ხერხს და იგი გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როდესაც დეფექტის აღმოფხვრას ხელს უშლის ისეთი მოვლენა, რომელიც ექსპლუატანტის კონტროლს არ ექვემდებარება;

დ) ექსპლუატანტის მიერ განსაზღვრულია გაგრძელებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდის (RIE) გაკონტროლებასთან დაკავშირებული სპეციალური მოვალეობები და ვალდებულებები;

ე) სააგენტო ინფორმირებულია ნებისმიერი გაგრძელებული დეფექტის აღმოფხვრის პერიოდის (RIE) შესახებ; და

ვ) გეგმა შედგენილია პირველი შესაძლებლობისთანავე, დეფექტის აღმოფხვრის მიზნით.

8. ექსპლუატანტი მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებულ საექსპლუატაციო და ტექმომსახურების პროცედურებს ადგენს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) მითითებული საექსპლუატაციო და ტექმომსახურების პროცედურების გათვალისწინებით. აღნიშნული პროცედურები, შემადგენელი ნაწილის სახით, უნდა შედიოდეს ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოებში ან მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL).

9. ექსპლუატანტი ვალდებულია მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალში (MMEL) მითითებულ საექსპლუატაციო და ტექმომსახურების პროცედურებში რაიმე ცვლილების განხორციელების შემდეგ, შესაბამისი ცვლილებები შეიტანოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებულ საექსპლუატაციო და ტექმომსახურების პროცედურებში.

10. თუ მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, ექსპლუატანტი ვალდებულია შეასრულოს:

ა) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებული საექსპლუატაციო პროცედურები, მწყობრიდან გამოსული აღჭურვილობით ექსპლუატაციის დაგეგმვის ან/და შესრულების დროს; და

ბ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) მითითებული ტექმომსახურების პროცედურები მწყობრიდან გამოსული აღჭურვილობით ექსპლუატაციის დაწყებამდე.

11. კონკრეტულ შემთხვევასთან მიმართებაში სააგენტოს თანხმობის საფუძველზე, ექსპლუატანტს შეუძლია განახორციელოს იმ მწყობრიდან გამოსული ხელსაწყოს, მოწყობილობის ან ფუნქციის მქონე სხ-ის ექსპლუატაცია, რომელიც მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) შეზღუდვების ჩარჩოს აღემატება, მაგრამ არ აღემატება მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალის (MMEL) შეზღუდვებს იმ პირობით, რომ:

ა) აღნიშნული ხელსაწყოს, მოწყობილობას ან ფუნქციას მოიცავს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალი (MMEL), როგორც ეს ამ მუხლის პირველ პუნქტშია განსაზღვრული;

ბ) სააგენტოს თანხმობა არ წარმოადგენს დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით (MEL) გათვალისწინებული შეზღუდვების გვერდის ავლის ჩვეულ ხერხს და გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როდესაც მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალთან (MEL) შესაბამისობა ვერ მიიღწევა ისეთი მოვლენების გამო, რომლებიც ექსპლუატანტის კონტროლს არ ექვემდებარება;

გ) ექსპლუატანტის მიერ განსაზღვრულია სპეციალური მოვალეობები სააგენტოს თანხმობის საფუძველზე სხ-ის ამგვარი ექსპლუატაციის გაკონტროლების მიზნით.

დ) პირველი შესაძლებლობისთანავე შედგენილია ხელსაწყოს, მოწყობილობის ან ფუნქციის დეფექტის აღმოფხვრის ან ისეთ ექსპლუატაციაზე დაბრუნების გეგმა, რომელიც მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) შეზღუდვების გათვალისწინებით სრულდება.

**შენიშვნა:** მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალთან (MEL) დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 ORO.MLR.105(a); AMC1 ORO.MLR.105(c); AMC1 ORO.MLR.105(d); AMC1 ORO.MLR.105(d)(1); AMC1 ORO.MLR.105(d)(3); AMC2 ORO.MLR.105(d)(3); GM1 ORO.MLR.105(d)(3); GM2 ORO.MLR.105(d)(3); GM1 ORO.MLR.105(e);(f); AMC1 ORO.MLR.105(f); GM1 ORO.MLR.105(f); AMC1 ORO.MLR.105(g); GM1 ORO.MLR.105(g); AMC1 ORO.MLR.105(h); AMC1 ORO.MLR.105(j); GM1 ORO.MLR.105(j).

**მუხლი 26. ბორტჟურნალი (Journey Log)**

ყოველ ფრენასთან ან ფრენების სერიასთან დაკავშირებული დაწვრილებითი ინფორმაცია სხ-ის, ეკიპაჟის და ფრენის შესახებ უნდა ინახებოდეს ბორტჟურნალის ან ეკვივალენტური დოკუმენტის სახით.

**შენიშვნა:** ბორტჟურნალთნ დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.MLR.110; GM1 ORO.MLR.110.

**მუხლი 27. ჩანაწერების შენახვა**

1. ხუთი წლის ვადით შენახვას ექვემდებარება შემდეგი ჩანაწერები:

ა) ექსპლუატანტებთან მიმართებაში, რომლების არ ახორციელებენ მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას, დეკლარაციის/ნებართვის ასლი, ინფორმაცია მის ხელთ არსებული სპეციალური ნებართვების (SPA) შესახებ და ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (OM);

ბ) ექსპლუატანტებთან მიმართებაში, რომლებიც ახორციელებენ მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულის გარდა, ამ წესის 90-ე მუხლის შესაბამისად შესრულებული რისკის შეფასებასთან დაკავშირებული ჩანაწერები და შესაბამისი სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP).

2. სამი თვის ვადით შენახვას ექვემდებარება ფრენის მომზადების და შესრულების დროს გამოყენებული შემდეგი ინფორმაცია და ანგარიშები:

ა) ფრენის სამუშაო გეგმა, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ბ) ნოტამი (NOTAM) და სააერნაოსნო ინფორმაციის მომსახურების (AIS) მიერ მიწოდებული საინსტრუქციო (briefing) დოკუმენტაცია, თუ იგი ექსპლუატანტის მიერ იქნა კორექტირებული;

გ) დოკუმენტაცია მასისა და გაწონასწორების შესახებ;

დ) შეტყობინება სხ-ის მეთაურისათვის (PIC) სპეციალური ტვირთის შესახებ, მათ შორის, წერილობითი ინფორმაცია სახიფათო ტვირთის (DG) შესახებ;

ე) ბორტჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი; და

ვ) საავიაციო მოვლენის შესახებ შეტყობინება, რომელიც მოიცავს დაწვრილებით ინფორმაციას ნებისმიერი საავიაციო შემთხვევის ან მოვლენის შესახებ, რომლის აღრიცხვას ან შეტყობინებას სხ-ს მეთაური (PIC) საჭიროდ ჩათვლის;

3. ექსპლუატანტის პერსონალის მონაცემები უნდა ინახებოდეს ამ წესის N2 დანართში მითითებული პერიოდებით.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) აწარმოოს და შეინახოს ჩანაწერები ეკიპაჟის თითოეული წევრის მიერ გავლილი მომზადების, შემოწმების და მისთვის მინიჭებული კვალიფიკაციის შესახებ, ამ წესის II თავის მოთხოვნების შესაბამისად; და

ბ) უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული ჩანაწერები ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრისთვის ხელმისაწვდომი იყოს მისი მოთხოვნისამებრ.

5. ექსპლუატანტი, ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული პერიოდის განმავლობაში, ვალდებულია შეინახოს ფრენის მომზადებასთან და ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის ჩანაწერები და პერსონალის სწავლების ჩანაწერები, იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც ექსპლუატანტი წყვეტს ჩანაწერებში მოცემული სხ-ის ექსპლუატაციას ან ეკიპაჟის წევრთან საქმიან ურთიერთობას;

6. ექსპლუატანტი, რომლის ეკიპაჟის წევრი დასაქმდება სხვა ექსპლუატანტთან, ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ეკიპაჟის წევრის ყველა ჩანაწერი იყოს ხელმისაწვდომი სხვა ექსპლუატანტისათვის ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული პერიოდების განმავლობაში;

**მუხლი 28. უშიშროების უზრუნველმყოფი ზომები საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში - თვითმფრინავები**

თუ თვითმფრინავის საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინას აქვს კარი, იგი უნდა იკეტებოდეს.

**მუხლი 29. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შემადგენლობა და სამუშაო ადგილებზე საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა უნდა იყოს არანაკლები იმ მინიმალურ რაოდენობაზე, რომელიც განსაზღვრულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახლმძღვანელოში (AFM) ან სხ-სათვის დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვებით;

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებში უნდა იყოს გათვალისწინებული საფრენოსნო ეკიპაჟის დამატებითი წევრები, თუ ეს საჭიროა ექსპლუატაციის სახეობიდან გამომდინარე და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა არ უნდა იყოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი (OM) დადგენილზე ნაკლები;

3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი უნდა ფლობდეს ისეთ მოწმობას და ოსტატობას, რომელიც გაცემულია ან აღიარებულია სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად და მასზე დაკისრებულ მოვალეობებს შეესაბამება;

4. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ფრენის დროს შეიძლება გათავისუფლდეს საკუთარი მოვალეობების შესრულებისაგან და ჩანაცვლდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის სათანადოდ კვალიფიცირებული სხვა წევრით.

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შემადგენლობაში პირის შტატგარეშე საფუძველზე ან არასრული სამუშაო განაკვეთით აყვანისას, ექსპლუატანტმა უნდა გადაამოწმოს, რომ ამ წესის, ასევე სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ და მათ შორის ბოლო გამოცდილების მიმართ დადგენილი მოთხოვნები სრულდება და ყველა იმ მომსახურების გათვალისწინებით, რომელსაც აღნიშნული პირი უწევს სხვა ექსპლუატანტ(ებ)ს, ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს:

ა) პირის მიერ ექსპლუატირებული სხ-ების ტიპების ან მოდიფიკაციების საერთო რაოდენობა;

ბ) სასამსახურო-საფრენოსნო დროის შესაბამისი შეზღუდვები და დასვენების ნორმები.

**მუხლი 30. სხ-ის მეთაურად (PIC) დანიშვნა**

1. ექსპლუატანტმა საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებიდან ერთი პილოტი უნდა დანიშნოს, სხ-ის მეთაურად (PIC). ექსპლუატანტი სხ-ის მეთაურად ნიშნავს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრთა შორის იმ პილოტს, რომელსაც შესაბამისი კვალიფიკაცია მიენიჭა სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად.

2. ექსპლუატანტმა მხოლოდ მაშინ უნდა დანიშნოს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი სხ-ის მეთაურად თუ მას გააჩნია:

ა) გამოცდილების ის მინიმალური დონე, რომელიც ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) შესაბამისად არის განსაზღვრული;

ბ) მარშრუტის ან ფრენის რეგიონის და აეროდრომების, მათ შორის სათადარიგო აეროდრომების, ტექნიკური საშუალებების და გამოსაყენებელი პროცედურების სათანადო ცოდნა;

გ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ექსპლუატაციის შემთხვევაში, გავლილი აქვს ექსპლუატანტის მეთაურთა მომზადების შესაბამისი კურსი (operator’s command course), თუ მანამდე მას მეორე პილოტის რანგი ჰქონდა.

3. თვითმფრინავების და შვეულმფრენების კომერციული ექსპლუატაციის შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურს ან იმ პილოტს, რომელსაც სხ-ის მართვა შეიძლება გადაეცეს, გავლილი უნდა ჰქონდეს პირველადი გაცნობითი მომზადება მარშრუტის ან ფრენის რეგიონის და აეროდრომების, ტექნიკური საშუალებების და გამოსაყენებელი პროცედურების გაცნობის მიზნით. მარშრუტის/ფრენის რეგიონთან და აეროდრომთან დაკავშირებული ინფორმაციის ცოდნის შესანარჩუნებლად, პილოტმა აღნიშნულ მარშრუტზე ან ფრენის რეგიონში ან აეროდრომზე უნდა შეასრულოს არანაკლებ ერთი ფრენა 12 თვის განმავლობაში.

**შენიშვნა:** სხ-ის მეთაურად დანიშვნასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO. FC.105(b)(2);(c); GM1 ORO.FC.105(b)(2); AMC1 ORO.FC.105(c); AMC2 ORO.FC.105(c);

**მუხლი 31. ბორტინჟინერი**

როდესაც, თვითმფრინავის კონსტრუქციაში გათვალისწინებულია ცალკე სამუშაო ადგილი ბორტინჟინრისთვის, საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა შედიოდეს ერთი წევრი, რომელიც სათანადოდ არის კვალიფიცირებული მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.

**მუხლი 32. ეკიპაჟის რესურსის მართვის სწავლება (CRM)**

1. ფრენების შესრულების დაწყებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა უნდა გაიაროს ეკიპაჟის რესურსის მართვის სწავლება (CRM), რომელიც მის უშუალო მოვალეობებს შეესაბამება, როგორც ეს განსაზღვრულია ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM).

2. ეკიპაჟის რესურსის მართვის სწავლების (CRM) შემადგენელი ელემენტები უნდა შედიოდეს სხ-ის ტიპის ან კლასის მიხედვით მომზადებაში, პერიოდულ მომზადებასა და სხ-ის მეთაურის (PIC) მომზადების კურსში.

**შენიშვნა:** ეკიპაჟის რესურსის მართვის სწავლებასთან (CRM) დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.FC.115; AMC2 ORO.FC.115; AMC3 ORO.FC.115; GM1 ORO.FC.115; GM2 ORO.FC.115; GM3 ORO.FC.115; GM4 ORO.FC.115; GM5 ORO.FC.115; GM6 ORO.FC.115; GM7 ORO.FC.115;

**მუხლი 33. ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი გადამზადების კურსი (Operator Conversion Training).**

1. თვითმფრინავების ან შვეულმფრენების ექსპლუატაციის შემთხვევაში, დამოუკიდებლად მარშრუტზე ფრენის დაწყებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია გაიაროს ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი გადამზადების კურსი:

ა) განსხვავებულ სხ-ზე ფრენის დაწყებისას, რომელიც ახალ ტიპის ან კლასის ოსტატობას საჭიროებს; ან

ბ) ექსპლუატანტთან მუშაობის დაწყებისას.

2. ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი გადამზადების კურსი უნდა მოიცავდეს სხ-ზე დამონტაჟებულ მოწყობილობაზე წვრთნას, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებზე დაკისრებული მოვალეობების გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ გადამზადების კურსთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.FC.120&130.

**მუხლი 34. სხვაობების შემსწავლელი კურსი და გაცნობითი სწავლება**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია გაიაროს სხვაობების შემსწავლელი კურსი ან გაცნობითი სწავლება მაშინ, როდესაც ეს სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესებით“ მოითხოვება და როდესაც მის მიერ ამჟამად ექსპლუატირებული სხ-ის ტიპებზე ან მათ მოდიფიკაციებზე ხორციელდება აღჭურვილობის ან ექსპლუატაციის პროცედურების ცვლილება, რომელიც დამატებით ცოდნას საჭიროებს.

2. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) განსაზღვრული უნდა იყოს ის, თუ როდის არის საჭირო სხვაობების შემსწავლელი ან გაცნობითი კურსის გავლა.

**შენიშვნა:** სხვაობების შემსწავლელ კურსთან და გაცნობით სწავლებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.FC.125.

**მუხლი 35. პერიოდული მომზადება და შემოწმება**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველი წევრი ვალდებულია წელიწადში ერთხელ გაიაროს პერიოდული საფრენოსნო და სახმელეთო მომზადება მის მიერ ექსპლუატირებული სხ-ის ტიპებისა ან მათი მოდიფიკაციის შესაბამისად, რომელიც ასევე მოიცავს ბორტზე არსებული ყველა საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის განთავსებისა და სარგებლობის წესებს.

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეულ წევრს, პერიოდულად უნდა ჩაუტარდეს შემოწმება ექსპლუატანტის მიერ, რათა დადგინდეს მათი კომპეტენცია სტანდარტული, საგანგებო და ავარიულ ვითარებებში მოქმედების პროცედურების შესრულებისას.

**შენიშვნა:** პერიოდულ მომზადებასთან და შემოწმებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.FC.120&130.

**მუხლი 36. პილოტის კვალიფიკაცია პილოტის ნებისმიერი სავარძლიდან**

საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრებმა, რომლებიც დაშვებულნი შეიძლება იყვნენ სხ-ის მართვასთვის პილოტის ნებისმიერი სავარძლიდან, უნდა გაიარონ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) განსაზღვრული შესაბამისი წვრთნა და შემოწმება (training and checking).

**მუხლი 37. ერთი და მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ის ექსპლუატაცია**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც ექსპლუატაციას უწევენ ერთზე მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ებს, უნდა აკმაყოფილებდნენამ წესით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს სხ-ის თითოეული ტიპის ან მოდიფიკაციის მიმართ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სხ-ის შესაბამისი ტიპის ან მოდიფიკაციისთვის ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებული საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) სავალდებულო ნაწილში განსაზღვრულია სწავლებასთან, შემოწმებასა და ბოლო გამოცდილებასთან დაკავშირებული კრედიტები.

2. შესაბამისი პროცედურები და/ან საექსპლუატაციო შეზღუდვები უნდა იქნეს განსაზღვრული ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) ერთზე მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ებზე, ნებისმიერი სახის ექსპლუატაციის განხორციელებისათვის.

**მუხლი 38. საფრენოსნო ეკიპაჟის სწავლების უზრუნველყოფა**

1. ამ წესის 29- 39-ე მუხლებით გათვალისწინებული ყველა სწავლება უნდა ჩატარდეს:

ა) ექსპლუატანტის მიერ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) განსაზღვრული სასწავლო პროგრამის და სილაბუსის მიხედვით;

ბ) შესაბამისად კვალიფიცირებული პერსონალის მიერ. ფრენის და ფრენის იმიტაციის წვრთნის და შემოწმების შემთხვევაში საფრენოსნო მომზადების და შემოწმების ჩამტარებელი პერსონალი უნდა იყოს კვალიფიცირებული სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მოთხოვნების შესაბამისად.

2. სასწავლო პროგრამის და სილაბუსის შედგენისას, ექსპლუატანტმა მათში უნდა შეიტანოს შესაბამისი ელემენტები, რომლებიც განსაზღვრულია ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) ან სხ-ის მწარმოებელი სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ დამტკიცებული საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) სავალდებულო ნაწილში.

3. ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობა (FSTD) ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებულ სხ-ს უნდა შეესაბამებოდეს. ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობას (FSTD) და სხ-ს შორის არსებული სხვაობები, უნდა იყოს აღწერილი და განმარტებული საჭიროებიდან გამომდინარე ინსტრუქტაჟის ან ტრენინგის მეშვეობით.

4. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს მონიტორინგის ისეთი სისტემა, რომლის მეშვეობითაც იგი გააკონტროლებს ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობის (FSTD) მიმართ განხორციელებულ ცვლილებებს, რათა უზრუნველყოს, რომ აღნიშნულმა ცვლილებებმა არ იქონიოს გავლენა სასწავლო პროგრამებზე.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ეკიპაჟის სწავლების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 ORO.FC.145(b); AMC1 ORO.FC.145(d);

**მუხლი 39. საფრენოსნო ეკიპაჟის პერიოდული მომზადება და შემოწმება - ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო შემოწმება (Operator proficiency check)**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა თავისი კომპეტენციის დემონსტრირების მიზნით, უნდა გაიაროს ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო შემოწმება სტანდარტული, საგანგებო და ავარიული პროცედურების განხორციელებისას, რომელიც მოიცავს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) განსაზღვრულ სპეციალიზებულ დავალებებთან დაკავშირებულ შესაბამის საკითხებს.

2. ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო შემოწმება მოქმედია 12 კალენდარული თვის განმავლობაში. მოქმედების ვადა აითვლება იმ თვის ბოლო რიცხვიდან, რომელშიც შემოწმება ჩატარდა. თუ საკვალიფიკაციო შემოწმება ხორციელდება მოქმედების ვადის ბოლო სამი კალენდარული თვის განმავლობაში, ახალი მოქმედების ვადა აითვლება თავდაპირველი მოქმედების ვადის დასრულების თარიღიდან.

**შენიშვნა:** სათანადო ყურადღება უნდა დაეთმოს აღნიშნულ შემოწმებას, თუ ექსპლუატაცია სრულდება სახელსაწყო ფრენის წესებით (შემდგომ - სფწ (IFR)) ან ღამით.

**თავი III**

**სპეციალიზირებული ექსპლუატაცია (SPO)**

**მუხლი 40. სპეციალიზირებული ექსპლუატაცია (SPO) - ზოგადი მოთხოვნები - ეკიპაჟის წევრების ვალდებულებები**

1. ეკიპაჟის წევრი პასუხისმგებელია საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობების სათანადოდ და ჯეროვნად შესრულებაზე. ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები განსაზღვრული უნდა იყოს სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) და საჭიროებისას ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM).

2. ფრენის კრიტიკული ეტაპის დროს ან როდესაც სხ-ის მეთაური (PIC) ამას უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროდ ჩათვლის, ეკიპაჟის წევრი, უნდა იყოს მიბმული უსაფრთხოების ღვედებით მის სამუშაო ადგილზე, თუ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული.

3. ფრენის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი, ვიდრე მას უკავია საკუთარი სამუშაო ადგილი, ვალდებულია უსაფრთხოების ღვედები შეკრულ მდგომარეობაში იქონიოს.

4. ფრენის დროს, სხ-ის სამართ ორგანოებთან ყოველთვის უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის სათანადოდ კვალიფიცირებული ერთი წევრი მაინც.

5. ეკიპაჟის არცერთმა წევრმა არ უნდა დაუშვას, რომ მის მიერ ამოცანის შესრულების/გადაწყვეტილების მიღების უნარი დაქვეითდეს იმგვარად, რამაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას, გადაღლილობის ზემოქმედების შედეგად, მათ შორის დაღლილობის აკუმულირების, ძილის დეფიციტის, ნაფრენი ფრენის სექტორების რაოდენობის, ღამის პერიოდში სამუშაო დროის ან დროის სარტყელის ცვლილების გათვალისწინებით. დასვენების პერიოდებმა უნდა უზრუნველყოს საკმარისი დროის არსებობა იმისთვის, რომ ეკიპაჟის წევრებმა შეძლონ წინა სამუშაო დროის პერიოდის ზემოქმედების დაძლევა და მომდევნო სამუშაო დროის პერიოდის დაწყებისთვის დასვენებულ მდგომარეობაში ყოფნა.

6. ეკიპაჟის წევრმა არ უნდა შეასრულოს სხ-ის ბორტზე მასზე დაკისრებული მოვალეობები, როდესაც იგი იმყოფება ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ან ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ, ან უუნაროა დაზიანების, გადაღლის, მედიკამენტების ზეგავლენის, ავადმყოფობის ან სხვა მსგავსი მიზეზების გამო.

7. ეკიპაჟის წევრმა არ უნდა შეასრულოს თავისი სასამსახურო მოვალეობები სხ-ზე, თუ:

ა) იგი აცნობიერებს ან ეჭვობს, რომ იგი იმყოფება ამ მუხლის მე-5 პუნქტში განსაზღვრული ფაქტორებით გამოწვეულ გადაღლილობის ზეგავლენის ქვეშ ან თავს გრძნობს შეუძლოდ, რის გამოც იგი ვერ შეძლებს საკუთარი მოვალეობების შესრულებას; ან

ბ) იგი იმყოფება ფსიქოაქტიური ნივთიერების ან ალკოჰოლის ზემოქმედების ქვეშ, როგორც ეს დადგენილია ამ მუხლის მე-6 პუნქტის შესაბამისად.

8. ეკიპაჟის წევრი, რომელიც დასაქმებულია ერთზე მეტ ექსპლუატანტთან, ვალდებულია:

ა) აწარმოოს ინდივიდუალური ჩანაწერები საფრენოსნო-სასამსახურო დროების და დასვენების პერიოდების შესახებ; და

ბ) თითოეულ ექსპლუატანტს წარუდგინოს ის მონაცემები, რომლებიც საჭიროა სამუშაო გრაფიკის შედგენისათვის საფრენოსნო-სასამსახურო დროის შეზღუდვების გათვალისწინებით.

9. ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია სხ-ის მეთაურს აცნობოს:

ა) ნებისმიერი დეფექტის, მტყუნების ან გაუმართაობის შესახებ, რომელმაც, მისი აზრით, შეიძლება ზეგავლენა იქონიოს სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე ან საფრენად ვარგისობაზე, საავარიო სისტემების ჩათვლით; და

ბ) ნებისმიერი ინციდენტის შესახებ, რომელმაც ფრენის უსაფრთხოებას საფრთხე შეუქმნა ან შეიძლება შეუქმნას.

**შენიშვნა:** ეკიპაჟის წევრების ვალდებულებებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.105(e)(2)

**მუხლი 41. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობები**

1. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი პასუხისმგებელია საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობების სათანადოდ ჯეროვნად შესრულებაზე. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობები უნდა იყოს განსაზღვრული სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP).

2. ფრენის კრიტიკული ეტაპის დროს ან როდესაც სხ-ის მეთაური (PIC) ამას უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროდ ჩათვლის, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი, უნდა იყოს მიბმული უსაფრთხოების ღვედებით მის სამუშაო ადგილზე, თუ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული.

3. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი მიბმული უნდა იყოს უსაფრთხოების ღვედებით, თუ სპეციალიზირებული ამოცანების შესრულების დროს გარე კარები ღია მდგომარეობაშია ან მოხსნილია.

4. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი ვალდებულია სხ-ის მეთაურს აცნობოს:

ა) ნებისმიერი დეფექტის, მტყუნების ან გაუმართაობის შესახებ, რომელმაც, მისი აზრით, შეიძლება ზეგავლენა იქონიოს სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციაზე ან საფრენად ვარგისობაზე, საავარიო სისტემების ჩათვლით; და

ბ) ნებისმიერი ინციდენტის შესახებ, რომელმაც ფრენის უსაფრთხოებას საფრთხე შეუქმნა ან შეიძლება შეუქმნას.

**მუხლი 42. სხ-ის მეთაურის** (PIC) **ვალდებულებები და უფლებამოსილება**

1. სხ-ის მეთაური (PIC) პასუხს აგებს:

ა) სხ-ის და ფრენისას მის ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის და ტვირთის უსაფრთხოებაზე;

ბ) ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებასა და შეწყვეტაზე ან, ფრენის მარშრუტის შეცვლაზე უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე,

გ) შესაბამის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად ყველა საექსპლუატაციო პროცედურის და შემოწმების საკონტოლო კითხვარის შესრულებაზე;

დ) მის გადაწყვეტილებაზე შეასრულოს ფრენა, მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ის დარწმუნებულია, რომ ყველა საექსპლუატაციო შეზღუდვა დაცულია, შემდეგნაირად:

დ.ა) სხ საფრენად ვარგისია;

დ.ბ) სხ სათანადოდ რეგისტრირებულია;

დ.გ) სხ-ზე დამონტაჟებულია და სათანადოდ ფუნქციონირებს ფრენის შესასრულებლად საჭირო ხელსაწყოები და მოწყობილობები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გაუმართავი მოწყობილობით ფრენა ნებადართულია მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით (MEL) ან სხვა ეკვივალენტური დოკუმენტით;

დ.დ) სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრის მდებარეობა ისეთია, რომ ფრენა შეიძლება შესრულდეს საფრენად ვარგისობის დოკუმენტაციაში დადგენილი შეზღუდვების ფარგლებში;

დ.ე) ყველა მოწყობილობა და ბარგი სათანადო არის დატვირთული და დამაგრებული;

დ.ვ) ფრენის ნებისმიერ დროს არ მოხდება სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) განსაზღვრული სხ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვების გადაჭარბება; და

დ.ზ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ფრენისათვის საჭირო სანაოსნო მონაცემთა ბაზა გამოსადეგია და განახლებულია.

ე) მის გადაწყვეტილებაზე არ დაიწყოს ფრენა, თუ მას, ეკიპაჟის რომელიმე წევრს ან ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტს, არ გააჩნია შრომისუნარიანობა საკუთარი მოვალეობის შესასრულებლად (მაგალითად ტრავმის, გადაღლილობის, ავადმყოფობის ან რაიმე სახის ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედების ქვეშ ყოფნის გამო);

ვ) მის გადაწყვეტილებაზე, არ განაგრძოს ფრენა, იმ უახლოეს საექსპლუატაციო მოედნის ან აეროდრომის მიღმა, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია თუ ეკიპაჟის რომელიმე წევრს ან ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტს, საკუთარი მოვალეობების შესრულების უნარიანობა მნიშვნელოვნად დაქვეითებული აქვს, ისეთი ფაქტორების გამო როგორებიცაა გადაღლა, ავადმყოფობა ან ჟანგბადის უკმარისობა, გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა;

ზ) კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალით (CDL) ან მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით (MEL) (იმისდა მიხედვით, თუ რომელია გამოსაყენებელი) გათვალისწინებული გაუმართაობების მქონე სხ-ის ფრენისათვის გამოსადეგობის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებაზე;

თ) ფრენის ან ფრენების სერიის დასრულებისას, ბორტჟურნალში ან ტექნიკური მდგომარეობის ჟურნალში (technical log), სხ-ის გამოყენებასთან დაკავშირებული მონაცემების და ყველა ცნობილი ან სავარაუდო დეფექტის შესახებ ჩანაწერების განხორციელებაზე; და

ი) იმის უზრუნველყოფაზე, რომ:

ი.ა)საფრენოსნო ჩამწერები არ არის გამორთული და იმყოფება მუშა მდგომარეობაში ფრენის მთელი პერიოდის განმავლობაში;

ი.ბ) არ განხორციელდეს საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების განზრახ წაშლა ინციდენტის, სერიოზული ინციდენტის ან სხვა საავიაციო შემთხვევისას, რომელიც შეტყობინებული უნდა იქნას ამ წესის მე-10 მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად;

ი.გ) ინციდენტის ან სერიოზული ინციდენტის შემთხვევაში, ან თუ სამოქალაქო ავიაციისა და საზღვაო ტრანსპორტის სფეროებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიურომ (შემდგომ - მოკვლევის ბიურო) მოითხოვა საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების შენარჩუნება:

ი.გ.ა) არ განხორციელდება საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების განზრახ წაშლა;

ი.გ.ბ) საფრენოსნო ჩამწერები გამორთული იქნება დაუყოვნებლივ ფრენის დასრულებისთანავე; და

ი.გ.გ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის დატოვებმდე, მიღებული იქნება ყველა საჭირო ზომა საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების შესანარჩუნებლად;

2. სხ-ის მეთაურს უნდა გააჩნდეს უფლებამოსილება, უარი განაცხადოს ნებისმიერი ტვირთის გადაზიდვაზე ან ნებისმიერი პირის სხ-ის ბორტზე დაშვებაზე, რომელმაც შესაძლოა პოტენციური საფრთხე შეუქმნას სხ-ის ან მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოებას;

3. სხ-ის მეთაური (PIC), იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, ვალდებულია შესაბამის სმმ (ATS) პუნქტს შეატყობინოს მისთვის ცნობილი ნებისმიერი სახიფათო მეტეოროლოგიური ან საფრენოსნო პირობების შესახებ, რომლებმაც შესაძლოა ზეგავლენა იქონიოს სხვა სხ-ის უსაფრთხოებაზე;

4. მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ექსპლუატაციის შემთხვევაში სხ-ის მეთაურმა შეიძლება განაგრძოს ფრენა იმ უახლოესი აეროდრომის მიღმა, სადაც მეტეროლოგიური პირობები ხელსაყრელია, მაშინ როდესაც შესაბამისი დადგენილი პრევენციული ღონისძიებები ამის შესაძლებლობას იძლევა;

5. ავარიულ ვითარებაში, რომელიც საფრთხეს უქმნის ექსპლუატაციას, სხ-ს ან მასზე მყოფი პირების უსაფრთხოებას, რომელიც საჭიროებს გადაწყვეტილების დაუყოვნებლივ მიღებას და მოქმედებას, სხ-ს მეთაურმა (PIC) უნდა იმოქმედოს ისე, როგორც ის ჩათვლის საჭიროდ შექმნილი გარემოებების გათვალისწინებით. აღნიშნულ შემთხვევაში მან შეიძლება გადაუხვიოს დადგენილი წესებიდან, ინსტრუქციებიდან და საექსპლუატაციო პროცედურებიდან უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე და იგი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს;

6. სხ-ის მეთაური (PIC), სხ-ზე მომხდარი მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შემთხვევაში, ვალდებულია სააგენტოს დაუყოვნებლივ წარუდგინოს შესაბამისი მოხსენება და ასევე აღნიშნულის შესახებ შეატყობინოს უფლებამოსილ ორგანოს;

7. სხ-ის მეთაური (PIC), მის ხელთ არსებული ყველაზე სწრაფმოქმედი საშუალებებით, ვალდებულია უახლოეს შესაბამის ორგანოს შეატყობინოს იმ ნებისმიერი საავიაციო შემთხვევის შესახებ, რომელმაც ნებისმიერი პირის გარდაცვალება ან სხეულის მძიმე დაზიანება გამოიწვია ან სხ-ს ან სხვა ქონებას მნიშვნელოვანი ზიანი მიაყენა.

**შენიშვნა:** სხ-ის მეთაურის (PIC) ვალდებულებებთან და უფლებამოსილებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.107; AMC2 SPO.GEN.107; GM1 SPO.GEN.107; GM1 SPO.GEN.107(a)(8); GM1 SPO.GEN.107(a)(9); AMC1 SPO.GEN.107(c); AMC1 SPO.GEN.107(e).

**მუხლი 43. კანონმდებლობასთან შესაბამისობა**

საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სხ-ის მეთაური (PIC), ეკიპაჟის წევრები და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტები, ვალდებული არიან დაიცვან იმ სახელმწიფოს კანონმდებლობა, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ექსპლუატაცია.

**მუხლი 44. საერთო სამუშაო ენა**

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ეკიპაჟის ყველა წევრს და ამოცანის შემსრულებელ ყველა სპეციალისტს შეეძლოს ერთმანეთთან ერთ საერთო სამუშაო ენაზე საუბარი.

**მუხლი 45. სხ - ის მიმოსვლა**

ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს პროცედურები სხ-ის მიმოსვლისათვის, რათა უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხო ექსპლუატაცია და ადზ-ს უსაფრთხოება.

**შენიშვნა:** სხ-ის მიმოსვლასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.119

**მუხლი 46. თვითმფრინავის მიმოსვლა**

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე თვითმფრინავის მიმოსვლა ხორციელდებოდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სამართ ორგანოებთან მყოფი პირი:

ა) არის სათანადოდ კვალიფიცირებული პილოტი; ან

ბ) დანიშნულია ექსპლუატანტის მიერ და მას:

ბ.ა) გავლილი აქვს მომზადება თვითმფრინავის მიმოსვლის განხორციელების მიზნით.

ბ.ბ) რადიოკავშირის დამყარების საჭიროების შემთხვევაში, გავლილი აქვს მომზადება რადიოტელეფონით სარგებლობაზე;

ბ.გ) მიღებული აქვს ინსტრუქციები აეროდრომის სქემის, სამიმოსვლო მარშრუტების, ნიშნების, მონიშვნების, შუქების, საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) სიგნალების და მითითებების, ფრაზეოლოგიის და პროცედურების შესახებ; და

ბ.დ) სათანადოდ მომზადებულია იმისათვის, რომ უზრუნველყოს აეროდრომზე თვითმფრინავის უსაფრთხო გადაადგილება შესაბამისი საექსპლუატაციო სტანდარტების მიხედვით.

**შენიშვნა:** თვითმფრინავის მიმოსვლასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.120; GM1 SPO.GEN.120(b)(4);

**მუხლი 47. ხრახნის ამოქმედება**

სიმძლავრის მიწოდებით შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ ფრენის შესრულების მიზნით კვალიფიცირებული პილოტის მიერ.

**შენიშვნა:** ხრახნის ამოქმედებასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.125

**მუხლი 48. პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობა (PED)**

ექსპლუატანტმა არ უნდა დაუშვას, რომ რომელიმე პირმა სხ-ის ბორტზე ისარგებლოს ისეთი პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობით, რომელმაც შეიძლება იქონიოს უარყოფითი გავლენა სხ-ის სისტემებისა და აღჭურვილობის მუშაობაზე.

**შენიშვნა:** პორტატულ ელექტრონულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.130; GM2 SPO.GEN.130.

**მუხლი 49. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენება**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენება არ მოახდენს უარყოფით ზეგავლენას სხ-ს საექსპლუატაციო მონაცემებზე, სხ-ის სისტემებზე ან აღჭურვილობაზე ან საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის განხორციელების უნარზე.

2. “B” ტიპის EFB აპლიკაციის გამოყენებამდე ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) განახორციელოს რისკების შეფასება, რომელიც უკავშირდება ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენებას, რომელშიც ჩაწერილია EFB აპლიკაცია, ასევე, განახორციელოს რისკების შეფასება რომელიც უკავშირდება აღნიშნულ EFB აპლიკაციას და მასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს, გამოავლონოს შესაბამისი რისკები და უზრუნველყოს აღნიშნული რისკების აღმოფხვრა. რისკების შეფასება, ასევე უნდა მოიცავდეს იმ რისკების გამოვლენას, რომელიც უკავშირდება ადამიანის მიერ ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) და EFB აპლიკაციის გამოყენების შესაძლებლობას (human–machine interface).

ბ) დაადგინოს ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) ადმინისტრირების სისტემა, რომელიც მოიცავს ადმინისტრირებისთვის და ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) და EFB აპლიკაციის გამოყენებისთვის საჭირო პროცედურებს და სწავლების მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის გამოყებებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.131(a); AMC2 SPO. GEN.131(a); AMC1 SPO.GEN.131(b); AMC2 SPO.GEN.131(b); AMC1 SPO.GEN.131(b)(1); GM1 SPO.GEN.131(b)(1); AMC1 SPO.GEN.131(b)(2); AMC2 SPO.GEN.131(b)(2); AMC3 SPO.GEN.131(b)(2); AMC4 SPO.GEN.131(b)(2); AMC5 SPO.GEN.131(b)(2); AMC6 SPO.GEN.131(b)(2); AMC7 SPO.GEN.131(b)(2); AMC8 SPO.GEN.131(b)(2); AMC9 SPO.GEN.131(b)(2); GM1 SPO.GEN.131(b)(2); GM2 SPO.GEN.131(b)(2); GM3 SPO.GEN.131(b)(2).

**მუხლი 50. ინფორმაცია საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ**

ექსპლუატანტმა მუდმივად უნდა იქონიოს სამაშველო-საკოორდინაციო ცენტრებისთვის (RCCs) დაუყოვნებლივ რეჟიმში გასაგზავნი ინფორმაცია, რომელიც მოიცავს ზუსტ ჩამონათვალს სხ-ის ბორტზე არსებული საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ.

**შენიშვნა:** საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ ინფორმაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.135.

**მუხლი 51. სხ-ის ბორტზე ხელმისაწვდომი დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია**

1. ყოველი ფრენის დროს სხ-ის ბორტზე უნდა იყოს შემდეგი დოკუმენტების, სახელმძღვანელოების და ინფორმაციის დედნები ან მათი ასლები, გარდა ამ მუხლით და ამ წესის 180-ე მუხლით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა:

ა) სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო (AFM) ან ეკვივალენტური დოკუმენტ(ებ)ი;

ბ) რეგისტრაციის სერტიფიკატის (CoR) დედანი;

გ) საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის (CofA) დედანი;

დ) ხმაურის სერტიფიკატი, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ე) დეკლარაციის/ნებრათვის და საჭიროებისას, ავტორიზაციის ასლი;

ვ) სპეციალური ნებართვების (SPA) ჩამონათვალი, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ზ) სხ-ის რადიო სადგურის სერტიფიკატი, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

თ) მესამე პირის წინაშე პასუხისმგებლობის დაზღვევის მოწმობა (მოწმობები);

ი) თვითმფრინავის შემთხვევაში - ბორტჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი;

კ) სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის ჟურნალი, თუ ასეთი რამ გამოიყენება, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ლ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად.

ლ) სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის ჟურნალი უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას სხ-ის შესახებ:

ლ.ა) სხ-ის ტიპი და სარეგისტრაციო ნიშანი;

ლ.ბ) ფრენის თარიღი, საერთო ნაფრენი დრო ან/და ფრენის ციკლები ან/და დაფრენები, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ლ.გ) ისეთი ინფორმაცია თითოეული ფრენის შესახებ, რომელიც საჭიროა ფრენის უსაფრთხოების შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად;

ლ.დ) ჩანაწერებს სხ-ის საექსპლუატაციოდ დაშვების შესახებ;

ლ.ე) აქტი სხ-ის ტექნიკური მომსახურების შესახებ, რომელშიც უნდა იყოს მითითებული სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სტატუსი, კერძოდ, ბოლოს რა სახის ტექმომსახურება ჩაუტარდა სხ-ს გეგმიური, თუ არაგეგმიური, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სააგენტო თანახმაა, რომ ტექნიკური მომსახურების შესახებ აქტი სადმე სხვაგან ინახებოდეს;

ლ.ვ) ყველა იმ მნიშვნელოვანი დეფექტის შესახებ, რომლის აღმოფხვრა გადაიდო და რომელიც სხ-ის ექსპლუატაციაზე ზეგავლენას ახდენს;

ლ.ზ)ყველა საჭირო ინსტრუქცია ტექნიკური მომსახურების ორგანიზებასთან დაკავშირებით.

მ) სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის ჟურნალის წარმოების წესი და შემდგომში მასში ცვლილებების განხორციელება უნდა იყოს შეთანხმებული სააგენტოსთან ან კომპეტენტურ ორგანოსთნ. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის ტექნიკური მდგომარეობის ჟურნალი ინახებოდეს ბოლო ჩანაწერის გაკეთების თარიღიდან 36 თვის განმავლობაში.

ნ) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი შევსებული ფრენის გეგმა (ATS Flight Plan), თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ო) ფრენის დასახული მარშრუტის/რეგიონის და ყველა იმ მარშრუტის მოქმედი და შესაბამისი სააერნაოსნო რუკა, რომლის მიმართულებითაც შესაძლოა, სხ-მა ფრენა შეასრულოს დაგეგმილი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში.

პ) პროცედურები და ინფორმაცია იმ ვიზუალური სიგნალების შესახებ, რომლებიც გამოიყენება გზაგადამჭრელი ან გზაგადაჭრილი სხ-ების მიერ;

ჟ) ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის რეგიონში მოქმედი საძებნ-სამაშველო მომსახურების შესახებ;

რ) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) ან/და სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურების (SOP) ან სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს (AFM) ის განახლებული ნაწილები, რომლებიც უკავშირდება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობებს და რომლებიც განთავსებული უნდა იყოს მათთვის ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე;

ს) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) ან კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი (CDL), იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ტ) ნოტამი (NOTAM) და სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურის (AIS) საინსტრუქციო (briefing) დოკუმენტაცია;

უ) შესაბამისი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია;

ფ) სატვირთო მანიფესტები, თუ ასეთი რამ გამოიყენება; და

ქ) ნებისმიერი სხვა დოკუმენტაცია, რომელიც შეიძლება ფრენას უკავშირდებოდეს ან მოითხოვება იმ ქვეყნის მიერ სადაც ფრენა სრულდება.

2. მიუხედავად ამ მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრულისა, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“-„ნ“ ქვეპუნქტებში და „ჟ“, „ტ“, „უ“ და „ფ“ ქვეპუნქტებში გათვალისწინებული დოკუმენტები და ინფორმაცია შეიძლება ინახებოდეს აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, თუ:

ა) აფრენის და დაფრენის შესრულება იგეგმება ერთსა და იმავე აეროდრომზე/საექსპლუატაციო მოედანზე; ან

ბ) ფრენა სრულდება აეროდრომიდან ან საექსპლუატაციო მოედანიდან 5 საზღვაო მილის რადიუსში ან იმ მანძილის და რეგიონის ფარგლებში, რომელიც იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ არის დადგენილი სადაც სრულდება ფრენა.

3. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“-„თ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტების დაკარგვის შემთხვევაში, ფრენა შეიძლება გაგრძელდეს დანიშნულების პუნქტამდე ან იმ ადგილამდე, სადაც შესაძლებელი იქნება ამ დოკუმენტების შემცვლელი დოკუმენტების მოპოვება.

4. ექსპლუატანტმა გონივრული ვადის განმავლობაში, სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, სააგენტოსთვის ხელმისაწვდომი უნდა გახადოს სხ-ის ბორტზე საჭირო დოკუმენტაცია.

**შენიშვნა:** სხ-ის ბორტზე ხელმისაწვდომი დოკუმენტებთან, სახელმძღვანელოებთნ და ინფორმაციასთნ დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.140; GM1 SPO.GEN.140(a)(1); AMC1 SPO.GEN.140(a)(3); GM1 SPO.GEN.140(a)(9); AMC1 SPO.GEN.140(a)(12); AMC1 SPO.GEN.140(a)(13); GM1 SPO.GEN.140(a)(14); GM1 SPO.GEN.140(a)(20);

**მუხლი 52. საფრენოსნო ჩამწერის ჩანაწერების მართვა, ექსპლუატაცია კომპლექსური სხ - ებით**

1. ინციდენტის, სერიოზული ინციდენტის ან მოკვლევის ბიუროს მიერ იდენტიფიცირებული მოვლენის შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია შეინარჩუნოს საფრენოსნო ჩამწერით ჩაწერილი ორიგინალური მონაცემები, მოვლენიდან 60 დღის ან მოკვლევის ბიუროს მიერ მითითებული ვადის განმავლობაში.

2. ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს საექსპლუატაციო შემოწმებები და ჩანაწერების შეფასება, რათა უზრუნველყოს იმ საფრენოსნო ჩამწერების მუდმივი ფუნქციონირების რეჟიმში შენარჩუნება, რომლებიც ბორტზე მოითხოვება.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო მონაცემების და მონაცემთა გადაცემის ხაზის შეტყობინებების იმ ჩანაწერების შენარჩუნება, რომლებიც უნდა იწერებოდეს საფრენოსნო ჩამწერებში. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) ტექნიკური მომსახურების და ტესტირების დროს დასაშვებია არაუმეტეს ერთი საათის ხანგრძლივობის ყველაზე ძველი ჩანაწერების წაშლა.

4. ექსპლუატანტმა განახლებულ მდგომარეობაში უნდა იქონიოს იმ ინფორმაციის შემცველი დოკუმენტაცია, რომელიც საჭიროა საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR) ჩაწერილი პირველადი მონაცემების ტექნიკურ საზომ ერთეულებში გამოსახულ პარამეტრებში გადასაყვანად.

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების ნებისმიერი შენახული ჩანაწერის ხელმისაწვდომობა.

6. გარდა იმ შემთხვევისა როცა ეს საჭიროა საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) ფუნქციონირების უზრუნველსაყოფად:

ა) საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) ჩანაწერები არ უნდა გავრცელდეს ან იქნეს გამოყენებული, გარდა იმ შემთხვევისა როცა სრულდება ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილი პირობა:

ა.ა) შემუშავებულია საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) ჩანაწერების და მათი ტრანსკრიფციების მართვის პროცედურა;

ა.ბ) ეკიპაჟის ყველა წევრს და ტექმომსახურების პერსონალს მიცემული აქვთ წინასწარი თანხმობა; და

ა.გ) აღნიშნული აუდიო ჩანაწერები გამოიყენება მხოლოდ უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ან გაუმჯობესების მიზნით.

ბ) ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) საექსპლუატაციო ვარგისობის უზრუნველყოფის მიზნით ჩატარებული შემოწმების დროს, საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) ჩანაწერების კონფიდენციალურობის დაცვა, საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) ჩანაწერების გავრცელების პრევენცია და საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) საექსპლუატაციო ვარგისობის უზრუნველყოფის გარდა, სხვა მიზნებისათვის გამოყენებისგან დაცვა.

გ) საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) ან მონაცემთა გადაცემის ხაზის ჩანაწერები, არ უნდა იქნას გამოყენებული სხვა რაიმე მიზნებისთვის გარდა ისეთი ინციდენტის ან სერიოზული ინციდენტის მოკვლევისას, რომელიც ექვემდებარება სავალდებულო შეტყობინებას. ეს შეზღუდვა არ ვრცელდება იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული ჩანაწერები გამოიყენება:

გ.ა) ექსპლუატანტის მიერ სხ-ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების ან ტექნიკური მომსახურების მიზნებისათვის;

გ.ბ) დეიდენტიფიცირებულ ფორმატში; ან

გ.გ) დაცული პროცედურების მოთხოვნების შესაბამისად გავრცელების შემთხვევაში.

დ) გარდა საფრენოსნო ჩამწერის გამართული ფუნქციონირების შენარჩუნების უზრუნველყოფის მიზნებისთვის საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის ციფრული ფოტო მასალა, რომელიც ინახება საფრენოსნო ჩამწერში, არ უნდა იქნეს გავრცელებული ან გამოყენებული თუ არ სრულდება შემდეგი ყველა პირობა:

დ.ა) შემუშავებულია აღნიშნული ციფრული ფოტო მასალის მართვის პროცედურა;

დ.ბ) ეკიპაჟის ყველა წევრს და ტექმომსახურების პერსონალს მიცემული აქვთ წინასწარი თანხმობა;

დ.გ) აღნიშნული მასალა გამოიყენება მხოლოდ უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ან გაუმჯობესების მიზნით.

ე) როდესაც საფრენოსნო ჩამწერში არსებული საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის ციფრულ ფოტო მასალაზე წვდომა ხორციელდება საფრენოსნო ჩამწერის ფუნქციონირების შენარჩუნების უზრუნვეყოფის მიზნით, მაშინ:

ე.ა) აღნიშნული მასალა არ უნდა იქნეს გავრცელებული ან გამოყენებული გარდა საფრენოსნო ჩამწერის ფუნქციონირების შენარჩუნების უზრუნველყოფის მიზნებისთვის;

ე.ბ) თუ ეკიპაჟის წევრები სრულად ან ნაწილობრივ გამოსახულია აღნიშნულ ფოტო მასალაზე, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს აღნიშნული ფოტოების კონფიდენციალურობის დაცვა.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ჩამწერის ჩანაწერების მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.145(a); GM1 SPO.GEN.145(a); AMC1 SPO.GEN.145(b); GM1 SPO.GEN.145(b); GM2 SPO.GEN.145(b); GM3 SPO.GEN.145(b); AMC1 SPO.GEN.145(f); AMC2 SPO.GEN.145(f); GM1 SPO.GEN.145(f);

**მუხლი 53. სპეციალიზებული ექსპლუატაციისას სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვა**

1. საქართველოში სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის N263 ბრძანებით დამტკიცებული "საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის" შესაბამისად, ექპლუატანტის მიერ რომელსაც გააჩნია სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალური ნებართვა (SPA).

