

დანართი 1. თვითმფრინავების გარე საბორტო განათება

მუხლი 1. სააერონავსო განათებები, რომლებიც გამოიყენება ჰაერში

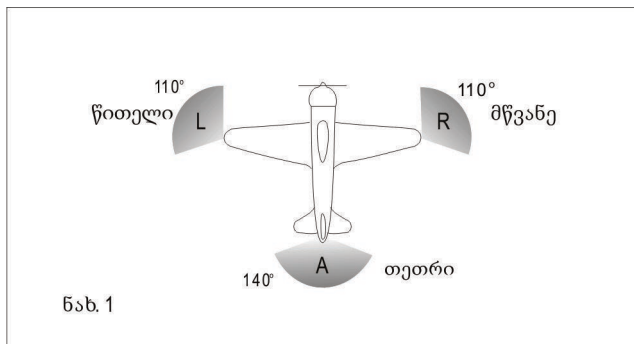
1. ქვემოთ აღწერილი განათებები შეესაბამება იკაოს დანართ 2-ში სააერონავსო გარე საბორტო განათების მიმართ გაწერილ მოთხოვნებს.

ნახ. 1-ზე ნაჩვენებია დაუფარავი (ხილვადი) გარე საბორტო განათებები.

ა) წითელი განათება - აშუქებს შუქ-სხივებს თვითმფრინავის ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, L კუთხის საზღვრებში.

ბ) მწვანე განათება - აშუქებს შუქ-სხივებს თვითმფრინავის ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, R კუთხის საზღვრებში.

გ) თეთრი განათება - აშუქებს შუქ-სხივებს თვითმფრინავის ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, A კუთხის საზღვრებში.



მუხლი 2. სააერონავსო განათებები, რომლებიც გამოიყენება წყლის ზედაპირზე

1. წყლის ზედაპირზე ხომალდების შეჯახების აღკვეთის საერთაშორისო წესები და მოთხოვნები, ითვალისწინებს ყველა ქვემოთ ჩამოთვლილ სიტუაციისათვის, კონკრეტული სახის გარე საბორტო განათებების გამოყენებას.

ა) დრეიფზე ყოფნის დროს.

ბ) როდესაც სხ ახორციელებს სხვა ხომალდის ან თვითმფრინავის ბუქსირებას.

გ) როდესაც მიმდინარეობს თვითმფრინავის ბუქსირება.

დ) როდესაც სხ იმყოფება უმართავ და უძრავ მდგომარეობაში.

ე) როდესაც სხ იმყოფება მოძრაობაში, მაგრამ არის უმართავ მდგომარეობაში.

ვ) ღუზაზე დგომის დროს.

ზ) მეჩქვზე დგომის შემთხვევაში.

2. ნახ.2-ზე გამოსახულია მუდმივი(სტაბილური) ნათების გარე საბორტო განათება:

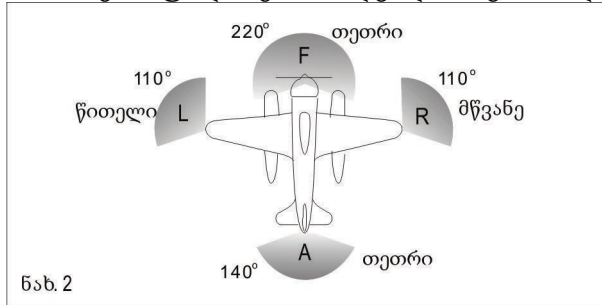
ა) წითელი განათება - შუქ-სხივები ვრცელდება ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, L კუთხის საზღვრებში.

ბ) მწვანე განათება - შუქ-სხივები ვრცელდება ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, R კუთხის საზღვრებში.

გ) თეთრი განათება - შუქ-სხივები ვრცელდება ჰორიზონტალური სიბრტყის ზედა და ქვედა ნაწილში, A კუთხის საზღვრებში.

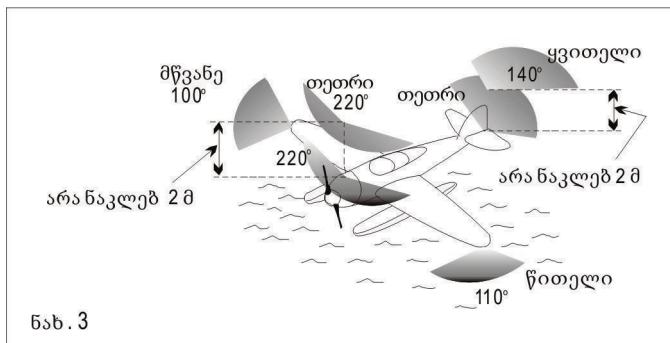
დ) თეთრი განათება - შუქ-სხივები ვრცელდება F კუთხის საზღვრებში.

ამ მუხლის პირველი პუნქტის ა),ბ) და გ) ქვეპუნქტებში აღწერილი განათებები, ხილვადი უნდა იყოს სულ მცირე 3,7კმ(2მილი)-ის მანძილიდან მაინც; ამ მუხლის პირველი პუნქტის დ) ქვეპუნქტში აღწერილი განათება ხილვადი უნდა იყოს 9.3კმ(5მილი)-ის მანძილიდან თუ თვითმფრინავის სიგრძე ≥ 20 მ-ზე, ან უნდა იყოს ხილვადი 5,6კმ(3მილი)-ის მანძილიდან, თუ თვითმფრინავის სიგრძე ≤ 20 მ-ზე.



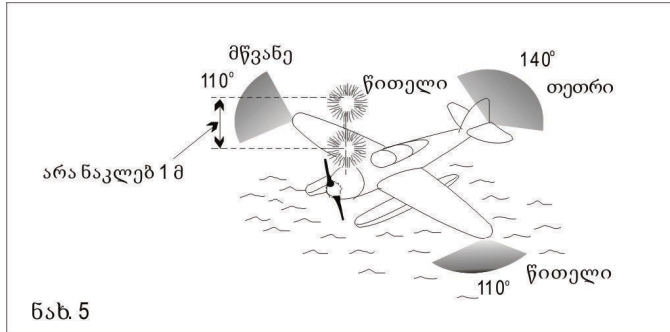
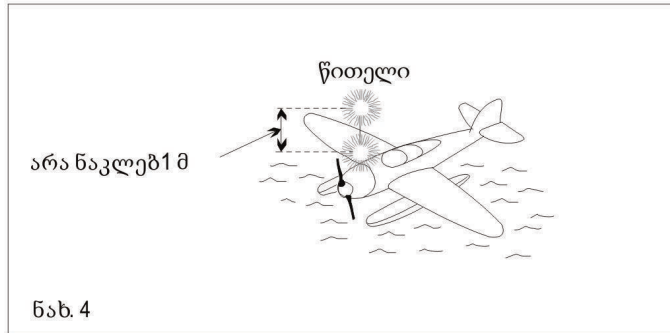
3. ნახ.3-ზე გამოსახულია მუდმივი(სტაბილური) ნათების გარე საბორტო განათება:

- ა) იგივე განათებები, რომლებიც აღწერილია ამ მუხლის პირველ პუნქტში.
- ბ) ამ მუხლის პირველ პუნქტის დ) ქპ-ში აღწერილი ანალოგიური მახასიათებლების მქონე განათებები, რომლებიც განთავსებული უნდა იყოს, არანაკლებ 2მ-ის ზემოთ ან ქვემოთ ამ განათებიდან.
- გ) ყვითელი განათება, რომლის მახასიათებლები ანალოგიურია ამ მუხლის პირველ პუნქტის გ)ქვეპუნქტში აღწერილი განათებისა და განთავსებული უნდა იყოს არანაკლებ 2მ-ის ზემოთ ამ განათებიდან.



4. თვითმფრინავის ბუქსირების დროს ამ მუხლის პირველ პუნქტის ა), ბ) და გ) ქპ-ში აღწერილი განათებები არის, მუდმივი(სტაბილური) ნათების გარე საბორტო განათება.

5. როდესაც სხ იმყოფება უმართავ და უძრავ მდგომარეობაში ნახ.4-ზე ნაჩვენები ორი წითელი, მუდმივი(სტაბილური) ნათების განათება განთავსებული უნდა იყოს, ხილვადობისათვის საუკეთესო ადგილზე, ერთი მეორეს ქვემოთ არანაკლებ 1მ-ის დაშორებით ისე, რომ მათი დანახვა შესაძლებელი უნდა იყოს ჰორიზონტის ნებისმიერი მხრიდან, სულ მცირე 3,7კმ(2მილი)-ის მანძილიდან მაინც.

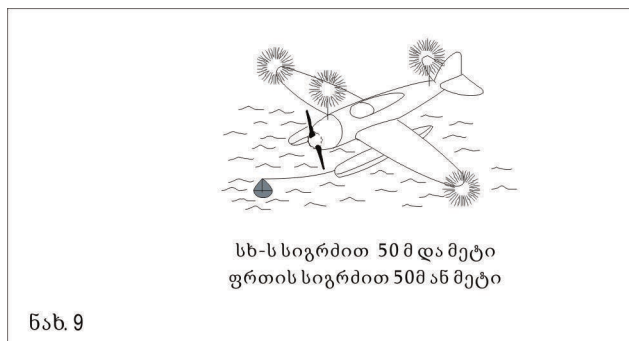
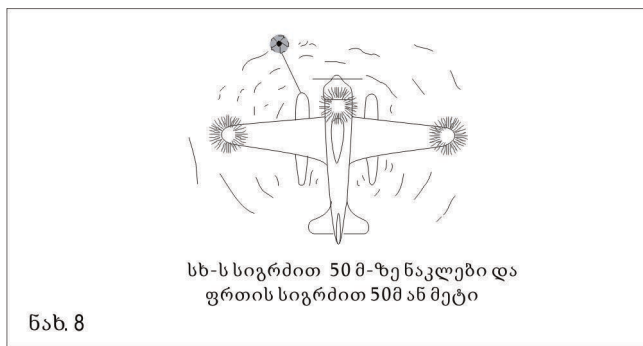
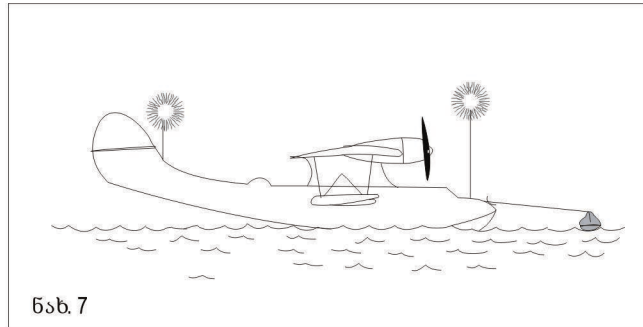
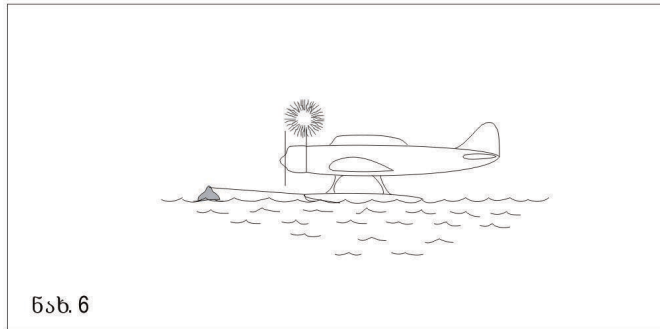


6. სხ ლუზაზე დგომის დროს:

ა) თუ თვითმფრინავის სიგრძე 50მ-ზე ნაკლებია, ჩართული უნდა იყოს თეთრი ფერის, მუდმივი ნათების განათება (ნახ-6), რომელიც განთავსებული უნდა იყოს ჰორიზონტის ნებისმიერი მხრიდან, ხილვადობისათვის საუკეთესო ადგილზე, სულ მცირე 3,7კმ(2მილი)-ის მანძილიდან მაინც.

ბ) თუ თვითმფრინავის სიგრძე 50მ-ზე მეტია, თვითმფრინავის წინა და უკანა ნაწილში ჩართული უნდა იყოს თეთრი ფერის მუდმივი ნათების ნათურები(ნახ-7), რომლებიც განთავსებული უნდა იყოს ჰორიზონტის ნებისმიერი მხრიდან ხილვადობისათვის საუკეთესო ადგილზე, სულ მცირე 5,6კმ(3მილი)-ის მანძილიდან მაინც.

გ) თუ ფრთების სიგრძე ≥ 50 მ-ზე, ფრთის ორივე მხარეს ჩართული უნდა იყოს მუდმივი ნათების თეთრი განათებები(ნახ-8,9), რომლებიც აღნიშნავენ ფრთის მაქსიმალურ სიგრძეს და განთავსებული უნდა იყოს შეძლებისდაგვარად ჰორიზონტის ნებისმიერი მხრიდან ხილვადობისათვის საუკეთესო ადგილზე, სულ მცირე 1.9კმ(1მილი)-ის მანძილიდან მაინც.



7. სხ მეჩერზე დგომის დროს ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღწერილი განათებების გარდა დამატებით უნდა იყოს ჩართული ორი წითელი, მუდმივი ნათების განათება, რომლებიც განთავსებული უნდა იყოს ვერტიკალურად, ერთი მეორეს ქვემოთ არანაკლებ 1მ-ის დაშორებით, ჰორიზონტის ნებისმიერი მხრიდან ხილვადობისათვის საუკეთესო ადგილზე.

დანართი 2. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს სტრუქტურა და შიგთავსი

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები.

1. ექსპლუატანტი შეიმუშავებს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს და შესათანხმებლად წარუდგენს სააგენტოს.
2. ექსპლუატანტი მუდმივად უნდა ახორციელებდეს ფშს-ს განახლებას შესაბამის რეგულაციებში ცვლილებების გათვალისწინებით, როგორც SMS-ის დოკუმენტაციის შემადგენელი ნაწილი. ფშს-ს ცვლილებების პროექტი განსახილველად წარმოდგენილი უნდა იყოს სააგენტოში 30 კალენდარული დღით ადრე მაინც მისი სავარაუდო ძალაში შესვლამდე. ფრენის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, ექსპლუატანტს შეუძლია გამოსცეს ფშს-ში საგანგებო ცვლილებები, ასეთ შემთხვევაში ექსპლუატანტი დაუყოვნებლივ აწვდის სააგენტოს ცვლილებებს განსახილველად. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიტანოს ცვლილებები ფშს-ში, რომელსაც აწვდის სააგენტო.
3. ექსპლუატანტის პერსონალისთვის ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ფშს-ს ის ნაწილები, რომლებიც ეხება მათ საქმიანობას.
4. ექსპლუატანტის პერსონალი უნდა იყოს ინფორმირებული ფშს-ში შეტანილი ცვლილებების შესახებ, რომლებიც ეხება მათ საქმიანობას.
5. ეკიპაჟის ყოველ წევრს უნდა ჰქონდეს პერსონალურად ფშს-ს იმ ნაწილის ასლი, რომელიც ეხება მის საქმიანობას.
6. ფშს-ს მფლობელი იღებს პასუხისმგებლობას ამ სახელმძღვანელოში ცვლილებების შეტანაზე.
7. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფშს-ს შინაარსი წარმოდგენილი იყოს პერსონალისთვის გასაგებ ენაზე, იმ ნაწილში რომელიც ეხება მათ მოვალეობას და პასუხისმგებლობას.
8. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო, ამ წესის მე-4 თავის მე-12 მუხლის შესაბამისად შესაძლებელია გამოიცეს ცალკეულ ნაწილებად და აქვს შემდეგი სტრუქტურა:
 - ა) საერთო დებულებები;
 - ბ) ტერმინები და განმარტებები;
 - გ) ინფორმაცია სხ-ის ექსპლუატაციაზე;
 - დ) რაიონები, მარშრუტები და აეროდრომები;
 - ე) მომზადება (საფრენოსნო, მომსახურე ეკიპაჟის და ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეტჩერის).
9. მართვის და კონტროლის მიზნით ფშს უნდა შეიცავდეს:
 - ა) გამოცემაზე და ცვლილებების შეტანაზე პასუხისმგებელ პირებს;
 - ბ) ცვლილებების და დამატებების აღრიცხვა, შეტანის და მოქმედების ვადის მითითებით;
 - გ) ხელით ჩანაწერების აკრძალვას, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სასწრაფო შეტანა დაკავშირებულია ფრენის უსაფრთხოებასთან;
 - დ) გვერდების ან პარაგრაფების მარკირების სისტემას, მოქმედების ვადის ჩათვლით;
 - ე) მოქმედი გვერდების ჩამონათვალს;
 - ვ) ცვლილებების მარკირებას (მაგ. ტექსტის გამუქება, ვერტიკალური ხაზი)
 - ზ) დროებითი ცვლილებების შეტანის წესებს;
 - თ) ფშს-ს, ცვლილებების და დამატებების გავრცელების სისტემას.

მუხლი 2. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში ასახული უნდა იყოს სულ მცირე შემდეგი:

1. საერთო დებულებები
2. ექსპლუატანტის ორგანიზაციული სტრუქტურა, რომელიც მკაფიოდ აღწერს პერსონალის მოვალეობებს, პასუხისმგებლობებს და უფლებებს, ასევე მკაფიოდ განსაზღვრავს პერსონალის ფუნქციონალურ ამოცანებს და ურთიერთდაქვემდებარებას. ინსტრუქციები რომლებშიც აღწერილია ფრენების შესრულებასთან დაკავშირებული პერსონალის მოვალეობები და პასუხისმგებლობები.

საექსპლუატაციო კონტროლზე პასუხისმგებელი პირები. საექსპლუატაციო პოლიტიკა, პროცესები, სტანდარტები და პროცედურები.

3. ინფორმაცია და პოლიტიკა დადლილობის კონტროლთან მიმართებაში, რომელიც შეიცავს:

ა) წესებს, რომელიც ეხება საფრენოსნო დროს, სამსახურებრივ საფრენოსნო დროს და სასამსახურე დროს და მოთხოვნებს საფრენოსნო და დამხმარე ეკიპაჟების დასვენებასთან მიმართებაში.

ბ) ექსპლუატანტის FRMS სისტემასთან დაკავშირებული პოლიტიკა და დოკუმენტაცია.

4. სანავიგაციო აღჭურვილობის ჩამონათვალი რომელიც უნდა იყოს სხ-ის ბორტზე, ნებისმიერი მოთხოვნის ჩათვლით, რომელიც ეხება საჰაერო სივრცეში ფრენების წარმოებას, სადაც მითითებულია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის გამოყენება.

5. შესაბამისი ფრენებისათვის ძრავის მტყუნებისას EDTO-ს შესრულების პროცედურასთან დაკავშირებული შორეული ნავიგაციის წესები, აგრეთვე სათადარიგო აეროდრომების დანიშნულება და გამოყენება.

6. ვითარებები, რომლის დროსაც აუცილებელია რადიოსიხშირების მოსმენა.

7. ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი.

8. აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის მეთოდი.

9. სხ-ის ბორტზე მგზავრების ყოფნისას საწვავით გამართვის უსაფრთხოების ზომები.

10. მიწისზედა მომსახურების ორგანიზაცია და პროცედურები.

11. ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართში აღწერილი სხ-ის მეთაურების მოქმედების წესები, რომლებიც გახდნენ ინციდენტის მოწმეები.

12. ყველა ტიპის ფრენებისათვის ეკიპაჟის შემადგენლობა, მათ შორის მეთაურის მოვალეობების გადანაწილების წესი და რიგითობა ეკიპაჟის სხვა წევრზე.

13. გამოსაყენებელი საწვავისა და ზეთის მარაგის გამოთვლის ზუსტი ინსტრუქციები ფრენის ყველა პირობების, მათ შორის ჰერმეტიკულობის დარღვევის და ერთი ან რამდენიმე ძრავის მტყუნების გათვალისწინებით.

14. პირობები, როდესაც გამოიყენება ჟანგბადი და ჟანგბადის მარაგი.

15. მასისა და ბალანსის კონტროლის ინსტრუქციები.

16. მოყინულობის მოცილების/თავიდან აცილების და ამ ოპერაციების შესრულებაზე კონტროლის ინსტრუქციები.

17. ფრენის სამუშაო გეგმისადმი წაყენებული ტექნიკური მოთხოვნები.

18. ფრენის ყველა ეტაპის სტანდარტული ექსპლუატაციის პროცედურები (SOP).

19. შემოწმების კითხვარების გამოყენების და მათი გამოყენების დროის ინსტრუქციები.

20. გაუთვალისწინებელ ვითარებაში გაფრენის პროცედურები.

21. აბსოლუტურ სიმაღლეზე ინფორმაციის უზრუნველყოფის და ავტომატური საშუალებებით ან ეკიპაჟის წევრების მიერ აბსოლუტური სიმაღლის შეტყობინების ინსტრუქცია.

22. ავტოპილოტის და წევის ავტომატის ცუდ მეტეოპირობებში (IMC) გამოყენების ინსტრუქცია.

შენიშვნა. ავტოპილოტის და წევის ავტომატის გამოყენების ინსტრუქციები არის მნიშვნელოვანი ელემენტი დასაფრენად შესვლისას და დაფრენისას ინციდენტების და გამართული სხ-ის მიწასთან შეჯახების თავიდან აცილებისათვის.

23. სმმ-ის ნებართვის მიღების და დაზუსტების ინსტრუქცია, განსაკუთრებით თვითმფრინავის ადგილმდებარეობის და ფრენის სიმაღლეების ცვლილების მიმართებაში.

24. გაფრენისწინა, დასაფრენად შესვლის და სხვა სახის ბრიფინგი, როგორც სტანდარტული ექსპლუატაციის პროცედურების (SOP) ინტეგრირებული ნაწილი.

25. რაიონების, მარშრუტებისა და აეროდრომების გაცნობის პროცედურები.

26. დასაფრენად სტაბილიზებული შესვლის პროცედურა.

27. მიწის სიახლოვეს დაშვების მაღალი სიჩქარეების შეზღუდვები.

28. სფწ-ით დასაფრენად შესვლის დაწყების და გაგრძელების საჭირო პირობები.

29. სფწ-ით ზუსტი და არაზუსტი დასაფრენად შესვლის შესრულების ინსტრუქცია.

30. ეკიპაჟის წევრებს შორის მოვალეობების გადანაწილება და ეკიპაჟზე სამუშაო დატვირთვის რეგულირების პროცედურები ღამით ან IMC-ის პირობებში სფწ-ით დასაფრენად შესვლის შესრულებისას.

31. გამართული სხ-ის მიწასთან შეჯახების (CFIT) თავიდან აცილების მეთოდების ინსტრუქციები და სწავლების მოთხოვნები, აგრეთვე მიწასთან მიახლოების სისტემის (GPWS) გამოყენების პრინციპები.

32. შეჯახების თავიდან აცილების და შეჯახების გაფრთხილების საბორტო სისტემის (ACAS) გამოყენების მეთოდების სწავლების პრინციპები, ინსტრუქციები, წესები და სწავლების მოთხოვნები.

შენიშვნა. ACAS-ის ექსპლუატაციის წესები მოცემულია Doc 9863-ში, PANS-OPS-ის I ტომში (Doc 8168) და PANS-ATM-ის (Doc 4444) მე-12 და მე-15 თავებში.

33. სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ ინფორმაცია და ინსტრუქციები, მათ შორის:

ა) იკაოს მე-2 დანართში მითითებული გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურის მოქმედების პროცედურები.

ბ) იკაოს მე-2 დანართში აღწერილი გზაგადაჭრილი და გზისგადამჭრელი სხ-ებისთვის გამოსაყენებელი ვიზუალური სიგნალები.

34. 15 000მ (49 000ფტ) -ზე მაღლა ექსპლუატირებულ სხ-ებისთვის:

ა) ინფორმაცია, რომელიც მისცემს საშუალებას პილოტს განსაზღვროს ოპტიმალური მოქმედება მზის კოსმოსური რადიაციის ზემოქმედების შემთხვევაში;

ბ) პროცედურა დაშვების გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, რომელიც ითვალისწინებს:

ბ.ა) სმმ-ს შესაბამის ორგანოს შეტყობინების აუცილებლობას შექმნილ სიტუაციაზე და დაშვების დროებითი ნებართვის მიღებაზე, და

ბ.ბ) ქმედება, რომელიც უნდა გატარდეს, როდესაც სმმ-ს ორგანოსთან კავშირის დამყარება შეუძლებელია ან კავშირი შეწყვეტილია.

შენიშვნა. ინფორმაციის წარდგენაზე სახელმძღვანელო მასალებს შეიცავს იკაო-ს 126-ე ცირკულარი „საინსტრუქციო მასალა ზებგერთი სატრანსპორტო თვითმფრინავებზე“

35. დეტალური მონაცემები SMS-ზე ამ წესების მე-6 მუხლის და იკაოს მე-19 დანართის მე-3 და მე-4 თავების შესაბამისად.

36. საბორტო თვითმწერების ჩანაწერების (თვითმწერისაც აუცილებლობის შემთხვევაში) შენახვა, საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტისას.

37. ეკიპაჟის წევრების მიერ ამინდზე დაკვირვების, ჩანაწერების და ამ ინფორმაციის გადაცემის პროცედურები:

ა) აფრენის შემდეგ სიმაღლის ალების დროს, მარშრუტზე ფრენის დროს;

ბ) ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე სპეციალური სხვა არასტანდარტული მეტეოროლოგიური პირობების დროს;

გ) ვულკანური აქტივობის დროს.

38. ხმ-ის მოვალეობა თვითმფრინავის ბორტზე ინფექციის წყაროს არსებობის ეჭვის შემთხვევაში გადასცეს ინფორმაცია დანიშნულების აეროდრომის სმმ-ის მეთვალყურეს, რომელიც შეიცავს შემდეგს:

ა) თვითმფრინავის საიდენტიფიკაციო ნომერს;

ბ) გაფრენის და დანიშნულების აეროდრომებს;

გ) დაფრენის სავარაუდო დროს;

დ) თვითმფრინავზე მგზავრების რაოდენობას;

ე) თვითმფრინავზე ინფექციით დაავადებულ მგზავრების სავარაუდო რაოდენობას;

ვ) სავარაუდო რისკ-ფაქტორს.

39. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის ინფორმაცია და ინსტრუქციები, ავარიული სიტუაციის წარმოქმნის შემთხვევაში მისაღები მოქმედებების ჩათვლით.

შენიშვნა. პრინციპების და პროცედურების შემუშავების სახელმძღვანელო მასალას, რომელიც ეხება სხ-ბორტზე სახიფათო ტვირთებთან დაკავშირებულ ინციდენტებს, შეიცავს Doc 9481.

40. საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული საკითხები;
 41. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში შესვლის პოლიტიკა და პროცედურა.
 42. სხ-ის გაფრენისწინა შემოწმების საკონტროლო ბარათი და შემოწმების საკონტროლო ბარათი ამ წესების მე-13 თავის 104-ე მუხლის შესაბამისად.
 43. ინსტრუქციები და მომზადების მოთხოვნები იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოიყენება დაფრენის ავტომატური სისტემები, HUD ან ეკვივალენტური ინდიკატორები და, აუცილებლობის შემთხვევაში, EVS, SVS ან CVS.
 44. არაკომერციული ფრენების (ტექნიკური გადაფრენა, ტესტფრენები, სავარჯიშო ფრენები და ა.შ) შესრულების პირობები.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.*
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 19 ოქტომბრის ბრძანება №169 - ვებგვერდი, 20.10.2017წ.*
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.*
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №248 - ვებგვერდი, 11.11.2022წ.*

მუხლი 3. ინფორმაცია თვითმფრინავის ექსპლუატაციაზე

1. სასერტიფიკაციო შეზღუდვები და საექსპლუატაციო შეზღუდვები.
2. სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში საფრენოსნო ეკიპაჟის მოქმედების პროცედურა და მასთან დაკავშირებული საკონტროლო კითხვარები.
3. საექსპლუატაციო ინსტრუქცია და ინფორმაცია ყველა მოქმედი ძრავით სიმაღლის აღების მახასიათებლებზე.
4. ფრენის დაგეგმვის მონაცემები გაფრენისწინა და ფრენისას გაწვევის ძალის და სიჩქარის სხვადასხვა მნიშვნელობებით.
5. გვერდითი და ზურგის ქარის შემადგენელის მაქსიმალური მნიშვნელები ექსპლუატირებული ყველა ტიპის სხ-სთვის და დადაბლებული მნიშვნელები ქარის შემობერვის, დაბალი მხედველობის, ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის, ეკიპაჟის გამოცდილების, ავტოპილოტის გამოყენების, არასტანდარტული ან ავარიული სიტუაციის და ფრენის წარმოებასთან დაკავშირებული ნებისმიერი ფაქტორის გათვალისწინებით.
6. მასისა და ცენტრირების გამოსათვლელი ინსტრუქციები და მონაცემები.
7. სხ-ის დატვირთვის და ტვირთის დამაგრების ინსტრუქციები.
8. სხ-ის სისტემები, შესაბამისი მართვის ხელსაწყოები და მათი გამოყენების ინსტრუქციები.
9. ექსპლუატირებული სხ-ების მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), კონფიგურაციიდან გადაცდომის ჩამონათვალი (CDL), გამოშვებული შასით ფრენა, ტექნიკური გადაფრენა ერთი უმოქმედო ძრავით სამი, ან მეტი ძრავის მქონე თვითმფრინავით, რომელიც ეხება ფრენების წარმოებას საჰაერო სივრცეში, სადაც გამოიყენება PBN-ზე დაფუძნებული ნავიგაცია.
10. ავარიული და სამაშველო აღჭურვილობის საკონტროლო კითხვარი და მათი გამოყენების ინსტრუქციები.
11. ავარიული ევაკუაციის პროცედურები, სიტუაციის სპეციფიკური პროცედურების ჩათვლით, ეკიპაჟის მოქმედებების კოორდინაცია, ავარიულ სიტუაციაში ეკიპაჟის წევრებზე განაწილებული ადგილები და ავარიულ სიტუაციაში ეკიპაჟის ყველა წევრზე დაკისრებული ვალდებულებები.
12. მომსახურე ეკიპაჟის მოქმედების განრიგი სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში, ამასთან დაკავშირებული საკონტროლო კითხვარები, აგრეთვე ინფორმაცია სხ-ის სისტემებზე დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად, საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების კოორდინირებული მოქმედების აუცილებელი პროცედურის აღწერის ჩათვლით.

13. სხვადასხვა მარშრუტებისთვის საჭირო სამაშველო და ავარიული აღჭურვილობა და გაფრენის წინ მათი ნორმალური მუშაობის შემოწმების პროცედურები, საჭირო და არსებული ჟანგბადის მარაგის განსაზღვრის პროცედურის ჩათვლით.

14. ცოცხლად დარჩენილებისათვის გამოსაყენებელი „მიწა-ჰაერი“ ვიზუალური სიგნალების კოდი ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართიდან.

15. სხ-ის ზოგადი მონაცემები (სხ-ის ზომები, სალონის კონფიგურაცია, გამოყენებული საზომი ერთეულები და სხვა).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

მუხლი 4. მარშრუტები და აეროდრომები

1. მარშრუტზე სახელმძღვანელო მონაცემები ფრენის შესრულებისას საფრენოსნო ეკიპაჟის კავშირის საშუალებების, სანავიგაციო საშუალებების, აეროდრომების, სფწ-ით დასაფრენად შესვლის, სფწ-ით მოფრენის და გაფრენის მონაცემებით უზრუნველსაყოფად, ისეთი სხვა ინფორმაცია, რომელსაც ექსპლუატანტი ჩათვლის საჭიროდ ფრენის სათანადოდ შესასრულებლად. სანაოსნო მონაცემების მართვის პროცედურები.

2. მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლეები ყველა დაგეგმილ მარშრუტზე.

3. ყველა დაგეგმილ ძირითადი და სათადარიგო აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმები.

4. ინფორმაცია საექსპლუატაციო მინიმუმების გაზრდაზე დაფრენის ან აეროდრომების საშუალებების მუშაობაში ხარვეზის შემთხვევაში.

5. აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის ინსტრუქციები სფწ-ით დასაფრენად შესვლისას იმ აღჭურვილობის გამოყენებით, რომელიც აკმაყოფილებს მინიჭებულ საექსპლუატაციო კრედიტს.

6. წესებით გათვალისწინებული ფრენის ყველა პროფილის დაცვისთვის აუცილებელი ინფორმაცია, მათ შორის განსაზღვრების:

ა) ადზ-ს სიგრძისადმი მოთხოვნები მშრალ, ტენიან და დაბინძურებული ზედაპირიდან აფრენისას, მათ შორის, დასაფრენ დისტანციაზე ზემოქმედი სისტემების მტყუნებით განპირობებული მოთხოვნები;

ბ) აფრენისას სიმაღლის ალების შეზღუდვები;

გ) მარშრუტზე ფრენისას სიმაღლის ალების შეზღუდვები;

დ) დასაფრენად შესვლისას და დაფრენისას სიმაღლის ალების შეზღუდვები;

ე) ადზ-ს სიგრძისადმი მოთხოვნები მშრალ, ტენიან და დაბინძურებული ზედაპირზე დაფრენისას, მათ შორის, დასაფრენ დისტანციაზე ზემოქმედი სისტემების მტყუნებით განპირობებული მოთხოვნები;

ვ) დამატებითი ინფორმაცია, მაგალითად შასის საბურავის სიჩქარის შეზღუდვა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 10 ნოემბრის ბრძანება №248 - ვებგვერდი, 11.11.2022წ.

მუხლი 5. პერსონალის მომზადება

1. საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამაზე დაწვრილებითი მონაცემები ამ წესების მე-9 თავის 82-ე მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტების შესაბამისად.

2. ბორტგამყოლების მომზადების პროგრამაზე დაწვრილებითი მონაცემები ამ წესების მე-12 თავის მე-100 მუხლის შესაბამისად.

3. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტის/ავიადისპეტჩერის მომზადების პროგრამაზე დაწვრილებითი მონაცემები მოცემულია Doc 7192-ში და Part D-3-ში.

4. ექსპლუატანტის პერსონალის უშიშროების მომზადების პროგრამა ამ წესის 105-ე მუხლის შესაბამისად.

5. ექსპლუატანტის პერსონალის სახიფათო ტვირთების გადაზიდვის მომზადების პროგრამაზე დაწვრილებითი მონაცემები მოცემულია Doc 9284 და Doc 9481-ში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი 3. დამატებითი მოთხოვნები ნებადართული ფრენების შესრულებაზე ღამით და/ან ინსტრუმენტალური მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულძრავიანი სხ-ით

მუხლი 1. აირტურბინული ძრავის საიმედოობა

საფრენად ვარგისობის და საექსპლუატაციო მოთხოვნების შესაბამისად:

ა) აირტურბინიანი ძრავის საიმედოობა გამოიხატება სიმძლავრის დაკარგვის ნორმით, რომელიც შეადგენს ძრავის ნამუშევრის 100 000 საათზე, ერთ მტყუნებაზე ნაკლებს.

შენიშვნა: სიმძლავრის დაკარგვა ამ მუხლის მიზნებისთვის განისაზღვრება როგორც სიმძლავრის ნებისმიერი დაკარგვა, რომლის მიზეზიც შეიძლება იყოს გაუმართავი ძრავი ან კონსტრუქცია ან ძრავზე აგრეგატის დამონტაჟება, საწვავის ხარჯვის მართვის სისტემის კონსტრუქციის ან დამონტაჟების, დამხმარე აღჭურვილობის და ძრავის მართვის სისტემის ჩათვლით.

ბ) ძრავის მუშაობის პარამეტრების ცვლილების კონტროლის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელია ექსპლუატანტი;

გ) ფრენისას ძრავის მტყუნების შესაძლებლობის მინიმუმამდე დასაყვანად იგი აღიჭურვება:

გ.ა) ანთების სისტემით, რომელიც მოქმედებაში მოდის ავტომატურად ან ხელმართვით აფრენისას და დაფრენისას, აგრეთვე რეალურ ტენიანობის პირობებში ფრენისას;

გ.ბ) დამაგნიტებული ნაწილაკების გამოვლენის სისტემით ან თანაბარი სისტემით, რომელიც აკონტროლებს ძრავის მუშაობას, აგრეგატების ამძრავების კოლოფს და რედუქტორს და შეიცავს გამაფრთხილებელ ინდიკატორს პილოტების კაბინაში.

გ.გ) ძრავის მართვის ავარიული მოწყობილობით, რომელიც საშუალებას იძლევა უზრუნველყოს ძრავის უწყვეტი მუშაობა სიმძლავრის დიაპაზონში, რომელიც საკმარისია ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის საწვავის მიწოდების რეგულატორის შესაძლო ნებისმიერი სავარაუდო მტყუნებისას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 2. სისტემები და აღჭურვილობა

ერთი აირტურბინულძრავიანი სხ, რომელსაც აქვს ნებართვა ღამით, და/ან IMC ფრენის უფლება, აღიჭურვება შემდეგი სისტემებით და აღჭურვილობით, რომელიც განკუთვნილია უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად ფრენის მთელი დროის განმავლობაში და დახმარების გასაწევად იძულებითი დაფრენისას ძრავის მტყუნების შემდეგ ექსპლუატაციის ნებისმიერ დასაშვებ პირობებში:

ა) ორი ცალკეული ელექტრომომარაგების სისტემით, რომელთაგანაც ცალკეულს შეუძლია ფრენისას უზრუნველყოს ხელსაწყოების, აღჭურვილობის, სისტემების და მათი ყველა შესაძლო კომბინაციისთვის ელექტროენერჯის უწყვეტი დატვირთვა, რომელიც საჭიროა ღამით და/ან IMC-ით ფრენისას;

ბ) რადიოსიმაღლისმზომით;

გ) ელექტრომომარაგების ავარიული სისტემა, რომელსაც აქვს საკმარისი სიმძლავრე და რესურსი გენერირებული სიმძლავრის სრული დაკარგვის შემთხვევაში, მინიმუმ იმისათვის, რომ:

გ.ა) შეინარჩუნოს ყველა ძირითადი საპილოტაჟო ხელსაწყოების, კავშირისა და ნავიგაციის სისტემების მუშაობა პლანირების კონფიგურაციით მაქსიმალური სერტიფიცირებული აბსოლუტური სიმაღლიდან დაშვებისას დაფრენამდე;

გ.ბ) საჭიროებისას ფრთაუკანებისა და შასის გამოსაშვებად;

გ.გ) ჰაერის წნევის მიმღების ერთი გამათბობლის კვება, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს პილოტისათვის მკვეთრად დასანახი სიჩქარის მაჩვენებლის მუშაობა.

