

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №42  
2024 წლის 19 თებერვალი

ქ. თბილისი

კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) წესის დამტკიცების შესახებ საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის, 9<sup>1</sup> მუხლისა და 72-ე მუხლის მე-3 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

**მუხლი 1**

დამტკიცდეს „საჰაერო ხომალდების კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) წესი“.

**მუხლი 2**

ამ წესის ძალაში შესვლის შემდეგ, ძალადაკრგულად გამოცხადდეს საქართველოს დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანო – სსიპ სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის თავმჯდომარის 2003 წლის 16 დეკემბრის №8 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო სამუშაოების სახელმძღვანელო“.

**მუხლი 3**

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

**მუხლი 4**

1. ამ წესის ძალაში შესვლამდე სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ექსპლუატანტის მიერ ამ წესის ძალაში შესვლის შემდგომ საქართველოს საჰაერო სივრცეში სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით.

2. ამ წესის ძალაში შესვლის შემდგომ, ყველა საჭირო ცვლილება, ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში მითითებულ მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) უნდა განხორციელდეს ამ წესის 24-ე მუხლით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

**მუხლი 5**

ამ წესის ძალაში შესვლის შემდეგ, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები, რომლებმაც გაიარეს სწავლება ამ წესის 36-ე და 37-ე მუხლების შესაბამისად, რომელიც არ მოიცავს საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემებში (OSD) განსაზღვრულ სავალდებულო ელემენტებს, უნდა გაიარონ სწავლება, რომელიც მოიცავს აღნიშნულ სავალდებულო ელემენტებს, ამ წესის ძალაში შესვლიდან არაუგვიანეს ორი წლის ვადაში.

**მუხლი 6**

ბრძანება ამოქმედდეს 2025 წლის პირველი იანვრიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

საჰაერო ხომალდების კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) წესი  
თავი I  
ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. რეგულირების სფერო



1. ეს წესი ადგენს მოთხოვნებს თვითმფრინავით და შვეულმფრენით კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის (საავიაციო სამუშაოების) განხორციელების მიმართ, იმ საჰაერო ხომალდებისთვის (შემდგომ – სხ), რომლებიც რეგისტრირებულია საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში.

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

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

4. სხვა სახელმწიფოში რეგისტრირებული ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, განახორციელოს თვითმფრინავის და შვეულმფრენის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია (საავიაციო სამუშაოები) სააგენტოს ნებართვის საფუძველზე, რომლის გაცემის წესი განსაზღვრულია „საქართველოს ტერიტორიაზე საავიაციო სამუშაოთა წარმოებისა და/ან არარეგულარული საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ნებართვის გაცემის წესისა და პირობების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს მთავრობის 2007 წლის 19 სექტემბრის №196 დადგენილებაში.

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

**შენიშვნა:** სპეციალიზებული ექსპლუატაციის სახეობებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია მოცემულია ამ წესის №8 დანართში.

## **მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება**

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისთვის აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

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

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

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

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

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

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

**ე.ბ)** ყველა შემთხვევაში, შემდეგი არეები: წყლის ზედაპირის თავზე ფრენის შემთხვევაში – 45 (N) ჩრდილოეთ პარალელის ჩრდილოეთით და 45 (S) სამხრეთ პარალელის სამხრეთით მდებარე ღია ზღვის



სივრცე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მათი რომელიმე ნაწილი კლასიფიცირებულია, როგორც ხელსაყრელი გარემო იმ სახელმწიფოს შესაბამისი ორგანოს მიერ, რომლის ტერიტორიაზეც ფრენები ხორციელდება; და დასახლებული რაიონების ის ნაწილები, სადაც უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის არეები არ არის განსაზღვრული;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**რ) დასაფრენად არაზუსტი შესვლა (NPA)** – დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა, რომლის დროსაც გამოიყენება დაშვების ისეთი მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) ან, თუ დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების ტექნიკა (CDFA) გამოიყენება – გადაწყვეტილების მიღების ისეთი



ფარდობითი სიმაღლე (DH), რომელიც 250 ფუტზე არანაკლებია და როდესაც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR)/კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV) თვითმფრინავებისათვის 750 მ-ზე, ხოლო შვეულმფრენებისათვის – 600 მ-ზე არანაკლებია;

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

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

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

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

**ქ) გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი (RI) –** დროის პერიოდი, რომლითაც შეზღუდულია სხ-ის ექსპლუატაცია გაუმართავი მოწყობილობით;

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

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

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

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

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

**ძ) ექსპლუატაცია ღია ზღვაში –** შვეულმფრენით ისეთი საფრენოსნო ექსპლუატაცია, როდესაც ღია



ზღვის ობიექტამდე, ან პირიქით, ნებისმიერი ფრენის მარშრუტის უმეტესი ნაწილი ღია ზღვის სივრცის თავზე გადის;

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

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

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

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

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

**ჰ<sup>1</sup>) კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV) –** ნიშნული, რომელიც ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) ექვივალენტურია და რომელიც წარმოებულია გამოცხადებული მეტეოროლოგიური ხილვადობიდან;

**ჰ<sup>2</sup>) მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია –** კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია ისეთ რეგიონში, სადაც არსებობს იმის ალბათობა, რომ ავარიული ვითარებისას მიწაზე მყოფ მესამე პირებს ზიანი შეიძლება მიადგეს ან, როგორც ეს იმ სახელმწიფოს კომპეტენტური ორგანოს მიერ არის განსაზღვრული, რომლის ტერიტორიაზეც ფრენები სრულდება ან ნებისმიერი ისეთი კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია, რომელიც ფრენის სპეციფიკისა და ადგილობრივი პირობებიდან გამომდინარე, მიწაზე მყოფ მესამე პირებს მაღალი რისკის ქვეშ აყენებს;

**ჰ<sup>3</sup>) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) –** ზონალური ნაოსნობა (RNAV), დაფუძნებული საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (შემდგომ – სმმ) (ATS) პუნქტის მარშრუტებზე, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის შესაბამისად ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხ-ის მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე;

**ჰ<sup>4</sup>) მშრალი ადზ –** ადზ, რომლის ზედაპირი თავისუფალია ხილვადი ტენიანობისგან და არ არის დაბინძურებული მისი ის ნაწილი, რომელიც გათვალისწინებულია გამოსაყენებლად;

**ჰ<sup>5</sup>) მშრალი საექსპლუატაციო მასა –** ექსპლუატაციის კონკრეტული სახეობის შესასრულებლად გამზადებული სხ-ის მთლიანი მასა, გამოყენებადი საწვავის და სატრანსპორტო დატვირთვის გამოკლებით;

**ჰ<sup>6</sup>) მჭიდროდ დასახლებული რაიონი –** ქალაქი ან დასახლებული პუნქტის ის რაიონი, რომელიც გამოიყენება საცხოვრებელი, კომერციული ან სარეკრეაციო მიზნებისათვის;

**ჰ<sup>7</sup>) პერსონალის მარტივი სამაგრი მოწყობილობის სისტემა – მარტივი PCDS –** სისტემა, რომელიც მოწყობილია იმგვარად, რომ დაამაგროს არაუმეტეს ერთი ადამიანი (მაგ.: ჯალამბარის ან სატვირთო



კავის ოპერატორი, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი, ან ფოტოგრაფი), სხ-ის კაბინის შიგნით ან არაუმეტეს ორი ადამიანი სხ-ის კაბინის გარეთ და რომელსაც არ გააჩნია ხისტი სტრუქტურა;

**3<sup>8</sup>) პერსონალის სამაგრი მოწყობილობის სისტემა (PCDS)** – სისტემა, რომელიც მოიცავს ერთ ან მეტ მოწყობილობას, რომელიც მიმაგრებულია ჯალამბარზე ან სატვირთო კავზე ან დამონტაჟებულია შვეულმფრენის კარკასზე, გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას (HEC) ან ჯალამბარიანი საშვეულმფრენო ექსპლუატაციისას (HHO). აღნიშნულ მოწყობილობებს გააჩნია სტრუქტურული შესაძლებლობა და მახასიათებლები, რომლებიც საჭიროა შვეულმფრენის ბორტზე არმყოფი პირების გასაცვანად მაგ., უსაფრთხოების ღვედების აღჭურვილობა სწრაფი გახსნის ჩამკეტი რგოლით ან მის გარეშე, ასევე ხისტი კალათა ან გალია;

**3<sup>9</sup>) პლანერი** – ძალური დანადგარის არმქონე ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის შედეგად იქმნება;

**3<sup>10</sup>) პორტატული ელექტრონული მოწყობილობა (PED)** – ნებისმიერი ელექტრონული მოწყობილობა, რომელიც სხ-ის ბორტზე შეაქვს ეკიპაჟს, მგზავრებს, ან სხ-ის ბორტზე იგი ხვდება, როგორც ტვირთის ნაწილი და რომელიც არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის ნაწილს. PED მოიცავს ყველა მოწყობილობას, რომელსაც შეუძლია ელექტროენერჯის მოხმარება. PED-ისთვის ელექტროენერჯის მიწოდება შეიძლება უზრუნველყოფილი იქნეს მისი შიდა კვების წყაროებიდან ან (PED) შესაძლოა შეერთებული იქნეს სხ-ში არსებულ სპეციალურ დენის წყაროებთან;

**3<sup>11</sup>) პორტატული EFB** – პორტატული EFB პლატფორმა, რომელიც გამოიყენება ეკიპაჟის კაბინაში და რომელიც არ წარმოადგენს სერტიფიცირებული სხ-ის კონფიგურაციის ნაწილს;

**3<sup>12</sup>) საავარიო გასასვლელი** – სხ-დან გასასვლელად დამონტაჟებული წერტილი, რომელიც უზრუნველყოფს საფრენოსნო და მომსახურე პერსონალის ნაკვეთურის ევაკუაციის მაქსიმალურ შესაძლებლობას, გარკვეული დროის შესაბამის მონაკვეთში და რომელიც მოიცავს კარს (floor level door), ფანჯრის გასასვლელს (window exit) ან ნებისმიერი სხვა ტიპის გასასვლელს, მაგალითად, საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში არსებულ ლუქს ან კუდის ნაკვეთურში არსებულ გასასვლელს;

**3<sup>13</sup>) სპეციალიზებული ექსპლუატაცია (საავიაციო სამუშაოები)** – საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომელიც გამოიყენება როგორც პირადი, ისე კომერციული მიზნით, საავიაციო სამუშაოების (სასოფლო-სამეურნეო და სამშენებლო სამუშაოები, აეროფოტოგადაღება, მონიტორინგი, სარეკლამო და კვლევითი ოპერაციები და სხვა) შესასრულებლად;

**3<sup>14</sup>) საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR)** – დარტყმამდევე საფრენოსნო ჩამწერი, რომელიც იყენებს მიკროფონების და სხვა აუდიო და ციფრული წყაროების კომბინაციას საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში არსებული გარემოს ხმოვანი ინფორმაციის შეგროვების და ჩაწერის მიზნით და ასევე, საფრენოსნო ექვიპაჟის მიერ გაგზავნილი და მიღებული ხმოვანი კომუნიკაციის შეტყობინებებს და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის ხმოვან კომუნიკაციას;

**3<sup>15</sup>) საექსპლუატაციო მოედანი** – მოედანი, რომელიც არ არის აეროდრომი და ექსპლუატანტის ან სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ შერჩეულია დაფრენის, აფრენის ან/და გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ფრენების შესასრულებლად;

**3<sup>16</sup>) საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა (MOPSC)** – ცალკეული სხ-ის სალონში არსებული სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა, რომელთა რაოდენობა საექსპლუატაციო მიზნებიდან გამომდინარე, ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოშია (OM) განსაზღვრული და რომელშიც არ შედის ეკიპაჟისათვის განკუთვნილი სავარძლები. საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობა (MOPSC) შესაძლოა მოიცავდეს იმავე რაოდენობის ან უფრო ნაკლებ სავარძლებს, საექსპლუატაციო შეზღუდვებიდან გამომდინარე, ვიდრე ეს განსაზღვრულია მაქსიმალური სამგზავრო სავარძლების რაოდენობით, რომელიც დადგენილია ტიპის სერტიფიკატით (TC) და ტიპის დამატებითი სერტიფიკატით (STC) ან მათში ცვლილებების განხორციელების შედეგად, კონკრეტული სხ-ის სერტიფიცირების პროცესში;



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

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

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

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

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

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

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

გ) ტექნიკური მომსახურების ორგანიზაციის მოთხოვნის შესაბამისად, გაუმართაობის წარმატებით აღმოფხვრის გადამოწმების მიზნით;

დ) გაუმართაობის გამოვლენის ან აღმოფხვრის მიზნით;

322) **საფრენოსნო ჩამწერი (Flight Recorder) –** ნებისმიერი სახის ჩამწერი მოწყობილობა, რომელიც დამონტაჟებულია სხ-ზე საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის მოკვლევის ხელშეწყობის მიზნით;

323) **საწვავი/ენერგია გაუთვალისწინებელი შემთხვევისათვის –** საწვავი/ენერგია, რომელიც საჭიროა იმ საწვავის/ენერგიის საკომპენსაციოდ, რომლის ხარჯი დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენისას წარმოქმნილი გაუთვალისწინებელი ფაქტორებითაა განპირობებული;

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

325) **სახიფათო ტვირთთან (DG) დაკავშირებული საავიაციო შემთხვევა –**

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

ბ) სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვასთან დაკავშირებული ნებისმიერი მოვლენა, რომელიც სხ-ს ან



მასზე მყოფ პირებს სერიოზულ საფრთხეს უქმნის;

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

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

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

**329) საჭაერო ხომალდი (სხ)** – ნებისმიერი საფრენი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდგომარეობას ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით;

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

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

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

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

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

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

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

**337) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობა (FSTD)** – საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც:

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





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

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

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

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

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

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

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

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

**345) ღამით ხედვის გამოსახულების სისტემის ეკიპაჟის წევრი – NVIS ეკიპაჟის წევრი – NVIS**  
ფრენაზე დანიშნული ეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC);

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

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

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

**349) ღია ზღვის სივრცე** – წყლის არე ზღვის ნაპირიდან ზღვის სიღრმის მიმართულებით;

**350) ღრუბლების ქვედა ზღვარი** – აეროდრომის ან საექსპლუატაციო მოედნის უშუალო სიახლოვეს ან



ფრენის რაიონის ფარგლებში არსებული ხილვადი ან პროგნოზირებული ღრუბლის ყველაზე დაბლა მდებარე ელემენტის სიმაღლე, რომელიც, ჩვეულებრივად, აეროდრომის შემადგენელიდან ან ღია ზღვაში ექსპლუატაციის შემთხვევაში, ზღვის საშუალო დონიდან (MSL) აითვლება;

351) **ყინულის მოცილება** – ხმელეთზე ჩატარებული პროცედურის შემთხვევაში, ნიშნავს პროცედურას, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდება ჭირხლის, ყინულის, თოვლის ან თოვლჭყაპის სხ-დან მოშორება, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს დაბინძურებული ზედაპირების გაწმენდა;

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

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

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

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

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

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

358) **ჩიკაგოს კონვენცია** – „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს (აშშ) 1944 წლის კონვენცია;

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

360) **ხელსაყრელი გარემო** – გარემო, სადაც:

ა) შესაძლებელია უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის განხორციელება;

ბ) შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი პირების დაცვა შესაძლებელია გარემო პირობების ზემოქმედებისგან;

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



361) ჯალამბარიანი საშვეულმფრენო ექსპლუატაციის ეკიპაჟის წევრი – HHO ეკიპაჟის წევრი – ეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC), რომელიც ასრულებს ჯალამბრის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ სამუშაოებს;

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

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

364) „A“ ტიპის EFB აპლიკაცია – EFB აპლიკაცია, რომლის გაუმართაობა ან არასწორი გამოყენება არ ახდენს ზეგავლენას უსაფრთხოებაზე;

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

366) „B“ ტიპის EFB აპლიკაცია – EFB აპლიკაცია:

ა) რომლის გაუმართაობა ან არასწორი გამოყენება კლასიფიცირდება როგორც უმნიშვნელო გაუმართაობის მდგომარეობა ან მასზე ნაკლები; და

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

367) (EASA) – ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო;

368) EFB აპლიკაცია – პროგრამული უზრუნველყოფა, რომელიც დაყენებულია EFB პლატფორმაზე და რომელიც ასრულებს ერთ ან რამდენიმე საოპერაციო ფუნქციას საფრენოსნო ექსპლუატაციის მხარდაჭერის მიზნით;

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

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

371) ELA1 ტიპის სხ – შემდეგი საჰაერო ხომალდები:

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

ბ) 1200 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე პლანერი ან ძრავიანი პლანერი;

გ) აეროსტატი, ამწევი გაზის ან თბილი ჰაერის მაქსიმალური გამოანგარიშებული მოცულობით – თბური აეროსტატების შემთხვევაში – 3400 მ<sup>3</sup>, გაზის აეროსტატების შემთხვევაში – 1050 მ<sup>3</sup> და დაბმული გაზის



აეროსტატების შემთხვევაში – 300 მ<sup>3</sup>;

372) ELA2 ტიპის სხ – შემდეგი საჰაერო ხომალდები:

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

ბ) 2000 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე პლანერი ან ძრავიანი პლანერი;

გ) აეროსტატი;

დ) მარტივი კონსტრუქციის, არაუმეტეს 600 კგ მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) მქონე მსუბუქი შვეულმფრენი, რომელიც დაპროექტებულია არაუმეტეს ორი ადამიანის გადასაყვანად და რომელსაც არ გააჩნია ტურბინული ან/და სარაკეტო ძრავი და რომლის ექსპლუატაცია ნებადართულია მხოლოდ დღისით ვიზუალური ფრენის წესების (შემდგომ – ვფწ) შესაბამისად;

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

374) HEMS ეკიპაჟის წევრი – HEMS ფრენაზე, დანიშნული ეკიპაჟის დამხმარე წევრი (TC), სამედიცინო დახმარების საჭიროების მქონე შვეულმფრენის ბორტზე მყოფი ნებისმიერი ადამიანისთვის დახმარების აღმოჩენის მიზნით და რომელიც ეხმარება პილოტს მისი შესრულების განმავლობაში;

375) HEMS სადისპეტჩერო ცენტრი – ადგილი, საიდანაც ხორციელდება HEMS ფრენის კოორდინაცია ან კონტროლი. HEMS სადისპეტჩერო ცენტრი შესაძლოა მდებარეობდეს HEMS საექსპლუატაციო ბაზაზე;

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

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

378) HEMS ფრენა – (HEMS) სპეციალური ნებართვის (SPA) საფუძველზე შვეულმფრენით შესრულებული ფრენა, რომლის მიზანია გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა, როდესაც გადაუდებელი და სწრაფი ტრანსპორტირება აუცილებელია:

ა) სამედიცინო პერსონალის;

ბ) სამედიცინო საშუალებების (აღჭურვილობა, სისხლი, ორგანოები, წამლები); ან

გ) ავადმყოფის ან დაზარებული პირების და უშუალო მონაწილე სხვა პირების;

379) HHO მგზავრი – ადამიანი, რომლის ტრანსფერი უნდა განხორციელდეს შვეულმფრენის ჯალამბრის გამოყენებით;

380) HHO მოედანი – განსაზღვრული არე, სადაც შვეულმფრენი ახორციელებს ტრანსფერს ჯალამბრის გამოყენებით;

381) HHO ფრენა – შვეულმფრენის ფრენა, რომელიც სრულდება (HHO) სპეციალური ნებართვის (SPA)



საფუძველზე, რომლის მიზანია ადამიანების და/ან ტვირთის ტრანსფერის უზრუნველყოფა შვეულმფრენის ჯალამბრის გამოყენებით;

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

**383) ICAO** – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;

**384)  $V_1$**  – აფრენისას ის მაქსიმალური სიჩქარე, რომელზეც პილოტმა უნდა განახორციელოს პირველი ქმედება, გაქანების და დამუხრუჭების არსებული მანძილის ფარგლებში (ASDA) თვითმფრინავის გასაჩერებლად. ( $V_1$ ), ასევე არის ის მინიმალური სიჩქარე, რომლითაც, აფრენისას ( $V_{EF}$ ) სიჩქარეზე კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემდეგ, პილოტს შეუძლია განაგრძოს აფრენა და მიაღწიოს საჭირო სიმაღლეს ასაფრენი ზედაპირის თავზე, ასაფრენად არსებული მანძილის ფარგლებში;

**385)  $V_{EF}$**  – სიჩქარე, რომელზეც ივარაუდება კრიტიკული ძრავის მტყუნება აფრენისას;

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

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

ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 200 ფუტზე ნაკლებია, მაგრამ 100

ფუტზე არანაკლებია; და

ბ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 300 მ-ზე არანაკლებია;

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

ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 100 ფუტზე ნაკლებია; და

ბ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 200 მ-ზე არანაკლებია;

**389) III B კატეგორიის დასაფრენად შესვლა (CAT IIIB)** – დასაფრენად ზუსტი სახელსაწყო შესვლა და დაფრენა, რომელიც სრულდება სახელსაწყო დაფრენის სისტემის (ILS) ან მიკრო ტალღური დაფრენის სისტემის (MLS) გამოყენებით, ისეთ პირობებში, როდესაც:

ა) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH), 100 ფუტზე ნაკლებია ან (DH)

განსაზღვრული არ არის; და

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



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

3<sup>91</sup>) II კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, შვეულმფრენს აქვს საკმარისი მახასიათებლები, რათა განაგრძოს უსაფრთხოდ ფრენა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ძრავის მტყუნება ხორციელდება აფრენის მანევრის დაწყების ადრეულ ფაზაში ან დაფრენის მანევრის დასასრულს, რა შემთხვევაშიც იძულებითი დაფრენა შესაძლებელია გახდეს საჭირო;

3<sup>92</sup>) III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისი ექსპლუატაცია – ექსპლუატაცია, როდესაც, ფრენის ნებისმიერ მომენტში ძრავის მტყუნებისას, მრავალძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – იძულებითი დაფრენა შესაძლებელია გახდეს საჭირო, ხოლო ერთძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – აუცილებელია შესრულდეს იძულებითი დაფრენა;

3<sup>93</sup>) 965/2012 რეგულაცია – 2012 წლის 5 ოქტომბრის ევროკომისიის რეგულაცია (EU) No 965/2012, რომელიც ადგენს ტექნიკურ მოთხოვნებს და ადმინისტრაციულ პროცედურებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის მიმართ.

### **მუხლი 3. საფრენოსნო ექსპლუატაცია**

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

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

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

## **თავი II ზოგადი მოთხოვნები**

### **მუხლი 5. ექსპლუატანტის ვალდებულებები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სხ-ის ექსპლუატაცია განხორციელოს საქართველოს კანონმდებლობით და საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციით/ნებართვით გათვალისწინებული პირობების შესაბამისად.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია, ყოველი ფრენა შეასრულოს ამ წესის შესაბამისად მის მიერ შემუშავებული ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს მოთხოვნების შესაბამისად.
3. ექსპლუატანტი ვალდებულია, დაადგინოს და შეინარჩუნოს სისტემა ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის განხორციელებისთვის იმ ნებისმიერ ფრენაზე, რომელსაც იგი ახორციელებს, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის/დეკლარაციის საფუძველზე.
4. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის აღჭურვილობა და ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაცია შეესაბამებოდეს ექსპლუატაციის რეგიონსა და სახეობას.
5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალის ყველა წევრს, რომელიც დაშვებულია ან უშუალოდ ჩართულია საფრენოსნო და მიწისზედა მომსახურებაში, გავლილი ჰქონდეს სათანადო მომზადება და წარმოაჩინა საკუთარი მოვალეობების შესასრულებლად საჭირო უნარები და გაცნობიერებული ჰქონდეს საკუთარი უფლება-მოვალეობები და საფრენოსნო ექსპლუატაციის



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

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

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

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

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

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

### **მუხლი 6. დაშვება**

საქართველოს კანონმდებლობის და ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის დადგენის მიზნით, ექსპლუატანტი ვალდებულია მისცეს მის ნებისმიერ შენობაში ან სხ-ში შეღწევის, ასევე, ნებისმიერ დოკუმენტთან, ჩანაწერთან, მონაცემთან, პროცედურასთან ან საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის/დეკლარაციის საფუძველზე განხორციელებულ ექსპლუატაციასთან (იმისდა მიუხედავად, კონტრაქტორია თუ არა) დაკავშირებულ ნებისმიერ სხვა მასალებთან წვდომის შესაძლებლობა იმ ნებისმიერ პირს, რომელსაც შესაბამისი უფლებამოსილება მინიჭებული აქვს სააგენტოს მიერ და ინსპექტირებას ახორციელებს სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 31 აგვისტოს №166 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის“ შესაბამისად.

### **მუხლი 7. ზედამხედველობა**

სააგენტო ახორციელებს ზედამხედველობას სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 31 აგვისტოს №166 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის“ შესაბამისად.

### **მუხლი 8. ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული დაუყოვნებელი ქმედება**

ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) მიიღოს უსაფრთხოების ყველა ის ზომა, რომლის სავალდებულო შესრულება სააგენტოს მიერ მოითხოვება, სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის მე-17 ბრძანებით დამტკიცებული



„საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის“ შესაბამისად; და

ბ) შეასრულოს სააგენტოს მიერ გამოცემული, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი სავალდებულო ინფორმაცია და სხ-ის შემმუშავებლის მასერტიფიცირებული ქვეყნის მიერ გამოცემული საფრენად ვარგისობის დირექტივები (AD).

