

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №230  
2023 წლის 21 ნოემბერი

ქ. თბილისი

საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესის  
დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9, 9<sup>1</sup> და 21<sup>3</sup> მუხლების შესაბამისად, ვბრძანებ:

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს თანდართული „საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესი“.

**მუხლი 2**

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესი

თავი I  
ზოგადი ნაწილი

**მუხლი 1. რეგულირების სფერო**

1. ამ წესის მოქმედება ვრცელდება ძრავიანი არაკომპლექსური საჰაერო ხომალდის გამოყენებით საქართველოს საჰაერო სივრცეში განხორციელებულ არაკომერციულ ექსპლუატაციაზე, ასევე, საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში რეგისტრირებული ძრავიანი არაკომპლექსური თვითმფრინავისა და შვეულმფრენის მიერ სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში განხორციელებულ არაკომერციულ საფრენოსნო ექსპლუატაციაზე.

2. ამ წესის მოქმედება არ ვრცელდება ძრავიანი კომპლექსური საჰაერო ხომალდის გამოყენებით განხორციელებულ არაკომერციულ ექსპლუატაციაზე.

**მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები**

1. ამ წესის მიზნებისათვის გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის (ადზ) მდგომარეობის შესახებ შეტყობინება (RCR) – სტანდარტიზებული დეტალური შეტყობინება, რომელიც უკავშირდება ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობებს და მათ გავლენას თვითმფრინავის დაფრენის და აფრენის მახასიათებლებზე, გამოსახული ადზ-ს მდგომარეობის ამსახველი კოდის საშუალებით;

ბ) აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები – აეროდრომით სარგებლობის შეზღუდვები:

ბ.ა) აფრენისას, გამოსახული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და, საჭიროებისას, ღრუბლიანობის ჭერით;

ბ.ბ) დასაფრენად არაზუსტი (2D) სახელსაწყო შესვლისას გამოსახული ხილვადობით და/ან RVR-ით, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და საჭიროებისას, ღრუბლებს ქვედა საზღვრის სიმაღლით;

ბ.გ) დასაფრენად ზუსტი (3D) სახელსაწყო შესვლისას, გამოსახული ხილვადობით და/ან RVR-ით, ასევე, ექსპლუატაციის ტიპის და/ან კატეგორიის შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღების



აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H).

გ) არახელსაყრელი გარემო-პირობები – გულისხმობს:

გ.ა) არეს, სადაც სრულდება რომელიმე შემდეგი პირობა:

გ.ა.ა) შეუძლებელია იძულებითი დაფრენის უსაფრთხოდ განხორციელება, შესაფერისი ზედაპირის არარსებობის გამო;

გ.ა.ბ) შეუძლებელია შვეულმფრენის ბორტზე არსებული პირები სათანადოდ იყვნენ დაცული გარემო-პირობების ზემოქმედებისაგან;

გ.ა.გ) არ არის უზრუნველყოფილი ძებნა-შველის საპასუხო მოქმედებები/შესაძლებლობა, რომელიც მოსალოდნელი ზემოქმედების თანაზომიერია;

გ.ა.დ) არსებობს ხმელეთზე ადამიანებისა და ქონებისათვის ზიანის მიყენების რისკი.

გ.ბ) შემდეგ არეებს:

გ.ბ.ა) წყლის ზედაპირის თავზე ექსპლუატაციისას, ღია ზღვის არე, რომელიც მდებარეობს ჩრდილოეთით 45°N პარალელისა და სამხრეთით 45°S პარალელის მიღმა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნებისმიერი ასეთი არეს ნაწილი განსაზღვრულია, როგორც „ხელსაყრელი“, იმ სახელმწიფოს პასუხისმგებელი ხელისუფლების მიერ, სადაც ხორციელდება ექსპლუატაცია; და

გ.ბ.ბ) მჭიდროდ დასახლებული რაიონების იმ ნაწილებს, სადაც არ არის ხელმისაწვდომი უსაფრთხო იძულებითი დაფრენისათვის გამოსადეგი არეები;

დ) ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე ხილვადობის სიშორე (RVR) – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზ-ის ღერძულა ხაზზე მდებარე სხ-ის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირზე განთავსებული მარკირების ნიშნები ან ადზ-ის შემომსაზღვრელი ან მისი ღერძულა ხაზის მანიშნებელი სანათები;

ე) ასაფრენი მასა – მასა, რომელიც შვეულმფრენს აქვს აფრენის, ხოლო თვითმფრინავს – გაქანების დაწყების მომენტში, მასზე არსებული ყველა პირის და დატვირთვის ჩათვლით;

ვ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური სიმაღლე (DA) ან გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) – დასაფრენად ზუსტი (3D) სახელსაწყო შესვლისას განსაზღვრული აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე, საიდანაც უნდა განხორციელდეს შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის ინიცირება, იმ შემთხვევაში, თუ დასაფრენად შესვლის გასაგრძელებლად ვერ დამყარდა ორიენტირებთან საჭირო ვიზუალური კონტაქტი;

ზ) გამოსადეგი აეროდრომი – აეროდრომი, რომელზეც შესაძლებელია სხ-ის ექსპლუატაცია, სხ-ის შესაბამისი საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მოთხოვნებისა და ადზ-ის მახასიათებლების გათვალისწინებით;

თ) გაცნობითი ფრენა – ფრენა, რომელიც ხორციელდება სერტიფიცირებული სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების მიერ, შემდეგი პირობების დაცვით:

თ.ა) სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება ორგანიზაციის მიერ საკუთრების ან მშრალი ლიზინგის ხელშეკრულების საფუძველზე;

თ.ბ) ფრენა არ იძლევა მოგებას; და

თ.გ) ასეთი ფრენები წარმოადგენს ორგანიზაციის არაპირითად (ძირითად საქმიანობასთან შედარებით უმნიშვნელო რაოდენობა) აქტივობას;

ი) დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება (CDFA) – დასაფრენად სტაბილიზებული შესვლის პროცედურის შესაბამისი, დასაფრენად არაზუსტი სახელსაწყო შესვლის (NPA) პროცედურის



დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტზე (FAS) ფრენის ტექნიკა, რომელიც ხორციელდება ჰორიზონტალური გასწორების გარეშე უწყვეტი დაშვებით, ისეთი აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან, რომელიც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის საკონტროლო წერტილის (FAF) აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის ტოლი ან მეტია:

ი.ა) პირდაპირი ტრაექტორიით დასაფრენად შესვლისათვის, ისეთ წერტილამდე, რომელიც მდებარეობს დასაფრენი ადზ-ის ზღურბლიდან დაახლოებით 15 მ-ის (50 ფტ) სიმაღლეზე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც კონკრეტული ტიპის სხ დაფრენისას გასწორების მანევრს იწყებს; ან

ი.ბ) წრიდან დასაფრენად შესვლისათვის, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის (MDA/H) ან ვიზუალური ფრენის მანევრის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის მიღწევის წერტილამდე;

კ) დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA) ან დაბრკოლების გადაფრენის ფარდობითი (OCH) სიმაღლე – მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე შესაბამისი ადზ-ის ზღურბლის შემადგენლის ან აეროდრომის შემადგენლის თავზე, როგორც ეს დადგენილია და გამოიყენება დაბრკოლების გადაფრენის შესაბამისი კრიტერიუმების დასაკმაყოფილებლად;

ლ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა (IAP) – ფრენის ხელსაწყოებზე დაყრდნობით წინასწარ განსაზღვრული მანევრების მიმდევრობა, სადაც უზრუნველყოფილია შესაბამისი დაბრკოლებებიდან დაცვა დასაფრენად შესვლის საწყისი წერტილიდან (IAF) ან სადაც შესაბამისია, განსაზღვრული მიფრენის მარშრუტის დასაწყისიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც დაფრენა შეიძლება შესრულდეს და შემდგომ, თუ არ სრულდება დაფრენა, იმ წერტილამდე, სადაც მოცდის ზონის ან მარშრუტზე დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმები ვრცელდება. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურები კლასიფიცირდება შემდეგი სახით:

ლ.ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლის (NPA) პროცედურა – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა, რომელიც შემუშავებულია დასაფრენად არაზუსტი (2D) სახელსაწყო შესვლის „Type A“ ექსპლუატაციებისათვის;

ლ.ბ) დასაფრენად შესვლის პროცედურა ვერტიკალური მიმართვით (APV) – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა, რომელიც შემუშავებულია დასაფრენად ზუსტი (3D) სახელსაწყო შესვლის „Type A“ ექსპლუატაციებისათვის;

ლ.გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლის (PA) პროცედურა – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა, რომელიც ეფუძნება სანაოსნო სისტემებს და შემუშავებულია დასაფრენად ზუსტი (3D) სახელსაწყო შესვლის „Type A“ ან „Type B“ ექსპლუატაციებისათვის;

მ) დასაფრენად სტაბილიზებული შესვლა (SAP) – დასაფრენად შესვლა, რომელიც ხორციელდება კონტროლირებადი და დადგენილი წესით, კონფიგურაციის, ენერჯის და ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის თვალსაზრისით, წინასწარ განსაზღვრული წერტილიდან ან აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან ადზ-ის ზღურბლის თავზე 50 ფტ სიმაღლის წერტილამდე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც სხ გამოსწორების მანევრს იწყებს, თუ მოცემული წერტილი უფრო მაღლა მდებარეობს;

ნ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის არე (FATO) – შვეულმფრენის ექსპლუატაციისათვის განსაზღვრული არე, რომლის თავზეც სრულდება დასაფრენად შესვლიდან ჰაერში დაკიდების რეჟიმში გადასვლის მანევრის დასკვნითი ფაზა ან დაფრენა, და საიდანაც იწყება აფრენის მანევრი;

ო) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტი (FAS) – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის (IAP) სეგმენტი, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება დაფრენის მიმართულებით გასწორება და დასაფრენად დაშვება;

პ) დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი (MDH) სიმაღლე – განსაზღვრული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე დასაფრენად არაზუსტი (2D) სახელსაწყო შესვლის ან წრიდან დასაფრენად შესვლისას, რომლის ქვემოთ არ უნდა განხორციელდეს დაშვება ორიენტირებთან საჭირო ვიზუალური კონტაქტის გარეშე;



ჟ) ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა (EFB) – ელექტრონული საინფორმაციო სისტემა, რომელიც შედგება საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის განკუთვნილი აღჭურვილობისა და პროგრამებისგან, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის ფუნქციებთან დაკავშირებული მონაცემების შენახვას, განახლებას, ჩვენებას და დამუშავებას საფრენოსნო ექსპლუატაციის ან საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობების შესრულების მხარდაჭერის მიზნით;

რ) ექსპლუატანტი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც ახორციელებს ძრავიანი არაკომპლექსური სხ-ის არაკომერციულ ექსპლუატაციას;

ს) ექსპლუატაცია დაბალი ხილვადობის პირობებში – დასაფრენად შესვლა ან აფრენა ადზ-ზე/დან, როდესაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 550 მ-ზე ნაკლებია ან გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) 200 ფტ-ზე ნაკლებია;

ტ) ექსპლუატაცია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით – დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოების გამოყენებით, რომლებიც უზრუნველყოფენ სანაოსნო მიმართვას დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის მიხედვით. არსებობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ორი მეთოდი:

ტ.ა) დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D ფორმატში) სახელსაწყო შესვლა მხოლოდ განივი (ჰორიზონტალური) სანაოსნო მიმართვის გამოყენებით; და

ტ.ბ) დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D ფორმატში) სახელსაწყო შესვლა, როგორც განივი, ისე ვერტიკალური სანაოსნო მიმართვის გამოყენებით;

უ) ძრავიანი კომპლექსური საჰაერო ხომალდი:

უ.ა) თვითმფრინავი:

უ.ა.ა) 5700 კგ-ზე მეტი სერტიფიცირებული მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე; ან

უ.ა.ბ) 19 და მეტი სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაციით; ან

უ.ა.გ) სერტიფიცირებული ექსპლუატაციისთვის მინიმუმ ორი პილოტით; ან

უ.ა.დ) აღჭურვილი ტურბორეაქტიული ძრავ(ებ)ით ან ერთზე მეტი ტურბოხრაბნული ძრავ(ებ)ით;

უ.ბ) შვეულმფრენი:

უ.ბ.ა) 3175 კგ-ზე მეტი სერტიფიცირებული მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე; ან

უ.ბ.ბ) 9-ზე მეტი სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაციით; ან

უ.ბ.გ) სერტიფიცირებული ექსპლუატაციისთვის მინიმუმ ორი პილოტით.

უ.გ) სხ დახრადი ხრაბნით;

ფ) მეორე წრეზე წასვლა – დასაფრენად შესვლის რეჟიმიდან სიმაღლეზე ასვლის სტაბილიზებულ რეჟიმში გადასვლა. აღნიშნული მოიცავს დაშვების მინიმალურ აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლეზე (MDA/H) ან მასზე მაღლა, ან გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლეზე (DA/H) ან მასზე მაღლა, ან გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლეზე (DA/H) დაბლა განხორციელებულ მანევრებს (Balked landings);

ქ) მჭიდროდ დასახლებული რაიონი – დიდი ქალაქი, ქალაქი ან დასახლებული პუნქტი, რომელიც ძირითადად გამოიყენება საცხოვრებელი, კომერციული ან რეკრეაციული მიზნებისათვის;

ღ) ნაოსნობის საჭირო მახასიათებლების (RNP) სპეციფიკაცია – ნაოსნობის სპეციფიკაცია PBN



ექსპლუატაციებისთვის, რომელიც მოიცავს სხ-ის ბორტზე მახასიათებლების მონიტორინგის და გაფრთხილების შეტყობინების მოთხოვნებს;

ყ) **ოფშორული (ნაპირსმიღმა) მდებარეობა** – ხმელეთიდან მოშორებით წყალში მდებარე უძრავ ან მოძრავ კონსტრუქციაზე ან მცურავ საშუალებაზე (გემზე) არსებული ნაგებობა, რომელიც გამოყენება შეუუღმფრენის ექსპლუატაციისათვის;

შ) **პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობა (PED)** – ნებისმიერი სახის ელექტრონული მოწყობილობა, რაც, როგორც წესი, არ შემოიფარგლება მხოლოდ სამომხმარებლო ელექტრონიკით, რომელიც სხ-ის ბორტზე შეტანილია ეკიპაჟის წევრების ან მგზავრების მიერ ან ტვირთის შემადგენელი ნაწილის სახით და არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის შემადგენელ ნაწილს. აღნიშნული მოიცავს ყველა მოწყობილობას, რომელიც მოიხმარს ელექტროენერგიას. ელექტროენერგია შესაძლებელია მიწოდებული იქნეს როგორც შიდა წყაროებით, როგორცაა აკუმულატორი (დამუხტვადი ან ერთჯერადი მოხმარების ტიპის), ასევე მოწყობილობა შესაძლოა დაუკავშირდეს სხ-ზე არსებულ ელექტროენერგიის სპეციალურ წყაროს;

ჩ) **პორტატიული EFB** – EFB-ის საბაზო პლატფორმა, რომელიც გამოიყენება საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის შემადგენელ ნაწილს;

ც) **სათადარიგო აეროდრომი** – გამოსადეგი აეროდრომი, რომლისკენაც სხ-მა შესაძლოა, განაგრძოს ფრენა, სადაც ხელმისაწვდომია საჭირო მომსახურება და შენობა-ნაგებობები, შეესაბამება სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლების მოთხოვნებს და მოქმედია აეროდრომის გამოყენების მოსალოდნელი დროისათვის, მაშინ, როდესაც შეუძლებელი ან არაგონივრულია ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა დანიშნულების აეროდრომზე. სათადარიგო აეროდრომებია:

ც.ა) აფრენის სათადარიგო აეროდრომი – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე და გაფრენის აეროდრომით სარგებლობა შეუძლებელია;

ც.ბ) მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი (ERA) – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა, იმ შემთხვევაში, თუ მარშრუტიდან გადახვევის საჭიროება წარმოიქმნება მარშრუტზე ფრენის განმავლობაში;

ც.გ) საწვავით/ენერგიით გასამართი მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი (Fuel/energy ERA) – მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი, რომელიც საჭიროა ფრენის დაგეგმვის ეტაპზე და გამოიყენება საწვავის/ენერგიის გამოთვლისათვის;

ც.დ) დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან არაგონივრულია დაფრენის აეროდრომზე დაფრენა;

ძ) **საექსპლუატაციო კრედიტი** – კრედიტი, რომელიც იძლევა გაუმჯობესებული სისტემებით აღჭურვილი სხ-ით, ექსპლუატანტის მიერ საბაზო სხ-ისთვის ჩვეულებრივ დადგენილზე უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმით ფრენის შესაძლებლობას, რომელიც ხორციელდება სხ-ის გაუმჯობესებული სისტემების მახასიათებლების საფუძველზე და გამოიყენებს ხელმისაწვდომ გარე ინფრასტრუქტურას. უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმები შესაძლოა მოიცავდეს უფრო დაბალ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლეს ან დაშვების მინიმალურ ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლეს, ხილვადობის შემცირებულ მოთხოვნებს ან ნაკლებ მიწისზედა (სახმელეთო) საშუალებებს ან მათ კომბინაციას;