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა ტვირთის მიმღებ პუნქტებში ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.150(a); AMC1 SPO.GEN.150(e);

**მუხლი 54. სახიფათო ტვირთის (DG) ჩამოგდება/გაფრქვევა**

ექსპლუატანტმა არ უნდა დაუშვას მჭიდროდ დასახლებული რაიონის ან ღია ცის ქვეშ თავმოყრილი ადამიანების თავზე მფრენი სხ-დან სახიფათო ტვირთის (DG) ჩამოგდება/გაფრქვევა, გარდა ამ წესის 178-ე მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევისა.

**მუხლი 55. სხ-ის ბორტზე იარაღის გამოყენება და ხელმისაწვდომობა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ როდესაც სხ-ის ბორტზე იარაღი გადაიტანება სპეციალიზებული მიზნებისათვის, იგი საიმედოდ უნდა იყოს დაცული მაშინ, როდესაც არ გამოიყენება.

2. იმ ამოცანის შემსრულებელმა სპეციალისტმა, რომელიც სპეციალიზებული მიზნებისთვის იარაღს იყენებს, უნდა მიიღოს ყველა ზომა, რათა სხ-ს და ბორტზე ან ხმელეთზე მყოფ ადამიანებს საფრთხე არ შეექმნას.

**მუხლი 56. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში შეშვება**

სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა მიიღოს საბოლოო გადაწყვეტილება საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში პირის შეშვების ან არშეშვების შესახებ და უზრუნველყოს, რომ:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში პირის შეშვება არ გამოიწვევს ეკიპაჟის ყურადღების გაფანტვას ან/და არ გახდება ხელის შემშლელი ფაქტორი ფრენის შესრულებისათვის; და

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში მყოფი ყველა პირი გაცნობილია შესაბამის უსაფრთხოების პროცედურებს.

**მუხლი 57. საექსპლუატაციო პროცედურები (OP) - აეროდრომების და საექსპლუატაციო მოედნების გამოყენება**

ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს მხოლოდ ის აეროდრომები და საექსპლუატაციო მოედნები, რომლებიც სხ-ის ტიპს ან ექსპლუატაციის სახეობას შეესაბამება.

**შენიშვნა:** აეროდრომების და საექსპლუატაციო მოედნების გამოყენებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.100;

**მუხლი 58. იზოლირებული აეროდრომების მახასიათებლები - თვითმფრინავები**

სათადარიგო აეროდრომების და საწვავის მოხმარების სტრატეგიის შერჩევისას, ექსპლუატანტმა აეროდრომი უნდა მიიჩნიოს იზოლირებულ აეროდრომად, თუ უახლოეს შესაფერის დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომამდე საფრენად საჭირო დრო უფრო მეტია, ვიდრე:

ა) დგუშძრავიანი (reciprocating) თვითმფრინავებისათვის, 60 წთ საფრენი დრო; ან

ბ) ტურბინულძრავებიანი (turbine engines) თვითმფრინავებისათვის, 90 წთ საფრენი დრო.

**მუხლი 59. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები - თვითმფრინავები და შვეულმფრენები**

1. სფწ-ის (IFR) მიხედვით ფრენების შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა ან სხ-ის მეთაურმა უნდა განსაზღვროს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები თითოეული გაფრენის, დანიშნულების და სათადარიგო აეროდრომისათვის, რომლებიც:

ა) უნდა იყოს არანაკლები იმ მინიმუმებზე, რომლებიც დადგენილია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც აეროდრომი მდებარეობს, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სახელმწიფო სპეციალურ ნებართვას გასცემს; და

ბ) დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO) ექსპლუატაციის შემთხვევაში, აღნიშნული მინიმუმები დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს ან სხვა სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ სპეციალური ნებართვის (SPA) შესაბამისად.

2. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრისას, ექსპლუატანტმა ან სხ-ის მეთაურმა უნდა გაითვალისწინოს:

ა) სხ-ის ტიპი, საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები და სხ-ის მომსახურების საშუალებები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება და გამოცდილება და, საჭიროებისას, მისი შემადგენლობა;

გ) იმ ადზ-ის ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონის (FATO) ზომები და მახასიათებლები, რომელიც გამოსაყენებლად შეიძლება იქნეს შერჩეული;

დ) ვიზუალური და არავიზუალური სახმელეთო ორიენტირების გამოსადეგობა და ტექნიკური მახასიათებლები;

ე) სხ-ზე არსებული მოწყობილობა, რომელიც საჭიროა სხ-ის ნაოსნობის უზრუნველსაყოფად ან/და ფრენის ტრაექტორიის გასაკონტროლებლად აფრენის, დასაფრენად შესვლის, გასწორების მანევრის (flare), დაფრენის, დაფრენის შემდეგ გარბენის და შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის დროს;

ვ) დასაფრენად შესვლის, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის და სიმაღლის აღების არეებში არსებული დაბრკოლებები, რაც საჭიროა გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების პროცედურების შესრულებისათვის;

ზ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურებისთვის დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA)/ფარდობითი სიმაღლე (OCH);

თ) მეტეოროლოგიური პირობების დადგენის და მათ შესახებ ინფორმაციის გადაცემის საშუალებები; და

ი) დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე გამოსაყენებელი პილოტირების ტექნიკა.

3. მინიმუმები კონკრეტული ტიპის დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პროცედურებისათვის გამოიყენება მხოლოდ, თუ:

ა) დასახული პროცედურის შესასრულებლად საჭირო სახმელეთო მოწყობილობა სათანადოდ ფუნქციონირებს;

ბ) კონკრეტული ტიპის დასაფრენად შესვლის შესასრულებლად საჭირო საბორტო სისტემები სათანადოდ ფუნქციონირებს;

გ) სხ-ის საჭირო საექსპლუატაციო კრიტერიუმები დაცულია; და

დ) საფრენოსნო ეკიპაჟს გააჩნია სათანადო კვალიფიკაცია.

**შენიშვნა:** აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.110; AMC2 SPO.OP.110; AMC3 SPO.OP.110; AMC4 SPO.OP.110; AMC5 SPO.OP.110; AMC6 SPO.OP.110; AMC7 SPO.OP.110; AMC8 SPO.OP.110; AMC9 SPO.OP.110; AMC10 SPO.OP.110; AMC11 SPO.OP.110; GM1 SPO.OP.110; GM2 SPO.OP.110; GM3 SPO.OP.110; GM4 SPO.OP.110;

**მუხლი 60. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები - დასაფრენად არაზუსტი შესვლა (NPA), ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლის პროცედურა (APV) და I კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT I)**

1. დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების (CDFA) ტექნიკის გამოყენებით დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას (NPA), ვერტიკალური მიმართვით დასაფრენად შესვლისას (APV) ან I კატეგორიის დასაფრენად შესვლისას (CAT I) გამოყნებული გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) უნდა იყოს არანაკლები, ვიდრე შემდეგ სიმაღლეებს შორის უმაღლესი:

ა) მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე, რომლამდეც შესაძლებელია დაშვება დასაფრენად შესვლის დამხმარე სისტემის (approach aid) გამოყენებით, ვიზუალურ ორიენტირებთან კონტაქტის გარეშე;

ბ) დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე (OCH) თვითმფრინავის კატეგორიის მიხედვით;

გ) გამოქვეყნებული დასაფრენად შესვლის პროცედურისთვის გამოსაყენებელი გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), თუ ის გამოიყენება;

დ) სისტემის მინიმუმი, რომელიც მოცემულია ამ წესის N3 დანართში; ან

ე) მინიმალური გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), თუ იგი განსაზღვრულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში.

2. დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების (CDFA) ტექნიკის გამოუყენებლად დასაფრენად არაზუსტი შესვლისათვის (NPA) გამოსაყენებელი დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) უნდა იყოს არანაკლები, ვიდრე შემდეგ სიმაღლეებს შორის უმაღლესი:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე (OCH) თვითმფრინავის კატეგორიის მიხედვით;

ბ) სისტემის მინიმუმები, რომელიც მოცემულია ამ წესის N3 დანართში; ან

გ) მინიმალური დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH), თუ იგი განსაზღვრულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM).

**მუხლი 61. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები თვითმფრინავით წრიდან დასაფრენად შესვლისას**

1. წრიდან დასაფრენად შესვლის დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) უნდა იყოს არანაკლები, ვიდრე შემდეგ სიმაღლეებს შორის უმაღლესი:

ა) წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაბრკოლების გადაფრენის გამოქვეყნებული ფარდობითი სიმაღლე (OCH) თვითმფრინავის კატეგორიის მიხედვით;

ბ) წრიდან დასაფრენად შესვლისას მინიმალური სიმაღლე, რომელიც მოცემულია ამ წესის N4 დანართში; ან

გ) გადაწყვეტილების მიღების/დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (DH/MDH), რომელიც გამოყენებული იყო წინა შესრულებული დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პორცედურისას.

2. წრიდან დასაფრენად შესვლისას მინიმალური ხილვადობა უნდა იყოს შემდეგ სიმაღლეებს შორის უდიდესის ტოლი:

ა) თვითმფრინავის კატეგორიის მიხედვით წრიდან დასაფრენად შესვლისას დადგენილი ხილვადობა, თუ ის გამოქვეყნებულია;

ბ) მინიმალური ხილვადობა ამ წესის N4 დანართის მიხედვით; ან

გ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)/კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV), რომელიც გამოყენებული იყო წინა შესრულებული დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურისას.

**შენიშვნა:** თვითმფრინავით წრიდან დასაფრენად შესვლასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.OP.112

**მუხლი 62. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები შვეულმფრენით ხმელეთზე წრიდან დასაფრენად შესვლისას**

შვეულმფრენით ხმელეთზე წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) უნდა იყოს 250 ფტ-ზე, ხოლო მეტეოროლოგიური ხილვადობა - 800 მ-ზე არანაკლები.

**მუხლი 63. გაფრენის და დასაფრენად შესვლის პროცედურები თვითმფრინავების და შვეულმფრენებისთვის**

1. საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოიყენოს გაფრენის და დასაფრენად შესვლის პროცედურები, რომლებიც დადგენილია იმ სახელმწიფოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც აეროდრომი მდებარეობს, თუ ამგვარი პროცედურები გამოსაყენებელი ადზ-სა ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონისთვის (FATO) გამოქვეყნებულია.

2. სხ-ის მეთაურს შეუძლია გადაუხვიოს გამოქვეყნებული გაფრენის და მოფრენის მარშრუტებიდან ან არ დაიცვას დასაფრენად შესვლის პროცედურა, მხოლოდ იმ პირობით, რომ:

ა) დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმები დაცულია, საექსპლუატაციო პირობები სრულად გათვალისწინებულია და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მითითებები შესრულებულია; ან

ბ) სხ-ის სარადიოლოკაციო დავექტორებას ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანო (ATC).

3. კომპლექსური სხ-ებით ფრენის შემთხვევაში, დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტი უნდა შესრულდეს ვიზუალურად ან გამოქვეყნებული დასაფრენად შესვლის პროცედურის შესაბამისად.

**მუხლი 64. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN)**  **თვითმფრინავების და შვეულმფრენებისთვის**

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ როდესაც მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) მოითხოვება მარშრუტზე ფრენისას ან პროცედურის შესასრულებლად ფრენისას:

ა) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) შესაბამისი მახასიათებლები განსაზღვრულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) ან სხვა დოკუმენტში, რომელიც დამტკიცებულია მასერტიფიცირებელი ორგანოს მიერ, როგორც საფრენად ვარგისობის შეფასების ნაწილი, ან ეფუძნება აღნიშნულ დოკუმენტს;

ბ) სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება შესაბამისი სააერნაოსნო სპეციფიკაციების დაცვით და სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM), ან ზემოაღნიშნულ დოკუმენტში მოცემული შეზღუდვების ფარგლებში.

**შენიშვნა:** მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობასთან (PBN) დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.116; AMC2 SPO.OP.116; AMC3 SPO.OP.116; AMC4 SPO.OP.116; AMC5 SPO.OP.116; AMC6 SPO.OP.116; AMC7 SPO.OP.116; AMC8 SPO.OP.116; GM1 SPO.OP.116.

**მუხლი 65. ხმაურის შემცირების პროცედურები**

სხ-ის მეთაურმა უნდა გაითვალისწინოს გამოქვეყნებული ხმაურის შემცირების პროცედურები, სხ-ის ხმაურის ეფექტის მინიმიზაციისთვის, რა დროსაც უნდა უზრუნველყოს ფრენის უსაფრთხოებისთვის პრიორიტეტის მინიჭება ხმაურის შემცირებასთან მიმართებაში.

**შენიშვნა:** ხმაურის შემცირების პროცედურებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.120; GM1 SPO.OP.120;

**მუხლი 66. დაბრკოლებების გადაფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები (MOCAs)- სფწ-ით (IFR) ფრენისას**

1. ექსპლუატანტმა სფწ-ით (IFR) ფრენის მარშრუტის ყველა სეგმენტისათვის უნდა განსაზღვროს ფრენის იმ მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი, რომლიც უზრუველყოფს დადგენილი გადაფრენის მინიმალური აბსოლიტური სიმაღლის შენარჩუნებას ხმელეთზე არსებულ დაბრკოლებების მიმართ.

2. ამ მეთოდის საფუძველზე, სხ-ის მეთაურმა უნდა დაადგინოს ფრენის მინიმალური სიმაღლეები თითოეული ფრენისთვის. ფრენის მინიმალური სიმაღლეები უნდა იყოს იმ სიმაღლეებზე არანაკლები, რომლებიც იმ სახელმწიფოს მიერაა გამოქვეყნებული, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა.

**მუხლი 67. საწვავის და ზეთის მარაგი თვითმფრინავებისთვის**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა დაიწყოს ფრენა მხოლოდ მაშინ, თუ თვითმფრინავის ბორტზე იქნება საწვავის და ზეთის ისეთი ოდენობა, რომელიც:

ა) ვფწ-ით (VFR) ფრენებისათვის:

ა.ა) სამყოფია დღისით, დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე და, შემდგომ, ჩვეულ კრეისერულ სიმაღლეზე, სულ მცირე, 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენად; ან

ა.ბ) ღამით, დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე და, შემდგომ, ჩვეულ კრეისერულ სიმაღლეზე, სულ მცირე, 45 წთ-ის განმავლობაში საფრენად.

ბ) სფწ-ით (IFR) ფრენებისათვის:

ბ.ა) თუ დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი საჭირო არ არის, სამყოფია დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე და, შემდგომ, ჩვეულ კრეისერულ სიმაღლეზე, სულ მცირე, 45 წთ-ის განმავლობაში საფრენად; ან

ბ.ბ) დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომის საჭიროების შემთხვევაში, სამყოფია დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე, სათადარიგო აეროდრომამდე და, შემდგომ, ჩვეულ კრეისერულ სიმაღლეზე, სულ მცირე, 45 წთ-ის განმავლობაში საფრენად;

2. საჭირო საწვავის ოდენობის, გაუთვალისწინებელი შემთხვევისათვის საწვავის ჩათვლით გამოანგარიშებისას მხედველობაში მიღებული უნდა იქნეს შემდეგი:

ა) მეტეოროლოგიური პირობების პროგნოზი;

ბ) მოსალოდნელი მარშრუტის შეცვლა საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მიერ და საჰაერო მოძრაობის შეყოვნება;

გ) მარშრუტზე ფრენისას ერთი ძრავის მტყუნების ან ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში ჩასატარებელი პროცედურები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში; და

დ) ნებისმიერი სხვა გარემოებები, რომლებმაც შეიძლება შეაფერხოს თვითმფრინავის დროული დაფრენა ან გაზარდოს საწვავის ან/და ზეთის მოხმარება.

3. შესაძლებელია ფრენის გეგმის შეცვლა, რათა განხორციელდეს ფრენის ხელახალი დაგეგმვა განსხვავებული დანიშნულების პუნქტისკენ, მაგრამ იმ პირობით, რომ ყველა დადგენილი მოთხოვნა დაცული იქნება იმ წერტილიდან, საიდანაც ფრენა შეცვლილი მარშრუტით უნდა განხორციელდეს.

**მუხლი 68. საწვავის და ზეთის მარაგი შვეულმფრენებისთვის**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა დაიწყოს ფრენა მხოლოდ მაშინ, თუ შვეულმფრენის ბორტზე იქნება საწვავის და ზეთის ისეთი ოდენობა, რომელიც:

ა) ვფწ-ით (VFR) ფრენებისთვის:

ა.ა) სამყოფია დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე/საექსპლუატაციო მოედნამდე და, შემდგომ, მაქსიმალური სიშორის ფრენის სიჩქარით ფრენისას, სულ მცირე, 20 წთ-ის განმავლობაში საფრენად; ან

ა.ბ) ვფწ-ით (VFR) დღისით ფრენების შემთხვევაში - სამყოფია მაქსიმალური სიშორის ფრენის სიჩქარით საწვავის რეზერვით 10 წთ-ის განმავლობაში საფრენად იმ პირობით, რომ შვეულმფრენი გაფრენის აეროდრომიდან/საექსპლუატაციო მოედნიდან ინარჩუნებს 25 საზღვაო მილის (NM) დისტანციას; და

ბ) სფწ-ით (IFR) ფრენებისთვის:

ბ.ა) თუ სათადარიგო აეროდრომი საჭირო არ არის ან თუ მიუწვდომელია ისეთი სათადარიგო აეროდრომი, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია - სამყოფია დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე/საექსპლუატაციო მოედნამდე და შემდგომ, დანიშნულების აეროდრომის/საექსპლუატაციო მოედნის თავზე 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე, სტანდარტული ტემპერატურის პირობებში, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენად და დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის; ან

ბ.ბ) სათადარიგო აეროდრომის საჭიროების შემთხვევაში, სამყოფია დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე/საექსპლუატაციო მოედნამდე საფრენად, დასაფრენად შესვლის და შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლისთვის და, შემდგომ:

ბ.ბ.ა) განსაზღვრულ სათადარიგო აეროდრომამდე საფრენად; და

ბ.ბ.ბ) სათადარიგო აეროდრომის/საექსპლუატაციო მოედნის თავზე 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე, სტანდარტული ტემპერატურის პირობებში, მოცდის სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენად და დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის.

2. საჭირო საწვავის ოდენობის, გაუთვალისწინებელი შემთხვევისათვის საწვავის ჩათვლით, გამოანგარიშებისას მხედველობაში მიღებული უნდა იქნეს შემდეგი:

ა) მეტეოროლოგიური პირობების პროგნოზი;

ბ) მოსალოდნელი მარშრუტის შეცვლა საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მიერ და საჰაერო მოძრაობის შეყოვნება;

გ) მარშრუტზე ფრენისას ერთი ძრავის მტყუნება ასეთის არსებობის შემთხვევაში; და

დ) ნებისმიერი სხვა გარემოებები, რომლებმაც შეიძლება შეაფერხოს სხ-ის დროული დაფრენა ან გაზარდოს საწვავის ან/და ზეთის მოხმარება.

3. შესაძლებელია ფრენის გეგმის შეცვლა, რათა განხორციელდეს ფრენის ხელახალი დაგეგმვა განსხვავებული დანიშნულების პუნქტისკენ, მაგრამ იმ პირობით, რომ ყველა დადგენილი მოთხოვნა დაცული იქნება იმ წერტილიდან, საიდანაც ფრენა შეცვლილი მარშრუტით უნდა განხორციელდეს.

**შენიშვნა:** საწვავის და ზეთის მარაგთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.131(a)(1)(ii);

**მუხლი 69. უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟი**

1. აფრენის წინ, ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებს ჩაუტარდეს ინსტრუქტაჟი შემდეგ საკითხებში:

ა) საავარიო-სამაშველო მოწყობილობა და პროცედურები;

ბ) თითოეული ფრენის ან ფრენების სერიის დაწყებამდე - სპეციალიზებულ ამოცანებთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო პროცედურები.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული ინსტრუქტაჟის ჩატარება შეიძლება ჩანაცვლდეს პირველადი და პერიოდული მომზადების პროგრამის გავლით. ამ შემთხვევაში, ექსპლუატანტი, ასევე, ვალდებულია განსაზღვროს პირველადი და განმეორებითი მომზადების მოთხოვნები.

**შენიშვნა:** უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.135

**მუხლი 70. ფრენისწინა მომზადება**

1. ფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური (PIC), ყველა ხელმისაწვდომი ხერხებით უნდა დარწმუნდეს, რომ საჰაერო, სახმელეთო ან/და საზღვაო საშუალებები, მათ შორის საკომუნიკაციო საშუალებები და სანაოსნო დამხმარე სისტემები (Navigation Aids), რომლებიც საჭიროა უშუალოდ ფრენის შესასრულებლად და სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად, დასახული ექსპლუატაციის ტიპსა და პირობებს შეესაბამება.

2. ფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური (PIC) უნდა გაეცნოს ყველა ხელმისაწვდომ ინფორმაციას დაგეგმილი ფრენის რეგიონში არსებული მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ. გაფრენის ადგილიდან მოშორებით განხორციელებული ფრენისწინა მომზადება, ისევე, როგორც სფწ-ით (IFR) ყოველი ფრენა, უნდა მოიცავდეს:

ა) მიმდინარე მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ ხელმისაწვდომი ცნობების და პროგნოზების შესწავლას; და

ბ) მოქმედების ალტერნატიული ვარიანტების დაგეგმვას იმ შემთხვევისათვის, თუ ფრენა, მეტეოროლოგიური პირობების გამო, გეგმის მიხედვით ვერ შესრულდება.

**მუხლი 71. აფრენის სათადარიგო აეროდრომები, კომპლექსური თვითმფრინავები**

1. სფწ-ით (IFR) ფრენებისას, სხ-ის მეთაურმა ფრენის გეგმაში უნდა მიუთითოს, სულ მცირე ერთი აფრენის სათადარიგო აეროდრომი, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია, თუ გაფრენის აეროდრომზე მეტეოროლოგიური პირობები დადგენილ აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმებს შეესაბამება ან მასზე დაბალია ან თუ გაფრენის აეროდრომზე დაბრუნება შეუძლებელია სხვა გარემოებების გამო.

2. აფრენის სათადარიგო აეროდრომი უნდა მდებარეობდეს გაფრენის აეროდრომიდან ისეთი მანძილის ფარგლებში, რომელიც:

ა) ორძრავიანი თვითმფრინავის შემთხვევაში - შტილის სტანდარტულ პირობებში, ერთი მუშა ძრავით კრეისერული სიჩქარით საფრენი დროის 1 საათის ეკვივალენტურ მანძილს არ აღემატება; და

ბ) სამ ან მეტძრავიანი თვითმფრინავის შემთხვევაში - შტილის სტანდარტულ პირობებში, მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) კრეისერული სიჩქარით სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს (AFM) შესაბამისად საფრენი დროის 2 საათის ეკვივალენტურ მანძილს არ აღემატება.

3. აფრენის სათადარიგო აეროდრომად შეირჩევა ისეთი აეროდრომი, რომელზეც, ხელმისაწვდომი ინფორმაციის მიხედვით, მიფრენის გაანგარიშებული დროისათვის ამინდის პირობები ექსპლუატაციის კონკრეტული სახეობისათვის დადგენილ აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმებს შეესაბამება ან მასზე უკეთესია.

**მუხლი 72. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომები, თვითმფრინავები**

სფწ-ით (IFR) ფრენებისას, სხ-ის მეთაურმა ფრენის გეგმაში უნდა მიუთითოს სულ მცირე, ერთი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

ა) ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ დაფრენის სავარაუდო დროიდან ერთი საათით ადრე და ერთი საათით გვიან ან გაფრენის ფაქტიური დროიდან დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენის სავარუდო დროიდან ერთი საათით გვიან პერიოდის განმავლობაში (იმისდა მიხედვით, თუ რომელია უფრო ხანმოკლე), დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შესაძლებელია შესრულდეს ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებით (VMC); ან

ბ) დაგეგმილი დასაფრენი ადგილი იზოლირებულია და:

ბ.ა) დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომზე გათვალისწინებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის გამოყენება; და

ბ.ბ) ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ დაფრენის სავარაუდო დროიდან ორი საათით ადრე და ორი საათით გვიან ან გაფრენის ფაქტიური დროიდან დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენის სავარუდო დროიდან ორი საათით გვიან პერიოდის განმავლობაში (იმისდა მიხედვით, თუ რომელია უფრო ხანმოკლე) მოსალოდნელია შემდეგი მეტეოროლოგიური პირობები:

ბ.ბ.ა) ღრუბლის ქვედა ზღვრი სულ მცირე, 300 მეტრით (1000 ფტ) მეტი იმ მინიმუმზე, რომელიც დაკავშირებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურასთან; და

ბ.ბ.ბ) ხილვადობა - სულ მცირე, 5,5 კმ ან 4 კმ-ით მეტი იმ მინიმუმზე, რაც კონკრეტული პროცედურისთვის არის დადგენილი.