### **მუხლი 9. ანგარიშგება საავიაციო მოვლენის შესახებ**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოს წარუდგინოს შეტყობინება ყველა საავიაციო შემთხვევის, სერიოზული ინციდენტის და საავიაციო მოვლენის შესახებ, სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესის“ შესაბამისად.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოს და სხ-ის შემმუშავებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას წარუდგინოს ანგარიში ყველა იმ საავიაციო შემთხვევის, მტყუნების, ტექნიკური დეფექტის, ტექნიკური შეზღუდვების გადაჭარბების ან ისეთი მოვლენის შესახებ, რომლის შედეგადაც გამოიკვეთა იმ ინფორმაციის უზუსტობა, არასრულობა ან გაურკვეველობა, რომელიც ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებულ საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემებში (OSD) შედის ან იმ სხვა გარემოებების შესახებ, რომლებიც ფრენის უსაფრთხოებას უქმნის ან შეიძლება შეუქმნას საფრთხე და რომელიც საავიაციო შემთხვევაში ან სერიოზულ ინციდენტში არ გადაიზარდა.

### **მუხლი 10. ორგანიზაციის მართვის სისტემა**

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

ა) მკაფიოდ განსაზღვრულ პასუხისმგებლობისა და ანგარიშვალდებულების ხაზებს, მათ შორის ანგარიშვალდებული მენეჯერის უსაფრთხოებაზე პირდაპირ ანგარიშვალდებულებას;

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

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

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

ე) მართვის სისტემის ყველა ძირითადი პროცესის დოკუმენტირებას, მათ შორის პერსონალის პასუხისმგებლობის გაცნობის პროცესს და ამ დოკუმენტაციის შესწორების პროცედურას;

ვ) დადგენილ მოთხოვნებთან ექსპლუატანტის შესაბამისობის მონიტორინგის განხორციელების ფუნქციას. შესაბამისობის მონიტორინგი (CM) უნდა მოიცავდეს ანგარიშვალდებულ მენეჯერთან ნაკლოვანებების აღმოფხვრასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდების სისტემას, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ნაკლოვანების გამოსასწორებელი ღონისძიებების ეფექტურად განხორციელება;

ზ) სხვა დამატებით მოთხოვნებს, რომლებიც გათვალისწინებულია ამ წესით;

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

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

ORO.GEN.200(a)(1); GM3 ORO.GEN.200(a)(1); AMC1 ORO.GEN.200(a)(2); GM1

ORO.GEN.200(a)(2); AMC1 ORO.GEN.200(a)(3); GM1 ORO.GEN.200(a)(3);





ORO.GEN.200(a)(3); AMC1	GM3	ORO.GEN.200(a)(3);	GM4	ORO.GEN.200(a)(3);
ORO.GEN.200(a)(4); AMC2	GM1	ORO.GEN.200(a)(4);	AMC1	ORO.GEN.200(a)(5);
ORO.GEN.200(a)(5); GM1	GM1	ORO.GEN.200(a)(5);	AMC1	ORO.GEN.200(a)(6);
ORO.GEN.200(a)(6);	GM2	ORO.GEN.200(a)(6);	GM3	ORO.GEN.200(a)(6);
ORO.GEN.200(b).		ORO.GEN.200(a)(6);	GM4	ORO.GEN.200(a)(6);
				AMC1

### **მუხლი 11. საქმიანობა, რომელიც ხორციელდება ხელშეკრულების საფუძველზე**

1. ექსპლუატანტის საქმიანობის ფარგლებში რაიმე მომსახურების ან პროდუქტის შექმნის შესახებ ხელშეკრულების დადებისას, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოფს, რომ:

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

ბ) ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი საფრთხე განხილულ იქნეს ექსპლუატანტის ორგანიზაციის მართვის სისტემაში.

2. თუ საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის მფლობელი თავისი საქმიანობის რომელიმე ნაწილს ხელშეკრულების საფუძველზე გადასცემს სხვა ისეთ ორგანიზაციას, რომელიც თავად არ არის სერტიფიცირებული ან ავტორიზებული განახორციელოს ასეთი საქმიანობა ამ წესის შესაბამისად, კონტრაქტორმა ორგანიზაციამ დაკისრებული სამუშაო უნდა შეასრულოს საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის მფლობელის შეფასებისა და დაშვების საფუძველზე. საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის მფლობელმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სააგენტოს ჰქონდეს შესაძლებლობა, დაადგინოს კონტრაქტორი ორგანიზაციის საქმიანობის შესაბამისობა მოქმედ მოთხოვნებთან.

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

### **მუხლი 12. პერსონალისადმი დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს ანგარიშვალდებული მენეჯერი, რომელიც უფლებამოსილია უზრუნველყოს ექსპლუატანტის საქმიანობის განხორციელებისთვის საჭირო ფინანსური მართვა და ექსპლუატაციის განხორციელება ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად. ანგარიშვალდებული მენეჯერი პასუხისმგებელი უნდა იყოს ორგანიზაციის მართვის ეფექტური სისტემის შექმნასა და მისი ფუნქციონირების უზრუნველყოფაზე.

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

3. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს საკმარისი რაოდენობის კვალიფიცირებული პერსონალი დაგეგმილი ამოცანებისა და საქმიანობის განსახორციელებლად, დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

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

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალი გაცნობილია მათზე დაკისრებულ მოვალეობებს და იცოდეს ამ მოვალეობების შესასრულებლად საჭირო წესები და პროცედურები.



**მუხლი 13. ექსპლუატანტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**  
ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს ისეთი მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, რომ შესაძლებელი იყოს ყველა დაგეგმილი ამოცანის და საქმიანობის განხორციელება დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

#### **მუხლი 14. ჩანაწერების შენახვა**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია, შექმნას ჩანაწერების შენახვის ისეთი სისტემა, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელი იქნება ამ წესის მე-10 მუხლში ასახული მოთხოვნების ყველა ელემენტის ჩანაწერების სათანადოდ შენახვა და მიკვლევადობა.
2. ჩანაწერების ფორმატი ასახულ უნდა იყოს ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ პროცედურებში.
3. ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს ისე, რომ თავიდან იქნეს აცილებული მათი დაზიანების, შეცვლის ან დაკარგვის შესაძლებლობა.

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

#### **მუხლი 15. დეკლარაცია**

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

- ა) ექსპლუატაციის დაწყებამდე სააგენტოს მიაწოდოს ყველა საჭირო ინფორმაცია ამ წესის №1 დანართით მითითებული ფორმით;
- ბ) უზრუნველყოს ამ წესით, მოქმედი კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან და დეკლარაციაში მოყვანილ ინფორმაციასთან შესაბამისობა;
- გ) დაუყოვნებლივ აცნობოს სააგენტოს დეკლარაციაში ან შესაბამისობის დადგენის მის მიერ გამოყენებულ მეთოდებში რაიმე ცვლილების შესახებ და წარუდგინოს მას შესწორებული დეკლარაცია, ამ წესის №1 დანართში მითითებული ფორმით;
- დ) სააგენტოს აცნობოს დეკლარაციაში მითითებულ ვადაზე ადრე ექსპლუატაციის შეწყვეტის შესახებ.

#### **მუხლი 16. იჯარა**

1. საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში არარეგისტრირებული საჰაერო ხომალდით იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა მოიპოვოს სააგენტოს წინასწარი თანხმობა. აღნიშნულის მიზნით ექსპლუატანტმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

- ა) ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის ტიპი, ამოსაცნობი ნიშნებისა და სერიულ ნომერთან დაკავშირებით;
- ბ) მფლობელის სახელი გვარი/დასახელება და მისამართი;
- გ) მოქმედი საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის ასლი;
- დ) იჯარის ხელშეკრულების ასლი ან იჯარის პირობების აღწერა, გარდა ფინანსური შეთანხმებებისა;
- ე) ინფორმაცია იჯარის ხანგრძლივობასთან დაკავშირებით;
- ვ) ეკიპაჟიანი იჯარის შემთხვევაში საექსპლუატაციო პროცედურების სრული აღწერა და უსაფრთხოების რისკების შეფასება, რომელიც ადასტურებს ამ წესის მოთხოვნებს უსაფრთხოების მიზნებთან შესაბამისობას.



**შენიშვნა:** ზემოაღნიშნულ ინფორმაციას უნდა დაერთოს მოიჯარის მიერ ხელმოწერილი განცხადება, რომ იჯარის ხელშეკრულების მხარეებს სრულად გათვითცნობიერებული აქვთ თავიანთი შესაბამისი პასუხისმგებლობები მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად.

2. ექსპლუატანტი, რომელიც აპირებს, რომ იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე განახორციელოს იმ საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომელიც არ არის რეგისტრირებული საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში, ვალდებულია დამატებით დაასაბუთოს, რომ:

ა) იჯარა გამომდინარეობს განსაკუთრებული საჭიროებიდან, რა შემთხვევაშიც შესაძლებელია თანხმობის გაცემა 7 თვემდე პერიოდის ვადით, რომლის მოქმედება შეიძლება გაგრძელდეს მხოლოდ ერთხელ, დამატებით 7 თვის ვადით;

ბ) იჯარა ხორციელდება იმ სახის ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით, რომლის განხორციელება შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული საჭაერო ხომალდის მეშვეობით. ამ შემთხვევაში შესაძლებელია, თანხმობის მოქმედების მეორე ვადით გაგრძელება;

გ) იჯარა აუცილებელია ექსპლუატაციის შეუფერხებლად განსახორციელებლად გარკვეული სირთულეების პერიოდში და საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში რეგისტრირებული საჭაერო ხომალდის იჯარით აღება შეუძლებელი ან არამიზანშეწონილია. ასეთ შემთხვევაში შესაბამისი თანხმობა გაიცემა იმ ვადით, რომელიც საჭიროა აღნიშნული სირთულეების დასაძლევად.

3. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია, იმ საჭაერო ხომალდით ეკიპაჟიანი იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე, რომელიც არ არის რეგისტრირებული საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოში, განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული სხ განეკუთვნება იმავე, ან უფრო დაბალი კატეგორიის საჭაერო ხომალდს, რომლის ექსპლუატაციასაც ახდენს ექსპლუატანტი და იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) სხ-ს გააჩნია სტანდარტული რეგისტრაციის სერტიფიკატი (CoR), რომელიც გაცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-7 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) სხ-ს გააჩნია სტანდარტული საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA), რომელიც გაცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად;

გ) ექსპლუატანტს გააჩნია იჯარის ხელშეკრულება სხ-ის ექსპლუატანტთან ამ უკანასკნელის მფლობელობაში არსებული სხ-ით და ეკიპაჟ(ებ)ით ფრენ(ებ)ის განხორციელებასთან დაკავშირებით;

დ) ექსპლუატანტს გააჩნია იმ საბორტო ჰაერსანაოსნო მოწყობილობების გამოყენების უფლება, რომელიც უზრუნველყოფს უსაფრთხო ფრენის განხორციელებას (ასეთის აუცილებლობის შემთხვევაში);

ე) მოიჯარე აწარმოებს ჩანაწერებს ყველა იმ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, რომელიც სრულდება მეიჯარეების მიერ და რომელიც ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სააგენტოსთვის;

ვ) ექსპლუატანტს გააჩნია სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელი პოლის(ებ)ი იმ შესაძლო ზიანის საკომპენსაციოდ, რომელიც შეიძლება მიადგეს ეკიპაჟის წევრს, მგზავრს, ტვირთს, ბარგს და მესამე პირს. პასუხისმგებლობის დაზღვევის ფარგლები უნდა შეესაბამებოდეს საქართველოს კანონმდებლობას.

4. დაუშვებელია ექსპლუატანტის მიერ ეკიპაჟის გარეშე იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე იმ საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომლის ექსპლუატაციასაც უკანასკნელი ერთი წლის განმავლობაში ახორციელებდა ის ექსპლუატანტი, რომელიც იმყოფება ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს 2005 წლის 14 დეკემბრის №2111/2005 („იმ ავიაგადამზიდველების სიის ჩამოყალიბების თაობაზე, რომელთაც აკრძალული აქვთ საჭაერო მიმოსვლის განხორციელება გაერთიანების ფარგლებში“) რეგულაციით განსაზღვრულ სიაში. ასეთი საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაცია შესაძლებელია განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისი დერეგისტრაცია განხორციელდა საქართველოს სამოქალაქო საჭაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრიდან და მის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებაზე ზედამხედველობას განახორციელებს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული საავიაციო ტექნიკის



საფრენად ვარგისობის მართვის საწარმო.

5. საქართველოში ან ევროკავშირის წევრ ქვეყანაში არარეგისტრირებული საჰაერო ხომალდით ეკიპაჟის გარეშე იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია იმ შემთხვევაში, თუ:

- ა) საჰაერო ხომალდს გააჩნია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული რეგისტრაციის და საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი;
- ბ) საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ წესით დადგენილი პირობების შესაბამისად;
- გ) საჰაერო ხომალდის აღჭურვილობა აკმაყოფილებს ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს;
- დ) ექსპლუატანტს გააჩნია იჯარის ხელშეკრულება სხ-ის მფლობელთან ამ უკანასკნელის მფლობელობაში არსებული სხ-ით ფრენ(ებ)ის განხორციელებასთან დაკავშირებით.

### **მუხლი 17. პერსონალისადმი დადგენილი მოთხოვნები**

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

- ა) საფრენოსნო ექსპლუატაცია;
- ბ) ეკიპაჟის მომზადება/წვრთნა;
- გ) მიწისზედა მომსახურება;
- დ) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება სააგენტოს სამართლებრივი აქტ(ებ)ის შესაბამისად.

2. პერსონალის კვალიფიკაცია და კომპეტენცია უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

- ა) ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი პერსონალი დაგეგმილი სახმელეთო და საფრენოსნო ექსპლუატაციის განსახორციელების მიზნით;
- ბ) სახმელეთო და საფრენოსნო ექსპლუატაციაში მონაწილე ან მასში უშუალოდ ჩართული პერსონალი:
  - ბ.ა) უნდა იყოს სათანადოდ მომზადებული;
  - ბ.ბ) უნდა იჩენდეს მათზე დაკისრებული ვალდებულებების ეფექტური შესრულების უნარს;
  - ბ.გ) სრულად უნდა იცნობდეს საკუთარ უფლება-მოვალეობებს.

3. პერსონალზე ზედამხედველობის მიზნით:

- ა) ექსპლუატანტმა, ორგანიზაციის სტრუქტურისა და დასაქმებული პერსონალის რაოდენობის გათვალისწინებით უნდა დანიშნოს საკმარისი რაოდენობის პერსონალზე ზედამხედველი პირი;
- ბ) განსაზღვრულ უნდა იყოს ამ ზედამხედველი პირების უფლება-მოვალეობები და მიღებული უნდა იყოს ნებისმიერი სხვა საჭირო ღონისძიება, რათა მათ უზრუნველყონ თავიანთი საზედამხედველო პასუხისმგებლობის შესრულება;
- გ) ეკიპაჟის წევრებსა და ექსპლუატაციაში ჩართულ პერსონალზე ზედამხედველობა უნდა ხორციელდებოდეს იმ პირების მიერ, რომელსაც გააჩნია შესაბამის სფეროში მუშაობის გამოცდილება.

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



## **მუხლი 18. ექსპლუატანტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

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

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

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

## **მუხლი 19. მოთხოვნები დოკუმენტაციის მიმართ**

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

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

## **მუხლი 20. მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაცია**

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

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

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

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

ა) განცხადება, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ა.ა) განმცხადებლის საკონტაქტო მონაცემებს (ტელეფონი, ელ. ფოსტა);

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

ბ) რეესტრიდან ექსპლუატანტის რეგისტრაციის ამონაწერი;

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

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

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

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

ზ) სხ-ის ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატის ასლი;



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

ი) საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს თანხმობა (იმ სახეობის საავიაციო სამუშაოსთვის, რომელიც საჭიროებს საჰაერო ხომალდიდან ფოტო და ვიდეოგადაღებას);

კ) სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (AFM) ან ეკვივალენტურ დოკუმენტ(ებ)ს;

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

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

ნ) ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად შემუშავებულ ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;

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

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

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

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტი დაგეგმილი ექსპლუატაციის სახეობიდან გამომდინარე უფლებამოსილია მიმართოს სააგენტოს ერთი ფრენის, ფრენების განსაზღვრული სერიის ან შეუზღუდავი ხანგრძლივობის საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის მისაღების მიზნით. მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებულ ექსპლუატაციის განმსაზღვრელი კრიტერიუმები მოცემულია ამ წესის №6 დანართში, ხოლო საექსპლუატაციო პროცედურების შემუშავების სახელმძღვანელო მოცემულია ამ წესის №7 დანართში.

## **მუხლი 21. ცვლილებების განხორციელება**

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

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

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

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

## **მუხლი 22. შესაბამისობის შენარჩუნება**

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

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

3. სააგენტოს მიერ საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის შეჩერების ან გაუქმების



შემთხვევაში, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციის/ნებართვის სერტიფიკატი დაუყოვნებლივ უნდა დაუბრუნდეს სააგენტოს.

### **მუხლი 23. სახელმძღვანელოები, ბორტჟურნალები და ჩანაწერები – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო – ძირითადი მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო ამ მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.
2. სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს შესაბამისად, რომელიც უნდა მოიცავდეს ყველა საჭირო ინსტრუქციას, ინფორმაციას და პროცედურებს ყველა სხ-თან დაკავშირებით და საექსპლუატაციო პერსონალის მიერ მათი მოვალეობების შესასრულებლად. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში აგრეთვე განსაზღვრული უნდა იყოს საფრენოსნო, სამუშაო და დასვენების დროის შესაბამისი ნორმები. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო და მისი რევიზიები უნდა შეესაბამებოდეს დამტკიცებულ სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს და მასში ცვლილებები უნდა ხორციელდებოდეს საჭიროებისამებრ.
3. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში ასახული უნდა იყოს ამ წესით განსაზღვრული მოთხოვნები და მისი შინაარსი არ უნდა ეწინააღმდეგებოდეს საავიაციო სამუშაოების ავტორიზაციით/ნებართვით/დეკლარაციით გათვალისწინებულ პირობებს და ექსპლუატანტზე გაცემულ სპეციალური ნებართვებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.
4. ნებადართულია ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს გამოცემა ცალკეული დოკუმენტების სახით.
5. ექსპლუატაციაში ჩართული პერსონალის თითოეული წევრისათვის ადვილად ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ის ნაწილები, რომელიც უშუალოდ მის სამსახურებრივ მოვალეობებს უკავშირდება.
6. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს განახლება უნდა ხორციელდებოდეს რეგულარულად და პერსონალის ყველა წევრი უნდა იყოს ინფორმირებული ყველა იმ ცვლილებების შესახებ, რომლებიც უშუალოდ მათ სამსახურებრივ მოვალეობებს უკავშირდება.
7. ეკიპაჟის თითოეულ წევრს პირადი სარგებლობისთვის უნდა გადაეცეს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ის ნაწილები, რომლებიც უშუალოდ მათ სამსახურებრივ მოვალეობას უკავშირდება. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ან მისი შესაბამისი ნაწილების თითოეული მფლობელი პასუხისმგებელია, რომ მისი ასლი ყოველთვის განახლებული იყოს და მასში ასახული იყოს ექსპლუატანტის მიერ მოწოდებული ცვლილებები.
8. მაღალი რისკის კომერციული სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განმახორციელებელი პირი ვალდებულია, საავიაციო სამუშაოების (SPO) ავტორიზაციასთან/ნებართვასთან დაკავშირებულ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) რაიმე სახის ცვლილების განხორციელებამდე, მოიპოვოს სააგენტოს თანხმობა, სანამ აღნიშნული ცვლილება შევა ძალაში.
9. თუ უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროა ცვლილებების და შესწორებების დაუყოვნებლივ განხორციელება, მათი დაუყოვნებელი გამოქვეყნება და დანერგვა შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, როცა ექსპლუატანტმა ყველა საჭირო თანხმობის მოსაპოვებლად მიმართა სააგენტოს.
10. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სააგენტოს მიერ მოთხოვნილი ყველა ცვლილების ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში შეტანა.
11. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ დამტკიცებული დოკუმენტებიდან აღებული ინფორმაცია და მისი ნებისმიერი ცვლილება სწორად იყოს ასახული ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში.
12. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ის ნაწილები, რომლებიც უკავშირდება პერსონალის მოვალეობებს, შედგენილი იქნეს მათთვის გასაგებ ენაზე. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში ინფორმაცია ადვილად გასაგებად უნდა იყოს ასახული და



ითვალისწინებდეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპებს.

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

#### **მუხლი 24. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი**

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია საჰაერო ხომალდის ყოველი ტიპისთვის შეიმუშაოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომელიც უნდა ეფუძნებოდეს, ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ დამტკიცებულ შესაბამის მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს (MMEL). MEL შესაძლოა დაეფუძნოს სხ-ის შემუშავებლის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ MMEL-ს, თუ აღნიშნული სააგენტოსთვის მისაღებად ჩაითვლება.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(a)).

2. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) რომელშიც გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი:

ა) დოკუმენტი უნდა ასახავდეს კონკრეტული გაუმართავი ხელსაწყოებით და მოწყობილობებით განსაზღვრულ პირობებში საფრენოსნო ექსპლუატაციას;

ბ) დოკუმენტი შემუშავებული უნდა იყოს ყოველი საჰაერო ხომალდისათვის, ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პირობების გათვალისწინებით; და

გ) MEL უნდა ეფუძნებოდეს MMEL-ის პირობებს და შეზღუდვებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში და არ უნდა იყოს MMEL-ზე ნაკლებად შემზღუდველი.

3. MEL და მისი ნებისმიერი ცვლილება დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

4. MMEL-ში ასახული ნებისმიერი ცვლილების შემდეგ ექსპლუატანტმა დროულად უნდა შეიტანოს ცვლილებები MEL-ში (თუ აღნიშნული ცვლილება ეხება ექსპლუატანტის სხ-ის კონფიგურაციას).

5. MMEL-ში ასახული ცვლილებების შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია MEL-ში ასახოს ცვლილებები, თუ:

ა) შემცირებულ იქნა გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი; ან

ბ) ცვლილება ეხება საჰაერო ხომალდს ან ექსპლუატაციის ტიპს და უფრო შემზღუდველია.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია MMEL-ის დამტკიცებულ ცვლილებაში მითითებულ ძალაში შესვლის თარიღიდან 90 კალენდარულ დღეში შეიტანოს ცვლილება MEL-ში.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში მითითებული MEL-ის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოსადგენი ვადები შესაძლოა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებების გამო შემცირებულ იქნეს სააგენტოს მიერ.

8. აღჭურვილობის ჩამონათვალის გარდა MEL უნდა შეიცავდეს:

ა) შესავალს, სადაც აღწერილი უნდა იყოს MEL-ში გამოყენებული მითითებები და განმარტებები საფრენოსნო ეკიპაჟისა და ტექნიკური მომსახურების პერსონალისათვის და უნდა:

ა.ა) MEL-ის ფარგლებში ასახავდეს MMEL-ის შესავლის შინაარსს;

ა.ბ) შეიცავდეს MEL-ში გამოყენებულ ტერმინებსა და განმარტებებს;

ა.გ) შეიცავდეს ნებისმიერ სხვა შესაბამის კონკრეტულ ინფორმაციას MEL-ის მოქმედების სფეროსა და გამოყენების შესახებ (ასეთის არსებობის შემთხვევაში), რაც თავდაპირველად არ იყო გათვალისწინებული MMEL-ში;





ა.დ) მიაწოდოს ინსტრუქცია იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა დადგინდეს გაუმართაობა ან გაუმართაობის წარმოშობა, რამდენადაც ეს აუცილებელია MEL-ის სათანადო გამოყენებისთვის;

ა.ე) MMEL-ში მოცემული მითითებების საფუძველზე შეიცავდეს ერთდროულად რამდენიმე გაუმართაობისას სამოქმედო ინსტრუქციებს;

ა.ვ) შეიცავდეს ინსტრუქციებს გაუმართაობებზე საჭიროების შემთხვევაში საინფორმაციო სტიკერების განთავსების შესახებ, რათა ეკიპაჟის წევრებს ჰქონდეთ ინფორმაცია აღჭურვილობის მდგომარეობის შესახებ. კერძოდ, თუ მწყობრიდან გამოსულია ისეთი აღჭურვილობა, რომელიც ხელმისაწვდომია საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის ფრენის განმავლობაში, როგორცაა მართვის სისტემა(ები) და ინდიკატორ(ებ)ი, მათზე მკაფიოდ უნდა იყოს დატანილი გაუმართაობის შესახებ საინფორმაციო სტიკერი;

ბ) MMEL-ის რევიზიის სტატუსს, რომლის საფუძველზეც შემუშავებულია MEL ან/და მისი ცვლილებები;

გ) MEL-ის დანიშნულებას, მოცულობას და მოქმედების სფეროს. რისთვისაც, MEL უნდა შეიცავდეს გაფრენის პირობებს, ფრენებისთვის რომლებიც ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70-ე ბრძანებით (სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ) გაცემული იმ სპეციალური ნებართვის შესაბამისად, რომელსაც ფლობს ექსპლუატანტი;

დ) ექსპლუატანტმა MEL-ში უნდა ასახოს ინსტრუქციები იმის შესახებ, თუ როგორ უნდა მოიქცეს ეკიპაჟი იმ შემთხვევაში, თუ გაუმართაობა მოხდება ფრენის დაწყებასა და აფრენის დაწყებას შორის დროის პერიოდში. თუ ფრენის დაწყებასა და აფრენის დაწყებას შორის მოხდა გაუმართაობა, ფრენის გაგრძელების შესახებ ნებისმიერი გადაწყვეტილების მიღება უნდა განხორციელდეს პილოტის შეფასებისა და მისი საფრენოსნო გამოცდილების გათვალისწინებით. სხ-ის მეთაურს შეუძლია ფრენის გაგრძელების შესახებ რაიმე გადაწყვეტილების მიღებამდე იხელმძღვანელოს MEL-ით.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(d)(3) და GM2 ORO.MLR.105(d)(3)).