წ) **საექსპლუატაციო მართვა** – ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებაზე, დასრულებაზე ან მარშრუტიდან გადახვევაზე პასუხისმგებლობა;

ჭ) **საფრენი მოედანი** – ხმელეთის ან წყლის გარკვეული ფართობი, რომელიც რეგისტრირებულია სააგენტოს მიერ კანონმდებლობის შესაბამისად, განკუთვნილია სხ-ის მიღებისა და გაშვებისათვის და რომელსაც შესაძლებელია არ გააჩნდეს ხელოვნურსაფარიანი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;



ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში სხ-ის ექსპლუატაციის განხორციელებად მნიშვნელოვანი მოვალეობები აკისრია;

ჯ) სახიფათო ტვირთი – ნაკეთობები ან ნივთიერებები, რომლებმაც შეიძლება საფრთხე შეუქმნან ჯანმრთელობას, უსაფრთხოებას, ქონებას ან გარემოს და რომლებიც მითითებულია ტი-ების სახიფათო ტვირთების ჩამონათვალში, ან კლასიფიცირებულია იმავე ინსტრუქციებით;

3) სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული სერიოზული ინციდენტი – საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული საავიაციო მოვლენა, რომელსაც მოჰყვა პირის გარდაცვალება ან სხეულის სერიოზული დაზიანება ან ქონების მნიშვნელოვანი დაზიანება;

3<sup>1</sup>) სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებული ინციდენტი – სახიფათო ტვირთების საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საავიაციო მოვლენა (ამასთან, არ არის აუცილებელი, რომ ეს მოვლენა მოხდეს საჰაერო ხომალდზე) რომელმაც გამოიწვია ამა თუ იმ პირის სხეულის დაზიანება, ქონების ზარალი, გარემოს დაზიანება, ხანძარი, ტვირთის დაზიანება, დაზნევა, სითხის ან რადიაციის გაჟონვა და სხვა მოვლენები, რომლებიც მიიღება შეფუთვის დროს დაშვებული დარღვევების შედეგად, მაგრამ სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებულ საავიაციო შემთხვევას არ წარმოადგენს. ასევე, სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოვლენა, რომელიც სერიოზულ საფრთხეს უქმნის საჰაერო ხომალდს ან მასზე მყოფ პირებს;

3<sup>2</sup>) სახმელეთო თვითმფრინავი – უძრავფრთიანი სხ, რომელიც შემუშავებულია ხმელეთის ზედაპირიდან/ზე აფრენისათვის და დაფრენისათვის და მოიცავს თვითმფრინავ-ამფიბიას, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება სახმელეთო თვითმფრინავის მსგავსად;

3<sup>3</sup>) საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ტექნიკური ინსტრუქციები – იკაო-ს პერიოდული ოფიციალური გამოცემა (Doc-9284-AN 905), რომლითაც განისაზღვრება სახიფათო ტვირთების საჰაერო ტრანსპორტით გადაზიდვის წესი. როგორც წესი, ტი-ების ახალი რედაქცია იკაო-ს მიერ გამოიცემა ორ წელიწადში ერთხელ;

3<sup>4</sup>) საჰაერო ხომალდი (სხ) – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

3<sup>5</sup>) სხ-ის მეთაური – სხ-ის მეთაურად დანიშნული პილოტი, რომელიც პასუხისმგებელია ფრენის უსაფრთხოდ განხორციელებაზე;

3<sup>6</sup>) სერტიფიცირების სპეციფიკაცია (CS) – ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ მიღებული ტექნიკური სტანდარტი, რომელიც მიუთითებს ევროკავშირის რეგულაციის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებს, და რომელიც ორგანიზაციის მიერ შესაძლოა გამოყენებულ იქნეს სერტიფიცირების მიზნებისათვის;

3<sup>7</sup>) უსაფრთხო დაფრენა – საწვავის/ენერჯის მოხმარების პოლიტიკასთან ან საწვავის/ენერჯის მოხმარების სქემებთან მიმართებაში, გულისხმობს გამოსადეგ აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დაფრენას, ბორტზე არანაკლებ საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვის შენარჩუნებით და მოქმედ საექსპლუატაციო პროცედურებთან და აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმებთან შესაბამისობით;

3<sup>8</sup>) ფრენის დრო – არის:

3<sup>8</sup>.ა) თვითმფრინავებისთვის, სრული დრო თვითმფრინავის მოძრაობის დაწყებიდან, აფრენის მიზნით, ფრენის დასრულებისას მის სრულ გაჩერებამდე;

3<sup>8</sup>.ბ) შვეულმფრენებისთვის, საერთო დრო შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დაწყებიდან, აფრენის მიზნით, ფრენის დასრულებისას შვეულმფრენის სრულ გაჩერებამდე და მზიდი ხრახნის ბრუნვის შეჩერებამდე;



- 3<sup>9</sup>) **ფრენის კრიტიკული ფაზა** – თვითმფრინავების შემთხვევაში გულისხმობს ფრენის შემდეგ ფაზებს: აფრენის მიზნით გაქანება, ასაფრენი ტრაექტორიით ფრენა, დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა, დაფრენა, დაფრენის გარბენის ჩათვლით, და ფრენის ნებისმიერი სხვა ფაზა სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით;
- 3<sup>10</sup>) **ფრენის კრიტიკული ფაზა** – შვეულმფრენების შემთხვევაში გულისხმობს ფრენის შემდეგ ფაზებს: მიმოსვლა, ჰაერში დაკიდება, აფრენა, დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპი, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა, დაფრენა და ფრენის ნებისმიერი სხვა ფაზა სხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით;
- 3<sup>11</sup>) **ფსიქოაქტიური ნივთიერებები** – „ახალი ფსიქოაქტიური ნივთიერებების შესახებ“ საქართველოს კანონის დანართებით განსაზღვრული ნივთიერება ან მინარევი, რომელსაც მოხმარების შემთხვევაში, ადამიანის სხეულში ფსიქოაქტიური ზეგავლენის გამოწვევა შეუძლია;
- 3<sup>12</sup>) **ღამე** – დროის მონაკვეთი, სადამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის დროის სხვა ისეთი მონაკვეთი, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ;
- 3<sup>13</sup>) **ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე** – ვერტიკალური მანძილი (ფარდობითი სიმაღლე) ხმელეთის ან წყლის ზედაპირსა და ღრუბლების ქვედა ფენის ქვედა საზღვარს შორის, რომელიც მდებარეობს 6000 მ-ზე (20 000 ფტ) დაბლა და ფარავს ცის ნახევარზე მეტს;
- 3<sup>14</sup>) **ღრუბლის ქვედა საზღვარი** – აეროდრომის ან საფრენი მოედნის უშუალო სიახლოვეს ან განსაზღვრული არეს ფარგლებში არსებული ხილვადი ან პროგნოზირებული ღრუბლის ყველაზე დაბლა მდებარე ელემენტის ქვედა საზღვრის სიმაღლე, რომელიც, ჩვეულებრივ, აითვლება აეროდრომის შემადგენლებიდან ან, ოფშორული (ნაპირსმიღმა) ფრენების შემთხვევაში, ზღვის საშუალო დონიდან;
- 3<sup>15</sup>) **წრიული ფრენა** – წრიდან დასაფრენად შესვლის ვიზუალური ფაზა;
- 3<sup>16</sup>) **წრიდან დასაფრენად შესვლა** – „Type A“ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა, რომლის განმავლობაშიც ხორციელდება სხ-ის ადზ-ზე/FATO-ზე დაფრენისათვის საჭირო პოზიციაში მოყვანა, როდესაც მათი ადგილმდებარეობა არ იძლევა პირდაპირი ტრაექტორიით დასაფრენად შესვლის (Straight-in approach) განხორციელების შესაძლებლობას;
- 3<sup>17</sup>) **ხილვადობა (VIS)** – სააერონავიგაციო მიზნებისათვის ხილვადობა არის შემდეგი სიდიდეებიდან უდიდესი:
- 3<sup>17</sup>.ა) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია ხმელეთის სიახლოვეს ნათელ ფონზე განთავსებული, სათანადო ზომების მქონე შავი ფერის ობიექტის ამოცნობა; და
- 3<sup>17</sup>.ბ) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია გაუნათებელ ფონზე განთავსებული დაახლოებით 1000 კანდელა სინათლის ძალის მქონე მაშუქის შემჩნევა და ამოცნობა;
- 3<sup>18</sup>) **ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე აეროდრომი** – გამოსადეგი აეროდრომი, სადაც არსებული მეტეოროლოგიური შეტყობინებები ან პროგნოზები ან მათი ნებისმიერი კომბინაცია მიუთითებს, რომ გამოყენების მოსალოდნელი დროისათვის მეტეოროლოგიური პირობები იქნება აეროდრომის საჭირო საექსპლუატაციო მინიმუმების ტოლი ან მეტი და ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ შეტყობინებები მიუთითებს უსაფრთხო დაფრენის განხორციელების შესაძლებლობას;
- 3<sup>19</sup>) **ჰიდროთვითმფრინავი** – უძრავფრთიანი სხ, რომელიც შემუშავებულია წყლის ზედაპირიდან აფრენისა და დაფრენისათვის და მოიცავს თვითმფრინავ-ამფიბიას, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ჰიდროთვითმფრინავის მსგავსად;



3<sup>20</sup>) **ELA1 ტიპის საჰაერო ხომალდი** – მართვადი (პილოტირებადი) ევროპული მსუბუქი სხ:

3<sup>20</sup>.ა) თვითმფრინავი 1200 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასით (MTOM), რომელიც არ არის კლასიფიცირებული, როგორც ძრავიანი კომპლექსური სხ;

3<sup>20</sup>.ბ) პლანერი და ძრავით აღჭურვილი პლანერი 1200 კგ ან ნაკლები MTOM-ით;

3<sup>20</sup>.გ) აეროსტატი, რომლის ამწევი გაზის ან ცხელი აირის მაქსიმალური სერტიფიცირებული მოცულობა სითბური აეროსტატის შემთხვევაში – 3400 მ<sup>3</sup>-ს, გაზის აეროსტატის შემთხვევაში – 1050 მ<sup>3</sup>-ს, ხოლო გაზის დაბმული აეროსტატის შემთხვევაში – 300 მ<sup>3</sup>-ს არ აღემატება;

3<sup>21</sup>) **ELA2 ტიპის საჰაერო ხომალდი** – მართვადი (პილოტირებადი) ევროპული მსუბუქი სხ:

3<sup>21</sup>.ა) თვითმფრინავი 2000 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასით (MTOM), რომელიც არ არის კლასიფიცირებული, როგორც კომპლექსური ძრავის მქონე სხ;

3<sup>21</sup>.ბ) პლანერი და ძრავით აღჭურვილი პლანერი 2000 კგ ან ნაკლები MTOM-ით;

3<sup>21</sup>.გ) საჰაერო ბურთი;

3<sup>21</sup>.დ) არაუმეტეს 600 კგ MTOM-ის მქონე ხრახნფრთიანი ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომელსაც გააჩნია მარტივი კონსტრუქცია, შემუშავებულია არაუმეტეს ორი პირის გადასაყვანად და არ არის აღჭურვილი ტურბინული და/ან რაკეტული ძრავებით, ხოლო ექსპლუატაცია დასაშვებია მხოლოდ დღისით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში;

3<sup>22</sup>) **GBAS დასაფრენი სისტემა (GLS)** – დასაფრენად შესვლის/დაფრენის სისტემა, რომელიც იყენებს გლობალური სანავიგაციო თანამგზავრული სისტემის ინფორმაციის მაკორექტირებელ სახმელეთო სისტემას (GNSS/GBAS), რათა უზრუნველყოს სხ-ის განივი (ჰორიზონტალური) და ვერტიკალური მიმართვა GNSS პოზიციის საფუძველზე. სისტემა იყენებს აბსოლუტური გეომეტრული სიმაღლის ნიშნულს დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის დახრილობის განსასაზღვრად;

3<sup>23</sup>) **„Type A“ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა** – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა, როდესაც დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) ან გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) – 250 ფტ ან მეტია;

3<sup>23</sup>) **„Type B“ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა** – ექსპლუატაცია ისეთ პირობებში, როდესაც გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლის მნიშვნელობა 250 ფტ-ზე ნაკლებია. Type B დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ექსპლუატაცია იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

3<sup>23</sup>.ა) კატეგორია I (CAT I): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე არანაკლებ 200 ფტ და ხილვადობა არანაკლებ 800 მ ან RVR არანაკლებ 550 მ;

3<sup>23</sup>.ბ) კატეგორია II (CAT II): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 200 ფტ-ზე ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 100 ფტ და RVR არანაკლებ 300 მ;

3<sup>23</sup>.გ) კატეგორია III (CAT III): გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 100 ფტ-ზე ნაკლები ან DH-ის გარეშე და RVR არანაკლებ 300 მ ან RVR შეზღუდვების გარეშე.

2. ამ წესის მიზნებისათვის გამოყენებულ შემოკლებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ABAS** – საბორტო მაკორექტირებელი სისტემა;

ბ) **ACAS** – ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;





- ბ) **AFM** – სხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო;
- გ) **AOC** – სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი;
- დ) **APV** – ვერტიკალური სანაოსნო მიმართვით დასაფრენად შესვლის პროცედურა;
- ე) **ATC** – საჰაერო მოძრაობის მართვა;
- ვ) **ATS** – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;
- ზ) **AVGAS** – საავიაციო ბენზინი;
- თ) **Baro-VNAV** – ბარომეტრული VNAV;
- ი) **CDFR** – დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება;
- კ) **CDL** – კონფიგურაციიდან გადახრის ჩამონათვალი;
- ლ) **CG** – სიმძიმის ცენტრი;
- მ) **CofA** – ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;
- ნ) **CS** – სერტიფიცირების სპეციფიკაცია;
- ო) **DA** – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური სიმაღლე;
- პ) **DA/H** – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე;
- ჟ) **DH** – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;
- რ) **DME** – მანძილსაზომი მოწყობილობა;
- ს) **EFB** – ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობა;
- ტ) **ELT** – საავიაციო მიმყვანი რადიოგადამცემი;
- უ) **ELT(S)** – საავიაციო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემი;
- ფ) **FATO** – დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის არე;
- ქ) **GBAS** – სახმელეთო მაკორექტირებელი სისტემა;
- ღ) **GLS** – GBAS დასაფრენი სისტემა;
- ყ) **GNSS** – გლობალური სანავიგაციო თანამგზავრული სისტემა;
- შ) **IFR** – სახელსაწყო ფრენის წესები;
- ჩ) **ILS** – სახელსაწყო დაფრენის სისტემა;
- ც) **IMC** – სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები;
- ძ) **LNAV** – ჰორიზონტალური ნაოსნობა;
- წ) **LOC** – საკურსო რადიომუქურა;
- ჭ) **LP** – საკურსო რადიომუქურის მახასიათებლები;



- ბ) **LPV** – საკურსო რადიომუქურის მახასიათებლები ვერტიკალური სანაოსნო მიმართვით;
- ჰ) **LVO** – ექსპლუატაცია დაბალი ხილვადობის პირობებში;
- 3) **MDA** – დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;
- 3<sup>1</sup>) **MDH** – დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>2</sup>) **MEL** – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი;
- 3<sup>3</sup>) **MLS** – მიკროტალღური დაფრენის სისტემა;
- 3<sup>4</sup>) **MMEL** – მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი;
- 3<sup>5</sup>) **N** – ჩრდილოეთი;
- 3<sup>6</sup>) **NCO** – არაკომპლექსური ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდით არაკომერციული ექსპლუატაცია;
- 3<sup>7</sup>) **NM** – საზღვაო მილი;
- 3<sup>8</sup>) **NPA** – დასაფრენად არაზუსტი შესვლა;
- 3<sup>9</sup>) **OCH** – დაბრკოლების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე;
- 3<sup>10</sup>) **PBN** – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;
- 3<sup>11</sup>) **PED** – პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობა;
- 3<sup>12</sup>) **PLB** – პერსონალური მიმყვანი რადიომუქურა;
- 3<sup>13</sup>) **RVR** – ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე ხილვადობის სიშორე;
- 3<sup>14</sup>) **S** – სამხრეთი;
- 3<sup>15</sup>) **SBAS** – თანამგზავრული მაკორექტირებელი სისტემა;
- 3<sup>16</sup>) **SRA** – მისადგომის მიმოხილვითი რადიოლოკატორი;
- 3<sup>17</sup>) **SSR** – მეორადი რადიოლოკატორი;
- 3<sup>18</sup>) **TAWS** – ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა;
- 3<sup>19</sup>) **VDF** – VHF რადიოპელენგატორი;
- 3<sup>20</sup>) **VFR** – ვიზუალური ფრენის წესები;
- 3<sup>21</sup>) **VHF** – ძალზე მაღალი სიხშირე;
- 3<sup>22</sup>) **VIS** – ხილვადობა;
- 3<sup>23</sup>) **VMC** – ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები;



3<sup>24</sup>) VNAV – ვერტიკალური ნაოსნობა;

3<sup>25</sup>) VOR – ულტრამოკლე ტალღოვანი წრიული რადიოშუქურა;

3<sup>26</sup>) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

3<sup>27</sup>) მ – მეტრი;

3<sup>28</sup>) მჰც – მეგაჰერცი;

3<sup>29</sup>) ფტ – ფუტი;

3<sup>30</sup>) ტი – ტექნიკური ინსტრუქციები.