**მუხლი 73. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომები, შვეულმფრენები**

სფწ-ით (IFR) ფრენებისას, სხ-ის მეთაურმა ფრენის გეგმაში უნდა მიუთითოს, სულ მცირე, ერთი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

ა) დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომზე გათვალისწინებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის გამოყენება, ხოლო ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ დაფრენის სავარაუდო დროიდან ორი საათით ადრე და ორი საათით გვიან ან გაფრენის ფაქტიური დროიდან დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენის სავარუდო დროიდან ორი საათით გვიან პერიოდის განმავლობაში (იმისდა მიხედვით, თუ რომელია უფრო ხანმოკლე) მოსალოდნელია შემდეგი მეტეოროლოგიური პირობები:

ა.ა) ღრუბლის ქვედა ზღვრი სულ მცირე, 120 მეტრით (400 ფტ) მეტი იმ მინიმუმზე, რომელიც დაკავშირებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურასთან; და

ა.ბ) ხილვადობა - სულ მცირე, 1500 მ-ით მეტი იმ მინიმუმზე, რაც კონკრეტული პროცედურისთვის არის დადგენილი; ან

ბ) დაგეგმილი დასაფრენი ადგილი იზოლირებულია და:

ბ.ა) დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომზე გათვალისწინებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის გამოყენება;

ბ.ბ) ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ დაფრენის სავარაუდო დროიდან ორი საათით ადრე და ორი საათით გვიან მოსალოდნელია შემდეგი მეტეოროლოგიური პირობები:

ბ.ბ.ა) ღრუბლის ქვედა ზღვარი სულ მცირე, 120 მეტრით (400 ფტ) მეტი იმ მინიმუმზე, რომელიც დაკავშირებულია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლისთვის პროცედურასთან;

ბ.ბ.ბ) ხილვადობა - სულ მცირე, 1500 მ-ით მეტი იმ მინიმუმზე, რაც კონკრეტული პროცედურისთვის არის დადგენილი.

**მუხლი 74. დანიშნულების აეროდრომები, ექსპლუატაცია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით**

სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა უზრუნველყოს, რომ დაგეგმილი დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ექსპლუატაციის შესაძლებლობის დაკარგვის შემთხვევაში, დანიშნულების აეროდრომზე ან ნებისმიერ დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომზე ხელმისაწვდომია ისეთი საშუალებები, რომელთა მეშვეობითაც შესაძლებელია ნაოსნობის განხორციელება და დაფრენა.

**შენიშვნა:** დასაფრენად სახელსაწყო შესვლასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.152; GM1 SPO.OP.152;

**მუხლი 75. ~~SPO.OP.155~~ პირების ჩასხდომის, ჩამოსხდომის ან ბორტზე მათი ყოფნის დროს სხ-ის საწვავით გამართვა**

1. აკრძალულია საავიაციო ბენზინით (AVGAS) ან ფართო ფრაქციული (wide-cut type) საწვავით ან ამ საწვავების ნარევით სხ-ის გამართვა, პირების სხ-ის ბორტზე ყოფნის, ჩასხდომის ან ჩამოსხდომის დროს.

2. ნებისმიერი სხვა ტიპების საწვავით გამართვა უნდა განხორციელდეს სიფრთხილის ყველა აუცილებელი ზომის დაცვით, ხოლო სხ-ზე უნდა იმყოფებოდეს სათანადოდ მომზადებული ისეთი პერსონალი, რომელიც შეძლებს ევაკუაციის ორგანიზებას ყველაზე ეფექტური და ოპერატიული გზით.

**შენიშვნა:** პირების ჩასხდომის, ჩამოსხდომის ან ბორტზე მათი ყოფნის დროს სხ-ის საწვავით გამართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.155; GM1 SPO.OP.155

**მუხლი 76. ყურსასმენების გამოყენება**

სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ წევრს, რომელიც საკუთარ მოვალეობებს პილოტის კაბინაში ასრულებს, უნდა ეკეთოს მიკროფონიანი ყურსასმენი ან სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობა, რომელსაც იგი პირველადი მოწყობილობის სახით გამოიყენებს საჰაერო მოძრაობის სამსახურთან, ეკიპაჟის სხვა წევრებთან და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებთან კავშირის დასამყარებლად.

**მუხლი 77. თამბაქოს მოწევა ბორტზე**

სხ-ის მეთაურმა არ უნდა დაუშვას სხ-ის ბორტზე თამბაქოს მოწევა, ასევე კატეგორიულად აკრძალულია თამბაქოს მოწევა, სხ-ის საწვავით გამართვის და სხ-დან საწვავის ჩამოსხმის დროს.

**მუხლი 78. მეტეოროლოგიური პირობები**

1. სხ-ის მეთაურმა (PIC) ვფწ-ით (VFR) ფრენა უნდა დაიწყოს ან განაგრძოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისთვის ბოლო ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ მარშრუტზე და დაგეგმილ დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენის გაანგარიშებულ დროს, მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობები ვფწ-ით (VFR) დადგენილი ექსპლუატაციის მინიმუმებს შეესაბამება ან მასზე უკეთესია;

2. სხ-ის მეთაურმა (PIC) დაგეგმილი დანიშნულების აეროდრომის მიმართულებით სფწ-ით (IFR) ფრენა უნდა დაიწყოს ან განაგრძოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისთვის ხელმისაწვდომი ბოლო მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ მიფრენის სავარაუდო დროისათვის დანიშნულების აეროდრომზე ან სულ მცირე, ერთ დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომზე მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობები დადგენილ აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმებს შეესაბამება ან მასზე უკეთესია;

3. თუ მარშრუტი შეიცავს როგორც ვფწ-ით, (VFR) ასევე, სფწ-ით (IFR) ფრენის სეგმენტებს, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში აღნიშნული მეტეოროლოგიური ინფორმაცია გამოიყენება დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** მეტეოროლოგიურ პირობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.170; AMC2 SPO.OP.170; GM1 SPO.OP.170.

**მუხლი 79. ყინული და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებები, სახმელეთო პროცედურები**

1. სხ-ის მეთაურმა (PIC) აფრენა უნდა განახორციელოს მხოლოდ მაშინ, თუ სხ გაწმენდილია ყინულისა და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებებისაგან, რომელმაც შეიძლება უარყოფითი ზეგავლენა იქონიოს სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებსა ან/და სხ-ის მართვაზე, გარდა სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) ნებადართული შემთხვევებისა.

2. კომპლექსური სხ-ების ექსპლუატაციის შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს პროცედურები, რომლებიც უნდა შესრულდეს, თუ ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად საჭიროა ხმელეთზე ყინულის მოცილება, შემოყინვის საწინაამღდეგო ქმედება და შესაბამისი შემოწმებების ჩატარება.

**შენიშვნა:** ყინულთან და სხვა დამაბინძურებელ ნივთიერებებთან დაკავშირებით სახმელეთო პროცედურების განხორციელებისას სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.OP.175; GM2 SPO.OP.175; GM3 SPO.OP.175;

**მუხლი 80. ყინული და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებები, ფრენის პროცედურები**

1. სხ-ის მეთაურმა (PIC) ფრენა უნდა დაიწყოს ან განაგრძოს მოსალოდნელ ან არსებულ შემოყინვის პირობებში, მხოლოდ მაშინ, როდესაც სხ შემოყინვის არეში საფრენად სერტიფიცირებული და სათანადოდ აღჭურვილია და/ან დამუშავებულია სათანადოდ, აღნიშნულ პირობებში უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის.

2. თუ შემოყინვის პირობები აღემატება სხ-ის სერტიფიცირებით განსაზღვრულ პირობებს, ან თუ შემოყინვას განიცდის სხ, რომელიც შემოყინვის არეში საფრენად სერტიფიცირებული არ არის, სხ-ის მეთაურმა (PIC) დაუყოვნებლივ უნდა გამოიყვანოს სხ შემოყინვის ზონიდან ფრენის ეშელონის ან/და მარშრუტის შეცვლის გზით და, საჭიროებისას, საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) შეატყობინოს საგანგებო ვითარების დადგომის შესახებ.

3. კომპლექსური სხ-ების ექსპლუატაციის შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს მოსალოდნელი ან ფაქტობრივი შემოყინვის პირობებში ფრენის პროცედურები.

**შენიშვნა:** ყინულთან და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებებთან დაკავშირებით ფრენის პროცედურების განხორციელებისას შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.176.

**მუხლი 81. აფრენის პირობები - თვითმფრინავები და შვეულმფრენები**

აფრენის დაწყებამდე, სხ-ის მეთაური (PIC) უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) ხელმისაწვდომი ინფორმაციის მიხედვით, აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე არსებული მეტეოროლოგიური პირობები და გამოსაყენებლად დასახული ადზ-ის ან დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონის (FATO) მდგომარეობა სხ-ის უსაფრთხო აფრენისა და გაფრენითვის გამოსადეგია; და

ბ) დადგენილი აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები დაცული იქნება.

**მუხლი 82. ფრენის დროს ვითარების იმიტაცია**

გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი სხ-ის ბორტზე იმყოფება სწავლების გავლის მიზნით, სხ-ის მეთაურმა (PIC), ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის ბორტზე ყოფნისას, არ უნდა მოახდინოს ისეთი ვითარების იმიტაცია, როგორიცაა:

ა) ვითარებები, რომელთა დადგომის დროსაც საჭიროა საგანგებო ან ავარიული პროცედურების გამოყენება; ან

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენა (IMC).

**მუხლი 83. მარშრუტზე ფრენისას საწვავის ხარჯვის კონტროლი**

1. კომპლექსური სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენისას განხორციელდეს საწვავის რაოდენობის შემოწმება და საწვავის მოხმარების კონტროლი.

2. სხ-ის მეთაურმა, დროის თანაბარ ინტერვალებში უნდა შეამოწმოს, რომ ფრენისას სხ-ზე არსებული სახარჯი საწვავის ოდენობა, სამყოფია იმ აეროდრომამდე ან საექსპლუატაციო მოედნამდე საფრენად, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ხელსაყრელია და, ასევე გათვალისწინებულია ამ წესის 67-ე და 68-ე მუხლებით განსაზღვრული დაგეგმილი საწვავის რეზერვი.

**მუხლი 84. დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ამოცანის შემსრულებელმა სპეციალისტებმა და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობა დაიწყონ და განუწყვეტლივ განაგრძონ მას შემდეგ, რაც 30 წუთზე მეტი დროის განმავლობაში კაბინის ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება და დროის იმ ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინის ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება, თუ სააგენტოს მიერ სხვაგვარად არ არის დამტკიცებული და სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურების (SOP) შესაბამისად, გარდა ამ წესის 174-ე მუხლით განსაზღვრული შემთხვევისა;

2. მიუხედავად ამ მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრულისა, და გარდა საპარაშუტო ოპერაციებისა (PAR), არაკომპლექსური თვითმფრინავებით და შვეულმფრენებით 13 000 ფტ-ზე მეტ სიმაღლეზე განსაზღვრული ხანგრძლივობის ხანმოკლე ასვლა დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე შეიძლება განხორციელდეს სააგენტოს წინასწარი თანხმობით, შემდეგი ფაქტორების გათვალისწინების საფუძველზე:

ა) 13 000 ფტ-ზე მეტ სიმაღლეზე ფრენის ხანგრძლივობა 10 წუთს არ აღემატება ან, თუ ეს პერიოდი გადაჭარბებულია, მხოლოდ და მხოლოდ იმ დროით, რომელიც უკიდურესად საჭიროა სპეციალიზებული ამოცანის შესასრულებლად;

ბ) ფრენა არ სრულდება 16 000 ფტ-ზე მაღლა;

გ) უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟი, რომელიც ეკიპაჟის წევრებს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებს ჩაუტარდათ ამ წესის 69-ე მუხლის შესაბამისად, შეიცავს ადეკვატურ ინფორმაციას ჰიპოქსიის ზემოქმედების შესახებ;

დ) აღნიშნული ექსპლუატაციისთვის დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) ასახულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებში განსაზღვრული მოთხოვნები;

ე) ექსპლუატანტის ადრინდელი გამოცდილება დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე 13 000 ფტ-ზე მეტ სიმაღლეზე ფრენების განხორციელებასთან დაკავშირებით;

ვ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების პირადი გამოცდილება და მაღალ სიმაღლეებზე მათი ფსიქოლოგიური ადაპტაცია; და

ზ) ექსპლუატანტის ბაზირების ან იმ ადგილის მდებარეობის სიმაღლე, საიდანაც ფრენები ხორციელდება.

**მუხლი 85. საჰაერო ხომალდის ფრენისას ხმელეთთან მიახლოვება**

1. როდესაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ან ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა (GPWS) გამოავლენს ხმელეთთან სახიფათო მიახლოვების საშიშროებას, პილოტმა, რომელიც ახორციელებს სხ-ის ექსპლუატაციას, დაუყოვნებლივ უნდა განახორციელოს გამოსასწორებელი ქმედებები, რათა აღდგენილ იქნეს ფრენის უსაფრთხო პირობები.

2. ნებადართულია ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემის (GPWS) გამორთვა ისეთი სპეციალიზებული ამოცანების შესრულების დროს, რომელთა ხასიათიდან გამომდინარე საჭირო შეიძლება გახდეს, რომ სხ-მა ფრენა შეასრულოს ხმელეთიდან იმ სიმაღლეზე უფრო დაბლა, რომელზეც ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა (GPWS) აქტიურდება.

**შენიშვნა:** ხმელეთთან მიახლოების გამოვლენასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.OP.200.

**მუხლი 86. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS)**

1. თუ სხ-ზე დამონტაჟებულია და ფუნქციონირებს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS), ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს საექსპლუატაციო პროცედურები და სასწავლო პროგრამები, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟმა გაიაროს სათანადო მომზადება შეჯახების აცილებისა და ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემის (ACAS II) მოწყობილობის გამოყენებასთან დაკავშირებით.

2. ნებადართულია ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემის (ACAS II) გამორთვა ისეთი სპეციალიზებული ამოცანების შესრულების დროს, რომელთა ხასიათიდან გამომდინარე საჭირო შეიძლება გახდეს, რომ სხ-ებმა ფრენა შეასრულონ ერთმანეთისაგან ისეთი მანძილის ფარგლებში, რომლის დროსაც ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS) აქტიურდება.

**შენიშვნა:** ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.OP.205.

**მუხლი 87. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები თვითმფრინავისთვის**

დასაფრენად შესვლის დაწყებამდე, თვითმფრინავის მეთაური (PIC), მისთვის ხელმისაწვდომი ინფორმაციის საფუძველზე უნდა დარწმუნდეს, რომ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე არსებული მეტეოროლოგიური პირობები და გამოსაყენებლად დასახული ადზ-ს მდგომარეობა სხ-ის დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის უსაფრთხო შესრულებისათვის გამოსადეგია.

**შენიშვნა:** დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.210.

**მუხლი 88. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები შვეულმფრენისთვის**

დასაფრენად შესვლის დაწყებამდე, შვეულმფრენის მეთაური (PIC), მისთვის ხელმისაწვდომი ინფორმაციის საფუძველზე უნდა დარწმუნდეს, რომ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე არსებული მეტეოროლოგიური პირობები და გამოსაყენებლად დასახული დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის ზონის (FATO) მდგომარეობა სხ-ის დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის უსაფრთხო შესრულებისათვის გამოსადეგია.

**მუხლი 89. საექსპლუატაციო პროცედურები (OP) - დასაფრენად შესვლის დაწყება და გაგრძელება**

1. სხ-ის მეთაურმა (PIC) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა შეიძლება დაიწყოს შეტყობინებული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR)/ხილვადობის (VIS) მნიშვნელობის მიუხედავად;

2. თუ შეტყობინებული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)/ხილვადობა (VIS) დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია, დასაფრენად შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს:

ა) აეროდრომის თავზე 1000 ფუტზე ქვევით; ან

ბ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტში, თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლე (DA/H) ან დაშვების მინიმალური ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლე (MDA/H) აეროდრომის თავზე 1000 ფუტზე მეტია.

3. თუ ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) მონაცემები არ არის ხელმისაწვდომი, იგი შეიძლება გამოანგარიშებული იყოს შეტყობინებული ხილვადობის (VIS) კონვერტირების გზით.

4. თუ აეროდრომის თავზე 1000 ფუტის (AGL) ნიშნულის გადაკვეთის შემდეგ, შეტყობინებული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)/ხილვადობა (VIS) დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია, დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლემდე (DA/H) ან დაშვების მინიმალურ ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლემდე (MDA/H).

5. დასაფრენად შესვლა შეიძლება გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლის (DA/H) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლის (MDA/H) ქვევით და დაფრენა შესრულდეს იმ პირობით, რომ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლეზე (DA/H) ან დაშვების ფარდობით/აბსოლუტურ მინიმალურ სიმაღლეზე (MDA/H) შესაძლებელია ვიზუალურ ორიენტირებთან კონტაქტის დამყარება და შენარჩუნება, რომლებიც გამოსაყენებლად დასახული ადზ-სა და დასაფრენად შესვლის ექსპლუატაციის ადეკვატურია.

6. შეხების არეში (TDZ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) ყოველთვის უნდა იყოს მაკონტროლირებელი კრიტერიუმი.

**შენიშვნა:** დასაფრენად შესვლის დაწყებასთან და გაგრძელებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.215.

**მუხლი 90. საექსპლუატაციო პროცედურები (OP), სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP)**

1. სპეციალიზებული ექსპლუატაციის დაწყებამდე, ექსპლუატანტი ვალდებულია განახორციელოს რისკების შეფასება, შესასრულებელი საქმიანობის სირთულის გათვალისწინებით, განსაზღვროს საექსპლუატაციო საფრთხეები, მასთან დაკავშირებული რისკები და დაადგინოს შესაბამისი პრევენციული ღონისძიებები.

2. რისკის შეფასების საფუძველზე ექსპლუატანტმა, ამ წესის 169-190-ე მუხლებით განსაზღვრული მოთხოვნების გათვალისწინებით, უნდა დაადგინოს სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP), რომლებიც სპეციალიზებული საქმიანობის სახეობასა და სხ-ის ტიპს შეესაბამება. სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP) შეიძლება წარმოადგენდეს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (OM) შემადგენელ ნაწილს ან იყოს დამოუკიდებელი დოკუმენტი. სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP) რეგულარულად უნდა გადაიხედოს და განახლდეს.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სპეციალიზებული ექსპლუატაცია სრულდება სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.230; AMC2 SPO.OP.230; GM1 SPO.OP.230 და ამ წესის დანართი N7.

**მუხლი 91. საექსპლუატაციო შეზღუდვები**

1. ფრენის ყველა ეტაპის დროს, სხ-ის დატვირთვა, მასა და სიმძიმის ცენტრის (CG) მდებარეობა, უნდა აკმაყოფილებდეს შესაბამის სახელმძღვანელოში განსაზღვრულ ნებისმიერ შეზღუდვას.

2. სხ-ში განთავსებული უნდა იყოს ტაბლოები, ცხრილები, ხელსაწყოების მარკირება ან მათი კომბინაცია, რომლებზეც ასახულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი (AFM) გათვალისწინებული საექსპლუატაციო შეზღუდვების ვიზუალიზაცია.

**მუხლი 92. მასა და გაწონასწორება**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრის (CG) მდებარეობა დადგენილ იქნეს სხ-ის ფაქტობრივი აწონვით, მის ექსპლუატაციაში პირველად გაშვებამდე. მასასა და სიმძიმის ცენტრზე სხ-ის მოდიფიცირების ან შეკეთების ჯამური გავლენა უნდა იქნეს აღრიცხული და სათანადოდ დოკუმენტირებული. აღნიშნული ინფორმაცია სხ-ის მეთაურისთვის (PIC) ხელმისაწვდომი უნდა იყოს. სხ ხელახლა უნდა აიწონოს, თუ მასასა და გაწონასწორებაზე მოდიფიცირების ან შეკეთების ეფექტი დაზუსტებით ცნობილი არ არის;

2. სხ-ის აწონვა უნდა განხორციელეს სხ-ის მწარმოებლის ან სერტიფიცირებული ტექმომსახურების ორგანიზაციის მიერ.

**შენიშვნა:** მასა და გაწონასწორებასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.POL.105; AMC1 SPO.POL.105(b);

**მუხლი 93. მასისა და გაწონასწორების განსაზღვრის სისტემა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს მასისა და გაწონასწორების სისტემა, რათა თითოეული ფრენისა ან ფრენების სერიისათვის განსაზღვროს შემდეგი:

ა) სხ-ის მშრალი საექსპლუატაციო მასა (DOM);

ბ) სატრანსპორტო დატვირთვის მასა;

გ) საწვავის დატვირთვის მასა;

დ) დატვირთვა და სხ-ზე მისი განაწილება;

ე) ასაფრენი მასა, დასაფრენი მასა და სხ-ის მასა საწვავის გარეშე (ZFM); და

ვ) სხ-ის სიმძიმის ცენტრის (CG) დასაშვები პოზიციები.

2. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს უნდა გააჩნდეთ ელექტრონულად გამოანგარიშებული მასისა და გაწონასწორების მონაცემების წარმოების და შემოწმების საშუალებები.

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშავოს პროცედურები, რომელიც სხ-ის მეთაურს მისცემს შესაძლებლობას, განსაზღვროს საწვავის დატვირთვის მასა, ფაქტობრივი სიმკვრივის ან, თუ იგი უცნობია, ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) მითითებული მეთოდის საფუძველზე სიმკვრივის გაანგარიშებით.

4. სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) სხ-ის ჩატვირთვა ხორციელდება კვალიფიცირებული პერსონალის ზედამხედველობის ქვეშ; და

ბ) სატრანსპორტო დატვირთვა შეესაბამება იმ მონაცემებს, რომლებიც გამოყენებულია სხ-ის მასის და გაწონასწორების გაანგარიშებისას.

5. ექსპლუატანტმა ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) უნდა მიუთითოს ის პრინციპები და მეთოდები, რომლებიც გამოყენებულია დატვირთვის, მასის და გაწონასწორების სისტემის განსაზღვრისას და რომლებიც ამ მუხლის 1-4 პუნქტების მოთხოვნებს აკმაყოფილებს. აღნიშნული სისტემის გამოყენების მოთხოვნა უნდა ვრცელდებოდეს დაგეგმილი ექსპლუატაციის ყველა სახეობაზე.

**შენიშვნა:** მასისა და გაწონასწორების განსაზღვრის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.110(a)(1); AMC1 SPO.POL.110(a)(2); GM1 SPO.POL.110(a)(2); AMC1 SPO.POL.110(a)(3); GM1 SPO.POL. 110(a)(3); AMC1 SPO.POL.110(a)(4); GM1 SPO.POL.110(b).

**მუხლი 94. მონაცემები მასის და გაწონასწორების შესახებ**

1. ექსპლუატანტმა, თითოეული ფრენის ან ფრენების სერიის დაწყებამდე, უნდა დაადგინოს მონაცემები მასის და გაწონასწორების შესახებ და მოამზადოს დოკუმენტაცია, რომელშიც განსაზღვრულია სხ-ის დატვირთვა და ბორტზე მისი განაწილება იმგვარად, რომ სხ-ის მასის და გაწონასწორების დადგენილი ლიმიტები არ იქნეს დარღვეული. მასის და გაწონასწორების დოკუმენტაცია უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ტიპი და რეგისტრაციის ნომერი;

ბ) ფრენის საინდეტიფიკაციო ნიშანი, ნომერი და თარიღი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

გ) სხ-ის მეთაურის (PIC) გვარი/სახელი;

დ) დოკუმენტის შემდგენი პირის გვარი/სახელი;

ე) მშრალი საექსპლუატაციო მასა (DOM) და სხ-ის შესაბამისი სიმძიმის ცენტრი (CG), გარდა ამ წესის 95-ე მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევისა;

ვ) აფრენისას საწვავის მასა და მარშრუტზე ფრენისთვის საჭირო საწვავის მასა;

ზ) საწვავის გარდა სხვა სახარჯი მასალების მასა (თუ ისინი გამოიყენება);

თ) დატვირთვის კომპონენტები;

ი) ასაფრენი მასა, დასაფრენი მასა და სხ-ის მასა საწვავის გარეშე (ZFM);

კ) სხ-ის სიმძიმის ცენტრის (CG) დასაშვები პოზიციები; და

ლ) მასის და სიმძიმის ცენტრის (CG) ზღვრული მნიშვნელობები.

2. თუ მასის და გაწონასწორების მონაცემები და დოკუმენტაცია შემუშავებულია კომპიუტერული სისტემის მეშვეობით, ექსპლუატანტი ვალდებულია შეამოწმოს გენერირებული მონაცემების სიზუსტე.

**შენიშვნა:** მასის და გაწონასწორების შესახებ დოკუმენტებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.115; GM1 SPO.POL.115; AMC1 SPO.POL.115(b); AMC2 SPO.POL.115(b); GM1 SPO.POL.115(b); GM2 SPO.POL.115(b).