9. MEL-ის ფორმატი, აღჭურვილობის ჩამონათვალი და ფრენისთვის მზადყოფნის პირობები უნდა ასახავდეს MMEL-ის პირობებს.

10. MEL-ის ელემენტებისთვის სასურველია გამოყენებულ იქნეს ATA 100/2200 სპეციფიკაციების ნუმერაციის სისტემა.

11. სხვა ფორმატები და აღჭურვილობის ნუმერაციის სისტემები, MEL-ში შეიძლება გამოყენებულ იქნეს იმ პირობით, თუ ისინი მკაფიოდ და ცალსახაა.

12. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

ა) განსაზღვროს MEL-ში ასახული ნებისმიერი გაუმართავი ხელსაწყოების და მოწყობილობების გამოსწორების ინტერვალები. MEL-ით განსაზღვრული გაუმართაობების გამოსწორების ინტერვალი არ უნდა იყოს MMEL-ში ასახული გაუმართაობების გამოსწორების ინტერვალებზე ნაკლებად შემზღვეველი;

ბ) დანერგოს გაუმართაობების გამოსწორების ეფექტური პროგრამა;

გ) განახორციელოს საჭირო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია MEL-ში მითითებული გაუმართაობის გამოსწორების ვადების გასვლის შემდეგ, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც:

გ.ა) გაუმართაობა აღმოფხვრილია; ან

გ.ბ) გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი გაგრძელებულია მე-13 პუნქტის „ზ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე.



**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(e);(f)).

13. სააგენტოსთან შეთანხმებით, ექსპლუატანტმა შეიძლება გამოიყენოს პროცედურები „B“, „C“ და „D“ კატეგორიის გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის ერთჯერადად გაზრდისთვის, თუ:

- ა) გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა შეესაბამება სხ-ის ტიპის MMEL-ში განსაზღვრულ ვადებს;
- ბ) გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა ხორციელდება მაქსიმუმ იმავე ინტერვალით, რაც ასახულია MEL-ში;
- გ) გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა არ გამოიყენება, როგორც ჩვეულებრივ MEL-ით განსაზღვრული გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი და ინტერვალის გაზრდა გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც გაუმართაობის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო;
- დ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გადავადების კონტროლისათვის კონკრეტული უფლება-მოვალეობები და პასუხისმგებლობები;
- ე) სააგენტოს ეცნობება გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის ნებისმიერი გაზრდის შესახებ.
- ვ) შემუშავებულია გაუმართაობის გამოსწორების გეგმა, რათა პირველივე შესაძლებლობისთანავე განხორციელდეს გაუმართაობის აღმოფხვრა.

ზ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილ გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდისა და შესაბამისობის უზრუნველსაყოფად მუდმივი ზედამხედველობის პროცედურებში დეტალურად უნდა იყოს ასახული იმ პასუხისმგებელი პერსონალის სახელი და თანამდებობა, რომელიც პასუხისმგებელია აღნიშნული ინტერვალის გაზრდის პროცედურებზე და ამ პროცედურების გამოყენების კონტროლისთვის გაწერილი უნდა იყოს კონკრეტული მოვალეობები და პასუხისმგებლობები.

თ) პერსონალს, რომელიც უფლებამოსილია გამოსწორების ინტერვალის გაზრდაზე, გავლილი უნდა ჰქონდეს შესაბამისი სწავლება ტექნიკურ ან/და საექსპლუატაციო დისციპლინაში რათა, შეასრულოს დაკისრებული მოვალეობა. პერსონალს აუცილებლად უნდა გააჩნდეს MEL-ის, როგორც საფრენოსნო შემადგენლობის და ტექნიკური პერსონალის დამხმარე დოკუმენტის გამოყენების საექსპლუატაციო ცოდნა/უნარები და ინჟინრის კომპეტენცია. უფლებამოსილი პერსონალი უნდა იყოს განსაზღვრული მათი თანამდებობის და სახელის მითითებით.

ი) ექსპლუატანტმა გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა სააგენტოს უნდა აცნობოს გაზრდიდან 1 თვის ვადაში ან დამტკიცებულ პროცედურებში მითითებულ ვადებში.

კ) სააგენტოს შეტყობინება უნდა განხორციელდეს წერილობითი ფორმით, სადაც უნდა მიეთითოს მიმდინარე გაუმართაობა, გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდის ყველა გამოყენება, გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდის მიზეზი და მიზეზი თუ რის გამო არ განხორციელდა გაუმართაობის თავდაპირველ ვადების ფარგლებში გამოსწორება.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია (GM1 ORO.MLR.105(e);(f) და GM1 ORO.MLR.105(f)).

14. ექსპლუატანტმა უნდა ჩამოაყალიბოს MEL-ის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, MMEL-ში მითითებული პროცედურების საფუძველზე. ეს პროცედურები უნდა იყოს MEL-ის ან ექსპლუატანტის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოების ნაწილი. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში ასახვის შემთხვევაში, შესაბამის ინფორმაციაზე მკაფიო მითითება უნდა გაკეთდეს MEL-ში.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში



(GM1 ORO.MLR.105(g)).

15. MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურები უნდა ეფუძნებოდეს MMEL-ში გაწერილ საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებს. ექსპლუატანტს შეუძლია მოახდინოს პროცედურების ცვლილება თუ უზრუნველყოფილი იქნება, ფრენის უსაფრთხოების იმავე დონის შენარჩუნება, რაც ასახულია MMEL-ში.

16. ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია MEL-ში გაწერილ საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებზე, იმისდა მიუხედავად, თუ ვის მიერ იქნა შემუშავებული ეს პროცედურები.

17. MEL-ის ნებისმიერი პუნქტი, რომლისთვისაც უსაფრთხოების მისაღები დონის შენარჩუნებლად საჭიროა საექსპლუატაციო ან ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, MEL-ში უნდა იყოს მითითებული შენიშვნების ან გამონაკლისების სვეტში/გრაფაში/ნაწილში. საექსპლუატაციო პროცედურებისათვის მითითებულ უნდა იყოს – (O), ხოლო ტექნიკური მომსახურებისთვის პროცედურებისათვის – (M). იმ შემთხვევაში თუ საჭიროა ორივე, საექსპლუატაციოც და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებიც, მითითებულ უნდა იყოს (O)(M).

18. იმის მიუხედავად, თუ ვის მიერ სრულდება პროცედურები, ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია MEL-ში გაწერილი ყველა პროცედურის დამაკმაყოფილებელ დონეზე შესრულებაზე.

**შენიშვნა:** დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(g)).

19. MMEL-ში ასახული საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების ცვლილების შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია შესაბამისი ცვლილებები შეიტანოს MEL-ის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურებში.

20. MMEL-ში ასახული საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების ცვლილებების შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია MEL-ში ასახოს ცვლილებები, თუ:

ა) შეცვლილი პროცედურა გამოიყენება ექსპლუატანტის MEL-ში; და

ბ) ამ ცვლილების მიზანია გააუმჯობესოს შესაბამისობა MMEL-ში ასახულ გაფრენისთვის მზადყოფნის პირობებთან.

21. ამ მუხლის მე-20 პუნქტში მითითებული MEL-ის ცვლილების სააგენტოში შესათანხმებლად, ექსპლუატანტი ვალდებულია, MMEL-ის დამტკიცებულ ცვლილებაში მითითებულ ძალაში შესვლის თარიღიდან 90 კალენდარული დღეში სააგენტოში წარმოადგინოს MEL-ის ცვლილება. MEL-ის სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოსადგენი ვადები შესაძლოა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ცვლილებების გამო შემცირებულ იქნეს სააგენტოს მიერ.

22. თუ MEL-ში სხვაგვარად არ არის მითითებული, ექსპლუატანტმა უნდა შეასრულოს:

ა) MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო პროცედურები, გაუმართავი მოწყობილობებით ფრენის შესასრულებლად ან დაგეგმვისას.

ბ) MEL-ში გაწერილი ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, გაუმართავი მოწყობილობებით ექსპლუატაციის დაწყებამდე.

23. სააგენტო უფლებამოსილია კონკრეტულ ცალკეულ შემთხვევაში შეითანხმოს ექსპლუატანტის მიერ იმ გაუმართავი ხელსაწყოებით და მოწყობილობებით საჰაერო ხომალდის საფრენოსონო ექსპლუატაციის განხორციელება, რომლებიც არ არის ასახული MEL-ში, მაგრამ ასახულია MMEL-ში, იმ პირობით, რომ:

ა) აღნიშნული ხელსაწყოები, მოწყობილობები ან ფუნქციები იმყოფება MMEL-ის მოქმედების სფეროში;



ბ) აღნიშნული შეთანხმება ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებულ იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც გაუმართაობის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო და არა როგორც შეზღუდვების გარეშე ექსპლუატაციის განხორციელების ნორმალური საშუალება;

გ) აღნიშნული შეთანხმების ფარგლებში ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის კონტროლისთვის შესაბამისი უფლება-მოვალეობები;

დ) შემუშავებულია გაუმართავი ხელსაწყოების, მოწყობილობების ან მათი ფუნქციების გამოსწორების ან MEL-ის შეზღუდვების ფარგლებში საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის პირველივე შესაძლებლობისთანავე დროულად დასაბრუნებელი გეგმა.

**შენიშვნა:** სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.MLR.105(j) და GM1 ORO.MLR.105(j)).

### **მუხლი 25. საბორტო ჟურნალი**

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

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

### **მუხლი 26. ჩანაწერების შენახვა**

1. ხუთი წლის ვადით შენახვას ექვემდებარება შემდეგი ჩანაწერები:

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

ბ) ექსპლუატანტებთან მიმართებაში, რომლებიც ახორციელებენ მაღალი რისკის კომერციულ სპეციალიზებულ ექსპლუატაციას, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულის გარდა, ამ წესის 89-ე მუხლის შესაბამისად შესრულებული რისკის შეფასებასთან დაკავშირებული ჩანაწერები და შესაბამისი სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები.

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

ა) ფრენის სამუშაო გეგმა, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

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

გ) დოკუმენტაცია მასისა და გაწონასწორების შესახებ;

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

ე) საბორტო ჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი; და

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

3. ექსპლუატანტის პერსონალის მონაცემები უნდა ინახებოდეს ამ წესის №2 დანართში მითითებული



პერიოდებით.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

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

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

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

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

**მუხლი 27. უშიშროების უზრუნველყოფი ზომები საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში - თვითმფრინავები**

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

**მუხლი 28. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შემადგენლობა და სამუშაო ადგილებზე საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა არ უნდა იყოს იმ მინიმალურ რაოდენობაზე ნაკლები, როგორც განსაზღვრულია სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში ან სხ-სთვის დადგენილი საექსპლუატაციო შეზღუდვებით;

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

3. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრი უნდა ფლობდეს ისეთ მოწმობას და ოსტატობას, რომელიც გაცემულია ან აღიარებულია სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად და მასზე დაკისრებულ მოვალეობებს შეესაბამება;

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

5. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შემადგენლობაში პირის შტატგარეშე საფუძველზე ან არასრული სამუშაო განაკვეთით აყვანისას, ექსპლუატანტმა უნდა გადაამოწმოს, რომ ამ წესის,

ასევე სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ და მათ შორის ბოლო გამოცდილების მიმართ დადგენილი მოთხოვნები სრულდება, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ სხვა ექსპლუატანტ(ებ)ისთვის გაწეული ყველა მომსახურების გათვალისწინებით, კერძოდ:

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

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



## **მუხლი 29. სხ-ის მეთაურად დანიშვნა**

1. ექსპლუატანტმა საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებიდან ერთი პილოტი უნდა დანიშნოს, სხ-ის მეთაურად. ექსპლუატანტი სხ-ის მეთაურად ნიშნავს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრთა შორის იმ პილოტს, რომელსაც შესაბამისი კვალიფიკაცია მიენიჭა სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად.

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

ა) გამოცდილების ის მინიმალური დონე, რომელიც ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს შესაბამისად არის განსაზღვრული;

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

გ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის შემთხვევაში, გავლილი აქვს ექსპლუატანტის მეთაურთა მომზადების შესაბამისი კურსი, თუ ხორციელდება მეორე პილოტის რანგიდან მისი მეთაურად გადაყვანა.

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

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

## **მუხლი 30. ბორტინჟინერი**

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

## **მუხლი 31. ეკიპაჟის რესურსის მართვის სწავლება**

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

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

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

## **მუხლი 32. ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი გადამზადების კურსი**

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

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

ბ) ექსპლუატანტთან მუშაობის დაწყებისას.

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



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

**მუხლი 33. სხვაობების შემსწავლელი კურსი და გაცნობითი სწავლება**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია გაიაროს სხვაობების შემსწავლელი კურსი ან გაცნობითი სწავლება მაშინ, როდესაც ეს სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესებით“ მოითხოვება და როდესაც მის მიერ ამჟამად ექსპლუატირებული სხ-ის ტიპებზე ან მათ მოდიფიკაციებზე ხორციელდება აღჭურვილობის ან ექსპლუატაციის პროცედურების ცვლილება, რომელიც დამატებით ცოდნას საჭიროებს.
2. ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში განსაზღვრული უნდა იყოს, თუ როდის არის საჭირო სხვაობების შემსწავლელი ან გაცნობითი კურსის გავლა.

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

**მუხლი 34. პერიოდული მომზადება და შემოწმება**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველი წევრი ვალდებულია წელიწადში ერთხელ გაიაროს პერიოდული საფრენოსნო და სახმელეთო მომზადება მის მიერ ექსპლუატირებული სხ-ის ტიპებისა ან მათი მოდიფიკაციის შესაბამისად, რომელიც ასევე მოიცავს ბორტზე არსებული ყველა საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის განთავსებისა და სარგებლობის წესებს.
2. საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეულ წევრს, პერიოდულად უნდა ჩაუტარდეს შემოწმება ექსპლუატანტის მიერ, რათა დადგინდეს მათი კომპეტენცია სტანდარტული, საგანგებო და ავარიულ ვითარებებში მოქმედების პროცედურების შესრულებისას.

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

**მუხლი 35. პილოტის კვალიფიკაცია პილოტის ნებისმიერი სავარძლიდან**

საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრებმა, რომლებიც დაშვებული შეიძლება იყვნენ სხ-ის პილოტის ნებისმიერი სავარძლიდან მართვაზე, უნდა გაიარონ ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში განსაზღვრული შესაბამისი წვრთნა და შემოწმება.

**მუხლი 36. . ერთი და მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ის ექსპლუატაცია**

1. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები, რომლებიც ექსპლუატაციას უწევენ ერთზე მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ებს, უნდა აკმაყოფილებდნენ ამ წესით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს სხ-ის თითოეული ტიპის ან მოდიფიკაციის მიმართ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სხ-ის შესაბამისი ტიპის ან მოდიფიკაციისთვის ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ დამტკიცებული საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) სავალდებულო ნაწილში განსაზღვრულია სწავლებასთან, შემოწმებასა და ბოლო გამოცდილებასთან დაკავშირებული კრედიტები.
2. ექსპლუატანტს შეუძლია განსაზღვროს ერთძრავიანი შვეულმფრენის ტიპების ჯგუფები. ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო ცოდნის შემოწმება შვეულმფრენის ერთ ტიპზე მოქმედა ჯგუფში შემავალი ყველა სხვა ტიპებისთვის, თუ:

ა) ჯგუფში შედის მხოლოდ ერთ ტურბინულ-ძრავიანი შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაციაც ხორციელდება ვიზუალური ფრენის წესებით, ან

ბ) ჯგუფი მოიცავს მხოლოდ ერთ დგუმ-ძრავიან შვეულმფრენებს, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ვიზუალური ფრენის წესებით.

3. საჰაერო ხომალდზე/ფრენის იმიტაციის საწვრთნელ მოწყობილობაზე (FSTD) წვრთნისა და ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო ცოდნის შემოწმების ელემენტები, რომლებიც მოიცავს სპეციალიზებულ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ამოცანის შესაბამის ასპექტებს, მაგრამ არ არის დაკავშირებული სხ-ის ტიპის ან ტიპების ჯგუფთან, აღნიშნული შემოწმება მოქმედა სხვა ჯგუფების ან ტიპებისთვის, ექსპლუატანტის მიერ ჩატარებული რისკის შეფასების საფუძველზე.



4. შვეულმფრენის ერთზე მეტი ტიპის ან ვარიანტის ექსპლუატაციისას, რომლებიც გამოიყენება მსგავსი ექსპლუატაციისთვის, თუ მარშრუტზე შემოწმება (line check) ხორციელდება ტიპებსა და ვარიანტებს შორის მონაცვლეობით, ყოველი მარშრუტზე შემოწმება ერთ-ერთ ტიპსა ან ვარიანტზე ვრცელდება ასევე სხვა შვეულმფრენის ტიპებისა თუ ვარიანტებისთვის.

5. შესაბამისი პროცედურები და/ან საექსპლუატაციო შეზღუდვები უნდა იქნეს განსაზღვრული ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში ნებისმიერი სახის ექსპლუატაციისთვის რომელიც სრულდება ერთზე მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ით.

### **მუხლი 37. საფრენოსნო ეკიპაჟის სწავლების უზრუნველყოფა**

1. ამ წესის 28- 38-ე მუხლებით გათვალისწინებული სწავლება უნდა ჩატარდეს:

ა) ექსპლუატანტის მიერ ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში განსაზღვრული სასწავლო პროგრამისა და სილაბუსის მიხედვით;

ბ) ფრენის და ფრენის იმიტაციის წვრთნის და შემოწმების შემთხვევაში საფრენოსნო მომზადების და შემოწმების ჩამტარებელი პერსონალი უნდა იყოს კვალიფიცირებული სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს №150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მოთხოვნების შესაბამისად.

2. სასწავლო პროგრამის და სილაბუსის შედგენისას, ექსპლუატანტმა მათში უნდა შეიტანოს შესაბამისი ელემენტები, რომლებიც განსაზღვრულია საექსპლუატაციო შესაბამისობის მონაცემების (OSD) სავალდებულო ნაწილში.

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

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

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

### **მუხლი 38. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემოწმება - ექსპლუატანტის საკვალიფიკაციო შემოწმება**

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

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

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





### მუხლი 39. სპეციალიზებული ექსპლუატაციის ზოგადი მოთხოვნები და ეკიპაჟის წევრების ვალდებულებები

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

2. ეკიპაჟის წევრებს შეკრული უნდა ჰქონდეთ ღვედები ფრენის კრიტიკული ეტაპის დროს ან როდესაც სხ-ის მეთაური ამას უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროდ ჩათვლის, თუ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული.

3. ფრენის დროს, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს, ვიდრე მათ უკავიათ საკუთარი სამუშაო ადგილი, ვალდებული არიან უსაფრთხოების ღვედები იქონიონ შეკრულ მდგომარეობაში.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. ეკიპაჟის წევრი ვალდებულია სხ-ის მეთაურს აცნობოს:

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

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

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



#### **მუხლი 40. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობები**

1. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი პასუხისმგებელია საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობების სათანადოდ ჯეროვნად შესრულებაზე. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობები უნდა იყოს განსაზღვრული სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში.
2. ფრენის კრიტიკული ეტაპის დროს ან როდესაც სხ-ის მეთაური ამას უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე საჭიროდ ჩათვლის, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტს შეკრული უნდა ჰქონდეს უსაფრთხოების ღვედები მის სამუშაო ადგილზე, თუ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული.
3. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტს შეკრული უნდა ჰქონდეს უსაფრთხოების ღვედები, თუ სპეციალიზებული ამოცანების შესრულების დროს გარე კარები ღია მდგომარეობაშია ან მოხსნილია.
4. ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი ვალდებულია სხ-ის მეთაურს აცნობოს:

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

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

#### **მუხლი 41. სხ-ის მეთაურის ვალდებულებები და უფლებამოსილება**

1. სხ-ის მეთაური პასუხს აგებს:
  - ა) სხ-ის და ფრენისას მის ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის ყველა წევრის, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის და ტვირთის უსაფრთხოებაზე;
  - ბ) ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებასა და შეწყვეტაზე ან, ფრენის მარშრუტის შეცვლაზე უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე,
  - გ) შესაბამის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად ყველა საექსპლუატაციო პროცედურის და შემოწმების საკონტროლო კითხვარის შესრულებაზე;
  - დ) შეასრულოს ფრენა, მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ის დარწმუნებულია, რომ ყველა საექსპლუატაციო შეზღუდვა დაცულია:
    - დ.ა) სხ საფრენად ვარგისია;
    - დ.ბ) სხ სათანადოდ რეგისტრირებულია;
    - დ.გ) სხ-ზე დამონტაჟებულია და სათანადოდ ფუნქციონირებს ფრენის შესასრულებლად საჭირო ხელსაწყოები და მოწყობილობები, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გაუმართავი მოწყობილობით ფრენა ნებადართულია მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით ან სხვა ეკვივალენტური დოკუმენტით;
    - დ.დ) სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრის მდებარეობა ისეთია, რომ ფრენა შეიძლება შესრულდეს საფრენად ვარგისობის დოკუმენტაციაში დადგენილი შეზღუდვების ფარგლებში;
    - დ.ე) ყველა მოწყობილობა და ბარგი სათანადო არის დატვირთული და დამაგრებული;
    - დ.ვ) ფრენის ნებისმიერ დროს არ მოხდება სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული სხ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვების გადაჭარბება;
    - დ.ზ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ფრენისათვის საჭირო სანაოსნო მონაცემთა ბაზა გამოსადეგია და განახლებულია.
- ე) არ დაიწყოს ფრენა, თუ მას, ეკიპაჟის რომელიმე წევრს ან ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტს, არ გააჩნია ურომისუნარიანობა საკუთარი მოვალეობის შესასრულებლად (მაგალითად ტრავმის, გადაღლილობის, ავადმყოფობის ან რაიმე სახის ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედების ქვეშ



ყოფნის გამო);

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

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

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

ი) იმის უზრუნველყოფაზე, რომ:

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

ი.ბ) არ განხორციელდეს საფრენოსნო ჩამწერების ჩანაწერების განზრახ წაშლა საავიაციო შემთხვევის, სერიოზული ინციდენტის ან სხვა საავიაციო მოვლენისას, რომელიც შეტყობინებული უნდა იქნეს ამ წესის მე-9 მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად;

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

#### **მუხლი 42. კანონმდებლობასთან შესაბამისობა**

სხ-ის მეთაური, ეკიპაჟის წევრები და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტები, ვალდებული არიან დაიცვან იმ ქვეყნის კანონმდებლობა, რომლის საჰაერო სივრცეშიც სრულდება ფრენა.

#### **მუხლი 43. საერთო სამუშაო ენა**

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

#### **მუხლი 44. საჰაერო ხომალდის მიმოსვლა**

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

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

#### **მუხლი 45. თვითმფრინავის მიმოსვლა**

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე თვითმფრინავის მიმოსვლა განახორციელოს პირმა, რომელიც:

ა) არის სათანადოდ კვალიფიცირებული პილოტი; ან

ბ) დანიშნულია ექსპლუატანტის მიერ და მას:

ბ.ა) გავლილი აქვს თვითმფრინავის მიმოსვლის განხორციელების სწავლება.

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

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

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

**შენიშვნა:** თვითმფრინავის მიმოსვლასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია

(GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.GEN.120; GM1 SPO.GEN.120(b)(4).

#### **მუხლი 46. ხრახნის ამოქმედება**

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



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

**მუხლი 47. პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობა**

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

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

**მუხლი 48. ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის (EFB) გამოყენება**

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

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

ა) განახორციელოს რისკების შეფასება, რომელიც უკავშირდება ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის გამოყენებას, რომელშიც ჩაწერილია აპლიკაცია. ასევე, განახორციელოს რისკების შეფასება, მათ შორის გამოავლინოს აღნიშნულ EFB აპლიკაციასთან და მასთან დაკავშირებულ ფუნქციებთან ასოცირებული რისკები და უზრუნველყოს აღნიშნული რისკების სათანადოდ შემცირება. რისკების შეფასება, ასევე უნდა მოიცავდეს იმ რისკების გამოვლენას, რომელიც უკავშირდება ადამიანის მიერ ელექტრონული საფრენოსნო მოწყობილობის და EFB აპლიკაციის გამოყენების შესაძლებლობას (human-machine interface).

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

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

**მუხლი 49. ინფორმაცია საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ**

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

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

**მუხლი 50. სხ-ის ბორტზე ხელმისაწვდომი დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია**

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

ა) სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (AFM) ან ეკვივალენტური დოკუმენტ(ებ)ი;

ბ) რეგისტრაციის სერტიფიკატის (CoR) დედანი;

გ) საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის (CofA) დედანი;



დ) ხმაურის სერტიფიკატი, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ე) დეკლარაციის/ნებართვის და საჭიროებისას, ავტორიზაციის ასლი;

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

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

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

ი) თვითმფრინავის შემთხვევაში – საბორტო ჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

რ) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს ან/და სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურების ან სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ის განახლებული ნაწილები, რომლებიც



უკავშირდება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მოვალეობებს და რომლებიც განთავსებული უნდა იყოს მათთვის ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილზე;

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

ტ) ნოტამი და სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის საინსტრუქციო (briefing)

დოკუმენტაცია;

უ) შესაბამისი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია;

ფ) სატვირთო მანიფესტები, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

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

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

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

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

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

4. ექსპლუატანტმა გონივრული ვადის განმავლობაში, სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, სააგენტოსთვის ხელმისაწვდომი უნდა გახადოს სხ-ის ბორტზე საჭირო დოკუმენტაცია. **შენიშვნა:** სხ-ის ბორტზე ხელმისაწვდომი დოკუმენტებთან, სახელმძღვანელოებთან და ინფორმაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.140; GM1 SPO.GEN.140(a)(1); AMC1 SPO.GEN.140(a)(3); GM1 SPO.GEN.140(a)(9); AMC1

SPO.GEN.140(a)(12); AMC1 SPO.GEN.140(a)(13); GM1

SPO.GEN.140(a)(14); GM1 SPO.GEN.140(a)(20).