გ.დ) უზრუნველყოს დასაფრენი ფარების მუშაობა;

გ.ე) საჭიროებისას უზრუნველყოს ძრავის ერთი განმეორებითი გაშვება;

გ.ვ) უზრუნველყოს რადიოსიმაღლის მზომის მუშაობა.

დ) დამოუკიდებელი კვების წყაროს მქონე სხ-ს ორი სივრცობრივი მდგომარეობის მაჩვენებელით;

ე) ძრავის როგორც მინიმუმ ერთი განმეორებითი გაშვების უზრუნველყოფის საშუალებით;

ვ) საბორტო მეტეორადართი;

ზ) ზონალური ნავიგაციის სერტიფიცირებული სისტემით, რომელშიც შესაძლებელია დაპროგრამდეს სათადარიგო აეროდრომების მდებარეობა და უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის რაიონები და რომელიც უზრუნველყოფს მათ მიმართულებაზე და მანძილზე ინფორმაციის მომენტალურ მიწოდებას;

თ) მგზავრებით ფრენისას სამგზავრო სავარძლებით და დამაგრების კვანძებით, რომლებიც შეესაბამებიან დინამიკური გამოცდების დროს განსაზღვრულ მაჩვენებლების სტანდარტებს და რომლებიც აღჭურვილია სამხრე ღვედებით ან წელის ღვედებით, დიაგნოსტიკური სამხრე ღვედებით ყველა სამგზავრო სავარძლისთვის;

ი) ჟანგბადის დამატებითი მარაგით ჰერმეტიკაზინიანი სხ-ებზე, რომელიც საკმარისი იქნება ბორტზე მყოფი ყველა პირისთვის ძრავის მტყუნების შემთხვევაში დაშვებისას პლანირების მაქსიმალური მახასიათებლებით მაქსიმალური სერტიფიცირებული აბსოლუტური სიმაღლიდან აბსოლუტურ სიმაღლემდე, რომელზეც დამატებითი ჟანგბადის მარაგი საჭირო არ არის;

კ) დასაფრენი ფართით, რომელიც არ არის განლაგებული შასზე და რომელსაც შეუძლია საკმარისი ოდენობით გაანათოს დაფრენის ზონა ღამით ავარიული დაფრენისას;

ლ) ძრავაში ხანძრის შეტყობინების სისტემა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 3. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი

ექსპლუატანტი ვალდებულია მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალში გაითვალისწინოს აღჭურვილობა, რომელიც აუცილებელია ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისთვის და დღისით ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში.

მუხლი 4. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ინფორმაცია

საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო შეიცავს შეზღუდვებს, პროცედურებს, ნებართვის სტატუსს და სხვა ინფორმაციას, რომელიც ეხება ფრენების შესრულებას ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულძრავის მქონე სხ-ებით.

მუხლი 5. მოვლენების შეტყობინება

ექსპლუატანტს, რომელსაც აქვს ფრენების შესრულების ნებართვა ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულ ძრავის მქონე სხ-ებით, ყველა მნიშვნელოვანი მტყუნების, გაუმართაობის ან დეფექტის შესახებ ატყობინებს სააგენტოს, რომელიც, თავის მხრივ, ატყობინებს შემუშავებულ სახელმწიფოს და ტიპის სერტიფიკატის მფლობელს.

მუხლი 6. ექსპლუატანტის მიერ ფრენის მარშრუტის დაგეგმვა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფრენის მარშრუტების დაგეგმვისას გაითვალისწინოს ყველა შესაბამისი ინფორმაცია, დაგეგმილი მარშრუტების და ფრენის რაიონების შეფასების მიზნით, შემდეგი ინფორმაციის ჩათვლით:

ა) ფრენის მიდამოს მახასიათებლები, იძულებითი დაფრენის უსაფრთხოდ შესრულების შესაძლებლობის ჩათვლით, ძრავის მტყუნების ან სერიოზული გაუმართაობის შემთხვევაში;

ბ) ინფორმაცია ამინდის შესახებ, სეზონური და სხვა არასახარბიელო მეტეოროლოგიური ცვლილებების ჩათვლით, რომელთაც შეიძლება გავლენა იქონიონ ფრენაზე;

გ) სააგენტოს მიერ დადგენილი სხვა კრიტერიუმები და შეზღუდვები.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია განსაზღვროს ძრავის მტყუნებისას უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის აეროდრომები და რაიონები და მათი განლაგება შეიყვანოს ზონალური ნავიგაციის სისტემაში პროგრამის სახით.

შენიშვნა 1: „უსაფთხო“ იძულებითი დაფრენა ამ კონტექსტში ნიშნავს დაფრენას იმ რაიონში, სადაც გონივრულად მოსალოდნელია, რომ ეს არ გამოიწვევს ადამიანის სხეულის სერიოზულ დაზიანებებს ან სიცოცხლის დაკარგვას, მიუხედავად იმისა, რომ სხ-მა შეიძლება მიიღოს დიდი დაზიანება.

შენიშვნა 2: ფრენების შესრულება, ამ წესის 45-ე მუხლის მე-2 პუნქტის პირობების გათვალისწინებით, როდესაც ძრავის მტყუნების შემთხვევაში შესაძლებელია „უსაფთხო“ იძულებითი დაფრენა, ამ დანართის მე-6 მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტის შესაბამის სხ-ებს, რომლებიც დამტკიცებულია ამ წესის 48-ე მუხლის დებულებების მიხედვით, არ ესაჭიროება მარშრუტზე იძულებითი დაფრენისთვის ზონების არსებობა ძრავის მაღალი საიმედოობის, სისტემების დამატებითი აღჭურვილობის გამოყენების, პროცედურების და მომზადების მოთხოვნებიდან გამომდინარე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 7. საფრენოსნო ეკიპაჟების გამოცდილება, მომზადება და შემოწმება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეასრულოს სააგენტოს მიერ დადგენილი მინიმალური მოთხოვნები საფრენოსნო ეკიპაჟის გამოცდილებასთან, რომლებიც ასრულებენ ფრენებს ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულ ძრავის მქონე სხ-ებით.

2. ექსპლუატანტის საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადება და შემოწმება ტარდება ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულ ძრავის მქონე სხ-ებით ფრენის შესრულების მოთხოვნების შესაბამისად და მოიცავს ისეთ ასპექტებს, როგორც არის სტანდარტული, არასტანდარტული და ავარიული სიტუაციების პროცედურები და კერძოდ, ძრავის მტყუნება, ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში იძულებითი დაფრენისთვის დაშვების ჩათვლით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 8. მარშრუტების შეზღუდვა წყლის თავზე ფრენისას

ექსპლუატანტი ვალდებულია შეასრულოს სააგენტოს მიერ დადგენილი მარშრუტების შეზღუდვების მოთხოვნები წყლის თავზე ფრენების შესრულებისას ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულ ძრავის მქონე სხ-ებით ხმელეთიდან ისეთი დაშორებით, რომელიც იქნება უსაფრთხო იძულებითი დაფრენის შესასრულებლად, რომელიც აღემატება პლანირების რეჟიმში უკიდურესი ფრენის სიშორეს ამინდის სეზონური ცვლილებების, ზედაპირის ტემპერატურის, ზღვის ზედაპირის მდგომარეობით და ძებნა-შველის სამსახურის არსებობის გათვალისწინებით.

მუხლი 9. ექსპლუატანტის სერტიფიცირება და ნებართვის გაცემა

ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს მიერ დადგენილი სერტიფიცირების და ნებართვის გაცემის ნორმების ფარგლებში დაადასტუროს ღამით და/ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ერთი აირტურბინულ ძრავის მქონე სხ-ებით ფრენის შესრულების შესაძლებლობა.

დანართი 4. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი 5. მომსახურე ეკიპაჟის ფრენის უსაფრთხოების სახელმძღვანელო

მომსახურე ეკიპაჟის ფრენის უსაფრთხოების სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს შემდეგ თავებს:

I. ექსპლუატანტის ორგანიზაცია

1. ექსპლუატანტის საფრენოსნო დეპარტამენტის სტრუქტურა:

- ა) დეპარტამენტის დასახელება;
- ბ) ორგანიზაციული სქემა და აღწერა, ქვედანაყოფებს შორის ურთიერთკავშირი;
- გ) დეპარტამენტის პერსონალის თანამდებობრივი ინსტრუქციები;
- დ) ბორტგამყოლის მოთხოვნები კომპეტენციისადმი.

II. უსაფრთხოების პროცედურები

1. ნორმატიული მოთხოვნები:

- ა) სააგენტოს ნორმატიული მოთხოვნები;
- ბ) ასოცირებული სტანდარტები.

2. სისხლის დონორობა - ექსპლუატანტის პოლიტიკა.

3. აკვლანგით ყვინთვა - ექსპლუატანტის პოლიტიკა.

4. ალკოჰოლის/ნარკოტიკული საშუალებების ქმედება ეკიპაჟის წევრებზე სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულების დროს/ფრენის სიმაღლეზე - ექსპლუატანტის პოლიტიკა.

5. აეროპორტის სარეჟიმო ტერიტორიაზე შესასვლელი საშვი/ავიაკომპანიის საიდენტიფიკაციო ბარათი და გამოყენების პროცედურები.

6. დეპორტირებული მგზავრები - ავიაკომპანიის პროცედურები.

7. თვითმფრინავის სალონის განათება - ავიაკომპანიის პროცედურები ფრენის სხვადასხვა ფაზის დღის/ღამის განმავლობაში.

III. ავარიული პროცედურები

1. შესავალი - პროცედურების მიზანი.

2. სიტუაციის მართვა:

- ა) აღწერა/მნიშვნელობა;
- ბ) მგზავრების პოზიტიური პანიკა;
- გ) მგზავრების ნეგატიური პანიკა.

3. ჰერმეტიზირება:

- ა) ეკიპაჟის კაბინაში წნევის რიცხობრივი მაჩვენებელი;
- ბ) ეკიპაჟის კაბინის წნევის მონიტორინგი;
- გ) თვითმფრინავის ჰერმეტიზებული განყოფილებები.

IV. საკომუნიკაციო სისტემები

1. განლაგება; წინასაფრენოსნო შემოწმება; გამოყენება:

- ა) მგზავრების შეტყობინების სისტემა;
- ბ) ეკიპაჟის წევრების საკომუნიკაციო სისტემა;
- გ) ბორტგამყოლის გამომახების სისტემა;
- დ) აუტომატიზებული შეტყობინების სისტემა;
- ე) თვითმფრინავის გასართობი სისტემა .

2. ელექტრობის სისტემა - განლაგება; წინასაფრენოსნო შემოწმება; გამოყენება.

3. განათება:

- ა) სალონის ჭერის განათება;

- ბ) სალონის გვერდული კედელის განათება;
- გ) შემოსასვლელის განათება;
- დ) სამუშაო ადგილის განათება;
- ე) სამზარეულოს განათება;
- ვ) საფრენოსნო კაბინის შემოსასვლელის განათება;
- ზ) სახვადასხვა ადგილის განათება;
- თ) იატაკზე განთავსებული ავარიული გასასვლელების მაჩვენებლების განათებები.

4. ღუმელები, წყლის მადუღარა, ყავის მადუღარა და სხვა სამზარეულოს ტექნიკა:

- ა) განლაგება, აღწერა;
- ბ) დამაგრების სისტემა;
- გ) გამოყენება;
- დ) პროცედურები გაუმართაობის დროს.

5. მაცივარი:

- ა) განლაგება, აღწერა, გამოყენება;
- ბ) პროცედურები გაუმართაობის დროს;
- გ) დამაგრების სისტემა.

6. მართვის ელექტროპანელი:

- ა) განლაგება;
- ბ) აღწერა;
- გ) გამოყენება.

7. უსაფრთხოების ქამრის და მოწვევის აკრძალვის მაჩვენებელი - თვითმფრინავის სალონის ინდიკაციის პოზიციების გაცვლა.

8. გათბობა/კონდიციონირება:

- ა) კომპონენტები;
- ბ) კონტროლი;
- გ) გამოყენება.

V. სხვადასხვა

1. თვითმფრინავის სალონის კონფიგურაცია:

- ა) ადგილების კონფიგურაცია/კლასები;
- ბ) სამზარეულოების განლაგება;
- გ) გასასვლელების განლაგება.

2. ბორტგამყოლთა სავარძლები/განლაგება (პოზიციები):

- ა) განლაგება;
- ბ) ადგილების აღწერა და კონტროლი;
- გ) შესაკრავი სისტემა;
- დ) ადგილების გამოყენება.

3. მგზავრების ადგილები:

- ა) ადგილების აღწერა და კონტროლი;
- ბ) უსაფრთხოების ზომების შესაკრავი სისტემა;
- გ) განსაკუთრებული მოწყობილობები - ფეხის დასადები ადგილი, მოძრავი სახელურები, განთავსების ადგილები და ა.შ;

დ) პროცედურები სავარძლის გაუმართაობისას.

4. სათავსები:

- ა) განლაგება;
- ბ) კონტროლი/გამოყენება;
- გ) მაქსიმალური დატვირთვა;
- დ) სამაგრები.

5. წყალმომარაგების, გადინების მოწყობილობები:

- ა) წყლის მომარაგების სისტემის განლაგება და მოცულობა;
- ბ) უსაფრთხოების ზომები.

6. ლიფტები:

- ა) განლაგება;
- ბ) კონტროლი;
- გ) მაქსიმალური დატვირთვა;
- დ) გამოყენება.

7. ფარდები:

- ა) განლაგება;
- ბ) გამოყენება/შეზღუდვები.

8. საპირფარეშოები:

- ა) განლაგება;
- ბ) აღწერა.

VI. უსაფრთხოების პროცედურები

1. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო:

ინსპექტორების ფუნქციები;

ფრენის უსაფრთხოების ინსპექტორის მოწმობა;

ექსპლუატანტის პროცედურები - ინსპექტორების ბორტზე დაშვება;

ინსპექტორების უფლებამოსილება.

2. თვითმფრინავის ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები - კომპანიის პოლიტიკის/პროცედურების და მარეგულირებელი მოთხოვნების დაცვა და შესრულება

3. საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთიერთქმედება.

4. ბორტგამყოლთა სახელმძღვანელო შეიცავს:

- ა) ცვლილებების შეტანის პროცედურა;
- ბ) ექსპლუატანტის პროცედურები და ინფორმაციის ხელმისაწვდომობა;
- გ) სახელმძღვანელოს(ების) პერსონალური ასლის (ების) განახლებაზე პასუხისმგებლობა.

5. ექსპლუატანტის პოლიტიკა ალკოჰოლის/წამლების/ნარკოტიკული საშუალებების მოხმარების შეზღუდვასთან დაკავშირებით.

6. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინა:

- ა) ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილება;
- ბ) უფლებამოსილების გადანაწილება მოვალეობების შესრულების დროს;
- გ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საფრენოსნო ეკიპაჟთან ურთიერთკავშირის პრაქტიკა.

7. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში დაშვება:

- ა) ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილება საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში დაშვებაზე;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში დაშვების და სავარძლების დაკავების პროცედურები.

8. სტერილური საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინა:

- ა) განმარტება;
- ბ) ფრენის ფაზები;
- გ) ფრენის ამ დროს გადაუდებელი კავშირის პროცედურა.

9. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის მომსახურება:

- ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მითითებები;
- ბ) პროცედურები: ეკიპაჟის წევრების კვებით მომსახურება.

10. აეროპორტის სარეჟიმო ტერიტორიაზე შესასვლელი საშვის გამოყენების და დაკარგვის შესაბამისი პროცედურები.

11. ეკიპაჟის დაკომპლექტება:

- ა) ბორტგამყოლთა მინიმალური რაოდენობა - თვითმფრინავის კონკრეტულ ტიპზე;
- ბ) ბორტგამყოლთა განლაგების პრიორიტეტები თვითმფრინავის ტიპის მიხედვით;
- გ) საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები „გამონაკლის შემთხვევებში“.

12. ეკიპაჟის წინასაფრენოსნო უსაფრთხოების ბრიფინგი:

- ა) პროცედურები:
 - ა.ა) ვინ და როდის ატარებს ბრიფინგს;
 - ა.ბ) ბრიფინგის შინაარსი და ფორმატი.

13. უსაფრთხოების და საავარიო აღჭურვილობის გამართულობაზე წინასაფრენოსნო შემოწმება:

- ა) შემოწმების შესრულების შემთხვევები:
 - ა.ა) ეკიპაჟის შეცვლის დროს;
 - ა.ბ) თვითმფრინავის შეცვლის დროს;
 - ა.გ) ეკიპაჟის მოვალეობის შესრულების შორის დასვენება უწყვეტი სამუშაო პერიოდის განმავლობაში.
- ბ) ვინ და როგორ ახორციელებს შემოწმებას - შესაბამისი საბუთები/კითხვარები.
- გ) ქმედება იმ შემთხვევაში, თუ აღჭურვილობა არის:
 - გ.ა) არამოქმედი;
 - გ.ბ) დაკარგული;
 - გ.გ) გადაადგილებული.

14. შეზღუდული შესაძლებლობის მგზავრები:

- ა) იმის განსაზღვრა და აღწერა, თუ ვინ ითვლება შეზღუდული შესაძლებლობის მგზავრად;
- ბ) გადაყვანილი მგზავრების რაოდენობის შეზღუდვა, თითო თვითმფრინავის ტიპის მიხედვით;
- გ) შეზღუდული შესაძლებლობის მგზავრებისათვის განკუთვნილი ადგილები;
- დ) პროცედურები: შინაარსის და მეთოდოლოგიის მიხედვით შედგენილი შეზღუდული შესაძლებლობის მგზავრების გაფრენისწინა კერძო მოთხოვნების ბრიფინგი;
- ე) სავარძლის საზურგის უკან გადაწევა;
- ვ) საკაცის და ინკუბატორების გადაყვანის პროცედურები.

15. მგზავრების ინფორმირება უსაფრთხოების საკითხებში:

- ა) მგზავრების გაფრენისწინა ინფორმირება და უსაფრთხოების აღჭურვილობის დემონსტრაცია
 - ა.ა) გაფრენისწინა მოთხოვნების განსაზღვრა;

ა.ბ) შინაარსის განსაზღვრა, შინაარსი შეიცავს არანაკლებ შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ბ.ა) ხელბარგის გადაზიდვის წესები

ა.ბ.ბ) უსაფრთხოების ღვედების ხმარების წესები: შეკვრა, გათავისუფლება და რეგულირება

- ბ) სავარძლის საზურგის და მაგიდის პოზიცია;
- გ) ავარიული გასასვლელების განლაგება და მარკირება;
- დ) ღვედების შეკვრის და მოწევის აკრძალვის ტაბლო;
- ე) ჟანგბადის ნიღბების განლაგება, გამოყენება;
- ვ) სამაშველო მოწყობილობების განლაგება, გახსნა, გამოყენება;
- ზ) სხვა საცურაო მოწყობილობის განლაგება, გამოყენების ინსტრუქციები;
- თ) ავარიული განათება/ იატაკის განათების სისტემა;
- ი) მგზავრების ინფორმირება, საჭიროების შემთხვევაში დახმარებისათვის მიმართონ ბორტგამყოლებს;
- კ) მგზავრების ელექტრონული მოწყობილობების გამოყენების წესი;
- ლ) უსაფრთხოების ბარათების აღწერილობა;
- მ) აფრენის შემდეგ ბრიფინგის შინაარსის განსაზღვრა, შინაარსი შეიცავს არანაკლებ შემდეგ მოთხოვნებს:
 - მ.ა) მოწვევასთან დაკავშირებული მოთხოვნები;
 - მ.ბ) აფრენის დროს უსაფრთხოების ღვედის ხმარების რეკომენდაცია;
- ნ) მოთხოვნების და შინაარსის განსაზღვრა ტურბულენტობის დროს:
 - ნ.ა) უსაფრთხოების ღვედების გამოყენების აუცილებლობა;
 - ნ.ბ) ხელბარგის განკუთვნილ ადგილზე განთავსება;
- ო) დაშვებისწინა ბრიფინგის შინაარსის განსაზღვრა, შინაარსი შეიცავს არანაკლებ შემდეგ მოთხოვნებს:
 - ო.ა) ხელბარგის განთავსება;
 - ო.ბ) უსაფრთხოების ღვედების შეკვრა;
 - ო.გ) სავარძლის საზურგეების და მაგიდების პოზიციის მდგომარეობა;
 - ო.დ) გასასვლელების განლაგება;
- პ) დაფრენის შემდეგ ბრიფინგის შინაარსის განსაზღვრა, შინაარსი შეიცავს არანაკლებ შემდეგ მოთხოვნებს:
 - პ.ა) მგზავრის განკუთვნილ ადგილზე დარჩენა შეკრული უსაფრთხოების ღვედით;
 - პ.ბ) ხელბარგის განთავსება;
 - პ.გ) მოწევის შეზღუდვა;
 - პ.დ) თვითმფრინავის უსაფრთხო დატოვება.

16. ცხოველის(ების) გადაზიდვის წესები - პროცედურები;

17. ბავშვის გადაყვანისათვის განკუთვნილი მოწყობილობების მოთხოვნები:

- ა) მიღების პირობები;
- ბ) მოწყობილობების მაქსიმალური წონა, სიგრძე;
- გ) გადაზიდვის პროცედურა;
- დ) მარკირების მოთხოვნები;
- ე) ადგილების განლაგების შეზღუდვები;
- ვ) განსაკუთვრებული ბრიფინგის მოთხოვნა.

18. ჩვილი ბავშვისთვის განკუთვნილი ადგილი საჰაერო ხომალდზე - შეზღუდვები

19. გასასვლელთან მდებარე ადგილები - შეზღუდვები
20. პატიმრები და ესკორტი - გადაყვანის პროცედურები
21. სპაერო ხომალდის სალონზე ზედამხედველობა:
 - ა) განმარტება
 - ბ) სადგომზე დგომისას ჩასხდომის და გადმოსხდომის პროცედურები
22. იარაღის გადაზიდვა - პროცედურები.
23. მგზავრთა რაოდენობის დათვლა/წონა და ბალანსი - პროცედურები.
24. კარების გამოყენების პროცედურები/ბრძანებები (ნორმალურ პირობებში):
 - ა) კარის დაკეტვა;
 - ბ) კარის/ტრაპის მზადყოფნის რეჟიმში მოყვანა;
 - გ) კარის/ტრაპისმზადყოფნის რეჟიმიდან გამოყვანა;
 - დ) კარის გაღება.
25. კარის გაუმართაობა - კარის/ტრაპის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალიდან(MEL)შესაბამისი ამონაწერი.
26. მიწაზე მომსახურება:
 - ა) მარეგულირებელი მოთხოვნები;
 - ბ) პროცედურები.
27. ბუქსირების დაწყებამდე/ბუქსირების დროს/ მიმოსვლის დროს/აფრენისათვის მომზადების დროს ბორტგამყოლთა მოვალებები:
 - ა) რეგულარული მოთხოვნები და პროცედურები;
 - ბ) მხოლოდ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალებები.
28. აფრენისწინა/დაფრენისწინა შემოწმებები - სალონის/სამზარეულოს უსაფრთხოებაზე უზრუნველყოფა:
 - ა) მგზავრების მომსახურებასთან, სალონთან, სამზარეულოსთან, საპირფარეშოებთან დაკავშირებული პროცედურები;
 - ბ) აფრენამდე და დაფრენამდე სალონთან და სამზარეულოსთან დაკავშირებული პროცედურების შესრულება, ბორტგამყოლების თავისი ადგილების დაკავება და უსაფრთხოების ღვედების შეკვრა.
29. სამედიცინო მიზნებისათვის ჟანგბადის მიწოდება:
 - ა) გამოყენების პროცედურები;
 - ბ) განლაგება/დამაგრება/აფრენის,დაფრენის და ტურბულენტური ფრენის დროს უზრუნველყოფა.
30. უსაფრთხოების ღვედები/მოწვევის აკრძალვის საინფორმაციო დაფა - ბორტგამყოლის მოვალებები უსაფრთხოების ღვედების/მოწვევის აკრძალვის საინფორმაციო დაფის ჩართვის/გამორთვის დროს.
31. უსაფრთხოების ღვედები:
 - ა) უსაფრთხოების ღვედების მოთხოვნები;
 - ბ) გამოყენების მოთხოვნა -მგზავრებისათვის;
 - გ) გამოყენების მოთხოვნა- ეკიპაჟებისათვის;
 - დ) დამატებითი უსაფრთხოების ღვედები.
32. მოწვევა:
 - ა) მოწვევის აკრძალვის აქტი;
 - ბ) გამოყენების რეგულარული მოთხოვნები;

- გ) ოპერატორის პროცედურები.
33. გადასატანი ელექტრონული მოწყობილობა
- ა) პროცედურა:
 - ა.ა) ნებადართული შეზღუდვების გარეშე ნივთები;
 - ა.ბ) ფრენის დროს ნებადართული შეზღუდვების გარეშე ნივთების გამოყენება;
 - ა.გ) აკრძალული ნივთები;
 - ბ) გადასატანი ელექტრონული მოწყობილობის შეზღუდვების პროცედურა;
 - გ) გადასატანი ელექტრონული მოწყობილობის გამოყენება ბაქანზე და მგზავრების ჩასხდომის/გადმოსხდომის დროს;
34. ტურბულენტობა:
- ა) განმარტება;
 - ბ) ბორტგამყოლის მოვალეობები/პასუხისმგებლობა ტურბულენტობის სხვადასხვა ტიპის მიხედვით;
 - გ) მომსახურება;
 - დ) ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთკავშირი (საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინა, თვითმფრინავის სალონი და ა.შ).
35. აფრენის/დაფრენის დროს სავალდებულო სიგნალები და შესაბამისი პროცედურები
36. დუმილის რეჟიმი:
- ა) აღწერა
 - ბ) ფრენის ფაზების დრო, როდესაც საჭიროა
 - გ) შინაარსი
37. ბორტგამყოლთა სავარძლები/განთავსების ადგილები:
- ა) რა შემთხვევაში უნდა დაიკავოს ბორტგამყოლმა განკუთვნილი ადგილი;
 - ბ) განთავსების ადგილის დაკავების მოთხოვნები;
 - გ) ადგილების განაწილება მოვალეობების მიხედვით;
 - დ) წინასაფრენოსნო შემოწმება.
38. გაუმართავი ბორტგამყოლთა სავარძლები (თვითმფრინავის MEL):
- ა) პირობები როდესაც ბორტგამყოლთა სავარძლები ითვლება გაუმართავი;
 - ბ) სავარძლის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევის პროცედურები:
 - ბ.ა) ალტერნატიული ადგილი;
 - ბ.ბ) ურთიერთობის ალტერნატიული პროცედურა, ევაკუაცია;
 - ბ.გ) ალტერნატიული ადგილის დაკავების პირობები.
39. ხელბარგი:
- ა) მარეგულირებელი მოთხოვნები;
 - ბ) მიღების პროცედურები;
 - გ) ბარგის განთავსების ნებადართული ადგილები;
 - დ) შეზღუდული ადგილები;
 - ე) ხელბარგის გადაჭარბების შემთხვევისას გათვალისწინებული პროცედურა;
 - ვ) ეკიპაჟის წევრების ხელბარგის განლაგების პროცედურები.
40. ტვირთის გადაზიდვა მგზავრთა სავარძლებზე/თვითმფრინავის სალონში:
- ა) მარეგულირებელი მოთხოვნები;
 - ბ) შესაბამისი დამაკმაყოფილებელი აღჭურვილობის გამოყენება;

- გ) მიღების და დამაგრების პროცედურები.
- 41.სამზარეულოს აღჭურვილობა:
- ა) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პროცედურები;
 - ბ) აღჭურვილობის გამოყენება და მომსახურება ტურბულენტობის დროს.
42. დაფრენის შემდეგ სადგომამდე მიმოსვლის დროს მოვალეობები.
43. თვითმფრინავის საწვავით გამართვა თვითმფრინავის ბორტზე მყოფი მგზავრებით:
- ა) მარეგულირებელი მოთხოვნები;
 - ბ) პროცედურები და პირობები.
44. თვითმფრინავის სალონის/საპირფარეშოების შემოწმება - ფრენის დროს.
45. სითხეების გადაზიდვის წესები:
- ა) რეგულაციები;
 - ბ) ოპერატორის პასუხისმგებლობა;
 - გ) ბორტამყოლების პასუხისმგებლობა;
 - დ) შესრულება.
46. უდისციპლინო, დამრღვევი, პოტენციურად დამრღვევი მგზავრები:
- ა) ბორტამყოლთა პროცედურები;
 - ბ) მიღება/გადაყვანაზე უარის თქმა.
47. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა თვითმფრინავის სალონში:
- ა) განმარტება:
 - ა.ა) სახიფათო ტვირთების მიღება;
 - ა.ბ) სახიფათო ტვირთის მიღების აკრძალვა;
 - ა.გ) შეზღუდვებიდან გამონაკლისი;
 - ბ) სახიფათო ტვირთების კლასიფიკაცია (9 კლასი);
 - გ) შეფუთვის მარკირება - მაგალითები;
 - დ) სახიფათო ტვირთების ჩამონათვალი, რომლების გადატანა დაშვებულია:
 - დ.ა) მგზავრების მიერ როგორც პირადი ნივთები;
 - დ.ბ) როგორც მგზავრის ხელბარგი/ბარგი;
 - ე) ქმედებები სახიფათო ტვირთის შეფუთვის დარღვევისას და გაჟონვისას.
48. ბორტამყოლთა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა/მოვალეობები მათი განთავსების ადგილის და კონკრეტული თვითმფრინავის ტიპის მიხედვით.
49. მოვლენათა შეტყობინების წესი - პროცედურები.
50. პროცედურები თვითმფრინავის ზედაპირის დაბინძურების შემთხვევაში:
- ა) დაბინძურების აღწერა;
 - ბ) თვითმფრინავის ზედაპირის სისუფთავის კონცეფცია;
 - გ) ბორტამყოლთა მოვალეობები;
 - დ) ეკიპაჟის წევრებთან კავშირი;
 - ე) შემოყინვის საწინააღმდეგო პროცედურები;
 - ვ) ბორტამყოლთა მოვალეობები თვითმფრინავის ფრთის ზედაპირზე დაკვირვებისას რთულ მეტეოროლოგიურ პირობებში.
51. ბაქანზე უსაფრთხოების პროცედურები.
52. მგზავრების ინფორმირება:
- ა) ოპერატორის სამუშაო ენები;

- ბ) შემთხვევები როდესაც საჭიროა მგზავრების ინფორმირება;
- გ) ბორტგამყოლის განთავსების ადგილი დემონსტრაციის დროს - კონკრეტული თვითმფრინავის ტიპის მიხედვით;
- დ) დემონსტრაციის შინაარსი/მეთოდოლოგია;
- ე) ბორტგამყოლთა მოვალეობები ინფორმაციის ტექნიკური საშუალებებით მიწოდების დროს.

53. შეწყვეტილი აფრენა:

- ა) აღწერა;
- ბ) ბორტგამყოლთა პროცედურები.

54. მეორე წრეზე წასვლა:

- ა) აღწერა;
- ბ) ბორტგამყოლთა პროცედურები.

VII. ავარიული პროცედურები

1. სწრაფი დეკომპრესია:

- ა) მიზეზები;
- ბ) ფიზიკური ნიშნები;
- გ) ფიზიოლოგიური სიმპტომები;
- დ) სწრაფი დეკომპრესიის/ავარიული დაშვების დროის და შემდგომი პროცედურები.

2. თვითმფრინავის სალონის ნაბერის გამო აღნიშნული პრობლემები:

- ა) მიზეზები;
- ბ) სიმპტომები;
- გ) პროცედურები.

3. ხანძარსაწინააღმდეგო პროცედურები:

- ა) ავიაკომპანიის პოლიტიკა მოწვევასთან დაკავშირებით;
- ბ) საპირფარეშოების მონიტორინგი განსაზღვრული დროის ინტერვალებით ფრენის განმავლობაში;
- გ) თვითმფრინავის სალონში უჩვეულო გამონაბოლქვის, სუნის მიზეზების გამოკვლევა;
- დ) პროცედურები გამონაბოლქვის დეტექტორის აქტივიზაციისას.

4. ხანძრის ჩაქრობა:

- ა) სხვადასხვა ცეცხმაქრების გამოყენება ხანძრის კლასების მიხედვით;
- ბ) ხანძრის წყაროს აღმოჩენა;
- გ) ურთიერთქმედებების პროცედურები;
- დ) პირველადი ქმედებები - ხანძრის ჩაქრობა;
- ე) მეორადი ქმედებები - ხანძრის ჩაქრობა;
- ვ) უსაფრთხოების პრაქტიკა ხანძრის ჩაქრობის დროს;
- ზ) სფეციფიკური ხანძრის ტიპები;
 - ზ.ა) ხანძარი ადამიანზე;
 - ზ.ბ) ხანძარი ღუმელში/სამზარეულოში;
 - ზ.გ) ფარული / მიუწვდომელი ხანძარი;
 - ზ.დ) ხანძარი სატვირთო განყოფილებაში;
 - ზ.ე) ხანძარი ელექტროგაყვანილობაში;

- ზ.ვ) ხანძარი საპირფარეშოებში;
 - ზ.თ) ხანძარი სანაგვეში;
 - ზ.ი) სავარძელზე ხანძარი;
 - ზ.კ) ხანძარი/კვამლი საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში;
 - ზ.ლ) ხანძარი თაროებზე;
 - ზ.მ) ხანძარი ხელბარგის თაროებზე;
- თ) ხანძრის ჩაქრობის შემდგომი პროცედურები.

5. აალება - აღწერა.

6. ხანძარი ძრავაში/დამხმარე ძალურ დანადგარში:

- ა) აღწერა;
- ბ) პროცედურები.

7. საწვავის დაღვრა:

- ა) აღწერა
- ბ) პროცედურები.

8. ავარიული სიტუაციები ბაქანზე:

- ა) აღწერა;
- ბ) პროცედურები.

9. საჰაერო სალონში კვამლი/კვამლის მოშორება:

- ა) აღწერა;
- ბ) პროცედურები.

10. საწვავის ანაორთქლი თვითმფრინავის სალონში:

- ა) აღწერა;
- ბ) პროცედურები.

11. საწვავის ჩამოსხმა ჰაერში:

- ა) საჰაერო ხომალდების ჩამონათვალი, რომლებიც აღჭურვილია საწვავის ჩამოსხმის სისტემით;
- ბ) აღწერა;
- გ) პროცედურები.

12. მწყობრიდან გამოსული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი - პროცედურები.

13. ბორტგამყოლის მწყობრიდან გამოსვლა - პროცედურები.

14. მგზავრების ჯდომის უსაფრთხო პოზიციები:

- ა) მგზავრები, რომლებიც სხედან ფრენის მიმართულებით;
- ბ) მგზავრები, რომლებიც სხედან ფრენის საწინააღმდეგო მიმართულებით;
- გ) მგზავრები, რომლებიც სხედან ფრენის მიმართულებასთან გვერდულად;
- დ) მგზავრები ჩვილი ბავშვის თანხლებით;
- ე) ორსული მგზავრები.

15. ბორტგამყოლთა ჯდომის უსაფრთხო პოზიციები:

- ა) ბორტგამყოლები, რომლებიც სხედან ფრენის მიმართულებით;
- ბ) ბორტგამყოლები, რომლებიც სხედან ფრენის საწინააღმდეგო მიმართულებით;
- დ) ბორტგამყოლები, რომლებიც სხედან მგზავრების ადგილებზე.

16. უსაფრთხო პოზიციის მიღების ბრძანებები:

- ა) მომზადებული ავარიული დაფრენა;
- ბ) მოუმზადებული ავარიული დაფრენა.

17. ბრძანებები ევაკუაციის დროს:

- ა) ზოგადად:
 - ა.ა) მიზანი;
 - ა.ბ) შესრულების ტექნიკა;
 - ა.გ) სწორი შესრულება;
 - ა.დ) დახმარება.

18. ავარიული ბრძანებები:

- ა) მომზადებული ავარიული დაფრენისას ხმელეთზე/წყალზე;
- ბ) მოუმზადებელი ავარიული დაფრენისას ხმელეთზე/წყალზე.

19. ინფორმირება ავარიული ევაკუაციის დროს:

- ა) ზოგადი ბრძანებები-ხმელეთზე/წყალზე;
- ბ) ბრძანებები, როდესაც ავარიული გასასვლელი არის დაბლოკილი;
- გ) მგზავრებიდან გამოყოფილი პირები ეკიპაჟის დახმარებისთვის.

20. ავარიული სიტუაციაზე შეტყობინება:

- ა) საფრენოსნო ეკიპაჟი - ბორტგამყოლებს:
 - ა.ა) ურთიერთქმედება;
 - ა.ბ) პროცედურები.
- ბ) ბორტგამყოლები - საფრენოსნო ეკიპაჟს:
 - ბ.ა) ურთიერთქმედება;
 - ბ.გ) პროცედურები;
 - ბ.დ) ფრენის კრიტიკული ფაზები.
- გ) ბორტგამყოლი - ბორტგამყოლს:
 - გ.ა) ურთიერთქმედებების პროცედურები.