**მუხლი 95. მონაცემები მასის და გაწონასწორების შესახებ, გაწონასწორების ცხრილი**

მასის და გაწონასწორების დოკუმენტაციაში სიმძიმის ცენტრის მდებარეობა შეიძლება არ იყოს მითითებული, თუ დატვირთვის განაწილება მოხდა წინასწარ გაანგარიშებული გაწონასწორების ცხრილის მიხედვით ან თუ შესაძლებელია იმის დემონსტრირება, რომ დაგეგმილი ექსპლუატაციის დროს სხ-ის სწორი გაწონასწორება უზრუნველყოფილი იქნება რეალური დატვირთვის მიუხედავად.

**მუხლი 96. საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები**

სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა განახორციელოს სხ-ის ექსპლუატაცია მხოლოდ მაშინ თუ საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები უზრუნველყოფს, მოქმედ ფრენის წესებთან, საჰაერო სივრცის, აეროდრომების ან საექსპლუატაციო მოედნების მოთხოვნებთან, ან ფრენის ნებისმიერ სხვა შეზღუდვებთან დაკავშირებული მოთხოვნების დაცვას, გამოყენებული სქემების და რუკების არსებული სიზუსტის სათანადოდ გათვალისწინებით.

**მუხლი 97. ასაფრენი მასის შეზღუდვები კომპლექსური თვითმფრინავისთვის**

1. კომპლექსური თვითმფრინავის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) აფრენის დაწყების წინ თვითმფრინავის მასა არ უნდა აღემატებოდეს:

ა.ა) აფრენისას ამ წესის 98-ე მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს;

ა.ბ) მარშრუტზე ფრენისას მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) - ამ წესის 99-ე მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს; და

ა.გ) დაფრენისას ამ წესის მე-100 მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს.

ბ) გათვალისწინებული იქნება მოსალოდნელი მასის შესაძლო შემცირება ფრენის მსვლელობისას, საწვავის ხარჯვის და საწვავის ავარიული ჩამოსხმის შედეგად.

2. აფრენის დაწყებისას სხ-ის მასა არ უნდა აღემატებოდეს ისეთ მაქსიმალურ ასაფრენ მასას (MTOM), რომელიც სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) განსაზღვრულია იმ ბარომეტრული სიმაღლისათვის, რომელიც აეროდრომის ან საექსპლუატაციო მოედნის შემაღლებას შეესაბამება და იმ ნებისმიერი სხვა ადგილობრივი ატმოსფერული პირობებისათვის, რომლებიც მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) განსაზღვრისას პარამეტრის სახით გამოიყენება; და

3. სხ-ის გამოანგარიშებული სავარაუდო მასა დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე ან ნებისმიერ დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენის სავარაუდო დროისთვის არ უნდა აღემატებოდეს ისეთ მაქსიმალურ დასაფრენ მასას, რომელიც სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) განსაზღვრულია იმ ბარომეტრული სიმაღლისათვის, რომელიც აეროდრომების ან საექსპლუატაციო მოედნების შემაღლებას შეესაბამება და იმ ნებისმიერი სხვა ადგილობრივი ატმოსფერული პირობებისთვის, რომლებიც მაქსიმალური დასაფრენი მასის განსაზღვრისას პარამეტრის სახით გამოიყენება.

**მუხლი 98. კომპლექსური თვითმფრინავის მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) განსაზღვრა**1. კომპლექსური თვითმფრინავის მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) განსაზღვრისას, სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა გაითვალისწინოს შემდეგი:

ა) გამოანგარიშებული ასაფრენი მანძილი არ უნდა აღემატებოდეს ასაფრენად არსებულ მანძილს TODA, დაბრკოლებებისგან თავისუფალი ზოლის (clearway) სიგრძით, რომელიც არ უნდა აღემატებოდეს ასაფრენად გაქანების არსებული მანძილის (TORA) ნიშნულის ნახევარს;

ბ) გამოანგარიშებული ასაფრენად გაქანება (take-off run) არ უნდა აღემატებოდეს ასაფრენად გაქანების არსებულ მანძილს (TORA);

გ) (V1) სიჩქარის ერთიდაიგივე ნიშნული უნდა იქნეს გამოყენებული შეწყვეტილი აფრენის და აფრენის გაგრძელებისას, როდესაც (V1)განსაზღვრულია სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM); და

დ) სველი ან დაბინძურებული ადზ-დან აფრენისას, სხ-ის ასაფრენი მასა არ უნდა აღემატებოდეს მასას, რომელიც ნებადართულია მსგავს პირობებში მშრალი ადზ-დან ასაფრენად.

2. გარდა ტურბოხრახნული (Turboprop) ძრავებით აღჭურვილი თვითმფრინავებისა, რომელთა მაქსიმალური ასაფრენი მასა (MTOM) 5 700 კგ-ზე ნაკლებია, აფრენის დროს ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა უზრუნველყოს, რომ თვითმფრინავს შეეძლოს:

ა) აფრენის შეწყვეტა და გაჩერება გაქანების და დამუხრუჭების არსებული მანძილის (ASDA) ან ადზ-ის არსებული სიგრძის ფარგლებში; ან

ბ) აფრენის გაგრძელება და ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ყველა დაბრკოლების გადაფრენა სათანადო სიმაღლეზე ისე, რომ დაკმაყოფილებული იყოს ამ წესის 99-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნა.

**შენიშვნა:** კომპლექსური თვითმფრინავების აფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.130(a); AMC1 SPO.POL.130(a)(4); GM1 SPO.POL.130(a)(4); AMC1 SPO.POL.130(b)(2); GM1 SPO.POL.130(b)(2);

**მუხლი 99. კომპლექსური თვითმფრინავის მარშრუტზე ფრენა მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავი (OEI)**

კომპლექსური თვითმფრინავის მეთაურმა (PIC) უნდა უზრუნველყოს, რომ მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში ერთი ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, მრავალძრავიან (multi-engined) თვითმფრინავს შეეძლოს ფრენის გაგრძელება გამოსადეგ აეროდრომამდე ან საექსპლუატაციო მოედნამდე ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც არანაკლებია დაბრკოლებების გადაფრენის მინიმალურ აბსოლიტურ სიმაღლეზე (MOCA) მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში.

**მუხლი 100. კომპლექსური თვითმფრინავის დაფრენა**

კომპლექსური თვითმფრინავის მეთაურმა (PIC) უნდა უზრუნველყოს, რომ ნებისმიერ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე დასაფრენად შესვლის ტრაექტორიაზე სიმაღლის უსაფრთხო მარაგით ყველა დაბრკოლების გადაფრენის შემდეგ, თვითმფრინავს შეეძლოს დასაფრენად არსებული მანძილის (LDA) ფარგლებში დაფრენა და გაჩერება ან, ჰიდროთვითმფრინავის შემთხვევაში, დამაკმაყოფილებლად დაბალ სიჩქარემდე ფრენის შენელება. მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული დასაფრენად შესვლის და დაფრენისას პილოტირების ტექნიკიდან გამომდინარე მოსალოდნელი ცდომილებები, თუ აღნიშნული არ იქნა გათვალისწინებული თვითმფრინავის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების დაგეგმვისას.

**შენიშვნა:** კომპლექსური თვითმფრინავების დაფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.140; AMC2 SPO.POL.140;

**მუხლი 101. თვითმფრინავის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები და საექსპლუატაციო კრიტერიუმები**

ექსპლუატანტი, რომელიც ფრენებს ასრულებს დაუსახლებელი რაიონის თავზე 150 მ-ზე (500 ფტ-ზე) უფრო დაბალ სიმაღლეზე, და თუ კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, თვითმფრინავს არ შეუძლია შეინარჩუნოს სიმაღლე, ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) დაადგინოს საექსპლუატაციო პროცედურები, რომლებიც მიმართული იქნება ძრავის მტყუნებით გამოწვეული შედეგების შემცირებისკენ;

ბ) შეადგინოს ეკიპაჟის წევრების სწავლების პროგრამა; და

გ) უზრუნველყოს, რომ ბორტზე მყოფ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტს უტარდებათ ინსტრუქტაჟი იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში განსახორციელებელ პროცედურებთან დაკავშირებით.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლებთნ და საექსპლუატაციო კრიტერიუმებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.145(a) & (b);

**მუხლი 102. შვეულმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები და საექსპლუატაციო კრიტერიუმები**

1. სხ-ის მეთაურს (PIC) შეუძლია ფრენები შეასრულოს მჭიდროდ დასახლებული რაიონის თავზე იმ პირობით, რომ:

ა) შვეულმფრენი სერტიფიცირებულია “**A”** კატეგორიისშვეულმფრენის ან “**B”** კატეგორიისშვეულმფრენის კატეგორიის მიხედვით; და

ბ) უსაფრთხოების ზომები მიღებულია ხმელეთზე მყოფი ადამიანების ან ქონების მიმართ გაუმართლებელი საფრთხის თავიდან აცილების მიზნით და ექსპლუატაცია და სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურების (SOP) გამოყენება ხორციელდება საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის ფარგლებში.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) დაადგინოს საექსპლუატაციო პროცედურები, რომლებიც მიმართული იქნება ძრავის მტყუნებით გამოწვეული შედეგების შემცირებისკენ;

ბ) შეადგინოს ეკიპაჟის წევრების სწავლების პროგრამა; და

გ) უზრუნველყოს, რომ ბორტზე მყოფ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტს ჩაუტარდეთ ინსტრუქტაჟი იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში განსახორციელებელ პროცედურებთან დაკავშირებით.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ აფრენის, დაფრენის და კიდების (hover) რეჟიმში შვეულმფრენის მასა არ აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ მასას, რომელიც:

ა) დადგენილია სათანადო სიმძლავრით მომუშავე ყველა ძრავით ხმელეთის გავლენის გარეშე ჰაერში კიდებისათვის (HOGE); ან

ბ) ისეთი პირობების არსებობის შემთხვევაში, როდესაც ხმელეთის გავლენის გარეშე ჰაერში კიდების (HOGE) რეჟიმის რეალიზება, სავარაუდოდ, ვერ მოხერხდება, შვეულმფრენის მასა არ უნდა აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ მასას, რომელიც დადგენილია სათანადო სიმძლავრით მომუშავე ყველა ძრავით ხმელეთის გავლენის ქვეშ ჰაერში კიდებისათვის (HIGE) იმ პირობით, რომ არსებული პირობები ისეთია, რაც ხმელეთის გავლენის ქვეშ ჰაერში კიდების (HIGE) შესაძლებელობას იძლევა მაქსიმალური დადგენილი მასით.

**შენიშვნა:** შვეულმფრენების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლებთან და საექსპლუატაციო კრიტერიუმებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.POL.146(c); GM1 SPO.POL.146(c).

**მუხლი 103. თვითმფრინავის ხელსაწყოები და მოწყობილობები**

1. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც ამ წესის 103-168-ე მუხლებით თვითმფრინავს მოითხოვება, უნდა იყოს სერტიფიცირებული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, თუ ისინი:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ გამოიყენება ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;

ბ) გამოიყენება ამ წესის 132-ე მუხლით გათვალისიწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

გ) გამოიყენება ამ წესის 133-ე მუხლით გათვალისიწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად; ან

დ) დამონტაჟებულია თვითმფრინავზე.

2. შემდეგი მოწყობილობები, რომელიც ამ წესით მოითხოვება, არ საჭიროებს სერტიფიცირებას:

ა) სათადარიგო ელექტრომცველები;

ბ) პორტატული ელექტროფანრები;

გ) ზუსტი ქრონომეტრი;

დ) რუკების/სქემების დამჭერი;

ე) პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი;

ვ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სასიგნალო მოწყობილობა;

ზ) საზღვაო ტივტივა, ღუზა და მისაბმელი მოწყობილობა; და

თ) მარტივი PCDS, რომელიც გამოიყენება ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ.

3. ხელსაწყოები, აღჭურვილობა ან მოწყობილობები რომლებიც არ მოითხოვება ამ წესის შესაბამისად, მაგრამ გადაიტანება სხ-ის ბორტზე ფრენისას, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული აღნიშნული ხელსაწყოების, აღჭურვილობის ან მოწყობილობების მეშვეობით მიღებული ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის წესებით ან ამ წესის 132-ე და 133-ე მუხლებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

ბ) ხელსაწყოებმა, აღჭურვილობამ ან მოწყობილობებმა არ უნდა იქონიოს უარყოფითი ზეგავლენა თვითმფრინავის საფრენად ვარგისობაზე, მათ შორის მათი მტყუნების ან გაუმართაობის შემთხვევაში.

4. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა იმგვარად უნდა იყოს განლაგებული, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა მათთან წვდომა და მათი გამოყენება საკუთარი სამუშაო ადგილიდან იოლად შეძლოს.

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის რომელიმე წევრის მიერ გამოსაყენებელი ხელსაწყოები იმგვარად უნდა იყოს განლაგებული, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი მათ ჩვენებებს სამუშაო ადგილიდან ხედავდეს იოლად, იმ მდგომარეობის და ხედვის იმ მიმართულების თითქმის შეუცვლელად, რომლითაც იგი ფრენის ტრაექტორიას თვალს ადევნებს.

6. ყველა საავარიო-სამაშველო მოწყობილობები მოთავსებული უნდა იყოს დაუყოვნებელი გამოყენებისათვის მოსახერხებელ და ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას.

**შენიშვნა:** ხელსაწყოებთან და მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.100(a); GM1 SPO.IDE.A.100(b); GM1 SPO.IDE.A.100(c); GM1 SPO.IDE.A.100(d).

**მუხლი 104. თვითმფრინავის ფრენისას საჭირო მინიმალური აღჭურვილობა**

ფრენა არ უნდა შესრულდეს, თუ თვითმფრინავში არ არის განთავსებული ან გაუმართავია რომელიმე ხელსაწყო, მოწყობილობა ან დასახული ფრენის შესასრულებლად საჭირო რომელიმე ფუნქცია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

ა) თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ხორციელდება მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) შესაბამისად;

ბ) კომპლექსური თვითმფრინავების და ნებისმიერი თვითმფრინავის შემთხვევაში, რომელიც კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით გამოიყენება, ექსპლუატანტს გააჩნია სააგენტოს თანხმობა, თვითმფრინავის ექსპლუატაცია განახორციელოს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალით (MMEL) გათვალისწინებული შეზღუდვების ფარგლებში ამ წესის 25-ე მუხლის მე-11 ქვეპუნქტის შესაბამისად; ან

გ) თვითმფრინავი ფრენას ასრულებს ფრენის ნებართვის (permit to fly) საფუძველზე, რომელიც გაცემულია მოქმედი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების შესაბამისად.

**მუხლი 105. თვითმფრინავის სათადარიგო ელექტრომცველები**

თვითმფრინავი უნდა იყოს აღჭურვილი სათადარიგო ელექტრომცველებით, რომელთა ნომინალები საკმარისია ელექტროწრედის სრულად დასაცავად და იმ ელექტრომცველების შესაცვლელად, რომელთა შეცვლა ნებადართულია ფრენისას.

**შენიშვნა:** სათადარიგო ელექტრომცველებთნ დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.110.

**მუხლი 106. თვითმფრინავის საექსპლუატაციო სანათი მოწყობილობები**

თვითმფრინავები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შეჯახების გამაფრთხილებელი შუქების სისტემით;

ბ) სააერნაოსნო ნათურებით;

გ) დასაფრენი მაშუქებით;

დ) თვითმფრინავის ელექტროსისტემიდან მიღებული განათებით, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ხელსაწყოს და აღჭურვილობის, რომელიც მნიშვნელოვანია უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის ადეკვატურ განათებას;

ე) თვითმფრინავის ელექტროსისტემიდან მიღებული განათებით, რომელიც უზრუნველყოფს სალონის ყველა ნაკვეთურის განათებას;

ვ) ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამუშაო ადგილისთვის განკუთვნილი პორტატული ელექტროფანრით; და

ზ) ჰიდროთვითმფრინავის შემთხვევაში, „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ გათვალისწინებული შუქებით.

**მუხლი 107. თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ვფწ-ით (VFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მასთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება დღისით ვფწ-ით (VFR), აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) მაგნიტური კურსი;

ბ) დრო - საათებში, წუთებში და წამებში;

გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

ე) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის შეზღუდვები მოცემულია მახის რიცხვში; და

ვ) კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში - სრიალის ინდიკატორი.

2. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია სრულდება ღამით, ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC), ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მობრუნების და სრიალის ინდიკატორი;

ა.ბ) სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკატორი;

ა.გ) ვერტიკალური სიჩქარის ინდიკატორი; და

ა.დ) გიროსკოპული კურსის ინდიკატორი.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით.

3. კომპლექსური თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC) და ისეთ პირობებში, როდესაც ხმელეთი მხედველობის არეში არ არის, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად საჰაერო სიჩქარის ინდიკაციის სისტემის გაუმართაობის თავიდან ასაცილებელი საშუალებებით.

4. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, როდესაც შეუძლებელია დასახული ტრაექტორიით ფრენა ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოს გამოყენების გარეშე, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობების გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის თავიდან ასაცილებელი საშუალებებით.

5. როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, თვითმფრინავი აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი პარამეტრების დამატებითი განცალკევებით განთავსებული მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ) სრიალი, ან მობრუნება და სრიალი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

დ) სივრცობრივი მდებარეობა, თუ იგი გამოიყენება;

ე) ვერტიკალური სიჩქარე, თუ იგი გამოიყენება;

ვ) გიროსკოპული კურსი, თუ იგი გამოიყენება; და

ზ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის ლიმიტები მოცემულია მახის რიცხვში, თუ იგი გამოიყენება.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.120; AMC2 SPO.IDE.A.120; GM1 SPO.IDE.A.120; AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(1); AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(3); AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(4); AMC1 SPO.IDE.A.120(c); AMC1 SPO.IDE.A.120(e).

**მუხლი 108. თვითმფრინავეის ექსპლუატაცია სფწ-ით (IFR) - საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მასთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR), აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო - საათებში, წუთებში და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ)მობრუნება და სრიალი;

ა.ზ) სივრცობრივი მდებარეობა;

ა.თ) გიროსკოპული კურსი;

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა (OAT); და

ა.კ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის შეზღუდვები მოცემულია მახის რიცხვში.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არაადეკვატური კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;

გ) როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, მეორე პილოტის სამუშაო ადგილი აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებით შემდეგი პარამეტრების მაჩვენებელი საშუალებებით:

გ.ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

გ.ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ.გ) ვერტიკალური სიჩქარე;

გ.დ) მობრუნება და სრიალი;

გ.ე) სივრცობრივი მდებარეობა;

გ.ვ) გიროსკოპული კურსი; და

გ.ზ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის შეზღუდვები მოცემულია მახის რიცხვში, თუ იგი გამოიყენება.

დ) კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის „ად“ და „გგ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის თავიდან ასაცილებელი საშუალებებით; და

ე) კომპლექსური თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია სრულდება სფწ-ით (IFR), ამ მუხლის „ა”, “ბ”, „გ“ და „დ” ქვეპუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ე.ა) სტატიკური წნევის ალტერნატიული წყაროთი;

ე.ბ) სანაოსნო სქემების/რუკების დამჭერით, რომელიც განთავსებულია ეკიპაჟის მიერ წასაკითხად ხელსაყრელ ადგილას და რომელიც შესაძლოა განათებული იყოს ღამით ექსპლუატაციის პირობებში;

ე.გ) მეორე დამოუკიდებელი სიმაღლის მზომი და მაჩვენებელი მოწყობილობით, თუ აღნიშნული არ არის დამონტაჟებული ამ მუხლის „ე“ პუნქტის „ეა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად; და

ე.დ) ელექტროენერგიის ავარიული წყაროთი, რომელიც ელექტროენერგიის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელია და არანაკლებ 30 წუთის განმავლობაში უზრუნველყოფს სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკაციის სისტემის მუშაობასა და განათებას. ელექტროენერგიის ავარიული წყარო ავტომატურად უნდა ირთვებოდეს ელექტრომომარაგების ძირითადი სისტემის სრული მტყუნების შემდეგ და ხელსაწყო ან ხელსაწყოების პანელი უნდა იძლეოდეს მკაფიო ინდიკაციას, რომელიც მიუთითებს რომ სივრცობრივი მდებარეობის მაჩვენებელი ფუნქციონირებს საავარიო კვების წყაროს გამოყენებით.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.125; AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(1); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(4); AMC1 SPO.IDE.A.125(d); AMC1 SPO.IDE.A.125(c); GM1 SPO.IDE.A.125; GM1 SPO.IDE.A.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(9); AMC1 SPO.IDE.A.125(e)(2);

**მუხლი 109. დამატებითი მოწყობილობა, ერთპილოტიანი ეკიპაჟით სფწ-ით (IFR) ექსპლუატაცია -**

კომპლექსური თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაციაც სრულდება სფწ-ით (IFR) ერთი პილოტის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს ავტოპილოტით, რომელსაც სულ მცირე, სიმაღლის და კურსის სტაბილიზაციის რეჟიმები გააჩნია.

**მუხლი 110. თვითმფრინავის ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემა (TAWS)**

1. 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) ან 9-ზე მეტი საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემით (TAWS), რომელიც შეესაბამება:

ა) „A“ კლასის მოწყობილობას, იმ თვითმფრინავებთან მიმართებაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვარის შემდეგ; ან

ბ) “B” კლასის მოწყობილობას, იმ თვითმფრინავებთან მიმართებაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვრამდე.

2. 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 6-დან 9-მდე საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2019 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემით (TAWS), რომელიც შეესაბამება “B” კლასის მოწყობილობის მიმართ დადგენილი სტანდარტის მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელ სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.130; GM1 SPO.IDE.A.130.

**მუხლი 111. თვითმფრინავის ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS II)**

5 700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS II);

**მუხლი 112. კომპლექსური თვითმფრინავეის საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობა**

შემდეგი თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), ან ისეთი რეგიონის ფარგლებში, სადაც მარშრუტზე მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ისეთი პოტენციურად სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები, რომელთა გამოვლენა საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობის მეშვეობით შესაძლებელია, აღჭურვილი უნდა იყოს, საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობით:

ა) ჰერმეტული თვითმფრინავები;

ბ) არაჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა (MCTOM) 5700 კგ-ზე მეტია.

**შენიშვნა:** საბორტო მეტეოროლოგიურ მოწყობილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.132

**მუხლი 113. დამატებითი მოწყობილობა შემოყინვის პირობებში ღამით ექსპლუატაციისას - კომპლექსური თვითმფრინავები**

1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით, მოსალოდნელი ან ფაქტობრივი შემოყინვის პირობებში, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც ყინულის წარმოქმნის აღმოჩენა ხორციელდება შესაბამისი ინდიკატორით ან მინათებით.

2. ყინულზე მინათების საშუალებამ არ უნდა გამოიწვიოს სინათლის ისეთი არეკვლა, რომელმაც შეიძლება ეკიპაჟის წევრებს თვალი მოჭრას და შეაფერხოს მათ მიერ საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულება.

**მუხლი 114. თვითმფრინავის საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემა**

თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს შიდა კავშირის სისტემით, მათ შორის ყურსასმენებით და მიკროფონებით, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.135

**მუხლი 115. თვითმფრინავის საბორტო ხმის ჩამწერი**

1. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ; და

ბ) 2250 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები:

ბ.ა) რომლებიც სერტიფიცირებულია მინიმუმ ორი პილოტისგან შემდგარი ეკიპაჟით ექსპლუატაციის შესრულებისთვის;

ბ.ბ) რომლებიც აღჭურვილია ტურბორეაქტიული (Turbojet) ძრავ(ებ)ით ან ერთზე მეტი ტურბოხრახნული (Turboprop) ძრავით; და

ბ.გ) რომლებზეც ტიპის სერტიფიკატი (TC) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ.

2. საბორტო ხმის ჩამწერს (CVR) უნდა შეეძლოს, სულ მცირე შემდეგი ჩანაწერების შენარჩუნება:

ა) ბოლო 25 საათის ჩანაწერი - 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2021 წლის 1 იანვარის შემდეგ; ან

ბ) ბოლო 2 საათის ჩანაწერი - ყველა დანარჩენ შემთხვევაში.

3. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) დროის სკალის მითითებით, უნდა იწერებოდეს შემდეგი:

ა) რადიოს მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინიდან გადაცემული ან მიღებული აუდიო შეტყობინებები;

ბ) შიდა კავშირის სისტემის მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის განხორციელებული საუბრები და მგზავრების შეტყობინების სისტემის მეშვეობით გაკეთებული განცხადებები, თუ ასეთი რამ დამონტაჟებულია ბორტზე;

გ) პილოტების კაბინაში არსებული ხმაურის ფონი, მათ შორის უწყვეტ რეჟიმში თითოეული მიმართული მიკროფონის მეშვეობით მიღებული ბგერითი სიგნალები; და

დ) სააერნაოსნო და დასაფრენად შესვლის დამხმარე სისტემების ამოსაცნობი სამეტყველო ან ბგერითი სიგნალები, რომლებიც მიღებული იყო ყურსასმენების ან დინამიკის მეშვეობით.

4. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს თვითმფრინავის მიერ საკუთარი წევით მოძრაობის დაწყებამდე და გაგძელდეს ფრენის დასრულებამდე, როდესაც თვითმფრინავს საკუთარი წევით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. დამატებით ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრულისა, საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR) ჩაწერა უნდა დაიწყოს ფრენის დაწყებისას ძრავების გაშვებამდე, ეკიპაჟის კაბინაში ფრენისწინა შემოწმების განხორციელების დროს, იმდენად ადრე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია ელექტრომომარაგების შესაძლებლობებიდან გამომდინარე და გაგრძელდეს ფრენის დასასრულებისას ძრავების გამორთვის შემდეგ, პილოტების კაბინაში ფრენის შემდგომი შემოწმების დაწყების ჩატარებამდე.

6. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) არაგანცალკევებადია, ის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის აღმოსაჩენი მოწყობილობით უნდა იყოს აღჭურვილი. აღნიშნული მოწყობილობის მეშვეობით სიგნალის წყალქვეშა გადაცემის მინიმალური დრო 90 დღეს უნდა შეადგენდეს. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.140

**მუხლი 116. თვითმფრინავის საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR)**

1. 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სეტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR), რომელიც გამოიყენებს მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრულ მეთოდს და რომლის მეხსიერებიდან მონაცემების წაკითხვა ხორციელდება იოლი და მოსახერხებელი მეთოდის გამოყენებით.

2. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) უნდა იწერდეს პარამეტრებს, რომელიც საჭიროა თვითმფრინავის ფრენის ტრაექტორიის, სიჩქარის, სივრცობრივი მდებარეობის, ძრავის სიმძლავრის, ფრენის კონფიგურაციის და რეჟიმის ზუსტი განსაზღვრისათვის და უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 25 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. მონაცემები მიღებული უნდა იყოს თვითმფრინავზე არსებულ ისეთი წყაროებიდან, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის ასახულ ინფორმაციასთან ზუსტ კორელაციას უზრუნველყოფს.

4. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერმა (FDR) მონაცემების ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს, თვითმფრინავის მიერ საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და ავტომატურად შეწყვიტოს მაშინ, როცა თვითმფრინავს საკუთარი წევის ძალით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის დადგენას. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.145; AMC2 SPO.IDE.A.145;

**მუხლი 117. თვითმფრინავის მსუბუქი საფრენოსნო ჩამწერი**

1. აირტურბინული ძრავის მქონე თვითმფრინავები, 2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით (MCTOM) და თვითმფრინავები 9-ზე მეტი საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობით (MOPSC), აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო ჩამწერით, თუ შემდეგი ყველა პირობა დაცულია:

ა) აღნიშნულ თვითმფრინავებზე არ ვრცელდება ამ წესის 116-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები;

ბ) აღნიშნული თვითმფრინავები გამოიყენება კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით;

გ) აღნიშნულ თვითმფრინავებზე პირველად გაიცა ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) 2022 წლის 5 სექტემბერს ან შემდეგ.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა ჩაიწეროს საფრენოსნო მონაცემების ან გამოსახულებების მეშვეობით მონაცემები, რომელიც საკმარისია სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის და სიჩქარის განსასაზღვრად.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს სულ მცირე უკანასკნელი 5 საათის განმავლობაში ჩაწერილი საფრენოსნო მონაცემების და გამოსახულებების დამახსოვრება.

4. საფრენოსნო ჩამწერმა ავტომატურად უნდა დაიწყოს ჩაწერა თვითმფრინავის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და შეწყვიტოს ჩააწერა ავტომატურად მაშინ, როდესაც თვითმფრინავს აღარ შეუძლია განაგრძოს მოძრაობა, საკუთარი წევის ძალის ხარჯზე.

5. თუ საფრენოსნო ჩამწერი იწერს საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ გამოსახულებებს ან აუდიო ინფორმაციას, მაშინ მას უნდა გააჩნდეს ფუნქცია, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ და რომელიც აღნიშნული ფუნქციის გამოყენებამდე ჩაწერილ გამოსახულებებს და აუდიო ჩანაწერებს შეცვლის ისე, რომ აღნიშნული ჩანაწერების წაკითხვა შეუძლებელია სტანდარტული წაკითხვის და კოპირების მეთოდებით.

**მუხლი 118. თვითმფრინავის მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერა**

1. თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ და რომლებსაც გააჩნიათ მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით კავშირის დამყარების შესაძლებლობა და აღჭურვილია საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), უნდა ახორციელებდეს საფრენოსნო ჩამწერზე ჩაწერას, სადაც გამოიყენება:

ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით სმმ (ATS) პუნქტში სხ-დან გადაცემული ან მიღებული შეტყობინებები, იმ შეტყობინებების ჩათვლით, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგთან:

ა.ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზით (data link) სარგებლობის ინიცირება;

ა.ბ) კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მეთვალყურეს შორის;

ა.გ) დამისამართებული დაკვირვება (addressed surveillance);

ა.დ) საფრენოსნო ინფორმაცია;

ა.ე) სამაუწყებლო რეჟიმში სხ-ზე დაკვირვება (aircraft broadcast surveillance), რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე;

ა.ვ) სხ-ის ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე; და

ა.ზ) გრაფიკული მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე.

ბ) ინფორმაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია იმ ჩანაწერებთან კორელაციის უზრუნველყოფა, რომლებიც მონაცემთა ხაზის მეშვეობითაა გადაცემული და რომელიც არ ინახება თვითმფრინავზე; და

გ) ინფორმაცია მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით გადაცემული შეტყობინებების დროის და პრიორიტეტულობის შესახებ, სისტემის კონსტრუქციის გათვალისწინებით.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა გამოიყენოს ინფორმაციის და მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრული მეთოდი და აღნიშნული ინფორმაციის წაკითხვის ადვილი მეთოდი. ჩაწერის მეთოდმა შესაძლებელი უნდა გახადოს მონაცემების შეჯერება ხმელეთზე ჩაწერილ მონაცემებთან.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება იმავე პერიოდულობით, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR) ამ წესის 115-ე მუხლით არის დადგენილი.

4. თუ საფრენოსნო ჩამწერი არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის დადგინდეს მისი ადგილმდებარეობა წყლის ქვეშ. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ ჩამწერი განცალკევებადია, იგი აღჭურვილი უნდა იყოს ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)).

5. საფრენოსნო ჩამწერის მუშაობის დაწყების და დასრულების ლოგიკა (ალგორითმი) იგივეა, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR), რომელიც ამ წესის 115-ე მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით არის დადგენილი.

**შენიშვნა:** მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.150; GM1 SPO.IDE.A.150; GM1 SPO.IDE.A.150(a);

**მუხლი 119. თვითმფრინავის საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებული ჩამწერი**

საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) და საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) მიმართ დადგენილი მოთხოვნები დაკმაყოფილებულია, თუ:

ა) საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების ერთი კომბინირებული ჩამწერით აღჭურვილია თვითმფრინავი, რომელიც უნდა იყოს აღჭურვილი საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) ან საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR); ან

ბ) საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების ორი კომბინირებული ჩამწერით აღჭურვილია თვითმფრინავი, რომელიც უნდა იყოს აღჭურვილი როგორც საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), ასევე, საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR).

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებულ ჩამწერთნ დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.155; GM1 SPO.IDE.A.155.

**მუხლი 120. თვითმფრინავის სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები და მაფიქსირებელი სისტემები**

თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სავარძლით ან სამუშაო ადგილით ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის თითოეული წევრისათვის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტისათვის;

ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეული სავარძლისთვის და მაფიქსირებელი მოწყობილობით თითოეულ სამუშაო ადგილისთვის;

გ) არაკომპლექსური თვითმფრინავები - უსაფრთხოების ღვედით ეკიპაჟის თითოეული წევრის სავარძლისთვის, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის ისეთი მაფიქსირებელი სისტემა, რომელიც იხსნება ერთიანი წერტილოვანი საკეტით - იმ თვითმფრინავებზე, რომლებზეც საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 25 აგვისტოს ან შემდეგ;

დ) კომპლექსური თვითმფრინავები - უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა, რომელიც ავტომატურად შეაკავებს ადამიანის სხეულს სიჩქარის მკვეთრი ვარდნის შემთხვევაში:

დ.ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრის სავარძელი და პილოტის სავარძლის გვერდით არსებული ყველა სავარძელი; და

დ.ბ) დამკვირვებლის ყველა ის სავარძელი, რომელიც პილოტების კაბინაშია განთავსებული.

ე) ამ მუხლის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ უსაფრთხოების ღვედს სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემით უნდა გააჩნდეს:

ე.ა) ერთიანი წერტილოვანი გამხსნელი საკეტი;

ე.ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის სავარძლებს და პილოტის გვერდით არსებულ ნებისმიერ სავარძელს უნდა გააჩნდეს „ე.ბ.ა“ ან „ე.ბ.ბ“ ქვეპუნქტებიდან ერთ-ერთი:

ე.ბ.ა) მხრის ორი ღვედი და უსაფრთხოების ღვედი, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად; ან

ე.ბ.ბ) მხრის დიაგონალური ღვედი და უსაფრთხოების ღვედი, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად შემდეგ თვითმფრინავებზე:

ე.ბ.ბ.ა) 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 9 ან ნაკლები საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) თვითმფრინავებზე, რომლებიც აკმაყოფილებს ავარიული დაფრენის დინამიკურ პირობებს, რომელიც განსაზღვრულია შესაბამის სერტიფიცირების სპეციფიკაციებში (CS);

ე.ბ.ბ.ბ) 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 9 ან ნაკლები საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) თვითმფრინავებზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებს ავარიული დაფრენის დინამიკურ პირობებს, რომელიც განსაზღვრულია შესაბამის სერტიფიცირების სპეციფიკაციებში (CS) და რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 25 აგვისტომდე.

**შენიშვნა:** სავარძლებთან, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედებთან და მაფიქსირებელ სისტემებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.160; GM1 SPO.IDE.A.160.

**მუხლი 121. თვითმფრინავის პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტით.

2. პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი:

ა) გამოყენებისთვის უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი; და

ბ) არ უნდა იყოს ვადაგასული.

**შენიშვნა:** პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტთნ დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.165; AMC2 SPO.IDE.A.165; AMC3 SPO.IDE.A.165;

**მუხლი 122. ჰერმეტული თვითმფრინავის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადით**

1. ჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.

2. ჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ისეთი მარაგით, რომელიც საკმარისია, ეკიპაჟის ყველა წევრისათვის და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისათვის, სულ მცირე შემდეგი პერიოდის განმავლობაში:

ა) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 15000 ფტ-ს აღემატება, მაგრამ ყველა შემთხვევაში არანაკლებ 10 წთ-ის განმავლობაში;

ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, მაშინ როცა ჰერმეტულობა დარღვეულია და ფრენისას წარმოქმნილი გარემოებების გათვალიწინებით - საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და სალონში ბარომეტრული სიმაღლე იქნება 14000 ფტ-დან 15000 ფტ-მდე ფარგლებში;

გ) 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როცა საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და სალონში ბარომეტრული სიმაღლე იქნება 10000 ფტ-დან 14000 ფტ-მდე ფარგლებში; და

დ) არანაკლებ 10 წუთის განმავლობაში იმ შემთხვევაში, როდესაც თვითმფრინავების ექსპლუატაცია ხორციელდება 25000 ფტ-ზე მაღალ ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან უფრო დაბალ სიმაღლეზე, მაგრამ ისეთ გარემოებებში, რომელებიც 4 წუთის განმავლობაში 13000 ფტ ბარომეტრულ სიმაღლეზე უსაფრთხოდ დაშვების შესაძლებლობას არ იძლევა.

3. ჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება 25000 ფტ-ზე მაღალ სიმაღლეზე, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობით, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟს მიაწვდის გამაფრთხილებელ სიგნალს ჰერმეტულობის დარღვევის შესახებ; და

ბ) კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში - სწრაფად გამოსაყენებელი ტიპის საჟანგბადე ნიღბებით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის.

**შენიშვნა:** დამატებით ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.170; GM1 SPO.IDE.A.170(c)(2);

**მუხლი 123. არაჰერმეტული თვითმფრინავის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადი**

1. არაჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.

2. გარდა ამ მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული შემთხვევისა, არაჰერმეტული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ადეკვატური მარაგით, რომელიც საკმარისია:

ა) 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის, როცა ბარომეტრული სიმაღლე სალონში იქნება 10000 ფტ-დან 13000 ფტ-მდე ფარგლებში; და

ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში ბორტზე მყოფი ყველა პირისთვის, როდესაც სალონში ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება.

3. 13 000 ფტ-დან და 16 000 ფტ-მდე სიმაღლეზე ფრენა განსაზღვრული ხანგრძლივობით შეიძლება განხორციელდეს ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე, ამ წესის 84-ე მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დამატებით ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.175.

**მუხლი 124 ~~.~~ თვითმფრინავის აღჭურვა ხელის ცეცხლმაქრით**

1. თვითმფრინავები, გარდა ELA1 ტიპის თვითმფრინავებისა, აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ) სალონის თითოეულ ნაკვეთურში, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისაგან განცალკევებულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთურში საფრენოსნო ეკიპაჟის შეღწევა ადვილია.

2. ცეცხლმაქრი რეაგენტის ტიპი და ოდენობა, უნდა იყოს ნაკვეთურში მოსალოდნელი ცეცხლის ტიპის შესაბამისი და უნდა უზრუნველყოს ტოქსიკური გაზის კონცენტრირების საფრთხის მინიმუმამდე დაყვანა, იმ ნაკვეთურებში, სადაც ადამიანები იმყოფებიან.

**შენიშვნა:** ხელის ცეცხლმაქრებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.180.

**მუხლი 125. თვითმფრინავის აღჭურვა საავარიო ცულით და ძალაყინით**

5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავის საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინა აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი საავარიო ცულით ან ძალაყინით.

**მუხლი 126. თვითმფრინავის ფუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა**

თუ თვითმფრინავის ფიუზელაჟის არეები, რომელიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისთვის საავარიო ვითარებაში შესაღწევად მონიშნულია, აღნიშნული არეების მონიშვნა, უნდა განხორციელდეს როგორც ეს ამ წესის N5 დანართშია ნაჩვენები.

**შენიშვნა:** თვითმფრინავის ფუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.185.

**მუხლი 127. თვითმფრინავის არჭურვა საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT)**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ნებისმიერი ტიპის საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT) ან სხ-ის ადგილმდებარეობის დასადგენი ისეთი საშუალებით, რომელიც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს, როდესაც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისს ან მანამდე;

ბ) ავტომატური საავარო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) ან სხ-ის ადგილმდებარეობის დასადგენი ისეთი საშუალებით, რომელიც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს, როდესაც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისის შემდეგ; ან

გ) საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) ან პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB) ეკიპაჟის წევრის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ გამოსაყენებლად, როცა სერტიფიცირებული მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6 ან ნაკლებია.

2. საავიაციო შემთხვევის დროს სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენის მიზნით, შემდეგი თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი დარტყმამედეგი ავტომატური საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც შესაძლებელია საავიაციო შემთხვევის შედეგად ძლიერად დაზიანებული თვითმფრინავის ფრენის ბოლო წერტილის ზუსტი ადგილმდებარეობის დადგენა:

ა) 27 000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 19-ზე მეტი საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) მქონე ყველა თვითმფრინავი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2023 წლის 1 იანვარის შემდეგ; და

ბ) 45 500 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი (MCTOM) მასის მქონე ყველა თვითმფრინავი, რომელზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2023 წლის 1 იანვარის შემდეგ.

3. ყველა ტიპის საავარიო მიმყვან რადიოგადამცემს (ELT) და პერსონალურ მიმყვან რადიოშუქურას (PLB) უნდა შეეძლოს ერთდროულად 121,5 მგჰც და 406 მგჰც სიხშირეებზე სიგნალის გადაცემა.

**შენიშვნა:** საავარიო მიმყვან რადიოგადამცემთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.190; AMC2 SPO.IDE.A.190; AMC3 SPO.IDE.A.190; AMC4 SPO.IDE.A.190; GM1 SPO.IDE.A.190; GM2 SPO.IDE.A.190.

**მუხლი 128. თვითმფრინავის ფრენა წყლის ზედაპირის თავზე**

1. შემდეგი თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის და რომელიც პირს უნდა ეცვას ან უნდა იყოს შენახული სავარძლიდან ან სამუშაო ადგილიდან ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას:

ა) ერთძრავიანი სახმელეთო თვითმფრინავები, როდესაც:

ა.ა) ფრენები სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან პლანირების მანძილის მიღმა; ან

ა.ბ) აფრენა ან დაფრენა ხორციელდება აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც სხ-ის მეთაურის (PIC) მოსაზრებით, აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია, იმგვარადაა განლაგებული წყლის ზედაპირის თავზე, რომ მოსალოდნელია წყალზე ავარიული დაფრენა.

ბ) ჰიდროთვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე; და

გ) თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთზე არსებული ავარიული დაფრენისთვის გამოსადეგი ადგილიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები.

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი საშუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დასადგენად.

3. ჰიდროთვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ტივტივა ღუზით და სხვა მოწყობილობით, რომელიც საჭიროა თვითმფრინავის მისაბმელად, ღუზაზე დასაყენებლად ან წყლის ზედაპირზე მანევრირებისათვის და რომელიც თვითმფრინავის ზომას, წონასა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებს შეესაბამება; და

ბ) ხმოვანი სიგნალების გამომცემი მოწყობილობით როგორც ეს განსაზღვრულია „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“, სადაც ეს გამოიყენება.

4. იმ თვითმფრინავის სხ-ის მეთაურმა (PIC), რომლის ექსპლუატაცია სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთზე არსებული ავარიული დაფრენისთვის გამოსადეგი ადგილიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, უნდა განსაზღვროს წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში თვითმფრინავზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები, რომელთა საფუძველზე მან უნდა დაადგინოს ბორტზე გადასატანად საჭირო შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) მოწყობილობა უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) ბორტზე მყოფი ყველა პირის განსათავსებლად საკმარისი ტევადობის მქონე სამაშველო ტივები, რომლებიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში; და

გ) სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის შენარჩუნების უზრუნველყოფის საშუალებებს, განსახორციელებელი ფრენის პირობების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირის თავზე ფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.195; AMC2 SPO.IDE.A.195; GM1 SPO.IDE.A.195.

**მუხლი 129. თვითმფრინავის სამაშველო აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება იმ არეების თავზე, სადაც საძებნ-სამაშველო (SAR) ღონისძიებების განხორციელება არის განსაკუთრებით რთული, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სასიგნალო მოწყობილობით უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S)); და

გ) დამატებითი სამაშველო აღჭურვილობით, დაგეგმილი მარშრუტის შესაბამისად, ბორტზე მყოფი პირების რაოდენობის გათვალისწინებით.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტში განსაზღვრული დამატებითი სამაშველო აღჭურვილობა არ გადაიტანება სხ-ზე, როცა თვითმფრინავი:

ა) ინარჩუნებს იმ ადგილიდან, სადაც საძებნ-სამაშველო (SAR) ღონისძიებების განხორციელება არის განსაკუთრებით რთული, მანძილს, რომელიც შეესაბამება:

ა.ა) მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) კრეისერული სიჩქარით 120 წთ-ის განმავლობაში საფრენ დროს იმ თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებსაც შეუძლიათ დაგეგმილი მარშრუტის ან დაგეგმილ სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის ტრაექტორიის ნებისმიერ წერტილში მწყობრიდან გამოსული ძრავ(ებ)ით ფრენის გაგრძელება აეროდრომამდე; ან

ა.ბ) კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის საფრენ დროს ყველა დანარჩენი თვითმფრინავებისათვის; ან

ბ) იმყოფება ავარიული დაფრენისათვის გამოსადეგი ზონიდან ისეთი მანძილის ფარგლებში, რომელიც კრეისერული სიჩქარით 90 წთ-ის საფრენ დროს არ აღემატება იმ თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებიც საფრენად ვარგისობის მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად არის სერტიფიცირებული.

**შენიშვნა:** სამაშველო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.200; AMC1 SPO.IDE.A.200(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.200(b)(2); GM1 SPO.IDE.A.200; GM2 SPO.IDE.A.200.

**მუხლი 130. თვითმფრინავის ინდივიდუალური დაცვის საშუალებები**

თვითმფრინავის ბორტზე მყოფ ყველა პირს უნდა ეცვას/ეკეთოს ინდივიდუალური დაცვის ისეთი საშუალებები, რომელიც განხორციელებული ექსპლუატაციის სახეობას შეესაბამება.

**შენიშვნა:** ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.205.

**მუხლი 131. თვითმფრინავის არჭურვა ყურსასმენებით**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს მიმართულ მიკროფონიანი ყურსასმენებით ან ეკვივალენტური მოწყობილობით, საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრისთვის მათ სამუშაო ადგილზე საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში;

2. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს, მექანიკურ ტანგაჟის/დაფერდების მართვის ბერკეტზე (სამართ საჭეზე) გადამცემი ღილაკით, თითოეული საჭირო ეკიპაჟის წევრისთვის.

**შენიშვნა:** ყურსასმენებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.210; GM1 SPO.IDE.A.210.

**მუხლი 132. თვითმფრინავის რადიოკავშირის აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, ან როდესაც აღნიშნული მოითხოვება საჰაერო სივრცეში მოქმედი შესაბამისი წესებით, აღჭურვილი უნდა იყოს რადიომოწყობილობით, რომელიც რადიოტალღების გავრცელების ნორმალურ პირობებში უზრუნველყოფს:

ა) ორმხრივი რადიოკავშირის დამყარებას აეროდრომის ზონაში თვითმფრინავის კონტროლის მიზნით;

ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღებას;

გ) ფრენისას ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარებას იმ სააერნაოსნო სადგურებთან და იმ მითითებულ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი ორგანოს მიერ; და

დ) კავშირის დამყარებას 121,5 მგჰც საავიაციო-საავარიო სიხშირეზე.

2. როდესაც, ერთზე მეტი რადიომოწყობილობა მოითხოვება, თითოეული უნდა იყოს მეორესგან ან სხვებისგან დამოუკიდებელი, რამდენადაც ნებისმიერი ერთი მოწყობილობის გაუმართაობამ, არ უნდა გამოიწვისო რომელიმე სხვა მოწყობილობის გაუმართაობა.

**შენიშვნა:** რადიოკავშირის აღჭურვილობასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.215.

**მუხლი 133. თვითმფრინავის სანაოსნო აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს სანაოსნო მოწყობილობით, რომელიც მათ საშუალებას მისცემს ფრენა შეასრულონ:

ა) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ ასეთი რამ გამოიყენება; და

ბ) საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

2. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს, საკმარისი სანაოსნო მოწყობილობით, რათა უზრუნველყოფილი იქნას ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე მოწყობილობის რომელიმე ერთი ნაწილის მტყუნების შემთხვევაში, დანარჩენი მოწყობილობის გამოყენებით უსაფრთხო ნაოსნობის განხორციელება ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად ან გაუთვალისწინებელ ვითარებაში შესაბამისი საგანგებო მოქმედების უსაფრთხოდ განხორციელება.

3. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია მოიცავს ფრენებს, სადაც დაფრენის განხორციელება განზრახულია სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს იმ ადგილამდე ნაოსნობის განხორციელებას, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა შესაძლებელია შესრულდეს. აღნიშნულმა მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს ნაოსნობის განხორციელება, თითოეულ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ნებისმიერ შერჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ექსპლუატაციის შემთხვევაში, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს, შესაბამის სანაოსნო სპეციფიკაციასთან მიმართებაში.

5. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს, სამეთვალყურეო მოწყობილობით საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სანაოსნო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.220; GM1 SPO.IDE.A.220; GM2 SPO.IDE.A.220.

**მუხლი 134. თვითმფრინავის აღჭურვა ტრანსპონდერით**

როდესაც საჰაერო სივრცეში, სადაც სრულდება ფრენა, დადგენილია ტრანსპონდერის გამოყენების აუცილებლობა, თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SSR) ისეთი ტრანსპონდერით, რომელსაც ყველა საჭირო ფუნქციონალური შესაძლებლობა აქვს.

**შენიშვნა:** ტრანსპონდერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.225.

**მუხლი 135. თვითმფრინავის სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვა**

1. სერტიფიცირებულ საბორტო სისტემურ აპლიკაციებში გამოყენებული სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზები უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მიმართ დადგენილ იმ მოთხოვნებს, რომლებიც მონაცემთა დასახულ გამოყენებას შეესაბამება.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, მიმდინარე და შეუცვლელი სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება და ყველა სხ-ზე მიწოდება, რომელიც ამას საჭიროებს.

3. სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის N17 ბრძანებით დადგენილი საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების მოთხოვნების მიუხედავად, ექსპლუატანტმა მონაცემთა ბაზის მიმწოდებელს უნდა აცნობოს ყველა იმ შემთხვევის შესახებ, როდესაც არსებობს საფუძვლიანი ვარაუდი, იმასთან დაკავშირებით, რომ მონაცემთა მცდარობამ, შეუსაბამობამ ან დანაკლისმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას. აღნიშნულ შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს და სხვა დაინტერესებულ პერსონალს და უზრუნველყოს, რომ არ მოხდეს არაზუსტი მონაცემების გამოყენება.