### **მუხლი 51. საფრენოსნო ჩამწერის ჩანაწერების მართვა, ექსპლუატაცია კომპლექსური საჰაერო ხომალდით**

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

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

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო მონაცემების და მონაცემთა გადაცემის ხაზის შეტყობინებების იმ ჩანაწერების შენარჩუნება, რომლებიც უნდა იწერებოდეს საფრენოსნო ჩამწერებში.



საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) ტექნიკური მომსახურების და ტესტირების დროს დასაშვებია არაუმეტეს ერთი საათის ხანგრძლივობის ყველაზე ძველი ჩანაწერების წაშლა.

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

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

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

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

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

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

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

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

გ) საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) ან მონაცემთა გადაცემის ხაზის ჩანაწერები, არ უნდა იქნეს გამოყენებული სხვა რაიმე მიზნებისთვის გარდა ისეთი საავიაციო შემთხვევის ან სერიოზული ინციდენტის მოკვლევისას, რომელიც ექვემდებარება სავალდებულო შეტყობინებას. ეს შეზღუდვა არ ვრცელდება იმ შემთხვევაში, თუ ასეთი ჩანაწერები არ აკმაყოფილებს რომელიმე შემდეგ პირობას:

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

გ.ბ) დეიდენტიფიცირებულ ფორმატშია;

გ.გ) გავრცელდება მხოლოდ დაცული პროცედურების მოთხოვნების შესაბამისად.

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

დ.ა) შემუშავებულია აღნიშნული ფოტო მასალის მართვის პროცედურა;

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

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

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

ე.ა) აღნიშნული მასალა არ უნდა იქნეს გავრცელებული ან გამოყენებული გარდა საფრენოსნო ჩამწერის





ფუნქციონირების შენარჩუნების უზრუნველყოფის მიზნებისთვის;

ე.ბ) თუ ეკიპაჟის წევრები სრულად ან ნაწილობრივ გამოსახულია აღნიშნულ ფოტო მასალაზე, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს აღნიშნული ფოტოების კონფიდენციალურობის დაცვა. **შენიშვნა:** საფრენოსნო ჩამწერის ჩანაწერების მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.GEN.145(a); GM1 SPO.GEN.145(a); AMC1 SPO.GEN.145(b); GM1 SPO.GEN.145(b); GM2 SPO.GEN.145(b); GM3 SPO.GEN.145(b); AMC1 SPO.GEN.145(f); AMC2 SPO.GEN.145(f); GM1 SPO.GEN.145(f).

## **მუხლი 52. სპეციალიზებული ექსპლუატაციისას სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვა**

1. საქართველოში სამოქალაქო საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის“ შესაბამისად, ექსპლუატანტის მიერ რომელსაც გააჩნია სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის სპეციალური ნებართვა (SPA).
2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის შესახებ ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა ტვირთის მიმღებ პუნქტებში ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად.

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

## **მუხლი 53. სახიფათო ტვირთის (DG) ჩამოგდება/გაფრქვევა**

ექსპლუატანტმა არ უნდა დაუშვას მჭიდროდ დასახლებული რაიონის ან ღია ცის ქვეშ თავმოყრილი ადამიანების თავზე მფრენი სხ-დან სახიფათო ტვირთის (DG) ჩამოგდება/გაფრქვევა.

## **მუხლი 54. სხ-ის ბორტზე იარაღის გამოყენება და ხელმისაწვდომობა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის ბორტზე სპეციალიზებული მიზნებისათვის გადასატანი იარაღი საიმედოდ იყოს დაცული მაშინ, როდესაც არ გამოიყენება.
2. იმ ამოცანის შემსრულებელმა სპეციალისტმა, რომელიც სპეციალიზებული მიზნებისთვის იარაღს იყენებს, უნდა მიიღოს ყველა ზომა, რათა სხ-ს და ბორტზე ან ხმელეთზე მყოფ ადამიანებს საფრთხე არ შეექმნას.

## **მუხლი 55. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში შეშვება**

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

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

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

## **მუხლი 56. საექსპლუატაციო პროცედურები – აეროდრომების და საექსპლუატაციო მოედნების გამოყენება**

ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს მხოლოდ ის აეროდრომები და საექსპლუატაციო მოედნები, რომლებიც ადეკვატურია სხ-ის ტიპის და ექსპლუატაციის სახეობისთვის.

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



### **მუხლი 57. სიმაღლისმზომის შემოწმება და პარამეტრები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ყოველი გაფრენის წინ სიმაღლისმზომის შემოწმების პროცედურები.
2. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ფრენის ყველა ეტაპისთვის სიმაღლისმზომის პარამეტრების დაყენების პროცედურები, სადაც გათვალისწინებულ უნდა იყოს იმ სახელმწიფოს მიერ დადგენილ პროცედურები, სადაც მდებარეობს აეროდრომი ან რომლის საჰაერო სივრცეშიც ხორციელდება ექსპლუატაცია, ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

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

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

ა) დღუმ-ძრავიანი თვითმფრინავებისათვის, 60 წთ საფრენი დრო; ან

ბ) ტურბინულ-ძრავებიანი თვითმფრინავებისათვის, 90 წთ საფრენი დრო.

### **მუხლი 59. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები თვითმფრინავებისა და შვეულმფრენებისთვის**

1. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები ყოველი გაფრენის, დანიშნულების ან ალტერნატიული აეროდრომისთვის, რომელიც გამოიყენებულ უნდა იქნეს საჰაერო ხომალდის ხმელეთის რელიეფსა და დაბრკოლებებისაგან უსაფრთხო ვერტიკალური დაშორების უზრუნველსაყოფად და დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ვიზუალური ფაზისას, ვიზუალურ ორიენტირებთან კონტაქტის დაკარგვის რისკის შესამცირებლად.

2. აეროდრომის საოპერაციო მინიმუმების დასადგენად გამოყენებული მეთოდი უნდა ითვალისწინებდეს ყველა ჩამოთვლილ ელემენტს:

ა) სხ-ის ტიპს, მის საფრენოსნო-ტექნიკურ და მართვის მახასიათებლებს;

ბ) საჰაერო ხომალდზე არსებული აღჭურვილობა, რომელიც გამოიყენება ნაოსნობის, ვიზუალური ორიენტირებთან კონტაქტის დამყარების მიზნით და/ან ფრენის ტრაექტორიის კონტროლისთვის, აფრენის, დასაფრენად შესვლის, დაფრენისა და შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის დროს;

გ) ნებისმიერი პირობა ან შეზღუდვა, რომელიც მითითებულია საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში;

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

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

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

ზ) დაბრკოლებები სიმაღლის აღების არეებში და დაბრკოლებების გადაფრენის საჭირო უსაფრთხო - მინიმალური სიმაღლეები;

თ) აეროდრომის, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის ან ადგილობრივი გარემოს ნებისმიერი არასტანდარტული მახასიათებელი;

ი) საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა, მათი კომპეტენცია და გამოცდილება;



კ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურები;

ლ) აეროდრომის მახასიათებლები და ხელმისაწვდომი სააერნაოსნო მომსახურება (ANS);

მ) ნებისმიერი მინიმუმი, რომელიც შესაძლებელია გამოქვეყნებულ იქნეს იმ სახელმწიფოს მიერ სადაც მდებარეობს აეროდრომი;

ნ) პირობები, რომლებიც დადგენილია დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVOs) ექსპლუატაციისთვის გაცემულ რომელიმე სპეციალურ ნებართვაში ან საექსპლუატაციო კრედიტებით ექსპლუატაციისთვის;

ო) ექსპლუატანტის შესაბამისი საექსპლუატაციო გამოცდილება.

3. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის მეთოდი ასახულ უნდა იყოს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში.

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

### **მუხლი 60. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები თვითმფრინავით წრიდან დასაფრენად შესვლისას**

1. თვითმფრინავით წრიდან დასაფრენად შესვლისას, დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, ვიდრე:

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

ბ) წრიდან დასაფრენად შესვლისას მინიმალური სიმაღლე, რომელიც მოცემულია ამ წესის №4 დანართში; ან

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

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

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

ბ) მინიმალური ხილვადობა ამ წესის №4 დანართის მიხედვით; ან

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

### **მუხლი 61. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები შვეულმფრენით ხმელეთზე წრიდან დასაფრენად შესვლისას**

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

### **მუხლი 62. გაფრენის და დასაფრენად შესვლის პროცედურები თვითმფრინავების და შვეულმფრენებისთვის**



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

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

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

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

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

### **მუხლი 63. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) თვითმფრინავების და შვეულმფრინებისთვის**

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

ა) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) შესაბამისი მახასიათებლები განსაზღვრულია სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (AFM);

ბ) სხ-ის ექსპლუატაცია ხორციელდება შესაბამისი სააერონოსნო სპეციფიკაციების დაცვით და სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (AFM) მოცემული შეზღუდვების ფარგლებში.

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

### **მუხლი 64. ხმაურის შემცირების პროცედურები**

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

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

### **მუხლი 65. დაბრკოლებების გადაფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები სფწ-ით (IFR) ფრენისას**

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

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

### **მუხლი 66. საწვავის/ენერჯის სქემა თვითმფრინავებისთვის და შვეულმფრინებისთვის**

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს, დანერგოს და შეინარჩუნოს საწვავის/ენერჯის სქემა, რომელიც მოიცავს:



ა) საწვავის/ენერჯის მოხმარების დაგეგმვას და ფრენისას აღნიშნული გეგმის შეცვლის პოლიტიკას;

ბ) ფრენისას საწვავის/ენერჯის მართვის პოლიტიკას.

## 2. საწვავის/ენერჯის სქემა:

ა) უნდა იყოს განხორციელებული ექსპლუატაციის შესაბამისი;

ბ) ითვალისწინებდეს ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს, რომელიც საჭიროა საწვავის/ენერჯის სქემის დანერგვის მხარდაჭერისთვის.

## მუხლი 67. საწვავის/ენერჯის სქემა – საწვავის/ენერჯის დაგეგმვა და ფრენისას გეგმის შეცვლის პოლიტიკა - თვითმფრინავები და შვეულმფრენები

1. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს საწვავის/ენერჯის დაგეგმვისა და ფრენისას გეგმის შეცვლის პოლიტიკა, როგორც საწვავის/ენერჯის სქემის ნაწილი, რათა უზრუნველყოს, რომ საჰაერო ხომალდს გააჩნია საკმარისი რაოდენობის გამოყენებადი საწვავის/ენერჯის მარაგი, რათა უსაფრთხოდ დაასრულოს დაგეგმილი ფრენა და ასევე უზრუნველყოს დაგეგმილი ექსპლუატაციის შეცვლა ფრენისას.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენებისთვის საწვავის/ენერჯის დაგეგმვა ეფუძნება მინიმუმ შემდეგ ელემენტებს:

ა) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში მოცემულ პროცედურებს და ასევე კონკრეტული სხ-ის საწვავის/ენერჯის მოხმარების მონიტორინგის სისტემიდან მიღებულ მონაცემებს ან, თუ აღნიშნული არ არის ხელმისაწვდომი, სხ-ის შემუშავებლის მიერ მოწოდებულ მონაცემებს; და

ბ) საექსპლუატაციო პირობებს, რომლებშიც უნდა განხორციელდეს ფრენა, მათ შორის:

ბ.ა) სხ-ის საწვავის/ენერჯის მოხმარების მონაცემებს

ბ.ბ) მოსალოდნელ საექსპლუატაციო მასებს;

ბ.გ) მოსალოდნელ მეტეოროლოგიურ პირობებს;

ბ.დ) გაზრდილი გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალების და/ან კონფიგურაციის გადახრების ეფექტებს;

ბ.ე) მოსალოდნელი შეფერხებებს.

3. თვითმფრინავებისთვის, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენისთვის საჭირო გამოყენებადი საწვავის/ენერჯის ფრენის წინა გაანგარიშება მოიცავს:

ა) მიმოსვლისთვის საჭირო საწვავის/ენერჯის, რომელიც არ უნდა იყოს იმ რაოდენობაზე ნაკლები, რომელიც მოსალოდნელია რომ იქნეს გამოყენებული აფრენამდე;

ბ) მარშრუტზე ფრენისთვის საჭირო საწვავის/ენერჯის, რომელიც უნდა იყოს საწვავის/ენერჯის ის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა იმისათვის, რომ თვითმფრინავმა შეძლოს ფრენის განხორციელება აფრენის წერტილიდან ან ფრენისას, ფრენის გეგმის ცვლილების ადგილიდან დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენამდე;

გ) საწვავის/ენერჯის გაუთვალისწინებელი შემთხვევისათვის, რომელიც უნდა იყოს საწვავის/ენერჯის ის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა გაუთვალისწინებელი ფაქტორების კომპენსაციისთვის;

დ) დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომისთვის გათვალისწინებულ საწვავის/ენერჯის მარაგს;



დ.ა) როდესაც ფრენა ხორციელდება სულ მცირე ერთი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომით, საწვავის/ენერჯის რაოდენობა უნდა იყოს იმდენი, რამდენიც საჭიროა დანიშნულების აეროდრომიდან დანიშნულების პუნქტი სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენისთვის; ან

დ.ბ) როდესაც ფრენა ხორციელდება დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომის გარეშე, საწვავის/ენერჯის რაოდენობა უნდა იყოს იმდენი, რამდენიც საჭიროა დანიშნულების აეროდრომზე მოცდისთვის, დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომის არარსებობის კომპენსირებისთვის;

ე) ფინალური სარეზერვო საწვავს/ენერჯიას, რომელიც გათვალისწინებული უნდა იყოს უსაფრთხო დაშვების უზრუნველსაყოფად; ფინალური სარეზერვო საწვავის/ენერჯის რაოდენობის დასადგენად ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს ყოველივე შემდეგი და შემდეგი პრიორიტეტის მიხედვით:

ე.ა) ადამიანების სიცოცხლის მოსპობის ან ქონების დაზიანების საფრთხის სიმძიმე, რომელიც შესაძლოა წარმოიქმნას საწვავის/ენერჯის უკმარისობის შედეგად განხორციელებული ავარიულ დაფრენის შემდეგ;

ე.ბ) მოულოდნელი გარემოებების ალბათობა, რომელმაც შესაძლოა გამოიწვიოს ფინალური სარეზერვო საწვავის/ენერჯის გაუთვალისწინებლობა;

ვ) დამატებით საწვავს/ენერჯიას, თუ ამას მოითხოვს ექსპლუატაციის სახეობა; საწვავის/ენერჯის რაოდენობა უნდა იყოს იმდენი, რამდენიც საშუალებას მისცემს თვითმფრინავს განახორციელოს უსაფრთხო დაფრენა საწვავის/ენერჯის მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომზე (საწვავი/ენერჯის მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომის კრიტიკული სცენარი) ძრავის მტყუნების ან ჰერმეტიკობის დარღვევის შემთხვევაში, იმის გათვალისწინებით, რომელიც მოითხოვს. საწვავის/ენერჯის უფრო დიდი რაოდენობას, იმ ვარაუდზე დაყრდნობით, რომ ასეთი გაუმართაობა ხდება მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში; ეს დამატებითი საწვავი/ენერჯია საჭიროა მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ საწვავის/ენერჯის მინიმალური რაოდენობა, რომელიც გამოითვლება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“-„ე“ ქვეპუნქტების მიხედვით არ არის საკმარისი ასეთი მოვლენისთვის;

ზ) ექსტრა საწვავს/ენერჯიას მოსალოდნელი შეფერხებების ან კონკრეტული საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

თ) დისკრეციული საწვავს/ენერჯიას, თუ ამას მოითხოვს სხ-ის მეთაური.

4. შვეულმფრენებისთვის, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენისთვის საჭირო გამოყენებადი საწვავის/ენერჯის ფრენის წინა გაანგარიშება მოიცავს შემდეგს:

ა) საწვავს/ენერჯიას დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომამდე ან საექსპლუატაციო მოედანამდე საფრენად;

ბ) თუ საჭიროა დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი, დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომისთვის გათვალისწინებულ საწვავს/ენერჯიას, რომელიც არის საწვავის/ენერჯის ის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა დაგეგმილ დასაფრენ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის განსახორციელებლად და შემდგომ, მითითებულ დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომამდე საფრენად დასაფრენად შესვლის განსახორციელებლად და დასაფრენად;

გ) ფინალურ სარეზერვო საწვავს/ენერჯიას, რომელიც გათვალისწინებული უნდა იყოს უსაფრთხო დაფრენის განხორციელების უზრუნველსაყოფად; ფინალური სარეზერვო საწვავის/ენერჯის რაოდენობის დასადგენად ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს ყოველივე შემდეგი და შემდეგი პრიორიტეტის მიხედვით:

გ.ა) ადამიანების სიცოცხლის მოსპობის ან ქონების დაზიანების საფრთხის სიმძიმე, რომელიც შესაძლოა წარმოიქმნას საწვავის/ენერჯის უკმარისობის შედეგად განხორციელებული ავარიულ დაფრენის შემდეგ;

გ.ბ) მოულოდნელი გარემოებების ალბათობა, რომელმაც შესაძლოა გამოიწვიოს ფინალური სარეზერვო საწვავის/ენერჯის გაუთვალისწინებლობა;



დ) ექსტრა საწვავს/ენერგიას მოსალოდნელი შეფერხებების ან კონკრეტული საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით;

ე) დისკრეციული საწვავს/ენერგიას, თუ ამას მოითხოვს სხ-ის მეთაური.

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ თუ ფრენა უნდა გაგრძელდეს იმ დანიშნულების აეროდრომზე, რომელიც თავდაპირველად დაგეგმილი არ იყო, ფრენისას ფრენის გეგმის შეცვლის პროცედურები, რომელიც საჭიროა გამოყენებადი საწვავის/ენერგიის გამოსათვლელად ხელმისაწვდომია და შეესაბამება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“-„ზ“ ქვეპუნქტებს თვითმფრინავებისთვის და ამ მუხლის მე-4 პუნქტს შვეულმფრენებისთვის.

6. სხ-ის მეთაურმა უნდა დაიწყოს ფრენა ან განაგრძოს ფრენა, ფრენისას ფრენის გეგმის ცვლილების შემთხვევაში, მხოლოდ მაშინ, როდესაც დარწმუნდება, რომ საჭირო ხომალდს გააჩნია არანაკლებ დაგეგმილი გამოყენებადი საწვავის/ენერგიის და ზეთის მარაგი ფრენის უსაფრთხოდ დასასრულებისთვის.

### **მუხლი 68. უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟი**

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

ა) საავარიო-სამაშველო მოწყობილობა და პროცედურები;

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

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

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

### **მუხლი 69. გაფრენისწინა მომზადება**

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

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

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

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

### **მუხლი 70. აფრენის სათადარიგო აეროდრომები, კომპლექსური თვითმფრინავები**



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

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

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

ბ) სამი ან მეტი ძრავით თვითმფრინავის შემთხვევაში – შტილის სტანდარტულ პირობებში, მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) კრეისერული სიჩქარით სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს (AFM) შესაბამისად საფრენი დროის 2 საათის ეკვივალენტურ მანძილს არ აღემატება.

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

### **მუხლი 71. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომები, თვითმფრინავები**

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

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

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

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

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

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

### **მუხლი 72. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომები, შვეულმფრენები**

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

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





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

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

ბ) დაგეგმილი დასაფრენი ადგილი იზოლირებულია და:

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

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

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

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

### **მუხლი 73. დანიშნულების აეროდრომები, ექსპლუატაცია დასაფრენად სახელსაწყო შესვლით**

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

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

### **მუხლი 74. პირების ჩასხდომის, ჩამოსხდომის ან ბორტზე მათი ყოფნის დროს სხ-ის საწვავით გამართვა**

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

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

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

### **მუხლი 75. ყურსასმენების გამოყენება**

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

### **მუხლი 76. თამბაქოს მოწევა საჰაერო ხომალდზე**



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

### **მუხლი 77. მეტეოროლოგიური პირობები**

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

დადგენილი ექსპლუატაციის მინიმუმებს შეესაბამება ან მასზე უკეთესია;

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

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

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

### **მუხლი 78. ყინული და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებები - სახმელეთო პროცედურები**

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

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

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

### **მუხლი 79. ყინული და სხვა დამაბინძურებელი ნივთიერებები, ფრენის პროცედურები**

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

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

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

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



## **მუხლი 80. აფრენის პირობები - თვითმფრინავები და შვეულმფრენები**

აფრენის დაწყებამდე, სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

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

ბ) შერჩეული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები დაცულია ყველა ქვემოთ მოცემულ პირობებთან მიმართებაში:

ბ.ა) სახმელეთო აღჭურვილობის გამართულობა;

ბ.ბ) საჰაერო ხომალდის სისტემების გამართულობა;

ბ.გ) საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

ბ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია.

## **მუხლი 81. ფრენის დროს ვითარების იმიტაცია**

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

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

ბ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენა (IMC).

## **მუხლი 82. საწვავის/ენერჯის სქემა -ფრენისას საწვავის/ენერჯის მართვის პოლიტიკა**

1. კომპლექსური სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშავოს და დანერგოს პროცედურები, რათა უზრუნველყოს, რომ ფრენისას განხორციელდეს საწვავის/ენერჯის რაოდენობის შემოწმება და საწვავის/ენერჯის მოხმარების მართვა.

2. სხ-ის მეთაურმა, ფრენისას დროის თანაბარ ინტერვალებში უნდა აკონტროლოს, სხ-ზე არსებული გამოყენებადი საწვავის/ენერჯის მარაგი, რათა უზრუნველყოს რომ, იგი შენარჩუნებულია და არ არის საწვავის/ენერჯის იმ რაოდენობაზე ნაკლები, რომელიც სამყოფია იმ აეროდრომამდე ან საექსპლუატაციო მოედანამდე საფრენად, სადაც შესაძლებელია განხორციელდეს უსაფრთხო დაფრენა.

3. სხ-ის მეთაურმა უნდა აცნობოს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) „მინიმალური საწვავის/ენერჯის“ მდგომარეობის შესახებ 'MINIMUM FUEL' შეტყობინების გამოცხადებით, როდესაც სხ-ის მეთაურმა:

ა) ვალდებულია დაეშვას კონკრეტულ აეროდრომზე ან საოპერაციო მოედანზე; და

ბ) გამოითვალა, რომ აღნიშნულ აეროდრომთან ან საექსპლუატაციო მოედანთან დაკავშირებით არსებულ სამეთვალყურეო ნებართვის ნებისმიერმა ცვლილებამ, ან საჰაერო მიმოსვლის სხვა შეფერხებამ შეიძლება გამოიწვიოს დაფრენა დაგეგმილზე ნაკლები საფინანსო სარეზერვო საწვავით/ენერჯით.

4. სხ-ის მეთაურმა უნდა განაცხადოს „საწვავის/ენერჯის ავარიული მდგომარეობა“ „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“-ის გამოცხადებით, როდესაც გამოყენებადი საწვავი/ენერჯია, რომელიც სავარაუდოდ ხელმისაწვდომი იქნება უახლოეს აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე დაფრენისას, სადაც შესაძლებელია უსაფრთხო დაფრენა იქნება დაგეგმილ ფინანსურ სარეზერვო საწვავზე/ენერჯიაზე ნაკლები.



### **მუხლი 83. დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობა**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ამოცანის შემსრულებელმა სპეციალისტებმა და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობა დაიწყონ და განუწყვეტლივ განაგრძონ მას შემდეგ, რაც 30 წუთზე მეტი დროის განმავლობაში კაბინის ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება და დროის იმ ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინის ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება.

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

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

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

გ) ეკიპაჟის წევრებს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებს ჩაუტარდათ უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟი, რომელიც ამ წესის 68-ე მუხლის შესაბამისად, შეიცავს ადეკვატურ ინფორმაციას ჰიპოქსიის ზემოქმედების შესახებ;

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

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

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

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

### **მუხლი 84. საჰაერო ხომალდის ფრენისას ხმელეთთან მიახლოება**

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

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

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

### **მუხლი 85. ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა**

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

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



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

## **მუხლი 86. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები თვითმფრინავისთვის და შვეულმფრენისთვის**

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

ა) აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე არსებული მეტეოროლოგიური პირობები და გამოსაყენებლად დასახული ადზ-ს/FATO მდგომარეობა სხ-ის დასაფრენად შესვლის, დაფრენის ან შეწყვეტილი დასაფრენად შესვლის უსაფრთხო შესრულებისათვის გამოსადეგია, ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში არსებული საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების გათვალისწინებით; და

ბ) შერჩეული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმები დაცულია ყველა ქვემოთ მოცემულ პირობებთან მიმართებაში:

ბ.ა) სახმელეთო აღჭურვილობის გამართულობა;

ბ.ბ) საჰაერო ხომალდის სისტემების გამართულობა;

ბ.გ) საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;

ბ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაცია.

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

## **მუხლი 87. დასაფრენად შესვლის და დაფრენის პირობები შვეულმფრენისთვის**

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

## **მუხლი 88. საექსპლუატაციო პროცედურები (OP) - დასაფრენად შესვლის დაწყება და გაგრძელება**

1. თვითმფრინავებისთვის, თუ შეტყობინებული ხილვადობა (VIS) ან მაკონტროლებელი ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR), დაფრენისთვის გამოსაყენებელი ადზ-სთვის დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს:

ა) იმ წერტილის მიღმა, სადაც თვითმფრინავი იმყოფება აეროდრომის შემადგენლებიდან 1000 ფუტის სიმაღლეზე; ან

ბ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტში, თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) 1000 ფუტზე მეტია.

2. შვეულმფრენებისთვის, თუ შეტყობინებული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) 550მ-ზე ნაკლებია და მაკონტროლებელი ადზ-ს ხილვადობის სიშორე (RVR), დაფრენისთვის გამოსაყენებელი ადზ-სთვის, დადგენილ მინიმუმზე ნაკლებია, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს:

ა) იმ წერტილის მიღმა, სადაც შვეულმფრენი იმყოფება აეროდრომის შემადგენლებიდან 1000 ფუტის სიმაღლეზე მაღლა; ან



ბ) დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის სეგმენტში, თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე (MDH) 1000 ფუტზე მეტია.