### **მუხლი 3. გაცნობითი ფრენები**

იმ შემთხვევაში, როდესაც გაცნობითი ფრენები ხორციელდება ამ წესის შესაბამისად, უნდა:

ა) დაიწყოს და დასრულდეს ერთი და იგივე აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე;

ბ) განხორციელდეს დღისით, ვიზუალური ფრენის წესების (VFR) შესაბამისად;

გ) გაეწიოს ზედამხედველობა დანიშნული პირის მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია ასეთი ფრენების უსაფრთხოებაზე; და

დ) აკმაყოფილებდეს კანონმდებლობით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

### **მუხლი 4. NCO ექსპლუატანტის მიერ სხვა ექსპლუატანტის AOC-ში შეტანილი სხ-ის ექსპლუატაცია**

1. NCO ექსპლუატანტმა, ამ წესის შესაბამისად არაკომერციული ექსპლუატაცი(ებ)ის განხორციელების მიზნით, შესაძლოა გამოიყენოს სხ-ის სხვა ექსპლუატანტის სერტიფიკატში (AOC) შეტანილი სხ, გარდა კომპლექსური ძრავით აღჭურვილი სხ-ისა.

2. NCO ექსპლუატანტმა, რომელიც ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის პირობის შესაბამისად იყენებს სხ-ს, უნდა დაადგინოს პროცედურა, რომელიც:

ა) გარკვევით აღწერს, თუ როგორ ხორციელდება სხ-ის საექსპლუატაციო მართვის გადაცემა AOC-ის მფლობელსა და NCO ექსპლუატანტს შორის;

ბ) აღწერს სხ-ის AOC-ის მფლობელთან სხ-ის დაბრუნებისას მისი გადაცემის პროცედურას. ეს პროცედურა უნდა იყოს AOC-ის მფლობელსა და NCO ექსპლუატანტს შორის დადებული ხელშეკრულების ნაწილი. NCO ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ შესაბამისი პერსონალი იცნობს აღნიშნულ პროცედურას.

3. ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად გამოყენებული სხ-ის საფრენად ვარგისობა უნდა იქნეს უზრუნველყოფილი იმ საწარმოს მიერ, რომელიც დადგენილი კანონმდებლობის შესაბამისად, პასუხისმგებელია AOC-ში შეტანილი სხ-ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებაზე.

4. NCO ექსპლუატანტმა, რომელიც ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად იყენებს სხ-ს, უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) თითოეული ფრენა, რომელიც განხორციელებულია მისი საექსპლუატაციო მართვის ქვეშ, შეტანილია (აღრიცხულია) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალის სისტემაში;

ბ) სხ-ის სისტემებში ან კონფიგურაციაში არ შეიტანება ცვლილება;



გ) ნებისმიერი დაზიანება ან ტექნიკური უწყესობა, რომელიც ვლინდება სხ-ზე თავისი საექსპლუატაციო მართვის განმავლობაში, ფრენის შემდგომ დაუყოვნებლივ ეცნობება ამ მუხლის მე-3 პუნქტში აღნიშნულ საწარმოს;

დ) AOC-ის მფლობელი მიიღებს ნებისმიერი საავიაციო მოვლენის შეტყობინების ასლს, რომელიც შემუშავებულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული წესის „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ შესაბამისად და უკავშირდება სხ-ით შესრულებულ ფრენებს.

## **მუხლი 5. სხ-ის მეთაურის პასუხისმგებლობა და უფლებამოსილება**

1. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია:

ა) სხ-ის, ეკიპაჟის ყველა წევრის, მგზავრების და ბორტზე არსებული ტვირთის უსაფრთხოებაზე, სხ-ის ექსპლუატაციის განმავლობაში;

ბ) ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებაზე, დასრულებაზე ან მარშრუტიდან გადახვევაზე, ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე;

გ) ამ წესის შესაბამისად, ყველა საექსპლუატაციო პროცედურისა და საკონტროლო ბარათის შესრულების უზრუნველყოფაზე;

დ) განახორციელოს ფრენა მხოლოდ მაშინ, როდესაც დარწმუნდება, რომ ყველა საექსპლუატაციო შეზღუდვა შესრულებულია შემდეგნაირად:

დ.ა) სხ არის საფრენად ვარგისი;

დ.ბ) სხ არის სათანადოდ რეგისტრირებული;

დ.გ) ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც საჭიროა ფრენის შესასრულებლად, დამონტაჟებულია სხ-ზე და არის მუშა მდგომარეობაში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ექსპლუატაცია არამუშა (გაუმართავი) აღჭურვილობით ნებადართულია MEL-ით ან ეკვივალენტური დოკუმენტით, თუ გამოიყენება, როგორც განსაზღვრულია ამ წესის 54-ე ან 75-ე მუხლებით;

დ.დ) სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრის მდებარეობა არის იმგვარი, რომ ფრენა შესაძლოა განხორციელდეს საფრენად ვარგისობის დოკუმენტაციაში წინასწარ განსაზღვრული შეზღუდვების ფარგლებში;

დ.ე) ყველა აღჭურვილობა, ბარგი და ტვირთი არის სათანადოდ ჩატვირთული და დამაგრებული და შენარჩუნებულია საავიაციო ევაკუაციის შესაძლებლობა;

დ.ვ) სხ-ის AFM-ში განსაზღვრული სხ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვები არ იქნება გადაჭარბებული ნებისმიერ დროს ფრენის განმავლობაში; და

დ.ზ) PBN-თვის საჭირო ნებისმიერი სანაოსნო მონაცემთა ბაზა არის შესაფერისი და მოქმედი;

ე) არ განახორციელოს ფრენა თუ იგი უნარწარმეულია და ვერ უზრუნველყოფს დაკისრებული მოვალეობების შესრულებას, ნებისმიერი მიზეზით, როგორებიცაა დაზიანება, ავადმყოფობა, დაღლილობა, ნებისმიერი ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედება და სხვ.;

ვ) არ გააგრძელოს ფრენა უახლოესი ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე აეროდრომის ან საფრენი მოედნის მიღმა, როდესაც მის მიერ დაკისრებული მოვალეობების შესრულების უნარი მნიშვნელოვნად შემცირებულია ისეთი გამომწვევი მიზეზებით, როგორებიცაა, დაღლილობა, ავადმყოფობა, ჟანგბადის ნაკლებობა და სხვ.;

ზ) მიიღოს გადაწყვეტილება სხ-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, რომელსაც აქვს არამუშა მდგომარეობაში მყოფი საშუალებები, CDL-ის ან MEL-ის შესაბამისად, რომელიც გამოიყენება;



თ) ფრენის ან მიმდევრობით განხორციელებული ფრენების დასრულებისას უტილიზაციის (გამოყენების) მონაცემების და სხ-ზე ყველა ცნობილი ან საექვო დაზიანებების ჩაწერაზე სხ-ის ტექნიკურ ჟურნალში ან ბორტჟურნალში.

2. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენის კრიტიკული ფაზების განმავლობაში ან ყოველთვის, როდესაც მიიჩნევა საჭიროდ ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, ეკიპაჟის ყველა წევრი მოთავსებულია სავარძელში მათთვის განსაზღვრულ სამუშაო ადგილებზე და არ ასრულებენ სხვა საქმიანობას, გარდა იმისა, რაც საჭიროა სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის.

3. სხ-ის მეთაური უფლებამოსილია, უარი თქვას ნებისმიერი პირის, ბარგის ან ტვირთის გადაყვანაზე/გადაზიდვაზე ან ჩამოსვას/ჩამოტვირთოს იგი, რომელიც შესაძლოა წარმოადგენდეს პოტენციურ საფრთხეს სხ-ის ან ბორტზე არსებული პირების უსაფრთხოებისათვის.

4. სხ-ის მეთაურმა უსწრაფესი შესაძლებელი საშუალებით საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (ATS) შესაბამის სადგურს უნდა შეატყობინოს ამინდის ან ფრენის ნებისმიერი აღმოჩენილი (შეხვედრილი) სახიფათო პირობები, რომელმაც მოსალოდნელია, გავლენა იქონიოს სხვა სხ-ების ფრენის უსაფრთხოებაზე.

5. სხ-ის მეთაურმა საავარიო მდგომარეობაში, რომელიც საჭიროებს დაუყოვნებლივ გადაწყვეტილებას და მოქმედებას, უნდა განახორციელოს ნებისმიერი სახის მოქმედება, რომელსაც თვითონ მიიჩნევს საჭიროდ. ასეთ შემთხვევებში, სხ-ის მეთაურმა, ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, შესაძლოა გადაუხვიოს დადგენილი წესებიდან, საექსპლუატაციო პროცედურებიდან და მეთოდებიდან.

6. ფრენის განმავლობაში, სხ-ის მეთაურმა უნდა:

ა) შეინარჩუნოს უსაფრთხოების ღვედი შეკრულ მდგომარეობაში, როდესაც იმყოფება თავის სამუშაო ადგილზე; და

ბ) მუდმივად დარჩეს სხ-ის მართვის საშუალებებთან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სხვა პილოტი იღებს მართვას.

7. სხ-ის მეთაურმა განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების/ქმედების მცდელობის შესახებ შეტყობინება უნდა წარადგინოს სააგენტოში დაუყოვნებლივ ან არაუგვიანეს 72 საათისა. საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესი დადგენილია „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით.

8. სხ-ის მეთაურმა უსწრაფესი ხელმისაწვდომი საშუალებებით უნდა შეატყობინოს უახლოეს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს ნებისმიერ სერიოზულ ინციდენტთან დაკავშირებით, რომელიც უკავშირდება სხ-ს და რასაც შედეგად მოჰყვა ნებისმიერი პირის სერიოზული დაზიანება ან გარდაცვალება, ან სხ-ის ან საკუთრების მნიშვნელოვანი დაზიანება.

## **მუხლი 6. კანონმდებლობასთან შესაბამისობა**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა დაიცვას იმ სახელმწიფოს კანონმდებლობა და პროცედურები, რომელშიც ხორციელდება ექსპლუატაცია.

2. სხ-ის მეთაური უნდა იცნობდეს იმ კანონმდებლობას და პროცედურებს, რომელიც უკავშირდება თავისი მოვალეობების განხორციელებას და დადგენილია საფრენოსნო ექსპლუატაციისას გადაკვეთილი არეებისათვის, გამოყენებული აეროდრომების ან საფრენი მოედნებისათვის და სააერნოსნო მომსახურების შენობა-ნაგებობებისათვის.

## **მუხლი 7. თვითმფრინავების მიმოსვლა**

აეროდრომის სამიმოსვლო არეში თვითმფრინავმა მიმოსვლა უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ პირი მართვის საშუალებებთან:



ა) არის შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პილოტი; ან

ბ) დანიშნულია ექსპლუატანტის მიერ და:

ბ.ა) გავლილი აქვს სწავლება თვითმფრინავის მიმოსვლასთან დაკავშირებით;

ბ.ბ) გავლილი აქვს სწავლება რადიოსატელეფონო საშუალებების გამოყენებასთან დაკავშირებით, თუ რადიოკავშირი მოითხოვება;

ბ.გ) მიღებული აქვს ინსტრუქტაჟი აეროდრომის განლაგებასთან, მარშრუტებთან, ნიშნებთან, მარკირებასთან, მაშუქებთან, საჰაერო მოძრაობის მართვის (ATC) სიგნალებთან და ინსტრუქციებთან, ფრაზეოლოგიასთან და პროცედურებთან დაკავშირებით; და

ბ.დ) აქვს უნარი დაიცვას საექსპლუატაციო სტანდარტები, რომელიც საჭიროა თვითმფრინავის აეროდრომზე უსაფრთხო გადაადგილებისათვის.

### **მუხლი 8. მზიდი ხრახნის გადაბმულობა – შვეულმფრენები**

შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვა, ძრავის სიმძლავრის გამოყენებით, ფრენის მიზნით, უნდა განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მართვის საშუალებებთან იმყოფება კვალიფიციური პილოტი.

### **მუხლი 9. პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობები**

სხ-ის მეთაურმა სხ-ის ბორტზე არსებულ ნებისმიერ პირს არ უნდა მისცეს PED-ის გამოყენების შესაძლებლობა, EFB-ის ჩათვლით, რომელმაც შესაძლოა მავნე (საზიანო) ზეგავლენა იქონიოს სხ-ის სისტემების და აღჭურვილობის სამუშაო მახასიათებლებზე ან საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ სხ-ის ექსპლუატაციის უნარზე.

### **მუხლი 10. ბორტზე არსებული საავარიო და სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობის ინფორმაცია**

გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სხ აფრინდება და დაფრინდება ერთი და იგივე აეროდრომიდან/საფრენი მოედნიდან, ექსპლუატანტს, ძეზნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრებისთვის (RCC) დაუყოვნებლივ გადაცემის მიზნით, მუდმივად უნდა ჰქონდეს ხელმისაწვდომი ჩამონათვალი, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას ბორტზე არსებული საავარიო და სიცოცხლის გადასარჩენ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით.

### **მუხლი 11. ბორტზე არსებული დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია**

1. თითოეულ ფრენაზე სხ-ის ბორტზე დედანის ან ასლის სახით უნდა იყოს წარმოდგენილი შემდეგი დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია, თუ სხვაგვარად არ არის დადგენილი:

ა) AFM ან ეკვივალენტური დოკუმენტ(ებ)ი;

ბ) სხ-ის რეგისტრაციის სერტიფიკატის დედანი;

გ) ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატის (CofA) დედანი;

დ) ხმაურის სერტიფიკატი, თუ შესაბამისია;

ე) სპეციალური ნებართვების ჩამონათვალი, თუ გამოიყენება;

ვ) რადიოსადგურის სერტიფიკატი, თუ შესაბამისია;

ზ) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი პოლისი;



თ) სხ-ს ბორტჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი;

ი) წარდგენილი ATS ფრენის გეგმის მონაცემები, თუ გამოიყენება;

კ) მოქმედი და შესაფერისი სააერნაოსნო რუკები დაგეგმილი ფრენის მარშრუტის არისტვის და ყველა იმ მარშრუტისათვის რომლის გასწვრივაც მოსალოდნელია ფრენის მიმართულების ცვლილება;

ლ) გზაგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ გამოსაყენებელი პროცედურები და ვიზუალური სიგნალების ინფორმაცია;

მ) MEL ან CDL, თუ გამოიყენება;

ნ) შესაბამისი საკონტროლო ბარათები ფრენის სტანდარტული, არასტანდარტული, საავარიო მდგომარეობისა და პირობების გათვალისწინებით; და

ო) ნებისმიერი სხვა დოკუმენტაცია, რომელიც შესაძლოა შესაფერისი იყოს ფრენისათვის ან მოითხოვება ფრენასთან დაკავშირებული სახელმწიფოს მიერ.

2. მიუხედავად ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნისა, ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ბ“-„თ“ ქვეპუნქტებით განსაზღვრული დოკუმენტები და ინფორმაცია შესაძლებელია განთავსდეს აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე, იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) ფრენის ფარგლებში დაგეგმილია ერთი და იგივე აეროდრომიდან/საფრენ მოედნიდან აფრენა და დაფრენა; ან

ბ) ფრენა ხორციელდება უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ განსაზღვრულ მანძილზე ან არეში.

3. მოთხოვნის შემთხვევაში, სხ-ის მეთაურმა უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლებას გონივრულ ვადაში უნდა წარუდგინოს ბორტზე განთავსებული სავალდებულო დოკუმენტაცია.

## **მუხლი 12. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა**

1. საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის“ შესაბამისად.

2. სახიფათო ტვირთების ტრანსპორტირება უნდა განხორციელდეს მხოლოდ იმ ექსპლუატანტის მიერ, რომელიც ფლობს სპეციალურ ნებართვას სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70 ბრძანებით დამტკიცებული „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის“ შესაბამისად.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოქმედება არ ვრცელდება ELA2 ტიპის სხ-ის ექსპლუატანტებზე, მაგრამ სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის დაგეგმვის შემთხვევაში, ასეთი ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) შეთანხმების მიზნით, შეიმუშაოს და სააგენტოს წარუდგინოს:

ა.ა) პერსონალის მომზადებისა და შეფასების პროგრამა სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებით;

ა.ბ) სახიფათო ტვირთის მომსახურების სახელმძღვანელო;

ბ) უზრუნველყოს სხ-ის ეკიპაჟის მომზადება ამ პუნქტის „ა.ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად შეთანხმებული პროგრამით;

გ) სააგენტოში წარმოადგინოს სახმელეთო მომსახურების ორგანიზაციასთან გაფორმებული



ხელშეკრულება, სახიფათო ტვირთების მომსახურებასთან დაკავშირებით.

4. სხ-ის მეთაური ვალდებულია:

ა) მიიღოს ყველა გონივრული ზომა, ბორტზე უნებლიედ სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის აცილების უზრუნველსაყოფად;

ბ) მიაწოდოს მგზავრებს ინფორმაცია სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებით;

გ) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოვლენის (ინციდენტი, სერიოზული ინციდენტი, საავიაციო შემთხვევა) შემთხვევაში, ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს და იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, სადაც მოხდა ამგვარი მოვლენა;

დ) ზედამხედველობა გაუწიოს, გამონაკლისის სახით ბორტზე ასატანად ნებადართული, სახიფათო ნივთიერებებისა და ნაკეთობების ჩატვირთვას, რათა მინიმუმამდე დაიყვანოს რისკები.

**შენიშვნა:** გამონაკლისის სახით, ბორტზე ასატანად ნებადართული სახიფათო ნივთიერებები და ნაკეთობები განისაზღვრება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის“ შესაბამისად.

### **მუხლი 13. უსაფრთხოების პრობლემაზე დაუყოვნებლივი ზემოქმედება**

ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) მიიღოს უსაფრთხოების ნებისმიერი ზომა სააგენტოს მოთხოვნის შესაბამისად;

ბ) დანერგოს სააგენტოს მიერ გამოცემული ნებისმიერი შესაბამისი სავალდებულო უსაფრთხოების ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის დირექტივების ჩათვლით.

### **მუხლი 14. ბორტჟურნალი**

თითოეული ფრენისთვის ან მიმდევრობით განხორციელებული ფრენებისთვის, ბორტჟურნალში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში უნდა იქნეს შეტანილი სხ-ის, მისი ეკიპაჟის და თითოეული ფრენის დეტალები.

### **მუხლი 15. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი**

1. MEL შესაძლოა შემუშავდეს, შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) დოკუმენტი უზრუნველყოფს სხ-ის ექსპლუატაციას, განსაზღვრულ პირობებში, კონკრეტული ხელსაწყოების, აღჭურვილობის ერთეულების ან ფუნქციების გამოყენებით, რომლებიც ფრენის დაწყებისას იმყოფებიან არამუშა მდგომარეობაში;

ბ) დოკუმენტი უნდა იყოს მომზადებული თითოეული ცალკეული სხ-ისთვის, რომელიც მხედველობაში იღებს ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების შესაბამის პირობებს; და

გ) MEL უნდა ეფუძნებოდეს შესაბამის MMEL-ს და MMEL-თან შედარებით, არ უნდა იყოს ნაკლებად შემზღვეველი.

2. MEL და მისი ნებისმიერი ცვლილება უნდა იყოს შეთანხმებული სააგენტოსთან.

## **თავი II**

### **საექსპლუატაციო პროცედურები**

### **მუხლი 16. აეროდრომების და საფრენი მოედნების გამოყენება**

სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოიყენოს მხოლოდ ის აეროდრომები და საფრენი მოედნები, რომლებიც





გამოსადეგია სხ-ის ტიპისთვის და დაგეგმილი ექსპლუატაციისთვის, დადგენილი კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 17. სიმაღლის საზომის შემოწმება და პარამეტრების დაყენება**

1. სხ-ის მეთაურმა ყოველ გამგზავრებამდე უნდა შეამოწმოს სიმაღლის საზომის გამართულად მუშაობა.
2. სხ-ის მეთაურმა, ფრენის ყველა ფაზისთვის სიმაღლის საზომზე უნდა დააყენოს შესაბამისი პარამეტრები, აეროდრომის სახელმწიფოს ან საჰაერო სივრცის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი ნებისმიერი პროცედურის გათვალისწინებით.

### **მუხლი 18. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები – თვითმფრინავისთვის და შვეულმფრენისთვის**

1. სახელსაწყო ფრენების წესების (IFR) შესაბამისი ფრენებისათვის, სხ-ის მეთაურმა თითოეული გაფრენის, დანიშნულების ან სათადარიგო აეროდრომისათვის, რომლის გამოყენებაც დაგეგმილია, უნდა დაადგინოს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები, რათა უზრუნველყოს სხ-ის ვერტიკალური დაშორება (სეპარაცია) ხმელეთის რელიეფიდან და დაბრკოლებებიდან და შეამციროს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლისას ფრენის ვიზუალურ სეგმენტზე ვიზუალურ ორიენტირებთან კონტაქტის დაკარგვის რისკები.
2. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრისას, თუ შესაბამისია, გათვალისწინებული უნდა იქნეს შემდეგი ელემენტები:

ა) სხ-ის ტიპი, საფრენოსნო მახასიათებლები და მართვადობის მახასიათებლები;

ბ) სხ-ზე ხელმისაწვდომი აღჭურვილობა, რომელიც გამოიყენება ნაოსნობის, ვიზუალური ორიენტირების აღქმის და/ან აფრენის, დასაფრენად შესვლის, დაფრენის და შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის განმავლობაში, ფრენის ტრაექტორიის მართვის მიზნებისათვის;

გ) ნებისმიერი პირობა ან შეზღუდვა, რომელიც აღნიშნულია AFM-ში;

დ) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის/ დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის და აფრენის არეს (FATO) ზომები და მახასიათებლები, რომლებიც შესაძლოა შერჩეულ იქნეს გამოსაყენებლად;

ე) ხელმისაწვდომი ვიზუალური და არავიზუალური დამხმარე საშუალებების და ინფრასტრუქტურის გამოსადეგობა და სამუშაო მახასიათებლები;

ვ) დაბრკოლებების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე (OCA/H) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურებისთვის (IAP), თუ ასეთი დადგენილია;

ზ) დაბრკოლებები სიმაღლეზე ასვლის არეებში და დაბრკოლებების გადაფრენის საზღვრები;

თ) სხ-ის მეთაურის კომპეტენცია და შესაბამისი საექსპლუატაციო გამოცდილება;

ი) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა (IAP), თუ ასეთი დადგენილია;

კ) აეროდრომის მახასიათებლები და ჰაერსანაოსნო მომსახურების (ANS) ხელმისაწვდომი ტიპი, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ლ) ნებისმიერი მინიმუმი, რომელიც შეიძლება გამოქვეყნდეს აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ;

მ) პირობები, რომლებიც განსაზღვრულია სპეციალური ნებართვით დაბალი ხილვადობის პირობებში ექსპლუატაციისთვის (LVO) ან საექსპლუატაციო კრედიტებით ექსპლუატაციისთვის.

### **მუხლი 19. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები დასაფრენად არაზუსტი (2D) და ზუსტი (3D) შესვლისთვის**



1. დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების (CDFA) ტექნიკის გამოყენებით ზუსტი (3D) ან არაზუსტი (2D) დასაფრენად შესვლისას გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, ვიდრე ქვემოთ ჩამოთვლილთა შორის უმაღლესი:

ა) დაბრკოლების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე (OCH) სხ-ის სახეობის შესაბამისად;

ბ) დასაფრენად შესვლის გამოქვეყნებული პროცედურის გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH), სადაც გამოიყენება;

გ) ამ წესის №1 დანართში მოცემულ ცხრილში განსაზღვრული სისტემების მინიმუმი;

დ) AFM-ში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში განსაზღვრული გადაწყვეტილების მიღების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (DH), თუ დადგენილია.

2. დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების (CDFA) ტექნიკის გამოყენების გარეშე დასაფრენად არაზუსტი (2D) შესვლისას დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, ვიდრე ქვემოთ ჩამოთვლილთა შორის უმაღლესი:

ა) დაბრკოლების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე (OCH) სხ-ის სახეობის შესაბამისად;

ბ) დასაფრენად შესვლის გამოქვეყნებული პროცედურის დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH), სადაც გამოიყენება;

გ) ამ წესის №1 დანართში მოცემულ ცხრილში განსაზღვრული სისტემების მინიმუმი; ან

დ) AFM-ში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში განსაზღვრული დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH), თუ დადგენილია.

## **მუხლი 20. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები წრიდან დასაფრენად შესვლისას – თვითმფრინავისთვის**

1. წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) არ უნდა იყოს ნაკლები, ვიდრე ქვემოთ ჩამოთვლილთა შორის უმაღლესი:

ა) წრიდან დასაფრენად შესვლის გამოქვეყნებული დაბრკოლების გადაფრენის ფარდობითი სიმაღლე (OCH), თვითმფრინავის კატეგორიის შესაბამისად;

ბ) ამ წესის №2 დანართში მოცემულ ცხრილში განსაზღვრული წრეზე ფრენის მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე; ან

გ) წინამორბედი დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის (IAP) DH/MDH.

2. თვითმფრინავით წრიდან დასაფრენად შესვლისას მინიმალური ხილვადობა უნდა იყოს ქვემოთ ჩამოთვლილთა შორის უმაღლესი:

ა) წრიდან დასაფრენად შესვლის ხილვადობა თვითმფრინავის კატეგორიის შესაბამისად, თუ გამოქვეყნებულია; ან

ბ) ამ წესის №2 დანართში მოცემულ ცხრილში განსაზღვრული მინიმალური ხილვადობა.

## **მუხლი 21. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები – ნაპირისკენ მიმართული წრიდან დასაფრენად შესვლისას – შვეულმფრენისთვის**

შვეულმფრენით ნაპირისკენ მიმართული წრიდან დასაფრენად შესვლისათვის MDH უნდა იყოს არანაკლებ 250 ფტ, ხოლო მეტეოროლოგიური ხილვადობა – არანაკლებ 800 მ.

## **მუხლი 22. გაფრენის და დასაფრენად შესვლის პროცედურები – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოიყენოს აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი გაფრენის და



დასაფრენად შესვლის პროცედურები, იმ შემთხვევაში, თუ ასეთი პროცედურები გამოქვეყნებულია გამოსაყენებლად დაგეგმილი დასაფრენ-დასაფრენი ზოლისთვის ან FATO-სთვის.

2. სხ-ის მეთაურმა, შესაძლოა, გადაუხვიოს გაფრენის და მიფრენის მარშრუტებიდან ან დასაფრენად შესვლის გამოქვეყნებული პროცედურიდან:

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

ბ) იმ შემთხვევაში, თუ ხორციელდება სხ-ის რადიოლოკაციური მიმართვა საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მიერ.

### **მუხლი 23. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ როდესაც მარშრუტი ან პროცედურა მოითხოვს მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებას:

ა) შესაბამისი PBN სანაოსნო სპეციფიკაცია განსაზღვრულია AFM-ში ან სხვა დოკუმენტში, რომელიც მასერტიფიცირებული ორგანოს მიერ დამტკიცებულია საფრენად ვარგისობის შეფასების ფარგლებში, ან ეფუძნება ასეთ ნებართვას; და

ბ) სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება შესაბამისი სანაოსნო სპეციფიკაციის და AFM-ის ან ამ მუხლის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული სხვა დოკუმენტის შესაბამისად.

### **მუხლი 24. ხმაურის შემცირების პროცედურები – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

სხ-ის მეთაურმა უნდა შეასრულოს ხმაურის შემცირებისთვის გამოქვეყნებული პროცედურები, რათა მინიმუმამდე შეამციროს სხ-ის ხმაურის გავლენა და, ამასთან, უზრუნველყოს უსაფრთხოების პრიორიტეტულობა ხმაურის შემცირებასთან მიმართებით.

### **მუხლი 25. საწვავით/ენერჯით და ზეთით მომარაგება – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ბორტზე არსებული საწვავის/ენერჯის ოდენობა საკმარისია ისეთი ფაქტორების გათვალისწინებით, როგორებიცაა, მეტეოროლოგიური პირობები, ნებისმიერი ელემენტი, რომელიც გავლენას ახდენს თვითმფრინავის საფრენოსნო მახასიათებლებზე, ფრენისას მოსალოდნელი ნებისმიერი დაყოვნება და ნებისმიერი გაუთვალისწინებელი შემთხვევა, რომლებმაც გონივრულად მოსალოდნელია რომ გავლენა მოახდინონ ფრენაზე.

2. სხ-ის მეთაურმა, უსაფრთხო დაფრენის უზრუნველსაყოფად, უნდა დაგეგმოს საწვავის/ენერჯის ოდენობა, რომელიც შენარჩუნებული იქნება საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვის სახით. საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვის განსაზღვრისათვის სხ-ის მეთაურმა მხედველობაში უნდა მიიღოს ქვემოთ განსაზღვრული ყველა ფაქტორი, შემდეგი პრიორიტეტულობით:

ა) ადამიანებისათვის ან ქონებისათვის საფრთხის სიმძიმე, რომელიც შესაძლოა წარმოიქმნას ავარიული დაფრენის გამო საწვავის/ენერჯის არასაკმარისობის შედეგად; და

ბ) მოულოდნელი გარემოებების ალბათობა, რომლის შედეგად შესაძლოა ვერ შენარჩუნდეს საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვი.

3. სხ-ის მეთაურმა ფრენა უნდა დაიწყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ს გააჩნია საწვავისა და ზეთის საკმარისი მარაგი:

ა) როდესაც დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი არ მოითხოვება, დაფრენის აეროდრომამდე/საფრენ მოედნამდე ფრენისათვის და დამატებით საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვი; ან

ბ) როდესაც დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი მოითხოვება, დაფრენის



აეროდრომამდე/საფრენ მოედნამდე ფრენისათვის, შემდგომ სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენისათვის და დამატებით საწვავის/ენერჯის ფინალური რეზერვი.

**მუხლი 26. მგზავრის ინსტრუქტაჟი**

სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენის დაწყებამდე ან, სადაც შესაბამისია ფრენის განმავლობაში, მგზავრებს უტარდებათ ინსტრუქტაჟი საავარიო აღჭურვილობასთან და პროცედურებთან დაკავშირებით.

**მუხლი 27. ფრენის მომზადება**

1. ფრენის დაწყებამდე, სხ-ის მეთაურმა ყოველი გონივრული და ხელსაყრელი გზით უნდა დაადგინოს, რომ თანამგზავრული, სახმელეთო და/ან წყლის ზედაპირზე არსებული საშუალებები, კავშირის საშუალებებისა და დამხმარე სანაოსნო საშუალებების ჩათვლით, რომლებიც უშუალოდ საჭიროა სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, შეესაბამება დაგეგმილი კონკრეტული ტიპის ექსპლუატაციას.  
2. ფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური უნდა გაეცნოს ყველა ხელმისაწვდომ მეტეოროლოგიურ ინფორმაციას, რომელიც შესაფერისია დაგეგმილი ფრენისათვის. თითოეული ფრენისთვის, რომლის მომზადება ხორციელდება გაფრენის ადგილიდან მოშორებით და/ან ფრენისთვის, რომელიც სრულდება სახელსაწყო ფრენის წესების (IFR) შესაბამისად, მომზადება უნდა მოიცავდეს:

- ა) მიმდინარე ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური შეტყობინებების და პროგნოზების შესწავლას; და
- ბ) მოქმედების სათადარიგო ფრენის ტრაექტორიის დაგეგმვას, იმის გათვალისწინებით, რომ ფრენა მეტეოროლოგიური პირობების გამო შესაძლოა ვერ დასრულდეს დაგეგმილის შესაბამისად.

**მუხლი 28. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი – თვითმფრინავისთვის**

სახელსაწყო ფრენების წესებით (IFR) განხორციელებული ფრენებისათვის, სხ-ის მეთაურმა ფრენის გეგმაში უნდა განსაზღვროს დანიშნულების პუნქტის, სულ მცირე, ერთი სათადარიგო აეროდრომი, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმდინარე ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია დანიშნულების პუნქტის აეროდრომისათვის, მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე ერთი საათით ადრე და ერთი საათით გვიანი დროის პერიოდისათვის ან გაფრენის ფაქტობრივი დროიდან მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე 1 საათით გვიანი (შემდგომი) დროის პერიოდისათვის, რომელი პერიოდიც უფრო ნაკლებია, მიუთითებს, რომ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ხელმისაწვდომი პროცედურისათვის (IAP) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იქნება, სულ მცირე, DH/MDH-ზე 1000 ფტ-ით მეტი და ხილვადობა, სულ მცირე, 5000 მ.

**მუხლი 29. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი – შევლმფრენისთვის**

სახელსაწყო ფრენების წესებით (IFR) განხორციელებული ფრენებისათვის სხ-ის მეთაურმა ფრენის გეგმაში უნდა განსაზღვროს დანიშნულების პუნქტის, სულ მცირე, ერთი სათადარიგო აეროდრომი, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმდინარე ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია დანიშნულების პუნქტის აეროდრომისათვის, მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე ერთი საათით ადრე და ერთი საათით გვიანი დროის პერიოდისათვის, ან გაფრენის ფაქტობრივი დროიდან მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე 1 საათით გვიანი (შემდგომი) დროის პერიოდისათვის, რომელი პერიოდიც უფრო ნაკლებია, მიუთითებს, რომ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ხელმისაწვდომი პროცედურისათვის (IAP) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე იქნება, სულ მცირე, DH/MDH-ზე 1000 ფტ-ით მეტი და ხილვადობა, სულ მცირე, 3000 მ.