**შენიშვნა:** სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.230; GM1 SPO.IDE.A.230; GM2 SPO.IDE.A.230; GM3 SPO.IDE.A.230.

**მუხლი 136. შვეულმფრენის ხელსაწყოები და მოწყობილობები, ზოგადი მოთხოვნები**

1. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც გათვალისწინებულია ამ წესის 103-168-ე მუხლებით, უნდა იყოს სერტიფიცირებული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, თუ ისინი:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ გამოიყენება ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;

ბ) გამოიყენება ამ წესის 165-ე მუხლით გათვალისიწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

გ) გამოიყენება ამ წესის 166-ე მუხლით გათვალისიწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად; ან

დ) დამონტაჟებულია შვეულმფრენზე.

2. სერტიფიცირებას არ საჭიროებს შემდეგი მოწყობილობები:

ა) პორტატული ელექტროფანრები;

ბ) ზუსტი ქრონომეტრი;

გ) პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი;

დ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სასიგნალო მოწყობილობა;

ე) საზღვაო ტივტივა, ღუზა და მისაბმელი მოწყობილობა;

ვ) ბავშვის სამაგრი მოწყობილობა;

ზ) მარტივი PCDS, რომელიც გამოიყენება ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ, როგორც სამაგრი მოწყობილობა.

3. ხელსაწყოები, აღჭურვილობა ან მოწყობილობები, რომლებიც არ მოითხოვება ამ წესის შესაბამისად, მაგრამ გადაიტანება სხ-ის ბორტზე ფრენისას უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული აღნიშნული ხელსაწყოების, აღჭურვილობის ან მოწყობილობების მეშვეობით მიღებული ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის წესებით ან ამ წესის 165-ე და 166-ე მუხლებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

ბ) ხელსაწყოებმა, აღჭურვილობამ ან მოწყობილობებმა არ უნდა იქონიოს უარყოფითი ზეგავლენა შვეულმფრენის საფრენად ვარგისობაზე, მათ შორის მათი მტყუნების ან გაუმართაობის შემთხვევაში.

4. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა იმგვარად უნდა იყოს განლაგებული, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა მათთან წვდომა და მათი გამოყენება საკუთარი სამუშაო ადგილიდან იოლად შეძლოს.

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ გამოსაყენებელი ხელსაწყოები იმგვარად უნდა იყოს განლაგებული, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი მათ ჩვენებებს სამუშაო ადგილიდან ხედავდეს იოლად, იმ მდგომარეობის და ხედვის იმ მიმართულების თითქმის შეუცვლელად, რომლითაც იგი ფრენის ტრაექტორიას თვალს ადევნებს.

6. ყველა საავარიო-სამაშველო მოწყობილობა მოთავსებული უნდა იყოს დაუყოვნებელი გამოყენებისათვის მოხერხებულ და ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას.

**შენიშვნა:** ხელსაწყოები და მოწყობილობები - ზოგად საკითხებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.100(a); GM1 SPO.IDE.H.100(b); GM1 SPO.IDE.H.100(c); GM1 SPO.IDE.H.100(d);

**მუხლი 137. შვეულმფრენის ფრენისას საჭირო მინიმალური აღჭურვილობა**

ფრენა არ უნდა შესრულდეს, თუ შვეულმფრენის ნებისმიერი ინსტრუმენტი, აღჭურვილობის ნაწილი ან ფუნქცია, არ ფუნქციონირებს ან არ არის განთავსებული ბორტზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს რომელიმე შემდეგი გარემოება:

ა) შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) შესაბამისად;

ბ) კომპლექსური შვეულმფრენების და ნებისმიერი შვეულმფრენის შემთხვევაში, რომელიც კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით გამოიყენება, ექსპლუატანტს გააჩნია სააგენტოს თანხმობა, შვეულმფრენის ექსპლუატაცია განახორციელოს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალით (MMEL) გათვალისწინებული შეზღუდვების ფარგლებში ამ წესის 25-ე მუხლის 11-ე პუნქტის შესაბამისად; ან

გ) შვეულმფრენი ფრენას ასრულებს ისეთი ნებართვის (permit to fly) საფუძველზე, რომელიც გაცემულია მოქმედი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების შესაბამისად.

**მუხლი 138. შვეულმფრენის საექსპლუატაციო სანათი მოწყობილობები**

შვეულმფრენები , რომლებიც ასრულებენ ფრენას ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შეჯახების გამაფრთხილებელი შუქების სისტემით;

ბ) სააერნაოსნო ნათურებით;

გ) დასაფრენი მაშუქებით;

დ) შვეულმფრენის ელექტროსისტემიდან მიღებული განათებით, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა ხელსაწყოს და აღჭურვილობის, რომელიც მნიშვნელოვანია შვეულმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის ადეკვატურ განათებას;

ე) შვეულმფრენის ელექტროსისტემიდან მიღებული განათებით, რომელიც უზრუნველყოფს სალონის ყველა ნაკვეთურის განათებას;

ვ) ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამუშაო ადგილისთვის განკუთვნილი პორტატიული ელექტროფანრით; და

ზ) შვეულმფრენი ამფიბიას შემთხვევაში, „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ გათვალისწინებული შუქებით.

**მუხლი 139. შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ვფწ-ით (VFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მათთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

1. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება დღისით, ვფწ-ით (VFR), აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) მაგნიტური კურსის მაჩვენებელი;

ბ) დრო - საათებში, წუთებში და წამებში;

გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

დ) სახელსაწყო სიჩქარე; და

ე) სრიალი;

2. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC), წყლის ზედაპირის თავზე, საიდანაც ხმელეთი შეუიარაღებელი თვალით არ ჩანს ან ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC), ღამით ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკატორი;

ა.ბ) ვერტიკალური სიჩქარის ინდიკატორი; და

ა.გ) გიროსკოპული კურსის ინდიკატორი.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;

გ) კომპლექსური შვეულმფრენების შემთხვევაში, კონდენსაციის ან შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში აღნიშნული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებით.

3. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, როდესაც მხედველობა 1500 მ-ზე ნაკლებია ან შეუძლებელია დასახული ტრაექტორიით ფრენა ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოს გამოყენების გარეშე, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობების გარდა, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებებით.

4. როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი პარამეტრების დამატებითი განცალკევებით განთავსებული მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ) სრიალი;

დ) სივრცობრივი მდებარეობა, თუ იგი გამოიყენება;

ე) ვერტიკალური სიჩქარე, თუ იგი გამოიყენება;

ვ) გიროსკოპული კურსი, თუ იგი გამოიყენება.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან და მათთან დაკავშირებულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.120; AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(1); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(2); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(3); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(4); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(5); AMC1 SPO.IDE.H.120(d); AMC1 SPO.IDE.H.120(b)(1)(iii); AMC1 SPO.IDE.H.120(b)(3).

**მუხლი 140. შვეულმფრენის ექსპლუატაცია სფწ-ით (IFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მათთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR), აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო - საათებში, წუთებში და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ) სრიალი;

ა.ზ) სივრცობრივი მდებარეობა;

ა.თ) გიროსკოპული კურსი;

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა (OAT).

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არაადეკვატური კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;

გ) როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, დამატებითი განცალკევებით განთავსებული შემდეგი პარამეტრების მაჩვენებელი საშუალებებით:

გ.ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

გ.ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ.გ) ვერტიკალური სიჩქარე;

გ.დ) სრიალი;

გ.ე) სივრცობრივი მდებარეობა;

გ.ვ) გიროსკოპული კურსი.

დ) კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის „ად“ და “გბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებით;

ე) სივრცობრივი მდებარეობის გამზომი და მაჩვენებელი დამატებითი საშუალებით, როგორც სარეზერვო ინსტრუმენტი; და

ვ) კომპლექსური შვეულმფრენების შემთხვევაში:

ვ.ა) სტატიკური წნევის ალტერნატიული წყაროთი;

ვ.ბ) სანაოსნო სქემების/რუკების დამჭერით, რომელიც განთავსებულია ეკიპაჟის მიერ წასაკითხად ხელსაყრელ ადგილას და რომელიც შესაძლოა განათებული იყოს ღამით ექსპლუატაციის პირობებში.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან და მათთან დაკავშირებულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: SPO.IDE.H.125; SPO.IDE.H.125(a)(1); SPO.IDE.H.125(a)(2); SPO.IDE.H.125(a)(3); SPO.IDE.H.125(a)(4); SPO.IDE.H.125(c); SPO.IDE.H.125(a)(8); SPO.IDE.H.125(d); GM1 SPO.IDE.H.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.H.125(a)(9); AMC1 SPO.IDE.H.125(f)(2);

**მუხლი 141. შვეულმფრენის დამატებითი მოწყობილობა, ერთპილოტიანი ეკიპაჟით სფწ-ით (IFR) ექსპლუატაცია**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაციაც ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ერთი პილოტის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს ავტოპილოტით, რომელსაც სულ მცირე, სიმაღლის და კურსის სტაბილიზაციის რეჟიმები გააჩნია.

**მუხლი 142. კომპლექსური შვეულმფრენის საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობა**

კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობით, თუ მეტეოროლოგიური ცნობები მიუთითებს, რომ მარშრუტზე მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ისეთი პოტენციურად სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები, რომელთა გამოვლენა საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობის მეშვეობით შესაძლებელია.

**მუხლი 143. კომპლექსური შვეულმფრენის დამატებითი მოწყობილობა შემოყინვის პირობებში ღამით ექსპლუატაციისას**

1. კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით, მოსალოდნელი ან ფაქტობრივი შემოყინვის პირობებში, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც ყინულის წარმოქმნის აღმოჩენა ხორციელდება შესაბამისი ინდიკატორით ან მინათებით.

2. ყინულზე მინათების საშუალებამ არ უნდა გამოიწვიოს სინათლის ისეთი არეკვლა, რომელმაც შეიძლება ეკიპაჟის წევრებს თვალი მოჭრას და შეაფერხოს მათ მიერ საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულება.

**მუხლი 144.** **შვეულმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემა**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს შიდა კავშირის სისტემით, მათ შორის ყურსასმენებით და მიკროფონებით, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.135.

**მუხლი 145. შვეულმფრენის საბორტო ხმის ჩამწერი**

1. 7000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR).

2. საბორტო ხმის ჩამწერს (CVR) უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 2 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR), უნდა ჩაიწეროს შემდეგი მონაცემები დროის სკალის მითითებით:

ა) ხმოვანი შეტყობინებები, რომლებიც გადაცემულ ან მიღებულ იქნა საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში რადიოს გამოყენებით;

ბ) შიდა კავშირის სისტემის მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის განხორციელებული საუბრები და მგზავრების შეტყობინების სისტემის მეშვეობით გაკეთებული განცხადებები, თუ ასეთი რამ დამონტაჟებულია ბორტზე;

გ) პილოტის კაბინაში არსებული ხმაურის ფონი, მათ შორის უწყვეტ რეჟიმში თითოეული ეკიპაჟის წევრის მიმართული მიკროფონის მეშვეობით მიღებული ბგერითი სიგნალები; და

დ) სააერნაოსნო და დასაფრენად შესვლის დამხმარე სისტემების ამოსაცნობი სამეტყველო ან ბგერითი სიგნალები, რომლებიც მიღებული იყო ყურსასმენების ან დინამიკის მეშვეობით.

4. საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR) ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს შვეულმფრენის მიერ საკუთარი წევით მოძრაობის დაწყებამდე და გაგძელდეს ფრენის დასრულებამდე, როდესაც შვეულმფრენი საკუთარი წევით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. დამატებით ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრულისა, საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR) ჩაწერა უნდა დაიწყოს ფრენის დაწყებისას ძრავების გაშვებამდე, ეკიპაჟის კაბინაში ფრენისწინა შემოწმების განხორციელების დროს, იმდენად ადრე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია ელექტრომომარაგების შესაძლებლობებიდან გამომდინარე და გაგრძელდეს ფრენის დასასრულებისას ძრავების გამორთვის შემდეგ, პილოტების კაბინაში ფრენის შემდგომი შემოწმების დაწყების ჩატარებამდე.

6. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) არაგანცალკევებადია, ის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის აღმოსაჩენი მოწყობილობით უნდა იყოს აღჭურვილი. აღნიშნული მოწყობილობის მეშვეობით სიგნალის წყალქვეშა გადაცემის მინიმალური დრო 90 დღეს უნდა შეადგენდეს. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.140.

**მუხლი 146. შვეულმფრენის საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი**

1. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR), რომელიც გამოიყენებს მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრულ მეთოდს და რომლის მეხსიერებიდან მონაცემების წაკითხვა ხორციელდება იოლი და მოსახერხებელი მეთოდის გამოყენებით.

2. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) უნდა იწერდეს პარამეტრებს, რომელიც საჭიროა შვეულმფრენის ფრენის ტრაექტორიის, სიჩქარის, სივრცობრივი მდებარეობის, ძრავის სიმძლავრის, ფრენის კონფიგურაციის და რეჟიმის ზუსტი განსაზღვრისათვის და უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 10 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. მონაცემები მიღებული უნდა იყოს შვეულმფრენზე არსებულ ისეთი წყაროებიდან, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის ნაჩვენებ ინფორმაციასთან ზუსტ კორელაციას უზრუნველყოფს.

4. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერმა (FDR) მონაცემების ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს, შვეულმფრენის მიერ საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და ავტომატურად შეწყვიტოს მაშინ, როცა შვეულმფრენის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც გახდის შესაძლებელს, დადგენილ იქნეს წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობა. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.145; AMC2 SPO.IDE.H.145.

**მუხლი 147. შვეულმფრენის მსუბუქი საფრენოსნო ჩამწერი**

1. აირტურბინული ძრავის მქონე შვეულმფრენები, 2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით (MCTOM), აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო ჩამწერით, თუ შემდეგი ყველა პირობა დაცულია:

ა) აღნიშნულ შვეულმფრენებზე ვრცელდება ამ წესის 146-ე მუხლის 1 პუნქტის მოთხოვნები;

ბ) აღნიშნული შვეულმფრენები გამოიყენება კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით;

გ) აღნიშნულ შვეულმფრენებზე პირველად გაიცა ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) 2022 წლის 5 სექტემბერს ან შემდეგ.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა ჩაიწეროს საფრენოსნო მონაცემების ან გამოსახულებების მეშვეობით მონაცემები, რომელიც საკმარისია სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის და სიჩქარის განსასაზღვრად.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს სულ მცირე უკანასკნელი 5 საათის განმავლობაში ჩაწერილი საფრენოსნო მონაცემების და გამოსახულებების შენარჩუნება.

4. საფრენოსნო ჩამწერმა ავტომატურად უნდა დაიწყოს ჩაწერა შვეულმფრენის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და შეწყვიტოს ჩააწერა ავტომატურად მაშინ, როდესაც შვეულმფრენს აღარ შეუძლია განაგრძოს მოძრაობა, საკუთარი წევის ძალის ხარჯზე.

5. თუ საფრენოსნო ჩამწერი იწერს საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ გამოსახულებებს ან აუდიო ინფორმაციას, მაშინ მას უნდა გააჩნდეს ფუნქცია, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ და რომელიც აღნიშნული ფუნქციის გამოყენებამდე ჩაწერილ გამოსახულებებს და აუდიო ჩანაწერებს შეცვლის ისე, რომ აღნიშნული ჩანაწერების წაკითხვა შეუძლებელია სტანდარტული წაკითხვის და კოპირების მეთოდებით.

**მუხლი 148. შვეულმფრენის მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერა**

1. შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ და რომლებსაც გააჩნიათ მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით კავშირის დამყარების შესაძლებლობა და აღჭურვილია საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), უნდა ახორციელებდეს საფრენოსნო ჩამწერზე ჩაწერას, სადაც გამოიყენება:

ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით სმმ (ATS) პუნქტში შვეულმფრენიდან გადაცემული ან მიღებული შეტყობინებები, იმ შეტყობინებების ჩათვლით, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგთან:

ა.ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზით (data link) სარგებლობის ინიცირება;

ა.ბ) კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მეთვალყურეს შორის;

ა.გ) დამისამართებული დაკვირვება (addressed surveillance);

ა.დ) საფრენოსნო ინფორმაცია;

ა.ე) სამაუწყებლო რეჟიმში სხ-ზე დაკვირვება (aircraft broadcast surveillance), რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე;

ა.ვ) სხ-ის ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე; და

ა.ზ) გრაფიკული მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე.

ბ) ინფორმაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია იმ ჩანაწერებთან კორელაციის უზრუნველყოფა, რომლებიც მონაცემთა ხაზის მეშვეობით არის გადაცემული და რომელიც არ ინახება შვეულმფრენზე; და

გ) ინფორმაცია მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით გადაცემული შეტყობინებების დროის და პრიორიტეტულობის შესახებ, სისტემის კონსტრუქციის გათვალისწინებით.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა გამოიყენოს ინფორმაციის და მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრული მეთოდი და აღნიშნული ინფორმაციის წაკითხვის ადვილი მეთოდი. ჩაწერის მეთოდმა შესაძლებელი უნდა გახადოს მონაცემების შეჯერება ხმელეთზე ჩაწერილ მონაცემებთან.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება იმავე პერიოდულობით, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR) ამ წესის 145-ე მუხლით არის დადგენილი.

4. თუ საფრენოსნო ჩამწერი არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის დადგენას. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ ჩამწერი განცალკევებადია, იგი აღჭურვილი უნდა იყოს ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)).

5. საფრენოსნო ჩამწერის მუშაობის დაწყების და დასრულების ლოგიკა (ალგორითმი) იგივეა, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR), რომელიც ამ წესის 145-ე მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით არის განსაზღვრული.

**შენიშვნა:** მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.150; GM1 SPO.IDE.H.150; GM1 SPO.IDE.H.150(a).

**მუხლი 149. შვეულმფრენების საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებული ჩამწერი**

საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) და საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) მიმართ დადგენილი მოთხოვნები დაკმაყოფილებულია, თუ შვეულმფრენი აღჭურვილია როგორც საბორტო ხმის, ასევე საფრენოსნო მონაცემების ერთი კომბინირებული ჩამწერით.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებულ ჩამწერთნ დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.155.

**მუხლი 150. შვეულმფრენის სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები და მაფიქსირებელი სისტემები**

1. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სავარძელით ან სამუშაო ადგილით ბორტზე მყოფი თითოეული ეკიპაჟის წევრისათვის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტისათვის;

ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეულ სავარძელზე და მაფიქსირებელი მოწყობილობით თითოეულ სამუშაო ადგილზე;

გ) იმ შვეულმფრენების შემთხვევაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2012 წლის 31 დეკემბერის შემდეგ - თითოეულ სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა; და

დ) თითოეულ საფრენოსნო ეკიპაჟის სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა, რომელიც ავტომატურად შეაკავებს ადამიანის სხეულს სიჩქარის მკვეთრი ვარდნის შემთხვევაში.

2. უსაფრთხოების ღვედს სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელ სისტემას უნდა გააჩნდეს ერთიანი წერტილოვანი გამხსნელი საკეტი.

**შენიშვნა:** სავარძლებთან, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედებთან და მაფიქსირებელ სისტემებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC2 SPO.IDE.H.160.

**მუხლი 151. შვეულმფრენის აღჭურვა პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტით**

1. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტით.

2. პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი:

ა) გამოყენებისთვის უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი; და

ბ) არ უნდა იყოს ვადაგასული.

**შენიშვნა:** პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.165; AMC2 SPO.IDE.H.165; AMC3 SPO.IDE.H.165.

**მუხლი 152. არაჰერმეტული შვეულმფრენის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადით**

1. არაჰერმეტული შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.

2. არაჰერმეტული შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ადეკვატური მარაგით, რომელიც საკმარისია:

ა) 30 წუთზე მეტი პერიოდის განმავლობაში, ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის, როცა ბარომეტრული სიმაღლე სალონში იქნება 10000 ფტ-დან 13000 ფტ-მდე ფარგლებში; და

ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისათვის, როდესაც სალონში ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება.

3. მიუხედავად ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულისა, 13 000 ფტ-დან და 16 000 ფტ-მდე სიმაღლეზე ფრენა განსაზღვრული ხანგრძლივობით შეიძლება განხორციელდეს ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე, ამ წესის 84-ე მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დამატებითი ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.175.

**მუხლი 153. შვეულმფრენის აღჭურვა ხელის ცეცხლმაქრით**

1. შვეულმფრენები, გარდა (ELA2) ტიპის შვეულმფრენებისა, აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ) სალონის თითოეულ ნაკვეთურში, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისაგან განცალკევებულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთურში საფრენოსნო ეკიპაჟის შეღწევა ადვილია.

2. ცეცხლმაქრი რეაგენტის ტიპი და ოდენობა, უნდა იყოს ნაკვეთურში მოსალოდნელი ცეცხლის ტიპის შესაბამისი და უნდა უზრუნველყოს ტოქსიკური გაზის კონცენტრირების საფრთხის მინიმუმამდე დაყვანა, იმ ნაკვეთურებში, სადაც ადამიანები იმყოფებიან.

**შენიშვნა:** ხელის ცეცხლმაქრებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.180.

**მუხლი 154. შვეულმფრენის ფუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა**

თუ შვეულმფრენის ფიუზელაჟის არეები, რომელიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისთვის საავარიო ვითარებაში შესაღწევად მონიშნულია, აღნიშნული არეების მონიშვნა, უნდა განხორციელდეს, როგორც ამ წესის N5 დანართშია ნაჩვენები.

**შენიშვნა:** შვეულმფრენის ფუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.185.

**მუხლი 155. შვეულმფრენის აღჭურვა საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT)**

1. შვეულმფრენები, სადაც სერტიფიცირებილი მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (AD)); და

ბ) ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)), რომელიც განთავსებულია სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ჟილეტზე, როდესაც შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება ხმელეთიდან 3 წთ-ზე მეტი ჩვეული კრეისერული სიჩქარით საფრენ მანძილზე.

2. შვეულმფრენები, სადაც სერტიფიცირებული მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6 ან ნაკლებია, აღჭურვილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) ან პერსონალუალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB), ეკიპაჟის წევრის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ გამოსაყენებლად.

3. ყველა ტიპის საავარიო მიმყვან რადიოგადამცემს (ELT) და პერსონალურ მიმყვან რადიოშუქურას (PLB) უნდა შეეძლოს ერთდროულად 121,5 მგჰც და 406 მგჰც სიხშირეებზე სიგნალის გადაცემა.

**შენიშვნა:** მსაავარიო მიმყვან რადიოგადამცემთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.190; AMC2 SPO.IDE.H.190; AMC3 SPO.IDE.H.190; AMC4 SPO.IDE.H.190; GM1 SPO.IDE.H.190; GM2 SPO.IDE.H.190.

**მუხლი 156. არაკომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ჟილეტებით**

1. არაკომპლექსური შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის და რომელიც პირს უნდა ეცვას ან უნდა იყოს შენახული სავარძლიდან ან სამუშაო ადგილიდან ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, როდესაც:

ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მისაღწევ მანძილზე უფრო შორს და როცა კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში შვეულმფრენს არ შეუძლია შეინარჩუნოს სიმაღლე; ან

ბ) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთამდე ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ზე მეტი საფრენი მანძილის დაშორებით, როცა კრიტიკული ძრავი მტყუნების შემთხვევაში შვეულმფრენს შეუძლია შეინარჩუნოს სიმაღლე;

გ) აფრენა ან დაფრენა ხორციელდება აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია, მდებარეობს წყლის ზედაპირის თავზე;

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი საშუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დასადგენად.

3. იმ შვეულმფრენის სხ-ის მეთაურმა (PIC), რომლის ექსპლუატაცია სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი მანძილის დაშორებით რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, უნდა განსაზღვროს წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში შვეულმფრენზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები, რომელთა საფუძველზე მან უნდა დაადგინოს ბორტზე გადასატანად საჭირო შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) მოწყობილობა უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) ბორტზე მყოფი ყველა პირის განსათავსებლად საკმარისი ტევადობის მქონე სამაშველო ტივები, რომლებიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში; და

გ) სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის შენარჩუნების უზრუნველყოფის საშუალებებს, განსახორციელებელი ფრენის პირობების შესაბამისად.

4. სხ-ის მეთაურმა (PIC) უნდა შეაფასოს წყალზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში შვეულმფრენზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები როდესაც იგი გადაწყვეტილებას იღებს ამ მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრული სამაშველო ჟილეტები უნდა ეცვას თუ არა შვეულმფრენის ბორტზე მყოფ ყველა პირს.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირის თავზე ფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.195; GM1 SPO.IDE.H.195.