3. თუ საჭირო ვიზუალური ორიენტირთან კონტაქტი არ არის შენარჩუნებული გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლის (DA/H) ან დაშვების მინიმალური ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლის (MDA/H) ზვრის დაბლა, მეორე წრეზე წასვლა უნდა განხორციელდეს დაუყოვნებლივ.

4. მიუხედავად ამ მუხლის 1-ლ პუნქტში აღნიშნულისა, იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის შეტყობინებული ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) და შეტყობინებული ხილვადობა (VIS) დაბალია დადგენილ მინიმუმზე, მაგრამ კონვერტირებული მეტეოროლოგიური ხილვადობა (CMV) მეტია დადგენილ მინიმუმზე, მაშინ დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა შესაძლებელია გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლემდე (DA/H) ან დაშვების მინიმალურ ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლემდე (MDA/H).

5. მიუხედავად ამ მუხლის 1-ელ და მე-2 პუნქტებში აღნიშნულისა, თუ არ არის დაფრენის განზრახვა, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა შესაძლებელია გაგრძელდეს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლემდე (DA/H) ან დაშვების მინიმალურ ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლემდე (MDA/H)., მეორე წრეზე წასვლა უნდა განხორციელდეს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი/აბსოლუტური სიმაღლეზე (DA/H) ან დაშვების მინიმალურ ფარდობით/აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან აღნიშნულ სიმაღლეებამდე დაშვებამდე. (MDA/H)

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

### **მუხლი 89. საექსპლუატაციო პროცედურები, სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები**

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

2. რისკის შეფასების საფუძველზე ექსპლუატანტმა, ამ წესის 168-189-ე მუხლებით განსაზღვრული მოთხოვნების გათვალისწინებით, უნდა დაადგინოს სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP), რომლებიც სპეციალიზებული საქმიანობის სახეობასა და სხ-ის ტიპს შეესაბამება. სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP) შეიძლება წარმოადგენდეს ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოს შემადგენელ ნაწილს ან იყოს დამოუკიდებელი დოკუმენტი. სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები (SOP) რეგულარულად უნდა გადაიხედოს და განახლდეს.

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

**შენიშვნა:** სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.OP.230; AMC2 SPO.OP.230; GM1 SPO.OP.230 და ამ წესის დანართი №7.

### **მუხლი 90. საექსპლუატაციო შეზღუდვები**

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

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

### **მუხლი 91. მასა და გაწონასწორება**

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მასა და სიმძიმის ცენტრის (CG) მდებარეობა დადგენილ იქნეს სხ-ის ფაქტობრივი აწონვით, მის ექსპლუატაციაში პირველად გაშვებამდე. მასასა და სიმძიმის ცენტრზე სხ-ის მოდიფიცირების ან შეკეთების ჯამური გავლენა უნდა იქნეს აღრიცხული და



სათანადოდ დოკუმენტირებული. აღნიშნული ინფორმაცია სხ-ის მეთაურისთვის ხელმისაწვდომი უნდა იყოს. სხ ხელახლა უნდა აიწონოს, თუ მასასა და გაწონასწორებაზე მოდიფიცირების ან შეკეთების ეფექტი დაზუსტებით ცნობილი არ არის.

2. სხ-ის აწონვა უნდა განხორციელდეს სხ-ის მწარმოებლის ან სერტიფიცირებული ტექნომსახურების ორგანიზაციის მიერ.

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

### **მუხლი 92. მასისა და გაწონასწორების განსაზღვრის სისტემა**

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

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

ბ) სატრანსპორტო დატვირთვის მასა;

გ) საწვავის/ენერჯის დატვირთვის მასა;

დ) დატვირთვა და სხ-ზე მისი განაწილება;

ე) ასაფრენი მასა, დასაფრენი მასა და სხ-ის მასა საწვავის/ენერჯის გარეშე (ZFM); და ვ) სხ-ის სიმძიმის ცენტრის (CG) დასაშვები პოზიციები.

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

3. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშავოს პროცედურები, რომელიც სხ-ის მეთაურს მისცემს შესაძლებლობას, განსაზღვროს საწვავის/ენერჯის დატვირთვის მასა, ფაქტობრივი სიმკვრივის ან, თუ იგი უცნობია, ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში მითითებული მეთოდის საფუძველზე სიმკვრივის გაანგარიშებით.

4. სხ-ის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

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

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

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

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

### **მუხლი 93. მონაცემები მასის და გაწონასწორების შესახებ**

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

ა) სხ-ის ტიპი და რეგისტრაციის ნომერი;



- ბ) ფრენის საინდეტიფიკაციო ნიშანი, ნომერი და თარიღი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;
- გ) სხ-ის მეთაურის გვარი/სახელი;
- დ) დოკუმენტის შემდგენი პირის გვარი/სახელი;
- ე) მშრალი საექსპლუატაციო მასა (DOM) და სხ-ის შესაბამისი სიმძიმის ცენტრი (CG), გარდა ამ წესის 94-ე მუხლით გათვალისწინებული შემთხვევისა;
- ვ) აფრენისას საწვავის/ენერჯის მასა და მარშრუტზე ფრენისთვის საჭირო საწვავის/ენერჯის მასა;
- ზ) საწვავის/ენერჯის გარდა სხვა სახარჯი მასალების მასა (თუ ისინი გამოიყენება);
- თ) დატვირთვის კომპონენტები;
- ი) ასაფრენი მასა, დასაფრენი მასა და სხ-ის მასა საწვავის/ენერჯის გარეშე (ZFM);
- კ) სხ-ის სიმძიმის ცენტრის (CG) დასაშვები პოზიციები; და
- ლ) მასის და სიმძიმის ცენტრის (CG) ზღვრული მნიშვნელობები.

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

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

#### **მუხლი 94. მონაცემები მასის და გაწონასწორების შესახებ, გაწონასწორების ცხრილი**

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

#### **მუხლი 95. საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები**

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

#### **მუხლი 96. ასაფრენი მასის შეზღუდვები კომპლექსური თვითმფრინავისთვის**

1. კომპლექსური თვითმფრინავის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) აფრენის დაწყების წინ თვითმფრინავის მასა არ უნდა აღემატებოდეს:

ა.ა) აფრენისას ამ წესის 97-ე მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს;

ა.ბ) მარშრუტზე ფრენისას მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) – ამ წესის 98-ე მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს; და

ა.გ) დაფრენისას ამ წესის 99-ე მუხლით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს.





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

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

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

### **მუხლი 97. კომპლექსური თვითმფრინავის მაქსიმალური ასაფრენი მასის (MTOM) განსაზღვრა**

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

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

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

გ) ( $V_1$ ) სიჩქარის ერთიდაიგივე ნიშნული უნდა იქნეს გამოყენებული შეწყვეტილი აფრენის და აფრენის გაგრძელებისას, როდესაც ( $V_1$ ) განსაზღვრულია სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (AFM); და

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

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

ა) აფრენის შეწყვეტა და გაჩერება გაქანების და დამუხრუჭების არსებული მანძილის (ASDA)

ან ადზ-ის არსებული სიგრძის ფარგლებში; ან

ბ) აფრენის გაგრძელება და ფრენის ტრაექტორიის გასწვრივ ყველა დაბრკოლების გადაფრენა სათანადო სიმაღლეზე ისე, რომ დაკმაყოფილებული იყოს ამ წესის 98-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნა.

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

### **მუხლი 98. კომპლექსური თვითმფრინავის მარშრუტზე ფრენა მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავი**

კომპლექსური თვითმფრინავის მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში ერთი ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, მრავალძრავიან (multi-engined) თვითმფრინავს შეეძლოს ფრენის გაგრძელება გამოსადეგ აეროდრომამდე ან საექსპლუატაციო მოედნამდე ისეთ



სიმაღლეზე, რომელიც არანაკლებია დაბრკოლებების გადაფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე (MOCA) მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში.

### **მუხლი 99. კომპლექსური თვითმფრინავის დაფრენა**

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

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

### **მუხლი 100. თვითმფრინავის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები და საექსპლუატაციო კრიტერიუმები**

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

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

ბ) შეადგინოს ეკიპაჟის წევრების სწავლების პროგრამა; და

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

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

### **მუხლი 101. შვეულმფრენის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები და საექსპლუატაციო კრიტერიუმები**

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

ა) შვეულმფრენი სერტიფიცირებულია როგორც “A” ან “B” კატეგორიის შვეულმფრენი ; და

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

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია:

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

ბ) შეადგინოს ეკიპაჟის წევრების სწავლების პროგრამა; და

გ) უზრუნველყოს, რომ ბორტზე მყოფ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს და ამოცანის შემსრულებელ



სპეციალისტს ჩაუტარდეთ ინსტრუქტაჟი იძულებითი დაფრენის შემთხვევაში განსახორციელებელ პროცედურებთან დაკავშირებით.

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

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

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

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

### **მუხლი 102. თვითმფრინავის ხელსაწყოები და მოწყობილობები**

1. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც ამ წესის 102-167-ე მუხლებით თვითმფრინავს მოეთხოვება, უნდა იყოს სერტიფიცირებული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, თუ ისინი:

- ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ გამოიყენება ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;
- ბ) გამოიყენება ამ წესის 131-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;
- გ) გამოიყენება ამ წესის 132-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად; ან
- დ) დამონტაჟებულია თვითმფრინავზე.

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

- ა) სათადარიგო ელექტრომცველები;
- ბ) პორტატული ელექტროფანრები;
- გ) ზუსტი ქრონომეტრი;
- დ) რუკების/სქემების დამჭერი;
- ე) პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი;
- ვ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სასიგნალო მოწყობილობა;
- ზ) საზღვაო ტივტივა, ღუზა და მისაბმელი მოწყობილობა; და
- თ) მარტივი PCDS, რომელიც გამოიყენება ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ.

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

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული აღნიშნული ხელსაწყოების, აღჭურვილობის ან მოწყობილობების მეშვეობით მიღებული ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის



წესებით ან ამ წესის 131-ე და 132-ე მუხლებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

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

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

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

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

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

**მუხლი 103. თვითმფრინავის ფრენისას საჭირო მინიმალური აღჭურვილობა**  
ფრენა არ უნდა შესრულდეს, თუ თვითმფრინავში არ არის განთავსებული ან გაუმართავია რომელიმე ხელსაწყო, მოწყობილობა ან დასახული ფრენის შესასრულებლად საჭირო რომელიმე ფუნქცია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

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

ბ) კომპლექსური თვითმფრინავების და ნებისმიერი თვითმფრინავის შემთხვევაში, რომელიც კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით გამოიყენება, ექსპლუატანტს გააჩნია სააგენტოს თანხმობა, თვითმფრინავის ექსპლუატაცია განახორციელოს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალით (MMEL) გათვალისწინებული შეზღუდვების ფარგლებში ამ წესის 24-ე მუხლის 13-ე ქვეპუნქტის შესაბამისად; ან

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

**მუხლი 104. თვითმფრინავის სათადარიგო ელექტრომცველები**

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

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

**მუხლი 105. თვითმფრინავის საექსპლუატაციო სანათი მოწყობილობები**

თვითმფრინავები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შეჯახების გამაფრთხილებელი შუქების სისტემით;

ბ) სააერნოსნო ნათურებით;



გ) დასაფრენი მაშუქებით;

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

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

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

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

**მუხლი 106. თვითმფრინავის ექსპლუატაცია ვფწ-ით (VFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მასთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

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

ა) მაგნიტური კურსი;

ბ) დრო – საათებში, წუთებში და წამებში;

გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

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

ვ) კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში – სრიალის ინდიკატორი.

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

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მობრუნების და სრიალის ინდიკატორი;

ა.ბ) სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკატორი;

ა.გ) ვერტიკალური სიჩქარის ინდიკატორი; და

ა.დ) გიროსკოპული კურსის ინდიკატორი.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით.

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

4. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, როდესაც შეუძლებელია



დასახული ტრაექტორიით ფრენა ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოთა გამოყენების გარეშე, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობების გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის თავიდან ასაცილებელი საშუალებებით.

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

ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ) სრიალი, ან მოზრუნება და სრიალი, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

დ) სივრცობრივი მდებარეობა, თუ იგი გამოიყენება;

ე) ვერტიკალური სიჩქარე, თუ იგი გამოიყენება;

ვ) გიროსკოპული კურსი, თუ იგი გამოიყენება;

ზ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის ლიმიტები მოცემულია მახის რიცხვში, თუ იგი გამოიყენება.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.120; AMC2 SPO.IDE.A.120; GM1 SPO.IDE.A.120; AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(1); AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.120(a)(3); AMC1

SPO.IDE.A.120(a)(4); AMC1 SPO.IDE.A.120(c); AMC1 SPO.IDE.A.120(e).

**მუხლი 107. თვითმფრინავის ექსპლუატაცია სფწ-ით – საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მასთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR), აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო - საათებში, წუთებში და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ) მოზრუნება და სრიალი;

ა.ზ) სივრცობრივი მდებარეობა;

ა.თ) გიროსკოპული კურსი;

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა (OAT); და

ა.კ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის შეზღუდვები მოცემულია მახის რიცხვში.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არაადეკვატური კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;



გ) როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, მეორე პილოტის სამუშაო ადგილი აღჭურვილი უნდა იყოს დამატებით შემდეგი პარამეტრების მაჩვენებელი საშუალებებით:

გ.ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

გ.ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ.გ) ვერტიკალური სიჩქარე;

გ.დ) მობრუნება და სრიალი;

გ.ე) სივრცობრივი მდებარეობა;

გ.ვ) გიროსკოპული კურსი;

გ.ზ) მახის რიცხვი, თუ სიჩქარის შეზღუდვები მოცემულია მახის რიცხვში, თუ იგი გამოიყენება.

დ) კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის „ა.დ“ და „გ.გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის თავიდან ასაცილებელი საშუალებებით; და

ე) კომპლექსური თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია სრულდება სფწ-ით (IFR), ამ მუხლის „ა“, „ბ“, „გ“ და „დ“ ქვეპუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ე.ა) სტატიკური წნევის ალტერნატიული წყაროთი;

ე.ბ) სანაოსნო სქემების/რუკების დამჭერით, რომელიც განთავსებულია ეკიპაჟის მიერ წასაკითხად ხელსაყრელ ადგილას და რომელიც შესაძლოა განათებული იყოს ღამით ექსპლუატაციის პირობებში;

ე.გ) მეორე დამოუკიდებელი სიმაღლის მზომი და მაჩვენებელი მოწყობილობით, თუ აღნიშნული არ არის დამონტაჟებული ამ მუხლის „ე“ პუნქტის „ე.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად; და

ე.დ) ელექტროენერჯის ავარიული წყაროთი, რომელიც ელექტროენერჯის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელია და არანაკლებ 30 წუთის განმავლობაში უზრუნველყოფს სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკაციის სისტემის მუშაობასა და განათებას. ელექტროენერჯის ავარიული წყარო ავტომატურად უნდა ირთვებოდეს ელექტრომომარაგების ძირითადი სისტემის სრული მტყუნების შემდეგ და ხელსაწყო ან ხელსაწყოების პანელი უნდა იძლეოდეს მკაფიო ინდიკაციას, რომელიც მიუთითებს რომ სივრცობრივი მდებარეობის მაჩვენებელი ფუნქციონირებს საავარიო კვების წყაროს გამოყენებით.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.125; AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(1); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(4); AMC1 SPO.IDE.A.125(d); AMC1

SPO.IDE.A.125(c); GM1 SPO.IDE.A.125; GM1 SPO.IDE.A.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.A.125(a)(9); AMC1 SPO.IDE.A.125(e)(2).

**მუხლი 108. დამატებითი მოწყობილობა, ერთპილოტიანი ეკიპაჟით სფწ-ით ექსპლუატაცია**

კომპლექსური თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაციაც სრულდება სფწ-ით (IFR) ერთი პილოტის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს ავტოპილოტით, რომელსაც სულ მცირე, სიმაღლის და კურსის სტაბილიზაციის რეჟიმები გააჩნია.



### **მუხლი 109. თვითმფრინავის ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემა**

1. 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) ან 9-ზე მეტი საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემით (TAWS), რომელიც შეესაბამება:

ა) „A“ კლასის მოწყობილობას, იმ თვითმფრინავებთან მიმართებაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვარის შემდეგ; ან

ბ) „B“ კლასის მოწყობილობას, იმ თვითმფრინავებთან მიმართებაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2011 წლის 1 იანვრამდე.

2. 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 6-დან

9-მდე საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2019 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელი სისტემით (TAWS), რომელიც შეესაბამება „B“ კლასის მოწყობილობის მიმართ დადგენილი სტანდარტის მოთხოვნებს.

**შენიშვნა:** ხმელეთთან შეჯახების გამაფრთხილებელ სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.130; GM1 SPO.IDE.A.130.

### **მუხლი 110. თვითმფრინავის ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა**

5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე აირტურბინული (Turbine-powered) თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS II).

### **მუხლი 111. კომპლექსური თვითმფრინავის საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობა**

თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), ან ისეთი რეგიონის ფარგლებში, სადაც მარშრუტზე მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ისეთი პოტენციურად სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები, რომელთა გამოვლენა საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობის მეშვეობით შესაძლებელია, აღჭურვილი უნდა იყოს, საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობით:

ა) ჰერმეტიკული თვითმფრინავები;

ბ) არაჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა (MCTOM) 5700 კგ-ზე მეტია.

**შენიშვნა:** საბორტო მეტეოროლოგიურ მოწყობილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.132.

### **მუხლი 112. დამატებითი მოწყობილობა შემოყინვის პირობებში ღამით ექსპლუატაციისას – კომპლექსური თვითმფრინავები**

1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ღამით, მოსალოდნელი ან ფაქტობრივი შემოყინვის პირობებში, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც ყინულის წარმოქმნის აღმოჩენა ხორციელდება შესაბამისი ინდიკატორით ან მინათებით.

2. ყინულზე მინათების საშუალებამ არ უნდა გამოიწვიოს სინათლის ისეთი არეკვლა, რომელმაც შეიძლება ეკიპაჟის წევრებს თვალი მოჭრას და შეაფერხოს მათ მიერ საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულება.





### **მუხლი 113. თვითმფრინავის საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემა**

თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს შიდა კავშირის სისტემით, მათ შორის ყურსასმენებით და მიკროფონებით, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

შენიშვნა: საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.135.

### **მუხლი 114. თვითმფრინავის საბორტო ხმის ჩამწერი**

1. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ; და

ბ) 2250 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები;

ბ.ა) რომლებიც სერტიფიცირებულია მინიმუმ ორი პილოტისგან შემდგარი ეკიპაჟით ექსპლუატაციის შესრულებისთვის;

ბ.ბ) რომლებიც აღჭურვილია ტურბორეაქტიული (Turbojet) ძრავ(ებ)ით ან ერთზე მეტი ტურბოპროპულსი (Turboprop) ძრავით; და

ბ.გ) რომლებზეც ტიპის სერტიფიკატი (TC) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ.

2. საბორტო ხმის ჩამწერს (CVR) უნდა შეეძლოს, სულ მცირე შემდეგი ჩანაწერების შენარჩუნება:

ა) ბოლო 25 საათის ჩანაწერი - 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2021 წლის 1 იანვარის შემდეგ; ან

ბ) ბოლო 2 საათის ჩანაწერი - ყველა დანარჩენ შემთხვევაში.

3. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) დროის სკალის მითითებით, უნდა იწერებოდეს შემდეგი:

ა) რადიოს მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინიდან გადაცემული ან მიღებული აუდიო შეტყობინებები;

ბ) შიდა კავშირის სისტემის მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის განხორციელებული საუბრები და მგზავრების შეტყობინების სისტემის მეშვეობით გაკეთებული განცხადებები, თუ ასეთი რამ დამონტაჟებულია ბორტზე;

გ) პილოტების კაბინაში არსებული ხმაურის ფონი, მათ შორის უწყვეტ რეჟიმში თითოეული მიმართული მიკროფონის მეშვეობით მიღებული ბგერითი სიგნალები; და

დ) სააერნოსნო და დასაფრენად შესვლის დამხმარე სისტემების ამოსაცნობი სამეტყველო ან ბგერითი სიგნალები, რომლებიც მიღებული იყო ყურსასმენების ან დინამიკის მეშვეობით.

4. საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს თვითმფრინავის მიერ საკუთარი წევით მოძრაობის დაწყებამდე და გაგრძელდეს ფრენის დასრულებამდე, როდესაც თვითმფრინავს საკუთარი წევით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. დამატებით ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრულისა, საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR) ჩაწერა უნდა დაიწყოს ფრენის დაწყებისას ძრავების გაშვებამდე, ეკიპაჟის კაბინაში გაფრენისწინა შემოწმების განხორციელების დროს, იმდენად ადრე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია ელექტრომომარაგების შესაძლებლობებიდან გამომდინარე და გაგრძელდეს ფრენის დასასრულებისას ძრავების გამორთვის



შემდეგ, პილოტების კაბინაში ფრენის შემდგომი შემოწმების დაწყების ჩატარებამდე.

6. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) არაგანცალკევებადია, ის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის აღმოსაჩენი მოწყობილობით უნდა იყოს აღჭურვილი. აღნიშნული მოწყობილობის მეშვეობით სიგნალის წყალქვეშა გადაცემის მინიმალური დრო 90 დღეს უნდა შეადგენდეს. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.140.

### **მუხლი 115. თვითმფრინავის საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი**

1. 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR), რომელიც გამოიყენებს მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრულ მეთოდს და რომლის მეხსიერებიდან მონაცემების წაკითხვა ხორციელდება იოლი და მოსახერხებელი მეთოდის გამოყენებით.

2. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) უნდა იწერდეს პარამეტრებს, რომელიც საჭიროა თვითმფრინავის ფრენის ტრაექტორიის, სიჩქარის, სივრცობრივი მდებარეობის, ძრავის სიმძლავრის, ფრენის კონფიგურაციის და რეჟიმის ზუსტი განსაზღვრისათვის და უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 25 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. მონაცემები მიღებული უნდა იყოს თვითმფრინავზე არსებულ ისეთი წყაროებიდან, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის ასახულ ინფორმაციასთან ზუსტ კორელაციას უზრუნველყოფს.

4. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერმა (FDR) მონაცემების ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს, თვითმფრინავის მიერ საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და ავტომატურად შეწყვიტოს მაშინ, როცა თვითმფრინავს საკუთარი წევის ძალით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის დადგენას. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.145; AMC2 SPO.IDE.A.145.

### **მუხლი 116. თვითმფრინავის მსუბუქი საფრენოსნო ჩამწერი**

1. აირტურბინული ძრავის მქონე თვითმფრინავები, 2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით (MCTOM) და თვითმფრინავები 9-ზე მეტი საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობით (MOPSC), აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო ჩამწერით, თუ შემდეგი ყველა პირობა დაცულია:

ა) აღნიშნულ თვითმფრინავებზე არ ვრცელდება ამ წესის 115-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები;

ბ) აღნიშნული თვითმფრინავები გამოიყენება კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით;

გ) აღნიშნულ თვითმფრინავებზე პირველად გაიცა ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) 2022 წლის 5 სექტემბერს ან შემდეგ.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა ჩაიწეროს საფრენოსნო მონაცემების ან გამოსახულებების მეშვეობით მონაცემები, რომელიც საკმარისია სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის და სიჩქარის განსაზღვრად.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს სულ მცირე უკანასკნელი 5 საათის განმავლობაში ჩაწერილი საფრენოსნო მონაცემების და გამოსახულებების დამახსოვრება.



4. საფრენოსნო ჩამწერმა ავტომატურად უნდა დაიწყოს ჩაწერა თვითმფრინავის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და შეწყვიტოს ჩაწერა ავტომატურად მაშინ, როდესაც თვითმფრინავს აღარ შეუძლია განაგრძოს მოძრაობა, საკუთარი წევის ძალის ხარჯზე.

5. თუ საფრენოსნო ჩამწერი იწერს საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ გამოსახულებებს ან აუდიო ინფორმაციას, მაშინ მას უნდა გააჩნდეს ფუნქცია, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს სხ-ის მეთაურის (PIC) მიერ და რომელიც აღნიშნული ფუნქციის გამოყენებამდე ჩაწერილ გამოსახულებებს და აუდიო ჩანაწერებს შეცვლის ისე, რომ აღნიშნული ჩანაწერების წაკითხვა შეუძლებელია სტანდარტული წაკითხვის და კოპირების მეთოდებით.

### **მუხლი 117. თვითმფრინავის მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერა**

1. თვითმფრინავები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ და რომლებსაც გააჩნიათ მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით კავშირის დამყარების შესაძლებლობა და აღჭურვილია საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), უნდა ახორციელებდეს საფრენოსნო ჩამწერზე ჩაწერას, სადაც გამოიყენება:

ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით სმმ (ATS) პუნქტში სხ-დან გადაცემული ან მიღებული შეტყობინებები, იმ შეტყობინებების ჩათვლით, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგთან:

ა.ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზით (data link) სარგებლობის ინიცირება;

ა.ბ) კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მეთვალყურეს შორის;

ა.გ) დამისამართებელი დაკვირვება (addressed surveillance);

ა.დ) საფრენოსნო ინფორმაცია;

ა.ე) სამაუწყებლო რეჟიმში სხ-ზე დაკვირვება (aircraft broadcast surveillance), რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე;

ა.ვ) სხ-ის ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე; და

ა.ზ) გრაფიკული მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე.