**მუხლი 30. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით ექსპლუატაციისას**

სხ-ის მეთაურმა, მხოლოდ იმ შემთხვევაში უნდა შეარჩიოს აეროდრომი, როგორც დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, თუ:

- ა) IAP, რომელიც არ არის დამოკიდებული GNSS-ზე, ხელმისაწვდომია დანიშნულების პუნქტის აეროდრომზე ან დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომზე; ან
- ბ) დაცულია ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილი პირობა:
  - ბ.ა) ბორტზე არსებული GNSS აღჭურვილობა თავსებადია SBAS-სთან;
  - ბ.ბ) დანიშნულების პუნქტის აეროდრომი, დანიშნულების პუნქტის ნებისმიერი სათადარიგო



აეროდრომი და მათ შორის არსებული მარშრუტი ექცევა SBAS-ის მოქმედების ზონაში;

ბ.გ) ივარაუდება, რომ ABAS ხელმისაწვდომი იქნება SBAS-ის მოულოდნელი მიუწვდომლობის შემთხვევაში;

ბ.დ) შერჩეულია IAP (დანიშნულების პუნქტის აეროდრომზე ან დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომზე), რომელიც არ არის დამოკიდებული SBAS-ის ხელმისაწვდომობაზე;

ბ.ე) GNSS-ის მიუწვდომლობის შემთხვევაში, საგანგებო (გაუთვალისწინებელი) მდგომარეობის შესაბამისი მოქმედებები იძლევა ფრენის უსაფრთხოდ დასრულების შესაძლებლობას.

### **მუხლი 31. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომის მინიმუმების დაგეგმვა – თვითმფრინავისთვის**

აეროდრომი არ უნდა იქნეს განსაზღვრული, როგორც დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმდინარე ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია, მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე ერთი საათით ადრე და ერთი საათით გვიანი დროის პერიოდისათვის ან გაფრენის ფაქტობრივი დროიდან მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე 1 საათით გვიანი (შემდგომი) დროის პერიოდისათვის, რომელი პერიოდიც უფრო ნაკლებია მიუთითებს, რომ:

ა) სათადარიგო აეროდრომისთვის, რომელზეც შესაძლებელია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ექსპლუატაცია განხორციელდეს 250 ფტ-ზე ნაკლები DH-ით:

ა.ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე არის დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ DH-ის ან MDH-ის მნიშვნელობაზე, სულ მცირე, 200 ფტ-ით მეტი; და

ა.ბ) ხილვადობა არის, სულ მცირე, 1500 მ; ან

ბ) სათადარიგო აეროდრომისთვის, რომელზეც შესაძლებელია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ექსპლუატაცია განხორციელდეს 250 ფტ ან მეტი DH/MDH-ით:

ბ.ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე არის დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ DH-ის ან MDH-ის მნიშვნელობაზე, სულ მცირე, 400 ფტ-ით მეტი; და

ბ.ბ) ხილვადობა არის, სულ მცირე, 3000 მ; ან

გ) სათადარიგო აეროდრომისთვის, რომელზეც არ გამოიყენება დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა (IAP):

გ.ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე, სულ მცირე, 2000 ფტ-ზე მეტი და მინიმალურ უსაფრთხო IFR ფარდობით სიმაღლეზე მეტი; და

გ.ბ) ხილვადობა, სულ მცირე, 5000 მ.

### **მუხლი 32. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომის მინიმუმების დაგეგმვა – შვეულმფრენისთვის**

აეროდრომი არ უნდა იქნეს განსაზღვრული, როგორც დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმდინარე ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია, მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე ერთი საათით ადრე და ერთი საათით გვიანი დროის პერიოდისათვის ან გაფრენის ფაქტობრივი დროიდან მიფრენის მოსალოდნელ დრომდე 1 საათით გვიანი (შემდგომი) დროის პერიოდისათვის, რომელი პერიოდიც უფრო ნაკლებია, მიუთითებს, რომ:

ა) სათადარიგო აეროდრომისთვის, რომელზეც გამოიყენება დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა (IAP):

ა.ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე არის დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურასთან



(IAP) დაკავშირებულ DH-ის ან MDH-ის მნიშვნელობაზე, სულ მცირე, 200 ფტ-ით მეტი; და

ა.ბ) ხილვადობა დღისით, სულ მცირე, 1500 მ, ხოლო ღამით – 3000 მ; ან

ბ) სათადარიგო აეროდრომისთვის, რომელზეც არ გამოიყენება დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურა (IAP):

ბ.ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე, სულ მცირე, 2000 ფუტზე მეტი და მინიმალურ უსაფრთხო IFR ფარდობით სიმაღლეზე მეტი; და

ბ.ბ) ხილვადობა დღისით, სულ მცირე, 1500 მ, ხოლო ღამით – 3000 მ.

**მუხლი 33. საწვავით გამართვა მგზავრების ჩასხდომის, ბორტზე არსებობის ან მგზავრების გამოსვლის განმავლობაში**

1. სხ არ უნდა იქნეს საავიაციო ბენზინით (AVGAS) ან ფართო-ფრაქციული ტიპის საწვავით ან აღნიშნული ტიპის საწვავთა ნარევიტ გამართული, როდესაც მგზავრები სხდებიან, იმყოფებიან ან გამოდიან სხ-ის ბორტიდან.

2. ყველა სხვა ტიპის საწვავის/ენერჯის შემთხვევაში, სხ არ უნდა იქნეს საწვავით გამართული, თუ მგზავრები სხდებიან, იმყოფებიან ან ჩამოდიან სხ-ის ბორტიდან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საწვავით გამართვა განხორციელდება სხ-ის მეთაურის ან სხვა კვალიფიციური პერსონალის თანდასწრებით, რომელიც მზადაა დაიწყოს და წარმართოს სხ-ის ევაკუაცია ყველაზე პრაქტიკული და სწრაფი ხელმისაწვდომი გზით.

**მუხლი 34. ამუშავებული ძრავის/ების და/ან საჰაერო ხრახნ(ებ)ის ბრუნვის განმავლობაში საწვავით გამართვა – შვეულმფრენისთვის**

ამუშავებული ძრავის/ების და/ან საჰაერო ხრახნ(ებ)ის ბრუნვის განმავლობაში საწვავით გამართვა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ერთდროულად დაცულია ყველა შემდეგი პირობა:

ა) თუ მიზანშეწონილი არ არის ძრავის გამორთვა ან განმეორებით ამუშავება;

ბ) საწვავით გამართვა ხორციელდება AFM-ში განსაზღვრული ნებისმიერი სპეციალური პროცედურ(ებ)ის და შეზღუდვ(ებ)ის შესაბამისად;

გ) საწვავით გამართვა ხორციელდება JET A ან JET A-1 ტიპის საწვავით;

დ) სხ-ის ბორტზე არ იმყოფებიან მგზავრები და არ ხორციელდება მათი ჩასხდომა ან სხ-ის ბორტიდან გამოსვლა;

ე) იმ შემთხვევაში, თუ აეროდრომის ან საფრენი მოედნის ექსპლუატანტი იძლევა ასეთი მოქმედებების ნებართვას;

ვ) შესაბამისი სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო (RFF) საშუალებების ან აღჭურვილობის არსებობის პირობებში; და

ზ) საწვავით გამართვა ხორციელდება საკონტროლო ბარათის შესაბამისად, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ზ.ა) სტანდარტულ და საგანგებო (გაუთვალისწინებელი) მდგომარეობაში მოქმედების პროცედურებს;

ზ.ბ) საჭირო აღჭურვილობას;

ზ.გ) ნებისმიერ შეზღუდვას; და

ზ.დ) სხ-ის მეთაურის და, თუ შესაბამისია, ეკიპაჟის წევრების პასუხისმგებლობებს და მოვალეობებს.

**მუხლი 35. მგზავრთა გადაყვანა**

სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მიმოსვლის წინ, მიმოსვლის განმავლობაში, აფრენის,



დაფრენის და ყოველთვის, როდესაც მიიჩნევა საჭიროდ უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, ბორტზე არსებული თითოეული მგზავრი იკავებს სავარძელს ან საწოლს და დამაგრებულია სათანადოდ უსაფრთხოების ღვედით ან შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობით.

### **მუხლი 36. სხ-ის ბორტზე მოწევა – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

სხ-ის მეთაურმა არ უნდა დაუშვას სხ-ის ბორტზე მოწევა:

- ა) ყოველთვის, როდესაც აღნიშნული საჭიროა უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე; და
- ბ) სხ-ის საწვავით გამართვის განმავლობაში.

### **მუხლი 37. მეტეოროლოგიური პირობები**

1. სხ-ის მეთაურმა ვიზუალური ფრენის წესების (VFR) შესაბამისი ფრენა უნდა დაიწყოს ან გააგრძელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უკანასკნელი ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ მეტეოროლოგიური პირობები მარშრუტის გასწვრივ და დაგეგმილ დანიშნულების პუნქტში, აეროდრომის გამოყენების მოსალოდნელი დროისათვის იქნება ვიზუალური ფრენის წესებით ექსპლუატაციის შესაბამისი მინიმუმების ტოლი ან მასზე უკეთესი.

2. სხ-ის მეთაურმა სახელსაწყო ფრენის წესების (IFR) შესაბამისი ფრენა, დანიშნულების პუნქტის დაგეგმილი აეროდრომის მიმართულებით, უნდა დაიწყოს ან გააგრძელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ უკანასკნელი ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ მიფრენის მოსალოდნელი დროისათვის, მეტეოროლოგიური პირობები დანიშნულების პუნქტში ან, სულ მცირე, დანიშნულების პუნქტის ერთ-ერთ სათადარიგო აეროდრომზე, არის აეროდრომის შესაბამისი საექსპლუატაციო მინიმუმების ტოლი ან მასზე უკეთესი.

3. თუ ფრენა შეიცავს როგორც VFR, ისე IFR სეგმენტებს, ამ მუხლის 1-ლ და მე-2 პუნქტებში მითითებული მეტეოროლოგიური ინფორმაცია უნდა იქნეს გამოყენებული იმდენად, რამდენადაც ეს შესაბამისია.

### **მუხლი 38. ყინული და სხვა დამაბინძურებლები – სახმელეთო მომსახურების პროცედურები**

სხ-ის მეთაურმა აფრენა უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ თავისუფალია ნებისმიერი ნალექისგან, რომელმაც შესაძლოა უარყოფითად იმოქმედოს სხ-ის მახასიათებლებსა და მართვადობაზე, გარდა იმისა, რაც ნებადართულია AFM-ის შესაბამისად.

### **მუხლი 39. ყინული და სხვა დამაბინძურებლები – საფრენოსნო პროცედურები**

1. სხ-ის მეთაურმა ფრენა უნდა დაიწყოს ან იფრინოს შემოყინვის მოსალოდნელ ან არსებულ პირობებში მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ სერტიფიცირებულია და აღჭურვილია ასეთ პირობებში ექსპლუატაციისათვის.

2. იმ შემთხვევაში, თუ შემოყინვა აღემატება (აჭარბებს) სხ-ის სერტიფიცირებისას განსაზღვრულ ინტენსივობას ან თუ სხ არ არის სერტიფიცირებული შემოყინვის ცნობილ პირობებში ექსპლუატაციისთვის და აღმოჩნდება ასეთ პირობებში, სხ-ის მეთაურმა დაუყოვნებლივ უნდა გამოიყვანოს სხ შემოყინვის პირობებიდან, ეშელონის და/ან მარშრუტის ცვლილებით და, თუ საჭიროება მოითხოვს, საჭირო მოძრაობის მართვის ორგანოს აცნობოს საავარიო მდგომარეობა.

### **მუხლი 40. აფრენის პირობები – თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

აფრენის განხორციელებამდე სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) ხელმისაწვდომი ინფორმაციის შესაბამისად, მეტეოროლოგიური პირობები აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე და გამოსაყენებლად დაგეგმილი ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის/FATO-ს მდგომარეობა არ შეუშლის ხელს უსაფრთხო აფრენასა და გაფრენას; და

ბ) შერჩეული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები ითვალისწინებს შემდეგ საკითხებს:

ბ.ა) მუშა მდგომარეობაში მყოფი სახმელეთო მომსახურების აღჭურვილობა;

ბ.ბ) სხ-ის მუშა მდგომარეობაში მყოფი სისტემები;



ბ.გ) სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლები;

ბ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციები.

#### **მუხლი 41. იმიტირებული მდგომარეობები ფრენის განმავლობაში**

1. სხ-ის მეთაურმა მგზავრების გადაყვანის ან ტვირთის გადაზიდვის განმავლობაში არ უნდა განახორციელოს შემდეგი მდგომარეობების იმიტირება:

ა) მდგომარეობები, რომლებიც საჭიროებენ არასტანდარტულ ან საავარიო მდგომარეობაში მოქმედების პროცედურების გამოყენებას; ან

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) ფრენა.

2. მიუხედავად ამ მუხლის 1-ლი პუნქტისა, როდესაც სერტიფიცირებული სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულება ახორციელებს საწვრთნელ ფრენებს, შესაძლებელია ასეთი მდგომარეობები იმიტირებულ იქნეს სტუდენტი-პილოტის ბორტზე ყოფნის შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების სერტიფიცირება ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 24 სექტემბრის №221 ბრძანებით დამტკიცებული წესის „სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების სერტიფიცირების წესი“ შესაბამისად.

#### **მუხლი 42. საწვავის/ენერჯის მართვა ფრენისას**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა გააკონტროლოს ბორტზე დარჩენილი გამოყენებადი საწვავის/ენერჯის ოდენობა იმის დასადგენად, რომ საწვავის/ენერჯის ოდენობა შენარჩუნებულია და არ არის იმაზე ნაკლები, რაც საჭიროა აეროდრომამდე ან საფრენ მოედნამდე ფრენის გასაგრძელებლად, სადაც შესაძლებელია უსაფრთხო დაფრენის განხორციელება.

2. კონტროლირებული ფრენისას სხ-ის მეთაურმა „MINIMUM FUEL“ შეტყობინების გამოცხადებით უნდა აცნობოს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) საწვავის/ენერჯის მინიმალური მდგომარეობა, როდესაც:

ა) სხ-ის მეთაურს ევალება განახორციელოს დაფრენა კონკრეტულ აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე; და

ბ) სხ-ის მეთაური თვლის, რომ აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დაფრენის არსებულ სამეთვალყურეო ნებართვაში ნებისმიერმა ცვლილებამ ან საჰაერო მოძრაობის სხვა დაყოვნებამ, შესაძლოა გამოიწვიოს დაფრენა საწვავის დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები ოდენობით.

3. კონტროლირებული ფრენის სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოაცხადოს საწვავის/ენერჯის საავარიო მდგომარეობა „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ შეტყობინების გადაცემით, როდესაც გამოყენებადი საწვავი/ენერჯია, რომელიც მიახლოებით ხელმისაწვდომი უნდა იყოს უახლოეს აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დაფრენისას, სადაც შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა, არის საწვავის/ენერჯის დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

#### **მუხლი 43. დამატებითი ჟანგბადის გამოყენება**

1. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, ფრენის განმავლობაში სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი მოვალეობების შესრულებისას, მუდმივად იყენებს დამატებით ჟანგბადს, ყოველთვის, როდესაც სხ-ის მეთაური განსაზღვრავს, რომ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ჟანგბადის ნაკლებობამ შესაძლოა გამოიწვიოს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების უნარების შესუსტება და უნდა უზრუნველყოს, რომ დამატებითი ჟანგბადი ხელმისაწვდომია მგზავრებისათვის, როდესაც ჟანგბადის ნაკლებობამ შესაძლოა მავნედ იმოქმედოს მგზავრებზე.

2. ნებისმიერ სხვა შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის მეთაურს არ შეუძლია განსაზღვროს, თუ როგორ შეიძლება იმოქმედოს ჟანგბადის ნაკლებობამ ბორტზე მყოფ ყველა პირზე, სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:





ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი, ფრენის განმავლობაში სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი მოვალეობების შესრულებისას, 30 წთ-ზე მეტი დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში იყენებს დამატებით ჟანგბადს, როდესაც ბარომეტრული სიმაღლე სამგზავრო ნაკვეთურში იქნება 10 000 ფტ-დან და 13 000 ფტ-მდე; და

ბ) სხ-ის ბორტზე არსებული ყველა პირი იყენებს დამატებით ჟანგბადს, დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც ბარომეტრული სიმაღლე სამგზავრო ნაკვეთურში იქნება 13 000 ფტ-ის მნიშვნელობაზე მეტი.

#### **მუხლი 44. ხმელეთთან მიახლოების აღმოჩენა**

იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის მეთაური ან ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა აღმოაჩენს ხმელეთთან ჭარბ სიახლოვეს, სხ-ის მეთაურმა დაუყოვნებლივ უნდა განახორციელოს გამოსასწორებელი მოქმედებები ფრენის უსაფრთხო პირობების დამყარების მიზნით.

#### **მუხლი 45. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS II)**

იმ შემთხვევაში, როდესაც ხორციელდება სისტემის „ACAS II“ გამოყენება, საექსპლუატაციო პროცედურები და სწავლება უნდა განხორციელდეს დადგენილი კანონმდებლობის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სწავლება და პროცედურები უნდა ეფუძნებოდეს ევროკომისიის რეგულაციას „Commission Regulation (EU) No 1332/2011“.

#### **მუხლი 46. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები – თვითმფრინავისთვის**

დაფრენის მიზნით დასაფრენად შესვლის დაწყებამდე, სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) არსებული ხელმისაწვდომი ინფორმაციის შესაბამისად, მეტეოროლოგიური პირობები აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე და გამოსაყენებლად დაგეგმილი დასაფრენ-დასაფრენი ზოლის მდგომარეობა არ შეუშლის ხელს დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის უსაფრთხოდ განხორციელებას; და

ბ) შერჩეული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები ითვალისწინებს შემდეგ საკითხებს:

ბ.ა) მუშა მდგომარეობაში მყოფი სახმელეთო მომსახურების აღჭურვილობა;

ბ.ბ) სხ-ის მუშა მდგომარეობაში მყოფი სისტემები;

ბ.გ) სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლები; და

ბ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციები.

#### **მუხლი 47. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები – შვეულმფრენისთვის**

დაფრენის მიზნით დასაფრენად შესვლის დაწყებამდე, სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) არსებული ხელმისაწვდომი ინფორმაციის შესაბამისად, მეტეოროლოგიური პირობები აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე და გამოსაყენებლად განკუთვნილი FATO-ს მდგომარეობა არ შეუშლის ხელს დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის უსაფრთხოდ განხორციელებას; და

ბ) შერჩეული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები ითვალისწინებს შემდეგ საკითხებს:

ბ.ა) მუშა მდგომარეობაში მყოფი სახმელეთო მომსახურების აღჭურვილობა;

ბ.ბ) სხ-ის მუშა მდგომარეობაში მყოფი სისტემები;

ბ.გ) სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლები;



ბ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციები.

#### **მუხლი 48. დასაფრენად შესვლის დაწყება და გაგრძელება — თვითმფრინავის და შვეულმფრენისთვის**

1. იმ შემთხვევაში, თუ დაფრენისათვის გამოსაყენებლად დაგეგმილი ადზ-სთვის მაკონტროლებელი ხილვადობის სიშორე (Controlling RVR) არის 550 მ (ან LVO-ის სპეციალური ნებართვის შესაბამისად დადგენილი ნებისმიერი უფრო დაბალი მნიშვნელობა), დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით ექსპლუატაცია არ უნდა გაგრძელდეს:

ა) იმ წერტილს ქვემოთ, სადაც სხ იმყოფება აეროდრომის შემადგენლის ნიშნულის თავზე 1000 ფტ სიმაღლეზე; ან

ბ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტში (FAS), იმ შემთხვევაში, თუ DH ან MDH აღემატება 1000 ფტ-ს.

2. იმ შემთხვევაში, თუ ვერ დამყარდა ორიენტირებთან საჭირო ვიზუალური კონტაქტი, შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლა უნდა იქნეს განხორციელებული DA/H ან MDA/H სიმაღლის ნიშნულზე ან სიმაღლის ამ ნიშნულის მიღწევამდე.

3. იმ შემთხვევაში, თუ DA/H ან MDA/H სიმაღლის ნიშნულს ქვემოთ ვერ შენარჩუნდა ორიენტირებთან საჭირო ვიზუალური კონტაქტი, მეორე წრეზე წასვლა უნდა განხორციელდეს დაუყოვნებლივ.

#### **მუხლი 49. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა (ACAS II)**

იმ შემთხვევაში, როდესაც სისტემა „ACAS II“ გამოიყენება, სხ-ის მეთაურმა უნდა გამოიყენოს შესაბამისი საექსპლუატაციო პროცედურები და გავლილი უნდა ჰქონდეს შესაბამისი მომზადება.

### **თავი III**

#### **სხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლები და საექსპლუატაციო შეზღუდვები**

#### **მუხლი 50. საექსპლუატაციო შეზღუდვები – ყველა სხ-ისთვის**

1. ფრენის ნებისმიერი ფაზის განმავლობაში სხ-ის დატვირთვა, მასა და სიმძიმის ცენტრის (CG) მდებარეობა უნდა შეესაბამებოდეს AFM-ში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში განსაზღვრულ შეზღუდვებს.

2. ვიზუალური ჩვენებისთვის განკუთვნილი საინფორმაციო დაფები, ცხრილები, ხელსაწყოების მარკირებები ან მათი კომბინაცია(ები), რომლებიც შეიცავენ AFM-ის მიერ განსაზღვრულ საექსპლუატაციო შეზღუდვებს, უნდა იყოს განთავსებული სხ-ზე.

#### **მუხლი 51. სხ-ის აწონვა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრი (CG) დადგინდა ფაქტობრივი აწონით, სხ-ის თავდაპირველად ექსპლუატაციაში შეყვანამდე. მოდიფიკაციებისა და რემონტების აკუმულირებული გავლენა მასასა და გაწონასწორებაზე უნდა იქნეს აღრიცხული და სათანადოდ დოკუმენტირებული. ასეთი ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სხ-ის მეთაურისთვის. სხ უნდა იქნეს განმეორებით აწონილი, თუ მასასა და გაწონასწორებაზე მოდიფიკაციების გავლენა ზუსტად არ არის ცნობილი.

2. აწონვა უნდა განხორციელდეს სხ-ის მწარმოებლის ან საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ.

#### **მუხლი 52. საფრენოსნო მახასიათებლები**

სხ-ის მეთაურმა სხ-ის ექსპლუატაცია უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ საფრენოსნო მახასიათებლები საკმარისია შესაბამისი ფრენის წესების და ნებისმიერი სხვა შეზღუდვის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, რომელიც უკავშირდება ფრენას, გამოსაყენებლად დაგეგმილ საჰაერო სივრცეს ან აეროდრომებს ან საფრენ მოედნებს, ნებისმიერი გამოყენებული სქემის და რუკის შედგენის სიზუსტის გათვალისწინებით.

### **თავი IV**



## თვითმფრინავის ხელსაწყოები, მონაცემები და აღჭურვილობა

### მუხლი 53. ხელსაწყოების და აღჭურვილობის ზოგადი მოთხოვნები

1. ამ თავით მოთხოვნილი ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს სერტიფიცირებული საფრენად ვარგისობის მოქმედი მოთხოვნების შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ იგი:

- ა) გამოიყენება საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;
- ბ) გამოიყენება ამ წესის 70-ე მუხლის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად;
- გ) გამოიყენება ამ წესის 71-ე მუხლის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად; ან
- დ) დამონტაჟებულია თვითმფრინავზე.

2. ამ თავით მოთხოვნის შემთხვევაში ქვემოთ ჩამოთვლილი შემდეგი საშუალებები არ საჭიროებენ სერტიფიცირებას:

- ა) სათადარიგო ელექტრული მცველები;
- ბ) ცალკეული (დამოუკიდებელი) პორტატიული მაშუქები;
- გ) ზუსტი ქრონომეტრი;
- დ) პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი;
- ე) სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობა;
- ვ) საზღვაო მცურავი ღუზა და მისაბმელი აღჭურვილობა;
- ზ) ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობა.

3. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა ან ნებისმიერი სხვა მოწყობილობა, რომელიც არ მოითხოვება ამ წესის შესაბამისად, მაგრამ ფრენისას განთავსებულია სხ-ის ბორტზე, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

- ა) ამ ხელსაწყოებიდან ან აღჭურვილობიდან მიღებული ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული ამ წესის 70-ე და 71-ე მუხლების მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;
- ბ) ხელსაწყოებმა და აღჭურვილობამ არ უნდა მოახდინონ გავლენა თვითმფრინავის საფრენად ვარგისობაზე, მტყუნებების ან უწყესივრობის შემთხვევაშიც კი.

4. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს ადვილად გამოყენებადი ან ხელმისაწვდომი იმ სამუშაო ადგილიდან, სადაც მოთავსებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ის წევრი, რომელიც საჭიროებს აღნიშნული საშუალების გამოყენებას.

5. ყველა საჭირო საავარიო აღჭურვილობა უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი დაუყოვნებელი გამოყენებისთვის.

### მუხლი 54. ფრენის მინიმალური აღჭურვილობა

ფრენა არ უნდა დაიწყოს, როდესაც თვითმფრინავის რომელიმე ხელსაწყო, აღჭურვილობა ან ფუნქცია, რაც საჭიროა დაგეგმილი ფრენისათვის, გამოსულია მწყობრიდან ან დაკარგულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

- ა) თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ხორციელდება MEL-ის შესაბამისად, თუ დადგენილია; ან
- ბ) თვითმფრინავის ფრენა ექვემდებარება ფრენის ნებართვას, რომელიც გაიცემა მოქმედი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების შესაბამისად.

### მუხლი 55. სათადარიგო ელექტრული მცველები

თვითმფრინავზე განთავსებული უნდა იყოს სათადარიგო ელექტრული მცველები, იმ მცველების



შესაცვლელად, რომელთა შეცვლა ნებადართულია ფრენის განმავლობაში. ასეთ მცველებს უნდა გააჩნდეთ ისეთი სიმძლავრეები, რაც უზრუნველყოფს წრედის სრულ დაცვას.

### **მუხლი 56. საექსპლუატაციო მაშუქები**

თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით, აღჭურვილი უნდა იქნეს:

ა) შეჯახების აცილების მაშუქი სისტემით;

ბ) სანაოსნო/მდებარეობის მაჩვენებელი მაშუქებით;

გ) დაფრენის მაშუქებით;

დ) განათებით, რომელიც მარაგდება თვითმფრინავის ელექტრული სისტემიდან და უზრუნველყოფს თვითმფრინავის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი ყველა ხელსაწყო და აღჭურვილობის შესაბამის განათებას;

ე) განათებით, რომელიც მარაგდება თვითმფრინავის ელექტრული სისტემიდან და უზრუნველყოფს ყველა სამგზავრო ნაკვეთურის განათებას;

ვ) ცალკეული პორტატიული მაშუქებით ეკიპაჟის თითოეული წევრის სამუშაო ადგილისათვის; და

ზ) იმ შემთხვევაში, თუ თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ხორციელდება, როგორც ჰიდროთვითმფრინავი, მაშუქებით, რომელიც აკმაყოფილებს „ზღვაში შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

### **მუხლი 57. ვიზუალური ფრენის წესებით (VFR) ექსპლუატაცია – საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოები და დაკავშირებული აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება დღისით, ვიზუალური ფრენის წესების (VFR) შესაბამისად, უნდა იქნეს აღჭურვილი შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) მაგნიტური კურსი;

ბ) დრო საათებში, წუთებსა და წამებში;

გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

დ) სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე; და

ე) მახის რიცხვი, როდესაც სიჩქარის შეზღუდვები გამოსახულია მახის რიცხვით.

2. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC) ან ისეთ პირობებში, სადაც თვითმფრინავი, ვერ შეინარჩუნებს დასახულ ფრენის ტრაექტორიას ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყო მონაცემების გარეშე, ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნების გარდა, დამატებით უნდა იქნეს აღჭურვილი:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) დაფერდება და სრიალი;

ა.ბ) სივრცული მდგომარეობა;

ა.გ) ვერტიკალური სიჩქარე; და

ა.დ) სტაბილიზებული კურსი;

ბ) საშუალებით, რომელიც უზრუნველყოფს გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი



სიმძლავრის მიწოდების ჩვენებას.

3. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, სადაც იგი ვერ შეინარჩუნებს დასახულ ფრენის ტრაექტორიას ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყო მონაცემ(ებ)ის გარეშე, ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების მოთხოვნების გარდა უნდა იქნეს აღჭურვილი, კონდენსაციის ან შემოყინვის გამო ფრენის სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემის უწყისივრობის თავიდან აცილების საშუალებით, როგორც მოითხოვება ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში.

**მუხლი 58. სახელსაწყო ფრენის წესებით (IFR) ექსპლუატაცია – საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოები და დაკავშირებული აღჭურვილობა**

თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება სახელსაწყო ფრენის წესების (IFR) შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იქნეს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო საათებში, წუთებსა და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ) დაფერდება და სრიალი;

ა.ზ) სივრცული მდგომარეობა;

ა.თ) სტაბილიზებული კურსი;

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა; და

ა.კ) მახის რიცხვი, როდესაც სიჩქარის შეზღუდვები გამოსახულია მახის რიცხვით;

ბ) საშუალებით, რომელიც უზრუნველყოფს გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი სიმძლავრის მიწოდების ჩვენებას;

გ) ამ მუხლის „ა.დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ფრენის სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემის უწყისივრობის, გამოწვეული კონდენსაციის ან შემოყინვის გამო, თავიდან აცილების საშუალებით.

**მუხლი 59. ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემა (TAWS)**

ტურბინული ძრავის მქონე თვითმფრინავი, რომლის სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაცია აღემატება 9-ს, აღჭურვილი უნდა იქნეს ხმელეთთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით (TAWS), რომელიც:

ა) აკმაყოფილებს A კლასის აღჭურვილობის მოთხოვნებს, როგორც განსაზღვრულია მისაღებ სტანდარტებში, იმ თვითმფრინავებისთვის, რომელთა საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვრის შემდეგ; ან

ბ) აკმაყოფილებს B კლასის აღჭურვილობის მოთხოვნებს, როგორც განსაზღვრულია მისაღებ სტანდარტებში, იმ თვითმფრინავებისთვის, რომელთა საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვარს ან უფრო ადრე.



## **მუხლი 60. საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა სატელეფონო სისტემა**

თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იქნეს საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდასატელეფონო სისტემით, ყურსასმენების და მიკროფონების ჩათვლით, რომლებიც განკუთვნილია საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

## **მუხლი 61. სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები, შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემები და ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობები**

თვითმფრინავი უნდა აღიჭურვოს:

ა) სავარძლით ან საწოლით ბორტზე არსებული თითოეული პირისათვის, რომელთა ასაკი არის ან აღემატება 24 თვეს;

ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეული სავარძლისთვის და შემაკავებელი (დამჭერი) უსაფრთხოების ღვედებით თითოეული საწოლისთვის;

გ) ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობით (CRD) ბორტზე არსებული თითოეული პირისთვის, რომელთა ასაკი 24 თვეზე ნაკლებია; და

დ) თვითმფრინავებისათვის, რომელთა საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 25 აგვისტოს ან მას შემდეგ, საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული სავარძლისათვის უსაფრთხოების ღვედი ზედა ტორსის შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემით, რომელსაც აქვს ერთწერტილიანი გახსნის მექანიზმი.

## **მუხლი 62. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი**

1. თვითმფრინავი აღჭურვილი უნდა იქნეს პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტით.

2. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი უნდა იყოს:

ა) გამოსაყენებლად ადვილად ხელმისაწვდომი; და

ბ) მუდმივად განახლებული.

## **მუხლი 63. დამატებითი ჟანგბადი – ჰერმეტიკული თვითმფრინავებისთვის**

1. ჰერმეტიკული თვითმფრინავი, რომელიც ექსპლუატაციას ახორციელებს ფრენის ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, საჭიროა ჟანგბადის მიწოდება, აღჭურვილი უნდა იქნეს ჟანგბადის შემნახველი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც აქვს შესაძლებლობა, შეინახოს და გაანაწილოს ჟანგბადის საჭირო მარაგ(ებ)ი.

2. ჰერმეტიკულ თვითმფრინავს, რომელიც ექსპლუატაციას ახორციელებს ფრენის ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ბარომეტრული სიმაღლე სამგზავრო ნაკვეთურებში აღემატება 10 000 ფტ-ს, უნდა გააჩნდეს საკმარისი ჟანგბადის მარაგი, რათა მოამარაგოს:

ა) ეკიპაჟის ყველა წევრი და:

ა.ა) მგზავრების 100%, დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინის ბარომეტრული სიმაღლე აღემატება 15 000 ფტ-ს, მაგრამ არავითარ შემთხვევაში 10 წთ-ზე ნაკლები დროის განმავლობაში;

ა.ბ) მგზავრების, სულ მცირე 30%, დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, ჰერმეტიკულობის დარღვევის შემთხვევაში და ფრენის გარემოებების გათვალისწინებით, როდესაც ბარომეტრული სიმაღლე სამგზავრო ნაკვეთურში იქნება 14 000 ფტ-დან 15 000 ფტ-მდე; და

ა.გ) მგზავრების, სულ მცირე 10%, 30 წთ-ზე მეტი დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც ბარომეტრული სიმაღლე სამგზავრო ნაკვეთურში იქნება 10 000 ფტ-დან და 14 000 ფტ-მდე;

ბ) სამგზავრო ნაკვეთურში არსებული ყველა პირი არანაკლებ 10 წთ-ის განმავლობაში, იმ თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება 25 000 ფტ-ზე მეტ



ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან ექსპლუატაციას ახორციელებენ აღნიშნული სიმაღლის ქვემოთ ისეთ პირობებში, როდესაც შეუძლებელია 4 წთ-ის განმავლობაში 13 000 ფტ ბარომეტრულ სიმაღლემდე უსაფრთხოდ დაშვება.

3. ჰერმეტიკული თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება 25 000 ფტ-ზე უფრო მაღალ ბარომეტრულ სიმაღლეებზე, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს მოწყობილობით, რომელიც, ჰერმეტიკულობის დარღვევის ნებისმიერ შემთხვევაში, საფრენოსნო ეკიპაჟს უზრუნველყოფს გამაფრთხილებელი ინდიკაციით.

#### **მუხლი 64. დამატებითი ჟანგბადი – არაჰერმეტიკული თვითმფრინავებისთვის**

არაჰერმეტიკული თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაციისას, ამ წესის 43-ე მუხლის შესაბამისად, საჭიროა ჟანგბადის მიწოდება, უნდა იქნეს აღჭურვილი ჟანგბადის შემნახველი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც აქვს შესაძლებლობა, შეინახოს და გაანაწილოს ჟანგბადის საჭირო მარაგ(ებ)ი.

#### **მუხლი 65. ხელის ცეცხლმაქრი**

1. თვითმფრინავი, გარდა ELA1 ტიპის თვითმფრინავისა, აღჭურვილი უნდა იქნეს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში; და

ბ) თითოეულ სამგზავრო ნაკვეთურში, რომელიც განცალკევებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურისგან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთური ადვილად მისადგომია საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის.

2. მოთხოვნილი ცეცხლმაქრებისათვის ცეცხლმაქრი ნივთიერების ტიპი და ოდენობა უნდა იყოს ნაკვეთურში, სადაც გამოიხსნება ცეცხლმაქრის გამოყენება, მოსალოდნელი ხანძრის ტიპისთვის შესაფერისი, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს ტოქსიკური გაზების კონცენტრაციით გამოწვეული საფრთხე ბორტზე არსებულ პირთა მიერ დაკავებულ ნაკვეთურებში.

#### **მუხლი 66. საავარიო გახსნის ადგილების მარკირება**

იმ შემთხვევაში, თუ ფიუზელაჟის არეები, რომლებიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისათვის საავარიო მდგომარეობაში შესაღწევად, მარკირებულია თვითმფრინავზე, აღნიშნული არეები უნდა იქნეს მარკირებული ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად.

#### **მუხლი 67. საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემი (ELT)**

1. თვითმფრინავი აღჭურვილი უნდა იქნეს:

ა) ნებისმიერი ტიპის საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT), იმ შემთხვევაში, როდესაც თვითმფრინავის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისს ან უფრო ადრე;

ბ) ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT), იმ შემთხვევაში, როდესაც თვითმფრინავის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისის შემდეგ; ან

გ) საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) ან პერსონალური მიმყვანი რადიომუქურით (PLB), რომელსაც ატარებს ეკიპაჟის წევრი ან მგზავრი, იმ შემთხვევაში, თუ თვითმფრინავის სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაცია ტოლია ან არ აღემატება 6-ს.

2. ნებისმიერი ტიპის ELT-ს და PLB-ს უნდა გააჩნდეს 121,5 მჰც და 406 მჰც სიხშირეებზე სიგნალის ერთდროულად გადაცემის შესაძლებლობა.

#### **მუხლი 68. წყლის ზედაპირის თავზე ფრენა**

1. შეიძლება თვითმფრინავები ბორტზე არსებული თითოეული პირისათვის უნდა იქნეს აღჭურვილი



სამაშველო ჟილეტით, ან ეკვივალენტური პერსონალური ტივტივა მოწყობილობით, იმ შემთხვევაში, თუ პირის ასაკი არ აღემატება 24 თვეს და უნდა იყოს მორგებულ (აღკაზმულ) მდგომარეობაში ან განთავსებული ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, იმ პირის სავარძლიდან ან საწოლიდან, ვისთვისაც განკუთვნილია გამოსაყენებლად:

ა) ერთმფრინი სახმელეთო თვითმფრინავები, იმ შემთხვევაში, როდესაც:

ა.ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან პლანირების განსაზღვრული მანძილის მიღმა; ან

ა.ბ) აფრენა ან დაფრენა სრულდება აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე, სადაც სხ-ის მეთაურის მოსაზრებით აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია არის იმგვარად განლაგებული წყლის ზედაპირის თავზე, რომ მოსალოდნელია წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენა;

ბ) ჰიდროთვითმფრინავები, რომლებიც ფრენას ასრულებენ წყლის ზედაპირის თავზე; და

გ) თვითმფრინავები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას ხმელეთიდან, სადაც შესაძლებელია საავარიო დაფრენის განხორციელება, ისეთი მანძილის დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით ფრენისას აღემატება 30 წთ-ის საფრენოსნო მანძილს ან 50 NM, იმისდა მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლებია.

2. ჰიდროთვითმფრინავი, რომლებიც ასრულებენ ფრენებს წყლის ზედაპირის თავზე, უნდა იქნეს აღჭურვილი:

ა) ერთი ღუზით;

ბ) ერთი საზღვაო მცურავი ღუზით, როდესაც საჭიროა მანევრირებაში დახმარება; და

გ) სადაც შესაბამისია ხმოვანი სიგნალების გამოსაცემი აღჭურვილობით, „ზღვაში შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ განსაზღვრულის შესაბამისად;

3. თვითმფრინავის მეთაურმა, რომელიც ასრულებს ფრენას ხმელეთიდან, სადაც შესაძლებელია საავარიო დაფრენის განხორციელება, ისეთი მანძილის დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით ფრენისას აღემატება 30 წთ-ის საფრენოსნო მანძილს ან 50 NM, იმისდა მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლებია, უნდა განსაზღვროს თვითმფრინავის ბორტზე არსებული პირების გადარჩენის რისკები, წყლის ზედაპირზე თვითმფრინავის ავარიული დაფრენის შემთხვევაში, რომლის საფუძველზეც სხ-ის მეთაური განსაზღვრავს ბორტზე შემდეგი აღჭურვილობის საჭიროებას:

ა) განგაშის მაუწყებელი სიგნალების განსახორციელებელი აღჭურვილობა;

ბ) სამაშველო ნავების საკმარისი რაოდენობა, ბორტზე არსებული ყველა მგზავრის განსათავსებლად, განლაგებული ისე, რომ გაადვილდეს საავარიო მდგომარეობაში მათი სწრაფი გამოყენება;

გ) განსახორციელებელი ფრენისათვის შესაფერისი სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობა, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სიცოცხლის შენარჩუნების შესაძლებლობა.

### **მუხლი 69. სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობა**

თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ძებნა-შველის განსახორციელებლად განსაკუთრებით რთული არეების თავზე, უნდა აღიჭურვოს სასიგნალო მოწყობილობებით და სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობით, სიცოცხლის შენარჩუნების საშუალებების ჩათვლით, რამდენადაც შესაძლოა შესაფერისი იყოს საფრენი არეებისთვის.

### **მუხლი 70. რადიოკავშირის აღჭურვილობა**

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოსაყენებელი საჰაერო სივრცე საჭიროებს, თვითმფრინავი უნდა იქნეს აღჭურვილი რადიოკავშირის აღჭურვილობით, რომელიც, საჰაერო სივრცის მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიზნით, იძლევა საჰაერო მოძრაობის მართვის სადგურებთან ორმხრივი კავშირის





წარმართვის შესაძლებლობას, დადგენილი სიხშირეების გამოყენებით.

2. რადიოკავშირის აღჭურვილობამ, იმ შემთხვევაში, თუ მოითხოვება ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით, უნდა უზრუნველყოს რადიოკავშირი სააერონავსო საავარიო 121,5 მჰც სიხშირეზე.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც მოითხოვება ერთზე მეტი რადიოკავშირის აღჭურვილობა, თითოეული უნდა იყოს მეორისგან ან სხვებისაგან დამოუკიდებელი იმდენად, რომ ნებისმიერი ერთი მათგანის მტყუნებამ არ უნდა გამოიწვიოს სხვა რომელიმეს მტყუნება.

### **მუხლი 71. სანავიგაციო აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავი, რომელიც ასრულებს ფრენას ისეთ მარშრუტებზე, სადაც შეუძლებელია ნაოსნობა ვიზუალური ორიენტირების გამოყენებით, აღჭურვილი უნდა იქნეს ნებისმიერი სანავიგაციო აღჭურვილობით, რაც საშუალებს იძლევა ფრენა გაგრძელდეს:

ა) ATS ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ შესაბამისია; და

ბ) საჰაერო სივრცის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. თვითმფრინავს უნდა გააჩნდეს ნავიგაციის საკმარისი აღჭურვილობა, იმისათვის, რომ ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე ერთი რომელიმე აღჭურვილობის მტყუნების შემთხვევაში, დანარჩენმა აღჭურვილობამ უზრუნველყოს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად სხ-ის უსაფრთხო ნავიგაცია ან საგანგებო (გაუთვალისწინებელი) მდგომარეობის შესაბამისი მოქმედებების უსაფრთხოდ დასრულება.

3. თვითმფრინავი, რომელიც ასრულებს ფრენას, რომლის განმავლობაშიც დაგეგმილია დაფრენა სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იქნეს ისეთი აღჭურვილობით, რომელიც უზრუნველყოფს თვითმფრინავის მიმართვას იმ წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია განხორციელდეს ვიზუალური დაფრენა. ასეთ აღჭურვილობას უნდა შეეძლოს აღნიშნული სანაოსნო მიმართვა იმ აეროდრომისთვის, სადაც დაგეგმილია სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ასევე, დანიშნულების პუნქტის ნებისმიერი სათადარიგო აეროდრომისთვის.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) შესაბამისად განხორციელებული ფრენებისთვის, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს შესაბამისი სანაოსნო სპეციფიკაციისათვის დადგენილ საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს.

5. თვითმფრინავი აღჭურვილი უნდა იქნეს რადიოსალოკაციო აღჭურვილობით, საჰაერო სივრცის მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 72. ტრანსპონდერი**

თუ არსებობს მოთხოვნა საჰაერო სივრცის უსაფრთხოდ გამოყენების მიზნით, თვითმფრინავი აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი რადიოლოკატორის (SSR) ტრანსპონდერით, რომელსაც გააჩნია ყველა მოთხოვნილი შესაძლებლობა.

**შენიშვნა:** იმ შემთხვევაში, თუ თვითმფრინავი არ არის აღჭურვილი ტრანსპონდერით, ელექტრონული ამოცნობის საშუალების რეკომენდაციები განსაზღვრულია ევროკავშირის რეგულაციების შესაბამისად (მაგ.: FLARM, რომელიც აკმაყოფილებს EASA-ის მიერ გამოცემულ ტექნიკურ აღწერილობას „Technical Specification for ADS-L transmissions using SRD-860 frequency band (ADS-L 4 SRD-860)“ და არ გამოიყენება, როგორც ტრანსპონდერის შემცვლელი ეკვივალენტური საშუალება.

### **მუხლი 73. სააერონავსო მონაცემთა ბაზების მართვა**

1. სხ-ის სერტიფიცირებული სისტემის პროგრამებში (აპლიკაციები) გამოყენებული სააერონავსო მონაცემთა ბაზა უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მოთხოვნებს, რომელიც შესაბამისია ინფორმაციის დაგეგმილ (მიზნობრივ) გამოყენებასთან.

2. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს სააერონავსო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება, ასევე, მოქმედი და შეუცვლელი სააერონავსო მონაცემთა ბაზების იმ სხ-ებზე ჩატვირთვა, რომლებიც საჭიროებენ აღნიშნულს.

3. სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „სავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და სავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ შესაბამისად, ნებისმიერი სხვა სავიაციო მოვლენის შეტყობინების მოთხოვნების



მიუხედავად, სხ-ის მეთაურმა მონაცემთა ბაზის მომწოდებელს უნდა შეატყობინოს ცდომილების ფაქტები, ინფორმაციის შეუსაბამობა ან გამოტოვება, რომელიც, შესაძლოა, გონივრულად სავარაუდოა წარმოადგენდეს ფრენისათვის საფრთხეს. ასეთ შემთხვევებში, სხ-ის მეთაურმა არ უნდა გამოიყენოს აღნიშნული მონაცემები.

## თავი V

### შვეულმფრენის ხელსაწყოები, მონაცემები და აღჭურვილობა

#### მუხლი 74. ხელსაწყოების და აღჭურვილობის ზოგადი მოთხოვნები

1. ამ თავით მოთხოვნილი ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს სერტიფიცირებული საფრენად ვარგისობის მოქმედი მოთხოვნების შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ იგი:

ა) გამოიყენება საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;

ბ) გამოიყენება ამ წესის 90-ე მუხლის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად;

გ) გამოიყენება ამ წესის 91-ე მუხლის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად; ან

დ) დამონტაჟებულია შვეულმფრენზე.

2. ამ თავით მოთხოვნის შემთხვევაში ქვემოთ ჩამოთვლილი შემდეგი საშუალებები არ საჭიროებენ თანხმობას:

ა) ცალკეული (დამოუკიდებელი) პორტატიული მანუქები;

ბ) ზუსტი ქრონომეტრი;

გ) პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი;

დ) სიცოცხლის გადასარჩენი და სასიგნალო აღჭურვილობა;

ე) საზღვაო მცურავი ლუზა და მისაბმელი აღჭურვილობა;

ვ) ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობა.

3. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა ან დამატებითი მოწყობილობა, რომელიც არ მოითხოვება ამ წესის შესაბამისად, მაგრამ ფრენისას განთავსებულია სხ-ის ბორტზე, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ამ ხელსაწყოებიდან, აღჭურვილობიდან ან დამატებითი მოწყობილობებიდან მიღებული ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული ამ წესის 90-ე და 91-ე მუხლების მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

ბ) ხელსაწყოებმა და აღჭურვილობამ არ უნდა მოახდინონ გავლენა შვეულმფრენის საფრენად ვარგისობაზე, მტყუნებების ან უწყისივრობის შემთხვევაშიც კი.

4. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა უნდა იყოს ადვილად გამოყენებადი ან ხელმისაწვდომი იმ სამუშაო ადგილიდან, სადაც მოთავსებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ის წევრი, რომელიც საჭიროებს აღნიშნული საშუალების გამოყენებას.

5. ყველა საჭირო საავარიო აღჭურვილობა უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი დაუყოვნებელი გამოყენებისთვის.

#### მუხლი 75. ფრენის მინიმალური აღჭურვილობა

ფრენა არ უნდა იქნეს დაწყებული, როდესაც შვეულმფრენის ნებისმიერი ხელსაწყო, აღჭურვილობის ერთეული ან ფუნქცია, რაც საჭიროა დაგეგმილი ფრენისათვის იმყოფება არამუშა მდგომარეობაში ან დაკარგულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

ა) შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება MEL-ის შესაბამისად, თუ დადგენილია; ან



ბ) შვეულმფრენის ფრენა ექვემდებარება ფრენის ნებართვას, რომელიც გაიცემა მოქმედი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების შესაბამისად.

### **მუხლი 76. საექსპლუატაციო მაშუქები**

შვეულმფრენი, რომელიც ექსპლუატაციას ახორციელებს ღამით, აღჭურვილი უნდა იქნეს:

ა) შეჯახების აცილების განათების სისტემით;

ბ) სანაოსნო/მდგომარეობის მაჩვენებელი მაშუქებით;

გ) დაფრენის მაშუქებით;

დ) განათებით, რომელიც მარაგდება შვეულმფრენის ელექტრული სისტემიდან და უზრუნველყოფს შვეულმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის აუცილებელი ყველა ხელსაწყოსა და აღჭურვილობის შესაბამის განათებას;

ე) განათებით, რომელიც მარაგდება შვეულმფრენის ელექტრული სისტემიდან და უზრუნველყოფს ყველა სამგზავრო ნაკვეთურის განათებას;

ვ) ცალკეული პორტატიული მაშუქებით ეკიპაჟის თითოეული წევრის სამუშაო ადგილისათვის; და

ზ) მაშუქებით, რომელიც აკმაყოფილებს „ზღვაში შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ განსაზღვრულ მოთხოვნებს, იმ შემთხვევაში, თუ შვეულმფრენი გამოიყენება, როგორც შვეულმფრენ-ამფიბია.

### **მუხლი 77. ვიზუალური ფრენის წესებით (VFR) ექსპლუატაცია – საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოები და დაკავშირებული აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება დღისით ვიზუალური ფრენის წესების (VFR) შესაბამისად, უნდა იყოს აღჭურვილი შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა) მაგნიტური კურსი;

ბ) დრო საათებში, წუთებსა და წამებში;

გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

დ) სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე; და

ე) სრიალის დონე.

2. შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC) ან იმ შემთხვევაში, როდესაც ხილვადობა 1500 მ-ზე ნაკლებია ან ისეთ პირობებში, სადაც შვეულმფრენი ვერ შეინარჩუნებს დასახულ ფრენის ტრაექტორიას ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოს მონაცემების გარეშე, ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნების გარდა, დამატებით უნდა იქნეს აღჭურვილი:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) სივრცული მდგომარეობა;

ა.ბ) ვერტიკალური სიჩქარე; და

ა.გ) სტაბილიზებული კურსი;

ბ) საშუალებით, რომელიც უზრუნველყოფს გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი სიმძლავრის მიწოდების ჩვენებას.

3. შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება 1500 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში



ან ისეთ პირობებში, სადაც შვეულმფრენი ვერ შეინარჩუნებს დასახულ ფრენის ტრაექტორიას ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყო მონაცემების გარეშე, ამ მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტების მოთხოვნების გარდა, უნდა იქნეს აღჭურვილი კონდენსაციის ან შემოყინვის გამო ფრენის სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემის უწყვირობის თავიდან აცილების საშუალებით, როგორც მოითხოვება ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში.

**მუხლი 78. სახელსაწყო ფრენის წესებით (IFR) ექსპლუატაცია – საფრენოსნო და სანაოსნო ხელსაწყოები და დაკავშირებული აღჭურვილობა**

შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება სახელსაწყო ფრენის წესების (IFR) შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო საათებში, წუთებსა და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ) სრიალის დონე;

ა.ზ) სივრცული მდგომარეობა;

ა.თ) სტაბილიზებული კურსი; და

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა;

ბ) საშუალებით, რომელიც უზრუნველყოფს გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი სიმძლავრის მიწოდების ჩვენებას;

გ) ამ მუხლის „ა.დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ფრენის სიჩქარის მაჩვენებელი სისტემის უწყვირობის, გამოწვეული კონდენსაციის ან შემოყინვის გამო, თავიდან აცილების საშუალებით; და

დ) სივრცული მდგომარეობის პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალება, როგორც სარეზერვო ხელსაწყო.

**მუხლი 79. დამატებითი აღჭურვილობა სახელსაწყო ფრენის წესებით (IFR) ერთპილოტიანი ექსპლუატაციისთვის**

შვეულმფრენი, რომელიც ექსპლუატაციას ახორციელებს ერთი პილოტით სახელსაწყო ფრენის წესების (IFR) შესაბამისად, უნდა იქნეს აღჭურვილი ავტოპილოტით, რომელსაც გააჩნია აბსოლუტური სიმაღლის შენარჩუნების და კურსის შენარჩუნების რეჟიმები.

**მუხლი 80. საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა სატელეფონო სისტემა**

შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იქნეს საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა სატელეფონო სისტემით, ყურსასმენების და მიკროფონების ჩათვლით, რომლებიც განკუთვნილია საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

**მუხლი 81. სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები, შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემები და ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობები**

1. შვეულმფრენი უნდა იქნეს აღჭურვილი:

ა) სავარძლით ან საწოლით ბორტზე არსებული თითოეული პირისათვის, რომელთა ასაკი ტოლია ან აღემატება 24 თვის ან სამუშაო ადგილით ბორტზე არსებული ეკიპაჟის თითოეული წევრისათვის;



ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეული სავარძლისთვის და შემაკავებელი (დამჭერი) უსაფრთხოების ღვედებით თითოეული საწოლისთვის, და შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობები თითოეული სამუშაო ადგილისთვის;

გ) შვეულმფრენებისთვის, რომელთა საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაცა 2012 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ, უსაფრთხოების ღვედი ზედა ტორსის შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემით, თითოეული მგზავრისთვის, რომელთა ასაკი ტოლია ან აღემატება 24 თვეს;

დ) ბავშვის შემაკავებელი (დამჭერი) მოწყობილობით (CRD) ბორტზე არსებული თითოეული პირისთვის, რომელთა ასაკი არ აღემატება 24 თვეს; და

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული სავარძლისათვის უსაფრთხოების ღვედი ზედა ტორსის შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემით, რომელიც აერთიანებს მოწყობილობას, რომელიც ავტომატურად იჭერს ადამიანის ზედა ტორსს, სიჩქარის მკვეთრი შემცირების შემთხვევაში.

2. უსაფრთხოების ღვედს ზედა ტორსის შემაკავებელი (დამჭერი) სისტემით, უნდა გააჩნდეს ერთწერტილიანი გახსნის მექანიზმი.

### **მუხლი 82. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი**

1. შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იქნეს პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტით.
2. პირველადი სამედიცინო დახმარების კომპლექტი უნდა იყოს:

ა) გამოსაყენებლად ადვილად ხელმისაწვდომი; და

ბ) მუდმივად განახლებული.

### **მუხლი 83. დამატებითი ჟანგბადი – არაჰერმეტიკული შვეულმფრენებისთვის**

არაჰერმეტიკული შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაციისას ამ წესის 43-ე მუხლის შესაბამისად, საჭიროა ჟანგბადის მიწოდება, უნდა იქნეს აღჭურვილი ჟანგბადის შემნახველი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც აქვს შესაძლებლობა შეინახოს და გაანაწილოს ჟანგბადის საჭირო მარაგ(ებ)ი.

### **მუხლი 84. ხელის ცეცხლმაქრი**

1. შვეულმფრენი, გარდა ELA2 ტიპის შვეულმფრენისა, აღჭურვილი უნდა იქნეს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით, რომელიც განთავსებულია:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში; და

ბ) თითოეულ სამგზავრო ნაკვეთურში, რომელიც განცალკევებულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურისგან, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთური ადვილად მისადგომია საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის.

2. მოთხოვნილი ცეცხლმაქრებისათვის ცეცხლმაქრი ნივთიერების ტიპი და ოდენობა უნდა იყოს ნაკვეთურში, სადაც გამიზნულია ცეცხლმაქრის გამოყენება, მოსალოდნელი ხანძრის ტიპისთვის შესაფერისი, რათა მინიმუმამდე შემცირდეს ტოქსიკური გაზების კონცენტრაციით გამოწვეული საფრთხე ბორტზე არსებულ პირთა მიერ დაკავებულ ნაკვეთურებში.

### **მუხლი 85. საავარიო გახსნის ადგილების მარკირება**

იმ შემთხვევაში, თუ ფიუზელაჟის არეები, რომლებიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისათვის საავარიო მდგომარეობაში შესაღწევად, მარკირებულია შვეულმფრენზე, აღნიშნული არეები უნდა იქნეს მარკირებული ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად.

### **მუხლი 86. საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემი (ELT)**



1. შვეულმფრენი, რომლის სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაცია აღემატება 6-ს, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT); და

ბ) საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) დამაგრებული სამაშველო ნავში ან უსაფრთხოების ჟილეტზე, როდესაც შვეულმფრენი ასრულებს ფრენას ხმელეთიდან ისეთი მანძილის დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით ფრენისას აღემატება 3 წთ-ის საფრენოსნო მანძილს.

2. შვეულმფრენი, რომლის სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური კონფიგურაცია ტოლია ან ნაკლებია 6-ზე, აღჭურვილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით ELT(S) ან პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB), რომელსაც ატარებს ეკიპაჟის წევრი ან მგზავრი, ან აღჭურვილი უნდა იყოს ავტომატური ELT-ით.

3. ნებისმიერი ტიპის ELT-ს და PLB-ს უნდა გააჩნდეს 121,5 მჰც და 406 მჰც სიხშირეებზე სიგნალის ერთდროულად გადაცემის შესაძლებლობა.

## **მუხლი 87. წყლის ზედაპირის თავზე ფრენა**

1. შვეულმფრენი, ბორტზე არსებული თითოეული პირისათვის, რომელთა ასაკი არ აღემატება 24 თვეს, უნდა იქნეს აღჭურვილი სამაშველო ჟილეტით ან ეკვივალენტური პერსონალური ტივტივა მოწყობილობით, რომელიც უნდა იყოს მორგებული (აღკაზმული) ან განთავსებული ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, იმ პირის სავარძლიდან ან საწოლიდან, ვისთვისაც განკუთვნილია გამოსაყენებლად, როდესაც:

ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ავტოროტაციის განსაზღვრული მანძილის მიღმა, სადაც კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენს არ აქვს შესაძლებლობა შეინარჩუნოს დამყარებულ სიმაღლეზე ფრენის რეჟიმი.

ბ) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი მანძილის დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით ფრენისას აღემატება 10 წთ-ის საფრენოსნო მანძილს, სადაც კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენს აქვს შესაძლებლობა შეინარჩუნოს დამყარებულ სიმაღლეზე ფრენის რეჟიმი.

გ) აფრენა ან დაფრენა სრულდება აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე, სადაც აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია მდებარეობს წყლის ზედაპირის თავზე.

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი ან ეკვივალენტური ინდივიდუალური ტივტივა მოწყობილობა აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრული განათების საშუალებებით, ადამიანთა ადგილმდებარეობის დადგენის გამარტივების მიზნით.

3. შვეულმფრენის მეთაურმა, რომელიც ასრულებს ფრენას წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი მანძილის დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით ფრენისას აღემატება 30 წთ-ის საფრენოსნო მანძილს ან 50 NM, იმისდა მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლებია, უნდა განსაზღვროს შვეულმფრენის ბორტზე არსებული პირების გადარჩენის რისკები, წყლის ზედაპირზე შვეულმფრენის ავარიული დაფრენის შემთხვევაში, რომლის საფუძველზეც სხ-ის მეთაური განსაზღვრავს ბორტზე შემდეგი აღჭურვილობის საჭიროებას:

ა) განგაშის მაუწყებელი სიგნალების განსახორციელებელი აღჭურვილობა;

ბ) სამაშველო ნავების საკმარისი რაოდენობა, ბორტზე არსებული ყველა მგზავრის განსათავსებლად, განლაგებული ისე, რომ გაადვილდეს საავარიო მდგომარეობაში მათი სწრაფი გამოყენება; და

გ) განსახორციელებელი ფრენისათვის შესაფერისი სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობით, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სიცოცხლის შენარჩუნების შესაძლებლობა.

4. შვეულმფრენის მეთაურმა უნდა განსაზღვროს შვეულმფრენის ბორტზე არსებული პირების გადარჩენის რისკები, წყლის ზედაპირზე შვეულმფრენის ავარიული დაფრენის შემთხვევაში, რის



საფუძველზეც წყვეტს, უნდა ეცვათ თუ არა შვეულმფრენის ბორტზე არსებულ პირებს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით მოთხოვნილი სამაშველო ჟილეტები.

### **მუხლი 88. სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობა**

შვეულმფრენი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება ძებნა-შველის განსახორციელებლად განსაკუთრებით რთული არეების თავზე, უნდა აღჭურვოს სასიგნალო მოწყობილობებით და სიცოცხლის გადასარჩენი აღჭურვილობით, სიცოცხლის შენარჩუნების სამუალებების ჩათვლით, რამდენადაც შესაძლოა შესაფერისი იყოს საფრენი არეებისთვის.

### **მუხლი 89. წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენა – შვეულმფრენისთვის**

შვეულმფრენი, რომელიც ფრენას ასრულებს წყლის ზედაპირის თავზე არახელსაყრელ გარემო-პირობებში ხმელეთიდან 50 NM დაშორებით, უნდა იყოს:

ა) შემუშავებული წყლის ზედაპირზე დაფრენისათვის შესაბამისი სერტიფიცირების სპეციფიკაციების გათვალისწინებით; ან

ბ) სერტიფიცირებული წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენისათვის, შესაბამისი სერტიფიცირების სპეციფიკაციების გათვალისწინებით; ან

გ) აღჭურვილი საავარიო ტივტივა აღჭურვილობით.

### **მუხლი 90. რადიოკავშირის აღჭურვილობა**

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოსაყენებელი საჰაერო სივრცე საჭიროებს, შვეულმფრენი უნდა იქნეს აღჭურვილი რადიოკავშირის აღჭურვილობით, რომელიც, საჰაერო სივრცის მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიზნით, იძლევა საჰაერო მოძრაობის მართვის სადგურებთან ორმხრივი კავშირის წარმართვის შესაძლებლობას, დადგენილი სიხშირეების გამოყენებით.

2. რადიოკავშირის აღჭურვილობამ, იმ შემთხვევაში, თუ მოითხოვება ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით, უნდა უზრუნველყოს რადიოკავშირი სააერონაოსნო საავარიო 121,5 მჰც სიხშირეზე.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც მოითხოვება ერთზე მეტი რადიოკავშირის აღჭურვილობა, თითოეული უნდა იყოს მეორისგან ან სხვებისაგან დამოუკიდებელი იმდენად, რომ ნებისმიერი ერთი მათგანის მტყუნებამ არ უნდა გამოიწვიოს სხვა რომელიმეს მტყუნება.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც მოითხოვება რადიოკავშირის სისტემა, ამ წესის მე-80 მუხლით განსაზღვრული საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა სასაუბრო სისტემის გარდა, შვეულმფრენი დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს მართვის სამუალებზე და/ან ეკიპაჟის წევრის სამუშაო ადგილზე განთავსებული გადამცემი ღილაკით, რომელიც განკუთვნილია შესაბამისი საჭიროების მქონე თითოეული პილოტისათვის და/ან ეკიპაჟის წევრისათვის.

### **მუხლი 91. სანავიგაციო აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენი, რომელიც ასრულებს ფრენას ისეთ მარშრუტებზე, სადაც შეუძლებელია ნაოსნობა ვიზუალური ორიენტირების გამოყენებით, აღჭურვილი უნდა იქნეს ნებისმიერი სანავიგაციო აღჭურვილობით, რაც სამუალებს იძლევა, ფრენა გაგრძელდეს:

ა) ATS ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ შესაბამისია; და

ბ) საჰაერო სივრცის მოთხოვნების შესაბამისად.

2. შვეულმფრენებს უნდა გააჩნდეს ნავიგაციის საკმარისი აღჭურვილობა, იმისათვის, რომ, ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე, რომელიმე ერთი აღჭურვილობის მტყუნების შემთხვევაში, დარჩენილმა აღჭურვილობამ უზრუნველყოს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად, სხ-ის უსაფრთხო ნავიგაცია ან საგანგებო (გაუთვალისწინებელი) მდგომარეობის შესაბამისი მოქმედებების უსაფრთხოდ დასრულება.

3. შვეულმფრენი, რომლებიც ასრულებს ფრენას, რომლის განმავლობაშიც დაგეგმილია დაფრენა სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იქნეს ისეთი აღჭურვილობით, რომელიც უზრუნველყოფს შვეულმფრენის მიმართვას იმ წერტილამდე, საიდანაც შესაძლებელია განხორციელდეს ვიზუალური დაფრენა. ასეთ აღჭურვილობას უნდა შეეძლოს აღნიშნული სანაოსნო მიმართვის განხორციელება თითოეული აეროდრომისთვის, სადაც დაგეგმილია სახელსაწყო



მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ასევე, დანიშნულების პუნქტის ნებისმიერი სათადარიგო აეროდრომისთვის.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) შესაბამისად განხორციელებული ფრენებისთვის, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს შესაბამისი სანაოსნო სპეციფიკაციისათვის დადგენილ საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს.

5. შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იქნეს რადიოსალოკაციო აღჭურვილობით, საჰაერო სივრცის მოთხოვნების შესაბამისად.

## **მუხლი 92. ტრანსპონდერი**

თუ არსებობს მოთხოვნა საჰაერო სივრცის უსაფრთხოდ გამოყენების მიზნით, შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი რადიოლოკატორის (SSR) ტრანსპონდერით, რომელსაც გააჩნია ყველა მოთხოვნილი შესაძლებლობა.

**შენიშვნა:** იმ შემთხვევაში, თუ შვეულმფრენი არ არის აღჭურვილი ტრანსპონდერით, ელექტრონული ამოცნობის საშუალების რეკომენდაციები განსაზღვრულია ევროკავშირის რეგულაციების შესაბამისად (მაგ: FLARM, რომელიც აკმაყოფილებს EASA-ის მიერ გამოცემულ ტექნიკურ აღწერილობას „Technical Specification for ADS-L transmissions using SRD-860 frequency band (ADS-L 4 SRD-860)“ და არ გამოიყენება, როგორც ტრანსპონდერის შემცვლელი ეკვივალენტური საშუალება.

## **მუხლი 93. სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების მართვა**

1. სხ-ის სერტიფიცირებული სისტემის პროგრამებში (აპლიკაციები) გამოყენებული სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზა უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მოთხოვნებს, რომელიც შესაბამისია ინფორმაციის დაგეგმილ (მიზნობრივ) გამოყენებასთან.

2. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება, ასევე, მოქმედი და შეუცვლელი სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების იმ სხ-ზე ჩატვირთვა, რომლებიც საჭიროებს აღნიშნულს.

3. სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „სავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და სავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ შესაბამისად, ნებისმიერი სხვა სავიაციო მოვლენის შეტყობინების მოთხოვნების მიუხედავად, სხ-ის მეთაურმა მონაცემთა ბაზის მომწოდებელს უნდა შეატყობინოს ცდომილების ფაქტები, ინფორმაციის შეუსაბამობა ან გამოტოვება, რომელიც, შესაძლოა, გონივრულად სავარაუდოა წარმოადგენდეს ფრენისათვის საფრთხეს. ასეთ შემთხვევებში, სხ-ის მეთაურმა არ უნდა გამოიყენოს აღნიშნული მონაცემები.