21. უსაფრთხოების გამაფრთხილებელი სიგნალები:

- ა) აღწერა;
- ბ) პირველადი სიგნალი;
- გ) ალტერნატიული სიგნალი;
- დ) ბორტგამყოლთა მოვალეობები უსაფრთხოების სიგნალების მიღებისას.

22. ევაკუაცია და სწრაფი გადმოსხდომა:

- ა) აღწერა;
- ბ) პირობები, როდესაც საჭიროა ევაკუაცია;
- გ) პირობები, როდესაც საჭიროა სწრაფი გადმოსხდომა;

23. ევაკუაცია:

- ა) ზოგადად:
 - ა.ა) მოულოდნელი ავარიული სიტუაციების აღბათობა და განსაზღვრა აფრენა/დაფრენა, მზადყოფნის საჭიროება.
- ბ) შესაძლო ევაკუაციის სცენარი:
 - ბ.ა) ხმელეთზე; აეროდრომის ტერიტორიაზე;სხვა ადგილებში აეროპორტის გარეთ;
 - ბ.ბ) წყალზე;
- გ) საფრენოსნო ეკიპაჟის მოვალეობები ევაკუაციის დროს;
- დ) ბორტგამყოლთა მოვალეობები ევაკუაციის დროს - კონკრეტული თვითმფრინავის ტიპის მიხედვით;

ე) აღჭურვილობა, ბორტგამყოლთა განლაგება, გასასვლელები (მთავარი/მეორადი)- ხმელეთზე, წყალზე.

24. საევაკუაციო გაფრთხილების სიგნალი:

- ა) აღწერა;
- ბ) ძირითადი სიგნალი/ვარიაციები;
- გ) ალტერნატიული სიგნალი/ვარიაციები;
- დ) ბორტგამყოლთა მოვალეობები საევაკუაციო გაფრთხილების სიგნალის მიღების დროს;
- ე) ევაკუაციის გაუქმება.

25. მომზადებული ავარიული დაფრენა ხმელეთზე/წყალზე - პროცედურები .

26. ავარიული გასასვლელების პრიორიტეტი ხმელეთზე/ წყალზე დაფრენის დროს.

27. ევაკუაციის შემდეგ ქმედებები და გადარჩენა:

- ა) ბორტგამყოლთა მოვალეობები (მგზავრების დაჯგუფება, პირველადი დახმარება და ა.შ);
- ბ) პრიორიტეტული ნივთები გადარჩენისათვის : პირველადი დახმარების ნივთები, წყალი, კვება და ა.შ);
- გ) სხვადასხვა გარემოში სავარაუდო საშიშროებები, როგორცაა: ზღვა, უდაბნო, ჯუნგლები და არქტიკა (დამოკიდებული ფრენის არეალზე);
- დ) დამხმარე მოწყობილობების და წყაროების აღმოჩენა საჰაერო ხომალდზე, რომელიც ამაღლებს გადარჩენის შანსს;
- ე) მოწყობილობა გადარჩენისათვის;
- ვ) გადარჩენის შეტყობინებების სიგნალები და პროცედურები.

VIII. თვითმფრინავის აღწერა

ა) კარები და ავარიული გასასვლელები - კონკრეტული თვითმფრინავის კარის განლაგების, თვისებების და გამოყენების აღწერა სტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში;

ა.ა) სტანდარტული გამოყენება:

- ა.ა.ა) თითოეული კარის გაღების და დაკეტვის პასუხისმგებელი პირი;
- ა.ა.ბ) გაღების და დაკეტვის შეტყობინებები/პირობები;
- ა.ა.გ) გასასვლელების უსაფრთხოების ზომები და შეფასება;
- ა.ა.დ) გაღების/დაკეტვის პროცედურები;
- ა.ა.ე) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედება.

ა.ბ) ავარიული ტრაპის/კარის მზადყოფნის რეჟიმში მოყვანა/გამოყვანა:

- ა.ბ.ა) თითოეული ტრაპის/კარის მზადყოფნის რეჟიმში მოყვანის/გამოყვანის პასუხისმგებელი ბორტგამყოლი;
- ა.ბ.ბ) როდის ხორციელდება ავარიული ტრაპის/კარის მზადყოფნის რეჟიმში მოყვანის/გამოყვანის შემოწმება;
- ა.ბ.გ) დარღვევები/მაკორექტირებელი ქმედებები;
- ა.ბ.დ) უსაფრთხოების ზომები;
- ა.ბ.ე) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედებები.

ა.გ) ავარიულ სიტუაციაში ტრაპის/კარის გამოყენება:

- ა.გ.ა) შეტყობინება კარის გაღებისას;
- ა.გ.ბ) შეფასება თვითმფრინავის მდგომარეობიდან გამომდინარე;
- ა.გ.გ) უსაფრთხოების ზომები;

- ა.გ.დ) ავარიული ტრაპის/ტივის განლაგება, აქტივაცია და გამოყენება;
- ა.გ.ე) ავარიული ტრაპის/ტივის მტყუნება;
- ა.გ.ვ) ევაკუაციისათვის განკუთვნილი ლენტების/თოკების განლაგება და გამოყენება;
- ა.გ.ზ) ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთიერთქმედება.
- ა.დ) თვითმფრინავის სტაციონალური კიბე /ვენტრალური კიბე:
 - ა.დ.ა) კონტროლი;
 - ა.დ.ბ) გამოყენება (სტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციაში);
 - ა.დ.გ) უსაფრთხოების ზომების დაცვა გამოყენების დროს;
 - ა.დ.ე) ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთიერთქმედება.
- ა.ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის წევრებისათვის ევაკუაციისათვის განკუთვნილი გასასვლელები:
 - ა.ე.ა) განლაგება, გამოყენება და გასვლის მეთოდები;
 - ა.ე.ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის წევრებისათვის ევაკუაციისათვის განკუთვნილი გასასვლელების გამოყენების პირობები .

IX. საკომუნიკაციო სისტემები

1. მგზავრების შეტყობინების და ეკიპაჟის წევრების საკომუნიკაციო სისტემები:
 - ა) აღწერა;
 - ბ) გამოყენება სტანდარტულ სიტუაციებში;
 - გ) გამოყენება ავარიული სიტუაციებში.

X. თვითმფრინავის ელექტროსისტემები

- 1.სამზარეულოს დენის გათიშვის სისტემა - განლაგება და პროცედურები.
2. სამზარეულოს მოწყობილობის გადაწვა/გაუმართაობა.
3. ავტომატური ამომრთველები:
 - ა) განლაგება;
 - ბ) დანიშნულება;
 - გ) აღწერა;
 - დ) გადატვირთვის პროცედურები.
4. ავარიული განათება:
 - ა) განლაგება/გააქტიურების პროცესის მართვა;
 - ბ) გადასატანი განათების მოწყობილობების განლაგება/გამოყენება.
5. ჟანგბადის სისტემები:
 - ა) განლაგება/გამოყენება/მექანიკური გააქტიურება სალონში, სამზარეულოში, საპირფარეშოებში;
 - ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის ჟანგბადის ნიღბების განლაგება/გამოყენება.

XI. სხვადასხვა

1. ბორტგამყოლების სავარძლები/განლაგების ადგილები - თვითმფრინავის კონფიგურაციიდან გამომდინარე ბორტგამყოლების განლაგება, გაფრენისწინა უსაფრთხოების დემონსტრაციის და ავარიული დაფრენის დროს.
2. საფრენოსნო ეკიპაჟის სავარძლები - სავარძლების აღწერა, გამოყენების წესები და შესაკრავი სისტემა.
3. მგზავრის სავარძლის გაუმართაობის დროს პროცედურები.
4. განთავსების ადგილების გაუმართაობის დროს პროცედურები (ბარგის, ტანსაცმლის და ა.შ.).
5. წყალმომარაგების, გადინების მოწყობილობები, (სამზარეულო/საპირფარეშო):

- ა) სარქველების გამორთვა /განლაგება და აღწერა;
- ბ) სადგომზე უსაფრთხოების ზომების დაცვა გადინების მოწყობილობების გამოყენების დროს.

6. ლიფტები - გამოყენება სტანდარტული და არასტანდარტული შემთხვევების დროს.

7. ფარდები და დანაყოფები - აფრენის და დაფრენის დროს პროცედურები.

8. საპირფარეშოები:

- ა) კარის საკეტი მექანიზმი (გარე);
- ბ) ავარიული შესვლის პროცედურები ;
- გ) კარის დაფიქსირება და დაბლოკვა აფრენის და დაფრენის დროს;
- დ) ელექტროსიგნალიზაცია ;
- ე) წყლის გამაცხელებელის განლაგება/გამოყენება;
- ვ) ცეცხლმაქრის განლაგება/გამოყენება;
- ზ) კვამლის დეტექტორის განლაგება/გამოყენება.

9. ავარიული აღჭურვილობის განლაგების სქემა.

10. საწვავით გამართვის დროს ავარიული განათების გამოყენება.

11. ბორტგამყოლების ადგილების მიხედვით განლაგების პრიორიტეტები.

12. გასავლელთან განლაგებული ადგილების დაკავების მოთხოვნები.

XII. არასტანდარტული აღჭურვილობა

1. თვითმფრინავის სხვადასხვა ტიპის მიხედვით აღჭურვილობის განსხვავებების განსაზღვრა და საექსპლუატაციო თვისებები:

- ა) თითოეული სხვაობის აღწერა, მათი გავლენა ექსპლუატანტის სტანდარტულ პროცედურებზე, ეკიპაჟის წევრების სხვაობებთან გაცნობა ფრენის უსაფრთხო შესრულების მიზნით;
- ბ) სხვაობების გავლენების აღწერა ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედებების პროცედურებში, ეკიპაჟის წევრების სხვაობებთან გაცნობა გაფრენის წინ (მაგ., ეკიპაჟის ბრიფინგი);
- გ) პროცედურების განმარტება და აღწერა:
 - გ.ა) თვითგამღები პანელები;
 - გ.ბ) საფრენოსნო კაბინის კარი;
 - გ.დ) კვამლდამცავი ტიხრები.

2. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი:

- ა) ზოგადი დანიშნულება;
- ბ) ვინ იყენებს ზემოთ აღნიშნულ საბუთს;
- გ) განთავსება.

3. საბორტო ჟურნალი:

- ა) როდის გამოიყენება ზემოთ აღნიშნული საბუთი;
- ბ) ვინ აკეთებს ჩანაწერებს;
- გ) რა ინფორმაციას შეიცავს;
- დ) პროცედურები ჩანაწერების შეტანის შემდეგ.

4. სფეციალური აღჭურვილობა

ნებისმიერი უსაფრთხოების საშუალებისათვის და ავარიული აღჭურვილობისათვის განსაზღვრული უნდა იყოს:

- ა) სწორი დასახელება/ტერმინი;

- ბ) დანიშნულება;
- გ) კომპონენტები;
- დ) გამოყენების პროცედურები (ზოგადი/ ალტერნატიული) (განთავსების ადგილიდან მოხსნა);
- ე) შეზღუდვები (ხანგრძლივობა/სპექტრი/ტემპერატურა/მინიმალური წნევა და ა.შ);
- ვ) გამოყენების უსაფრთხოების ზომები;
- ზ) გამოყენების შემდეგი პროცედურები;
- თ) წინასაფრენოსნო შემოწმება.

5. აღჭურვილობის განლაგება - კონკრეტული თვითმფრინავის მიხედვით.

XIII. პირველადი დახმარება

1. ბორტგამყოლთა სახელმძღვანელოს პირველადი დახმარების ნაწილი უნდა შეიცავდეს:

ა) საგანგებო სამედიცინო სიტუაციებს - ფრენის დროს საგანგებო სამედიცინო სიტუაციების პროცედურები (საგანგებო სიტუაციების მართვის სცენა);

ბ) ნიშნებს, სიმბოლოებს და მართვას:

- ბ.ა) ფრენის დროს საგანგებო სიტუაციების მართვის სცენა;
- ბ.ბ) შოკი, ქვეცნობირება და გონების დაკარგვა;
- ბ.გ) ხელოვნური სუნთქვა - ზრდასრული, ბავშვი და ჩვილი;
- ბ.დ) უჰაერობა - ზრდასრული, ბავშვი და ჩვილი;
- ბ.ე) სისხლმარღვთა სისტემის მუშაობის დარღვევა;
- ბ.ვ) ჭრილობა და სისხლდენა;
- ბ.ზ) მოტეხილობები, ამოვარდნილობები და დაჭიმვები;
- ბ.თ) თავის/ხერხემლის დაზიანებები;
- ბ.ი) დამწვრობა;
- ბ.კ) ასთმა, ალერგიები და მოწამლვა;
- ბ.ლ) დაავადებები;
- ბ.მ) სიმაღლესთან დაკავშირებული დაავადებები.

2. ცნობიერებისათვის ხელსაყრელი დრო:

- ა) აღწერა;
- ბ) დროის ჩარჩოები.

3. ბორტგამყოლების უსაფრთხოება - ფრენის კრიტიკულ ფაზებში ბორტგამყოლები უნდა ისხდნენ სავარძლებში, მაშინაც კი როდესაც საჰაერო ხომალდზე სამედიცინო საგანგებო სიტუაციაა.

4. ბორტგამყოლების პასუხისმგებლობა:

- ა) ექსპლუატანტის პოლიტიკა სპეციალური პროცედურები დაკავშირებული წამლის გაცემასთან, აღჭურვილობის გამოყენებასთან, ექიმის გამოძახებასთან და საფრენოსნო ეკიპაჟის ინფორმირებასთან და სხვა;
- ბ) წინასწარი ინფორმირება სათანადო სამედიცინო დახმარებაზე ჩაფრენისთანავე.

5. პერსონალური დაცვა:

- ა) ბორტგამყოლების ტრამვების პრევენციასთან დაკავშირებული პროცედურები (მაგ: შპრიცები, ნემსები);
- ბ) ჰიგიენის დაცვა და სათანადო ნივთები (რეზინის ხელთათმანები, სახის ნიღბები).

6. გადამდები დაავადებებით დაავადებული მგზავრების გადაყვანა:

- ა) პროცედურები;
- ბ) აღჭურვილობა;
- გ) უსაფრთხოების ზომები.

7. სიკვდილი საჰაერო ხომალდზე - პროცედურები;
8. სხვა პირველადი დახმარების აღჭურვილობა:
 - ა) აღჭურვილობა;
 - ბ) გამოყენება;
 - გ) უსაფრთხოების ზომები.
9. თვითმფრინავის პირველადი და საგანგებო სამედიცინო დახმარების კომპლექტი:
 - ა) შიგთავსი;
 - ბ) გამოყენება.
10. სამედიცინო ინცინდენტების შეტყობინება - პროცედურები.

შენიშვნა. პირველადი დახმარება შეიძლება გამოცემული იყოს ცალკე დოკუმენტად. ამ შემთხვევაში დოკუმენტი:

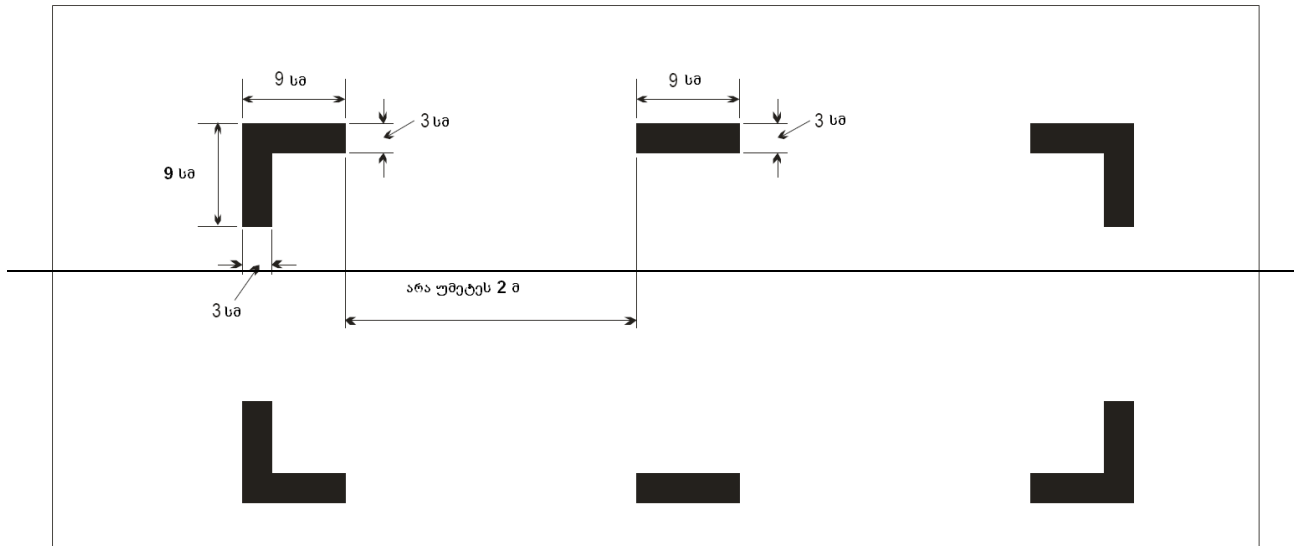
- ა) დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ;
- ბ) შეიცავდეს მითითებებს ბორტგამყოლების სახელმძღვანელოზე;
- გ) ყოველ ბორტგამყოლს უნდა ჰქონდეს ასლები;
- დ) ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ფრენის დროს.

XIV. საავიაციო უშიშროება

1. ნორმატიული მოთხოვნების განმარტება:
 - ა) სამოქალაქო ავიაციის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;
 - ბ) საავიაციო უშიშროების სფეროში სხ-ის ექსპლუატანტის პოლიტიკა;
 - გ) ეკიპაჟის წევრების უფლება- მოვალეობები საავიაციო უშიშროების უზრუნველსაყოფად;
2. საავიაციო უშიშროების უზრუნველსაყოფი ღონისძიებები:
 - ა) გაფრენისწინა შემოწმება;
 - ბ) დოკუმენტაცია, მათ შორის გაფრენისწინა შემოწმების ბარათი და შემოწმების საკონტროლო ბარათი;
 - გ) საფრენოსნო კაბინაში დაშვების პროცედურა;
 - დ) სხ-ზე გაუთვალისწინებელი ვითარების დროს განსახორციელებელი მოქმედებების თანამიმდევრობა.
3. საჰაერო ხომალდით გადასატანად აკრძალული საგნები და ნივთიერებები.
4. საავიაციო უშიშროების სფეროში პერსონალის მომზადების საკითხები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი 6. თვითმფრინავის ფუზელაჟის საავარიო გახსნის ადგილების მონიშვნა.



დანართი 7. დალილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის მოთხოვნები (FRMS).

შენიშვნა: FRMS-ის შემუშავების, დანერგვის, დამტკიცების და მონიტორინგის სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს DOC-9966.

მუხლი 1. FRMS-ის პოლიტიკა და დოკუმენტაცია

1. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს თავისი პოლიტიკა FRMS-თან დაკავშირებით, სადაც მკაფიოდ უნდა იყოს დახასიათებული FRMS-ის ყველა ელემენტი.
2. პოლიტიკა უნდა განსაზღვრავდეს მოთხოვნებს ყველა იმ სახის ფრენებზე, რომლებზეც ვრცელდება FRMS-ის საკითხები და მკაფიოდ უნდა იყოს აღწერილი ექსპლუატანტის ფშს-ში.
3. პოლიტიკა:
 - ა) უნდა ასახავდეს ხელმძღვანელი პირების, საფრენოსნო ეკიპაჟის, მომსახურე ეკიპაჟის და სხვა შესაბამისი პერსონალის ერთობლივი პასუხისმგებლობის საკითხებს;
 - ბ) მკაფიოდ უნდა აყალიბებს ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ FRMS-ის ამოცანებს;
 - გ) ხელმოწერილი უნდა იყოს ორგანიზაციის პასუხისმგებელი ხელმძღვანელი პირის მიერ.
 - დ) ვიზირება უნდა ჰქონდეს შესამჩნევ ადგილზე და გაცნობილი უნდა იყოს ყველა შესაბამისი სამსახური.

ე) უნდა შეიცავდეს ხელმძღვანელი პირების ვალდებულებებს, რომლებიც ითვალისწინებენ ფრენების უსაფრთხოების ეფექტური ანგარიშგების საკითხებს.

ვ) უნდა შეიცავდეს ხელმძღვანელი პირების ვალდებულებებს, ადეკვატური რესურსებით FRMS-ის უზრუნველყოფის საკითხებში.

ზ) უნდა შეიცავდეს ხელმძღვანელი პირების ვალდებულებებს, FRMS-ის სრულყოფისა და გაუმჯობესების საკითხებში.

თ) უნდა ასახავდეს მკაფიო განმარტებებს ხელმძღვანელი პირების, საფრენოსნო ეკიპაჟის, მომსახურე ეკიპაჟის და სხვა შესაბამისი პერსონალის ანგარიშვალდებულებების საკითხებში.

ი) შესაბამისობის და აქტუალურობის უზრუნველყოფის მიზნით, უნდა ითვალისწინებდეს პერიოდულ განხილვას და გადახედვას.

შენიშვნა: ფრენის უსაფრთხოების ანგარიშგების საკითხები მოცემულია DOC-9859-ში.

4. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და აწარმოოს FRMS-ის დოკუმენტაციის განახლება, რომელიც უნდა შეიცავდეს და აღწერდეს:

ა) FRMS-ის პოლიტიკას და მიზნებს.

ბ) FRMS-ის პროცესებს და პროცედურებს.

გ) ამ პროცესების და პროცედურების შესრულების დროს მოვალეობების, პასუხისმგებლობების და ურთიერთ ანგარიშვალდებულებების საკითხებს.

დ) ამ პროცესებში ხელმძღვანელი პირების, საფრენოსნო ეკიპაჟის, მომსახურე ეკიპაჟის და სხვა შესაბამისი პერსონალის მუდმივად ჩართულობის მექანიზმს.

ე) FRMS-ის მომზადების პროგრამას, პროგრამის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებს და მომზადების ანგარიშგების საკითხებს.

ვ) ფრენი დროის, სამუშაო და დასვენების დროების დაგეგმილი და ფაქტობრივი ხანგრძლივობის, მნიშვნელოვანი განსხვავებების და მათი გამომწვევი მიზეზების მითითებით.

შენიშვნა: მნიშვნელოვან განსხვავებებთან დაკავშირებული საკითხები და მასალები მოცემულია DOC-9966-ში.

ზ) FRMS-ის შედეგებს, რომლებიც ეფუძნება მიღებულ მონაცემებს, რეკომენდაციებს და გატარებულ ქმედებებს.

შენიშვნა 1: 2019 წლის 6 ნოემბრამდე დებულებები, რომლებიც ეხება ფრენების უსაფრთხოების ინფორმაციის წყაროებს და მონაცემების დაცვას, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის პირველი გამოცემის B დამატებაში.

შენიშვნა 2: დებულებები, რომლებიც ეხება ფრენების უსაფრთხოების ინფორმაციის წყაროებს და მონაცემების დაცვას, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 2. FRMS-ის პროცესები

2.1 საფრთხეების გამოვლენა

1. დადლილობასთან დაკავშირებული სახიფათო ფაქტორების გამოვლენის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს შემდეგი სამი ძირითადი დოკუმენტირებული პროცესი:

ა) პროგნოზირებადი - რომელიც ითვალისწინებს ისეთი საკითხების შესწავლას, როგორცაა, ეკიპაჟების დაგეგმარება და იმ ფაქტორების აღრიცხვიანობა, რომლებიც გავლენას ახდენენ ძილზე, დადლილობაზე და შრომისუნარიანობაზე.

სხვა საკითხებთან ერთად კვლევის საგანი შეიძლება იყოს:

ა.ა) ინდუსტრიაში არსებული ან ოპერატორების მიერ მიღებული საექსპლუატაციო გამოცდილება და მონაცემები, რომლებიც მიღებულია ანალოგოური სახის ფრენების ანალიზის საფუძველზე.

ა.ბ) ფაქტობრივ მონაცემებზე დაფუძნებული ეკიპაჟების დაგეგმარების პრაქტიკა.

ა.გ) ბიომათემატიკური მოდელები.

ბ) წინმსწრები - რომელიც ითვალისწინებს დადლილობასთან დაკავშირებულ სახიფათო ფაქტორების გამოვლენას უშუალოდ ფრენების წარმოებისას. სხვა საკითხებთან ერთად კვლევის საგანი შეიძლება იყოს:

ბ.ა) დადლილობის რისკთან დაკავშირებული შიდა საანგარიშგებო საბუთები(მოხსენებები).

ბ.ბ) დადლილობასთან დაკავშირებულ საკითხებზე ეკიპაჟის წევრების გამოკითხვა, კვლევების ჩატარება.

ბ.გ) საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების სათანადო საწარმოო მონაცემები.

ბ.დ) ფრენების უსაფრთხოების საკითხები და მასთან დაკავშირებული კვლევების მონაცემთა, არსებული ბაზა.

ბ.ე) დაგეგმილი და ფაქტობრივი სამუშაო დროის მონაცემების ანალიზი.

გ) მაკორექტირებელი - რომელიც ითვალისწინებს დადლილობასთან დაკავშირებულ სახიფათო ფაქტორების ხარისხობრივ მაჩვენებლების გამოვლენას, ფრენის უსაფრთხოებაზე პოტენციური და უარყოფითი მოვლენების გათვალისწინებით და მიზანმიმართულია დადლილობის გამო გამოწვეული შედეგების მინიმუმამდე დაყვანაზე. პროცესის მოქმედებისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს, მინიმუმ შემდეგი ინფორმაცია:

გ.ა) დადლილობასთან დაკავშირებული ანგარიშები.

გ.ბ) კონფედენცილური მოხსენებები(ანგარიშები).

გ.გ) აუდიტების ანგარიშები.

გ.დ) ინციდენტები.

გ.ე) ფრენის მონაცემთა ანალიზი.

მუხლი 3. რისკების შეფასება

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს რისკების შეფასების პროცედურები, რომლებიც განსაზღვრავენ დადლილობასთან დაკავშირებული მოვლენებს, ალბათობას და პოტენციურ სიმძიმეს და განსაზღვრავენ მომენტს, როდესაც რისკები საჭიროებს შერბილებას.

2. რისკების შეფასების პროცედურების საშუალებით გამოვლენილი სახიფათო ფაქტორები კავშირშია:

ა) საექსპლუატაციო პროცესებთან.

ბ) ფაქტორების ალბათობასთან.

გ) შესაძლო შედეგებთან.

დ) კონტოლის ღონისძიებებთან და ფრენის უსაფრთხოების ეფექტურ უზრუნველყოფასთან.

მუხლი 4. რისკების შემცირება

1. რისკების შესამცირებლად, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს პროცედურები, რომლებშიც ასახული უნდა იყოს:

- ა) რისკების შემცირებისათვის არჩეული სტრატეგია.
- ბ) რისკების შემცირებისათვის განხორციელებული სტრატეგია.
- გ) არჩეული სტრატეგიის ეფექტურობის და რეალიზაციის მონიტორინგი.

მუხლი 5. FRMS-ით ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცესები

ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს FRMS-ით ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცესები, რომლის მიზანია:

ა) უზრუნველყოს, FRMS-ის შესრულების ანალიზი, ტენდენციები და დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების უწყვეტი მონიტორინგი. რისთვისაც შეიძლება გამოყენებული იყოს, შემდეგი ინფორმაცია:

ა.ა) სახიფათო პირობების და გამოწვეული შედეგების ანალიზის და გამოკვლევების ანგარიშები.

ა.ბ) აუდიტისა და კვლევების ანგარიშები.

ა.გ) დადლილობასთან დაკავშირებული ინფორმაციის და მასალების მიმოხილვა და კვლევები.

ბ) უზრუნველყოს, ცვლილებების კონტროლი და მართვის პროცესი, რომელიც სხვა საკითხებთან ერთად მოიცავს:

ბ.ა) იმ ცვლილებების გამოვლენას, რომლებსაც ფუნქციონერების სფეროში, შეუძლია გავლენა მოახდინოს FRMS-ზე.

ბ.ბ) იმ ცვლილებების გამოვლენას, რომლებსაც ორგანიზაციის ფარგლებში, შეუძლია გავლენა მოახდინოს FRMS-ზე.

ბ.გ) იმ შესაძლო საშუალებების და მეთოდების განხილვას, რომლებიც ცვლილებების შეტანამდე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს FRMS-ის შენარჩუნების ან დახვეწის მიზნით.

გ) უზრუნველყოს FRMS-ის მუდმივი სრულყოფა, რაც სხვა საკითხებთან ერთად ითვალისწინებს:

გ.ა) რისკების მართვის იმ ღონისძიებების აღმოფხვრას და/ან შეცვლას, რომლებთანაც დაკავშირებული იყო არასასურველი შედეგები, ან რომლებიც უკვე არ არის აუცილებელი, იმის გამო, რომ შეიცვალა ოპერატიული ან ორგანიზაციული პირობები.

გ.ბ) საშუალებების, აღჭურვილობის, დოკუმენტაციის და პროცედურების რეგულარულ შეფასებას.

გ.გ) დადლილობასთან დაკავშირებულ რისკების შემცირების მიზნით, ახალი პროცესების და პროცედურების დანერგვას.

მუხლი 6. FRMS-ის ხელის შემწყობი პროცესები

1. FRMS-ის ხელის შემწყობი პროცესები უზრუნველყოფენ FRMS-ის მუდმივ განვითარებას, გაუმჯობესებას და ფრენის უსაფრთხოების ოპტიმალური დონის შენარჩუნებას.

2. ექსპლუატანტმა თავისი FRMS-ის ფარგლებში უნდა შეიმუშაოს და განახორციელოს:

ა) ხელმძღვანელი პირების, საფრენოსნო ეკიპაჟის, მომსახურე ეკიპაჟის და სხვა შესაბამისი პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს თანამდებობრივი კომპეტენციის ფარგლებში, FRMS-ის ცოდნის სათანადო დონეს.

ბ) FRMS-ის დაკავშირებული საკითხების ინფორმირების (კომუნიკაციის) ეფექტური გეგმა, რომელიც:
ბ.ა) ყველა შესაბამისი, დაინტერესებული მხარისათვის, განსაზღვრავს FRMS-ის პოლიტიკას, პროცესებს და პასუხისმგებლობებთან დაკავშირებულ საკითხებს.

ბ.ბ) აღწერს FRMS-თნ დაკავშირებული ინფორმაციის შეგროვების და გავრცელების საკომუნიკაციო საშუალებებს და მეთოდებს.

დანართი 8. საბორტო თვითმწერები

1. დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერი შეიცავს ოთხ სისტემას: საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერი (FDR), საბორტო სამეტყველო თვითმწერი (CVR), ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო აღმრიცხველი (AIR) და მონაცემების გადაცემის ხაზის აღმრიცხველი (DLR).

2. გამარტივებული საბორტო აღმრიცხველი შეიცავს ოთხ სისტემას: მონაცემების რეგისტრირების საბორტო სისტემას (ADRS), ეკიპაჟის კაბინის ბგერითი მდგომარეობის რეგისტრირების სისტემას (CARS), ვიზუალური მდგომარეობის საბორტო აღმრიცხველსა (AIRS) და მონაცემების გადაცემის ხაზის აღმრიცხველს (DLRS).

3. FDR ან ADRS იწყებს ჩაწერას სხ-ის საკუთარი გამწევი ძალის გამოყენებით მოძრაობის დაწყებამდე და უზრუნველყოფს ჩანაწერების უწყვეტობას ფრენის დასრულებამდე, კერძოდ, როდესაც სხ აღარ მოძრაობს საკუთარი გამწევი ძალის გამოყენებით.

შენიშვნა: საბორტო თვითმწერებზე დაწვრილებით ინფორმაციას (კლასიფიკაციას, ექსპლუატაციასა და რეგისტრირებულ პარამეტრებს) შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის ტომი I, დამატება 8.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

4. სისა წყლის ქვეშ მისი ადგილმდებარეობის აღმოსაჩენი მოწყობილობით უნდა იყოს აღჭურვილი.

5. თვითმფრინავის მეთაური ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ, როცა თვითმფრინავზე არის საფრენოსნო ინფორმაციის აღმრიცხველები, ისინი გამოიყენებოდეს განუწყვეტლივ:

ა) სისა - მთელი ფრენის დროის განმავლობაში;

ბ) კაბინის საუბრის თვითმწერი - სავალდებულო შემოწმებათა ნუსხის (Check List): „აფრენის წინ“ შესრულების დაწყებიდან, „ძრავების გაჩერების შემდეგ“ უკანასკნელი პროცედურის ბოლომდე.

6. მეთაურმა არ უნდა დაუშვას, რომ საბორტო თვითმწერები იყოს გამორთული, დაზიანებული ან ჩანაწერი წაშლილი. საავიაციო მოვლენის დროს, თვითმფრინავის მეთაური ვალდებულია უზრუნველყოს რეგისტრირებული მონაცემების დაცვა და შენახვა შემდგომში გამოკვლევის მიზნით.

7. საბორტო თვითმწერები უნდა გამოირთოს საავიაციო მოვლენისას ფრენის დასრულების შემდეგ და არ ჩაირთოს მანამ, სანამ მისი ჩანაწერები არ გადაეცემა პასუხისმგებელ ორგანოს დადგენილი წესის შესაბამისად.

8. მწყობრიდან გამოსული სისა-თი ფრენა დასაშვებია MEL-ის შესაბამისად.

9. თვითმწერების საექსპლუატაციო ვარგისობის შესანარჩუნებლად, ექსპლუატაციის პერიოდში ტარდება საფრენოსნო მონაცემებისა და საბორტოსამეტყველო თვითმწერის ჩანაწერების შეფასება.

შეფასების პროცედურა გათვალისწინებული უნდა იყოს თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოში.

შენიშვნა: საბორტო თვითმწერების შესახებ დეტალური ინფორმაცია (კლასიფიკაციის, ექსპლუატაციასა და რეგისტრირებულ პარამეტრებს) მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, პირველი ტომის მე-8 დამატებაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

დანართი 9.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

საფრთხეში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა

მუხლი 1. მიზანი

საფრთხეში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის მიზანია დასაშვებ ფარგლებში დადგინდეს საავიაციო შემთხვევის ადგილი ექვსი საზღვაო მილის რადიუსში.

მუხლი 2. მოქმედების თანმიმდევრობა

1. საფრთხეში მყოფ სხ-ზე ავტომატურ რეჟიმში უნდა დაიწყოს ინფორმაციის გადაცემა, რის საფუძველზეც ექსპლუატანტს შეუძლია დაადგინოს მისი ადგილმდებარეობა. ეს ინფორმაცია უნდა შეიცავდეს დროის ნიშნულს. უნდა იყოს შესაძლებლობა, რომ ინფორმაციის გადაცემა გააქტიურდეს მექანიკურად. სხ-ის ელექტრომომარაგების სისტემის მტყუნების შემთხვევაში ადგილმდებარეობაზე ინფორმაციის გადამცემი ავტონომიურ სისტემას უნდა შეეძლოს გადასცეს ასეთი ინფორმაცია მთელი მოსალოდნელი ფრენის განმავლობაში.

შენიშვნა: საფრთხეში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის სახელმძღვანელო მასალა მოყვანილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის K დამატებაში.

2. სხ საფრთხის მდგომარეობაში იმყოფება მაშინ, როდესაც ასეთმა მდგომარეობამ შესაძლოა გამოიწვიოს საავიაციო შემთხვევა, თუ სხ-ის ნორმალური მდგომარეობიდან გადახრა არ იქნა გამოსწორებული. ადგილმდებარეობაზე ინფორმაციის ავტონომიური გადაცემა უნდა გააქტიურდეს მაშინ, როდესაც სხ იმყოფება საფრთხეში. ეს უზრუნველყოფს შემთხვევის ადგილის განსაზღვრის დიდ ალბათობას 6 საზღვაო მილის რადიუსში. როდესაც სხ იმყოფება საფრთხეში, ექსპლუატანტი განგაშის შესახებ შეტყობინებას იღებს ცრუ სიგნალის მისაღები დაბალი სიხშირით. ინფორმაციის გადაცემის სისტემის ამოქმედებისას ადგილმდებარეობის შესახებ პირველადი ინფორმაციის გადაცემა უნდს დაიწყოს დაუყონებლივ ან შემთხვევის გააქტიურების გამოვლენიდან არაუგვიანეს 5 წამის შემდეგ.

შენიშვნა 1: მოვლენები, რომლებითაც ხასიათდება სხ-ის ნორმალური მდგომარეობიდან გადახრა, შესაძლოა უშუალოდ შეიცავდეს: მიუღებელ აბსოლუტურ სიმაღლეს, მიუღებელ სიჩქარის რეჟიმს, მიწასთან შეჯახების შეტყობინების გაფრთხილებას ან ყველა ძრავის გამწვევი

ძალის/სიმძლავრის დაკარგვას და მიწასთან სიახლოვეს.

შენიშვნა 2: განგაშის სიგნალი შესაძლოა გააქტიურდეს იმ კრიტერიუმების საფუძველზე, რომლებიც შესაძლოა იცვლებოდეს სხ-ის ადგილმდებარეობისა და ფრენის ეტაპის შესაბამისად. დამატებით სახელმძღვანელო მასალას, რომელიც ეხება ფრენის დროს საგანგაშო ვითარების გამოვლენას და

ინფორმაციის გადაცემის გააქტიურების კრიტერიუმებს, შეიცავს დოკუმენტი EUROCAE ED-237 „საავიაციო სისტემების (MASPS) ტექნიკური მახასიათებლების მინიმალური ტექნიკური მოთხოვნები ფრენისას სხ-ის საფრთხეში ყოფნის კრიტერიუმების გამოვლენის დროს ფრენის ინფორმაციის გადაცემის გააქტიურებისათვის”.

3. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ს ექსპლუატანტს ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს (ATSU) აქვს საფუძველი ივარაუდოს, რომ სხ იმყოფება საფრთხეში, ATSU და სხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელონ ქმედებების კოორდინაცია.

4. ინფორმაციას საფრთხეში მყოფ სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ უნდა ფლობდნენ შემდეგი ორგანიზაციები:

ა) სხ-ის ექსპლუატანტი;

ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო(ები) (ATSU);

გ) ძებნისა და შველის საკოორდინაციო (RCC) და დამხმარე (SAR) ცენტრ(ებ)ი.

შენიშვნა 1: კრიტერიუმები ავარიული ფაზებთან მიმართებაში მოყვანილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართში.

შენიშვნა 2: ინფორმაცია ავარიული ფაზების სავალდებულო შეტყობინებების შესახებ მოყვანილია ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართში.

5. სხ-ის ადგილმდებარეობაზე ინფორმაციის ავტონომიური გადაცემის სისტემის ამოქმედებისას ის შესაძლებელია გაითიშოს მხოლოდ იმ მექანიზმით, რომელმაც ამოქმედა.

6. ადგილმდებარეობაზე ინფორმაციის სიზუსტე სულ მცირე უნდა აკმაყოფილებდეს მოთხოვნებს, რომლებიც დადგენილია ადგილმდებარეობაზე ინფორმაციის სიზუსტის მიმართ ELT-ისთვის.

დანართი 10. სამედიცინო საშუალებების მარაგი

სამედიცინო საშუალებების მარაგის სახეობა, რაოდენობა, განლაგების ადგილი და შემადგენლობა.

მუხლი 1. სახეობები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს სხვადასხვა სამედიცინო საშუალებების განლაგება სხ-ზე შემდეგი წესით:

ა) პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრები ყველა თვითმფრინავის ბორტზე;

ბ) უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი იმ თვითმფრინავზე, რომელზეც გათვალისწინებულია მომსახურე ეკიპაჟის ყოფნა;

გ) სამედიცინო საშუალებების კომპლექტი იმ თვითმფრინავზე, რომლებიც ასრულებს 2 სთ-ზე მეტი ხანგრძლივობის ფრენას 100-ზე მეტი მგზავრით.

შენიშვნა: ექსპლუატანტს უფლება აქვს აირჩიოს რეკომენდირებული სამედიცინო საშუალებები პირველადი დახმარების კომპლექტში.

2. ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განსაზღვროს დეფიბრილიატორის განთავსება თვითმფრინავის ბორტზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 2. პირველადი დახმარების და უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტების რაოდენობა

1. პირველადი დახმარების კომპლექტების რაოდენობა უნდა შეესაბამებოდეს თვითმფრინავზე დაშვებული გადასაყვანი მგზავრების რაოდენობას და რომელიც მოყვანილია ქვემოთ მოცემულ ცხრილში.

სამგზავრო ადგილების რაოდენობა	აფთიაქის რაოდენობა
0 - 100	1
101-200	2
201 - 300	3
301-400	4
400-500	5
500 და მეტი	6

2. თვითმფრინავზე, რომლებზეც გათვალისწინებულია არანაკლებ ერთი მომსახურე ეკიპაჟის წევრი, ბორტზე უნდა იყოს ერთი ან ორი უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი. დამატებითი კომპლექტები უნდა იყოს იმ შემთხვევაში, როდესაც არსებობს მოსახლეობისათვის ისეთი საშიშროება, როგორცაა პანდემიური პოტენციალის მქონე სერიოზული ინფექციური დაავადებები. ასეთი კომპლექტები შეიძლება გამოყენებული იყოს ინფექციის ისეთი პოტენციალური მატარებლების გასაწმენდად, როგორცაა სისხლი, შარდი, ფეკალიები და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების დაცვისათვის, რომლებიც დახმარებას უწევენ პოტენციალური ინფექციის შემთხვევაში ინფექციურად დაავადებულებს.

3. პირველადი დახმარებისა და უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტები განთავსებული უნდა იყოს თვითმფრინავის სამგზავრო სალონში შეძლებისდაგვარად თანაბრად. ისინი განლაგებულნი უნდა იყოს მომსახურე ეკიპაჟისათვის ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას.

4. გადატანის შემთხვევაში სამედიცინო საშუალებების კომპლექტები უნდა ინახებოდეს შესაბამის უსაფრთხო ადგილას.

მუხლი 3. შიგთავსი

1. ქვემოთ მოყვანილია პირველადი დახმარების, უნივერსალური პროფილაქტიკური და სამედიცინო საშუალებების კომპლექტების შიგთავსი.

2. პირველადი სამედიცინო დახმარების აფთიაქის ტიპობრივი შემადგენლობა:

- ა) შიგთავსის ჩამონათვალი;
- ბ) ანტისეპტიკური ტამპონი (ფუთაში 10ც.);
- გ) ლეიკოპლასტირის სახვევები (ლეიკოპლასტირის ზოლები);
- დ) ბინტი დოლბანდის (7,5 სმ X 4,5 მ);
- ე) სახვევი თავსაფარისებური, უსაფრთხო ქინძისთავით;
- ვ) სახვევი დამწვრობისათვის (10 სმ X 10 სმ);
- ზ) სახვევი კომპრესისათვის, სტერილური (7,5 სმ X 12 სმ);
- თ) სახვევი დოლბანდის, სტერილური (10,4 სმ X 10,4 სმ);
- ი) ლენტი წებოვანი, 2,5 სმ სიგანის (რულონი);
- კ) წებოვანი სტერილური ზოლები;
- ლ) ხელის საწმენდი საშუალება ან სადენზიფიცირო ხელსახოცები;
- მ) საფენი ფარიანი ან ლენტი თვალისათვის;
- ნ) მაკრატელი, 10 სმ-ის ზომის;
- ო) ლენტი წებოვანი ქირურგიული (1,2 სმ X 4,6 სმ);

- პ) პინცეტები, ნამსხვრევების ამოსაღებად;
- ჟ) ხელთათმანი, ერთჯერადი (რამდენიმე წყვილი);
- რ) თერმომეტრები (არავერცხლისწყლიანი);
- ს) სარეანიმაციო ნიღაბი, უკუსარქველიანი, პირიდან პირში სასუნთქად;
- ტ) პირველი დახმარების აღმოჩენის სახელმძღვანელო ან ინსტრუქცია;
- უ) ინციდენტების აღრიცხვის ბლანკი.

3. პირველადი სამედიცინო დახმარების აფთიაქში საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, აგრეთვე შეიძლება შევიდეს შემდეგი წამლებიც:

- ა) ტკივილგამაყუჩებელი საშუალება, სუსტი/ზომიერი მოქმედების;
- ბ) ღებინების საწინალო საშუალება;
- გ) სურდოს საწინალო საშუალება;
- დ) ანტიციდური (მჟავასაწინალო) საშუალება;
- ე) ანტიჰისტამინური საშუალება.

4. უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი:

- ა) მშრალი ფხვნილი, რომელიც გარდაქმნის მცირე რაოდენობის დაღვრილ სითხეს სტერილურ გრანულირებულ გელად;
- ბ) ზედაპირის გასაწმენდი ბაქტერიციდულ დეზინფექციური საშუალება;
- გ) კანის ზედაპირის საწმენდი ხელსახოცი;
- დ) სახის/თვალის ნიღაბი (ცალკეული ან კომბინირებული);
- ე) ხელთათმანები (ერთჯერადი);
- ვ) დამცავი ცინსაფარი;
- ზ) დიდი აბსორბირებადი პირსახოცი;
- თ) ბიოლოგიურად სახიფათო ნარჩენებისათვის განკუთვნილი ტომარა;
- ი) ინსტრუქციები.

5. სამედიცინო საშუალებების კომპლექტი:

- ა) შიგთავსის ჩამონათვალი;
- ბ) სტეტოსკოპი;
- გ) სფიგმომანომეტრი (სჯობს - ელექტრონული)
- დ) სასუნთქი მილაკები (სამი ზომის);
- ე) შპრიცები (შესაბამისი ზომების);
- ვ) ნემსები (შესაბამისი ზომების);
- ზ) კათეტერები ვენური გადასხმისათვის (შესაბამისი ზომების);
- თ) ანტისეპტიკური ხელსახოცები;
- ი) ხელთათმანები (ერთჯერადი);
- კ) ყუთი გამოყენებული ნემსებისათვის;
- ლ) შარდსადენი კათეტერი;
- მ) ვენური გადასხმის სისტემა;
- ნ) ვენური სისხლდენის შესაჩერებელი ჩალიჩი;
- ო) მარლის ტამპონი;
- პ) წებოვანი ლენტო;
- ჟ) ქირურგის ნიღაბი;
- რ) ტრაქეალური კათეტერი;
- ს) ჭიპლარის მომჭერი;
- ტ) თერმომეტრები (არავერცხლისწყლიანი);
- უ) სარეანიმაციო საქმიანობის ძირითადი ინსტრუქციები;
- ფ) სარქველიანი ნიღაბი;

ქ) ჯიბის ელექტროფარანი და მისი ელემენტები.

6. წამლები:

ა) ადრენალინი 1:1000 ან 1:10000;

ბ) ანტიგისტამინი (ინექციური);

გ) გლუკოზა 50%-იანი ან მისი ტოლფასი (ინექციური: 50ml);

დ) ნიტროგლიცერინი (აბები ან აეროზოლურ საფუთავში);

ე) ძირითადი ტკივილგამაყუჩებელი საშუალებები;

ვ) სედატიური ანტიკონვულსანტები (ინექციური);

ზ) ლებინების საწინააღმდეგო საშუალება (ინექციური);

თ) ბრონქების ინექციური გამაფართოებელი;

ი) ატროპინი (ინექციური);

კ) ადრენოკარტიკალური სტეროიდი (ინექციური);

ლ) შარდსადენი საშუალება (ინექციური);

მ) მშობიარობის საწინააღმდეგო სისხლისდენის შესაჩერებელი წამალი;

ნ) ქლორიანი ნატრიუმი 0,9%-იანი (სულ ცოტა, 250 ml);

ო) ასპირინი;

პ) პერორალური ბეტა-ბლოკატორი;

გულის მონიტორის არსებობის შემთხვევაში (AED-ით ან მის გარეშე):

ჟ) ადრენალინი 1:10000 (ან გაზავებული ადრენალინი 1:1000)

შენიშვნა: თვითმფრინავის ბორტზე სამედიცინო საშუალებების კომპლექტში ნარკოტიკული პრეპარატების შეტანას არეგულირებს გაეროს 1961 წლის მარტის კონვენციის 32-ე მუხლი.

დანართი 11. თვითმფრინავის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

მუხლი 1. გამოყენების მიზანი და ფარგლები

ამ დანართით, მოცემულია, მე-5 თავით გათვალისწინებული, ერთზე მეტი აირტურბინული ძრავის მქონე, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის სატრანსპორტო ბგერამდელი თვითმფრინავების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების დონის მიმართ რეკომენდაციები. თუმცა, შესაბამის შემთხვევებში, ეს რეკომენდაციები შეიძლება გამოვიყენოთ ნებისმიერი, ერთზე მეტი აირტურბინული თუ დგუშიანი ძრავის მქონე, ბგერამდელი თვითმფრინავის მიმართ.

თუ ერთზე მეტი აირტურბინული თუ დგუშიანი ძრავის მქონე თვითმფრინავი ამ დანართის მოთხოვნებს ვერ აკმაყოფილებს, მას შეიძლება ექსპლუატაცია გაეწიოს იკაოს მე-6 დანართის, პირველი ნაწილის, დამატება C-ის 1-ლი ან მე-2 მაგალითის დებულებების შესაბამისად.

შენიშვნა. ეს დანართი არ გამოიყენება მოკლე აფრენა-დაფრენის და ვერტიკალური აფრენა-დაფრენის მქონე თვითმფრინავების მიმართ.

მუხლი 2. განმარტებები

1. ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა - მშრალი, ტენიანი ან გაბინძურებული:

ა) ადზ-ი გაბინძურებულად ითვლება, თუ მისი ზედაპირის 25%-ზე მეტი დაფარულია 3მმ (0,125დიუიმი) სისქის წყლის ან (თოვლ)ჭყაპის ფენით, ან - 20მმ (0,75დიუიმი) სისქის ფხვიერი თოვლით, ანდა დატკეპნილი თოვლის ან ყინულის ფენით.

ბ) ადზ-ი მშრალია, თუ გამოსაყენებლად გათვალისწინებული მისი ზედაპირი არ არის გაბინძურებული ან სინესტის კვალი არ შეინიშნება;

გ) ადზ-ი ტენიანია, თუ ის არც მშრალია და არც გაბინძურებული.

2. ასაფრენად არსებული მანძილი – გასაქანად არსებული მანძილი + წინაღობისგან თავისუფალი ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია.
3. ასაფრენი ზედაპირი - აეროდრომის ზედაპირის ნაწილი, რაც აეროდრომის უფლებამოსილმა ორგანომ გამოაცხადა, გარკვეული მიმართულებით, ხმელეთზე თუ წყალზე, აფრენის შემსრულებელი თვითმფრინავისთვის ჩვეული გაქანებისათვის არსებულად.
4. გაანგარიშებული - საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების სხვადასხვა პარამეტრების (მაგ. ვერტიკალური სიჩქარე, სიმაღლის აღების გრადიენტი) მიმართ, ეს ტერმინი ნიშნავს კონკრეტული ტიპის თვითმფრინავის სტანდარტულ საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებს, შესაბამის პირობებში (მაგ. მასა, აბსოლუტური სიმაღლე, ტემპერატურა).
5. გაანგარიშებული სინოტივე - ტემპერატურასა და გაანგარიშებულ სინოტივეს შორის ფარდობა შემდეგნაირად განისაზღვრება:
 - ა) თუ ტემპერატურა შეესაბამება MCA-ს ტემპერატურას ან მასზე ნაკლებია, ფარდობითი სინოტივე 80%-ია;
 - ბ) თუ ტემპერატურა შეესაბამება MCA-ს +28°C ტემპერატურას ან მასზე მეტია, ფარდობითი სინოტივე 34%-ია;
 - გ) MCA-სა და MCA-ს +28°C ტემპერატურებს შორის ფარდობითი სინოტივე ხაზობრივი კანონით იცვლება.
6. გამოცხადებული ტემპერატურა - ისეთნაირად შერჩეული ტემპერატურა, რომ, ფრენების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების განსაზღვრავად, უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხოების საშუალო დონე, არანაკლები იმ დონისა, რაც ოფიციალური ტემპერატურული პროგნოზისას გამოიყენება.
7. გასაქანად არსებული მანძილი - სხ-ის გასაქანად გამოცხადებული, გამოსადეგი ადზ-ის სიგრძე.
8. დასაფრენად არსებული მანძილი - დაფრენის შემდეგ გასარბენად გამოცხადებული, გამოსადეგი ადზ-ის სიგრძე.
9. დასაფრენი ზედაპირი - აეროდრომის ზედაპირის ნაწილი, რაც აეროდრომის უფლებამოსილმა ორგანომ გამოაცხადა, გარკვეული მიმართულებით, ხმელეთზე თუ წყალზე, დაფრენის შემსრულებელი თვითმფრინავის ჩვეული გარბენისათვის არსებულად.
10. დაღარული ან ფოროვანი, ხახუნის დიდკოეფიციენტიანი, ბეტონის საფარის მქონე ადზ - ხელოვნურსაფარიანი ადზ, რომლის ზედაპირზეც დატანილია განივი ღარაკები ან აქვს ხახუნის დიდკოეფიციენტიანი ფოროვანი ბეტონის საფარი (PFC), დამუხრუჭების მახასიათებლების გასაუმჯობესებლად იმ შემთხვევისათვის, როცა ადზ-ის ზედაპირი ნესტიანია.
11. სახელსაწყო სახმელეთო სიჩქარე - სახელსაწყო სახმელეთო სიჩქარეარის სახელსაწყო სიჩქარე, სადაც შეტანილია აეროდინამიკური და ინსტრუმენტული შესწორებები (საკაერო სიჩქარის მაჩვენებლის ჩვენებებში შესული ჰაერის ნაკადის ადიაბატური კუმშვადობა ზღვის დონეზე სახელსაწყო სახმელეთო სიჩქარეს ხდის სრული სიჩქარის ტოლს, ზღვის დონეზე სტანდარტული ატმოსფეროს პირობებში).
12. ნამდვილი სიჩქარე ჰაერში - თვითმფრინავის სიჩქარე შეუშფოთებელი ჰაერის მიმართ.
13. სუფთა გრადიენტი - სიმაღლის აღების გაანგარიშებული გრადიენტი, შემცირებული მანევრირების მახასიათებლების (ე.ი. ისეთი გრადიენტი, რაც საჭიროა მანევრის შესასრულებლად სიმძლავრის უზრუნველსაყოფად) და დაშვების ხარჯზე.
14. ფარდობითი სიმაღლე - ვერტიკალური მანძილი მითითებული საწყისი დონიდან იმ დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე, რაც წერტილად არის მიჩნეული.

შენიშვნა. მიჩნეული წერტილი არის თვითმფრინავის ყველაზე უფრო ქვედა ნაწილი, მითითებული საწყისი დონე კი - ასაფრენი ან დასაფრენი ზედაპირი, შესაბამის შემთხვევებში.

15. შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებული მანძილი - გასაქანად არსებული მანძილი + დამუხრუჭების ბოლო ზოლის სიგრძე, თუ ის გათვალისწინებულია.

VS₀-ვარდნის სიჩქარე ან დასაფრენ კონფიგურაციაში სტაბილიზებული ფრენის მინიმალური სიჩქარე.

VS₁- ვარდნის სიჩქარე ან სტაბილიზებული ფრენის მინიმალური სიჩქარე.

შენიშვნა: სხვა განმარტებები იხილეთ ამ წესების 1-ლ თავში, ასევე ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 და მე-14 დანართების 1-ლ თავში.

მუხლი 3. თვითმფრინავის ასაფრენი მახასიათებლების შეზღუდვები

1. აკრძალულია აფრენა უფრო მეტი მასით, ვიდრე ეს მითითებულია თვითმფრინავის სეს-ით, კონკრეტული აეროდრომის შემადგენლისა და ჰაერის ტემპერატურის (აფრენისას) გათვალისწინებით.

2. აკრძალულია აფრენა იმ მასით, რომელიც, დანიშნულებისა და სათადარიგო აეროდრომებამდე ფრენის დროს საწვავისა და ზეთის ჩვეული ხარჯისას, აეროდრომზე მისვლისას მეტი იქნება სეს-ით მითითებულ დასაფრენ მასაზე, აეროდრომის სრული სიმაღლისა და ჰაერის ტემპერატურის (სავარაუდო, დაფრენისას) გათვალისწინებით.

3. აკრძალულია აფრენა უფრო მეტი მასით, ვიდრე ის მასა, რომლის დროსაც სეს-ით მითითებულ მინიმალურ ასაფრენ დისტანციაზე შეესაბამება ამ მუხლის მე-4 - 6 პუნქტების მოთხოვნებს:

4. გაქანებისათვის საჭირო მანძილი არ უნდა იყოს გაქანებისათვის არსებულ მანძილზე მეტი;

5. შეწყვეტილი აფრენისათვის საჭირო დისტანცია არ უნდა იყოს შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებულ დისტანციაზე მეტი;

6. ასაფრენად საჭირო დისტანცია არ უნდა იყოს არსებულ ასაფრენ დისტანციაზე მეტი;

7. აფრენის გაგრძელებისა თუ შეწყვეტისათვის, გამოიყენება V1-ის ერთი და იგივე მნიშვნელობა.

8. ამ მუხლის მე-7 პუნქტის დებულებებისათვის გამოიყენება შემდეგი პარამეტრები:

ა) აეროდრომის ბარომეტრული სიმაღლე;

ბ) ჰაერის ტემპერატურა აეროდრომზე;

გ) ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობა და ტიპი;

დ) ადზ-ის დახრილობა აფრენის მიმართულებით;

ე) ადზ-ის დახრილობა;

ვ) პირქარის მდგენელის, არაუმეტეს, 50% ან ზურგქარის მდგენელის, არანაკლებ 150% (მეტეოროლოგიური მონაცემების მიხედვით);

ზ) ადზ-ის სიგრძის ნაწილის დანაკარგი, თვითმფრინავის ღერძულა ხაზზე გაყვანისას.

9. უსაფრთხოების ზოლი ან დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ადზ-ის სიგრძე მხედველობაში არ მიიღება, თუ ის ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მოთხოვნებს არ შეესაბამება.

მუხლი 4. დაბრკოლებების გადაფრენა აფრენისას

1. აკრძალულია აფრენა სეს-ით მითითებულზე მეტი მასით, როგორც მასა, რომლის დროსაც უზრუნველყოფილია აფრენის სუფთა ტრაექტორია, დაბრკოლებების გადაფრენა, სულ ცოტა, 10,7 მ (35 ფტ)-ის ვერტიკალური მარაგით ან 90 მ (300 ფტ) + 0,125 D გვერდითი მარაგით, სადაც D არის ჰორიზონტალური მანძილი, რომელსაც თვითმფრინავი გადის ასაფრენად არსებული დისტანციის ბოლოდან. 60 მ (200ფტ)-ზე ნაკლები ფრთის სიგრძის მქონე თვითმფრინავისათვის შეიძლება

გამოვიყენოთ დაბრკოლებამდე ჰორიზონტალური მანძილი, რომელიც შეადგენს ფრთის სიგრძის ნახევარს+ 60 მ (200ფტ) + 0,125 D. აფრენის სუფთა ტრაექტორიიდან დასაშვები გადახრის (დაბრკოლების გადასაფრენად) განსაზღვრისას, გასათვალისწინებელია, რომ თვითმფრინავის დაფერდება დაუშვებელია მანამ, ვიდრე დაბრკოლების თავზე სიმაღლის მარაგი არ იქნება ფრთის სიგრძის ნახევარი, მაგრამ არანაკლებ 15,2 მ (50 ფტ), და მას შემდეგ დაფერდება არ უნდა აღემატებოდეს 15⁰-ს. აფრენის სუფთა ტრაექტორია უნდა შეესაბამებოდეს აეროდრომის სრულ სიმაღლეს, ჰაერის ტემპერატურას და პირქარის მდგენელის, არაუმეტეს, 50% ან ზურგქარის მდგენელის, არანაკლებ 150%-ს აფრენის დროს (მეტეოროლოგიური მონაცემების მიხედვით). იგულისხმება, რომ ამგვარად განსაზღვრული დაბრკოლებების გათვალისწინების არე გვერდითი ქარის ზემოქმედებას ითვალისწინებს.

2. დასახული მიმართულების ხაზი არ შეიცავს კურსის ხაზიდან 15⁰-ზე მეტ გადახრას:

ა) დღისით, ვფწ-ით, ან

ბ) სანაოსნო საშუალებების მეშვეობით ფრენისას, რითაც პილოტს შეუძლია თვითმფრინავის დასახული მიმართულების ხაზზე შენარჩუნება იმავე სიზუსტით, აუცილებელი არ არის დასახული მიმართულების ხაზიდან ორივე მხარეს, 300 მ (1000 ფტ)-ზე მეტ მანძილზე, არსებული დაბრკოლებების გადაფრენის ნორმირება.

3. დასახული მიმართულების ხაზი არ შეიცავს კურსის ხაზიდან 15⁰-ზე მეტ გადახრას სფწ-ით ან ღამე ვფწ-ით ფრენისას და იქ, სადაც დასახული მიმართულების ხაზი შეიცავს კურსის ხაზიდან 15⁰-ზე მეტ გადახრას დღისით, ვფწ-ით ფრენისას, აუცილებელი არ არის დასახული მიმართულების ხაზიდან ორივე მხარეს, 600 მ (2000 ფტ)-ზე მეტ მანძილზე, არსებული დაბრკოლებების გადაფრენის ნორმირება.

4. დასახული მიმართულების ხაზი შეიცავს კურსის ხაზიდან 15⁰-ზე მეტ გადახრას სფწ-ით ან ღამე ვფწ-ით ფრენისას, აუცილებელი არ არის დასახული მიმართულების ხაზიდან ორივე მხარეს, 900 მ (3000 ფტ)-ზე მეტ მანძილზე, არსებული დაბრკოლებების გადაფრენის ნორმირება.

5. გაქანისათვის არსებული სიგრძის ბოლოს შემადგენლის თავზე 120 მ (400ფტ)-ზე უფრო დაბალ სიმაღლეზე შეიძლება 15⁰-ზე მეტი დაფერდება, ისეთი განსაკუთრებული პროცედურების გამოყენებისას, რაც პილოტს საშუალებას მისცემს, ფრენა შეასრულოს სასურველი დაფერდებით ნებისმიერ შემთხვევაში. დაფერდება იზღუდება 20⁰-ით, 30 მ (100ფტ) და 120 მ (400ფტ) სიმაღლეებს შორის, და 25⁰-ით, 120 მ (400ფტ)-ის ზემოთ. საექსპლუატაციო სიჩქარეებზე და ფრენის ტრაექტორიაზე დაფერდების კუთხეების ზეგავლენის გასათვალისწინებლად, გამოიყენება სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მეთოდები. აფრენის სუფთა ტრაექტორია, როცა დაფერდება 15⁰-ზე მეტია, უნდა გადიოდეს დაბრკოლების თავზე, სულ ცოტა, 10,7 მ (35ფტ) სიმაღლეზე, დაფერდებული თვითმფრინავის ყველაზე უფრო ქვედა ნაწილიდან, ამ მუხლის პირველი პუნქტით მითითებული ჰორიზონტალური მანძილის ფარგლებში. ზემოთ აღნიშნული დაფერდების კუთხეების გადამეტება უნდა დაამტკიცოს სააგენტომ.

მუხლი 5. მარშრუტზე ფრენის შეზღუდვები

1. ორზე მეტი ძრავის მქონე თვითმფრინავი დასახული მიმართულების ხაზის ნებისმიერ წერტილში არ უნდა იყოს აეროდრომიდან 90 წთ-ზე მეტ საფრენ (ჩვეული კრეისერული სიჩქარით) მანძილზე. ამ აეროდრომის დასაფრენი დისტანციის მახასიათებლები სათადარიგო აეროდრომისათვის წაყენებულ მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს და შესაძლებელი იყოს მასზე უსაფრთხოდ დაფრენა.

2. აკრძალულია აფრენა სეს-ით გათვალისწინებულზე (მარშრუტზე ფრენა მწყობრიდან გამოსული ერთი ძრავით) მეტი მასით, რაც საშუალებას არ იძლევა შესრულდეს ამ მუხლის მე-3 ან მე-4 პუნქტების მოთხოვნები მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში. სუფთა ტრაექტორიას უნდა ჰქონდეს დადებითი დახრილობა 450 მ (1500ფტ) სიმაღლეზე იმ აეროდრომის თავზე, სადაც შეიძლება დაფრენა ძრავის მტყუნების შემდეგ. გამოყენებული ფრენის სუფთა ტრაექტორია უნდა შეესაბამებოდეს ჰაერის სავარაუდო ტემპერატურას მარშრუტზე. შემოყინვის საწინააღმდეგო სისტემის გამოყენებისას, გასათვალისწინებელია, თუ სისტემა რამდენად ახდენს გავლენას ფრენის სუფთა ტრაექტორიის შენარჩუნებაზე.

3. სუფთა ტრაექტორიას უნდა ჰქონდეს დადებითი დახრილობა, სულ ცოტა, 300 მ (1000ფტ) სიმაღლეზე მიდამოსა და დაბრკოლებების თავზე, 9,3 კმ (5 საზღ. მილი) ფარგლებში, დასახული მიმართულების ხაზის ორივე მხარეს.

4. სუფთა ტრაექტორიით, თვითმფრინავს უნდა ჰქონდეს ფრენის გაგრძელების საშუალება კრეისერული ფრენის სიმაღლიდან იმ აეროდრომამდე, სადაც დაფრენა შესაძლებელია, ამასთან, სუფთა ტრაექტორია უნდა გადიოდეს, არანაკლებ, 600 მ (2000ფტ) სიმაღლეზე მიდამოსა და დაბრკოლებების თავზე 9,3 კმ (5 საზღ. მილი) ფარგლებში, დასახული მიმართულების ხაზის ორივე მხარეს. ამასთან, უნდა ვისარგებლოთ ამ მუხლის მე-5 - მე-9 პუნქტების დებულებებით.

5. ივარაუდება, რომ ძრავა მწყობრიდან გამოვა მარშრუტის ყველაზე უფრო კრიზისულ წერტილში, ამასთან, დასაშვებია პილოტის ყოყმანი (დაგვიანებული ქმედებები) და სანაოსნო ცდომილება.

6. ყურადსაღებია ქარის გავლენა ფრენის ტრაექტორიაზე.

7. უსაფრთხოების ტექნიკის პირობების შესრულებით, ნებადართულია საწვავის ავარიული ჩამოსხმა იმ ანგარიშით, რომ დარჩენილი მარაგი საკმარისი იყოს აეროდრომამდე მისასვლელად.

8. ის აეროდრომი, სადაც დასახულია დაფრენა ძრავის მტყუნებისას, სამუშაო გეგმით უნდა მიეთითოს და შეესაბამებოდეს საექსპლუატაციო მინიმუმს გამოყენების სავარაუდო დროის განმავლობაში.

9. საწვავისა და ზეთის მარაგი ძრავის მტყუნების შემდეგ უნდა შეესაბამებოდეს სეს-ით გათვალისწინებულ ფრენის სუფთა ტრაექტორიის მონაცემების საფუძველზე შესრულებულ გაანგარიშებას.

10. აკრძალულია აფრენა სეს-ით მითითებულზე (მარშრუტზე ფრენა მწყობრიდან გამოსული ორი ძრავით) მეტი მასით, რაც საშუალებას არ იძლევა ფრენის გაგრძელებისა იმ წერტილიდან, სადაც შესაძლებელია ორი ძრავის ერთდროული მტყუნება, იმ აეროდრომამდე, რომლის დასაფრენი დისტანციის მახასიათებლები შესაბამისია და სადაც შეიძლება უსაფრთხო დაფრენა. სუფთა ტრაექტორიას უნდა გადიოდეს, არანაკლებ 600 მ (2000ფტ) სიმაღლეზე მიდამოსა და დაბრკოლებების თავზე 9,3 კმ (5 საზღ. მილი) ფარგლებში, დასახული მიმართულების ხაზის ორივე მხარეს. გამოყენებული ფრენის სუფთა ტრაექტორია უნდა შეესაბამებოდეს ჰაერის სავარაუდო ტემპერატურას მარშრუტზე. შემოყინვის საწინააღმდეგო სისტემის გამოყენებისას, გასათვალისწინებელია, თუ სისტემა რამდენად ახდენს გავლენას ფრენის სუფთა ტრაექტორიის შენარჩუნებაზე.

11. ივარაუდება, რომ ორივე ძრავა მწყობრიდან გამოვა მარშრუტის ყველაზე უფრო კრიზისულ წერტილში, რომელიც მდებარეობს 90 წთ-ზე მეტ საფრენ (ჩვეული კრეისერული სიჩქარით) მანძილზე იმ აეროდრომიდან, რომლის დასაფრენი დისტანციის მახასიათებლები შესაბამისია და სადაც შეიძლება უსაფრთხო დაფრენა.

12. სუფთა ტრაექტორიას უნდა ჰქონდეს დადებითი დახრილობა, სულ ცოტა, 450 მ (1500ფტ) სიმაღლეზე, იმ აეროდრომის თავზე, სადაც დაფრენა იგეგმება ორი ძრავის მტყუნების შემდეგ.
13. უსაფრთხოების ტექნიკის პირობების შესრულებით, ნებადართულია საწვავის ავარიული ჩამოსხმა.
14. ივარაუდება, რომ ორი ძრავის მტყუნების წერტილში თვითმფრინავს უნდა ჰქონდეს ის მასა, რომელიც შეიცავს საწვავის იმ მასას, რაც საკმარისი იქნება აეროდრომამდე მისასვლელად, 450 მ (1500ფტ) სიმაღლეზე დასაფრენი მოედნის თავზე, შემდეგ კი შეემლოს ფრენის გაგრძელება 15 წთ-ის განმავლობაში, კრეისერული სიმძლავრის და/ან წევის რეჟიმით.
15. საწვავისა და ზეთის მარაგი ძრავების მტყუნების შემდეგ უნდა შეესაბამებოდეს სეს-ით გათვალისწინებული ფრენის სუფთა ტრაექტორიის მონაცემების საფუძველზე შესრულებულ გაანგარიშებას.

6. შეზღუდვები დაფრენისას

1. დანიშნულების აეროდრომი: მშრალი ადზ

ა) აკრძალულია აფრენა იმ მასაზე მეტი მასით, რაც სეს-ით გათვალისწინებული, დანიშნულების აეროდრომის დასაფრენად საჭირო დისტანცია თვითმფრინავს საშუალებას აძლევს, ადზ-ის ზღურბლის თავზე 15,2 მ (50ფტ)-ის სიმაღლიდან, დაფრენა შეასრულოს სრული შეჩერებით:

ა.ა) ტურბორეაქტიული თვითმფრინავისათვის - დასაფრენად არსებული დისტანციის 60%-ის ფარგლებში;

ა.ბ) ტურბოხრახნიანი თვითმფრინავისათვის - დასაფრენად არსებული დისტანციის 70%-ის ფარგლებში;

შენიშვნა: ივარაუდება, რომ თვითმფრინავის მასა შემცირდება საწვავისა და ზეთის მასის ტოლი სიდიდით, რაც უნდა დაიხარჯოს დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენისას.

შენიშვნა: ივარაუდება, რომ თვითმფრინავი უნდა დაფრინდეს ყველაზე უფრო ხელსაყრელ პირობებში და ყველაზე უფრო ხელსაყრელი მიმართულებით, შტილის პირობებში.

შენიშვნა. ივარაუდება, რომ თვითმფრინავი უნდა დაფრინდეს იმ ადზ-ზე, სადაც ყველაზე უფრო ხელსაყრელი პირობებია (ქარის სავარაუდო სიჩქარე და მიმართულება), მხედველობაში მიიღება თვითმფრინავის მართვადობა ხმელეთზე და სხვა პირობები (მაგ: დაფრენის უზრუნველსაყოფი საშუალებები, მიდამო).

ბ) ამ პუნქტის ა) ქვეპუნქტთან შესაბამისობის საჩვენებლად, გასათვალისწინებელია, სულ ცოტა, შემდეგი ფაქტორები:

ბ.ა) ბარომეტრული წნევა აეროდრომზე;

ბ.ბ) ადზ-ის დახრილობა დაფრენის მიმართულებით, თუ ის $\pm 2,0$ %-ს აჭარბებს;

ბ.გ) პირქარის მდგენელის, არაუმეტეს, 50% ან ზურგქარის მდგენელის, არანაკლებ, 150%.

2. დანიშნულების აეროდრომი: სველი ან დაბინძურებული ადზ-ი

ა) როცა მეტეოცნობა ან/და პროგნოზი მოწმობს, რომ, თვითმფრინავის მოფრენის სავარაუდო დროს, ადზ შეიძლება იყოს სველი, დასაფრენად არსებული დისტანცია უნდა იყოს, სულ ცოტა დასაფრენად საჭირო დისტანციის 115%.

ბ) სველი ადზ-ის დასაფრენი დისტანცია შეიძლება გამოვიყენოთ, თუ სეს-ში არის სველ ადზ-ის დასაფრენ დისტანციაზე დამატებითი კონკრეტული ინფორმაცია.

გ) როცა მეტეოცნობა ან/და პროგნოზი მოწმობს, რომ, თვითმფრინავს მოფრენის სავარაუდო დროს, ადზ შეიძლება იყოს დაბინძურებული, დასაფრენად არსებული დისტანცია უნდა იყოს შემდეგზე არანაკლები:

გ.ა) ამ პუნქტის ა) ქვეპუნქტით გათვალისწინებულ დასაფრენ დისტანციაზე; ან

გ.ბ) დაბინძურებული ადზ-ის დასაფრენი დისტანციის მონაცემების მიხედვით განსაზღვრულ დასაფრენ დისტანციაზე, სააგენტოსათვის მისაღები უსაფრთხოების კოეფიციენტის გათვალისწინებით.

დ) თუ ამ პუნქტის გ) ქვეპუნქტთან შესაბამისობა ნაჩვენები არ არის, ამ თვითმფრინავს შეიძლება მიეთითოს, რომ ისარგებლოს, შესაბამისი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომით.

3. დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი

დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი არჩეული უნდა იყოს იმ პირობით, რომ თვითმფრინავის მასა, ამ აეროდრომზე მიფრენის დროისათვის შეესაბამება, სათადარიგო აეროდრომის სრული სიმაღლის დასაფრენად საჭირო დისტანციის და სხვა, ამ შემთხვევისათვის მისაღებ, სათადარიგო აეროდრომის მიმართ წაყენებულ საექსპლუატაციო მოთხოვნების გათვალისწინებით.

4. მახასიათებლების გათვალისწინება დაფრენის წინ

ექსპლუატანტმა საფრენოსნო ეკიპაჟს უნდა წარუდგინოს მეთოდი, რითაც უზრუნველყოფილი იქნება გამოსაყენებელ ადზ-ზე დაფრენის შემდეგ სრული შეჩერების შესაძლებლობა, ექსპლუატანტის სახელმწიფოსათვის მისაღები უსაფრთხოების კოეფიციენტით. ეს კოეფიციენტი უნდა იყოს სეს-ით მითითებულზე არანაკლები, დაფრენის დროისათვის სავარაუდო პირობებში, დამუხრუჭების საშუალებების გამოყენების გათვალისწინებით.

დანართი 12. (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი 13. ექსპლუატანტის სერტიფიცირება

ამ დანართის დებულებებს შეიცავს „თვითმფრინავის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების წესები“

დანართი 14.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 16 აპრილის ბრძანება №87 - ვებგვერდი, 18.04.2024წ.

მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი საჰაერო ხომალდისთვის შეიმუშაოს მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომელიც უნდა ეფუძნებოდეს შესაბამის, ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ დამტკიცებულ მინიმალური აღჭურვილობის ძირითად ჩამონათვალს MMEL-ს. MEL-ი შესაძლოა დაეფუძნოს სხ-ის შემმუშავებლის სახელმწიფოს მიერ დამტკიცებულ MMEL-ს, თუ აღნიშნული სააგენტოსთვის მისაღებად ჩაითვლება. მისაღებობის შეფასებისას სააგენტო უფლებამოსილია იხელმძღვანელოს ისეთი კრიტერიუმებით, როგორცაა: ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული საკითხები, რეგულაციებთან შესაბამისობა, გაუმართავი აღჭურვილობის არასაკმარისი

დასაბუთება, საექსპლუატაციო თავისებურებები, განსხვავებები საერთაშორისო სტანდარტებთან ან საუკეთესო პრაქტიკასთან, პროცედურების ადეკვატურობა, სხვადასხვა ხელსაწყოების ურთიერთკოორდინაცია, ცვლილებები ტექნოლოგიასა და საავიაციო პრაქტიკაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მონაცემები დაყრდნობილი საავიაციო შემთხვევებზე ან ინციდენტებზე, დოკუმენტაციის განახლებებთან დაკავშირებული შეფერხებები, უსაფრთხოების ზღვრის ანალიზი, ტექნოლოგიური ინტეგრაცია და სისტემური დამოკიდებულებები, პროგრამული უზრუნველყოფის მოსაზრებები, გარემოსდაცვის ფაქტორები, ინდუსტრიიდან მიღებული ინფორმაცია და ა.შ.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა MEL-ის დანიშნულების, იმ სტანდარტების შესახებ, რომელთა მიხედვითაც ხორციელდება ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს მიერ MMEL-ის დამტკიცება, MEL-ის შემუშავებისათვის დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა და ინფორმაცია, თუ რა ქმედებები შეიძლება განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, თუ ისეთი ხელსაწყო გამოვიდა მწყობრიდან, რომელიც უსაფრთხოებასთან პირდაპირ კავშირში არ არის და აღნიშნული მოწყობილობა არ არის MMEL-ის ნაწილი, მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GMI ORO.MLR.105(a)).

2. ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL) უნდა:

- ა) ასახავდეს სხ-ს კონკრეტული გაუმართავი ხელსაწყოებით და მოწყობილობებით, განსაზღვრულ პირობებში საფრენოსნო ექსპლუატაციას;
- ბ) შემუშავებული უნდა იყოს ყოველი საჭიერო ხომალდისათვის, ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პირობების გათვალისწინებით; და
- გ) ეფუძნებოდეს MMEL-ის პირობებს და შეზღუდვებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში და არ უნდა იყოს MMEL-ზე ნაკლებად შემზღუდველი.

3. MEL და მისი ნებისმიერი ცვლილება დამტკიცებულ 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) შემცირებული იქნა გაუმართაობის გამოსწორების ინტერვალი; ან
- ბ) ცვლილება ეხება საჭიერო ხომალდს ან ექსპლუატაციის ტიპს და უფრო შემზღუდველია.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია MMEL- ში ცვლილების დამტკიცების ძალაში შესვლის თარიღიდან 90 კალენდარული დღის ვადაში შეიტანოს და წარმოადგინოს სააგენტოში 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. მოწყობილობების ჩამონათვალის გარდა, MEL-ი უნდა შეიცავდეს:

ა) შესავალს, სადაც მოცემული უნდა იყოს MEL-ის გამოყენების ინსტრუქციები და განმარტებები საფრენოსნო ეკიპაჟისა და ტექ. 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; და

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 ბრძანების შესაბამისად (სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ) გაცემული იმ სპეციალური ნებართვის შესაბამისად, რომელსაც ფლობს ექსპლუატანტი.

შენიშვნა: MEL-ის დანიშნულებისა და მოქმედების სფეროს სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GM1 ORO.MLR.105(d)(3) და GM2 ORO.MLR.105(d)(3)).

დ) ექსპლუატანტმა MEL-ში უნდა ასახოს ინსტრუქციები იმ შემთხვევისათვის, როდესაც გაუმართაობა მოხდება ფრენის დაწყებასა და აფრენის დაწყებას შორის. 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.

9. MEL-ის ფორმატი და გაუმართაობის პუნქტების წარმოდგენა და ფრენისთვის მზადყოფნის პირობები უნდა შეესაბამებოდეს MMEL-ის პირობებს.

10. MEL-ის ელემენტებისთვის სასურველია გამოყენებულ იქნეს ATA 100/2200 სპეციფიკაციების ნუმერაციის სისტემა. სხვა ფორმატები და გაუმართაობის პუნქტების ნუმერაციის სისტემები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს იმ პირობით, თუ ისინი მკაფიოდ და ცალსახაა.

11. 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 ინტერვალზე ნაკლებად შემზღუდველი;

ბ) დაწეროს დეფექტების გამოსწორების ეფექტური პროგრამა;

გ) განხორციელოს საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია MEL-ში მითითებული გაუმართაობის გამოსწორების ვადების გასვლის შემდეგ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც: გ.ა) დეფექტი აღმოფხვრილია; ან

გ.ბ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალი გაგრძელებულია მე-12 პუნქტის საფუძველზე.

შენიშვნა: დეფექტის გამოსწორების ინტერვალების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GMI ORO.MLR.105(e);(f)).

12. სააგენტოსთან შეთანხმებით, ექსპლუატანტმა შეიძლება გამოიყენოს პროცედურები B, C და D კატეგორიის დეფექტების გამოსწორების ინტერვალების ერთჯერადად გაზრდისთვის, თუ:

ა) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა შეესაბამება სხ-ის ტიპის MMEL-ში განსაზღვრულ ვადებს;

ბ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა ხორციელდება მაქსიმუმ იმავე ინტერვალით, რაც ასახულია MEL-ში;

გ) დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდა გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც დეფექტის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო;

დ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია დეფექტის გადავადების კონტროლისათვის კონკრეტული უფლება-მოვალეობები და პასუხისმგებლობები;

ე) სააგენტოს ეცნობება დეფექტის გამოსასწორებელი ინტერვალის ნებისმიერი გაზრდის შესახებ;

ვ) შემუშავებულია დეფექტის გამოსწორების გეგმა, რათა პირველივე შესაძლებლობისთანავე განხორციელდეს დეფექტის აღმოფხვრა;

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

თ) პერსონალს, რომელიც უფლებამოსილია დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდაზე, გავლილი უნდა ჰქონდეს სათანადო ტრენინგი ტექნიკურ ან/და საექსპლუატაციო დისციპლინაში, რათა შეასრულოს მათზე დაკისრებული მოვალეობა. პერსონალს აუცილებლად უნდა ჰქონდეს MEL-ის, როგორც საფრენოსნო შემადგენლობის და ტექნიკური პერსონალის დამხმარე დოკუმენტის გამოყენების საექსპლუატაციო ცოდნა/უნარები და საინჟინრო კომპეტენცია. უფლებამოსილი პერსონალი უნდა იყოს დანიშნული და ჩამოთვლილი პროცედურაში;

ი) ექსპლუატანტმა დეფექტის 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 დეფექტი, ყველა ასეთი გამოყენება, დეფექტის გამოსწორების ინტერვალის გაზრდის მიზეზი და მიზეზი, თუ რის გამო არ განხორციელდა დეფექტის თავდაპირველი ვადის ფარგლებში გამოსწორება.

შენიშვნა: გამოსწორების ინტერვალების და გამოსწორების ინტერვალების გაზრდის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია (GMI ORO.MLR.105(e);(f) და GMI ORO.MLR.105(f)).

13. 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.

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

14. 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.

15. ექსპლუატანტი პასუხისმგებელია MEL-ში გაწერილი საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების შესრულების უზრუნველყოფაზე, იმისდა მიუხედავად, თუ ვის მიერ იქნა შემუშავებული ეს პროცედურები.

16. 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 მითითებული უნდა იყოს - (O), ხოლო ტექნიკური მომსახურებისთვის პროცედურებისათვის - (M). იმ შემთხვევაში, თუ საჭიროა ორივე, საექსპლუატაციოც და ტექნიკურიც მომსახურების პროცედურებიც მითითებული უნდა იყოს (O)(M).

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

შენიშვნა: საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პროცედურების შემუშავების და შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (GMI ORO.MLR.105(g)).

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

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

ა) შეცვლილი პროცედურა გამოიყენება ოპერატორის MEL-ში; და

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

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

21. 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.

22. სააგენტო უფლებამოსილია კონკრეტულ ცალკეულ შემთხვევაში შეითანხმოს ექსპლუატანტის მიერ იმ გაუმართავი ინსტრუმენტებით და მოწყობილობებით საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, რომლებიც არ არის ასახული MEL-ში, მაგრამ ასახულია MMEL-ში იმ პირობით, რომ:

- ა) აღნიშნული ხელსაწყოები და მოწყობილობები იმყოფება MMEL-ის მოქმედების სფეროში;
- ბ) აღნიშნული შეთანხმება ექსპლუატანტის მიერ გამოყენებული იქნება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც დეფექტის გამოსწორება ვერ ხორციელდება ექსპლუატანტის კონტროლს მიღმა არსებული გარემოებების გამო და არა როგორც შეზღუდვების გარეშე ექსპლუატაციის განხორციელების ნორმალური საშუალება;
- გ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილია აღნიშნული შეთანხმების შემთხვევაში საჰაერო ხომალდის ოპერირების კონტროლისთვის შესაბამისი უფლება-მოვალეობები;
- დ) შემუშავებულია გაუმართავი ხელსაწყოების, მოწყობილობების ან მათი ფუნქციების პირველივე შესაძლებლობითანავე გამოსწორების ან MEL-ის შეზღუდვების ქვეშ მყოფი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციაში დროულად დასაბრუნებელი გეგმა.

შენიშვნა: საექსპლუატაციო პროცედურების სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება საჰაერო ხომალდის იმ გაუმართავი ინსტრუმენტებით და მოწყობილობებით ექსპლუატაციას, რომლებიც არ არის ასახული MEL-ში, მაგრამ ასახულია MMEL-ში, მოცემულია ევროკომისიის 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.MLR.105(j) და GM1 ORO.MLR.105(j)).

დანართი 15. ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა

მუხლი 1. სტრუქტურა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ჩამოაყალიბოს ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა იმ კრიტერიუმების შესაბამისად, რომლებიც ადვილად ხელმისაწვდომს ხდის ფრენისთვის და მიწისზედა ოპერაციებისთვის საჭირო ინფორმაციას, რომლებიც ასახულია სხვადასხვა საექსპლუატაციო დოკუმენტაციაში, წარმოადგენს აღნიშნულ სისტემას და აადვილებს საექსპლუატაციო დოკუმენტაციის გავრცელების და გადახედვის ორგანიზებას.
2. ინფორმაცია, რომელიც ასახულია ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციაში მოქცეული უნდა იყოს შემდეგი მნიშვნელობის და გამოყენების გათვალისწინებით:
 - ა) კრიტიკულად დროში შეზღუდული ინფორმაცია, რომელსაც შეუძლია საფრთხის ქვეშ დააყენოს ფრენის უსაფრთხოება, თუ დაუყოვნებლივ არ იქნება წარმოდგენილი;
 - ბ) დროისადმი მგრძობიარე ინფორმაცია, მაგალითად ინფორმაცია, რომელმაც შეიძლება ნეგატიური გავლენა იქონიოს ფრენის უსაფრთხოების დონეზე ან შეაყოვნოს ფრენის წარმოება, თუ არ იქნება წარმოდგენილი მცირე დროის შუალედის შემდეგ;
 - გ) ხშირად გამოყენებადი ინფორმაცია;
 - დ) საცნობარო ინფორმაცია, რომელიც საჭიროა ფრენის შესრულებისთვის, მაგრამ არ ეხება „ბ“ და „გ“ პუნქტებს;
 - ე) ინფორმაცია, რომელიც შეიძლება იყოს ფოკუსირებული ექსპლუატაციის იმ ეტაპზე, რომელზედაც ის გამოიყენება.

3. კრიტიკულად დროში შეზღუდული ინფორმაცია მოთავსებული უნდა იყოს დოკუმენტის დასაწყისში და გამორჩეული უნდა იყოს ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციაში.

4. კრიტიკულად დროში შეზღუდული დროისადმი მგრძობიარე და ხშირად გამოყენებადი ინფორმაცია განთავსებული უნდა იყოს ბარათებზე და ოპერატიულ ცნობარებში.

მუხლი 2. აპრობაცია

ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა გამოყენებამდე აპრობირებული უნდა იყოს რეალურ პირობებში. აპრობაცია უნდა ეხებოდეს ინფორმაციის გამოყენების კრიტიკულ ასპექტებს, იმისთვის რომ შემოწმდეს მისი ეფექტურობა. აპრობაციის პროცესში აგრეთვე უნდა შეფასდეს ინფორმაციის ყველა ჯგუფის ურთიერთმოქმედება, რომელსაც შეიძლება ადგილი ჰქონდეს ფრენის შესრულებისას.

მუხლი 3. შედგენა

1. ფრენების უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა უნდა ითვალისწინებდეს ტერმინოლოგიის და სტანდარტული ტერმინების გამოყენებას.

2. საექსპლუატაციო დოკუმენტაცია უნდა შეიცავდეს ტერმინების, შემოკლებების და მათი სტანდარტული განსაზღვრების ჩამონათვალს, რომელიც რეგულარულად უნდა განახლდეს. ყველა მნიშვნელოვან ტერმინს, შემოკლებას და აბრევიატურას, რომელიც შესულია საფრენოსნო დოკუმენტაციის სისტემაში უნდა ჰქონდეს განსაზღვრება.

3. ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს ყველა ტიპის დოკუმენტის სტანდარტიზაციას, მათ შორის, გადმოცემის სტილს, ტერმინოლოგიის, გრაფიკების და სიმბოლოების გამოყენებას, აგრეთვე ყველა დოკუმენტის ფორმატს. ეს აგრეთვე ეხება კონკრეტული სახის ინფორმაციის განთავსების ერთგვაროვნებას განზომილების ერთეულების და კოდების შეთანხმებულ გამოყენებას.

4. ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა უნდა შეიცავდეს ინდექსურ მაჩვენებელს ინფორმაციის სწრაფად მოსაძებნად, რომელიც განთავსებულია რამდენიმე საექსპლუატაციო დოკუმენტში.

ინდექსური მაჩვენებლები უნდა იყოს განლაგებული ყოველი საბუთის დასაწყისში და მოიცავდეს არაუმეტეს სამი დონის ინდექსაციას. ის გვერდები, რომლებიც შეიცავს ავარიულ და საგანგებო სიტუაციების ინფორმაციას უნდა იყოს პირდაპირ და სწრაფად გადასაშლელი სანიშნებით უზრუნველყოფილი.

5. ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა უნდა პასუხობდეს ექსპლუატანტის ხარისხის მართვის სისტემას.

მუხლი 4. დანერგვა

ექსპლუატანტი ვალდებულია აკონტროლოს ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემის დანერგვა, დოკუმენტაციის ექსპლუატაციის რეალურ პირობებში სათანადოდ გამოყენების უზრუნველსაყოფად, იმგვარად, როგორც ეს არის მნიშვნელოვანი ექსპლუატაციისთვის და მისაღებია საექსპლუატაციო პერსონალისთვის. ასეთი კონტროლი უნდა ითვალისწინებდეს უკუკავშირის სათანადო სისტემას, საექსპლუატაციო პერსონალისგან წინადადებების მისაღებად.

მუხლი 5. ცვლილება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს შეგროვების, განხილვის, დაგზავნის და ინფორმაციის ცვლილების კონტროლის სისტემა, განხორციელებულ ოპერაციასთან დაკავშირებულ ყველა წყაროდან, მათ შორის: სააგენტოდან, თვითმფრინავის შემმუშავებელი სახელმწიფოსგან, რეგისტრაციის სახელმწიფოსგან და აღჭურვილობის დამამზადებელი და მიმწოდებელი სახელმწიფოებისგან, მიღებული ინფორმაციისა და მონაცემების დამუშავების მიზნით.

შენიშვნა: მწარმოებელი წარმოადგენს კონკრეტული თვითმფრინავის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ ინფორმაციას, რომელიც ეხება საბორტო სისტემების გამოყენებას და პროცედურებს. ეს პროცედურები შეიძლება არასრულად პასუხობდეს ექსპლუატანტის მოთხოვნებს. ექსპლუატანტებმა უნდა მიიღონ შესაბამისი ზომები, რათა ეს ინფორმაცია აკმაყოფილებდეს ექსპლუატანტის და სააგენტოს მოთხოვნებს.

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ინფორმაციის შეგროვების, განხილვის და დაგზავნის სისტემა ინფორმაციის ცვლილებების დამუშავების მიზნით, რომელსაც ნერგავს ექსპლუატანტი, მათ შორის:

ა) ახალი აღჭურვილობის დამონტაჟებასთან დაკავშირებული ცვლილება;

ბ) ექსპლუატანტის გამოცდილებით განპირობებული ცვლილება;

გ) ექსპლუატანტის მეთოდებში და პროცედურებში ცვლილება;

დ) ექსპლუატანტის სერტიფიკატში ცვლილება;

ე) ცვლილება თვითმფრინავების მთელ პარკში სტანდარტიზაციის უზრუნველყოფის მიზნით.

შენიშვნა: ექსპლუატანტი ვალდებულია მიიღოს ზომები იმისთვის, რომ ეკიპაჟის წევრების ქმედების კოორდინაციის პრინციპები, მეთოდები და პროცედურები კონკრეტულად იყოს დაკავშირებული მათ სამუშაოსთან.

3. ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემა უნდა გადაიხედებოდეს:

ა) რეგულარულად, მაგრამ არანაკლებ წელიწადში ერთჯერ;

ბ) მნიშვნელოვანი მოვლენების შემდეგ, როგორცაა წარმოების გაერთიანება, საქმიანობის მოცულობის შემცირება ან გაზრდა;

გ) ტექნოლოგიური ცვლილებების შემდეგ, როგორც არის ახალი აღჭურვილობის დანერგვა;

დ) ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული წესების შეცვლის შემდეგ.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ახალი ინფორმაციის გადაცემის მეთოდები. ეს კონკრეტული მეთოდები უნდა ითვალისწინებდეს ინფორმაციის გადაცემის სასწრაფოობის ხარისხს.

შენიშვნა: იმის გამო, რომ ხშირი ცვლილებები ამდაბლებს ახალი ან შეცვლილი პროცედურის მნიშვნელოვნობას, მინიმუმამდე უნდა იყოს დაყვანილი ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემის ცვლილებები.

5. ახალი ინფორმაცია უნდა განიხილებოდეს და აპრობირებული იქნეს ფრენის უსაფრთხოების დოკუმენტაციის სისტემაზე მისი ზემოქმედების გათვალისწინებით.

6. ახალი ინფორმაციის გადაცემის მეთოდში გათვალისწინებული უნდა იქნეს საექსპლუატაციო პერსონალის მიერ უახლესი ინფორმაციის გაცნობის სისტემა. ინფორმაციის გაცნობის ასეთი სისტემა უნდა ითვალისწინებდეს საექსპლუატაციო პერსონალის მიერ უკანასკნელი ცვლილებების ფლობის შემოწმების პროცედურას.

მუხლი 6. დოკუმენტების დამტკიცება და შეთანხმება

უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) შემცველი დოკუმენტები ექვემდებარება ტექნიკურ ექსპერტიზას, რომელიც უნდა ჩატარდეს სააგენტოს სპეციალისტების მიერ. ექსპერტიზის შედეგებს ამტკიცებს ან ითანხმებს სააგენტოს დირექტორი ან სხვა უფლებამოსილი პირი.

მუხლი 7. დოკუმენტაცია, რომელიც ექვემდებარება დამტკიცებას და შეთანხმებას

1. დოკუმენტაცია, რომელიც ექვემდებარება დამტკიცებას:

ექსპლუატანტის სერტიფიცირების დროს ქვემოთ ჩამოთვლილი დოკუმენტაცია, აღნიშნული (ერთი ვარსკვლავით - „*“) უნდა დამტკიცდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ, (ორი ვარსკვლავით - „**“) აღნიშნული - მწარმოებელი სახელმწიფოს მიერ, ხოლო ვარსკვლავის გარეშე დოკუმენტები - სააგენტოს მიერ. ამასთან სააგენტომ უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატანტმა დაიცვას არა მარტო სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნები, არამედ ნებისმიერი შესაბამისი მოთხოვნები, რომლებსაც გასცემს სხ-ის რეგისტრაციის სახელმწიფო და/ან მწარმოებელი სახელმწიფო. ჩამონათვალი შედგება შემდეგი დოკუმენტებისგან:

- ა) ** - კონფიგურაციიდან გადახრების ჩამონათვალი (CDL);
- ბ) ** - ძირითადი მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MMEL);
- გ) უსაფრთხო მინიმალური ფრენის სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი;
- დ) აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების განსაზღვრის მეთოდი;
- ე) სფწ-თი ღამით ერთპილოტიანი თვითმფრინავით ფრენების შესრულებაზე წაყენებული დამატებითი მოთხოვნები;
- ვ) ფრენის დრო, სასამსახურო საფრენოსნო დრო და დასვენების დრო;
- ზ) ფრენები გაზრდილი დროის წესებით (EDTO) სათადარიგო აეროდრომამდე;
- თ) სფწ-ით და/ან ღამით ერთი აერტურბინული ძრავის მქონე თვითმფრინავით ფრენების შესრულებაზე წაყენებული დამატებითი მოთხოვნები;
- ი) კონკრეტული თვითმფრინავის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL);
- კ) ფრენების წარმოება ნავიგაციის პირობებში, დაფუძნებული მახასიათებლებზე;
- ლ) ფრენების წარმოება MNPS-ის საჰაერო სივრცეში;
- მ) ფრენების წარმოება RVSM-ის საჰაერო სივრცეში;
- ნ) ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების გამოყენების წესები;
- ო) * - კონკრეტული თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურების პროგრამები;
- პ) * - ორგანიზაცია, რომელიც აწარმოებს ტექნიკურ მომსახურებას;
- ჟ) * - ხარისხის შეფასების მეთოდიკა ტექნიკური მომსახურებისას;
- რ) საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა;
- ს) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა და სწავლების პროგრამა;
- ტ) აეროდრომების უსაფრთხოების დამატებითი რეზერვი;
- უ) თვითმფრინავის მეთაურის კვალიფიკაცია, რომელიც ეხება ფრენების არეალს, მარშრუტებს და აეროდრომებს;
- ფ) ფრენების წარმოებაზე კონტროლისა და ზედამხედველობის მეთოდი;
- ქ) ** - ტექნიკური მომსახურების აუცილებელი სამუშაოები და მათი პერიოდულობა;
- ღ) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო (FOM);
- ყ) მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა;
- შ) სხ-ის ექსპლუატანტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა;
- ჩ) ხარისხის მართვის სახელმძღვანელო (QMM);
- ძ) ფრენის უსაფრთხოების მართვის სისტემის პროგრამა (SMS);
- წ) ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა ;

- ჰ) საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შეზღუდვები;
- ბ) საბორტო ჟურნალის შინაარსი;
- ჯ) საავარიო ვითარებაში ქმედებების გეგმა (ERP);
- ჰ) მიწისზედა მომსახურების სახელმძღვანელო (GHM);
- ჰ¹) პროცედურები, რომლებიც დაკავშირებულია HUD, EVS, SVS, CVS-ის ექსპლუატაციასთან;
- ჰ²) ფრენების შესრულება დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO);
- ჰ³) ავტორიზირებული მოთხოვნების (AR) საფუძველზე PBN-ის სანავიგაციო სპეციფიკაციებით ფრენები.

2. დოკუმენტაცია, რომელიც ექვემდებარება შეთანხმებას:

ექსპლუატანტის სერტიფიცირების დროს ქვემოთ ჩამოთვლილი დოკუმენტაცია, აღნიშნული (ერთი ვარსკვლავით - „*“) უნდა შეთანხმდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან, (ორი ვარსკვლავით - „**“) აღნიშნული - მწარმოებელ სახელმწიფოსთან, ხოლო ვარსკვლავის გარეშე დოკუმენტები - სააგენტოსთან. ამასთან სააგენტომ უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატანტმა დაიცვას არა მარტო სააგენტოს მიერ დადგენილი მოთხოვნები, არამედ ნებისმიერი შესაბამისი მოთხოვნები, რომლებსაც გასცემს სხ-ის რეგისტრაციის სახელმწიფო და/ან მწარმოებელი სახელმწიფო. ჩამონათვალი შედგება შემდეგი დოკუმენტებისგან:

- ა) კონკრეტული თვითმფრინავის საკონტროლო კითხვარის დაწვრილებითი ინფორმაცია (განმარტება: თვითმფრინავის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო);
- ბ) კონკრეტული თვითმფრინავის სისტემების დაწვრილებითი ინფორმაცია (განმარტება: სხ-ის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო);
- გ) ფრენების წარმოებისათვის განკუთვნილი აუცილებელი მასალა;
- დ) ძრავის მდგომარეობის კონტროლის სისტემა;
- ე) სფწ-თი ან ღამით დაშვებულ ფრენებზე ერთპილოტიანი თვითმფრინავის აღჭურვილობა;
- ვ) RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენების წარმოების მოთხოვნები;
- ზ) RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენის წარმოებისას, სიმაღლის შენარჩუნების მახასიათებლების კონტროლი;
- თ) ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების დაგზავნის და საბორტო მოწყობილობაში შეყვანის პროცედურები;
- ი) * - ექსპლუატანტის მოვალეობები დაკავშირებული კონკრეტული თვითმფრინავის ტექნიკურ მომსახურებასთან;
- კ) * - ტექნიკური მომსახურების მეთოდები და ექსპლუატაციაში დაშვების მოწმობა;
- ლ) * - ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელო;
- მ) ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელოს სავალდებულო მასალები;
- ნ) * - ტექნიკური მომსახურების გამოცდილების ინფორმაციის წარდგენა;
- ო) * - ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული აუცილებელი მაკორექტირებელი ქმედებები;
- პ) * - რემონტსა და მოდიფიკაციასთან დაკავშირებული მოთხოვნები;
- ჟ) * - ტექნიკური მომსახურე პერსონალის მინიმალური კვალიფიკაცია;
- რ) აერონაოსანთან დაკავშირებული მოთხოვნები;
- ს) შესწავლის (ტრენინგის) საშუალებები;
- ტ) ინსტრუქტორების კვალიფიკაცია;
- უ) განმეორებითი მომზადების ჩატარების აუცილებლობა;
- ფ) დაუსწრებელი კურსებისა და წერიტი გამოცდების გამოყენება;
- ქ) ფრენების იმიტაციისათვის განკუთვნილი საწაფების გამოყენება;
- ღ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაციის აღრიცხვა;
- ყ) ექსპლუატანტი სახელმწიფოს დანიშნული წარმომადგენელი;

შ) სფწ-თი ან ღამით ფრენებზედაშვებულ ერთპილოტიანი თვითმფრინავის პილოტების გამოცდილებასთან, მომზადებასთან და ფრენებიდან შესვენების ხანგრძლივობასთან დაკავშირებული მოთხოვნები;

ჩ) * - ფშს-ში ცვლილებების შეტანა;

ძ) კონკრეტული თვითმფრინავის ტიპის მომსახურე ეკიპაჟის მინიმალური შემადგენლობა ;

წ) სიმაღლის საზომი სისტემის მახასიათებლები RVSM ზონაში ფრენებისათვის;

ჭ) საწვავის და ზეთის აღრიცხვის სისტემა;

ხ) ფრენის სამუშაო გეგმის სტრუქტურა;

ჯ) მეტეოროლოგიური მონაცემების მიღების მეთოდი;

კ) მგზავრების ინფორმირების საშუალებები.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

მუხლი 8. დოკუმენტაცია, რომელიც ექვემდებარება დამტკიცებას ან შეთანხმებას

1. ერთმრავიანი თვითმფრინავით ოპერირება:

ა) ერთმრავიანი თვითმფრინავების ტურბინიანი ძრავის საიმედოობა ღამის და/ან ინსტრუმენტულ მეტეოროლოგიურ პირობებში დამტკიცებული ოპერაციებისთვის;

ბ) სისტემები და აღჭურვილობა;

გ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი;

დ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოს ინფორმაცია;

ე) მოვლენის შეტყობინება;

ვ) ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმარება;

ზ) საფრენოსნო ეკიპაჟის გამოცდილება, სწავლება და შემოწმება;

თ) მარშრუტის შეზღუდვები წყლის თავზე ფრენისას;

ი) ექსპლუატანტის სერტიფიცირება ან აღიარება;

2. ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა.

3. ჰაერსანაოსნო მონაცემების მოპოვების მეთოდები.

4. საწვავის და ზეთის ჩანაწერების მეთოდი.

5. ფრენის დროის, ფრენის სამსახურებრივი და შესვენების პერიოდების ჩანაწერების ადეკვატურობა.

6. თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურების ჟურნალის ჩანაწერების ადეკვატურობა.

7. დატვირთვის მანიფესტის ადეკვატურობა.

8. საფრენოსნო სამუშაო გეგმის ადეკვატურობა.

9. ამინდის მონაცემების მოპოვების მეთოდები.

10. ხელბარგის განლაგების პროცედურები.

11. თვითმფრინავის სტმ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

12. აეროდრომის არეში დაბრკოლებების მონაცემების მოპოვებისა და გამოყენების მეთოდები.

13. მგზავრთა უსაფრთხოების საინფორმაციო ბარათების ადეკვატურობა.

14. შორ მანძილზე ფრენისას სანავიგაციო პროცედურები.

15. საბორტო ჟურნალის შინაარსი.

16. უშიშროების სასწავლო პროგრამის შინაარსი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი 16. კოლიმატორული ინდიკატორები (HUD) და ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობის ტექნიკური მხედველობის სისტემები (EVS)

HUD და EVS შესაძლებელია თვითმფრინავზე დამონტაჟებული იყოს ცალკე ან ერთად, როგორც კომბინირებული სისტემის შემადგენელი ნაწილები. ამ სისტემების ნებისმიერი გამოყენება და მათი გამოყენებით საექსპლუატაციო შესაძლებლობების ნებისმიერი გაფართოება შეთანხმებული უნდა იყოს სააგენტოსთან.

მუხლი 1. HUD

1. HUD უზრუნველყოფს კაბინისგარე სივრცის ფონზე, პილოტების მხედველობის არეში საფრენოსნო მონაცემების ასახვას და მნიშვნელოვნად არ ზღუდავს გარე მხედველობას.

2. HUD-ზე შესაძლებელია აისახოს სხვადასხვა საფრენოსნო ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის სახეობის, ფრენის პირობების, სისტემების და საექსპლუატაციო ნებართვების შესაძლებლობიდან გამომდინარე. HUD-ს შეუძლია ასახოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საჰაერო სიჩქარე;

ბ) აბსოლუტური სიმაღლე;

გ) აზიმუტი;

დ) ვერტიკალური სიჩქარე;

ე) შეტევის კუთხე;

ვ) ფრენის ტრაექტორია ან სიჩქარის ვექტორი;

ზ) სივრცობრივი მდგომარეობა დაფრდების და/ან ტანგაჟის კუთხის ჩვენებით;

თ) კურსის და გლისადის გადაცდომის მაჩვენებლით;

ი) სანავიგაციო გადამწოდის, ავტოპილოტის, საპილოტაჟე ხელსაწყო მდგომარეობის ინდიკაცია;

კ) ქარის ჩანაცვლების, მიწის სიახლოვის, ACAS შეტყობინების და გამაფრთხილებელი ინდიკაცია.

3. ფრენების განხორციელებამ HUD-ის გამოყენებით საჭიროა გაზარდოს სიტუაციური ცნობიერება საფრენოსნო ინფორმაციის ერთობლივი გამოყენების საშუალებით, რაც გამოისახება სახელსაწყო დაფის და გარე მიმოხილვის ინდიკატორებზე. აღნიშნული იძლევა ფრენის შესაბამის პარამეტრებთან დაკავშირებით პილოტების უფრო ოპერატიულად ინფორმირების და მათთვის სიტუაციური ინფორმაციის წარდგენის შესაძლებლობას, რაც იმავდროულად უზრუნველყოფს მათ მიერ გარე ვითარების უწყვეტად დაკვირვების შესაძლებლობას. სიტუაციური ინფორმირებულობის დონის ამაღლებამ შეიძლება შეამციროს ფრენის დროს შეცდომების რაოდენობა და გაზარდოს მფრინავის ვიზუალურ ორიენტირებზე გადასვლის შესაძლებლობა, ხელსაწყოების მაჩვენებლების გამოყენებით მეტეოროლოგიური პირობების ცვლილებისას. ფრენისას შესაძლებელია გამოყენებული იქნეს HUD-ის გამოყენების შემდეგი სახეები:

ა) სიტუაციური ინფორმირებულობის დონის ამაღლება ყველა სახის ფრენის შესრულებისას, განსაკუთრებით თვითმფრინავის მიწაზე მოძრაობის, აფრენის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისას;

ბ) პილოტირების ტექნიკით გამოწვეული შეცდომების რაოდენობის შემცირება აფრენის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ეტაპზე, განსაკუთრებით დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენისას;

გ) დაფრენის ადგილის ზუსტად განსაზღვრასთან დაკავშირებით მახასიათებლების ამაღლება, გაფრთხილებით/შეტყობინებით ფუზელაჟის ადრ-ზე კუდის ნაწილით შეხებასა და უჩვეულო სივრცობრივი მდგომარეობის სწრაფად ამოცნობის და მისგან გამოსვლის შესახებ.

4. HUD საჭიროა გამოყენებული იქნეს შემდეგი მიზნით:

ა) კონკრეტული ამოცანის ან ოპერაციის შესრულებისას კაბინის სტანდარტულ აღჭურვილობასთან ერთად მიაწოდოს დამატებითი ინფორმაცია ეკიპაჟს. კაბინის ძირითადი აღჭურვილობა რჩება თვითმფრინავის მართვისა და მანევრირების ძირითად საშუალებად.

ბ) ძირითადი საპილოტაჟო დისპლეის რანგში:

ბ.ა) სახელსაწყო დაფაზე ინდაკოტორების მაჩვენებლების სკანირების ნაცვლად პილოტს შეუძლია ისარგებლოს HUD-ის მიერ მიწოდებული ინფორმაციით. ასეთი ტიპის გამოყენებისთვის HUD-ის საექსპლუატაციო დამტკიცება საშუალებას აძლევს პილოტს მართოს სხ HUD-ის მეშვეობით, დამტკიცებული ოპერაციების შესრულებისას მიწაზე ან ფრენისას.

ბ.ბ) HUD-ის მიერ მიწოდებული ინფორმაცია შეიძლება გამოყენებული იქნეს დამატებითი სანავიგაციო ან მართვის მახასიათებლებით უზრუნველსაყოფად. საჭირო ინფორმაცია აღიბეჭდება HUD-ზე. საექსპლუატაციო შესაძლებლობის გაფართოება HUD-ის უფრო ნაკლები მინიმუმების სახით საჭიროა დამტკიცებულ იქნეს კონკრეტული თვითმფრინავისთვის ან ფრენის ავტომატური მართვის სისტემებისთვის. ასევე შესაძლებელია დაშვებული იქნეს HUD-ის მეშვეობით ფრენის შესრულების დამატებითი შესაძლებლობები, იმ პირობებში, როცა ჩვეულებრივ გამოიყენება ავტომატიზებული სისტემები.

5. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და სააგენტოს შესათანხმებლად წარუდგინოს HUD-ის სფეროში საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება სამუშაო გამოცდილება.

6. HUD-ის გამოყენებისთვის მომზადება უნდა მოიცავდეს ფრენის ყველა სახეობას, რომლებისთვისაც განსაზღვრულია HUD-ი და მიღებული აქვს საექსპლუატაციო ნებართვები. იქედან გამომდინარე, თუ თვითმფრინავს ბორტზე განთავსებულია HUD-ის ერთი ან ორი კომპლექტი, შეიძლება წარმოიშვას მომზადების რომელიმე ელემენტის კორექტირების საჭიროება. მომზადება უნდა შეიცავდეს პროცედურებს გათვალისწინებელი გარემოების წარმოშობისას, რომლის გამოყენებაც საჭიროა კოლიმატორული ინდიკატორის მტყუნების ან მუშაობის გაუარესების შემთხვევაში. HUD-ის სფეროში მომზადება უნდა შეიცავდეს ქვემოთ ჩამოთვლილ ელემენტებს სავარაუდო გამოყენების გათვალისწინებით:

ა) HUD-თან, მის ფრენის ტრაექტორიის მართვის და ენერგეტიკული მახასიათებლების კონცეფციებთან და სიმბოლოების კომპლექტთან გაცნობა. ეს უნდა ითვალისწინებდეს ფრენისას კრიტიკული მოვლენების წარმოქმნისას ოპერაციების შესრულებას (ACAS-ის მიერ საჰაერო მოძრაობაზე საკონსულტაციო ინფორმაციის გაცემა (TA), შეჯახების საშიშროების აღმოფხვრის რეკომენდაციები (RA), თვითმფრინავის გამოყვანა რთული სივრცობრივი მდგომარეობიდან და ქარის ჩანაცვლების პირობებიდან, ძრავის ან სისტემის მტყუნება).

ბ) HUD-ის შეზღუდვები და ჩვეულებრივი პროცედურები ტექნიკური მომსახურებით და საექსპლუატაციო შემოწმების ჩათვლით, რომელიც ტარდება სისტემის ნორმალური ფუნქციონირების განსაზღვრის მიზნით მის გამოყენებამდე. ეს შემოწმებები შეიცავს პილოტის სავარძლის რეგულირებას, შესაბამისი მხედველობის კუთხეების და HUD-ის სამუშაო რეჟიმების შემოწმების უზრუნველსაყოფად და შესანარჩუნებლად;

გ) დაბალი მხედველობის პირობებში ფრენისას, თვითმფრინავის მიმოსვლის, აფრენის, დასაფრენად შემოსვლის და სფწ-თი დღისა და ღამის პირობებში დაფრენის შესასრულებლად HUD-ის გამოყენებით.

ასეთი მომზადება უნდა ითვალისწინებდეს გადასვლას სახელსაწყო დაფაზე ინდიკაციის გამოყენებიდან კოლიმატორულ ინდიკაციაზე და პირიქით.

დ) HUD-ის მტყუნების სახეობები და მტყუნების სახეობებისა და შეზღუდვების ზემოქმედება ეკიპაჟის მუშაობის მახასიათებლებზე;

ე) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების პროცედურები, HUD-ის ერთეული კომპლექტის გამოყენებისას მონიტორინგი და ხმოვანი დადასტურებები პილოტების სახელსაწყო დაფაზე ინდიკატორების მონიტორინგით, რომელსაც არ აქვს HUD-ის აღჭურვილობა და პილოტების კოლიმატორული ინდიკაციის მონიტორინგი, რომელთაც აქვს HUD-ის აღჭურვილობა;

ვ) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების პროცედურები, HUD-ის ორმაგი კომპლექტის გამოყენებისას მონიტორინგი და ხმოვანი დადასტურებები, როცა HUD-ი გამოიყენება პილოტის მიერ, რომელიც მართავს თვითმფრინავს, ხოლო კოლიმატორული ინდიკაციის და სახელსაწყო დაფაზე ინდიკატორების მონიტორინგს ასრულებს მეორე პილოტი.

ზ) სიტუაციური ცნობიერების დაკარგვის შესაძლებლობის საკითხის განხილვა ე.წ. „ტუნელური მხედველობის“ ეფექტთან დეკავშირებით (ასევე ცნობილია როგორც „კოგნიტიური ტუნელიზაცია“ ან „ყურადღების ტუნელიზაცია“).

თ) HUD-ის მახასიათებლებზე ამინდის ზემოქმედების ნებისმიერი შესაძლებლობა ისეთი როგორცაა დაბალი ღრუბლიანობა და სუსტი ხილვადობა.

ი) შესაძლებელი HUD -ის საფრენად ვარგისობაზე მოთხოვნები.

მუხლი 2. EVS

1. EVS-ი უზრუნველყოფს კაბინის გარე მდგომარეობის ელექტრონული გამოსახულების ასახვას რეალურ დროში გამოსახულების გადამწოდების გამოყენების საშუალებით. ეს ინფორმაცია უნდა აისახოს კოლიმატორულ ინდიკატორზე ან სახელსაწყო დაფის ინდიკატორზე. იმ შემთხვევაში, როდესაც გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულება გამოსახება HUD-ზე, ის უნდა აისახოს კაბინისგარე სივრცის ფონზე პილოტების მხედველობის არეში ფრენის მიმართულებით, ამასთან საგრძნობლად არ უნდა შეზღუდოს გარე მხედველობა.

2. ელექტრონული გამოსახულების რეალურ დროში ასახვისთვის შესაძლებელია სხვადასხვა გადამწოდების გამოსახულების გამოყენება. გამოსახულების გადამწოდების შემადგენლობაში შეიძლება შევიდეს გადამწოდებები, რომელშიც გამოიყენება დაბალი ინტენსივობის გამოსხივების გაძლიერების პრინციპი, სითბური გამოსხივება რადიოლოკაციური გამოსხივება ან ელექტრონული გამოსხივების სხვა სახეობები.

3. ფრენების შესრულება ვიზუალური გამოსახულების გაძლიერების გადამწოდების გამოყენებით საშუალებას აძლევს პილოტს დაინახოს კაბინისგარე მდგომარეობის გამოსახულება სიბნელეში ან მხედველობის შეზღუდვის სხვა პირობებში. კაბინისგარე მდგომარეობის ნაწილობრივი დაჩრდილვის შემთხვევაში ვიზუალური გამოსახულების გაძლიერება აძლევს საშუალებას პილოტს აღიქვას კაბინისგარე მდგომარეობის გამოსახულება უფრო ადრე, ვიდრე ბუნებრივი მხედველობით ან შეუიარაღებელი თვალის საშუალებით. კაბინისგარე მდგომარეობის ასახვის გაუმჯობესებულ პროცესს შეუძლია აამაღლოს სიტუაციური ცნობიერების ხარისხი.

4. ასეთმა გაძლიერებულმა გამოსახულებამ შეუძლია მისცეს პილოტებს საშუალება დაინახონ მიწა ან წინაღობა ადრე-ზე ან სამიმოსვლო ბილიკზე. გაძლიერებული გამოსახულება შეიძლება გამოიყენებოდეს

როგორც ვიზუალური ორიენტირი, რომელიც საშუალებას იძლევა ადრეულად გაუსწორდეს სხ ადზ-ს ღერძულა ხაზს და შეასრულოს დასაფრენად შესვლა უფრო მეტად სტაბილურ რეჟიმში.

5. გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულების მიღების შესაძლებლობა ასევე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ხილვადობის შემცირებული მინიმუმების გამოყენების ნებართვის მიღების საფუძვლად იმ შემთხვევებში, როდესაც გამოსახულება პროექცირდება კაბინისგარე სივრცის ფონზე პილოტების მხედველობის არეში HUD-ზე ამ მხედველობის საგრძნობლად შეზღუდვის გარეშე. ნებართვის მისაღებად აგრეთვე მოითხოვება თვითმფრინავის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების და სანავიგაციო მიმართვის განსაკუთრებული პარამეტრების HUD-ზე ასახვას. ინდიკატორი, რომელზედაც ერთობლივად აისახება თვითმფრინავს საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლები, მიმართვის ინფორმაცია და გამოსახულება საშუალებას აძლევს პილოტებს შეასრულონ დასაფრენად შესვლა სტაბილურ რეჟიმში და განახორციელონ თანდათანობითი გადასვლა გაძლიერებული ვიზუალური ორიენტირების გამოყენებიდან სტანდარტული ვიზუალური ორიენტირების გამოყენებაზე.

მუხლი 3. EVS-ის ნებართვის გაცემა

1. ნებართვის გაცემის მოთხოვნები დამოკიდებულია სისტემის სავარაუდო ფუნქციებზე, რომელიც შეიძლება გამოისახოს სიტუაციური ცნობიერების დონის ამაღლებაში ან საექსპლუატაციო შესაძლებლობის გაფართოებაში.

2. იმ შემთხვევებში, როცა გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულება გამოიყენება სიტუაციური ცნობიერების ხარისხის ამაღლებაში საექსპლუატაციო ნებართვის მოთხოვნა შესაძლებელია შემცირებული იქნეს. ასეთი სახის ექსპლუატაციის მაგალითი არის EVS-ი ინფორმაციის გამოსახვით სახელსაწყო დაფის ინდიკატორზე, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ ინფორმაციის მისაღებად თვითმფრინავის გარე საჰაერო სივრცის მდგომარეობის შესახებ მიწისზედა ოპერაციების შესრულებისას, როცა ეს ინდიკატორი არ იმყოფება პილოტების მხედველობის ძირითად არეში. სიტუაციური ცნობიერების ხარისხის ამაღლებისთვის აუცილებელია უზრუნველყოფილი იყოს, რომ EVS -ის აღჭურვილობამ და და საექსპლუატაციო პროცედურებმა ხელი არ შეუშალოს ჩვეულებრივ პროცედურებს, ექსპლუატაციას ან სხვა საბორტო სისტემების გამოყენებას. ზოგიერთ შემთხვევაში ერთობლიობის უზრუნველყოფამ შეიძლება მოითხოვოს ჩვეულებრივ პროცედურებში, სხვა სისტემებში ან აღჭურვილობაში ცვლილებების შეტანა.

3. იმ შემთხვევაში, როცა გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულება გამოიყენება საექსპლუატაციო შესაძლებლობების გასაფართოებლად, საექსპლუატაციო ნებართვის მისაღებად საჭიროა HUD-ზე ასახული ინფორმაციის გამოსახვა მიმართვის საფრენოსნო ინფორმაციასთან ერთად. საექსპლუატაციო ნებართვებისთვის შეიძლება ასევე მოთხოვნილი იქნეს ამ ინფორმაციის სახელსაწყო დაფის ინდიკატორზე ასახვა. პილოტმა ეს ინფორმაცია შეიძლება გამოიყენოს დასაფრენად შესვლისთვის, გამოქვეყნებული მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის ხელსაწყოებით გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულების გამოყენებით, რომელიც მიმართვის საფრენოსნო ინფორმაციასთან ერთად აისახება HUD-ზე. იმ შემთხვევებში, როცა EVS გამოიყენება გაფართოებული საექსპლუატაციო შესაძლებლობებისთვის, სტანდარტებმა და საექსპლუატაციო ნებართვებმა უნდა უზრუნველყონ კონკრეტული გადამწოდების გამოსახულების შესაბამისი შესაძლებლობები ან მათი ერთობლიობა. საექსპლუატაციო შესაძლებლობები შეიძლება გაფართოვდეს ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე, ოღონდ უფრო

მეტად დამახასიათებელია შესაძლებლობების გაფართოება ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის ან დაფრენის განხორციელებისას.

მუხლი 4. საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება EVS -ის გამოყენებისათვის

1. EVS-ს სფეროში მომზადებამ უნდა მოიცვას ფრენის ყველა ტიპები, რომლისთვისაც ნებადართულია ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური მხედველობის სისტემის ინდიკატორი. მომზადება უნდა მოიცავდეს გაუთვალისწინებელი ვითარების შემთხვევების პროცედურებს, რომლებიც აუცილებლად უნდა იქნეს გამოყენებული მუშაობის გაუარესების ან სისტემის მტყუნების შემთხვევებში. EVS-ს სფეროში მომზადება, რომელიც გამოიყენება გარე ვითარებასთან დაკავშირებით ინფორმაციის მიღებისთვის, არ უნდა შეეხოს სხვა აუცილებელი ოპერაციების შესრულებას. EVS-ს სფეროში მომზადება, რომელიც გამოიყენება საექსპლუატაციო შესაძლებლობების გაფართოებისთვის უნდა ასევე ითვალისწინებდეს მომზადებას HUD-ის შესაბამისი გამოყენების საკითხებთან დაკავშირებით, რომელიც უზრუნველყოფს გაძლიერებული ვიზუალური გამოსახულების წარმოდგენას. EVS-ს სფეროში მომზადება, აუცილებლობის შემთხვევაში, უნდა შეიცავდეს შემდეგ ელემენტებს:

ა) სისტემის მახასიათებლების და საექსპლუატაციო შეზღუდვების გაცნობა; ჩვეულებრივი პროცედურები, მართვის ორგანოები, რეჟიმები და სისტემის რეგულირებები;

ბ) EVS-ის შეზღუდვები;

გ) EVS-ის საფრენად ვარგისობის მოთხოვნები;

დ) გაფართოებული ვიზუალიზაციის შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემის დისპლეის გამოყენება, ოპერაციის შესრულებისას დაბალი ხილვადობის პირობებში, მათ შორის მიმოსვლა, დასაფრენად შესვლა და დაფრენა ხელსაწყოებით; სისტემის გამოყენება დღის და ღამის პირობებში ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის სქემის შესრულებისთვის;

ე) EVS-ს მტყუნების სახეები და მათი გამოვლენა ან საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მუშაობის მახასიათებლებზე დადგენილი შეზღუდვები, კერძოდ ფრენის შესრულებისას ეკიპაჟით, რომლის შემადგენლობაში შედის ორი წევრი;

ვ) ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების, მონიტორინგის და სიტყვიერი მტკიცებულებების გადაცემისას პილოტის მოვალეობების პროცედურები;

ზ) გაძლიერებული გამოსახულების გამოყენებიდან გადასვლა ვიზუალურ პირობებში ფრენაზე ადზ-ს ვიზუალური დანახვისას.

თ) შეწყვეტილი დაფრენა: ვიზუალური ორიენტირების დაკარგვა დაფრენის ზონაში, მიწასთან მიახლოების ზონაში ან დაფრენის დისტანციაზე;

ი) EVS-ს მახასიათებლებზე ამინდის ზემოქმედების ნებისმიერი შესაძლო შედეგი, როგორცაა დაბალი ღრუბლიანობა და დაბალი ხილვადობა.

შენიშვნა: ეკიპაჟის მიერ, რომელიც იყენებს HUD/EVS, ადზ-ს ღამით განათება შუქდიოდური საშუალებებით შესაძლოა არ იქნეს აღქმული, იმ მიზეზით, რომ გამომსხივებელი დიოდები არ არის ვარვარების ნათურები.

**დანართი 17 . დამატებითი სახელმძღვანელო მასალები ღამე ან სახელსაწყო ფრენების წარმოებისას
თვითმფრინავზე ერთი აირტურბინული ძრავით.**

მუხლი 1. მიზანი და დანიშნულება

არსებული დანართი ისახავს მიზნად, სახელმძღვანელო მასალებით უზრუნველყოფას საფრენოსნო და საექსპლუატაციო მოთხოვნები, რომლებიც მოცემულია მე-5 თავის პ5.4 და მე-3 დანართში, ფრენის უსაფრთხოების დონის ასამაღლებლად, ღამე ან სახელსაწყო ფრენების წარმოებისას თვითმფრინავზე ერთი აირტურბინული ძრავით.

მუხლი 2. აირტურბინული ძრავის საიმედოობა

1. სიმძლავრის დაკარგვის სავარაუდო ნორმის დადგენისას, ექსპლუატანტი ვალდებულია იხელმძღვანელოს კომერციული ფრენების მონაცემებით. შეფასება ხდება მინიმალური საექსპლუატაციო გამოცდილების საფუძველზე, რომელშიც შედის არანაკლებ 20000 ს ნაფრენი, თუ არ არის ჩატარებული დამატებითი საფრენოსნო გამოცდები, ან არ არის გამოცდილება ანალოგიური ტიპის ძრავების ექსპლუატაციაში.

2. ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს საიმედოობის პროგრამა, რომელიც მოიცავს ძრავსა და ასოცირებულ სისტემებთან დაკავშირებულ საკითხებს. ძრავის საიმედოობის პროგრამაში გათვალისწინებული უნდა იყოს ძრავის ნაფრენი საათები და ფრენის დროს ნებისმიერი მიზეზით ძრავის გათიშვის კოეფიციენტი 12-თვიანი პერიოდის ბაზით. მოვლენათა შეტყობინების პროცესი უნდა მოიცავდეს ღამით და/ან ინსტრუმენტულ მეტეოპირობებში უსაფრთხო ოპერირების ყველა შესაბამის შესაძლებლობას. მონაცემები ხელმისაწვდომი უნდა იყოს ოპერატორის, ტიპის სერტიფიკატის მფლობელისა და სახელმწიფოსთვის, საიმედოობის სასურველი დონის მიღწევაში დასარწმუნებლად. ნებისმიერი არასასურველი ტენდენციის შემთხვევაში ექსპლუატანტმა დროულად უნდა ითხოვოს კონსულტაციები სააგენტოსა და მწარმოებელთან, რათა დროულად დაბრუნდეს უსაფრთხოების სასურველ დონეზე. ექსპლუატანტმა, მწარმოებლის მხარდაჭერით, უნდა აწარმოოს ნაწილების კონტროლის პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს საჭირო ნაწილებისა და კონფიგურაციის ტექნიკურ გამართულობას ერთძრავიანი ტურბინით აღჭურვილი თვითმფრინავის ამ ოპერაციების შესრულებლად აღიარებისთვის. პროგრამა უნდა მოიცავდეს კონტროლის საშუალებებს იმ ნაწილებისთვის, რომლებიც განთავსებულია აღიარებულ ერთძრავიან, ტურბინით აღჭურვილ თვითმფრინავზე, აგრეთვე ნაწილების შესყიდვისა და კლასიფიცირების დროს, რემონტისა და შემოწმების შემდეგ გამოსაყენებულ ნაწილებისთვის, რათა უზრუნველყონ თვითმფრინავის საჭირო კონფიგურაცია ფრენების ამ ბრძანების 48-ე მუხლში აღწერილი საექსპლუატაციო წესებით შესრულებისთვის.

3. ძრავის პარამეტრების ცვლილებებზე კონტროლი შეიცავს:

- ა) ზეთის ხარჭის პროგრამას, დაფუძნებულს მწარმოებლის რეკომენდაციებზე;
- ბ) ძრავის მდგომარეობის კონტროლის პროგრამას, საკონტროლო პარამეტრების აღწერით და გამოსასწორებელი ქმედებების თანმიმდევრობით, რომელიც ეფუძნება მწარმოებლის რეკომენდაციებს. კონტროლის მიზანია საწყის ეტაპზე აირტურბინული ძრავის მუშაობის დაქვეითების გამოვლენა და გამოსასწორებელი ქმედებების ჩატარება, უსაფრთხო ექსპლუატაციის დონის შესანარჩუნებლად.

4. ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს ძრავის და ძრავთან დაკავშირებული სისტემების საიმედოობის პროგრამა, რომელიც შეიცავს ძრავის ნამუშევარი საათების აღნიშვნას მოცემულ პერიოდში, ფრენის დროს ნებისმიერი მიზეზით, ძრავის გამორთვის სიხშირეს და ძრავის რიგგარეშე დემონტაჟს. მონაცემები მიეწოდება ექსპლუატანტს, ტიპის სერტიფიკატის მფლობელს და სააგენტოს შემოწმებისთვის, რათა უზრუნველყონ დადგენილი საიმედოობის დონე. ნებისმიერი უარყოფითი ტენდენციის შემთხვევაში, შემუშავებული უნდა იქნეს ქმედებები უსაფთხოების დონის აღსადგენად.

5. სიმძლავრის დაკარგვის ნორმა განისაზღვრება როგორც საშუალო მცოცავი მონაცემები გარკვეულ პერიოდში (მაგალითად 12 თვეში). სიმძლავრის დაკარგვის ნორმა, და არა ფრენის დროს ძრავის გამორთვის სიხშირე, მეტად მისაღებია ერთ ძრავიან თვითმფრინავისთვის. თუ მრავალძრავიან თვითმფრინავზე ხდება ერთი ძრავის მტყუნება, სავარაუდოთ ეს ძრავი იქნება გამორთული, როდესაც ერთ ძრავიან თვითმფრინავზე შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ნარჩენი სიმძლავრე, პლანირების რეჟიმით სიშორის გასაზრდელად.

6. მოცემული პერიოდი უნდა ითვალისწინებდეს ისეთ ფაქტორებს, როგორც არის გლობალური მოხმარება და გამოცდილების შესაბამისობა. ახალი ტიპის ძრავის ექსპლუატაციაში შეყვანის შემდეგ, შესაძლებელია მთლიანი გამოცდილების გამოყენება, შუალედური სტატისტიკური მონაცემების მისაღებად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 3. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს აუცილებელ ინფორმაციას, რომელიც ეხება ღამე ან სახელსაწყო ფრენებს თვითმფრინავზე ერთი აირტურბინული ძრავით, და მთლიან ინფორმაციას დამატებით აღჭურვილობაზე, პროცედურებზე და მომზადების დონეზე, რომელიც აუცილებელია ამგვარი ფრენების შესასრულებლად, მარშრუტზე ფრენებზე და აეროდრომის ინფორმაციას (რომელიც შეიცავს დაგეგმვას და საექსპლუატაციო მინიმუმებს).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 4. ექსპლუატანტის სერტიფიცირება ან დამტკიცება

სერტიფიცირების ან დამტკიცების სისტემა, რომელსაც ადგენს სააგენტო, იძლევა იმის გარანტიას, რომ გამოყენებული ფრენის შესრულების პროცედურები ძრავის და სისტემების მტყუნების შემთხვევაში, სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში მოყვანილია შესაბამისობაში. ერთი აირტურბინული ძრავით თვითმფრინავის სერტიფიცირების ან დამტკიცების შემთხვევაში, სტანდარტულ მოთხოვნებთან ერთად, გათვალისწინებული უნდა იყოს შემდეგი ელემენტები:

- ა) ძრავის საიმედოობის მტკიცებულების არსებობა კონკრეტულ კომბინაციაში „თვითმფრინავი - ძრავი“;
- ბ) მომზადების სპეციალური და შესაბამისი პროცედურები, რომლებშიც შედის ძრავის მტყუნების პროცედურა მიწაზე, აფრენის შემდეგ, მარშრუტზე, დაშვებისას სრული კრეისერული სიმალიდან იძულებითი დაფრენამდე;
- გ) ტექნიკური მომსახურების პროგრამა იმ სისტემების და აღჭურვილობის ჩათვლით;
- დ) MEL-ი შეცვლილი სისტემების და აღჭურვილობის მიხედვით, რომელიც აუცილებელია ღამე ან სახელსაწყო ფრენების შესრულებისას;

- ე) დაგეგმვა და საექსპლუატაციო მინიმუმები ღამე ან სახელსაწყო ფრენების შესრულებისას;
- ვ) გაფრენის და მოფრენის პროცედურები და მარშრუტზე ნებისმიერი შეზღუდვები;
- ზ) მფრინავის განოცდილება დაკვალიფიკაცია;
- თ) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო, რომელშიც ასახულია შეზღუდვები, ავარიული პროცედურები, დამტკიცებული მარშრუტები, MEL-ი და სტანდარტული პროცედურები აღჭურვილობის შესაბამისად.

მუხლი 5. საექსპლუატაციო მოთხოვნები და მოთხოვნები ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიმართებაში

1. ექსპლუატანტის სერტიფიკატში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში აღნიშნული ღამით და/ან ინსტრუმენტულ მეტეოპირობებში ერთმრავიანი, ტურბინით აღჭურვილი თვითმფრინავით ფრენების შესრულების ნებართვა უნდა შეიცავდეს ცალკეულ ფიუზელაჟი/ძრავი კომბინაციებს, რომელიც თავისთავად შეიცავს კონკრეტული ტიპის სტანდარტულ დიზაინს, აღიარებულ სპეციფიკურ თვითმფრინავებს და მარშრუტებს ან არეალს ამ წესით ფრენების შესასრულებლად.
2. ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების კონტროლის სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს დამატებითი საჭირო აღჭურვილობის სერტიფიცირების ინფორმაციას, ამ აღჭურვილობის საიმედოობისა და ტექნიკური მომსახურების პროგრამებს, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება ძრავის ტექნიკური მომსახურება და საიმედოობის პროგრამა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

მუხლი 6. მარშრუტების შეზღუდვა წყლის თავზე ფრენისას

1. ერთი აირტურბინული ძრავით თვითმფრინავების ექსპლუატანტები, რომლებიც ასრულებენ ღამე ან სახელსაწყო ფრენებს, ვალდებულნი არიან ჩაატარონ წყლის თავზე ფრენების მარშრუტების შეზღუდვები. გამოთვლილი უნდა იყოს მანძილი ხმელეთის მონაკვეთიდან უსაფრთხო იძულებითი დაფრენისთვის. ეს მანძილი შეესაბამება პლანირების რეჟიმში ფრენის სიშორეს უქარო ამინდის პირობებში, სრული კრეისერული სიმაღლიდან იძულებითი დაფრენის ადგილამდე ძრავის მტყუნების შემთხვევაში. სააგენტოს შეუძლია გაზარდოს ეს მანძილი არსებული პირობების გათვალისწინებით. ამასთან ერთად გათვალისწინებული უნდა იყოს, ზღვის სავარაუდო მდგომარეობა, თვითმფრინავზე განთავსებული საავარიო-სამაშველო საშუალებები, ძრავის საიმედოობა და ხელმისაწვდომი სამმებრო-სავარიო სამსახურები.
2. ნებისმიერი დამატებითი მანძილი, რომელიც აღემატება პლანირების რეჟიმში ფრენის სიშორეს, არ უნდა აღემატებოდეს 15-წუთიან ფრენას კრეისერული სიჩქარით.

დანართი 18. საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინაღო მომსახურების დონე

მუხლი 1. გამოყენების მიზანი და ფარგლები

ამ დანართის მიზანია თვითმფრინავის ექსპლუატანტის მიერ RFFS დაცვის უზრუნველყოფის დონის შესაფასებელი სახელმძღვანელო მასალის შემუშავება.

მუხლი 2. აეროდრომის RFFS-ის მინიმალური მისაღები კატეგორია

1. კონკრეტული ფრენისათვის გამოყენებული, კონკრეტული აეროდრომის RFFS-ის გამოქვეყნებული კატეგორია უნდა იყოს კონკრეტული თვითმფრინავის RFFS-ის კატეგორიაზე არანაკლები. მიუხედავად ამისა, თუ ფრენის სამუშაო გეგმით მითითებულ აეროდრომ(ებ)ზე უზრუნველყოფილი არ არის თვითმფრინავისათვის საჭირო RFFS-ის კატეგორია, ექსპლუატანტი უნდა დარწმუნდეს, რომ კონკრეტულ აეროდრომზე უზრუნველყოფილია RFFS-ის ის მინიმალური დონე, რაც სეს-ით ითვლება მისაღებად. RFFS-ის მისაღები მინიმალური დონის განსაზღვრისას, ექსპლუატანტი სარგებლობს ამ დანართის 1 ცხრილით.

2. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-9 თავის 9.2 პუნქტით მითითებულ დონეზე ნაკლები RFFS-ის კატეგორიის მქონე აეროდრომ(ებ)ზე ფრენა თვითმფრინავისა და აეროდრომის ექსპლუატანტებს შორის უნდა შეთანხმდეს.

ცხრილი -1

აეროდრომის RFFS-ის მინიმალური მისაღები კატეგორია

ფრენის სამუშაო გეგმით მითითებული აეროდრომ(ებ)ი1	აეროდრომის RFFS-ის მინიმალური მისაღები კატეგორია (გამოქვეყნებული კატეგორიის გათვალისწინებით)
გაფრენისა და დანიშნულების აეროდრომები	ყოველი აეროდრომის RFFS-ის კატეგორია უნდა იყოს თვითმფრინავს RFFS-ის კატეგორიაზე არანაკლები. შეიძლება მისაღები იყოს თვითმფრინავს RFFS-ის კატეგორიაზე ერთი საფეხურით ნაკლები, თუ ის უზრუნველყოფილია როგორც დონის დროებითი დაცვმა, ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომის მე-9 თავის 9.2 პუნქტის მიხედვით, მაგრამ არ უნდა იყოს მე-4 კატეგორიაზე ნაკლები, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის თვითმფრინავისათვის, და 1-ლ კატეგორიაზე ნაკლები, დანარჩენი თვითმფრინავებისთვის
გაფრენისა და დანიშნულების აეროდრომები, კატეგორიის დროებითი დაკლებისას, და დანიშნულების პუნქტის და მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომები	თვითმფრინავს RFFS-ის კატეგორიაზე ორი საფეხურით ნაკლები, მაგრამ არ უნდა იყოს მე-4 კატეგორიაზე ნაკლები, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის თვითმფრინავისათვის, და 1-ლ კატეგორიაზე ნაკლები, დანარჩენი თვითმფრინავებისთვის

მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი, EDTO-ს შესრულებისას	მე-4 კატეგორია, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის თვითმფრინავისათვის, და არანაკლებ 1 კატეგორია, დანარჩენი თვითმფრინავებისთვის, თვითმფრინავის მისვლამდე არანაკლებ 30 წუთით ადრე აეროდრომის ექსპლუატანტის შეტყობინების პირობით
---	---

შენიშვნა: თუ ეს აეროდრომი რამდენიმე მიზნით გამოიყენება, უნდა ვისარგებლოთ სავარაუდო გამოყენების კონკრეტული მიზნის შესაბამისი უმაღლესი საჭირო კატეგორიით.

3. ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლ ტომში აეროდრომის კატეგორია განისაზღვრება 9.2.5 და 9.2.6 პუნქტების მიხედვით, იმის გამოკლებით, რომ, როცა ყველაზე უფრო დატვირთული თანამიმდევრული 3 თვის განმავლობაში ყველაზე უფრო მაღალი კატეგორიის თვითმფრინავების ოპერაციების რაოდენობა 700-ზე ნაკლებია, დაცვის უზრუნველყოფილი დონე შეიძლება იყოს გარკვეულ კატეგორიაზე ერთი საფეხურით ნაკლები.

4. მხოლოდ სატვირთო თვითმფრინავების ფრენებისათვის შეიძლება მისაღები იყოს კატეგორიის შემდგომი დაკლება იმ პირობით, რომ RFFS-ს აქვს ეკიპაჟის კაბინის გარშემო ხანძრის შეკავების სათანადო შესაძლებლობა, იმ დროით, რაც ადამიანების მიერ თვითმფრინავის უსაფრთხოდ დასატოვებლად არის საკმარისი.

5. ჰაერში თვითმფრინავის მეთაურმა შეიძლება გადაწყვიტოს რომელიმე აეროდრომზე დაფრენა, RFFS-ის კატეგორიის მიუხედავად, თუ გარემოებები კარნახობს, რომ დაფრენა უფრო უსაფრთხოა, ვიდრე მარშრუტის შეცვლა.

დანართი №19

(ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 15 მარტის ბრძანება №48 - ვებგვერდი, 16.03.2021წ.

დანართი №20 (ამოღებულია)

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აგვისტოს ბრძანება №137 - ვებგვერდი, 03.09.2020წ.

დანართი №21

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 22 ივნისის ბრძანება №78 - ვებგვერდი, 23.06.2016წ.

მომსახურე ეკიპაჟის მომზადება

მუხლი 1. მომზადება

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს მის მიერ შედგენილი და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომსახურე ეკიპაჟის ყოველმა წევრმა უნდა გაიაროს მომზადება.

2. ბორტგამყოლის მომზადების პროგრამა უნდა შეიცავდეს თეორიულ და პრაქტიკულ კურსს და, აგრეთვე, ინდივიდუალურ პრაქტიკულ მეცადინეობას.

3. თითოეული სასწავლო კურსი უნდა იყოს:

ა) წარმართული სტრუქტურულად და რეალისტურად გამართული;

ბ) მოცემული ქვეჯგუფის ყველა ტრენინგის გავლისას ან დამთავრების შემდეგ ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გაიარონ შემოწმება, რომელიც უნდა მოიცავდეს განვლილი ტრენინგის ყველა პროგრამას, გარდა ეკიპაჟის რესურსის მართვისა;

გ) შემოწმება უნდა იქნეს ჩატარებული შესაბამისად კვალიფიცირებული პერსონალის მიერ, რათა შემოწმდეს, რომ ეკიპაჟის წევრებმა მიაღწიეს ან შეინარჩუნეს საჭირო კვალიფიკაციის დონე.

4. ეკიპაჟის რესურსის მართვის (CRM) ტრენინგკურსი (სადაც მოთხოვნა არის – ეკიპაჟის რესურსის მართვის მოდული) უნდა იყოს ჩატარებული CRM ინსტრუქტორის მიერ, სადაც CRM ელემენტები იქნება ინტეგრირებული სხვა ტრენინგთან ერთად. CRM ინსტრუქტორმა უნდა მოახერხოს ტრენინგის განსაზღვრა და ინტეგრირება მიმდინარე გეგმასთან.

მუხლი 2. პირველადი მომზადება

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ბორტგამყოლის ყოველმა კანდიდატმა გაიაროს ფრენის უსაფრთხოების კუთხით პირველადი მომზადება.

2. მომზადების კურსი შეიძლება ჩაატაროს ექსპლუატანტის სახელით მოქმედმა, მომზადების ჩამტარებელმა სხვა ორგანიზაციამ, ან სააგენტოს მიერ აღიარებულმა მომზადების ჩამტარებელმა ორგანიზაციამ.

3. ფრენის უსაფრთხოების კუთხით პირველადი მომზადების პროგრამა უნდა შეესაბამებოდეს ამ დანართით დადგენილ მოთხოვნებს და იყოს შეთანხმებული სააგენტოსთან.

4. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ბორტგამყოლის პირველადი მომზადების გათვალისწინებულ კურსში შედიოდეს:

ა) ხანძრისა და კვამლის საწინალო მომზადება:

ა.ა) ყურადღება უნდა გამახვილდეს ხანძრის ან კვამლის გაჩენისას ბორტგამყოლების მიერ საავარიო-სამაშველო ღონისძიებების ოპერატიულ ჩატარებაზე და, განსაკუთრებით, ხანძრის კერის დადგენის მნიშვნელობაზე;

ა.ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის დაუყოვნებლივ შეტყობინებისა და ხანძრის ან კვამლის აღმოჩენისას, ქმედებების კოორდინირება და ურთიერთდახმარება;

ა.გ) ხანძარსახიფათო არეების (ტუალეტების ჩათვლით) და კვამლის გადამწოდების ხშირი შემოწმების აუცილებლობა;

ა.დ) ხანძრის კლასიფიკაცია, ხანძარსაქრობი რეაგენტების ტიპები და ხანძრის ქრობის პროცედურები; ცეცხლსაქრობი რეაგენტების გამოყენების წესები, არასწორი გამოყენების შედეგები; ჩაკეტილ სივრცეში მათი გამოყენება; და

ა.ე) აეროდრომზე საავარიო-სამაშველო (სახმელეთო) მომსახურების ზოგადი პროცედურები.

ბ) წყალზე გადარჩენისათვის მომზადება – წყალზე ავარიული დაფრენის აღჭურვილობის გამოყენების პრაქტიკული წვრთნა. ბორტგამყოლებმა ისეთ სხ-ზე ფრენის დაწყებამდე, რომელიც აღჭურვილია გასაბერი ტივებით ან სხვა მსგავსი მოწყობილობით, უნდა გაიარონ აღნიშნული აღჭურვილობის გამოყენებაში მომზადება და, აგრეთვე, გაიარონ პრაქტიკული წვრთნა წყალზე;

გ) გადარჩენისათვის მომზადება – განსაკუთრებული პირობების რეგიონებში (არქტიკა, უდაბნო, ჯუნგლები ან ზღვა) ფრენისათვის საჭიროა გადარჩენისათვის მოსამზადებელი პროგრამის გავლა;

დ) სამედიცინო ასპექტები და პირველი სამედიცინო დახმარება:

დ.ა) სამედიცინო ასპექტების მიხედვით და პირველადი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენის ინსტრუქტაჟი, პირველადი დახმარების ნაკრები და პირველადი დახმარების აფთიაქი და მათში არსებული სამედიცინო პრეპარატები; სამედიცინო-სამაშველო აღჭურვილობა;

დ.ბ) გადარჩენისათვის საჭირო პირველადი სამედიცინო დახმარების აღმოჩენა და ჰიგიენის დაცვა; და

დ.გ) ფრენისას ადამიანის ორგანიზმზე ფიზიოლოგიური ფაქტორების, კერძოდ, ჰიპოქსიის გავლენა;

ე). მგზავრების მართვა:

ე.ა) ალკოჰოლის ან ნარკოტიკის ზეგავლენის ქვეშ მყოფი ან აგრესიული მგზავრების გამოვლენისა და გაკონტროლების შესახებ რეკომენდაციები;

ე.ბ) ევაკუაცია და კონტროლირებადი გადმოსხდომა (მგზავრთა ნაკადის მართვა);

ე.გ) სალონში ბარგის უსაფრთხო განთავსების წესი (მგზავრების მომსახურების საგნების ჩათვლით) და ის საფრთხე, რომელსაც მგზავრებისათვის შეიძლება წარმოადგენდეს დაუმაგრებელი ბარგი ან საავარიო გასასვლელებთან მისასვლელი გზის გადაღობვის ან საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის დაზიანების შემთხვევაში;

ე.დ) სალონში სამგზავრო სავარძლების სწორი განლაგება სხ-ის მასისა და გაწონასწორების გათვალისწინებით. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს ინვალიდთა განთავსებას და ისეთ

გასასვლელელებთან მხოლოდ ფიზიკურად ჯანსაღი პირების განთავსების საჭიროებას, რომლებიც ბორტგამყოლების მიერ არ კონტროლდება;

ე.ე) მოულოდნელად წარმოქმნილი ტურბულენტობის დროს, მგზავრების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფი ქმედებები;

ე.ვ) სალონში ცოცხალი ცხოველების გადაყვანის წესები;

ე.ზ) სახიფათო ტვირთის გადატანასთან დაკავშირებით მომზადება;

ე.თ) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროცედურები;

ვ) კავშირი – ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ მომზადების პროგრამაში ყურადღება მიექცეს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებსა და ბორტგამყოლებს შორის ეფექტური კავშირის დამყარების მნიშვნელობას, ამისათვის საჭირო ტექნიკის, ერთი სამუშაო ენის და ტერმინოლოგიის ჩათვლით;

ზ) დისციპლინა და პასუხისმგებლობა:

ზ.ა) მომსახურე ეკიპაჟის მიერ მოვალეობების „ბორტგამყოლის სახელმძღვანელოში“ განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად შესრულების მნიშვნელობა;

ზ.ბ) ბორტგამყოლების მიერ ისეთი პროფესიული ჩვევების და ისეთი ფიზიკური ფორმის შენარჩუნება, რომელიც საჭიროა საფრენოსნო და სასამსახურო დროსთან დაკავშირებით დადგენილი შეზღუდვებისა და დასვენების მოთხოვნების გათვალისწინებით;

ზ.გ) ბორტგამყოლების მიერ საავიაციო კანონმდებლობის ცოდნა და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს როლის გაცნობიერება;

ზ.დ) საავიაციო ტერმინოლოგიის, ფრენის თეორიის, მგზავრების განთავსების, მეტეოროლოგიისა და ფრენის რეგიონის ზოგადი ცოდნა;

ზ.ე) ბორტგამყოლთა გაფრენისწინა ინსტრუქტაჟი და მათთვის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის მიწოდება;

ზ.ვ) სახელმძღვანელოების და დოკუმენტაციის განახლების უზრუნველყოფა და ექსპლუატანტის მიერ გაკეთებული ცვლილებების მასში შეტანა;

ზ.ზ) იმ ვითარებების განსაზღვრა, რომელთა დადგომისას ბორტგამყოლებმა უნდა წამოიწყონ მგზავრთა ევაკუაცია და სხვა საავარიო-სამაშველო პროცედურები;

ზ.თ) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალეობები და პასუხისმგებლობა; საავარიო ვითარებაში სწრაფი რეაგირების მნიშვნელობა;

ზ.ი) სხ-ის ზედაპირის დაბინძურების გავლენა და საფრენოსნო ეკიპაჟის შეტყობინების აუცილებლობა ზედაპირის რაიმე სახის დაბინძურების გამოვლენის შემთხვევაში;

თ) ეკიპაჟის რესურსების მართვა, რომელიც მოიცავს „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ შესავალ კურსს და რომელიც უნდა გაიაროს მომსახურე ეკიპაჟის შემადგენლობაში მყოფმა ყველა ბორტგამყოლმა საკუთარი

მოვალეობების შესრულების დაწყებამდე. ის ბორტგამყოლი, რომელიც უკვე ასრულებს კომერციულ რეისებზე ფრენებს მომსახურე ეკიპაჟის შემადგენლობაში, მაგრამ „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ შესავალი კურსი გავლილი არა აქვს, ვალდებულია გაიაროს აღნიშნული კურსი მორიგი პერიოდული მომზადების ან/და შემოწმების გავლამდე;

მუხლი 3. გადამზადების და სხვაობების შემსწავლელი კურსი (სხ-ის ტიპის მიხედვით)

1. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ყოველი ბორტგამყოლი, დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად, გაივლის გადამზადების და სხვაობების შემსწავლელ კურსს. საწვრთნელი კურსი განსაზღვრული უნდა იყოს “ბორტგამყოლის სახელმძღვანელოში“. საწვრთნელი კურსის პროგრამა და სტრუქტურა წინასწარ უნდა იყოს შეთანხმებული სააგენტოსთან.

2. ბორტგამყოლმა უნდა გაიაროს გადამზადების კურსი:

ა) ექსპლუატანტის მიერ ბორტგამყოლად დანიშვნის წინ;

ბ) სხ-ის სხვა ტიპზე სამუშაოდ გადასვლის წინ.

3. ბორტგამყოლმა უნდა გაიაროს სხვაობების შემსწავლელი კურსი:

ა) იმავე ტიპის სხვა მოდიფიკაციის სხ-ზე სამუშაოდ გადასვლის წინ;

ბ) თუ იგი მოვალეობებს ასრულებს ისეთი ტიპის მოდიფიკაციის სხ-ებზე, რომლებსაც გააჩნია უსაფრთხოების უზრუნველყოფის განსხვავებული აღჭურვილობა ან იგი სხვაგვარადაა განთავსებული, ან სხ-ებზე მოქმედებს სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში მოქმედების განსხვავებული პროცედურები.

4. ექსპლუატანტმა გადამზადების პროგრამის და სხვაობების შემსწავლელი კურსის მოცულობა უნდა განსაზღვროს ბორტგამყოლის მიერ უკვე გავლილი მომზადების გათვალისწინებით, მომზადების შესახებ გაკეთებული ჩანაწერების საფუძველზე.

5. პირველადი მომზადების და გადამზადების და სხვაობების შემსწავლელი კურსის ურთიერთდაკავშირებული ელემენტები შეიძლება გაერთიანდეს.

6. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ:

ა) ბორტგამყოლთა გადამზადება ჩატარდება დადგენილი სტრუქტურის მიხედვით, რეალურთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში;

ბ) სხვაობების შემსწავლელი კურსი ჩატარდება დადგენილი სტრუქტურის მიხედვით;

გ) გადამზადებით და, თუ საჭიროა, სხვაობების შემსწავლელი კურსით გათვალისწინებული იქნება ყველა საავარიო აღჭურვილობით სარგებლობის წესის და სხ-ის ტიპისა ან მოდიფიკაციის მიხედვით საავარიო პროცედურების შესწავლა და, აგრეთვე, შესაბამის საწაფზე ან უშუალოდ სხ-ზე პრაქტიკული წვრთნა;

დ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ყოველი ბორტგამყოლი, სანამ იგი შეუდგება საკუთარი მოვალეობების შესრულებას, გაივლის ექსპლუატანტის „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსს, ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად. იმ ბორტგამყოლმა, რომელიც ექსპლუატანტთან უკვე მსახურობს ბორტგამყოლად, მაგრამ ექსპლუატანტის „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსი გავლილი არა აქვს, უნდა

გაიაროს როგორც „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსი, ისე „ეკიპაჟის რესურსების მართვის კურსი“ - კონკრეტული სხ-ის ტიპის მიხედვით, ამ მუხლის მე-9 პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მორიგი პერიოდული მომზადების და შემოწმების გავლამდე.

7. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ გადამზადება და სხვაობების შემსწავლელი კურსი ჩატარდეს სათანადო კვალიფიკაციის მქონე პირის მიერ.

8. გადამზადება და სხვაობების შემსწავლელი კურსის ფარგლებში ყოველი ბორტგამყოლი გაივლის სხ-ზე საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის განთავსების, მოხსნის და მისით სარგებლობის წესების შესწავლის და მიღებული უნარ-ჩვევების შემოწმებას და, აგრეთვე, შეისწავლის სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში მოქმედების პროცედურებს სხ-ის კონკრეტული ტიპის, მოდიფიკაციის და კონფიგურაციის მიხედვით.

9. გადამზადების და სხვაობების შემსწავლელი კურსი უნდა მოიცავდეს:

ა) ხანძრისა და კვამლის საწინააღმდეგო მომზადებას, ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობის და დამცავი სპეცტანსაცმლის პრაქტიკულ გამოყენებას, რომელიც ტარდება რეალურთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში და მოიცავს:

ა.ა) სალონში გაჩენილი ხანძრის ქრობას ამისათვის განკუთვნილი საშუალებებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ქლადონის (Halon) მაგივრად გამოყენებული შეიძლება იყოს სხვა ცეცხლსაქრობი რეაგენტები;

ა.ბ) ჩაკეტილ სივრცეში, კვამლიანობის იმიტაციის პირობებში სასუნთქი ორგანოების დამცავი აღჭურვილობით სარგებლობას;

ბ) კარების გაღებას და ავარიული გასასვლელებით სარგებლობას და მოიცავს:

ბ.ა) სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში ნებისმიერი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ებზე კარის გაღების და ჩვეულებრივი ან ავარიული გასასვლელებით სარგებლობის პრაქტიკული ჩვევები, კარის გაღების გამაადვილებელი (გამაძლიერებელი) მოწყობილობის (თუ სხ-ზე ასეთი არსებობს) მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევის ჩათვლით. ამაში აგრეთვე უნდა შედიოდეს საავარიო-სამაშველო ტრაპის გასაშლელად საჭირო მოქმედებების შესწავლა. წვრთნა უნდა ჩატარდეს სხ-ზე ან შესაბამის საწაფზე; და

ბ.ბ) მონაწილეობას ყველა სხვა დანარჩენი გასასვლელის მეშვეობით ევაკუაციის დემონსტრირებაში, პილოტების კაბინაში არსებული ფანჯრების ჩათვლით.

გ) საავარიო-სამაშველო ტრაპის მეშვეობით ევაკუაციას და მოიცავს:

გ.ა) წვრთნას, რომელშიც შედის სხ-ის ძირითადი ბანის სიმალიდან საავარიო-სამაშველო ტრაპით მიწაზე ჩამოსვლა, რომლის დროსაც ტრაპი მიმაგრებული იყოს სხ-ზე ან საწვრთნელ საწაფზე;

შენიშვნა: ბორტგამყოლი ხელახლა გაივლის აღნიშნულ წვრთნას, თუ იგი გადავიდა სხვა ტიპის სხ-ზე, რომლის ძირითად ბანზე განლაგებული გასასვლელის ზღურბლის სიმაღლე ხმელეთიდან მნიშვნელოვნად განსხვავდება იმ სხ-ის გასასვლელის ზღურბლის სიმაღლისაგან, რომელზეც იგი ადრე ასრულებდა სამუშაოებს.

დ) საევაკუაციო პროცედურებს და სხვა საავარიო ვითარებებს, რომელიც მოიცავს:

დ.ა) საავარიო ევაკუაციის წვრთნას, რომელიც ითვალისწინებს შემდეგ საკითხებს:

დ.ა.ა) ავარიული დაჯდომის ტიპს (დაგეგმილი ან დაუგეგმავი);

დ.ა.ბ) ავარიული დაჯდომის პირობებს (ხმელეთზე ან წყალზე);

დ.ა.გ) მგზავრების გადმოსხდომას (კონტროლირებადი გადმოსდომა ან ევაკუაცია);

დ.ა.დ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის გამოყენებას.

დ.ბ) წვრთნას განსახორციელებელი ქმედებების შესახებ:

დ.ბ.ა) ხანძრის გაჩენისას;

დ.ბ.ბ) ძლიერი ტურბულენტობის დროს;

დ.ბ.გ) წნევის უეცარი დაცემის დროს;

დ.ბ.დ) ფრენის დროს მომხდარი სხვა საავარიო ვითარებისას;

ე) მგზავრთა ნაკადის მართვა, რომელიც მოიცავს შესაბამის წვრთნას სხვადასხვა საავარიო ვითარებების და სხ-ის ტიპის მიხედვით;

ვ) ქმედებებს პილოტის შრომისუნარიანობის დაკარგვისას, რომელიც მოიცავს, წვრთნას პილოტის შრომისუნარიანობის დაკარგვის შემთხვევაში ჩასატარებელი პროცედურების შესახებ, რომელთა მიხედვით მან უნდა შეძლოს პილოტის სავარძლის მექანიზმების მართვა და უსაფრთხოების ღვედების შეკვრა/გახსნა. წვრთნის პროგრამა უნდა ითვალისწინებდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების საყანგბადე სისტემის გამოყენებისა და საკონტროლო ფურცლით სარგებლობის პრაქტიკული დემონსტრირებას, თუ ეს სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურებით (SOP) არის განსაზღვრული;

ზ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის განლაგებასა და გამოყენებასთან დაკავშირებულ მომზადებას (ტარდება რეალურთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში);

ზ.ა) გასაბერი/გასაშლელი ტრაპები და, თუ სხ-ზე მისადგმელი ტრაპი გათვალისწინებული არ არის, სამაშველო ბაგირები;

ზ.ბ) სამაშველო ტივი და გასაბერი ტივი/ტრაპი და მათთან დაკავშირებული მოწყობილობა;

ზ.გ) სამაშველო ჟილეტები; სამაშველო ჟილეტები და საცურავი საშუალებები ორ წლამდე ბავშვებისათვის;

ზ.დ) ჟანგბადის დასარიგებელი მოწყობილობა;

ზ.ე) ჟანგბადი პირველადი დახმარებისათვის;

ზ.ვ) ცეცხლსაქრობები;

ზ.ზ) სახანძრო ცული და ძალაყინი;

ზ.თ) საავარიო განათება, ჯიბის ელექტროფარანი;

ზ.ი) საკომუნიკაციო მოწყობილობა, მეგაფონების ჩავლით;

ზ.კ) საავარიო-სამაშველო კომპლექტები, მათში არსებული საშუალებების ჩათვლით;

ზ.ლ) პიროტექნიკური საშუალებები (ნამდვილი ან იმიტირებული);

ზ.მ) პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრები, პირველადი დახმარების აფთიაქი და მათში არსებული სამედიცინო პრეპარატები; სამედიცინო-სამაშველო აღჭურვილობა;

ზ.ნ) სალონში მოთავსებული სხვა საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სისტემები;

თ) მგზავრების ინსტრუქტაჟს/საავარიო-სამაშველო საშუალებების დემონსტრირებას;

ი) ინფექციური დაავადებების თავიდან ასაცილებელი ღონისძიებების ჩატარების შემსწავლელი კურსი – პირველადი სამედიცინო დახმარების გაწევის მომზადების პროგრამის ფარგლებში, თუ ფრენები ხორციელდება ტროპიკული ან სუბტროპიკული კლიმატის მქონე რეგიონებში, ან შეიძლება მოხდეს მარშრუტიდან გადახრა აღნიშნული რეგიონებისაკენ,

კ) ეკიპაჟის რესურსების მართვის კურსი, რომელიც უნდა ითვლისწინებდეს ამ დანართის მე-7 მუხლის „ცხრილი 1“-ის „ა“ გრაფაში მოცემული დისციპლინებს ამავე ცხრილის (ბ) და (გ) გრაფაში განსაზღვრული მოცულობით.

შენიშვნა: ექსპლუატანტის „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ და სხ-ის ტიპის მიხედვით „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ მომზადებას უნდა უძღვებოდეს „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ დარგში ინსტრუქტორი.

მუხლი 4. გაცნობითი სწავლება

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი ბორტგამყოლი სწავლების შემდეგ უზრუნველყოს სხ-ზე გაცნობითი ვიზიტით და გაცნობითი ფრენით.

2. გაცნობითი ფრენის შესრულების დროს ბორტგამყოლი დანიშნული უნდა იყოს მომსახურე ეკიპაჟის დამატებით წევრად, იმ მინიმალური ბორტგამყოლთა რაოდენობის დაცვით, რომელიც დადგენილია სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება №203 მე- 9 მუხლით.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროსაბჭოს 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.CC.135)

მუხლი 5. პერიოდული მომზადება

ა) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ პერიოდული მომზადება ჩატარდეს სათანადოდ კვალიფიცირებული პერსონალის მიერ;

ბ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ყოველ 12 კალენდარულ თვეში ერთხელ მომსახურე ეკიპაჟის წევრებმა გაიარონ შემდეგი მომზადება:

ბ.ა) საავარიო-სამაშველო პროცედურები, პილოტის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვის შემთხვევაში ჩასატარებელი პროცედურების ჩათვლით;

ბ.ბ) საევაკუაციო პროცედურები, კონტროლირებადი გადმოსხდომის (მგზავრთა ნაკადის მართვა) მეთოდების ჩათვლით;

ბ.გ) სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში ავარიული გასასვლელის გაღების იმიტაცია (შეხებით);

ბ.დ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის, მათ შორის, საჟანგბადე სისტემების განლაგება და გამოყენება; ბორტგამყოლების მიერ სამაშველო ჟილეტებით, ჟანგბადის დასარიგებელი მოწყობილობით და სასუნთქი ორგანოების დამცავი აღჭურვილობით სარგებლობა;

ბ.ე) სამედიცინო ასპექტები და პირველადი სამედიცინო დახმარება, პირველადი დახმარების ნაკრები, პირველადი დახმარების აფთიაქი და მათში არსებული სამედიცინო პრეპარატები; სამედიცინო-სამაშველო აღჭურვილობა;

ბ.ვ) ნივთების განთავსება სალონში;

ბ.ზ) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროცედურები;

ბ.თ) საავიაციო შემთხვევის და ინციდენტის განხილვა;

ბ.ი) სხ-ის ზედაპირის გაბინძურების გავლენა და საფრენოსნო ეკიპაჟის შეტყობინების აუცილებლობა ზედაპირის რაიმე სახის გაბინძურების გამოვლენის შემთხვევაში;

ბ.კ) ეკიპაჟის რესურსების მართვა. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ:

ბ.კ.ა) ბორტგამყოლები, სამწლიანი ციკლით, გაივლიან „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ ამ დანართის მე-7 მუხლის „ცხრილი 1“-ის (ა) გრაფაში გათვალისწინებულ დისციპლინებს იმავე ცხრილის (დ) გრაფაში განსაზღვრული მოცულობით („ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კუთხით ყოველწლიური მომზადება“);

ბ.კ.ბ) სილაბუსის (სასწავლო გეგმის) განმარტებას და მის განხორციელებას უძღვებოდეს ბორტგამყოლების ინსტრუქტორი „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ დარგში;

ბ.კ.გ) როდესაც „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კუთხით მომზადება ტარდება ცალკეული „მოდულების“ მიხედვით, ის უნდა ტარდებოდეს ბორტგამყოლების, სულ ცოტა, ერთი ინსტრუქტორის მიერ „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ დარგში;

გ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ყოველმა ბორტგამყოლმა, არაუმეტეს სამ წელიწადში ერთხელ, გაიაროს შემდეგი პერიოდული მომზადება:

გ.ა) სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში კარების გაღება და ნებისმიერი ტიპის ან მოდიფიკაციის ჩვეულებრივი ან ავარიული გასასვლელით სარგებლობა, კარის გაღების გამაადვილებელი (გამამლიერებელი) მოწყობილობის (თუ სხ-ზე ასეთი არსებობს) მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევის ჩათვლით. ამაში აგრეთვე უნდა შედიოდეს საავარიო-სამაშველო ტრაპის გასაშლელად საჭირო მოქმედების შესწავლა. წვრთნა უნდა ჩატარდეს სხ-ზე ან შესაბამის საწაფზე;

გ.ბ) ყველა სხვა დანარჩენი გასასვლელით, მათ შორის, პილოტების კაბინაში არსებული ფანჯრებით სარგებლობის დემონსტრირება,

გ.გ) ყოველი ბორტგამყოლი გაივლის ხანძარსაწინააღმდეგო მოწყობილობის და დამცავი სპეცტანსაცმლის

გამოყენების პრაქტიკულ მომზადებას, რეალურთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში.

აღნიშნული მომზადება უნდა მოიცავდეს:

გ.გ.ა) ყოველი ბორტგამყოლის მიერ სალონში გაჩენილი ხანძრის ქრობას ამისათვის განკუთვნილი საშუალებებით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ქლადონის (Halon) მაგივრად შეიძლება გამოყენებული იყოს სხვა ცეცხლსაქრობი რეაგენტები; და

გ.გ.ბ) ჩაკეტილ სივრცეში, კვამლიანობის იმიტაციის პირობებში სასუნთქი ორგანოების დამცავი აღჭურვილობით სარგებლობა;

გ.დ) პროტექციური საშუალებების (ნამდვილი ან იმიტირებული) გამოყენება;

გ.ე) სამაშველო ტივის, გასაბერი ტივი/ტრაპის (თუ სხ-ზე გათვალისწინებულია ასეთი) გამოყენების დემონსტრირება;

გ.ვ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საფრენოსნო ეკიპაჟი ორზე მეტი წევრისაგან შედგება, ყოველ ბორტგამყოლს ჩაუტარდება წვრთნა პილოტის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვის შემთხვევაში ჩასატარებელი პროცედურების შესახებ, რომელთა მიხედვით მან უნდა შეძლოს პილოტის სავარძლის მექანიზმების მართვა და უსაფრთხოების ღვედების შეკვრა/გახსნა. წვრთნის პროგრამაში უნდა შედიოდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების საჭანგბადე სისტემის გამოყენებისა და საკონტროლო ფურცლით სარგებლობის პრაქტიკული დემონსტრირება, თუ ეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მუშაობის ტექნოლოგიით (SOP) განსაზღვრულია;

დ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ მომსახურე ეკიპაჟის საწვრთნელ პროგრამაში გათვალისწინებული ამ წესებით განსაზღვრული ყველა მოთხოვნა.

მუხლი 6. პროფესიული ჩვევები

1. ბორტგამყოლი ვალდებულია გაიაროს პროფესიული ჩვევების აღსადგენი კურსი თითოეული სხ-ის ტიპზე, თუ მას ბოლო პერიოდული სწავლების და შემოწმების გავლის შემდეგი 6 თვის განმავლობაში:

ა) არ შეუსრულებია ფრენა სამსახურებრივი მოვალეობების შესასრულებლად;

ბ) არ შეუსრულებია ფრენა კონკრეტული ტიპის სხ-ით.

2. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ პროფესიული ჩვევების აღსადგენი კურსი ბორტგამყოლს ჩაუტარდება სათანადოდ კვალიფიცირებული პერსონალის მიერ და მასში ჩართული იქნება შემდეგი:

ა) საავარიო-სამაშველო პროცედურები, პილოტის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვის შემთხვევაში ჩასატარებელი პროცედურების ჩათვლით;

ბ) საევაკუაციო პროცედურები, კონტროლირებადი გადმოსხდომის (მგზავრთა ნაკადის მართვა) მეთოდების ჩათვლით;

გ) სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში კარების გაღება და ნებისმიერი ტიპის ან მოდიფიკაციის ჩვეულებრივი ან ავარიული გასასვლელებით სარგებლობა, კარის გაღების გამაადვილებელი (გამადლიერებელი) მოწყობილობის (თუ სხ-ზე ასეთი არსებობს) მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევის

ჩათვლით. ამაში აგრეთვე უნდა შედიოდეს საავარიო-სამაშველო ტრაპის გასაშლელად საჭირო მოქმედების შესწავლა. წვრთნა უნდა ჩატარდეს სხ-ზე ან შესაბამის საწაფზე;

დ) ყველა სხვა დანარჩენი გასასვლელით, მათ შორის, პილოტების კაბინაში არსებული ფანჯრებით სარგებლობის დემონსტრირება;

ე) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის, მათ შორის, საჟანგბადე სისტემების განლაგება და გამოყენება;

ვ) ბორტგამყოლების მიერ სამაშველო ჟილეტებით, ჟანგბადის დასარიგებელი მოწყობილობით და სასუნთქი ორგანოების დამცავი აღჭურვილობით სარგებლობა.

მუხლი 7. წვრთნა

ა) „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსის პროგრამა, მისი ჩატარების მეთოდოლოგია და შესაბამისი ტერმინოლოგია ჩართული უნდა იყოს “ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში”;

ბ) ქვემოთ მითითებულია, „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსში შემავალი ელემენტები

ცხრილი 1

„ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსი

პროგრამის ელემენტები	ექსპლუატანტის „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსი	„ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კურსი (სხ-ის ტიპის მიხედვით)	ყოველწლიური პერიოდული მომზადება „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კუთხით	უფროსი ბორტგამყოლის მომზადების კურსი
(ა)	(ბ)	(გ)	(დ)	(ე)
ზოგადი პრინციპები				
ადამიანური ფაქტორი ავიაციაში; „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ პრინციპებისა და მიზნების კუთხით ზოგადი ინსტრუქციები; ადამიანის შესაძლებლობები და შეზღუდვები	არ მოეთხოვება, ვინაიდან პირველადი მომზადების სწავლება შეიცავს	მოეთხოვება	მოეთხოვება	მოეთხოვება
ცალკეულ ბორტგამყოლთან მიმართებაში				
პიროვნული თვისებების ცოდნა, ადამიანის მცდარი მოქმედებები და ადამიანის საიმედოობა, მისი დამოკიდებულება დაქვევების, თვითშეფასება; სტრესი და	არ მოეთხოვება, ვინაიდან პირველადი მომზადების	მოეთხოვება	მოეთხოვება (სამწლიანი	მოეთხოვება

სტრესის დაძლევა; დადლილობა და ყურადღების კონცენტრირება;	სწავლება შეიცავს		ციკლი)	
საკუთარი თავის რწმენა; ვითარების ცოდნა, ინფორმაციის მოპოვება და დამუშავება				
მთლიან ეკიპაჟთან მიმართებაში				
<p>ვითარების კოლექტიური</p> <p>ცოდნა, ინფორმაციის მოპოვება და დამუშავება;</p> <p>სამუშაო დატვირთვის მართვა;</p> <p>ეკიპაჟის ყველა წევრს შორის (საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისა და მომსახურე</p> <p>ეკიპაჟის გამოუცდელი წევრების ჩათვლით) ეფექტური კომუნიკაცია დაქმედებათა კოორდინირება, კულტურული სხვაობები;</p> <p>ლიდერობა და ეკიპაჟის წევრებს შორის ურთიერთობები,</p> <p>ერთობლივი მოქმედება,</p> <p>გადაწყვეტილებების მიღება, მოვალეობების გადაბარება;</p> <p>მგზავრებთან მიმართებაში ადამიანური ფაქტორის ამოცნობა და მართვა: მგზავრთა ნაკადის მართვა, მგზავრის მიერ სტრესის განცდა, კონფლიქტის დარეგულირება, სამედიცინო ფაქტორები;</p>	ლრმად	მოეთხოვება (სხ-ის ტიპის შესაბამისად)	მოეთხოვება (სამწლიანი ციკლი)	ლრმად
სხ-ის გარკვეულ ტიპებთან დაკავშირებული თავისებურებანი (ვიწრო/ფართოფილზელაჟი, ერთ/მრავალბანიანი სალონი), საფრენოსნო ეკიპაჟის და მომსახურე ეკიპაჟის შემადგენლობა და მგზავრთა რაოდენობა	მოეთხოვება	ლრმად	მოეთხოვება (სამწლიანი ციკლი)	ლრმად
ექსპლუატანტთან და ორგანიზაციასთან მიმართებაში				
უსაფრთხოების				
კულტურა კომპანიაში, საფრენოსნო ეკიპაჟის მუშაობის ტექნოლოგია (SOP), საორგანიზაციო ფაქტორები, ექსპლუატაციის სახეობასთან	ლრმად	მოეთხოვება (სხ-ის ტიპის შესაბამისად)	მოეთხოვება (სამწლიანი ციკლი)	ლრმად

დაკავშირებული ფაქტორები;				
სხვა მომსახურე და სახმელეთო პერსონალთან ეფექტური კომუნიკაცია და ქმედებათა				
კოორდინირება;				
სხვა მომსახურე და სახმელეთო პერსონალთან ეფექტური				
კომუნიკაცია და ქმედებათა კოორდინირება;				
კონკრეტული შემთხვევების (პრეცედენტების) განხილვა და შესწავლა				

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროსაბჭოს 965/2012 რეგულაციაში (AMC1 ORO.CC.115(e); AMC2 ORO.CC.115(e); AMC3 ORO.CC.115(e))

მუხლი 8. მომზადება სამედიცინო ასპექტების მიხედვით და პირველადი სამედიცინო დახმარების გაწევაში

სამედიცინო ასპექტების მიხედვით და პირველადი სამედიცინო დახმარების გაწევის მომზადებაში შედის:

- ა) ფრენის ფიზიოლოგია, ჟანგბადით სარგებლობა, ორგანიზმზე ჰიპოქსიის გავლენა;
- ბ) დაავადებები, რომლებიც ფრენისას გადაუდებელ სამედიცინო დახმარებას საჭიროებს:
 - ბ.ა) ასთმა;
 - ბ.ბ) გაგუდვა;
 - ბ.გ) ინფარქტი;
 - ბ.დ) სტრესი და ალერგიული რეაქცია;
 - ბ.ე) შოკი;
 - ბ.ვ) ინსულტი;
 - ბ.ზ) ეპილეფსია;
 - ბ.თ) დიაბეტი;
 - ბ.ი) სიმალის ავადმყოფობა;
 - ბ.კ) ჰიპერვენტილაცია;

ბ.ლ) კუჭ-ნაწლავის დაავადებები;

ბ.მ) მშობიარობა;

გ) ყოველი ბორტგამყოლის მიერ მანეკენზე გულ-ფილტვის რენიმაციის პრაქტიკული ჩვევების შემუშავება, სხ-ზე არსებული გარემოს გათვალისწინებით;

დ) პირველადი დახმარების გაწევის საფუძველი და სიცოცხლის გადარჩენისათვის მომზადება, აგრეთვე, სამედიცინო დახმარების გაწევა შემდეგ შემთხვევებში:

დ.ა) გონების დაკარგვა;

დ.ბ) დამწვრობა;

დ.გ) ჭრილობა;

დ.დ) მოტეხილობა და რბილი ქსოვილის დაზიანება;

ე) ფრენისას ჯანმრთელობის დაცვა და ჰიგიენა:

ე.ა) ინფექციური დაავადებების კერებთან შეხების რისკი, განსაკუთრებით, როდესაც ფრენა ხორციელდება ტროპიკული ან სუბტროპიკული კლიმატის მქონე რეგიონების გავლით. შეტყობინება ინფექციური დაავადებების შესახებ, ინფექციებისაგან დაცვა, საკვებით და წყლით გადაცემადი ინფექციების თავიდან აცილება. მომზადების კურსში უნდა შედიოდეს აღნიშნული რისკების დაქვეითების მეთოდების შესწავლა.

ე.ბ) ჰიგიენა ბორტზე;

ე.გ) პიროვნების გარდაცვალება ბორტზე;

ე.დ) სამედიცინო ნარჩენებთან მოპყრობის წესი;

ე.ე) სხ-ის დეზინფექცია; და

ე.ვ) სიფიზის შენარჩუნება, გადაღლილობის ფიზიოლოგიური გავლენა, ძილის ფიზიოლოგია; სადღეღამისო რითმის შეცვლასთან და საათობრივი სარტყლის გადაკვეთასთან დაკავშირებული ფიზიოლოგიური შედეგები;

ვ) სხ-ზე არსებული ისეთი სამედიცინო საშუალებების გამოყენება, როგორცაა: პირველადი დახმარების ნაკრები, პირველადი დახმარების აფთიაქი, პირველადი დახმარების საჯანგბადე და სამედიცინო-სამაშველო აღჭურვილობა.

მუხლი 9. უფროსი ბორტგამყოლი

1. ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს უფროსი ბორტგამყოლი, თუ მომსახურე ეკიპაჟში შედის ერთზე მეტი ბორტგამყოლი. თუ მომსახურე ეკიპაჟში ერთზე მეტი ბორტგამყოლია, მაგრამ ექსპლუატაციის სახეობიდან გამომდინარე, საჭიროა მხოლოდ ერთი ბორტგამყოლი, ექსპლუატანტს შეუძლია დანიშნოს ერთი

ბორტგამყოლი, რომელიც სხ-ის მეთაურის დაქვემდებარებაში იქნება.

2. უფროსი ბორტგამყოლი სხ-ის მეთაურის წინაშე პასუხისმგებელია სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში მოქმედების იმ პროცედურ(ებ)ის შესრულებასა და კოორდინირებაზე, რომლებიც „ბორტგამყოლის სახელმძღვანელოშია“ განსაზღვრული. ტურბულენტურ ატმოსფეროში შესვლისას, საფრენოსნო ეკიპაჟისგან ინსტრუქციის არარსებობის შემთხვევაში, უფროს ბორტგამყოლს უფლება აქვს შეწყვიტოს იმ სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულება, რომლებიც დაკავშირებული არ არის უსაფრთხოებასთან და საფრენოსნო ეკიპაჟს მოახსენოს ტურბულენტობის დონისა და შექტაბლოს „ღვედები შეიკარით“ ჩართვის აუცილებლობის შესახებ. ამის შემდეგ ბორტგამყოლებმა სამგზავრო სალონსა და სხვა ადგილებში უნდა ჩაატარონ მგზავრთა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ქმედებები.

3. ბორტზე საჭიროა იმყოფებოდეს ერთზე მეტი ბორტგამყოლი, ექსპლუატანტი ვალდებულია უფროს ბორტგამყოლად დანიშნოს არანაკლებ ერთი წლის მუშაობის გამოცდილების მქონე ბორტგამყოლი, რომელსაც ასევე გავლილი ექნება სწავლება, სულ ცოტა, შემდეგი საკითხების მიხედვით:

ა) გაფრენისწინა ინსტრუქტაჟი:

ა.ა) ეკიპაჟის შემადგენლობაში მუშაობა;

ა.ბ) ბორტგამყოლების სამუშაო ადგილების განლაგება, ბორტგამყოლების უფლება-მოვალეობები და პასუხისმგებლობა;

ა.გ) კონკრეტული რეისის განხილვა, სხ-ის ტიპის, მათზე არსებული მოწყობილობის, ექსპლუატაციის სახეობის და რაიონის, მგზავრთა კატეგორიებზე (განსაკუთრებით, ინვალიდებზე, ორ წლამდე ბავშვებსა და მწოლიარე ავადმყოფებზე) ყურადღების გამახვილებით;

ბ) ეკიპაჟის სხვა წევრებთან ურთიერთქმედება:

ბ.ა) დისციპლინა, ვალდებულებები და დაქვემდებარების წესი;

ბ.ბ) კომუნიკაციის და მოქმედებათა კოორდინირების მნიშვნელობა;

ბ.გ) პილოტის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვა;

გ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი მოთხოვნების და საავიაციო კანონმდებლობის მიმოხილვა:

გ.ა) მგზავრთა ინსტრუქტაჟი უსაფრთხოების საკითხებთან დაკავშირებით, ბუკლეტები უსაფრთხოების უზრუნველყოფის შესახებ ინსტრუქტაჟით;

გ.ბ) უსაფრთხოების პროცედურები ბუფეტ-სამზარეულოებში;

გ.გ) სალონში ბარგის განთავსება;

გ.დ) ელექტრონული მოწყობილობა;

გ.ე) საწვავით გაწყობა სხ-ზე მგზავრების ყოფნისას;

გ.ვ) ტურბულენტობა;

გ.ზ) დოკუმენტაცია;

დ) ადამიანური ფაქტორი და ეკიპაჟის რესურსების მართვა;

დ.ა) საავიაციო შემთხვევის და ინციდენტის შესახებ ანგარიშგება;

დ.ბ) საფრენოსნო და სასამსახურო დროის შეზღუდვები, დასვენებასთან დაკავშირებით დადგენილი მოთხოვნები;

ე) „ეკიპაჟის რესურსების მართვის“ კუთხით მომზადება: ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ მომზადების კურსში ჩართული იყოს ამ დანართის მე-7 პუნქტის „ცხრილი 1“-ის (ა) გრაფაში მითითებული ყველა ელემენტი და შესწავლილი ამავე ცხრილის (ე) გრაფაში („სწავლების კურსი უფროსი ბორტგამყოლისათვის“) განსაზღვრულ დონეზე.

4. ექსპლუატანტი ადგენს პროცედურას, რომლის მიხედვითაც სათანადო კვალიფიკაციის მქონე ბორტგამყოლმა შეიძლება ჩაანაცვლოს უფროსი ბორტგამყოლი იმ შემთხვევაში, თუ იგი ვერ შეძლებს საკუთარი სამსახურებრივი მოვალეობების შესრულებას. აღნიშნულ პროცედურაში, რომელიც სააგენტოს მიერ უნდა იყოს მოწონებული, გათვალისწინებული უნდა იყოს ბორტგამყოლის სამუშაო გამოცდილება.

მუხლი 10. ფრენა ერთი ბორტგამყოლით

ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ის ბორტგამყოლი, რომელსაც არ გააჩნია შესაბამისი გამოცდილება, ერთბორტგამყოლიანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში მოვალეობების შესრულებას არ შეუდგება მანამ, სანამ არ გაივლის შემდეგ სასწავლო პროგრამას:

ა) „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ განსაზღვრული უსაფრთხოების და საავიაციო პროცედურების ჩატარება;

ბ) ბორტგამყოლთა და საფრენოსნო ეკიპაჟს შორის კომუნიკაციის და მოქმედებათა კოორდინირების მნიშვნელობა, მოპყრობა არადისციპლინირებული ან წესრიგის დამრღვევი მგზავრებთან მიმართებაში;

გ) ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი მოთხოვნების მიმოხილვა;

დ) საბორტო დოკუმენტაცია;

ე) საავიაციო შემთხვევის და ინციდენტის შესახებ შეტყობინება;

ვ) საფრენოსნო და სასამსახურო დროის შეზღუდვები.

ზ) გაცნობითი ფრენები – არანაკლებ 20 სთ ან 15 სექტორი. გაცნობითი ფრენები უნდა ჩატარდეს სხ-ის იმავე ტიპზე, რომელზეც ბორტგამყოლი შემდგომში შეასრულებს ფრენებს, სათანადო გამოცდილების მქონე ბორტგამყოლის ზედამხედველობის ქვეშ;

თ) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ იმ ბორტგამყოლს, რომელიც იმუშავებს ერთბორტგამყოლიანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში, ექნება სათანადო კვალიფიკაცია იმისათვის, რათა საკუთარი მოვალეობები შეასრულოს “ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ განსაზღვრული პროცედურების შესაბამისად. ერთბორტგამყოლიანი ეკიპაჟის შემადგენლობაში სამუშაოდ ვარგისობა განისაზღვრება ბორტგამყოლის შერჩევის, დაქირავების, მომზადებისა და შეფასებისათვის დადგენილი კრიტერიუმებით.

მუხლი 11. ერთზე მეტი ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ების ექსპლუატაცია

1. ბორტგამყოლს უფლება აქვს შეასრულოს ფრენები სხ-ის ოთხ ტიპზე სააგენტოს თანხმობით იმ პირობით, რომ ამ ტიპებიდან ორზე მაინც:

- ა) არის საავარიო ვითარებებში მოქმედების ერთი და იგივე პროცედურები;
- ბ) გამოიყენება მსგავსი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა და სტანდარტულ და საავარიო ვითარებებში მოქმედების პროცედურები.

2. ამ მუხლის მიზნებისათვის სხ-ები მიეკუთვნება სხვადასხვა ტიპს, თუ მათ შორის არსებობს სხვაობა შემდეგი ასპექტების მიხედვით:

- ა) ავარიული გასასვლელით სარგებლობის პროცედურები;
- ბ) საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობის ტიპი და განთავსება;
- გ) სხ-ის ტიპის მიხედვით დადგენილი საავარიო-სამაშველო პროცედურები.

მუხლი 12. მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების ჩანაწერები

ექსპლუატანტი ვალდებულია:

- ა) მოახდინოს მომსახურე ეკიპაჟის წევრის მიერ გავლილი სწავლებებით გათვალისწინებული ყველა წვრთნის და შემოწმების აღრიცხვის ორგანიზება;
- ბ) შეინახოს ფრენის უსაფრთხოების კუთხით მომზადების გავლის შესახებ სერტიფიკატის ასლი;
- გ) შეინახოს ჩანაწერები მომზადებისა და სამედიცინო გამოკვლევის ან ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ;
- დ) მომზადების ჩანაწერებში მიუთითოს გადამზადების, სხვაობების შემსწავლელი კურსის და პერიოდული მომზადების მოცულობა და მათი გავლის თარიღები;
- ე) ბორტგამყოლის მოთხოვნისამებრ, გადასცეს მას შესაბამისი ჩანაწერი მის მიერ გავლილი ყველა მომზადების და შემოწმების შესახებ.

შენიშვნა: 1. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში და იკაოს DOC-9284-ში.

2. საკითხები, რომელიც ეხება პერსონალის მომზადების პროგრამის შემუშავებას და ითვალისწინებს ადამიანურ ფაქტორსა და შესაძლებლობებს, მოცემულია იკაოს DOC-9683-ში.

3. საკითხები, რომელიც ეხება მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამის შემუშავებას მოცემულია იკაოს DOC-10002-ში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2015 წლის 17 ივლისის ბრძანება №120 - ვებგვერდი, 22.07.2015წ.

ხარისხის მართვის სისტემა

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები

სამოქალაქო ავიაციის ეროვნულ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დემონსტრირებისათვის ექსპლუატანტმა ამ დანართში მოცემული მითითებებისა და ინფორმაციის შესაბამისად უნდა ჩამოაყალიბოს ხარისხის მართვის სისტემა.

მუხლი 2. ხარისხის პოლიტიკა

1. ექსპლუატანტმა უნდა ჩამოაყალიბოს და დოკუმენტურად გააფორმოს ხარისხის პოლიტიკა, რომელიც წარმოადგენს პასუხისმგებელი მენეჯერის ოფიციალურ განცხადებას იმის თაობაზე, თუ რას უნდა მიაღწიოს ხარისხის მართვის სისტემამ. ხარისხის პოლიტიკა უნდა ასახავდეს სამოქალაქო ავიაციის სათანადო მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიღწევისა და მუდმივად შენარჩუნების ვალდებულებას.

2. ხარისხის სისტემის ფუნქციონირებაზე, ასევე ხელმძღვანელობის მხრიდან სისტემის შეფასებაზე, მის სიხშირეზე, ფორმატსა და სტრუქტურაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება ექსპლუატანტის პასუხისმგებელ მენეჯერს.

მუხლი 3. ხარისხის მართვის სისტემის მიზანი

ხარისხის მართვის სისტემა ექსპლუატანტს უნდა აძლევდეს სამოქალაქო ავიაციის სათანადო მოთხოვნებთან, ფშს-ს, ტექნიკური მომსახურების მართვისა და ექსპლუატანტის მიერ მითითებული სხვა სტანდარტების მოთხოვნებთან მუდმივი შესაბამისობის მონიტორინგის საშუალებას.

მუხლი 4. ხარისხის მართვის მენეჯერი

1. ხარისხის მართვის მენეჯერის ფუნქციაა იმ პროცედურების შესაბამისობისა და შესრულების კონტროლი, რომლებიც აუცილებელია ფრენის უსაფრთხოებისა და საჰაერო ხომალდების საფრენად ვარგისობის უზრუნველსაყოფად. აღნიშნულ ფუნქციას შეიძლება ასრულებდეს ერთ პიროვნებაზე მეტი, სხვადასხვა, მაგრამ ურთიერთთავსებადი ხარისხის მართვის პროგრამის მეშვეობით.

2. ხარისხის მართვის მენეჯერის პირველადი მოვალეობაა მონიტორინგის გზით იმის დადასტურება, რომ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის, ტექნიკური მომსახურების, ეკიპაჟის სწავლების, სახმელეთო მომსახურების მიმართულელებით წარმოებულ საჭიანობა სრულდება სააგენტოს მიერ მოთხოვნილი სტანდარტებისა და ექსპლუატანტის მიერ განსაზღვრული დამატებითი მოთხოვნების დაცვით, სათანადო თანამდებობაზე დანიშნული პასუხისმგებელი პირის ზედამხედველობის ქვეშ.

3. ხარისხის მართვის მენეჯერის პასუხისმგებლობაა შესაბამისი ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამის

შემუშავება, განხორციელება და მუდმივი განახლება.

4. ხარისხის მართვის მენეჯერი:

ა) უშუალოდ უნდა ექვემდებარებოდეს პასუხისმგებელ მენეჯერს;

ბ) არ უნდა იყოს თანამდებობაზე დანიშნული ერთ-ერთი პასუხისმგებელი პირთაგანი;

გ) მას უნდა ჰქონდეს ექსპლუატანტის და, საჭიროებისამებრ, მისი კონტრაქტორების ყველა სტრუქტურულ ერთეულში შეღწევის უფლება.

5. არაკომპლექსური ექსპლუატანტის შემთხვევაში, ზემოთ ჩამოთვლილი ფუნქციები შეიძლება შეასრულოს პასუხისმგებელმა ხელმძღვანელმა იმ პირობით, რომ მას ექნება სათანადო კვალიფიკაცია, როგორც ეს განსაზღვრულია ამ დანართის მე-19 მუხლში და უზრუნველყოფილი იქნება აუდიტებისა და შემოწმებების ჩატარება დამოუკიდებელი პერსონალის მიერ. წინა პუნქტში მოცემული მოთხოვნების შესაბამისად, პასუხისმგებელი მენეჯერი ვერ დაიკავებს თანამდებობაზე დანიშნული სხვა პასუხისმგებელი პირის პოზიციას.

მუხლი 5. ხარისხის სისტემა

1. ექსპლუატანტის ხარისხის სისტემა უნდა უზრუნველყოფდეს საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების საქმიანობის ადეკვატურობასა და შესაბამისობას სათანადო სტანდარტებთან და საექსპლუატაციო პროცედურებთან.

2. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს თავისი ხარისხის სისტემის ძირითადი სტრუქტურა.

3. ხარისხის სისტემა უნდა შეესაბამებოდეს ექსპლუატანტის საქმიანობის მასშტაბს და იმ საქმიანობის სირთულეს, რომელიც ზედამხედველობას ექვემდებარება. (იხ. მე--- თავი).

მუხლი 6. მოქმედების სფერო

1. ხარისხის მართვის სისტემა, სულ მცირე, უნდა მოიცავდეს:

ა) სამოქალაქო ავიაციის შესაბამისი წესების მოთხოვნებს;

ბ) ექსპლუატანტის დამატებით სტანდარტებსა და პროცედურებს;

გ) ექსპლუატანტის ხარისხის პოლიტიკას;

დ) ექსპლუატანტის საორგანიზაციო სტრუქტურას;

ე) ხარისხის სისტემის შემუშავების, დანერგვისა და მართვის პასუხისმგებლობას;

ვ) დოკუმენტაციას, სახელმძღვანელოების, ანგარიშებისა და ჩანაწერების ჩათვლით;

ზ) ხარისხის პროცედურებს;

თ) ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამას, რომელიც მოიცავს:

თ.ა) ზედამხედველობის პროგრამის შესრულების გრაფიკს;

თ.ბ) აუდიტის პროცედურებს;

თ.გ) ანგარიშგების პროცედურებს;

თ.დ) შემდგომი ქმედებებისა და გამოსასწორებელი ღონისძიებების ჩატარების პროცედურებს;

თ.ე) ჩანაწერების წარმოების სისტემას;

ი) სასწავლო პროგრამებს;

კ) საჭირო ფინანსურ, მატერიალურ და ადამიანურ რესურსებს;

ლ) სწავლების მოთხოვნებს.

2. ხარისხის სისტემა უნდა მოიცავდეს პასუხისმგებელ მენეჯერთან ანგარიშგების სისტემას იმის უზრუნველსაყოფად, რომ მაკორექტირებელი ღონისძიებების განსაზღვრა და განხორციელება მოხდეს დროულად. ანგარიშგების სისტემა აგრეთვე კონკრეტულად უნდა განსაზღვრავდეს, ვინ არის პასუხისმგებელი თითოეული შეუსაბამობის გამოსწორებაზე და ასევე პროცედურას, რომელიც უნდა შესრულდეს იმ შემთხვევაში, თუ მაკორექტირებელი ღონისძიება არ იქნა განხორციელებული შესაბამის ვადაში.

მუხლი 7. ხარისხის მართვის სისტემის დოკუმენტაცია

1. ხარისხის მართვის სისტემის დოკუმენტაცია მოიცავს ფშს-სა და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს შესაბამის ნაწილებს, რომლებიც შესაძლოა გამოცემული იყოს ხარისხის მართვის სახელმძღვანელოს სახით.

2. დოკუმენტაციაში უნდა შედიოდეს შემდეგი:

ა) ხარისხის პოლიტიკა;

ბ) ტერმინოლოგია;

გ) საქმიანობასთან მიმართებაში დადგენილი სტანდარტები;

დ) ორგანიზაციის აღწერილობა;

ე) უფლება-მოვალეობების განაწილება;

ვ) ნორმატიულ აქტებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის პროცედურები;

ზ) ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამა, რომელიც უნდა მოიცავდეს:

ზ.ა) ზედამხედველობის პროგრამის შესრულების გრაფიკს;

ზ.ბ) აუდიტის პროცედურებს;

ზ.გ) ანგარიშგების პროცედურებს;

ზ.დ) შემდგომი ქმედებებისა და გამოსასწორებელი ღონისძიებების ჩატარების პროცედურებს;

ზ.ე) ჩანაწერების წარმოების სისტემას;

თ) მომზადების პროგრამის სილაბუსს;

ი) დოკუმენტაციის კონტროლს.

მუხლი 8. ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამა

ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა მოიცავდეს ყველა დაგეგმილ და სისტემატურ მოქმედებას, რომელიც აუცილებელია იმის დასადასტურებლად, რომ საჭირო ხომალდის ექსპლუატაცია [ექსპლუატანტის საქმიანობა] და ტექნიკური მომსახურება მიმდინარეობს ყველა სათანადო მოთხოვნის, სტანდარტისა და პროცედურის დაცვით.

მუხლი 9. ხარისხის ინსპექტირება

1. ხარისხის ინსპექტირების პირველადი მიზეზია კონკრეტულ მოქმედებაზე/საქმიანობაზე/დოკუმენტზე დაკვირვება იმის დასადასტურებლად, რომ შესამოწმებელი პროცესის შესრულებისას სრულდება დადგენილი პროცედურები და მოთხოვნები და მოთხოვნილი სტანდარტი მიღწეულია.

2. ხარისხის ინსპექტირების ტიპურ სფეროს წარმოადგენს:

ა) ფაქტობრივი საფრენოსნო ექსპლუატაცია;

ბ) ყინულის მოსაცილებელი და შემოყინვის თავიდან ასაცილებელი ზომების მიღება ხმელეთზე;

გ) ფრენების უზრუნველყოფა;

დ) დატვირთვის კონტროლი;

ე) ტექნიკური მომსახურება;

ვ) ტექნიკური სტანდარტები;

ზ) სწავლების სტანდარტები.

მუხლი 10. აუდიტი

1. „აუდიტი“ ნიშნავს სისტემატურ, დამოუკიდებელ შედარებას, რომლის დროსაც ხდება მტკიცებულებების გამოვლენა და მათი ობიექტური შეფასება იმის დასადგენად, თუ რამდენად შეესაბამება ისინი მოქმედ მოთხოვნებს.

2. აუდიტის პროცესი უნდა მოიცავდეს, სულ მცირე, ქვემოთ ჩამოთვლილ საფეხურებს:

ა) აუდიტის გავრცელების სფეროს დეკლარირებას;

ბ) დაგეგმვას და მომზადებას;

გ) მტკიცებულებების შეგროვებას და ჩაწერას;

დ) მტკიცებულებების ანალიზს.

3. აუდიტის ეფექტურობისათვის გამოიყენება შემდეგი ტექნიკა:

ა) გამოკითხვა და პერსონალთან გასაუბრება;

ბ) გამოქვეყნებული დოკუმენტაციის გადახედვა;

გ) შესაბამისი ჩანაწერების შემოწმება;

დ) საქმიანობაზე დაკვირვება;

ე) დოკუმენტაციისა და დაკვირვების შედეგების ჩანაწერების შენახვა.

მუხლი 11. აუდიტორები

1. ექსპლუატანტმა, საქმიანობის სირთულიდან გამომდინარე, უნდა გადაწყვიტოს საჭირო აუდიტორების რაოდენობა. ხარისხის მენეჯერს უფლება აქვს თვითონ ჩაატაროს ყველა აუდიტი და საინსპექციო შემოწმება, ან დანიშნოს ერთი ან მეტი აუდიტორი საკუთარ ორგანიზაციაში ან მოიწვიოს სხვა ორგანიზაციიდან. ნებისმიერ შემთხვევაში, აუდიტორს ან აუდიტორთა ჯგუფს აუდიტორის კვალიფიკაციასთან ერთად უნდა გააჩნდეს შესაბამის სფეროში მუშაობის გამოცდილება.

2. თუ აუდიტს ან საინსპექციო შემოწმებას მოწვეული პირები ატარებენ, აუდიტები და საინსპექციო შემოწმებები ტარდება ხარისხის მენეჯერის პასუხისმგებლობის ქვეშ და ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ მოწვეულ პერსონალს ჰქონდეს აუდიტის ან საინსპექციო შემოწმების ჩასატარებლად საჭირო ცოდნა, კვალიფიკაცია და გამოცდილება, ხარისხის მართვის სისტემის კუთხით ცოდნის და გამოცდილების ჩათვლით.

3. აუდიტორის პასუხისმგებლობები ნათლად უნდა იყოს განსაზღვრული შესაბამის დოკუმენტაციაში.

მუხლი 12. აუდიტორის დამოუკიდებლობა

1. აუდიტორი არ უნდა იყოს ჩართული საჭაერო ხომალდის ექსპლუატაციის/ტექნიკური მომსახურების იმ საქმიანობებში, რომელსაც ამოწმებს. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს შესაბამისი პროცედურები იმის უზრუნველსაყოფად, რომ შესამოწმებელ საქმიანობასთან პირდაპირ დაკავშირებული პირები არ იქნებიან შერჩეული აუდიტის ჯგუფის წევრად. გარე აუდიტორების მომსახურებით სარგებლობის შემთხვევაში აუცილებელია, მოწვეული სპეციალისტები იცნობდნენ ექსპლუატანტის მიერ წარმოებულ საფრენოსნო/ტექნიკური მომსახურების საქმიანობებს.

2. ექსპლუატანტის ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამამ ორგანიზაციის შიგნით უნდა განსაზღვროს პირები, რომლებსაც გააჩნიათ სათანადო ცოდნა, პასუხისმგებლობა და უფლებამოსილება იმისათვის, რომ:

ა) განახორციელონ ხარისხის ინსპექტირებები და აუდიტები ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამის ფარგლებში;

ბ) გამოავლინონ და ჩაიწერონ ნებისმიერი შეუსაბამობა ან დარღვევა და კონკრეტული დარღვევის/შეუსაბამობის დამადასტურებელი მტკიცებულება;

გ) მოახდინონ ინიცირება ან წარმოადგინონ რეკომენდაცია შეუსაბამობებისა და დარღვევების გამოსწორებასთან დაკავშირებით, ანგარიშგების დადგენილი არხების მეშვეობით;

დ) დადგენილ ვადაში უზრუნველყონ გამოსასწორებელი ქმედებების განხორციელების გადამოწმება;

ე) პირდაპირ ექვემდებარებოდნენ ხარისხის მენეჯერს.

მუხლი 13. აუდიტის სფერო

ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს იმ საექსპლუატაციო პროცედურებთან შესაბამისობაზე ზედამხედველობა, რომლებიც დადგენილია უსაფრთხო ექსპლუატაციის, საჭაერო ხომალდის ვარგისობის და ასევე, საექსპლუატაციო და საავარიო-სამამშველო აღჭურვილობის წესივრულობის უზრუნველსაყოფად. ამისათვის ექსპლუატანტმა, საჭიროების მიხედვით, დამატებით უნდა განახორციელოს ზედამხედველობა შემდეგი ასპექტების მიხედვით:

ა) ორგანიზაცია;

ბ) გეგმები და კომპანიის მიზნები;

გ) საექსპლუატაციო პროცედურები;

დ) ფრენის უსაფრთხოება;

ე) ექსპლუატანტის სერტიფიკატი (ექსპლუატანტის მოწმობა/ექსპლუატაციის სპეციფიკაციები)

ვ) ზედამხედველობა

- ზ) საექსპლუატაციო კონტროლი და ზედამხედველობა;
- თ) საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლები;
- ი) ნებისმიერ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენა;
- კ) რადიოკავშირისა და სანაოსნო მოწყობილობები და მათი გამოყენების წესი;
- ლ) მასა, გაწონასწორება და საჰაერო ხომალდის დატვირთვა;
- მ) ხელსაწყოები და საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობა;
- ნ) სახელმძღვანელოები, ჩანაწერები და ჟურნალები;
- ო) მიწისზედა მომსახურება;
- პ) საფრენოსნო-სასამსახურო დროების მიმართ დადგენილი შეზღუდვები და მოთხოვნები დასვენების მიმართ; სამუშაო გრაფიკის შედგენა;
- ჟ) საჰაერო ხომალდის ტექნიკურ მომსახურებასა და ექსპლუატაციას შორის კავშირი;
- რ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით სარგებლობა;
- ს) ტექნიკური უზრუნველყოფის პროგრამები და საფრენად ვარგისობის მუდმივი შენარჩუნება;
- ტ) ვარგისობის დირექტივების მართვა;
- უ) ტექნიკური მომსახურების შესრულება;
- ფ) დეფექტების გადავადება;
- ქ) საფრენოსნო ეკიპაჟი;
- ღ) მომსახურე ეკიპაჟი;
- ყ) სახიფათო ტვირთი;
- შ) საავიაციო უშიშროება;
- ჩ) სწავლება.

მუხლი 14. აუდიტის გრაფიკი

1. ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა მოიცავდეს აუდიტის განსაზღვრულ გრაფიკს და პერიოდული გადახედვის ციკლს თითოეული მიმართულების მიხედვით. გრაფიკი უნდა იყოს მოქნილი და იძლეოდეს დაუგეგმავი აუდიტების ჩატარების საშუალებას, გამოვლენილი ტენდენციების

გათვალისწინებით. საჭიროების შემთხვევაში, უნდა ხდებოდეს განმეორებითი აუდიტების დაგეგმვა მაკორექტირებელი ღონისძიებების განხორციელებისა და მათი ეფექტურობის გადასამოწმებლად.

2. ექსპლუატანტმა აუდიტების გრაფიკი უნდა გაწეროს დადგენილი კალენდარული პერიოდის ფარგლებში. ექსპლუატანტის საქმიანობის სრული მასშტაბის გადამოწმება უნდა ხორციელდებოდეს 12 თვეში ერთხელ, დადგენილი პროგრამის მიხედვით. ექსპლუატანტს უფლება აქვს ჩაატაროს აუდიტები უფრო მეტი სიხშირით, მაგრამ სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე სიხშირის შემცირება დაუშვებელია.

3. აუდიტის გრაფიკის განსაზღვრისას ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს მენეჯმენტთან, ორგანიზაციასთან, საქმიანობასა და/ან ტექნოლოგიასთან დაკავშირებით განხორციელებული მნიშვნელოვანი ცვლილებები.

მუხლი 15. მაკორექტირებელი ღონისძიებების მონიტორინგი

1. ხარისხის სისტემაზე მონიტორინგის მიზანია, პირველ რიგში, მისი ეფექტურობის დადგენა და იმის უზრუნველყოფა, რომ ორგანიზაციის მიერ განსაზღვრული პოლიტიკა, საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების სტანდარტები მუდმივად დაცულია. მონიტორინგის აქტივობები ეფუძნება ხარისხის ინსპექტირებებს, აუდიტებს, მაკორექტირებელ ღონისძიებებსა და განმეორებით აუდიტებს. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და წერილობით აღწეროს ნორმატიულ აქტებთან მუდმივი შესაბამისობის მონიტორინგის პროცედურა. მონიტორინგთან დაკავშირებული საქმიანობა მიმართული უნდა იყოს არადაამაკმაყოფილებელი ექსპლუატაციის გამომწვევი მიზეზების აღმოფხვრისაკენ.

2. მონიტორინგის შედეგად გამოვლენილი ნებისმიერი შეუსაბამობა უნდა ეცნობოს მაკორექტირებელი ღონისძიების განხორციელებაზე პასუხისმგებელ თანამდებობის პირს ან, თუ საჭიროა, პასუხისმგებელ მენეჯერს. მსგავსი შეუსაბამობები უნდა იქნეს ჩაწერილი შემდგომი გამოკვლევის მიზნით, რათა დადგინდეს მისი გამომწვევი მიზეზი (root cause) და შესაძლებელი გახდეს სათანადო მაკორექტირებელი ღონისძიების რეკომენდება.

3. ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა მოიცავდეს პროცედურებს, რომლებიც უზრუნველყოფს გამოვლენილ შეუსაბამობებზე მაკორექტირებელი ღონისძიებების გატარებას. აღნიშნული პროცედურები უნდა ზედამხედველობდეს მსგავს ღონისძიებებს მათი ეფექტურობისა და შესრულების დადასტურების მიზნით. ორგანიზაციის პასუხისმგებლობა და ანგარიშვალდებულება მაკორექტირებელი ღონისძიებების გატარებაზე ეკისრება იმ დეპარტამენტს, სადაც აღმოჩენილ იქნა შეუსაბამობა. პასუხისმგებელი მენეჯერი ერთპიროვნულად პასუხისმგებელია მაკორექტირებელი ღონისძიებებისთვის საჭირო რესურსებით უზრუნველყოფასა და ხარისხის მენეჯერის მეშვეობით იმის გარანტიაზე, რომ ღონისძიებების გატარების შემდეგ სააგენტოს მიერ მოთხოვნილ და ორგანიზაციის მიერ დამატებით დადგენილ სტანდარტებთან შესაბამისობა აღდგენილია.

4. მაკორექტირებელი ღონისძიება ხარისხის ინსპექტირების/აუდიტის შემდეგ ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს:

ა) გამოვლენილი შეუსაბამობების სერიოზულობა და დაუყოვნებელი გამოსასწორებელი ღონისძიების გატარების აუცილებლობა;

ბ) შეუსაბამობის გამომწვევი მიზეზი (root cause);

გ) მაკორექტირებელი ღონისძიებები, რომლებიც საჭიროა სამომავლოდ შეუსაბამობის განმეორების თავიდან აცილების უზრუნველსაყოფად.

დ) მაკორექტირებელი ღონისძიების განხორციელების გრაფიკი;

ე) მაკორექტირებელი ღონისძიებების განხორციელებაზე პასუხისმგებელი დეპარტამენტი ან პირები;

ვ) საჭიროების შემთხვევაში, პასუხისმგებელი მენეჯერის მიერ საჭირო რესურსების გამოყოფა.

5. ხარისხის მენეჯერმა უნდა:

ა) გადაამოწმოს, რომ გამოვლენილი შეუსაბამობის საპასუხოდ შესაბამისი ხელმძღვანელის მიერ გატარებულ იქნა მაკორექტირებელი ღონისძიება;

ბ) მაკორექტირებელი ღონისძიება მოიცავს ამ მუხლის მე-4 პუნქტში ჩამოთვლილ ყველა ელემენტს;

გ) მონიტორინგი გაუწიოს მაკორექტირებელი ღონისძიების განხორციელებას და დასრულებას;

დ) მიაწოდოს მენეჯმენტს მაკორექტირებელი ღონისძიების, მისი დანერგვისა და დასრულების შესახებ მიუკერძოებელი შეფასება;

ე) განმეორებითი აუდიტის მეშვეობით შეაფასოს მაკორექტირებელი ღონისძიების ეფექტურობა.

მუხლი 16. ხელმძღვანელობის მიერ სისტემის შეფასება

1. ხელმძღვანელობის მხრიდან ხარისხის სისტემის, საექსპლუატაციო პოლიტიკისა და პროცედურების ყოვლისმომცველი, სისტემატური და დოკუმენტირებული შეფასება უნდა მოიცავდეს:

ა) ხარისხის ინსპექტირებების, აუდიტების შედეგებსა და ნებისმიერ სხვა ინდიკატორებს;

ბ) ორგანიზაციის მენეჯმენტის ერთიან ეფექტურობას დასახული მიზნების მიღწევასთან მიმართებაში.

2. მენეჯმენტის მიერ სისტემის შეფასებისას უნდა დადგინდეს სწორი ტენდენციები და შესაძლებლობის შემთხვევაში, მოხდეს სამომავლო შეუსაბამობების პრევენცია. ასეთი შეფასების შედეგად გაკეთებული დასკვნები და რეკომენდაციები წერილობით უნდა გადაეცეს რეაგირებისათვის შესაბამის ხელმძღვანელ პირებს, რომლებსაც უნდა გააჩნდეთ პრობლემების გადაჭრისა და ღონისძიებების გატარების უფლებამოსილება.

3. სისტემის შიდა შეფასების სიხშირეს, ფორმატსა და სტრუქტურას ადგენს პასუხისმგებელი მენეჯერი.

მუხლი 17. ჩანაწერები

1. ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამის ამსახველი ზუსტი, სრული და ადვილადხელმისაწვდომი ჩანაწერები. ჩანაწერები წარმოადგენს ექსპლუატანტისთვის მნიშვნელოვან

მონაცემებს შეუსაბამობებისა და მათი გამომწვევი მიზეზების ანალიზისათვის.

2. შემდეგი ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს 5 წლის ვადით:

- ა) აუდიტის გრაფიკი;
- ბ) ხარისხის ინსპექტირებისა და აუდიტის ანგარიშები;
- გ) შეუსაბამობებზე პასუხი;
- დ) მაკორექტირებელი ღონისძიების ანგარიშები;
- ე) განმეორებითი აუდიტისა და დახურვის ანგარიშები; და
- ვ) ხელმძღვანელობის მიერ სისტემის ანალიზის ანგარიშები.

მუხლი 18. ხარისხის უზრუნველყოფის პასუხისმგებლობა ქვეკონტრაქტორებისთვის

1. ექსპლუატანტს უფლება აქვს გარე ორგანიზაცია (კონტრაქტორი) დაიქირავოს ისეთი საქმიანობის შესასრულებლად, როგორცაა:

- ა) ხმელეთზე *ყინულის მოსაცილებელი და შემოყინვის* საწინააღმდეგო პროცედურები;
- ბ) ტექნიკური მომსახურება;
- გ) მიწისზედა მომსახურება;
- დ) ფრენების უზრუნველყოფა (რაშიც შედის: ტექნიკური მახასიათებლების გაანგარიშება, ფრენის გეგმის შედგენა, სანაოსნო მონაცემთა ბაზის შექმნა და სადისპეტჩერო მომსახურება);
- ე) სწავლება;
- ვ) სახელმძღვანელოს შემუშავება.

2. ექსპლუატანტი ერთპიროვნულად აგებს პასუხს გარედან მოწვეული ორგანიზაციის მიერ მიწოდებულ პროდუქტსა და მომსახურებაზე.

3. ექსპლუატანტსა და კონტრაქტორს შორის უნდა გაფორმდეს ხელშეკრულება, რომელშიც გარკვეულად განსაზღვრული უნდა იყოს კონტრაქტორი ორგანიზაციის მიერ შესასრულებელი სამუშაოები და ამასთან დაკავშირებით მოქმედი მოთხოვნები.

4. კონტრაქტით გათვალისწინებული ის საქმიანობა, რომელიც უსაფრთხოებასთანაა დაკავშირებული, უნდა იყოს ჩართული ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის და ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამებში.

5. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ დაქირავებულ კონტრაქტორს ჰქონდეს ყველა საჭირო უფლებამოსილება ან ნებართვა, განკარგოს საჭირო რესურსები და მის პერსონალს ჰქონდეს სათანადო

კვალიფიკაცია დაკისრებული ამოცანის შესასრულებლად.

მუხლი 19. ხარისხის სისტემის სწავლება

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ეფექტური, კარგად დაგეგმილი და რესურსებით უზრუნველყოფილი ხარისხთან დაკავშირებული შიდა სწავლება მთელი პერსონალისათვის.
2. ხარისხის მართვის სისტემაზე პასუხისმგებელმა პირებმა უნდა გაიარონ შესაბამისი სასწავლო კურსი, რომელიც მოიცავს:
 - ა) ხარისხის სისტემის კონცეფციის გაცნობითი კურსი;
 - ბ) ხარისხის მართვა;
 - გ) ხარისხის უზრუნველყოფის კონცეფცია;
 - დ) ხარისხის სახელმძღვანელოები;
 - ე) აუდიტის ტექნიკა;
 - ვ) ანგარიშგებისა და ჩანაწერების წარმოების პროცედურები; და
 - ზ) ორგანიზაციაში ხარისხის სისტემის ფუნქციონირების მეთოდები.
3. საკმარისი დრო უნდა იყოს გამოყოფილი იმისათვის, რომ ხარისხის სისტემაში ჩართულმა პერსონალმა გაიაროს შესაბამისი სწავლება, ხოლო დანარჩენმა პერსონალმა - ინსტრუქტაჟი. დროის და რესურსების განაწილება უნდა ხდებოდეს ექსპლუატანტის საქმიანობის მასშტაბიდან და სირთულიდან გამომდინარე.

მუხლი 20. ექსპლუატანტი, რომელსაც გააჩნია სრულ განაკვეთზე მომუშავე 20 ან ნაკლები მუშაკი

დოკუმენტირებული ხარისხის მართვის სისტემის დანერგვისა და ხარისხის მენეჯერის ყოლის ვალდებულება ვრცელდება ყველა ექსპლუატანტზე. ხარისხის სისტემის კონტექსტში ექსპლუატანტების კატეგორიზაცია უნდა მოხდეს სრულ განაკვეთზე მომუშავე მუშაკების რაოდენობით.

მუხლი 21. საქმიანობის მოცულობა

1. ხარისხის სისტემის მოთხოვნების კონტექსტში ექსპლუატანტები, რომლებსაც გააჩნიათ სრულ განაკვეთზე მომუშავე 5 ან ნაკლები მუშაკი, ითვლებიან ძალიან მცირე ექსპლუატანტებად, ხოლო ის ოპერატორები, რომლებსაც ჰყავთ სრულ განაკვეთზე მომუშავე 6-დან 20 მუშაკამდე, ითვლებიან მცირე ოპერატორებად. სრული განაკვეთი ნიშნავს კვირაში არანაკლებ 40 საათზე მომუშავე პერსონალს, გარდა ვაკანტური (თავისუფალი) პერიოდებისა.

2. ექსპლუატანტი, რომელსაც თავისი საქმიანობის შესასრულებლად სრულ განაკვეთზე აყვანილი ჰყავს 20 ან ნაკლები მუშაკი, შეიძლება ასევე ჩაითვალოს რთულ ექსპლუატანტად შემდეგი ფაქტორების შეფასების შედეგად:

ა) საქმიანობის სირთულის თვალსაზრისით, საქმიანობის სფეროსა და მასშტაბიდან გამომდინარე;

ბ) რისკის კრიტერიუმების თვალსაზრისით, თუ ადგილი აქვს ქვემოთ ჩამოთვლილი ფაქტორებიდან ერთ-ერთს:

გ) ექსპლუატაციის სახეობები, რომლებიც საჭიროებს კომპეტენტური ორგანოს სპეციალურ ნებართვას, ისეთები, როგორცაა: მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN), შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ფრენა (LVO), ორძრავიან თვითმფრინავზე ფრენა გაზრდილ მანძილზე (EDTO), დაშავებულის ჯალამბართ აყვანა შვეულმფრენზე (HHO), სასწრაფო გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების შვეულმფრენზე დაშავებულების გადაყვანა (HEMS), ღამის ხედვის სისტემის გამოყენება (NVIS) და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა (DG);

დ) სხვადასხვა ტიპების სხ-ების გამოყენება;

ე) საექსპლუატაციო გარემო (ღია ზღვა, მთიანი რეგიონი და ა.შ.).

3. მცირე და ძალიან მცირე ოპერატორებმა ხარისხის სისტემა შესაძლოა ააწიონ მათი ზომისა და საქმიანობის სირთულის შესაბამისად და გამოიყონ სათანადო რესურსები.

მუხლი 22. მცირე და ძალიან მცირე ექსპლუატანტების ხარისხის სისტემა

1. მცირე და ძალიან მცირე ექსპლუატანტებისათვის მიზანშეწონილია ხარისხის უზრუნველყოფის პროგრამის შედგენა, რომელიც მოიცავს შემოწმების კითხვარს (იხ. ნიმუში). შემოწმების კითხვარს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი გრაფიკი, რომელიც მოითხოვს შემოწმების კითხვარის შეკითხვების ამოწურვას დროის გარკვეული პერიოდის განმავლობაში. ასევე უნდა მოიცავდეს ხელმძღვანელის მიერ შემოწმების კითხვარის პერიოდული განხილვის ვალდებულების დეკლარაციას. პერიოდულად უნდა განხორციელდეს შემოწმების კითხვარის შინაარსისა და ხარისხის უზრუნველყოფის მიღწევების მიუკერძოებელი გადახედვა.

2. მცირე ექსპლუატანტებმა შეიძლება ისარგებლონ როგორც შიდა, ასევე მოწვეული აუდიტორების მომსახურებით, ან ერთმანეთთან შეათავსონ ორივე მეთოდი. აღნიშნულ შემთხვევაში გარე აუდიტორებმა ან უფლებამოსილმა ორგანიზაციამ ხარისხის აუდიტი უნდა ჩაატარონ ხარისხის მენეჯერის სახელით.

3. თუ დამოუკიდებელი ხარისხის აუდიტის ფუნქციას ასრულებენ მოწვეული აუდიტორები, აუდიტის გრაფიკი ასახული უნდა იყოს შესაბამის დოკუმენტაციაში.

4. მიუხედავად ექსპლუატანტის მიერ არჩეული მეთოდისა, ხარისხის სისტემაზე ერთპიროვნული პასუხისმგებლობა და მაკორექტირებელი ღონისძიებების შესრულებასა და მათ გადამოწმებაზე ვალდებულება ეკისრება თავად ექსპლუატანტს.

***შენიშვნა:** ექსპლუატანტის ხარისხის სისტემამ და ხარისხის აუდიტის პროგრამამ უნდა უზრუნველყოს საჭირო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების ჩატარება სერტიფიცირებული ორგანიზაციის მიერ, ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.*

ხარისხის მართვის სისტემის შემოწმების კითხვარი			
წელი:			
საგანი	შემოწმების თარიღი	ვის მიერ არის შემოწმებული	კომენტარები/ანგარიში შეუსაბამობების შესახებ No
საფრენოსნო ექსპლუატაცია			
სხ-ის შემოწმების შემოწმების კითხვარი შემოწმებულია სიზუსტესა და ნამდვილობაზე			
მინიმუმ ხუთი ფრენის გეგმა შემოწმებულია მასში არსებული ინფორმაციის სისწორესა და სიზუსტეზე			
ფრენის დაგეგმვის სტრუქტურები შემოწმდა განახლებული სახელმძღვანელოების და დოკუმენტების და რელევანტურ საფრენოსნო ინფორმაციასთან წვდომის არსებობაზე;			
ინციდენტების შესახებ ანგარიშები შეფასებულია და შესაბამის კომპეტენტურ ორგანოს შეტყობინება გაეგზავნა.			
მიწისზედა მომსახურება			
მიწისზედა მომსახურების ორგანიზაციებთან კონტრაქტები			
გაფორმებული და მოქმედა (საჭიროებისას)			
საწვავით გაწყობის და ხმელეთზე <i>ყინულის მოსაცილებელი ინსტრუქციები</i>			
<i>გამოცემულია (საჭიროებისას)</i>			
სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის ინსტრუქციები გამოცემულია და შესაბამისი პერსონალისათვის ცნობილია			
<i>(საჭიროებისას)</i>			
მასა და გაწონასწორება			
დატვირთვის შესახებ მინიმუმ ხუთი შემოწმების კითხვარი შემოწმდა ინფორმაციის სისწორესა და ნამდვილობაზე <i>(საჭიროებისას)</i>			
შემოწმდა სხ-ების პარკის წონის შემოწმების ვადები <i>(საჭიროებისას)</i>			
თითოეულ სხ-ს ჩაუტარდა მინიმუმ ერთი შემოწმება დატვირთვის სწორ განაწილებაზე <i>(საჭიროებისას)</i>			
სწავლება			
სწავლების შესახებ ჩანაწერები			
განახლებულია და სწორია			
პილოტების ყველა მოწმობას შეუმოწმდა			

მოქმედების ვადები, ოსტატობის სისწორე და სამედიცინო შემოწმების მოქმედების ვადები			
საწვრთნელი საშუალებები და ინსტრუქტორები დამტკიცებულია/ადიარებულია			
ყველა პილოტს გავლილი აქვს ს.ხ. გაფრენისწინა/მოფრენის შემდგომი შემოწმების სასწავლო კურსი			
დოკუმენტაცია			
ფრენების შესრულების ყველა სახელმძღვანელო შემოწმდა მასში შეტანილი ცვლილებების სტატუსის სისწორეზე შემოწმებულია ექსპლუატანტის			
სერტიფიკატის მოქმედების ვადები და შესაბამისი საექსპლუატაციო სპეციფიკაციები			
მოქმედი საავიაციო მოთხოვნები განახლებულია			
ეკიპაჟის საფრენოსნო-სასამსახურო დროის ჩანაწერები განახლებულია (<i>საჭიროებისას</i>)			
საფრენოსნო დოკუმენტაცია შემოწმებულია და განახლებულია			
შესაბამისობაზე ზედამხედველობის ჩანაწერები შემოწმებულია და განახლებულია			