ბ) ინფორმაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია იმ ჩანაწერებთან კორელაციის უზრუნველყოფა, რომლებიც მონაცემთა ხაზის მეშვეობითაა გადაცემული და რომელიც არ ინახება თვითმფრინავზე;

გ) ინფორმაცია მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით გადაცემული შეტყობინებების დროის და პრიორიტეტულობის შესახებ, სისტემის კონსტრუქციის გათვალისწინებით.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა გამოიყენოს ინფორმაციის და მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრული მეთოდი და აღნიშნული ინფორმაციის წაკითხვის ადვილი მეთოდი. ჩაწერის მეთოდმა შესაძლებელი უნდა გახადოს მონაცემების შეჯერება ხმელეთზე ჩაწერილ მონაცემებთან.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება იმავე პერიოდულობით, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR) ამ წესის 114-ე მუხლით არის დადგენილი.

4. თუ საფრენოსნო ჩამწერი არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის დადგინდეს მისი ადგილმდებარეობა წყლის ქვეშ. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ ჩამწერი განცალკევებადია, იგი აღჭურვილი უნდა იყოს ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)).



5. საფრენოსნო ჩამწერის მუშაობის დაწყების და დასრულების ლოგიკა (ალგორითმი) იგივეა, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR), რომელიც ამ წესის 114-ე მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით არის დადგენილი.

**შენიშვნა:** მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.150; GM1 SPO.IDE.A.150; GM1 SPO.IDE.A.150(a).

### **მუხლი 118. თვითმფრინავის საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებული ჩამწერი**

საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) და საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) მიმართ დადგენილი მოთხოვნები დაკმაყოფილებულია, თუ:

ა) საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების ერთი კომბინირებული ჩამწერით აღჭურვილია თვითმფრინავი, რომელიც უნდა იყოს აღჭურვილი საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR) ან საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR); ან

ბ) საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების ორი კომბინირებული ჩამწერით აღჭურვილია თვითმფრინავი, რომელიც უნდა იყოს აღჭურვილი როგორც საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), ასევე, საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR).

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებულ ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.155; GM1 SPO.IDE.A.155.

### **მუხლი 119. თვითმფრინავის სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები და მაფიქსირებელი სისტემები**

თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სავარძლით ან სამუშაო ადგილით ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის თითოეული წევრისათვის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტისათვის;

ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეული სავარძლისთვის და მაფიქსირებელი მოწყობილობით თითოეულ სამუშაო ადგილისთვის;

გ) არაკომპლექსური თვითმფრინავები - უსაფრთხოების ღვედით ეკიპაჟის თითოეული წევრის სავარძლისთვის, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის ისეთი მაფიქსირებელი

სისტემა, რომელიც იხსნება ერთიანი წერტილოვანი საკეტით - იმ თვითმფრინავებზე, რომლებზეც საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CoFA) პირველად გაიცა 2016 წლის 25 აგვისტოს ან შემდეგ;

დ) კომპლექსური თვითმფრინავები - უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა, რომელიც ავტომატურად შეაკავებს ადამიანის სხეულს სიჩქარის მკვეთრი ვარდნის შემთხვევაში;

დ.ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრის სავარძელი და პილოტის სავარძლის გვერდით არსებული ყველა სავარძელი; და

დ.ბ) დამკვირვებლის ყველა ის სავარძელი, რომელიც პილოტების კაბინაშია განთავსებული.

ე) ამ მუხლის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ უსაფრთხოების ღვედს სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემით უნდა გააჩნდეს:



ე.ა) ერთიანი წერტილოვანი გამხსნელი საკეტი;

ე.ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის სავარძლებს და პილოტის გვერდით არსებულ ნებისმიერ სავარძელს უნდა გააჩნდეს „ე.ბ.ა“ ან „ე.ბ.ბ“ ქვეპუნქტებიდან ერთ-ერთი:

ე.ბ.ა) მხრის ორი ღვედი და უსაფრთხოების ღვედი, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად; ან

ე.ბ.ბ) მხრის დიაგონალური ღვედი და უსაფრთხოების ღვედი, რომლებიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად შემდეგ თვითმფრინავებზე:

ე.ბ.ბ.ა) 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 9 ან ნაკლები საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) თვითმფრინავებზე, რომლებიც აკმაყოფილებს ავარიული დაფრენის დინამიკურ პირობებს, რომელიც განსაზღვრულია შესაბამის სერტიფიცირების სპეციფიკაციებში (CS);

ე.ბ.ბ.ბ) 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) და 9 ან ნაკლები საექსპლუატაციო სამგზავრო ადგილების მაქსიმალური რაოდენობის (MOPSC) თვითმფრინავებზე, რომლებიც არ აკმაყოფილებს ავარიული დაფრენის დინამიკურ პირობებს, რომელიც განსაზღვრულია შესაბამის სერტიფიცირების სპეციფიკაციებში (CS) და რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 25 აგვისტომდე.

**შენიშვნა:** სავარძლებთან, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედებთან და მაფიქსირებელ სისტემებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.160; GM1 SPO.IDE.A.160.

## **მუხლი 120. თვითმფრინავის პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი**

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

ა) გამოყენებისთვის უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი;

ბ) არ უნდა იყოს ვადაგასული.

**შენიშვნა:** პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტონ დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.165; AMC2 SPO.IDE.A.165; AMC3 SPO.IDE.A.165.

## **მუხლი 121. ჰერმეტიკული თვითმფრინავის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადით**

1. ჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.
2. ჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ისეთი მარაგით, რომელიც საკმარისია, ეკიპაჟის ყველა წევრისათვის და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისათვის, სულ მცირე შემდეგი პერიოდის განმავლობაში:

ა) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როდესაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 15000

ფტ-ს აღემატება, მაგრამ ყველა შემთხვევაში არანაკლებ 10 წთ-ის განმავლობაში;



ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, მაშინ როცა ჰერმეტიკობა დარღვეულია და ფრენისას წარმოქმნილი გარემოებების გათვალისწინებით - საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და სალონში ბარომეტრული სიმაღლე იქნება 14000 ფტ-დან 15000 ფტ-მდე ფარგლებში;

გ) 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, როცა საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და სალონში ბარომეტრული სიმაღლე იქნება 10000 ფტ-დან 14000 ფტ-მდე ფარგლებში;

დ) არანაკლებ 10 წუთის განმავლობაში იმ შემთხვევაში, როდესაც თვითმფრინავების ექსპლუატაცია ხორციელდება 25000 ფტ-ზე მაღალ ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან უფრო დაბალ სიმაღლეზე, მაგრამ ისეთ გარემოებებში, რომელებიც 4 წუთის განმავლობაში 13000 ფტ ბარომეტრულ სიმაღლეზე უსაფრთხოდ დაშვების შესაძლებლობას არ იძლევა.

3. ჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება 25000 ფტ-ზე მაღალ სიმაღლეზე, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობით, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟს მიაწვდის გამაფრთხილებელ სიგნალს ჰერმეტიკობის დარღვევის შესახებ; და

ბ) კომპლექსური თვითმფრინავების შემთხვევაში - სწრაფად გამოსაყენებელი ტიპის საჟანგბადე ნიღბებით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის.

**შენიშვნა:** დამატებით ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.170; GM1 SPO.IDE.A.170(c)(2).

### **მუხლი 122. არაჰერმეტიკული თვითმფრინავის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადით**

1. არაჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.

2. არა ჰერმეტიკული თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ადექვატური მარაგით, რომელიც საკმარისია:

ა) 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის, როცა ბარომეტრული სიმაღლე სალონში იქნება 10000 ფტ-დან 13000 ფტ-მდე ფარგლებში; და

ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში ბორტზე მყოფი ყველა პირისთვის, როდესაც სალონში ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება.

3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულის მიუხედავად, 13 000 ფტ-დან და 16 000 ფტ-მდე სიმაღლეზე ფრენა განსაზღვრული ხანგრძლივობით შეიძლება განხორციელდეს ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე, ამ წესის 83-ე მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დამატებით ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.175.

### **მუხლი 123. თვითმფრინავის აღჭურვა ხელის ცეცხლმაქრით**

1. თვითმფრინავები, გარდა ELA1 ტიპის თვითმფრინავებისა, აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში; და



ბ) სალონის თითოეულ ნაკვეთურში, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისაგან განცალკევებულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთურში საფრენოსნო ეკიპაჟის შეღწევა ადვილია.

2. ცეცხლმაქრი რეაგენტის ტიპი და ოდენობა უნდა იყოს ნაკვეთურში მოსალოდნელი ცეცხლის ტიპის შესაბამისი და უნდა უზრუნველყოს ტოქსიკური გაზის კონცენტრირების საფრთხის მინიმუმამდე დაყვანა, იმ ნაკვეთურებში, სადაც ადამიანები იმყოფებიან.

**შენიშვნა:** ხელის ცეცხლმაქრებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.180.

**მუხლი 124. თვითმფრინავის აღჭურვა საავარიო ცულით და ძალაყინით**

5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე თვითმფრინავის საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინა აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი საავარიო ცულით ან ძალაყინით.

**მუხლი 125. თვითმფრინავის ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა**

თუ თვითმფრინავის ფიუზელაჟის არეები, რომელიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისთვის საავარიო ვითარებაში შესაღწევად მონიშნულია, აღნიშნული არეების მონიშვნა, უნდა განხორციელდეს როგორც ეს ამ წესის №5 დანართშია ნაჩვენები.

**შენიშვნა:** თვითმფრინავის ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.185.

**მუხლი 126. თვითმფრინავის აღჭურვა საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით**

- 1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს:
  - ა) ნებისმიერი ტიპის საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT) ან სხ-ის ადგილმდებარეობის დასადგენი ისეთი საშუალებით, რომელიც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს, როდესაც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისს ან მანამდე;
  - ბ) ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) ან სხ-ის ადგილმდებარეობის დასადგენი ისეთი საშუალებით, რომელიც ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს აკმაყოფილებს, როდესაც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2008 წლის 1 ივლისის შემდეგ; ან
  - გ) საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) ან პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB) ეკიპაჟის წევრის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ გამოსაყენებლად, როცა სერტიფიცირებული მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6 ან ნაკლებია.

2. ყველა ტიპის საავარიო მიმყვან რადიოგადამცემს (ELT) და პერსონალურ მიმყვან რადიოშუქურას (PLB) უნდა შეეძლოს ერთდროულად 121,5 მგჰც და 406 მგჰც სიხშირეებზე სიგნალის გადაცემა.

**შენიშვნა:** საავარიო მიმყვან რადიოგადამცემთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.190; AMC2 SPO.IDE.A.190; AMC3 SPO.IDE.A.190; AMC4 SPO.IDE.A.190; GM1 SPO.IDE.A.190; GM2 SPO.IDE.A.190.



## მუხლი 127. თვითმფრინავის ფრენა წყლის ზედაპირის თავზე

1. შემდეგი თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის და რომელიც პირს უნდა ეცვას ან უნდა იყოს შენახული სავარძლიდან ან სამუშაო ადგილიდან ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას:

ა) ერთძრავიანი სახმელეთო თვითმფრინავები, როდესაც:

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

ა.ბ) აფრენა ან დაფრენა ხორციელდება აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც სხ-ის მეთაურის მოსაზრებით, აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია, იმგვარადაა განლაგებული წყლის ზედაპირის თავზე, რომ მოსალოდნელია წყალზე ავარიული დაფრენა.

ბ) ჰიდროთვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე; და

გ) თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთზე არსებული ავარიული დაფრენისთვის გამოსადეგი ადგილიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები.

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი სამუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დასადგენად.

3. ჰიდროთვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ტივტივა ღუზით და სხვა მოწყობილობით, რომელიც საჭიროა თვითმფრინავის მისაბმელად, ღუზაზე დასაყენებლად ან წყლის ზედაპირზე მანევრირებისათვის და რომელიც თვითმფრინავის ზომას, წონასა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებს შეესაბამება; და

ბ) ხმოვანი სიგნალების გამომცემი მოწყობილობით როგორც ეს განსაზღვრულია „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“, სადაც ეს გამოიყენება.

4. იმ თვითმფრინავის სხ-ის მეთაურმა, რომლის ექსპლუატაცია სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთზე არსებული ავარიული დაფრენისთვის გამოსადეგი ადგილიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის განმავლობაში საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, უნდა განსაზღვროს წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში თვითმფრინავზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები, რომელთა საფუძველზე მან უნდა დაადგინოს ბორტზე გადასატანად საჭირო შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) მოწყობილობა უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) ბორტზე მყოფი ყველა პირის განსათავსებლად საკმარისი ტევადობის მქონე სამაშველო ტივები, რომლებიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში; და

გ) სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის შენარჩუნების უზრუნველყოფის საშუალებებს, განსახორციელებელი ფრენის პირობების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირის თავზე ფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.195; AMC2 SPO.IDE.A.195; GM1 SPO.IDE.A.195.

## მუხლი 128. თვითმფრინავის სამაშველო აღჭურვილობა





1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება იმ არეების თავზე, სადაც სამებნ-სამაშველო (SAR) ღონისძიებების განხორციელება არის განსაკუთრებით რთული, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სასიგნალო მოწყობილობით უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S)); და

გ) დამატებითი სამაშველო აღჭურვილობით, დაგეგმილი მარშრუტის შესაბამისად, ბორტზე მყოფი პირების რაოდენობის გათვალისწინებით.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტში განსაზღვრული დამატებითი სამაშველო აღჭურვილობა არ გადაიტანება სხ-ზე, როცა თვითმფრინავი:

ა) ინარჩუნებს იმ ადგილიდან, სადაც სამებნ-სამაშველო (SAR) ღონისძიებების განხორციელება არის განსაკუთრებით რთული, მანძილს, რომელიც შეესაბამება:

ა.ა) მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით (OEI) კრეისერული სიჩქარით 120 წთ-ის განმავლობაში საფრენ დროს იმ თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებსაც შეუძლიათ დაგეგმილი მარშრუტის ან დაგეგმილ სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის ტრაექტორიის ნებისმიერ წერტილში მწყობრიდან გამოსული ძრავ(ებ)ით ფრენის გაგრძელება აეროდრომამდე; ან

ა.ბ) კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის საფრენ დროს ყველა დანარჩენი თვითმფრინავებისათვის; ან

ბ) იმყოფება ავარიული დაფრენისათვის გამოსადეგი ზონიდან ისეთი მანძილის ფარგლებში, რომელიც კრეისერული სიჩქარით 90 წთ-ის საფრენ დროს არ აღემატება იმ თვითმფრინავების შემთხვევაში, რომლებიც საფრენად ვარგისობის მოქმედი სტანდარტების შესაბამისად არის სერტიფიცირებული.

**შენიშვნა:** სამაშველო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.200; AMC1 SPO.IDE.A.200(a)(2); AMC1 SPO.IDE.A.200(b)(2); GM1 SPO.IDE.A.200; GM2 SPO.IDE.A.200.

### **მუხლი 129. თვითმფრინავის ინდივიდუალური დაცვის საშუალებები**

თვითმფრინავის ბორტზე მყოფ ყველა პირს უნდა ეცვას/ეკეთოს ინდივიდუალური დაცვის ისეთი საშუალებები, რომელიც განხორციელებული ექსპლუატაციის სახეობას შეესაბამება.

**შენიშვნა:** ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.205.

### **მუხლი 130. თვითმფრინავის აღჭურვა ყურსასმენებით**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს მიმართულ მიკროფონიანი ყურსასმენებით ან ეკვივალენტური მოწყობილობით, საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრისთვის მათ სამუშაო ადგილზე საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში;

2. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს, მექანიკურ ტანგაჟის/დაფერდების მართვის ბერკეტზე (სამართ საჭეზე) გადამცემი ღილაკით, თითოეული საჭირო ეკიპაჟის წევრისთვის.

**შენიშვნა:** ყურსასმენებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.210; GM1 SPO.IDE.A.210.

### **მუხლი 131. თვითმფრინავის რადიოკავშირის აღჭურვილობა**



1. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან ღამით, ან როდესაც აღნიშნული მოითხოვება საჰაერო სივრცეში მოქმედი შესაბამისი წესებით, აღჭურვილი უნდა იყოს რადიომოწყობილობით, რომელიც რადიოტალღების გავრცელების ნორმალურ პირობებში უზრუნველყოფს:

- ა) ორმხრივი რადიოკავშირის დამყარებას აეროდრომის ზონაში თვითმფრინავის კონტროლის მიზნით;
- ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღებას;
- გ) ფრენისას ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარებას იმ სააერონავსო სადგურებთან და იმ მითითებულ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი ორგანოს მიერ; და
- დ) კავშირის დამყარებას 121,5 მგჰც საავიაციო-საავარიო სიხშირეზე.

2. როდესაც, ერთზე მეტი რადიომოწყობილობა მოითხოვება, თითოეული უნდა იყოს მეორისგან ან სხვებისგან დამოუკიდებელი, რამდენადაც ნებისმიერი ერთი მოწყობილობის გაუმართაობამ, არ უნდა გამოიწვიოს რომელიმე სხვა მოწყობილობის გაუმართაობა.

**შენიშვნა:** რადიოკავშირის აღჭურვილობასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.A.215.

**მუხლი 132. თვითმფრინავის სანაოსნო აღჭურვილობა**

1. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს სანაოსნო მოწყობილობით, რომელიც მათ საშუალებას მისცემს ფრენა შეასრულონ:

- ა) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;
- ბ) საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

2. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს, საკმარისი სანაოსნო მოწყობილობით, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე მოწყობილობის რომელიმე ერთი ნაწილის მტყუნების შემთხვევაში, დანარჩენი მოწყობილობის გამოყენებით უსაფრთხო ნაოსნობის განხორციელება ამ მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად ან გაუთვალისწინებელ ვითარებაში შესაბამისი საგანგებო მოქმედების უსაფრთხოდ განხორციელება.

3. თვითმფრინავები, რომელთა ექსპლუატაცია მოიცავს ფრენებს, სადაც დაფრენის განხორციელება განზრახულია სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს იმ ადგილამდე ნაოსნობის განხორციელებას, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა შესაძლებელია შესრულდეს. აღნიშნულმა მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს ნაოსნობის განხორციელება, თითოეულ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ნებისმიერ შერჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ექსპლუატაციის შემთხვევაში, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს, შესაბამის სანაოსნო სპეციფიკაციასთან მიმართებაში.

5. თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს, სამეთვალყურეო მოწყობილობით საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სანაოსნო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.220; GM1 SPO.IDE.A.220; GM2 SPO.IDE.A.220.



### **მუხლი 133. თვითმფრინავის აღჭურვა ტრანსპონდერით**

როდესაც საჰაერო სივრცეში, სადაც სრულდება ფრენა, დადგენილია ტრანსპონდერის გამოყენების აუცილებლობა, თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SSR) ისეთი ტრანსპონდერით, რომელსაც ყველა საჭირო ფუნქციონალური შესაძლებლობა აქვს.

**შენიშვნა:** ტრანსპონდერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები

(AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.225.

### **მუხლი 134. თვითმფრინავის სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვა**

1. სერტიფიცირებულ საბორტო სისტემურ აპლიკაციებში გამოყენებული სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზები უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მიმართ დადგენილ იმ მოთხოვნებს, რომლებიც მონაცემთა დასახულ გამოყენებას შეესაბამება.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, მიმდინარე და შეუცვლელი სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება და ყველა სხ-ზე მიწოდება, რომელიც ამას საჭიროებს.

3. სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დადგენილი საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების მოთხოვნების მიუხედავად, ექსპლუატანტმა მონაცემთა ბაზის მიმწოდებელს უნდა აცნობოს ყველა იმ შემთხვევის შესახებ, როდესაც არსებობს საფუძვლიანი ვარაუდი, იმასთან დაკავშირებით, რომ მონაცემთა მცდარობამ, შეუსაბამობამ ან დანაკლისმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას. აღნიშნულ შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს და სხვა დაინტერესებულ პერსონალს და უზრუნველყოს, რომ არ მოხდეს არაზუსტი მონაცემების გამოყენება.

**შენიშვნა:** სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.A.230; GM1 SPO.IDE.A.230; GM2 SPO.IDE.A.230; GM3 SPO.IDE.A.230.

### **მუხლი 135. შვეულმფრენის ხელსაწყოები და მოწყობილობები, ზოგადი მოთხოვნები**

1. ხელსაწყოები და აღჭურვილობა, რომელიც გათვალისწინებულია ამ წესის 102-167-ე მუხლებით, უნდა იყოს სერტიფიცირებული შესაბამისი საფრენად ვარგისობის მოთხოვნების გათვალისწინებით, თუ ისინი:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ გამოიყენება ფრენის ტრაექტორიის კონტროლის მიზნით;

ბ) გამოიყენება ამ წესის 164-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

გ) გამოიყენება ამ წესის 165-ე მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად; ან

დ) დამონტაჟებულია შვეულმფრენზე.

2. სერტიფიცირებას არ საჭიროებს შემდეგი მოწყობილობები:

ა) პორტატული ელექტროფანრები;

ბ) ზუსტი ქრონომეტრი;

გ) პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტი;

დ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სასიგნალო მოწყობილობა;

ე) საზღვაო ტივტივა, ღუზა და მისაბმელი მოწყობილობა;

ვ) ბავშვის სამაგრი მოწყობილობა;

ზ) მარტივი PCDS, რომელიც გამოიყენება ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ, როგორც სამაგრი მოწყობილობა.



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

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მიერ არ უნდა იქნეს გამოყენებული აღნიშნული ხელსაწყოების, აღჭურვილობის ან მოწყობილობების მეშვეობით მიღებული ინფორმაცია, საფრენად ვარგისობის წესებით ან ამ წესის 164-ე და 165-ე მუხლებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

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

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

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

6. ყველა საავარიო-სამაშველო მოწყობილობა მოთავსებული უნდა იყოს დაუყოვნებელი გამოყენებისათვის მოხერხებულ და ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას.

**შენიშვნა:** ხელსაწყოები და მოწყობილობები – ზოგად საკითხებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.100(a); GM1 SPO.IDE.H.100(b); GM1 SPO.IDE.H.100(c); GM1 SPO.IDE.H.100(d).

### **მუხლი 136. შვეულმფრენის ფრენისას საჭირო მინიმალური აღჭურვილობა**

ფრენა არ უნდა შესრულდეს, თუ შვეულმფრენის ნებისმიერი ხელსაწყო, აღჭურვილობის ნაწილი ან ფუნქცია, არ ფუნქციონირებს ან არ არის განთავსებული ბორტზე, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს რომელიმე შემდეგი გარემოება:

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

ბ) კომპლექსური შვეულმფრენების და ნებისმიერი შვეულმფრენის შემთხვევაში, რომელიც კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით გამოიყენება, ექსპლუატანტს გააჩნია სააგენტოს თანხმობა, შვეულმფრენის ექსპლუატაცია განახორციელოს მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალით (MMEL) გათვალისწინებული შეზღუდვების ფარგლებში ამ წესის 24-ე მუხლის 13-ე პუნქტის შესაბამისად; ან

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

### **მუხლი 137. შვეულმფრენის საექსპლუატაციო სანათი მოწყობილობები**

შვეულმფრენები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას ღამით, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შეჯახების გამაფრთხილებელი შუქების სისტემით;

ბ) სააერნოსნო ნათურებით;

გ) დასაფრენი მაშუქებით;

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

ე) შვეულმფრენის ელექტროსისტემიდან მიღებული განათებით, რომელიც უზრუნველყოფს სალონის ყველა ნაკვეთის განათებას;



- ვ) ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამუშაო ადგილისთვის განკუთვნილი პორტატიული ელექტროფანრი; და
- ზ) შვეულმფრენი ამფიბიას შემთხვევაში, „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ გათვალისწინებული შუქებით.

**მუხლი 138. შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ვფწ-ით (VFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მათთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

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

- ა) მაგნიტური კურსის მაჩვენებელი;
- ბ) დრო – საათებში, წუთებში და წამებში;
- გ) ბარომეტრული სიმაღლე;
- დ) სახელსაწყო სიჩქარე;
- ე) სრიალი.

2. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC), წყლის ზედაპირის თავზე, საიდანაც ხმელეთი შეუიარაღებელი თვალთ არ ჩანს ან ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში (VMC), ღამით ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობის გარდა, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

- ა.ა) სივრცობრივი მდებარეობის ინდიკატორი;
- ა.ბ) ვერტიკალური სიჩქარის ინდიკატორი;
- ა.გ) გიროსკოპული კურსის ინდიკატორი.

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არასაკმარისი კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;

გ) კომპლექსური შვეულმფრენების შემთხვევაში, კონდენსაციის ან შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში აღნიშნული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებით.

3. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ პირობებში, როდესაც მხედველობა 1500 მ-ზე ნაკლებია ან შეუძლებელია დასახული ტრაექტორიით ფრენა ერთი ან მეტი დამატებითი ხელსაწყოს გამოყენების გარეშე, ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტებში მითითებული ხელსაწყოების და მოწყობილობების გარდა, დამატებით აღჭურვილი უნდა იყოს კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტში გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებებით.

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

- ა) ბარომეტრული სიმაღლე;
- ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;
- გ) სრიალი;



დ) სივრცობრივი მდებარეობა, თუ იგი გამოიყენება;

ე) ვერტიკალური სიჩქარე, თუ იგი გამოიყენება;

ვ) გიროსკოპული კურსი, თუ იგი გამოიყენება.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან და მათთან დაკავშირებულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.120; AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(1); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(2); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(3); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(4); AMC1 SPO.IDE.H.120(a)(5); AMC1 SPO.IDE.H.120(d); AMC1 SPO.IDE.H.120(b)(1)(iii); AMC1 SPO.IDE.H.120(b)(3).

**მუხლი 139. შვეულმფრენის ექსპლუატაცია სფწ-ით (IFR), საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოები და მათთან დაკავშირებული მოწყობილობები**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR), აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსი;

ა.ბ) დრო – საათებში, წუთებში და წამებში;

ა.გ) ბარომეტრული სიმაღლე;

ა.დ) სახელსაწყო სიჩქარე;

ა.ე) ვერტიკალური სიჩქარე;

ა.ვ) სრიალი;

ა.ზ) სივრცობრივი მდებარეობა;

ა.თ) გიროსკოპული კურსი;

ა.ი) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურა (OAT).

ბ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის არაადეკვატური კვების მიწოდების ინდიკაციის საშუალებებით;

გ) როდესაც ექსპლუატაციისთვის საჭიროა ორი პილოტი, დამატებითი განცალკევებით განთავსებული შემდეგი პარამეტრების მაჩვენებელი საშუალებებით:

გ.ა) ბარომეტრული სიმაღლე;

გ.ბ) სახელსაწყო სიჩქარე;

გ.გ) ვერტიკალური სიჩქარე;

გ.დ) სრიალი;

გ.ე) სივრცობრივი მდებარეობა;

გ.ვ) გიროსკოპული კურსი.

დ) კონდენსაციისა და შემოყინვის შედეგად ამ მუხლის „ა.დ“ და „გ.ბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სახელსაწყო სიჩქარის სისტემის გაუმართაობის პრევენციის საშუალებით;



ე) სივრცობრივი მდებარეობის გამოზომი და მაჩვენებელი დამატებითი საშუალებით, როგორც სარეზერვო ხელსაწყო; და

ვ) კომპლექსური შვეულმფრენების შემთხვევაში:

ვ.ა) სტატიკური წნევის ალტერნატიული წყაროთი;

ვ.ბ) სანაოსნო სქემების/რუკების დამჭერით, რომელიც განთავსებულია ეკიპაჟის მიერ წასაკითხად ხელსაყრელ ადგილას და რომელიც შესაძლოა განათებული იყოს დამით ექსპლუატაციის პირობებში.

**შენიშვნა:** საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოებთან და მათთან დაკავშირებულ მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: SPO.IDE.H.125; SPO.IDE.H.125(a)(1); SPO.IDE.H.125(a)(2); SPO.IDE.H.125(a)(3); SPO.IDE.H.125(a)(4); SPO.IDE.H.125(c); SPO.IDE.H.125(a)(8); SPO.IDE.H.125(d); GM1 SPO.IDE.H.125(a)(3); AMC1 SPO.IDE.H.125(a)(9); AMC1 SPO.IDE.H.125(f)(2).

#### **მუხლი 140. შვეულმფრენის დამატებითი მოწყობილობა, ერთპილოტიანი ეკიპაჟით სფწ-ით (IFR) ექსპლუატაცია**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაციაც ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ერთი პილოტის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს ავტოპილოტით, რომელსაც სულ მცირე, სიმაღლის და კურსის სტაბილიზაციის რეჟიმები გააჩნია.

#### **მუხლი 141. კომპლექსური შვეულმფრენის საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობა**

კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ით (IFR) ან დამით, აღჭურვილი უნდა იყოს საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობით, თუ მეტეოროლოგიური ცნობები მიუთითებს, რომ მარშრუტზე მოსალოდნელია ჭექა-ქუხილი ან სხვა ისეთი პოტენციურად სახიფათო მეტეოროლოგიური პირობები, რომელთა გამოვლენა საბორტო მეტეოროლოგიური მოწყობილობის მეშვეობით შესაძლებელია.

#### **მუხლი 142. კომპლექსური შვეულმფრენის დამატებითი მოწყობილობა შემოყინვის პირობებში დამით ექსპლუატაციისას**

1. კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება დამით, მოსალოდნელი ან ფაქტობრივი შემოყინვის პირობებში, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელთა მეშვეობითაც ყინულის წარმოქმნის აღმოჩენა ხორციელდება შესაბამისი ინდიკატორით ან მინათებით.
2. ყინულზე მინათების საშუალებამ არ უნდა გამოიწვიოს სინათლის ისეთი არეკვლა, რომელმაც შეიძლება ეკიპაჟის წევრებს თვალი მოჭრას და შეაფერხოს მათ მიერ საკუთარი სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულება.

#### **მუხლი 143. შვეულმფრენის საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემა**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ერთზე მეტი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მიერ, აღჭურვილი უნდა იყოს შიდა კავშირის სისტემით, მათ შორის ყურსასმენებით და მიკროფონებით, საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ გამოსაყენებლად.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო ეკიპაჟის შიდა კავშირის სისტემასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.135

#### **მუხლი 144. შვეულმფრენის საბორტო ხმის ჩამწერი**

1. 7000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR).



2. საბორტო ხმის ჩამწერს (CVR) უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 2 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR), უნდა ჩაიწეროს შემდეგი მონაცემები დროის სკალის მითითებით:

ა) ხმოვანი შეტყობინებები, რომლებიც გადაცემულ ან მიღებულ იქნა საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში რადიოს გამოყენებით;

ბ) შიდა კავშირის სისტემის მეშვეობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს შორის განხორციელებული საუბრები და მგზავრების შეტყობინების სისტემის მეშვეობით გაკეთებული განცხადებები, თუ ასეთი რამ დამონტაჟებულია ბორტზე;

გ) პილოტის კაბინაში არსებული ხმაურის ფონი, მათ შორის უწყვეტ რეჟიმში თითოეული ეკიპაჟის წევრის მიმართული მიკროფონის მეშვეობით მიღებული ბგერითი სიგნალები; და დ) სააერნოსნო და დასაფრენად შესვლის დამხმარე სისტემების ამოსაცნობი სამეტყველო ან ბგერითი სიგნალები, რომლებიც მიღებული იყო ყურსასმენების ან დინამიკის მეშვეობით.

4. საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR) ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს შვეულმფრენის მიერ საკუთარი წევით მოძრაობის დაწყებამდე და გაგრძელდეს ფრენის დასრულებამდე, როდესაც შვეულმფრენი საკუთარი წევით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. დამატებით ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრულისა, საბორტო ხმის ჩამწერმა (CVR)

ჩაწერა უნდა დაიწყოს ფრენის დაწყებისას ძრავების გაშვებამდე, ეკიპაჟის კაბინაში ფრენისწინა შემოწმების განხორციელების დროს, იმდენად ადრე, რამდენადაც ეს შესაძლებელია ელექტრომომარაგების შესაძლებლობებიდან გამომდინარე და გაგრძელდეს ფრენის დასასრულებისას ძრავების გამორთვის შემდეგ, პილოტების კაბინაში ფრენის შემდგომი შემოწმების დაწყების ჩატარებამდე.

6. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) არაგანცალკევებადია, ის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის აღმოსაჩენი მოწყობილობით უნდა იყოს აღჭურვილი. აღნიშნული მოწყობილობის მეშვეობით სიგნალის წყალქვეშა გადაცემის მინიმალური დრო 90 დღეს უნდა შეადგენდეს. თუ საბორტო ხმის ჩამწერი (CVR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.140.

### **მუხლი 145. შვეულმფრენის საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი**

1. 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის (MCTOM) მქონე შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერით (FDR), რომელიც გამოიყენებს მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრულ მეთოდს და რომლის მეხსიერებიდან მონაცემების წაკითხვა ხორციელდება იოლი და მოსახერხებელი მეთოდის გამოყენებით.

2. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) უნდა იწერდეს პარამეტრებს, რომელიც საჭიროა შვეულმფრენის ფრენის ტრაექტორიის, სიჩქარის, სივრცობრივი მდებარეობის, ძრავის სიმძლავრის, ფრენის კონფიგურაციის და რეჟიმის ზუსტი განსაზღვრისათვის და უნდა შეეძლოს სულ მცირე, ბოლო 10 საათის განმავლობაში ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება.

3. მონაცემები მიღებული უნდა იყოს შვეულმფრენზე არსებულ ისეთი წყაროებიდან, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის ნაჩვენებ ინფორმაციასთან ზუსტ კორელაციას უზრუნველყოფს.

4. საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერმა (FDR) მონაცემების ჩაწერა ავტომატურად უნდა დაიწყოს, შვეულმფრენის მიერ საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და ავტომატურად შეწყვიტოს





მაშინ, როცა შვეულმფრენის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობა აღარ შეუძლია.

5. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც გახდის შესაძლებელს, დადგენილ იქნეს წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობა. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერი (FDR) განცალკევებადია, იგი ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)) უნდა იყოს აღჭურვილი.

**შენიშვნა:** საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.145; AMC2 SPO.IDE.H.145.

#### **მუხლი 146. შვეულმფრენის მსუბუქი საფრენოსნო ჩამწერი**

1. აირტურბინული ძრავის მქონე შვეულმფრენები, 2250 კგ ან მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით (MCTOM), აღჭურვილი უნდა იყოს საფრენოსნო ჩამწერით, თუ შემდეგი ყველა პირობა დაცულია:

ა) აღნიშნულ შვეულმფრენებზე ვრცელდება ამ წესის 145-ე მუხლის 1 პუნქტის მოთხოვნები;

ბ) აღნიშნული შვეულმფრენები გამოიყენება კომერციული ექსპლუატაციის მიზნით;

გ) აღნიშნულ შვეულმფრენებზე პირველად გაიცა ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) 2022 წლის 5 სექტემბერს ან შემდეგ.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა ჩაიწეროს საფრენოსნო მონაცემების ან გამოსახულებების მეშვეობით მონაცემები, რომელიც საკმარისია სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის და სიჩქარის განსასაზღვრად.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს სულ მცირე უკანასკნელი 5 საათის განმავლობაში ჩაწერილი საფრენოსნო მონაცემების და გამოსახულებების შენარჩუნება.

4. საფრენოსნო ჩამწერმა ავტომატურად უნდა დაიწყოს ჩაწერა შვეულმფრენის საკუთარი წევის ძალით მოძრაობის დაწყებამდე და შეწყვიტოს ჩაწერა ავტომატურად მაშინ, როდესაც შვეულმფრენს აღარ შეუძლია განაგრძოს მოძრაობა, საკუთარი წევის ძალის ხარჯზე.

5. თუ საფრენოსნო ჩამწერი იწერს საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ გამოსახულებებს ან აუდიო ინფორმაციას, მაშინ მას უნდა გააჩნდეს ფუნქცია, რომელიც შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს სხ-ის მეთაურის მიერ და რომელიც აღნიშნული ფუნქციის გამოყენებამდე ჩაწერილ გამოსახულებებს და აუდიო ჩანაწერებს შეცვლის ისე, რომ აღნიშნული ჩანაწერების წაკითხვა შეუძლებელია სტანდარტული წაკითხვის და კოპირების მეთოდებით.

#### **მუხლი 147. შვეულმფრენის მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერა**

1. შვეულმფრენები, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვარის შემდეგ და რომლებსაც გააჩნიათ მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით კავშირის დამყარების შესაძლებლობა და აღჭურვილია საბორტო ხმის ჩამწერით (CVR), უნდა ახორციელებდეს საფრენოსნო ჩამწერზე ჩაწერას, სადაც გამოიყენება:

ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით სმმ (ATS) პუნქტში შვეულმფრენიდან გადაცემული ან მიღებული შეტყობინებები, იმ შეტყობინებების ჩათვლით, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგთან:

ა.ა) მონაცემთა გადაცემის ხაზით (data link) სარგებლობის ინიცირება;

ა.ბ) კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს (ATC) მეთვალყურეს შორის;

ა.გ) დამისამართებელი დაკვირვება (addressed surveillance);



ა.დ) საფრენოსნო ინფორმაცია;

ა.ე) სამაუწყებლო რეჟიმში სხ-ზე დაკვირვება (aircraft broadcast surveillance), რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე;

ა.ვ) სხ-ის ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე;

ა.ზ) გრაფიკული მონაცემები, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია სისტემის კონსტრუქციიდან გამომდინარე.

ბ) ინფორმაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელია იმ ჩანაწერებთან კორელაციის უზრუნველყოფა, რომლებიც მონაცემთა ხაზის მეშვეობით არის გადაცემული და რომელიც არ ინახება შვეულმფრენზე; და

გ) ინფორმაცია მონაცემთა გადაცემის ხაზის მეშვეობით გადაცემული შეტყობინებების დროის და პრიორიტეტულობის შესახებ, სისტემის კონსტრუქციის გათვალისწინებით.

2. საფრენოსნო ჩამწერმა უნდა გამოიყენოს ინფორმაციის და მონაცემების ჩაწერისა და შენახვის ციფრული მეთოდი და აღნიშნული ინფორმაციის წაკითხვის ადვილი მეთოდი. ჩაწერის მეთოდმა შესაძლებელი უნდა გახადოს მონაცემების შეჯერება ხმელეთზე ჩაწერილ მონაცემებთან.

3. საფრენოსნო ჩამწერს უნდა შეეძლოს ჩაწერილი მონაცემების შენარჩუნება იმავე პერიოდულობით, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR) ამ წესის 144-ე მუხლით არის დადგენილი.

4. თუ საფრენოსნო ჩამწერი არაგანცალკევებადია, მას უნდა გააჩნდეს მოწყობილობა, რომელიც შესაძლებელს გახდის წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის დადგენას. აღნიშნულ მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს არანაკლებ 90 დღის განმავლობაში წყალქვეშ სიგნალის გადაცემის შესაძლებლობა. თუ ჩამწერი განცალკევებადია, იგი აღჭურვილი უნდა იყოს ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(AD)).

5. საფრენოსნო ჩამწერის მუშაობის დაწყების და დასრულების ლოგიკა (ალგორითმი) იგივეა, რაც საბორტო ხმის ჩამწერისათვის (CVR), რომელიც ამ წესის 144-ე მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით არის განსაზღვრული.

**შენიშვნა:** მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ინფორმაციის ჩაწერასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.150; GM1 SPO.IDE.H.150; GM1 SPO.IDE.H.150(a).

#### **მუხლი 148. შვეულმფრენების საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებული ჩამწერი**

საბორტო ხმის ჩამწერის (CVR) და საფრენოსნო მონაცემების ჩამწერის (FDR) მიმართ დადგენილი მოთხოვნები დაკმაყოფილებულია, თუ შვეულმფრენი აღჭურვილია როგორც საბორტო ხმის, ასევე საფრენოსნო მონაცემების ერთი კომბინირებული ჩამწერით.

**შენიშვნა:** საბორტო ხმის და საფრენოსნო მონაცემების კომბინირებულ ჩამწერთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.155.

#### **მუხლი 149. შვეულმფრენის სავარძლები, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედები და მაფიქსირებელი სისტემები**

1. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სავარძელით ან სამუშაო ადგილით ბორტზე მყოფი თითოეული ეკიპაჟის წევრისათვის ან ამოცანის შეძსრულებილი სპეციალისტისათვის;



ბ) უსაფრთხოების ღვედით თითოეულ სავარძელზე და მაფიქსირებელი მოწყობილობით თითოეულ სამუშაო ადგილზე;

გ) იმ შვეულმფრენების შემთხვევაში, რომლებზეც ინდივიდუალური საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი (CofA) პირველად გაიცა 2012 წლის 31 დეკემბერის შემდეგ - თითოეულ სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა; და

დ) თითოეულ საფრენოსნო ეკიპაჟის სავარძელზე უსაფრთხოების ღვედით, რომელსაც გააჩნია სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელი სისტემა, რომელიც ავტომატურად შეაკავებს ადამიანის სხეულს სიჩქარის მკვეთრი ვარდნის შემთხვევაში.

2. უსაფრთხოების ღვედს სხეულის ზედა ნაწილის მაფიქსირებელ სისტემას უნდა გააჩნდეს ერთიანი წერტილოვანი გამხსნელი საკეტი.

**შენიშვნა:** სავარძლებთან, სავარძლის უსაფრთხოების ღვედებთან და მაფიქსირებელ სისტემებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC2 SPO.IDE.H.160.

**მუხლი 150. შვეულმფრენის აღჭურვა პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტით**

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

- ა) გამოყენებისთვის უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი;
- ბ) არ უნდა იყოს ვადაგასული.

**შენიშვნა:** პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.165; AMC2 SPO.IDE.H.165; AMC3 SPO.IDE.H.165.

**მუხლი 151. არაჰერმეტიული შვეულმფრენის აღჭურვა დამატებითი ჟანგბადით**

1. არაჰერმეტიული შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სიმაღლეებზე, სადაც ჟანგბადის მიწოდება მოითხოვება ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შესანახი და გამანაწილებელი მოწყობილობით, რომელსაც უნარი აქვს შეინახოს და გაანაწილოს საჭირო ჟანგბადის მარაგი.
2. არაჰერმეტიული შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ სიმაღლეებზე, სადაც კაბინაში ბარომეტრული სიმაღლე 10000 ფტ-ს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს სასუნთქი ჟანგბადის ადეკვატური მარაგით, რომელიც საკმარისია:

- ა) 30 წუთზე მეტი პერიოდის განმავლობაში, ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის, როცა ბარომეტრული სიმაღლე სალონში იქნება 10000 ფტ-დან 13000 ფტ-მდე ფარგლებში; და
- ბ) ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისათვის, როდესაც სალონში ბარომეტრული სიმაღლე 13000 ფტ-ს აღემატება.

3. მიუხედავად ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნულისა, 13 000 ფტ-დან და 16 000 ფტ-მდე სიმაღლეზე ფრენა განსაზღვრული ხანგრძლივობით შეიძლება განხორციელდეს ჟანგბადით სარგებლობის გარეშე, ამ წესის 83-ე მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად.



**შენიშვნა:** დამატებითი ჟანგბადთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.175.

**მუხლი 152. შვეულმფრენის აღჭურვა ხელის ცეცხლმაქრით**

1. შვეულმფრენები, გარდა (ELA2) ტიპის შვეულმფრენებისა, აღჭურვილი უნდა იყოს, სულ მცირე, ერთი ხელის ცეცხლმაქრით:

ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში; და

ბ) სალონის თითოეულ ნაკვეთურში, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისაგან განცალკევებულია, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ნაკვეთურში საფრენოსნო ეკიპაჟის შეღწევა ადვილია.

2. ცეცხლმაქრი რეაგენტის ტიპი და ოდენობა, უნდა იყოს ნაკვეთურში მოსალოდნელი ცეცხლის ტიპის შესაბამისი და უნდა უზრუნველყოს ტოქსიკური გაზის კონცენტრირების საფრთხის მინიმუმამდე დაყვანა, იმ ნაკვეთურებში, სადაც ადამიანები იმყოფებიან.

**შენიშვნა:** ხელის ცეცხლმაქრებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.180.

**მუხლი 153. შვეულმფრენის ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა**

თუ შვეულმფრენის ფიუზელაჟის არეები, რომელიც განკუთვნილია სამაშველო ჯგუფებისთვის საავარიო ვითარებაში შესაღწევად მონიშნულია, აღნიშნული არეების მონიშვნა, უნდა განხორციელდეს, როგორც ამ წესის №5 დანართშია ნაჩვენები.

**შენიშვნა:** შვეულმფრენის ფიუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.185.

**მუხლი 154. შვეულმფრენის აღჭურვა საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით**

1. შვეულმფრენები, სადაც სერტიფიცირებული მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6 ერთეულს აღემატება, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ავტომატური საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (AD)); და

ბ) ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)), რომელიც განთავსებულია სამაშველო ტივზე ან სამაშველო ყილეტზე, როდესაც შვეულმფრენის ექსპლუატაცია ხორციელდება ხმელეთიდან 3 წთ-ზე მეტი ჩვეული კრეისერული სიჩქარით საფრენ მანძილზე.

2. შვეულმფრენები, სადაც სერტიფიცირებული მაქსიმალური სავარძლების რაოდენობა 6 ან ნაკლებია, აღჭურვილი უნდა იყოს საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT(S)) ან პერსონალუალური მიმყვანი რადიოშუქურით (PLB), ეკიპაჟის წევრის ან ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის მიერ გამოსაყენებლად.

3. ყველა ტიპის საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემს (ELT) და პერსონალურ მიმყვანი რადიოშუქურას (PLB) უნდა შეეძლოს ერთდროულად 121,5 მგჰც და 406 მგჰც სიხშირეებზე სიგნალის გადაცემა.

**შენიშვნა:** საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.190; AMC2 SPO.IDE.H.190; AMC3 SPO.IDE.H.190; AMC4 SPO.IDE.H.190; GM1 SPO.IDE.H.190; GM2 SPO.IDE.H.190.



## მუხლი 155. არაკომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ჟილეტებით

1. არაკომპლექსური შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის და რომელიც პირს უნდა ეცვას ან უნდა იყოს შენახული სავარძლიდან ან სამუშაო ადგილიდან ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, როდესაც:

ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მისაღწევ მანძილზე უფრო შორს და როცა კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში შვეულმფრენს არ შეუძლია შეინარჩუნოს სიმაღლე; ან

ბ) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთამდე ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ზე მეტი საფრენი მანძილის დაშორებით, როცა კრიტიკული ძრავი მტყუნების შემთხვევაში შვეულმფრენს შეუძლია შეინარჩუნოს სიმაღლე;

გ) აფრენა ან დაფრენა ხორციელდება აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია, მდებარეობს წყლის ზედაპირის თავზე;

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი საშუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დასადგენად.

3. იმ შვეულმფრენის სხ-ის მეთაურმა, რომლის ექსპლუატაცია სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი მანძილის დაშორებით რომელიც აღემატება, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 30 წთ-ის საფრენ მანძილს ან 50 საზღვაო მილს (NM) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია ნაკლები, უნდა განსაზღვროს წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში შვეულმფრენზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები, რომელთა საფუძველზე მან უნდა დაადგინოს ბორტზე გადასატანად საჭირო შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) მოწყობილობა უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) ბორტზე მყოფი ყველა პირის განსათავსებლად საკმარისი ტევადობის მქონე სამაშველო ტივები, რომლებიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში; და

გ) სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის შენარჩუნების უზრუნველყოფის საშუალებებს, განსახორციელებელი ფრენის პირობების შესაბამისად.

4. სხ-ის მეთაურმა უნდა შეაფასოს წყალზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში შვეულმფრენზე მყოფი ადამიანების გადარჩენასთან დაკავშირებული რისკები როდესაც იგი გადაწყვეტილებას იღებს ამ მუხლის პირველ პუნქტში განსაზღვრული სამაშველო ჟილეტები უნდა ეცვას თუ არა შვეულმფრენის ბორტზე მყოფ ყველა პირს.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირის თავზე ფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.195; GM1 SPO.IDE.H.195.

## მუხლი 156. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ჟილეტებით

1. კომპლექსური შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სამაშველო ჟილეტით, რომელიც განკუთვნილია ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის, ფრენის დროს ჩაცმულ მდგომარეობაში გამოსაყენებლად ან განთავსებულია ისეთ ადგილას, რომელიც ადვილად ხელმისაწვდომია გამოსაყენებლად განკუთვნილი პირისთვის მისი სავარძლიდან ან სამუშაო ადგილიდან, როდესაც:

ა) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ჩვეული კრეისერული სიჩქარით ფრენისას ხმელეთიდან 10 წთ-ზე მეტი საფრენი დროის მანძილის დაშორებით, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება;

ბ) ფრენა სრულდება წყლის ზედაპირის თავზე, ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე საფრენი



მანძილის მიღმა, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; ან

გ) შვეულმფრენი აფრენას და დაფრენას ასრულებს ისეთ აეროდრომზე ან საექსპლუატაციო მოედანზე, სადაც აფრენის ან დასაფრენად შესვლის ტრაექტორია წყლის ზედაპირის გასწვრივ გადის იმგვარად, რომ გაუმართაობის შემთხვევაში მოსალოდნელია ავარიული დაფრენა წყლის ზედაპირზე.

2. თითოეულ სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრო სანათი საშუალებით, ადამიანების ადგილსამყოფელის დადგენის გასაადვილებლად.

**შენიშვნა:** სამაშველო ჟილეტებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.197; GM1 SPO.IDE.H.197.

### **მუხლი 157. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა დამცავი კოსტიუმებით**

შვეულმფრენის ბორტზე მყოფ ყველა პირს უნდა ეცვას დამცავი კოსტიუმი ყოველთვის, როდესაც რისკის შეფასების საფუძველზე სხ-ის მეთაური ამას საჭიროდ ჩათვლის შემდეგი გარემოებების გათვალისწინებით:

ა) ფრენები სრულდება წყლის თავზე, ხმელეთიდან ისეთ მანძილზე, რომელიც უფრო მეტია იმაზე, რაც საჭიროა ავტოროტაციის რეჟიმში ხმელეთამდე მისაღწევად ან უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის ადგილამდე მისაფრენად, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; და

ბ) სხ-ის მეთაურისათვის ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ცნობები ან პროგნოზი მიუთითებს, რომ ზღვაში წყლის ტემპერატურა ფრენის დროს +10 ცელსიუსზე (°C) ნაკლები იქნება.

**შენიშვნა:** დამცავი კოსტიუმებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM)

მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.198.

### **მუხლი 158. კომპლექსური შვეულმფრენის აღჭურვა სამაშველო ტივებით, საავარიო-სამაშველო მიმყვანი გადამცემებით (ELT(S)s) და წყლის ზედაპირის თავზე გაზრდილ მანძილზე ფრენისათვის საჭირო საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებით**

კომპლექსური შვეულმფრენი, რომელიც:

ა) ფრენას ასრულებს წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ის საფრენ მანძილზე მეტია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება; ან

ბ) ფრენას ასრულებს წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ნორმალური კრეისერული სიჩქარით 3 წთ-ის საფრენ მანძილზე მეტია, როდესაც კრიტიკული ძრავის მტყუნებისას, შვეულმფრენს არ შეუძლია ფრენისას სიმაღლის შენარჩუნება, და თუ რისკის შეფასების საფუძველზე სხ-ის მეთაური (PIC) ამას საჭიროდ ჩათვლის, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ბ.ა) არანაკლებ, ერთი სამაშველო ტივით, რომლის ტევადობა გათვლილია ბორტზე გადასაყვან პირთა მაქსიმალური რაოდენობის განსათავსებლად და რომელიც ისეთნაირად უნდა იყოს მოთავსებული, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მისი სწრაფად გამოყენება საავარიო ვითარებაში;

ბ.ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S)) თითოეულ ტივზე; და

ბ.გ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა, რომელიც შეიცავს სიცოცხლის უზრუნველმყოფ ისეთ საშუალებებს, რომლებიც დაგეგმილი ფრენის პირობებს შეესაბამება.



**შენიშვნა:** სამაშველო ტივებთან, საავარიო-სამაშველო მიმყვანი გადამცემებთან (ELT(S)s) და წყლის ზედაპირის თავზე გაზრდილ მანძილზე ფრენისათვის საჭირო საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.199.

**მუხლი 159. შვეულმფრენის გადარჩენის აღჭურვილობა**

შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება ისეთ რაიონებში, სადაც განსაკუთრებით ძნელია საძებნ-სამაშველო (SAR) სამუშაოს ჩატარება, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სასიგნალო მოწყობილობით უბედურების მაუწყებელი სიგნალების გადასაცემად;

ბ) სულ მცირე, ერთი საავარიო-სამაშველო მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT (S));

გ) გადარჩენის დამატებითი საშუალებებით, დასახული მარშრუტით ბორტზე გადასაყვანი პირების რაოდენობის გათვალისწინებით.

**შენიშვნა:** გადარჩენის აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.200; AMC1 SPO.IDE.H.200(b); GM1 SPO.IDE.H.200; GM2 SPO.IDE.H.200.

**მუხლი 160. წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებული შვეულმფრენების სხვა აღჭურვილობა**

წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებული შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ტივტივა ღუზით და სხვა მოწყობილობით, რომლის მეშვეობითაც გაადვილებული იქნება შვეულმფრენის მიბმა, ღუზაზე დაყენება ან წყლის ზედაპირზე მანევრირება და რომელიც შვეულმფრენის ზომას, წონასა და საექსპლუატაციო მახასიათებლებს შეესაბამება; და

ბ) ხმოვანი სიგნალების გამომცემი მოწყობილობით, როგორც ეს „ზღვაზე გემების შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესებით“ მოითხოვება.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირზე საექსპლუატაციოდ სერტიფიცირებულ შვეულმფრენებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.202.

**მუხლი 161. წყლის ზედაპირის თავზე ფრენისას მოთხოვნები შვეულმფრენის მიმართ, ავარიული დაფრენა წყლის ზედაპირზე**

კომპლექსური შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება არახელსაყრელ გარემოში წყლის ზედაპირის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც ჩვეული კრეისერული სიჩქარით 10 წთ-ის საფრენ მანძილს აღემატება და არაკომპლექსური შვეულმფრენები, რომლებიც ასრულებენ ფრენას არახელსაყრელ გარემოში წყლის თავზე, ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც 50 საზღვაო მილს (NM) აღემატება:

ა) დაპროექტებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირზე დაფრენის შესასრულებლად საფრენად ვარგისობის შესაბამისი სტანდარტების თანახმად;

ბ) სერტიფიცირებული უნდა იყოს წყლის ზედაპირზე უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის განსახორციელებლად საფრენად ვარგისობის შესაბამისი სტანდარტების თანახმად; ან

გ) აღჭურვილი უნდა იყოს საავარიო სატივტივო მოწყობილობით.

**შენიშვნა:** წყლის ზედაპირზე ავარიულ დაფრენასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები



### **მუხლი 162. შვეულმფრენის აღჭურვა ინდივიდუალური დაცვის საშუალებებით**

ბორტზე მყოფ თითოეულ პირს უნდა ეცვას/ეკეთოს ინდივიდუალური დაცვის ისეთი საშუალებები, რომლებიც განხორციელებული ექსპლუატაციის სახეობას შეესაბამება.

**შენიშვნა:** ინდივიდუალურ დაცვის საშუალებებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.IDE.H.205

### **მუხლი 163. შვეულმფრენის აღჭურვა ყურსასმენებით**

იმ შემთხვევაში, თუ რადიოკავშირის ან/და რადიოსანავიგაციო სისტემა მოითხოვება, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს მიმართული მიკროფონიანი ყურსასმენებით ან მათი ეკვივალენტური მოწყობილობით და სამართ საჭეზე გადამცემი ღილაკით თითოეული საჭირო პილოტის, ეკიპაჟის წევრის ან/და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტის სამუშაო ადგილზე.

**შენიშვნა:** ყურსასმენებთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.210; GM1 SPO.IDE.H.210.

### **მუხლი 164. შვეულმფრენის რადიოკავშირის აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია ხორციელდება სფრ-ით (IFR) ან ლამით, ან როდესაც აღნიშნული მოითხოვება საჰაერო სივრცეში მოქმედი შესაბამისი წესებით, აღჭურვილი უნდა იყოს რადიომოწყობილობით, რომელიც რადიოტალღების გავრცელების ნორმალურ პირობებში უზრუნველყოფს:

ა) ორმხრივი რადიოკავშირის დამყარებას აეროდრომის ზონაში შვეულმფრენის კონტროლის მიზნით;

ბ) ფრენის ნებისმიერ დროს, მეტეოროლოგიური ინფორმაციის მიღებას;

გ) ფრენისას ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარებას იმ სააერონავიგაციო სადგურებთან და იმ მითითებულ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი ორგანოს მიერ; და

დ) კავშირის დამყარებას 121,5 მგჰც საავიაციო-საავარიო სიხშირეზე.

2. როდესაც, ერთზე მეტი რადიომოწყობილობა მოითხოვება, თითოეული უნდა იყოს მეორესგან ან სხვებისგან დამოუკიდებელი, რამდენადაც ნებისმიერი ერთი მოწყობილობის გაუმართაობამ, არ უნდა გამოიწვიოს რომელიმე სხვა მოწყობილობის გაუმართაობა.

3. თუ, ამ წესის 143-ე მუხლით გათვალისწინებული შიდა კავშირის სისტემის გარდა, საჭიროა ბორტზე დაყენებული იყოს რადიოკავშირის სისტემა, შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს გადამცემი ღილაკით, რომელიც თითოეული პილოტის ან/და ეკიპაჟის წევრის სამუშაო ადგილზე მდებარე სამართ საჭეზე არის მოთავსებული.

### **მუხლი 165. შვეულმფრენის სანავიგაციო აღჭურვილობა**

1. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს სანავიგაციო მოწყობილობით, რომელიც მათ საშუალებას მისცემს ფრენა შეასრულონ:

ა) სმმ (ATS) პუნქტისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ბ) საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

2. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს, საკმარისი სანავიგაციო მოწყობილობით, რათა





უზრუნველყოფილი იქნეს ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე მოწყობილობის რომელიმე ერთი ნაწილის მტყუნების შემთხვევაში, დანარჩენი მოწყობილობის გამოყენებით უსაფრთხო ნაოსნობის განხორციელება ამ მუხლის პირველ პუნქტის შესაბამისად ან გაუთვალისწინებელ ვითარებაში შესაბამისი საგანგებო მოქმედების უსაფრთხოდ განხორციელება.

3. შვეულმფრენები, რომელთა ექსპლუატაცია მოიცავს ფრენებს, სადაც დაფრენის განხორციელება განზრახულია სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC), აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს იმ ადგილამდე ნაოსნობის განხორციელებას, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა შესაძლებელია შესრულდეს. აღნიშნულმა მოწყობილობამ უნდა უზრუნველყოს ნაოსნობის განხორციელება, თითოეულ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში (IMC) დაფრენა და ნებისმიერ შერჩეულ სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენა.

4. მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის (PBN) გამოყენებით ექსპლუატაციის შემთხვევაში, სხ უნდა აკმაყოფილებდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნებს, შესაბამის სანაოსნო სპეციფიკაციასთან მიმართებაში.

5. შვეულმფრენები აღჭურვილი უნდა იყოს, სამეთვალყურეო მოწყობილობით საჰაერო სივრცეში მოქმედი წესების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** სანაოსნო აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.220; GM1 SPO.IDE.H.220; GM2 SPO.IDE.H.220.

**მუხლი 166. შვეულმფრენის აღჭურვა ტრანსპონდერით**  
როდესაც საჰაერო სივრცე, სადაც ფრენა სრულდება, მოითხოვს, შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს მეორადი მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (SSR) ისეთი ტრანსპონდერით, რომელსაც ყველა საჭირო ფუნქციონალური შესაძლებლობა აქვს.

**შენიშვნა:** ტრანსპონდერთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.225.

**მუხლი 167. შვეულმფრენის სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვა**

1. შვეულმფრენის სერტიფიცირებულ საბორტო სისტემურ აპლიკაციებში გამოყენებული სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზები უნდა აკმაყოფილებდეს მონაცემთა ხარისხის მიმართ დადგენილ იმ მოთხოვნებს, რომლებიც მონაცემთა დასახულ გამოყენებას შეესაბამება.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, მიმდინარე და შეუცვლელი სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზების დროული გავრცელება და ყველა სხ-ზე მიწოდება, რომელიც ამას საჭიროებს.

3. სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის N17 ბრძანებით დადგენილი საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების მოთხოვნების მიუხედავად, ექსპლუატანტმა მონაცემთა ბაზის მიმწოდებელს უნდა აცნობოს ყველა იმ შემთხვევის შესახებ, როდესაც არსებობს საფუძვლიანი ვარაუდი, იმასთან დაკავშირებით, რომ მონაცემთა მცდარობამ, შეუსაბამობამ ან დანაკლისმა შეიძლება საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას. აღნიშნულ შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს და სხვა დაინტერესებულ პერსონალს და უზრუნველყოს, რომ არ მოხდეს არაზუსტი მონაცემების გამოყენება.

**შენიშვნა:** სააერნაოსნო მონაცემთა ბაზის მართვასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.IDE.H.230; GM1 SPO.IDE.H.230; GM2 SPO.IDE.H.230; GM3 SPO.IDE.H.230.



**თავი IV**  
**სპეციალური მოთხოვნები**

**მუხლი 168. შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაცია, სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები**

შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის (HESLO) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული სწავლება, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) შვეულმფრენის საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HESLO.100; GM1 SPO.SPEC.HESLO.100.

**მუხლი 169. სპეციალური აღჭურვილობა შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაციისთვის**

შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს არანაკლებ:

ა) ერთი გარე უსაფრთხოების სარკით ან კავზე/დაკიდებულ ტვირთზე დაკვირვების სხვა საშუალებით; და

ბ) ერთი დატვირთვის მზომით, გარდა იმ შემთხვევისა თუ არის გათვალისწინებული ტვირთის წონის განსაზღვრის სხვა მეთოდი.

**მუხლი 170. შვეულმფრენით გარე საკიდელზე ტვირთით ექსპლუატაცია, სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა**

თუ ექსპლუატანტი ახორციელებს სახიფათო ტვირთის (DG) გადაზიდვას სპეციალიზებული ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით ისეთ ადგილებში, სადაც სხვა სახის ტრანსპორტის გამოყენება შეუძლებელია და აპირებენ არ დაიცვან ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნები, აღნიშნულ შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს მიმართოს ტექნიკური ინსტრუქციებით (TI) გათვალისწინებული მოთხოვნებისგან გათავისუფლების შესახებ.

**მუხლი 171. გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაცია, სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები**



გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისთვის (HEC) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) - იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული სწავლება, ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) შვეულმფრენის საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HEC.100.

## **მუხლი 172. სპეციალური აღჭურვილობა გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას**

1. გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციის დროს შვეულმფრენი აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) ჯალამბრიანი ექსპლუატაციისთვის საჭირო აღჭურვილობით ან სატვირთო კავით;

ბ) ერთი გარე უსაფრთხოების სარკით ან კავზე დაკვირვების სხვა საშუალებით;

გ) ერთი დატვირთვის მზომით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ არის გათვალისწინებული ტვირთის წონის განსაზღვრის განსხვავებული მეთოდი.

2. ყველა ჯალამბარის და სატვირთო კავის აღჭურვილობის დამონტაჟება, გარდა მარტივი PCDS-ისა და ნებისმიერი შემდგომი მოდიფიცირება უნდა განხორციელდეს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების საფუძველზე, გამოსაყენებელი ფუნქციების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** გარე საკიდელზე ადამიანით ექსპლუატაციისას სპეციალურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.HEC.105(b).

## **მუხლი 173. საპარაშუტო ოპერაციები (PAR), სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები**

საპარაშუტო ოპერაციებისთვის (PAR) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) – იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;



გ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანების შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;

ე) საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა საპარაშუტო ოპერაციებისთვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**მუხლი 174. მოთხოვნები, რომლებიც არ ვრცელდება საპარაშუტო ოპერაციების განხორციელებისას (PAR) ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებზე**

ამ წესის მე-40 მუხლის მე-3 პუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნები არ ვრცელდება ამოცანის შემსრულებელ იმ სპეციალისტებზე, რომლებიც პარაშუტით ხტომას ასრულებენ.

**მუხლი 175. საპარაშუტო ოპერაციები, სავარძლები**

მიუხედავად ამ წესის 119-ე მუხლის „ა“ ქვეპუნქტით და 149-ე მუხლის 1 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნებისა, სავარძლის ნაცვლად დასაშვებია გამოყენებულ იქნეს სხ-ს იატაკი იმ პირობით, რომ სხ აღჭურვილია ისეთი საშუალებებით, რომლებზეც ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტები ხელის მოკიდებას ან მიბმას შეძლებენ.

**მუხლი 176. საპარაშუტო ოპერაციები, დამატებითი ჟანგბადი**

დამატებითი ჟანგბადით სარგებლობის მოთხოვნა არ ვრცელდება ეკიპაჟის წევრებზე, გარდა სხ-ის მეთაურისა და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებზე, რომლებიც სპეციალიზებული სამუშაოს შესრულებისთვის აუცილებელ მოვალეობებს ასრულებენ მაშინ, როდესაც კაბინაში სიმაღლე:

ა) 13000 ფტ-ს აღემატება არაუმეტეს 6 წუთის განმავლობაში; ან

ბ) 15000 ფტ-ს აღემატება არაუმეტეს 3 წუთის განმავლობაში.

**მუხლი 177. საპარაშუტო ოპერაციები, სახიფათო ტვირთის ჩამოგდება/გაფრქვევა**

ნებადართულია მჭიდროდ დასახლებული რაიონის ან ღია ცის ქვეშ თავმოყრილი ადამიანების თავზე პარაშუტისტების ჩამოყრა საჩვენებელი ნახტომების შესრულების მიზნით, როდესაც პარაშუტისტებს გააჩნიათ ისეთი საკვამლე კოჭები, რომლებიც სპეციალურად ამ მიზნებისათვისაა წარმოებული.

**მუხლი 178. ფიგურული ფრენა, სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურები**

ფიგურული ფრენებისთვის (ABF) დადგენილ სტანდარტულ საექსპლუატაციო პროცედურებში (SOP) განსაზღვრული უნდა იყოს:

ა) მოწყობილობა, რომელიც უნდა იყოს ბორტზე, მასთან დაკავშირებული საექსპლუატაციო შეზღუდვები და შესაბამისი ჩანაწერები მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში (MEL) – იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება;

ბ) ეკიპაჟის შემადგენლობა, ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების გამოცდილებისადმი დადგენილი მოთხოვნები;

გ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანების შემსრულებელი სპეციალისტების მიერ, საკუთარი ამოცანების შესასრულებლად საჭირო შესაბამისი სწავლება და იმ პირების კვალიფიკაცია და დანიშვნა, რომლებმაც უნდა განახორციელონ აღნიშნული სწავლების ჩატარება ეკიპაჟის წევრებს და ამოცანის შემსრულებელ სპეციალისტებისთვის;

დ) ეკიპაჟის წევრების და ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების უფლება-მოვალეობები;



ე) საექსპლუატაციო კრიტერიუმები, რომელიც საჭიროა ფიგურული ფრენებისათვის;

ვ) სტანდარტულ, საგანგებო და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურები.

**მუხლი 179. ფიგურული ფრენა, დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია, რომელიც ბორტზე უნდა იყოს განთავსებული**

ფიგურული ფრენების დროს არ მოითხოვება, რომ სხ-ის ბორტზე განთავსებული იყოს ამ წესის 50-ე მუხლის პირველ პუნქტში ჩამოთვლილი შემდეგი დოკუმენტები:

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

ბ) ფრენის დასახული მარშრუტის/რეგიონის და ყველა იმ მარშრუტის მოქმედი და შესაბამისი სააერონავიგაციო რუკები, რომლის მიმართულებითაც შესაძლოა, სხ-მა ფრენა შეასრულოს დაგეგმილი მარშრუტიდან გადახვევის შემთხვევაში;

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

დ) ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის რეგიონში მოქმედი სამებნ-სამამშველო მომსახურების შესახებ.

**მუხლი 180. ფიგურული ფრენა – აღჭურვილობა**

ფიგურული ფრენების დროს არ მოითხოვება, რომ სხ-ის ბორტზე იყოს შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) ამ წესის 120-ე და 150-ე მუხლებში განსაზღვრული პირველადი დახმარების კომპლექტი;

ბ) ამ წესის 123-ე და 152-ე მუხლებში განსაზღვრული ხელის ცეცხლმაქრები; და

გ) ამ წესის 126-ე და 154-ე მუხლებში განსაზღვრული საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემები (ELT) ან პერსონალუალური მიმყვანი რადიოშუქურები (PLB).

**მუხლი 181. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონეები**

საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების განხორციელებამდე, ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს გამოსაყენებელი საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონე, შემდეგნაირად:

ა) „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ იმ ფრენისთვის, სადაც სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (AFM) განსაზღვრული საგანგებო ან ავარიული პროცედურების გამოყენება მოსალოდნელია ან ფრენა მოითხოვება სარეზერვო სისტემის ან სხვა უსაფრთხოების მოწყობილობების ფუნქციონირების შემოწმების უზრუნველსაყოფად;

ბ) „Level B საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ ნებისმიერი საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის გარდა Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისა.

**მუხლი 182. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების საფრენოსნო პროგრამა**

კომპლექსური სხ-ით „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ განხორციელებამდე, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და გაწეროს საფრენოსნო პროგრამა.

შენიშვნა: „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო პროგრამასთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.105.

**მუხლი 183. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების სახელმძღვანელო**

ექსპლუატანტი, რომელიც ახორციელებს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებას“:

ა) უნდა აღწეროს აღნიშნული ექსპლუატაცია და დაკავშირებული პროცედურები ამ წესის 23-ე მუხლში



განსაზღვრულ ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში ან სპეციალურად განსაზღვრულ საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების სახელმძღვანელოში;

ბ) უნდა განაახლოს სახელმძღვანელო საჭიროებისამებრ;

გ) უნდა უზრუნველყოს ყველა შესაბამისი პერსონალის ინფორმირება სახელმძღვანელოს და მასში ცვლილებების განხორციელების შესახებ, რომელიც უკავშირდება მათ მოვალეობებს;

დ) უნდა უზრუნველყოს სახელმძღვანელოს და მისი განახლებების სააგენტოსთვის მიწოდება.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ სახელმძღვანელოსთან დაკავშირებით შესაბამისობის დადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: AMC1 SPO.SPEC.MCF.110.

### **მუხლი 184. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების საფრენოსნო ეკიპაჟის მოთხოვნები**

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეარჩიოს შესაბამისი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები სხ-ის კომპლექსურობის და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების დონის გათვალისწინებით. კომპლექსურ სხ-ზე „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების შერჩევისას ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს რომ:

ა) სხ-ის მეთაურს გავლილი აქვს სასწავლო კურსი ამ წესის 185-ე მუხლის შესაბამისად; თუ აღნიშნული სწავლება შესრულებულია სიმულატორზე, პილოტმა უნდა განახორციელოს, სულ მცირე ერთი „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ პილოტი-დამკვირვებლის ან დამკვირვებლის რანგში „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ მიზნით სხ-ის მეთაურის რანგში ფრენის განხორციელებამდე;

ბ) სხ-ის მეთაურს ნაფრენი აქვს იმავე კატეგორიის სხ-ზე, რომელზეც უნდა შესრულდეს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ არანაკლებ 1000 სთ, სადაც სულ მცირე 400 სთ სხ-ის მეთაურის რანგში კომპლექსურ სხ-ზე და სულ მცირე 50 სთ კონკრეტული სხ-ის ტიპზე; გ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში აღნიშნულის მიუხედავად, თუ ექსპლუატანტი გამოიყენებს ახალ სხ-ის ტიპს ექსპლუატაციაში და მან შეაფასა პილოტის კვალიფიკაცია დადგენილი შეფასების პროცედურის მიხედვით, ექსპლუატანტი უფლებამოსილია შეარჩიოს პილოტი, რომელსაც გააჩნია კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე 50 სთ-ზე ნაკლები ფრენის გამოცდილება.

2. პილოტები, რომლებსაც გააჩნიათ საფრენოსნო შემოწმების ოსტატობა სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს N150 ბრძანებით დამტკიცებული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ შესაბამისად აკმაყოფილებენ ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული სასწავლო კურსის მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს იმის გათვალისწინებით, რომ აღნიშნულ პილოტებს გავლილი აქვთ საჭირო პირველადი და განმეორებითი სწავლება ეკიპაჟის რესურსების მართვაში (CRM), ამ წესის 31-ე მუხლის შესაბამისად;

3. სხ-ის მეთაურმა არ უნდა განახორციელოს „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“ კომპლექსურ სხ-ზე, თუ მას გასული 36 თვის განმავლობაში არ განუხორციელებია „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება“.

4. სხ-ის მეთაურის რანგში „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ განხორციელებაზე დაშვების აღდგენა ხორციელდება Level A საფრენოსნო-ტექნიკური შემოწმების“ დამკვირვებლის, პილოტი-დამკვირვებლის ან სხ-ის მეთაურის რანგში სიმულატორზე „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ შესრულების შემდეგ.

**შენიშვნა:** „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო ეკიპაჟის მოთხოვნებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.115.

### **მუხლი 185. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების**



## საფრენოსნო ეკიპაჟის სასწავლო კურსი

1. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისათვის“ საჭირო სასწავლო კურსი, უნდა განხორციელდეს დეტალური სილაბუსის შესაბამისად.
2. საფრენოსნო ინსტრუქტაჟი სასწავლო კურსისთვის უნდა განხორციელდეს ქვემოთ მოცემულიდან ერთ-ერთის გამოყენებით:
  - ა) სიმულატორზე, რომელიც სასწავლო მიზნებისთვის ადეკვატურად წარმოაჩენს სხ-ის და მისი სისტემების რეაგირებას განხორციელებულ შემოწმებებზე;
  - ბ) ფრენისას სხ-ზე საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების ტექნიკის დემონსტრირებით.
3. სასწავლო კურსი, რომელიც სრულდება სხ-ის ერთ კატეგორიაზე, მოქმედებს აღნიშნული კატეგორიის სხ-ის ყველა ტიპზე.
4. სწავლებისას გამოყენებული სხ-ის და საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისას გამოსაყენებელი სხ-ის მხედველობაში მიღებით, ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს სხვაობათა ან გაცნობითი სწავლების საჭიროება და აღწეროს ამ სწავლების შინაარსი.

შენიშვნა: „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმების“ საფრენოსნო ეკიპაჟის სასწავლო კურსთან დაკავშირებით შესაბამისობის ადგენის მისაღები მეთოდები (AMC) და სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.120; AMC1 SPO.SPEC.MCF.120; AMC2 SPO.SPEC.MCF.120.

### მუხლი 186. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, ეკიპაჟის შემადგენლობა და ბორტზე მყოფი პირები

1. ექსპლუატანტმა, უნდა დაადგინოს პროცედურები დამატებითი ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტების საჭიროების განსაზღვრის მიზნით.
2. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ ექსპლუატანტმა მის სახელმძღვანელოში უნდა განსაზღვროს პოლიტიკა ბორტზე მყოფი სხვა პირების მიმართ.
3. „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისთვის“ ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი ან დამატებითი პილოტი საჭიროა საფრენოსნო ეკიპაჟის ნაკვეთურში, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების დასახმარებლად, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სხ-ის კონფიგურაცია არ იძლევა ამის შესაძლებლობას ან ექსპლუატანტს, საფრენოსნო პროგრამაზე დაყრდნობით საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების დატვირთვის გათვალისწინებით, შეუძლია დაამტკიცოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები არ საჭიროებენ დამატებით დახმარებას.

შენიშვნა: ეკიპაჟის შემადგენლობა და ბორტზე მყოფი პირებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო ინფორმაცია (GM) მოცემულია 965/2012 რეგულაციის: GM1 SPO.SPEC.MCF.125.

### მუხლი 187. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, ფრენისას საგანგებო ან ავარიული პროცედურების სიმულირება

მიუხედავად ამ წესის 81-ე მუხლში აღნიშნულისა, „Level A საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმებისას“ ამოცანის შემსრულებელი სპეციალისტი შესაძლოა იმყოფებოდეს ბორტზე, თუ მისი ბორტზე ყოფნა მოითხოვება ფრენის მიზნებიდან გამომდინარე და აღნიშნული განსაზღვრულია საფრენოსნო პროგრამაში.

### მუხლი 188. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, საფრენოსნო დროის და დასვენების ნორმების მოთხოვნები

საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო დროის ნორმების დაცვით



## **მუხლი 189. საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება, სისტემები და აღჭურვილობა**

როდესაც საფრენოსნო ტექნიკური შემოწმება ხორციელდება სისტემის ან აღჭურვილობის სათანადოდ ფუნქციონირების შესამოწმებლად, აღნიშნული სისტემა ან აღჭურვილობა უნდა იქნეს იდენტიფიცირებული, როგორც პოტენციურად არასანდო და შესაბამისი პრევენციული ზომები უნდა იქნეს შეთანხმებული ფრენის შესრულებამდე, რათა მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკები.