**მუხლი 157. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ჟილეტებით**

1. კომპლექსური შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის, ფრენის დროს ჩაცმულ მდგომარეობაში გამოსაყენებლად ან განთავსებულია ისეთ ადგილას, რომელიც ადვილად ხელმისაწვდომია გამოსაყენებლად განკუთვნილი პირისთვის მისი სარავძრლიდან ან სამუშაო ადგილიდან, როდესაც:

ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით ფრენისას ხმელეთიდან 10 წთ-ზე მეტი საფრენი დროის მანძილის დაშორებით, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება;

ბ) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე საფრენი მანძილის მიღმა, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; ან

გ) შვეულმფრენი აფრენას და დაფრენას ასრულებს ისეთ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია წყლის ზედაპირის გასწვრივ გადის იმგვარად, რომ გაუმართაობის შემთხვევაში მოსალოდნელია ავარიული დაფრენა წყლის ზედაპირზე.

2. თითოეულ სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი საშუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დადგენის გასაადვილებლად.

**შენიშვნა:** სამაშველო ჟილეტებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.197; GM1 SPO.IDE.H.197.

**მუხლი 158. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა დამცავი კოსტიუმებით**

შვეულმფრენის ბორტზე მყოფ ყველა პირს უნდა ეცვას დამცავი კოსტიუმი ყოველთვის, როდესაც რისკის შეფასების საფუძველზე სხ-ის მეთაური (PIC) ამას საჭიროდ ჩათვლის შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ა) ფრენები სრულდება წყლის თავზე, ხმელეთიდან ისეთ მანძილზე, რომელიც უფრო მეტია იმაზე, რაც საჭიროა ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მისაღწევად ან უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის ადგილამდე მისაფრენად, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; და

ბ) სხ-ის მეთაურისათვის (PIC) ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ცნობები ან პროგნოზი მიუთითებს, რომ ზღვაში წყლის ტემპერატურა ფრენის დროს +10 ცელსიუსზე (°C) ნაკლები იქნება.

**შენიშვნა:** დამცავი კოსტიუმებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.198.

**მუხლი 159. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ტივებით, საავარიო-სამაშველო მიმყვანი გადამცემებით (ELT(S)s) და წყლის ზედაპირის თავზე გაზრდილ მანძილზე ფრენისათვის საჭირო საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებით**

კომპექსური შვეულმფრენები, რომლებიც:

ა) ფრენას ასრულებენ წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ის საფრენ მანძილზე მეტია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; ან

ბ) ფრენას ასრულებენ წყლის ხედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით 3 წთ-ის საფრენ მანძილზე მეტია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება, და თუ რისკის შეფასების საფუძველზე სხ-ის მეთაური (PIC) ამას საჭიროდ ჩათვლის, უნდა იყოს აღჭურვილი:

ბ.ა) არანაკლებ, ერთი სამაშველო ტივით, რომლის ტევადობა გათვლილია ბორტზე გადასაყვან პირთა მაქსიმალური რაოდენობის განსათავსებელად და რომელიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მისი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში;

ბ.ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S)) თითოეულ ტივზე; და

ბ.გ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის უზრუნველმყოფ ისეთ საშუალებებს, რომლებიც დაგეგმილი ფრენის პირობებს შეესაბამება.

**შენიშვნა:** სამაშველო ტივებთან, საავარიო-სამაშველო მიმყვანი გადამცემებთან (ELT(S)s) და წყლის ზედაპირის თავზე გაზრდილ მანძილზე ფრენისათვის საჭირო საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.199.

**მუხლი 160. შვეულმფრენის გადარჩენის აღჭურვილობა**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ რაიონებში, სადაც განსაკუთრებით ძნელია საძებნ-სამაშველო (SAR) სამუშაოს ჩატარება, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სასიგნალო მოწყობილობით უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S)); და

გ) გადარჩენის დამატებითი საშუალებებით, დასახული მარშრუტით ბორტზე გადასაყვანი პირების რაოდენობის გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** გადარჩენის აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.200; AMC1 SPO.IDE.H.200(b); GM1 SPO.IDE.H.200; GM2 SPO.IDE.H.200;

**მუხლი 161. წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებული შვეულმფრენების სხვა აღჭურვილობა**

წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებული შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ტივტივა ღუზით და სხვა მოწყობილობით, რომლის მეშვეობითაც გაადვილებული იქნება შვეულმფრენის მიბმა, ღუზაზე დაყენება ან წყლის ზედაპირზე მანევრირება და რომელიც შვეულმფრენის ზომას, წონასა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებს შეესაბამება; და

ბ) ხმოვანი სიგნალების გამომცემი მოწყობილობით, როგორც ეს „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ მოითხოვება.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებულ შვეულმფრენებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.202.

**მუხლი 162. წყლის ზედაპირის თავზე ფრენისას მოთხოვნები შევულმფრენის მიმართ, ავარიული დაფრენა წყალის ზედაპირზე**

კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება არახელსაყრელ გარემოში წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ის საფრენ მანძილს აღემატება და არაკომპლექსური შვეულმფრენები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას არახელსაყრელ გარემოში წყლის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც 50 საზღვაო მილს (NM) აღემატება:

ა) დაპროექტებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირზე დაფრენის შესასრულებლად საფრენად ვარგისობის შესაბამისი სტანდარტების თანახმად;

ბ) სერტიფიცირებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირზე უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის განხორციელებლად საფრენად ვარგისობის შესაბამისი სტანდარტების თანახმად; ან

გ) აღჭურვილი უნდა იყოს საავარიო სატივტივო მოწყობილობით.

**შენიშვნა:** წყალის ზედაპირზე ავარიულ დაფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.203.

**მუხლი 163. შვეულმფრენის აღჭურვა ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით**

ბორტზე მყოფ თითოეულ პირს უნდა ეცვას/ეკეთოს ინდივიდუალური დაცვის ისეთი საშუალებები, რომლებიც განხორციელებული ექსპლუატაციის სახეობას შეესაბამება.

**შენიშვნა:** ინდივიდუალურ დაცვის საშუალებებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.205

**მუხლი 164. შვეულმფრენის აღჭურვა ყურსასმენებით**

იმ შემთხვევაში, თუ რადიოკავშირის ან/და რადიოსანავიგაციო სისტემა მოითხოვება, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს მიმართული მიკროფონიანი ყურსასმენებით ან მათი ეკვივალენტური მოწყობილობით და სამართ საჭეზე გადამცემი ღილაკით თითოეული საჭირო პილოტის, ეკიპაჟის წევრის ან/და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის სამუშაო ადგილზე.

**შენიშვნა:** ყურსასმენებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.210; GM1 SPO.IDE.H.210.

**მუხლი 165. შვეულმფრენის რადიოკავშირის აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, ან როდესაც აღნიშნული მოითხოვება საჰაერო სივრცეში მოქმედი შესაბამისი წესებით, აღჭურვილი უნდა იყოს რადიომოწყობილობით, რომელიც რადიოტალღების გავრცელების ნორმალურ პირობებში უზრუნველყოფს:

ა) ორმხრივი რადიოკავშირის დამყარებას აეროდრომის ზონაში შვეულმფრენის კონტროლის მიზნით;

ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღებას;

გ) ფრენისას ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარებას იმ სააერნაოსნო სადგურებთან და იმ მითითებულ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი ორგანოს მიერ; და

დ) კავშირის დამყარებას 121,5 მგჰც საავიაციო-საავარიო სიხშირეზე.

2. როდესაც, ერთზე მეტი რადიომოწყობილობა მოითხოვება, თითოეული უნდა იყოს მეორესგან ან სხვებისგან დამოუკიდებელი, რამდენადაც ნებისმიერი ერთი მოწყობილობის გაუმართაობამ, არ უნდა გამოიწვიოს რომელიმე სხვა მოწყობილობის გაუმართაობა.

3. თუ, ამ წესის 144-ე მუხლით გათვალისწინებული შიდა კავშირის სისტემის გარდა, საჭიროა ბორტზე დაყენებული იყოს რადიოკავშირის სისტემა, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს გადამცემი ღილაკით, რომელიც თითოეული პილოტის ან/და ეკიპაჟის წევრის სამუშაო ადგილზე მდებარე სამართ საჭეზე არის მოთავსებული.

**მუხლი 166. შვეულმფრენის სანაოსნო აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სანაოსნო მოწყობილობით, რომელიც მათ საშუალებას მისცემს ფრენა შეასრულონ:

ა) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ ასეთი რამ გამოიყენება; და

ბ) საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

2. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს, საკმარისი სანაოსნო მოწყობილობით, რათა უზრუნველყოფილი იქნას ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე მოწყობილობის რომელიმე ერთი ნაწილის მტყუნების შემთხვევაში, დანარჩენი მოწყობილობის გამოყენებით უსაფრთხო ნაოსნობის განხორციელება ამ მუხლის პირველ პუნქტის შესაბამისად ან გაუთვალისწინებელ ვითარებაში შესაბამისი საგანგებო მოქმედების უსაფრთხოდ განხორციელება.

3. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია მოიცავს ფრენებს, სადაც დაფრენის განხორციელება განზრახულია სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს იმ ადგილამდე ნაოსნობის განხორციელებას, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა შესაძლებელია შესრულდეს. აღნიშნულმა მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს ნაოსნობის განხორციელება, თითოეულ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ნებისმიერ შერჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენა.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ექსპლუატაციის შემთხვევაში, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს, შესაბამის სანაოსნო სპეციფიკაციასთან მიმართებაში.

5. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს, სამეთვალყურეო მოწყობილობით საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სანაოსნო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.220; GM1 SPO.IDE.H.220; GM2 SPO.IDE.H.220.

**მუხლი 167. შვეულმფრენის აღჭურვა ტრანსპონდერით**

როდესაც საჰაერო სივრცე, სადაც სრულდება ფრენა მოითხოვს, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SSR) ისეთი ტრანსპონდერით, რომელსაც ყველა საჭირო ფუნქციონალური შესაძლებლობა აქვს.

**შენიშვნა:** ტრანსპონდერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.225.

**მუხლი 168. შვეულმფრენის სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვა**

1. შვეულმფრენის სერტიფიცირებულ საბორტო სისტემურ აპლიკაციებში გამოყენებული სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზები უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მიმართ დადგენილ იმ მოთხოვნებს, რომლებიც მონაცემთა დასახულ გამოყენებას შეესაბამება.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, მიმდინარე და შეუცვლელი სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება და ყველა სხ-ზე მიწოდება, რომელიც ამას საჭიროებს.

3. სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის N17 ბრძანებით დადგენილი საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების მოთხოვნების მიუხედავად, ექსპლუატანტმა მონაცემთა ბაზის მიმწოდებელს უნდა აცნობოს ყველა იმ შემთხვევის შესახებ, როდესაც არსებობს საფუძვლიანი ვარაუდი, იმასთან დაკავშირებით, რომ მონაცემთა მცდარობამ, შეუსაბამობამ ან დანაკლისმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას. აღნიშნულ შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს და სხვა დაინტერესებულ პერსონალს და უზრუნველყოს, რომ არ მოხდეს არაზუსტი მონაცემების გამოყენება.

**შენიშვნა:** სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.230; GM1 SPO.IDE.H.230; GM2 SPO.IDE.H.230; GM3 SPO.IDE.H.230.

**თავი IV**

**სპეციალიზირებული მოთხოვნები (SPEC)**

**მუხლი 169. შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაცია (HESLO), სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP)**

შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის (HESLO) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების ფგამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებალად საჭირო შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული სწავლება, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) შვეულმფრენის საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100; GM1 SPO.SPEC.HESLO.100;

**მუხლი 170. სპეციალური აღჭურვილობა შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის**

შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) ერთი გარე უსაფრთხოების სარკით ან კავზე/დაკიდებულ ტვირთზე დაკვირვების სხვა საშუალებით; და

ბ) ერთი დატვირთვის მზომით, გარდა იმ შემთხვევისა თუ არის გათვალისწინებული ტვირთის წონის განსაზღვრის სხვა მეთოდი.

**მუხლი 171. შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაცია (HESLO), სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვა**

ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვა სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით ისეთ ადგილებში, სადაც სხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენება შეუძლებელია. აღნიშნულ შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია მიაწოდოს სააგენტოს ინფორმაცია ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვის შესახებ.

**მუხლი 172. გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაცია (HEC) - სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP)**

გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისთვის (HEC) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებალად საჭირო შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული სწავლება, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) შვეულმფრენის საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HEC.100.

**მუხლი 173. სპეციალური აღჭურვილობა გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას**

1. გარე საკიდელზე ადამიანით ქესპლუატაცის დროს შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ჯალამბრიანი ექსპლუატაციისთვის საჭირო აღჭურვილობით ან სატვირთო კავით;

ბ) ერთი გარე უსაფრთხოების სარკით ან კავზე დაკვირვების სხვა საშუალებით;

გ) ერთი დატვირთვის მზომით, გარდა იმ შემთხვევისა თუ არის გათვალისწინებული ტვირთის წონის განსაზღვრის განსხვავებული მეთოდი.

2. ყველა ჯალამბარის და სატვირთო კავის აღჭურვილობის დამონტაჟება, გარდა მარტივი PCDS-ისა და ნებისმიერი შემდგომი მოდიფიცირება უნდა განხორციელდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების საფუძველზე, გამოსაყენებელი ფუნქციების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას სპეციალურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HEC.105(b).

**მუხლი 174. საპარაშუტო ოპერაციები (PAR), სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP)**

საპარაშუტო ოპერაციებისთვის(PAR) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანების შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებალად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებსთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა საპარაშუტო ოპერაციებისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**მუხლი 175. მოთხოვნები, რომლებიც არ ვრცელდება საპარაშუტო ოპერაციების განხორციელებისას (PAR) ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებზე**

ამ წესის 41-ე მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზრვრული მოთხოვნები არ ვრცელდება ამოცანის შემსრულებელ იმ სპეციალისტებზე, რომლებიც პარაშუტით ხტომას ასრულებენ.

**მუხლი 176. საპარაშუტო ოპერაციები (PAR) - სავარძლები**

მიუხედავად ამ წესის 120-ე მუხლის „ა“ პუნქტში და 150-ე მუხლის 1 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში განსაზღვრულისა, სავარძლის ნაცვლად დასაშვებია გამოყენებულ იქნას სხ-ს იატაკი იმ პირობით, რომ სხ აღჭურვილია ისეთი საშუალებებით, რომლებზეც ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტები ხელის მოკიდებას ან მიბმას შეძლებენ.

**მუხლი 177. საპარაშუტო ოპერაციები (PAR), დამატებითი ჟანგბადი**

დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობის მოთხოვნა არ ვრცელდება ეკიპაჟის წევრებზე, გარდა სხ-ის მეთაურისა (PIC) და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებზე, რომლებიც სპეციალიზებული სამუშაოს შესრულებისთვის აუცილებელ მოვალეობებს ასრულებენ მაშინ, როდესაც კაბინაში სიმაღლე:

ა) 13000 ფტ-ს აღემატება არაუმეტეს 6 წუთის განმავლობაში; ან

ბ) 15000 ფტ-ს აღემატება არაუმეტეს 3 წუთის განმავლობაში.

**მუხლი 178. საპარაშუტო ოპერაციები (PAR), სახიფათო ტვირთის (DG) ჩამოგდება/გაფრქვევა**

ნებადართულია მჭიდროდ დასახლებული რაიონის ან ღია ცის ქვეშ თავმოყრილი ადამიანების თავზე პარაშუტისტების ჩამოყრა საჩვენებელი ნახტომების შესრულების მიზნით, როდესაც პარაშუტისტებს გააჩნიათ ისეთი საკვამლე კოჭები, რომლებიც სპეციალურად ამ მიზნებისათვისაა წარმოებული.

**მუხლი 179. ფიგურული ფრენა (ABF), სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP)**

ფიგურული ფრენებისთვის (ABF) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანების შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებალად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრებს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებსთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა ფიგურული ფრენებისათვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**მუხლი 180. ფიგურული ფრენა (ABF), დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია, რომელიც ბორტზე უნდა იყოს განთავსებული**

ფიგურული ფრენების დროს არ მოითხოვება, რომ სხ-ის ბორტზე განთავსებული იყოს ამ წესის 51-ე მუხლის პირველ პუნქტში ჩამოთვლილი შემდეგი დოკუმენტები:

ა) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმა (ATS Flight Plan), თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ბ) ფრენის დასახული მარშრუტის/რეგიონის და ყველა იმ მარშრუტის მოქმედი და შესაბამისი სააერნაოსნო რუკები, რომლის მიმართულებითაც შესაძლოა, სხ-მა ფრენა შეასრულოს დაგეგმილი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში.

გ) პროცედურები და ინფორმაცია იმ ვიზუალური სიგნალების შესახებ, რომლებიც გამოიყენება გზაგადამჭრელი ან გზაგადაჭრილი სხ-ების მიერ;

დ) ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის რეგიონში მოქმედი საძებნ-სამაშველო მომსახურების შესახებ;

**მუხლი 181. ფიგურული ფრენა (ABF) - აღჭურვილობა**

ფიგურული ფრენების დროს არ მოითხოვება, რომ სხ-ის ბორტზე იყოს შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) ამ წესის 121-ე და 151-ე მუხლებში განსაზღვრული პირველადი დახმარების კომპლექტი;

ბ) ამ წესის 124-ე და 153-ე მუხლებში განსაზღვრული ხელის ცეცხლმაქრები; და

გ) ამ წესის 127-ე და 155-ე მუხლებში განსაზღვრული საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემები (ELT) ან პერსონალუალური მიმყვანი რადიოშუქურები (PLB).

**მუხლი 182. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs) და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონეები**

საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების განხორციელებამდე, ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს გამოსაყენებელი საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონე, შემდეგნაირად:

ა) „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ იმ ფრენისთვის, სადაც სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში (AFM) განსაზღვრული საგანგებო ან ავარიული პროცედურების გამოყენება მოსალოდენლია ან ფრენა მოითხოვება სარეზერვო სისტემის ან სხვა უსაფრთხოების მოწყობილობების ფუნქციონირების შემოწმების უზრუნველსაყოფად;

ბ) „Level B საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ ნებისმიერი საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის გარდა Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისა.

**მუხლი 183. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs), Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების საფრენოსნო პროგრამა**

კომპლექსური სხ-ით „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ განხორციელებამდე, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და გაწეროს საფრენოსნო პროგრამა.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო პროგრამასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.105.

**მუხლი 184. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs) – Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების სახელმძღვანელო**

ექსპლუატანტი, რომელიც ახორციელებს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებას“:

ა) უნდა აღწეროს აღნიშნული ექსპლუატაცია და დაკავშირებული პროცედურები ამ წესის 24-ე მუხლში განსაზღვრულ ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (OM) ან სპეციალურად განსაზღვრულ საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების სახელმძღვანელოში;

ბ) უნდა განაახლოს სახელმძღვანელო საჭიროებისამებრ;

გ) უნდა უზრუნველყოს ყველა შესაბამისი პერსონალის ინფორმირება სახელმძღვანელოს და მასში ცვლილებების განხორციელების შესახებ, რომელიც უკავშირდება მათ მოვალეობებს;

დ) უნდა უზრუნველყოს სახელმძღვანელოს და მისი განახლებების სააგენტოსთვის მიწოდება.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ სახელმძღვანელოსთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.MCF.110.

**მუხლი 185. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs) – Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების საფრენოსნო ეკიპაჟის მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეარჩიოს შესაბამისი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები სხ-ის კომპლექსურობის და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონის გათვალისწინებით. კომპლექსურ სხ-ზე „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შერჩევისას ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს რომ:

ა) სხ-ის მეთაურს (PIC) გავლილი აქვს სასწავლო კურსი ამ წესის 186-ე მუხლის შესაბამისად; თუ აღნიშნული სწავლება შესრულებულია სიმულატორზე, პილოტმა უნდა განახორციელოს, სულ მცირე ერთი „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ პილოტი-დამკვირვებლის ან დამკვირვებლის რანგში „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ მიზნით სხ-ის მეთაურის (PIC) რანგში ფრენის განხორციელებამდე;

ბ) სხ-ის მეთაურს ნაფრენი აქვს იმავე კატეგორიის სხ-ზე, რომელზეც უნდა შესრულდეს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ არანაკლებ 1000 სთ, სადაც სულ მცირე 400 სთ სხ-ის მეთაურის (PIC) რანგში კომპლექსურ სხ-ზე და სულ მცირე 50 სთ კონკრეტული სხ-ის ტიპზე;

გ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში აღნიშნულის მიუხედავად, თუ ექსპლუატანტი გამოიყენებს ახალ სხ-ის ტიპს ექსპლუატაციაში და მან შეაფასა პილოტის კვალიფიკაცია დადგენილი შეფასების პროცედურის მიხედვით, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია შეარჩიოს პილოტი, რომელსაც გააჩნია კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე 50 სთ-ზე ნაკლები ფრენის გამოცდილება.

2. პილოტები, რომლებსაც გააჩნიათ საფრენოსნო შემოწმების ოსტატობა სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად აკმაყოფილებენ ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული სასწავლო კურსის მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნულ პილოტებს გავლილი აქვთ საჭირო პირველადი და განმეორებითი სწავლება ეკიპაჟის რესურსების მართვაში (CRM), ამ წესის 32-ე მუხლის შესაბამისად;

3. სხ-ის მეთაურმა არ უნდა განახორციელოს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ კომპლექსურ სხ-ზე, თუ მას გასული 36 თვის განმავლობაში არ განუხორციელებია „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“;

4. სხ-ის მეთაურის (PIC) რანგში „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ განხორციელებაზე დაშვების აღდგენა ხორციელდება Level A საფრენოსნო-ტექნიკური შემოწმების“ დამკვირვებლის, პილოტი-დამკვირვებლის ან სხ-ის მეთაურის (PIC) რანგში სიმულატორზე „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ შესრულების შემდეგ.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო ეკიპაჟის მოთხოვნებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.115.

**მუხლი 186. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs) – Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების საფრენოსნო ეკიპაჟის სასწავლო კურსი**

1. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისათვის“ საჭირო სასწავლო კურსი, უნდა განხორციელდეს დეტალური სილაბუსის შესაბამისად.

2. საფრენოსნო ინსტრუქტაჟი სასწავლო კურსისთვის უნდა განხორციელდეს ქვემოთ მოცემულიდან ერთ-ერთის გამოყენებით:

ა) სიმულატორზე, რომელიც სასწავლო მიზნებისთვის ადეკვატურად წარმოაჩენს სხ-ის და მისი სისტემების რეაგირებას განხორციელებულ შემოწმებებზე;

ბ) ფრენისას სხ-ზე საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების ტექნიკის დემონსტრირებით.

3. სასწავლო კურსი, რომელიც სრულდება სხ-ის ერთ კატეგორიაზე, მოქმედებს აღნიშნული კატეგორიის სხ-ის ყველა ტიპზე.

4. სწავლებისას გამოყენებული სხ-ის და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისას გამოსაყენებელი სხ-ის მხედველობაში მიღებით, ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს სხვაობათა ან გაცნობითი სწავლების საჭიროება და აღწეროს ამ სწავლების შინაარსი.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო ეკიპაჟის სასწავლო კურსთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.120; AMC1 SPO.SPEC.MCF.120; AMC2 SPO.SPEC.MCF.120;

**მუხლი 187. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs), ეკიპჟის შემადგენლობა და ბორტზე მყოფი პირები**

1. ექსპლუატანტმა, უნდა დაადგინოს პროცედურები დამატებითი ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების საჭიროების განსაზღვრის მიზნით.

2. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ ექსპლუატანტმა მის სახელმძღვანელოში უნდა განსაზღვროს პოლიტიკა ბორტზე მყოფი სხვა პირების მიმართ.

3. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი ან დამატებითი პილოტი საჭიროა საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების დასახმარებლად, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სხ-ის კონფიგურაცია არ იძლევა ამის შესაძლებლობას ან ექსპლუატანტს, საფრენოსნო პროგრამაზე დაყრდნობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების დატვირთვის გათვალისწინებით, შეუძლია დაამტკიცოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები არ საჭიროებენ დამატებით დახმარებას.

**შენიშვნა:** ეკიპჟის შემადგენლობა და ბორტზე მყოფი პირებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.125.

**მუხლი 188. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs), ფრენისას საგანგებო ან ავარიული პროცედურების სიმულირება**

მიუხედავად ამ წესის 82-ე მუხლში აღნიშნულისა, „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისას“ ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი შესაძლოა იმყოფობოდეს ბორტზე, თუ მისი ბორტზე ყოფნა მოითხოვება ფრენის მიზნებიდან გამომდინარე და აღნიშნული განსაზღვრულია საფრენოსნო პროგრამაში .

**მუხლი 189. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs) - საფრენოსნო დროის და დასვენების ნორმების მოთხოვნები**

საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო დროის ნორმების დაცვით საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, ან სხვა სახელმწიფოს ეროვნული კანონმდებლობის მოთხოვნების მიხედვით, სადაც რეგისტრირებულია ექსპლუატანტი.

**მუხლი 190. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება (MCFs), სისტემები და აღჭურვილობა**

როდესაც საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება ხორციელდება სისტემის ან აღჭურვილობის სათანადოდ ფუნქციონირების შესამოწმებლად, აღნიშნული სისტემა ან აღჭურვილობა უნდა იქნეს იდენტიფიცირებული, როგორც პოტენციურად არასანდო და შესაბამისი პრევენციული ზომები უნდა იქნეს შეთანხმებული ფრენის შესრულებამდე, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები.