სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №152
2022 წლის 7 ივლისი

ქ. თბილისი

დიდი გაბარიტების და ტურბორეაქტიული ძრავების მქონე, საერთო დანიშნულების ავიაციის თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ" ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-6 დანართის მე-2 ნაწილის და საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის საფუძველზე, **ვბრძანებ:**

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2022 წლის 31 აგვისტოს ბრძანება №186 - ვებგვერდი, 02.09.2022წ.

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული ,,დიდი გაბარიტების და ტურბორეაქტიული ძრავების მქონე, საერთო დანიშნულების ავიაციის თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი" №1, №2, №3 დანართებთან ერთად.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი **ლევან კარანაძე**

დიდი გაბარიტების და ტურბორეაქტიული ძრავების მქონე, საერთო დანიშნულების ავიაციის თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი

თავი I
ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

ამ წესის მოქმედება ვრცელდება „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში" და უცხო სახელმწიფოს რეგისტრაციის თვითმფრინავებით საქართველოს საჰაერო სივრცეში განხორციელებულ საერთო დანიშნულების ავიაციის ფრენებზე, რომელიც ხორციელდება თვითმფრინავებით:

ა) რომელთა მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს ან აღჭურვილია ერთი, ან მეტი ტურბორეაქტიული ძრავით;

ბ) 9-ზე მეტი სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილის მქონე ან კორპორატიული ავიაციის ექსპლუატაციაში ჩართულ თვითმფრინავზე.

მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

1. ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, წესის მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი – აეროდრომით სარგებლობის შეზღუდვები:

ა.ა) აფრენისას, ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და საჭიროების შემთხვევაში ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ა.ბ) დაფრენისას, დასაფრენად 2D განზომილებაში ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და, დაშვების მინიმალური აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (MDA/H) და, საჭიროების შემთხვევაში ღრუბლიანობის პარამეტრებით;

ა.გ) დაფრენისას 3D განზომილებაში ადზ-ზე ხილვადობის სიშორით (RVR) და/ან ხილვადობით და გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლით (DA/H), რომელიც გამოიყენება კონკრეტული ფრენის პირობებისათვის;

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

გ) გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლე – 3D-ის ფორმატში დასაფრენად სახელსაწყო წესებით შესვლისას დადგენილი სიმაღლე, როდესაც სხ-მა უნდა დაიწყოს მეორე წრეზე წასვლა, თუ მიწისზედა ორიენტირებთან არ არის დამყარებული აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი;

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

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

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

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

შენიშვნა: *EVS- არ მოიცავს ღამის ხედვის ვიზუალიზაციის სისტემას.*

ე) დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური (OCA) ან ფარდობითი (OCH) სიმაღლე – მინიმალური აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე ადზ-ის შესაბამისი ზღურბლის თავზე ან, არსებობის შემთხვევაში, აეროდრომის შემაღლების თავზე, რაც გამოიყენება დაბრკოლებების გადაფრენის კრიტერიუმების დასაცავად;

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

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

ვ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა – სანაოსნო ხელსაწყოების გამოყენებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულება დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის პროცედურის მიხედვით. არსებობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ორი მეთოდი:

ვ.ა) დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D) სახელსაწყო შესვლა მხოლოდ გვერდითი მიმართვის გამოყენებით; და

ვ.ბ) დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო შესვლა როგორც გვერდითი, ასევე ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით;

შენიშვნა: *გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვა არის ისეთი მიმართვა, რომელიც უზრუნველყოფილია მიწისზედა რადიოსანაოსნო საშუალების მეშვეობით, ან სანაოსნო მონაცემებით, რომლებიც გენერირებულია კომპიუტერით მიწისზედა ან სატელიტური საერნაოსნო საშუალებებიდან ან მათი კომბინაციიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე.*

ზ) დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვება (CDFA) – პილოტირების ტექნიკა, რომელიც გამოიყენება არაზუსტი სისტემით დასაფრენად სტაბილიზირებული შესვლისას განუწყვეტელი დაშვებით (ჰორიზონტალური გასწორების გარეშე). ამ მეთოდით დასაფრენად შესვლა იწყება იმ აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლიდან, რომელიც დასაფრენად შესვლის დასკვნითი ეტაპის საკონტროლო წერტილის სიმაღლის ტოლი ან მეტია, და გრძელდება ადზ-ს ზღურბლიდან დაახლოებით 15 მეტრის (50 ფუტის) სიმაღლემდე ან იმ წერტილამდე, საიდანაც კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის დაფრენის წინა გასწორების მანევრი იწყება, ხოლო ამ მეთოდით წრიდან დასაფრენად შესვლისას დაშვება ხორციელდება დასაფრენად შესვლის მინიმუმამდე (OCA/H წრეზე ფრენა) ან ფრენისას ვიზუალური მანევრის აბსოლუტურ/ფარდობით სიმაღლემდე;

თ) დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტი (FAS) – ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესვლის მონაკვეთი, რომლის ფარგლებშიც სრულდება ადზ-ს გასწორზე გასვლა და დასაფრენად დაშვება;

ი) დაშვების მინიმალური აბსოლუტური (MDA) ან ფარდობითი (MDH) სიმაღლე – სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლისას 2D-ს ფორმატში ან წრიდან შესვლის(Circling approach), სქემით მითითებული აბსოლუტური ან ფარდობითი სიმაღლე, რომლის დაბლაც დაშვება აკრძალულია ორიენტირებთან სათანადო ვიზუალური კონტაქტის გარეშე;

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

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

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

კ) დიდი გაბარიტების თვითმფრინავი – 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავი;

ლ) ექსპლუატანტი – პირი, რომელიც ახორციელებს ან განზრახული აქვს განახორციელოს სხ-ის ექსპლუატაცია;

მ) ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო (OM) – წესების, ინსტრუქციებისა და რეკომენდაციების შემცველი დოკუმენტი, რომლითაც ექსპლუატანტის პერსონალი საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას ხელმძღვანელობს.

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

ო) ზონალური ნაოსნობა (RNAV) – ნაოსნობის მეთოდი, რაც სხ-ს საშუალებას აძლევს იფრინოს ნებისმიერი ტრაექტორიით, სახმელეთო თუ თანამგზავრული სანაოსნო სისტემების მოქმედების ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობებით განპირობებულ ფარგლებში, ან მათი შეხამებით;

პ) იზოლირებული აეროდრომი – დანიშნულების პუნქტის აეროდრომი, რომლისთვისაც არ არის ამ ტიპის სხ-ისათვის გამოსადეგი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი;

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

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

ს) კორპორატიული ავიაციის ექსპლუატაცია – არაკომერციული ექსპლუატაცია ან ორგანიზაციის მიერ თავისი საქმიანობის მხარდაჭერის მიზნით სხ-ის გამოყენება მგზავრების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად, რომლის განმავლობაშიც სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციას ახორციელებს(ენ) ორგანიზაციის მიერ დასაქმებული პროფესიონალი პილოტ(ებ)ი;

ტ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი (PBC) – მახასიათებლების სპეციფიკაციებზე დაფუძნებული კავშირი, რომელიც გამოყენებულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველსაყოფად;

შენიშვნა: *კავშირის საჭირო მახასიათებლების (RCP) სპეციფიკაცია მოიცავს კავშირის მახასიათებლების მოთხოვნებს, რომლებიც დაკავშირებულია სისტემის კომპონენტებთან კავშირის დამყარებისა და შესაბამისი გადაცემის დროის, უწყვეტობის, ხელმისაწვდომობის, საიმედოობის, უსაფრთხოების და პრაქტიკულობის თვალსაზრისით, რომელიც საჭიროა დაგეგმილი ექსპლუატაციისათვის, კონკრეტულ საჰაერო სივრცესთან მიმართებაში.*

უ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (PBN) – ზონალური ნაოსნობა, დაფუძნებული სმმ მარშრუტზე, ხელსაწყოებით დასაფრენად შესვლის სქემაზე ან დადგენილ საჰაერო სივრცეში მფრენ სხს მახასიათებლების მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებზე;

ფ) მეტეოინფორმაცია – მეტეოროლოგიური შეტყობინება, ანალიზი, პროგნოზი და ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, რომელიც უკავშირდება არსებულ ან მოსალოდნელ მეტეოროლოგიურ პირობებს;

ქ) საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება – ღონისძიებების ერთობლიობა, რის საშუალებითაც უზრუნველყოფილია საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებთან სხ-ების შესაბამისობა, და მათი შენარჩუნება იმ მდგომარეობაში, რაც საჭიროა უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, საექსპლუატაციო ვადის განმავლობაში;

ღ) საჭირო სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაცია (RNP) – ზონალურ ნაოსნობაზე დაფუძნებული სანაოსნო სპეციფიკაცია, რაც შეიცავს მახასიათებლების შეუსრულებლობაზე გაფრთხილების გაცემაზე კონტროლის მოთხოვნას, აღინიშნება პრეფიქსით RNP; მაგ. RNP 4, RNP APCH;

ყ) რეგისტრაციის სახელმწიფო – სახელმწიფო, რომლის რეესტრშიც იმყოფება სხ;

შ) საერთო დანიშნულების ავიაცია – სხ-ის ექსპლუატაცია გარდა კომერციული საჰაერო სატრანსპორტო ექსპლუატაციისა ან საავიაციო სამუშაოებისა (სპეციალიზებული ექსპლუატაცია);

ჩ) საექსპლუატაციო ბაზა – ადგილი, საიდანაც ხორციელდება ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლი (Operational control);

შენიშვნა: *საექსპლუატაციო ბაზირების ადგილი წარმოადგენს ადგილს, სადაც დასაქმებულია თვითმფრინავის ექსპლუატაციაში მონაწილე პერსონალი და ინახება ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ჩანაწერები.*

ცა) სათადარიგო აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც სხ შეიძლება დაფრინდეს, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგო აეროდრომებს განეკუთვნება:

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

ცა.ბ) **დანიშნულების პუნქტის** – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენა;

ცა.გ) **მარშრუტის** – სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია დაფრენა, თუ, მარშრუტზე ფრენისას

ის არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში აღმოჩნდა;

შენიშვნა: *აფრენის აეროდრომი, ასევე, შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დაფრენის პუნქტის სათადარიგო აეროდრომი.*

ძ) საფრენად ვარგისი – სხ-ს, ძრავის, საჰაერო ხრახნის ან ნაწილის მდგომარეობა, რომლის დროსაც ის დადგენილ კონსტრუქციას შეესაბამება და უსაფრთხოდ ექსპლუატაციის უზრუნველყოფა შეუძლია.

წ) ფრენის (საფრენოსნო) დრო – საერთო დრო, აფრენის მიზნით საჰაერო ხომალდის მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დასრულებისას მის სრულ შეჩერებამდე;

შენიშვნა: *1. აღნიშნული ტერმინი აგრეთვე აღნიშნავს „სრულ საფრენოსნო დროს“ ან „დროს ხუნდების მოხსნიდან დაყენებამდე“, რომელიც აითვლება თვითმფრინავის აფრენისთვის მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დასრულების შემდეგ მის საბოლოო გაჩერებამდე;*

2. აღნიშნული ტერმინი აგრეთვე მოიცავს საერთო დროს, შვეულმფრენის მზიდი ხრახნის ბრუნვის დასაწყისიდან, შვეულმფრენის საბოლო გაჩერების და მზიდი ხრახნის ბრუნვის დამთავრებამდე ფრენის შემდეგ.

ჭ) საბორტო თვითმწერი – ნებისმიერი თვითმწერი ხელსაწყო, რომელიც ბორტზე მონტაჟდება მონაცემების დამატებითი წყაროს სახით, საავიაციო მოვლენის მოკვლევის მიზნით;

ხ) სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (IMC) – მეტეოროლოგიური პირობები, გამოხატული ხილვადობის სიშორით, ღრუბლებამდე მანძილით და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლით. ეს სიდიდეები ნაკლებია ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებით დადგენილ მინიმუმებზე;

შენიშვნა: *ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის №2 დანართის მე-4 თავი.*

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

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

ჰ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურება (ATS) – ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას, საავიაციო შეტყობინებას, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო, მისადგომის სამეთვალყურეო და/ან საეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურებას);

ჰ[1]) სპეციალური ნებართვა – სააგენტოს მიერ ექსპლუატანტისათვის საექსპლუატაციო სპეციფიკაციებით ნებადართული ფრენების პირობები/სახეები;

ჰ[2]) ტექნიკური მომსახურება – საავიაციო ტექნიკის ვარგისობის შესანარჩუნებლად საჭირო სამუშაო, საკონტროლო აღსადგენი სამუშაოების, შემოწმების, შეცვლის, ხარვეზების აღმოფხვრის ჩათვლით, რაც ტარდება როგორც ცალ-ცალკე, ასევე – შეთავსებით, აგრეთვე, მოდიფიცირების ან რემონტის ჩატარება;

ჰ[3]) ექნიკური მომსახურების პროგრამა – საბუთი, რომელიც შეიცავს ტმ-ის კონკრეტული სამუშაოებისა და მათი პერიოდულობის აღწერას, აგრეთვე – მათთან დაკავშირებულ პროცედურებს, მაგ. – საიმედოობის პროგრამას, რომელიც სხ-ს უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად არის საჭირო;

ჰ[4]) ფრენის გეგმა – საჰაერო მოძრაობის ორგანოსათვის წარდგენილი ცნობები დაგეგმილ ფრენაზე ან მის ნაწილზე;

[ჰ[4]) **ფრენის გეგმა** – სხ-ის დაგეგმილ ფრენასთან ან ფრენის ნაწილთან დაკავშირებული სპეციფიკური ინფორმაცია.

შენიშვნა: *ტერმინთან „ფრენის გეგმა“ შეიძლება გამოიყენებოდეს სიტყვები „წინასწარი“, „წარდგენილი“ „მიმდინარე“ ან „სამუშაო“, ფრენის პირობებისა და სხვადასხვა ეტაპების მისათითებლად. როდესაც ამ ტერმინთან ერთად გამოიყენება სიტყვა „შეტყობინება“, ეს გულისხმობს გადაცემული ფრენის გეგმის მონაცემების შინაარსს და ფორმატს.****(ამოქმედდეს 2025 წლის 27 ნოემბრიდან)]***

ჰ[5]) **საწაფი** – ამ პუნქტის ქვეპუნქტებში მითითებული მოწყობილობები, რომელთა მეშვეობითაც ხმელეთზე ხდება ფრენის პირობების ასახვა:

ჰ[5]ა) მართვის ტექნიკის შესამუშავებელი – მოწყობილობა, რითაც კაბინაში რეალური ვითარების, ხელსაწყოების ჩვენებების, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების მარტივი ფუნქციების, სხ-ს ტიპის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების ასახვაა უზრუნველყოფილი;

ჰ[5]ბ) სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი – შესაბამისი ხელსაწყოებით აღჭურვილი საწაფი, რითაც სხ-ს სახელსაწყო ფრენა აისახება კაბინაში;

ჰ[5]გ) ფრენის პირობების ამსახველი – მოწყობილობა, რომელიც სხ-ის ტიპის კაბინის ზუსტ ასახვას, აგრეთვე, მექანიკური, ელექტრული, ელექტრონული და საბორტო სხვა სისტემების რელური ფუნქციების,საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის ჩვეული ვითარების, სხ-ს ტიპის საფრენოსნოტექნიკური მახასიათებლების ასახვას უზრუნველყოფს;

ჰ[6]) **ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლი** – ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებაზე, მარშრუტიდან გადახვევაზე ან დასრულებაზე უფლებამოსილების განხორციელება სხ-ის უსაფრთხოების, ასევე ფრენის რეგულარულობისა და ეფექტურობის ინტერესებიდან გამომდინარე.

ჰ[7]) **საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო (AFM)** – საფრენად ვარგისობასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო, რომელიც შეიცავს იმ შეზღუდვებს, რომლის ფარგლებშიც სხ საფრენად ვარგისად ითვლება და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის საჭირო, სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფ ინსტრუქციებსა და ინფორმაციას;

ჰ[8]) **ღამე** – დროის მონაკვეთი, საღამოს სამოქალაქო ბინდის დასრულებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე ან მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის დროის სხვა ისეთი მონაკვეთი, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ;

შენიშვნა: *სამოქალაქო ბინდი სრულდება საღამოს, როდესაც მზის დისკოს ცენტრი იმყოფება ჰორიზონტის ხაზიდან 6°-ით ქვემოთ და იწყება დილით, როდესაც მზის დისკოს ცენტრი იმყოფება ჰორიზონტის ხაზიდან 6°-ით ქვემოთ.*

ჰ[9]) **ხანგრძლივი ფრენა წყლის ზედაპირის თავზე** – წყლის ზედაპირის თავზე ფრენა, რომელიც ხორციელდება ხმელეთზე ავარიული დაფრენისათვის შესაფერისი ადგილიდან 93 კმ-ზე (50 NM) მეტი მანძილის ან ნორმალური კრეისერული სიჩქარით 30 წუთზე მეტი საფრენოსნო მანძილის მოშორებით, იმისდა მიხედვით, რომელიც უფრო ნაკლებია.

ჰ[10]) **საბაზისო აღჭურვილობის საჰაერო ხომალდი** – სხ, რომელსაც გააჩნია ისეთი მინიმალური აღჭურვილობა, რომელიც აუცილებელია მოსალოდნელ პირობებში აფრენისათვის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისათვის;

ჰ[11]) **გაუმჯობესებული აღჭურვილობის საჰაერო ხომალდი** – სხ, რომელსაც საბაზისო აღჭურვილობის სხ-ისგან განსხვავებით, გააჩნია დამატებითი აღჭურვილობა, რომელიც საჭიროა მოცემულ პირობებში აფრენისათვის, დასაფრენად შესვლის და დაფრენისათვის;

ჰ[12]) **საექსპლუატაციო კრედიტები** – დამატებითი კრედიტები, რომელიც საშუალებას აძლევს

გაუმჯობესებული აღჭურვილობის სხ-ს, გამოიყენოს აეროდრომის უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმი, ვიდრე იყენებს საბაზისო აღჭურვილობის სხ და რომელიც დაფუძნებულია გაუმჯობესებული აღჭურვილობის სხ-ის სისტემების ტექნიკურ მახასიათებლებზე, გარე ინფრასტრუქტურის გამოყენებით;

ჰ[13]) მახასიათებლებზე დაფუძნებული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი (PBAOM) – საბაზისო აღჭურვილობის სხ-ისათვის მოცემულ პირობებში აფრენის, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისათვის გათვალისწინებული აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმზე უფრო დაბალი საექსპლუატაციო მინიმუმი.

შენიშვნა: 1. PBAOM განისაზღვრება სხ-ის და მიწისზედა ხელმისაწვდომი საშუალებების კომბინირებული შესაძლებლობის საფუძველზე. სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს Doc-ში 9365;

2. PBAOM შეიძლება დაფუძნებული იყოს საექსპლუატაციო კრედიტებზე;

3. PBAOM არ შემოიფარგლება მხოლოდ PBN-ით ფრენებით.

[**ჰ[14]) ფრენის წარდგენილი გეგმა (FPL ან eFPL) –** ფრენის გეგმის ის ბოლო ვერსია, რომელიც პილოტის, ექსპლუატანტის ან მისი დანიშნული წარმომადგენლის მიერ წარდგენილი იყო სმმ-ს პუნქტის მიერ გამოსაყენებლად.

შენიშვნა: *FPL არის წარდგენილ ფრენის გეგმა, რომლის გადაცემა ხორციელდება სააერნაოსნო ფიქსირებული მომსახურებით, იმ დროს, როდესაც, eFPL წარმოსადგენს ფრენის გეგმას, რომლის ურთიერთგაცვლა ხორციელდება FF-ICE სერვისების მეშვეობით. eFPL იძლევა დამატებითი ინფორმაციის გაზიარების შესაძლებლობას, რომელიც არ შედის FPL ფრენის გეგმაში.*

ჰ[15]) წინასწარი ფრენის გეგმა (PFP) – ფრენის გეგმის წარდგენამდე ექსპლუატანტის ან მისი უფლებამოსილი წარმომადგენლის მიერ ერთობლივი დაგეგმარებისათვის მიწოდებული ინფორმაცია. ***(ამოქმედდეს 2025 წლის 27 ნოემბრიდან)]***

2. ამ წესში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) ACAS – ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემა;

ბ) ADRS – მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა;

გ) AIR – ბორტზე მდგომარეობის რეგისტრაციის ვიზუალური სისტემა;

დ) AIRS – ჰაერში კონფიგურაციის ჩამწერი სისტემა;

ე) APCH – დასაფრენად შესვლა;

ვ) AR – საჭიროებს ნებართვას;

ზ) ATS – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;

თ) CVR – კაბინის ხმის ჩამწერი;

ი) DA – გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური სიმაღლე;

კ) DH – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე;

ლ) EUROCAE – ევროპული ორგანიზაცია სამოქალაქო ავიაციის აღჭურვილობისთვის;

მ) EVS –ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური ხედვის სისტემა;

ნ) HUD – კოლიმატორული ინდიკატორი;

ო) IFR – სახელსაწყო ფრენის წესები;

პ) ILS – სახელსაწყო დაფრენის სისტემა;

ჟ) IMC – სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები;

რ) MDA – დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ს) MDH – დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლე;

ტ) MEL – მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი;

უ) MHz – მეგაჰერცი;

ფ) MMEL – მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი;

ქ) MNPS – მინიმალური სანაოსნო მახასიათებლების სპეციფიკაციები;

ღ) OCA/H – დაბრკოლების გადაფრენის აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლე;

ყ) PANS – სააერნაოსნო მომსახურების პროცედურები;

შ) PBC – მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირი;

ჩ) PBN – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა;

ც) RCP – კავშირის საჭირო მახასიათებლები;

ძ) RNAV – ზონალური ნაოსნობა;

წ) RNP – მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაცია;

ჭ) RTCA – ჰაერნაოსნობის რადიოტექნიკური კომიტეტი;

ხ) RVR – ასაფრენ–დასაფრენ ზოლზე ხილვადობის სიშორე;

ჯ) SOP – სტანდარტული საექსპლუატაციო პროცედურა;

ჰ) VFR – ვიზუალური ფრენის წესები;

ჰ[1]) ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;

ჰ[2]) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;

ჰ[3]) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;

ჰ[4]) სფწ – სახელსაწყო ფრენის წესები;

ჰ[5]) სხ – საჰაერო ხომალდი;

ჰ[6]) ფტ – ფუტი;

ჰ[7]) ფტ/წთ – ფუტი/წუთი;

ჰ[8]) წმ – წამი;

ჰ[9]) ჰპა – ჰექტოპასკალი;

ჰ[10]) RFFS - საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახური.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 მარტის ბრძანება №54 - ვებგვერდი, 22.03.2023წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 11 ივლისის ბრძანება №168 - ვებგვერდი, 14.07.2025წ.

მუხლი 3. მოქმედი კანონების, წესების და პროცედურების დაცვა

1. საქართველოში სერტიფიცირებული სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ მისმა პერსონალმა დაიცვას იმ ქვეყნის კანონმდებლობა და პროცედურები, სადაც ხორციელდება ფრენები.
შენიშვნა: *ინფორმაცია პილოტებისთვის და ფრენების წარმოებაში დაკავებული პერსონალისთვის, რომელიც ეხება ფრენის სქემებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) I ტომში. ვიზუალური ფრენის და სახელსაწყო ფრენის სქემების შედგენის კრიტერიუმები მოცემულია PANS-OPS (იკაოს DOC 8168) II ტომში.*

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს თავის უფლება-მოვალეობების შესრულებათან დაკავშირებული ნორმატიული აქტები და პროცედურები, რომლებიც ეხება ფრენის რაიონებს, გამოსაყენებელ აეროდრომებს და შესაბამის საერნაოსნო სანავიგაციო საშუალებებს.

3. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის შესრულების უზრუნველყოფაზე. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ში აღწეროს ფრენის უზრუნველყოფის კონტროლის სისტემა და პერსონალის უფლება-მოვალეობები.

4. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ის მეთაურს სხ-ზე ჰქონდეს ყველა აუცილებელი ინფორმაცია, რომელიც ეხება იმ რაიონის სამძებრო-სამაშველო სამსახურს, რომლის ტერიტორიასაც გადაუფრენს საჰაერო ხომალდი.

შენიშვნა: *ამ პუნქტით განსაზღვრული ინფორმაცია შესაძლებელია იყოს გაწერილი ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში, ან შესაძლებელია იყოს ნებისმიერი მიზანშეწონილი ფორმით.*

5. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები საუბრობდნენ იმ ენაზე, რომელიც გამოიყენება რადიოსატელეფონო კავშირში და ესმოდეთ იმ დონეზე, როგორც ამას მოითხოვს ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართი.

მუხლი 4. ფრენის უსაფრთხოების მართვა

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს უსაფრთხოების მართვის სისტემა სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის №206 ბრძანებით დამტკიცებული „უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესით“ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.
შენიშვნა: *დამატებითი სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართში და იკაოს DOC-ში 9859.*

2. აკრძალულია CVR, A კლასის CARS AIR და A კლასის AIRS თვითმწერის ჩანაწერების გამოყენება, თუ ეს არ არის საჭირო ინციდენტების ან საავიაციო შემთხვევების მოკვლევისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს ჩანაწერები:

ა) დაკავშირებულია უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში იდენტიფიცირებულ საავიაციო მოვლენასთან და ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, ექვემდებარება დაცვას და დეიდენტიფიკაციას;

ბ) აუცილებელია სისხლის სამართლის საქმის მოკვლევისათვის, რომელიც არ ეხება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას და ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, ექვემდებარება დაცვას და დეიდენტიფიკაციას;

გ) საჭიროა სხ-ის თვითჩამწერი სისტემების შემოწმების მიზნით.

შენიშვნა: *უსაფრთხოების მონაცემების, ფრენების უსაფრთხოების ინფორმაციის და შესაბამის წყაროების დაცვის შესახებ დებულებები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში. მოკვლევის დაწყების შემდეგ, მოკვლევის ჩანაწერები ექვემდებარება დაცვას ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართის შესაბამისად.*

3. აკრძალულია FDR, B და C კლასის ADRS, AIR და B და C კლასის AIRS თვითმწერის ჩანაწერების გამოყენება, თუ ეს საჭირო არ არის ინციდენტების ან საავიაციო შემთხვევების მოკვლევისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად, ეს ჩანაწერები ექვემდებარება დაცვას და:

ა) გამოიყენება ექსპლუატანტის მიერ საფრენოსნო ვარგისობის ან ტექნიკური მომსახურების მიზნებისათვის;

ბ) მოითხოვება იმ მოვლენის მოკვლევისათვის, რომელიც არ ეხება საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევას;

გ) დეიდენტიფიცირებულია; ან

დ) იდენტიფიცირებულია დამცავი ზომების გამოყენების პირობით.

თავი II
ფრენების შესრულება

მუხლი 5. საექსპლუატაციო საშუალებები

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენა არ დაიწყოს, ვიდრე ყველა ხელმისაწვდომი საშუალებით არ იქნება დადგენილი, რომ სახმელეთო და/ან წყლის ზედაპირზე არსებული ხელმისაწვდომი მოწყობილობები, კავშირის საშუალებებისა და დამხმარე სანაოსნო საშუალებების ჩათვლით, რომლებიც საჭიროა ასეთ ფრენაზე თვითმფრინავის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, ადეკვატურია კონკრეტული ტიპის ექსპლუატაციისათვის, რომლის შესაბამისადაც უნდა განხორციელდეს ფრენა.

შენიშვნა: *ტერმინი „ხელმისაწვდომი საშუალებები“ ამ პუნქტში გამიზნულია გაფრენის წერტილში იმ ინფორმაციის „გამოყენების“ აღსანიშნავად, რომელიც ხელმისაწვდომია სხ-ის მეთაურისათვის ოფიციალური ინფორმაციის სახით და რომელიც გამოქვეყნებულია სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახურის მიერ ან ადვილად ხელმისაწვდომია სხვა წყაროებიდან.*

2. საჰაერო ხომალდის ტიპის და ექსპლუატაციის სახეობიდან გამომდინარე, სავარაუდო ოპერირების აეროდრომზე ფრენების დაწყებამდე ექსპლუატანტმა უნდა შეაფასოს ფრენის უსაფრთხოების რისკი აეროდრომზე არსებული საავარიო-სამაშველო და სახანძრო საშუალებების გათვალისწინებით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 მარტის ბრძანება №54 - ვებგვერდი, 22.03.2023წ.

მუხლი 6. საექსპლუატაციო მართვა

თუ ექსპლუატანტის საექსპლუატაციო ბაზა განლაგებულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს გარეთ, ექსპლუატანტმა უნდა აცნობოს ამის შესახებ ბაზირების სახელმწიფოს. ფრენის უსაფრთხოებაზე და უშიშროებაზე კონტროლი ხორციელდება რეგისტრაციის სახელმწიფოს და ბაზირების სახელმწიფოს ურთიერთკოორდინაციის საფუძველზე.

მუხლი 7. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს ფშს, რომელიც განკუთვნილია ფრენების წარმოებით დაკავებული პერსონალის მოვალეობების შესრულებისათვის. ფშს, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე. ფშს უნდა შედგეს ქართულ ან ინგლისურ ენაზე, ამასთან, სხ-ის ტიპიდან გამომდინარე, ცალკეული თავები ან მუხლები შეიძლება იყოს სხვადასხვა ენაზე. ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ს ეგზემპლარი, ნებისმიერი ცვლილებებით და/ან დამატებებით წარუდგინოს სააგენტოს, განხილვისა და დამტკიცების მიზნით.

შენიშვნა: ფშს-ს სტრუქტურის და შინაარსის მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების N1 დანართში.

მუხლი 8. საექსპლუატაციო ინსტრუქციები

1. სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ საექსპლუატაციო პერსონალის ყველა წევრს ჰქონდეს მიღებული სათანადო ინსტრუქცია მათი უფლება-მოვალეობების და პასუხისმგებლობის შესახებ, რომელიც ეხება ფრენების შესრულებას.
2. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და გამოსცეს ექსპლუატაციის ინსტრუქცია, რომელშიც ასახული უნდა იყოს ინფორმაცია ყველა მოქმედი ძრავით სიმაღლის აღებისას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო მახასიათებლების შესახებ, რაც მისცემს საშუალებას ხომალდის მეთაურს განსაზღვროს სიმაღლის აღების გრადიენტი, რომელიც შეიძლება მიღწეულ იქნეს აფრენის ეტაპზე აფრენის პირობების და აფრენის სავარაუდო ტექნიკის გამოყენებით. ეს ინფორმაცია უნდა იქნეს შეტანილი ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში.

მუხლი 9. ავარიული ვითარების იმიტირება ფრენის დროს

სხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ ავარიული ვითარება ან არასტანდარტული სიტუაცია არ იყოს იმიტირებული, როდესაც სხ-ზე იმყოფება მგზავრი.

მუხლი 10. შემოწმების კითხვარები

საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გამოიყენონ შემოწმების კითხვარი ფრენის ყველა ეტაპის დაწყებამდე, განმავლობაში და დამთავრების შემდეგ, აგრეთვე ავარიულ სიტუაციებში, რათა უზრუნველყონ საექსპლუატაციო პროცედურების დაცვა, რომელიც აღწერილია ფშს-ში ან/და სეს-ში ან სხ–ის საფრენად ვარგისობის მოწმობასთან დაკავშირებულ სახელმძღვანელოში. შემოწმების კითხვარის შემუშავების და გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორი.
შენიშვნა: ადამიანური ფაქტორის გათვალისწინების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 9683.

მუხლი 11. ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე

სახელსაწყო წესებით ფრენისათვის ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ფრენის აბსოლუტური სიმაღლის განსაზღვრის მეთოდი.

მუხლი 12. აეროდრომების საექსპლუატაციო მინიმუმები

ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს საექსპლუატაციო მინიმუმები თითოეული აეროდრომისათვის, რომელსაც ფრენის შესრულებისათვის იყენებს, რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილი კრიტერიუმების შესაბამისად. აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმების დადგენისას, ნებისმიერი პირობები, რომელიც შესაძლოა განსაზღვრული იყოს სპეციალური ნებართვების ჩამონათვალში, უნდა იქნეს გათვალისწინებული. ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი მინიმუმები არ უნდა იყოს იმ მინიმუმებზე ნაკლები, რომელიც დადგენილი იყო აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ აეროდრომისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გაცემულია სპეციალური ნებართვა აღნიშნული სახელმწიფოს მიერ.

მუხლი 13. დაღლილობის მართვა

დაღლილობის მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა დანერგოს დაღლილობის კონტროლის პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს რომ ექსპლუატანტის პერსონალი, რომელიც დაკავებულია სხ-ის ექსპლუატაციით და ტექნიკური მომსახურებით, არ შეასრულებს თავის მოვალეობას გადაღლილ მდგომარეობაში. ეს პროგრამა განსაზღვრავს საფრენოსნო და სასამსახურო დროს და შეტანილი უნდა იყოს ფშს-ში.
შენიშვნა: დაღლილობის კონტროლის პროგრამის შედგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 10033.

მუხლი 14. მგზავრები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს მგზავრების ინფორმირება შემდეგი მოწყობილობების განთავსების ადგილების და გამოყენების წესების შესახებ:
ა) მისაბმელი ღვედების;

ბ) ავარიული გასასვლელების;

გ) საავარიო ჟილეტების, თუ მათი განლაგება განსაზღვრულია სხ-ზე;

დ) ჟანგბადის მოწყობილობის, თუ ის განსაზღვრულია მგზავრების მიერ გამოყენებისათვის;

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

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ზე მყოფი ყველა პირი ინფორმირებული იყოს სხ–ზე საერთო გამოყენებისათვის განთავსებული ძირითადი საავარიო აღჭურვილობის ადგილმდებარეობის და მათი გამოყენების ზოგადი წესის შესახებ.

3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენისას ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას, მგზავრებს უტარდებოდეთ ინსტრუქტაჟი ისეთ მყისიერ ქმედებებზე, რომლებიც მიზანშეწონილი იქნება არსებულ ვითარებაში.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ სხ-ზე მყოფი ყველა მგზავრი მიბმული იყოს სავარძელზე მისაბმელი ღვედებით ან ღვედების სისტემით, აფრენა-დაფრენისას, აგრეთვე, როდესაც ეს მიიჩნევა საჭიროდ ტურბულენტობის ან ნებისმიერი ავარიული სიტუაციის წარმოქმნისას.

მუხლი 15. საფრენად მომზადება

ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს პროცედურები, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ ფრენა არ დაიწყება, ვიდრე საჰაერო ხომალდის მეთაური არ დარწმუნდება, რომ:

ა) სხ საფრენად ვარგისია და სათანადო სერტიფიკატები (რეგისტრაციის, ვარგისობის) არის სხ-ზე;

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

გ) ამ წესის VI თავის მოთხოვნების შესაბამისად ყველა საჭირო ტექნიკური მომსახურება ჩატარებულია;

დ) სხ-ის მასა და გაწონასწორება შესაძლებლობას იძლევა მოსალოდნელ პირობებში ფრენა შესრულდეს უსაფრთხოდ;

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

ვ) სხ-ს საექსპლუატაციო შეზღუდვები, რომელიც მოცემულია ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოში ან მის ეკვივალენტურ დოკუმენტში, არ იქნება გადაჭარბებული.

მუხლი 16. ფრენის ოპერატიული დაგეგმარება

1. დაგეგმილ მარშრუტებზე და აეროდრომებზე მოსალოდნელი პირობების მიხედვით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს ფრენის დაგეგმარების პროცედურა, რომელმაც უნდა უზრუნველყოს ფრენის უსაფრთხო შესრულება საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების და სხვა საექსპლუატაციო შეზღუდვების გათვალისწინებით. ეს პროცედურები შეტანილი უნდა იყოს ფშს-ში.
2. ფრენის დაგეგმარებისას ექსპლუატანტი ვალდებულია, სათადარიგო აეროდრომისათვის დაადგინოს უფრო მაღალი მინიმუმი, ვიდრე იმ შემთხვევაში, როდესაც იგივე აეროდრომი განიხილება, როგორც დანიშნულების აეროდრომი.

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

მუხლი 17. სათადარიგო აეროდრომები

1. აფრენის სათადარიგო აეროდრომი შეირჩევა და მიეთითება ფრენის სამუშაო გეგმაში იმ შემთხვევაში, როდესაც მეტეოროლოგიური პირობები გაფრენის აეროდრომზე არის ამ ფრენისთვის ამავე აეროდრომზე დასაფრენად დადგენილ მინიმუმზე ნაკლები, ან თუ შეუძლებელია გაფრენის აეროდრომზე დაბრუნება სხვა მიზეზებით.
2. აფრენის სათადარიგო აეროდრომი შეირჩევა გაფრენის აეროდრომიდან სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დროის შემდეგ ფარგლებში:

ა) ორძრავიანი სხ-ისათვის: სეს-ით განსაზღვრულ კრეისერულ სიჩქარეზე ერთი მოქმედი ძრავით, 1 სთ-ის საფრენ მანძილზე, რომელიც გამოთვლილია სტანდარტულ ატმოსფეროს შტილის პირობებში ფაქტობრივი ასაფრენი მასის გათვალისწინებით; ან

ბ) სამი ან მეტი ძრავით სხ-ისათვის: სეს-ით განსაზღვრულ კრეისერულ სიჩქარეზე ყველა მოქმედი ძრავით, 2 სთ-ის საფრენ მანძილზე, რომელიც გამოთვლილია სტანდარტულ ატმოსფეროს შტილის პირობებში ფაქტობრივი ასაფრენი მასის გათვალისწინებით.

3. აფრენის სათადარიგო აეროდრომზე მისი გამოყენების სავარაუდო დროისთვის მეტეოროლოგიური პირობები უნდა შეესაბამებოდეს ან უფრო მაღალი უნდა იყოს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმზე.

მუხლი 18. საწვავის მარაგი

1. სხ უნდა იყოს საწვავის საკმარისი მარაგით გამართული ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის და ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახვევის შესაძლებლობისთვის.
2. სხ-ის საწვავის მარაგის გათვლა ეყრდნობა სულ მცირე:

ა) საწვავის ხარჯვის შემდეგ მონაცემებს:

ა.ა) სხ-ის დამამზადებლის მონაცემებს;

ა.ბ.) საწვავის ხარჯვის მონიტორინგის სისტემიდან მიღებული კონკრეტული სხ-ის აქტუალურ მონაცემებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ბ) დაგეგმილი ფრენის საექსპლუატაციო პირობებს, შემდეგი მონაცემების ჩათვლით:

ბ.ა) სხ-ის მოსალოდნელი მასა;

ბ.ბ) NOTAM;

ბ.გ) არსებული მეტეოშეტყობინებები ან არსებული მეტეოშეტყობინებებისა და პროგნოზების ერთობლიობა;

ბ.დ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პროცედურები, შეზღუდვები და გაფრენის მოსალოდნელი შეყოვნებები;

ბ.ე) ტექნიკური მომსახურების რომელიმე სახეობების ჩატარების დაყოვნების შედეგები და/ან კონფიგურაციიდან გადახრები.

შენიშვნა: *როდესაც ფრენის პირობების გათვალისწინებით, არ არსებობს საწვავის ხარჯვის კონკრეტული მონაცემები, ფრენა შეიძლება შესრულდეს საწვავის ხარჯვის გათვლილი მონაცემების გამოყენებით.*

3. გამოსაყენებლად საჭირო საწვავის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) აფრენის წინ სამიმოსვლოდ გახარჯული საწვავის რაოდენობა, ადგილობრივი პირობების გათვალისწინებით და დამხმარე ძალური მოწყობილობის საწვავის ხარჯის გათვალისწინებით;

ბ) მარშრუტზე ფრენისთვის საწვავის მარაგის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა ფრენის უზრუნველსაყოფად სხ-ის აფრენიდან ან ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან საფრენად დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენამდე, იმ საექსპლუატაციო პირობების გათვალისწინებით, რომელიც მოცემულია ამ მუხლის მე-2 პუნქტის ,,ბ" ქვეპუნქტში;

გ) საწვავის მარაგი გაუთვალისწინებელი ვითარების წარმოქმნის შემთხვევაში, რომელიც საჭიროა გაუთვალისწინებელი ფაქტორების კომპენსაციისთვის და შეადგენს მარშრუტზე ფრენისთვის

დაგეგმილი საწვავის მარაგის არანაკლებ 5%-ს.

შენიშვნა: *„გაუთვალისწინებელი ფაქტორები“ არის ფაქტორები, რომელსაც შეუძლია ზეგავლენა იქონიოს დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის დროს საწვავის ხარჯვაზე, როგორიცაა: კონკრეტული სხ-ის საწვავის მოსალოდნელი ხარჯვის მაჩვენებლიდან გადახრა, პროგნოზირებული მეტეოროლოგიური პირობებიდან გადახრა, აფრენის წინ მიმოსვლის დროის გაზრდა და დაგეგმილი მარშრუტისაგან და/ან ფრენის კრეისერული ეშელონისგან გადახრა.*

დ) საწვავის მარაგი დანიშნულების პუნქტის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენისთვის, რომელიც უნდა უზრუნველყოფდეს:

დ.ა.) დანიშნულების აეროდრომზე მეორე წრეზე წასვლას;

დ.ბ) კრეისერული ფრენის მოსალოდნელი აბსოლუტური სიმაღლის აღებას;

დ.გ) მოსალოდნელ მარშრუტზე ფრენას;

დ.დ) დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ საწყის წერტილამდე დაშვებას;

დ.ე) სათადარიგო აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულებას.

ე) საწვავის ისეთი მარაგი, რომელიც მისცემს სხ-ს ფრენის საშუალებას სტანდარტულ პირობებში დანიშნულების აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე 15 წთ-ის განმავლობაში, თუ ფრენა სრულდება სათადარიგო აეროდრომის გარეშე;

ვ) თუ დანიშნულების აეროდრომი წარმოადგენს იზოლირებულ აეროდრომს, მაშინ:

ვ.ა) დგუშმრავიანი სხ-ისთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში ფრენისთვის და დამატებული 15% საფრენოსნო დროიდან, რომელიც დაგეგმილია კრეისერულ ეშელონზე ფრენისთვის საწვავის ფინალური რეზერვის ჩათვლით ან 2 სთ-ის განმავლობაში, იმის მიხედვით, რომელი უფრო ხანმოკლეა;

ვ.ბ) აირტურბინიანი სხ-ისათვის საჭიროა საწვავის მარაგი 2 სთ-ის განმავლობაში დანიშნულების აეროდრომის თავზე ნორმალური კრეისერული საწვავის ხარჯვით, საწვავის ფინალური რეზერვის ჩათვლით.

ზ) საწვავის ფინალური რეზერვი, რომელიც წარმოადგენს დარჩენილი საწვავის მარაგს სათადარიგო აეროდრომზე ან დანიშნულების აეროდრომზე მიფრენისას, როდესაც სათადარიგო აეროდრომი არ არის საჭირო:

ზ.ა) დგუშმრავიანი სხ-სთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში ფრენისათვის;

ზ.ბ) აირტურბინიანი სხ-სთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 30 წთ-ის განმავლობაში აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე სტანდარტულ პირობებში დადგენილი სიჩქარით ფრენისათვის.

თ) საწვავის დამატებითი მარაგი, რომელიც წარმოადგენს საწვავის დამატებით რაოდენობას, რომელიც საჭიროა სხ-სთვის, შეასრულოს აუცილებელი დაშვება და გააგრძელოს ფრენა სათადარიგო აეროდრომამდე ძრავის მტყუნების ან ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში, იმის გათვალისწინებით, რომ ეს მტყუნება მოხდება მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში;

ი) საწვავის დისკრეტული მარაგი, რომელიც წარმოადგენს ხომალდის მეთაურის გადაწყვეტილების საფუძველზე სხ-ზე არსებულ საწვავის დამატებით რაოდენობას.

4.ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს საწვავის ფინალური რეზერვის რაოდენობა თავის სხ-ის პარკისა და მათი მოდიფიკაციებისთვის და ეს რაოდენობა დაამრგვალოს ადვილად დასამახსოვრებელ

ციფრამდე.

5. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ საწვავის მარაგის ხარჯვა განსხვავდება წინასწარ დაგეგმილი ფრენის გეგმისაგან, აუცილებელია საწვავის ხარჯვის განმეორებითი ანალიზი და დაგეგმილი ოპერაციის საჭიროებისამებრ კორექტირება.

მუხლი 19. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას

1. ფრენისას საწვავის ხარჯვის მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს საწვავის რაოდენობის კონტროლის პოლიტიკა და პროცედურები.

2. სხ-ის მეთაურმა მუდმივად უნდა აკონტროლოს, რომ საწვავის მარაგი არ იყოს ნაკლები იმ რაოდენობაზე, რომელიც საჭიროა ფრენის გასაგრძელებლად აეროდრომამდე, რომელზეც შესაძლებელია უსაფრთხო დაფრენა. დაფრენის შემდეგ საწვავის რაოდენობა არ უნდა იყოს დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

შენიშვნა: *საწვავის ფინალური რეზერვის დანიშნულებაა უზრუნველყოს უსაფრთხო დაფრენა ნებისმიერ აეროდრომზე, როდესაც გაუთვალისწინებელი პირობებით ვერ ხერხდება დაფრენა დანიშნულების აეროდრომზე. საწვავის მარაგის კორექტირების წესები მოცემულია იკაოს DOC -ში 9976.*

3. სხ-ის მეთაურმა უნდა მოითხოვოს ინფორმაცია დაყოვნების შესახებ საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურიდან, თუ გაუთვალისწინებელმა შემთხვევამ შეიძლება გამოიწვიოს დანიშნულების აეროდრომზე დაფრენა იმაზე ნაკლები საწვავის მარაგით, ვიდრე ფინალური რეზერვის და იმ საწვავის მარაგის ჯამი, რომელიც საჭიროა სათადარიგო ან იზოლირებულ აეროდრომამდე ფრენისთვის.

4.სხ-ის მეთაურმა უნდა გადასცეს სმმ-ის სამსახურს შეტყობინება მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ „MINIMUM FUEL“, როდესაც უნდა შესრულდეს დაფრენა კონკრეტულ აეროდრომზე და თვლის, რომ ამ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით.

შენიშვნა: *შეტყობინება „MINIMUM FUEL“ აძლევს ინფორმაციას სმმ-ს სამსახურს, რომ ამ კონკრეტულ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით. შეტყობინება არ ნიშნავს ავარიულ სიტუაციას, არამედ მიუთითებს, რომ შესაძლებელია წარმოიქმნას ავარიული სიტუაცია, თუ ადგილი აქვს რაიმე დაუგეგმავ დაგვიანებას.*

5. სხ-ის მეთაურმა უნდა გადასცეს შეტყობინება საწვავის მარაგთან დაკავშირებული შესაძლო ავარიული სიტუაციის შესახებ „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL“, თუ საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს აეროდრომზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები.

შენიშვნა: *საწვავის მარაგის დაგეგმილი ფინალური რეზერვი უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის მე-18 მუხლის მე-3 პუნქტის „ზ” ქვეპუნქტის გათვლილ რაოდენობას, რომელიც აუცილებელია ნებისმიერ აეროდრომზე დაფრენის მომენტისათვის.*

მუხლი 20. დამატებითი მოთხოვნები მარშრუტიდან სათადარიგო აეროდრომამდე 60 წთ-ზე მეტი ხანგრძლივობის ფრენისას

თუ ფრენის დრო, მარშრუტის ნებისმიერი წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე, აღემატება 60 წუთს, ექსპლუატანტმა უნდა:

ა) დაადგინოს მარშრუტისთვის სათადარიგო აეროდრომები;

ბ) უზრუნველყოს ხომალდის მეთაურისათვის უახლესი ინფორმაციის მიწოდება მარშრუტზე დაგეგმილი სათადარიგო აეროდრომების სტატუსის და მეტეოპირობების შესახებ.

მუხლი 21. საწვავით გამართვა სხ-ზე მგზავრების ყოფნისას

1. სხ-ის საწვავით გამართვა მგზავრების ჩასხდომისას, მათი სხ-ზე ყოფნისას ან მათი სხ-დან ჩამოსვლისას, შეიძლება განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე იმყოფება

მომზადებული პერსონალის სათანადო რაოდენობა, რომლებიც მზად არიან დაიწყონ და უხელმძღვანელონ სხ-დან ევაკუაციას ყველა არსებული საშუალებით და უმოკლეს დროში.
2. მგზავრების ჩასხდომისას, მათი სხ-ზე ყოფნისას ან მათი სხ-დან ჩამოსვლისას, სხ-ის საწვავით გამართვისას მიწისზედა მომსახურე პერსონალსა და სხ-ზე მყოფ მომზადებულ პერსონალს შორის უნდა იყოს უზრუნველყოფილი ორმხრივი კავშირი სხ-ის რადიოაღჭურვილობით ან სხვა შესაბამისი საშუალებებით.

შენიშვნა: *1. ამ მუხლის პირველი პუნქტი არ ადგენს საწვავის გამართვის წინაპირობად სხ-ზე ჩამონტაჟებული ტრაპების აუცილებელ გამოყენებას ან ავარიული გასასვლელების გაღებას.*

2. სხ-ის საწვავით გამართვის წესებს შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის მე-14 დანართის 1-ლი ტომი, ხოლო საწვავით გამართვის უსაფრთხო მეთოდებზე სახელმძღვანელო მასალას შეიცავს აეროპორტების მომსახურების სახელმძღვანელოს 1-ლი და მე-8 ნაწილები (იკაოს DOC 9137) .

3. აუცილებელია დამატებითი გამაფრთხილებელი ზომების მიღება, როდესაც ხორციელდება სხ-ის საავიაციო ნავთის გარდა სხვა საწვავით გამართვა ან როდესაც საწვავით გამართვის შედეგად წარმოიქმნება საავიაციო ნავთისა და ტურბორეაქტიული ძრავებისათვის განკუთვნილი სხვა საავიაციო საწვავის ნარევი, ან როდესაც საწვავით გამართვა ხორციელდება ღია სადენით.

მუხლი 22. ჟანგბადის მარაგი
1. თუ დაგეგმილი ფრენის აბსოლუტური სიმაღლე არის ისეთი, რომელზეც ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა მიაღწევს 700 ჰპა-ზე დაბალ ზღვარს, ფრენა უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი საკმარისია:
ა) ეკიპაჟის ყველა წევრისთვის და მგზავრების 10%-სთვის იმ 30 წუთზე მეტი ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევა შეიძლება შემცირდეს 700-დან 620 ჰპა-მდე.

ბ) ეკიპაჟის წევრებისა და მგზავრებისთვის ნებისმიერი დროის განმავლობაში, როდესაც წნევა იქნება 620 ჰპა-ზე დაბალი.

2. ჰერმეტული სხ-ით ფრენა უნდა დაიწყოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ფრენის პირობებიდან გამომდინარე, ჰერმეტულობის დარღვევის შემთხვევაში, სასუნთქი ჟანგბადის მარაგი დროის ნებისმიერი პერიოდის განმავლობაში, საკმარისი იქნება ეკიპაჟის ყველა წევრისა და მგზავრებისთვის, როდესაც ეკიპაჟის კაბინაში და მგზავრების სალონში ატმოსფერული წნევა იქნება 700 ჰპა-ზე დაბალი. ასევე, როდესაც სხ ასრულებს ფრენას ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე დაბალი ან მაღალია და სხ-ს არ შეუძლია უსაფრთხოდ დაეშვას 4 წუთის განმავლობაში ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, რომელზეც ატმოსფერული წნევა შეადგენს 620 ჰპა-ს. სამგზავრო სალონში მყოფი პირებისათვის განსაზღვრული უნდა იყოს ჟანგბადის არანაკლებ 10-წუთიანი მარაგი.

მუხლი 23. ჟანგბადით სარგებლობა
1. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა მოვალეობების შესრულებისას, რომელიც მნიშვნელოვანია თვითმფრინავის ფრენისას მისი უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის, მუდმივად უნდა გამოიყენოს სასუნთქი ჟანგბადი, როდესაც შექმნილია ამ წესის 22-ე მუხლით გათვალისწინებული ჟანგბადის გამოყენების გარემოება.
2. ჰერმეტიზირებულ კაბინიანი სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს, როდესაც ფრენა სრულდება ისეთ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე დაბალია, თავის სამუშაო ადგილებზე უნდა ჰქონდეს სწრაფადჩაცმადი ჟანგბადის ნიღბები, რომელიც საჭიროების შემთხვევაში უზრუნველყოფს ჟანგბადის დაუყოვნებლივ მიწოდებას.

მუხლი 24. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლა
ექსპლუატანტმა ფშს-ში უნდა შეიტანოს სახელსაწყო წესებით დასაფენად შესვლის და დაფრენის საექსპლუატაციო პროცედურები.

მუხლი 25. საავიაციო ხმაურის შემცირების საექსპლუატაციო მეთოდები
ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს საავიაციო ხმაურის შემცირების საექსპლუატაციო მეთოდები სხ-სთვის, რომელიც ერთიანი უნდა იყოს ყველა აეროდრომისთვის.
შენიშვნა: *საავიაციო ხმაურის დადაბლების საექსპლუატაციო მეთოდები მოცემულია PANS–OPS*

(იკაოს DOC 8168) I ტომში.

მუხლი 26. სიმაღლის აღების და დაშვების პროცედურები და ვერტიკალური სიჩქარეები
სიმაღლის აღებისას ან დაშვებისას დანიშნულ აბსოლუტურ სიმაღლემდე ან ეშელონამდე, მომიჯნავე აბსოლუტურ სიმაღლეებზე ან ეშელონებზე, ან მათ სიახლოვეს, იმისათვის რომ გამოირიცხოს ACAS II-ის მიერ შეჯახების თავიდან აცილების არასაჭირო რეკომენდაციების გაცემა, ბოლო 300 მ-ის (1000ფტ) მონაკვეთზე პილოტმა უნდა შეასრულოს 8მ/წმ-ზე (1500ფტ/წთ) დაბალი ვერტიკალური სიჩქარით სიმაღლის აღება ან დაშვება, იმ შემთხვევაში, თუ პილოტს აქვს ინფორმაცია სხვა სხ-ზე, რომელიც იმყოფება ან უახლოვდება მომიჯნავე აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ეშელონს.

შენიშვნა: *სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია PANS–OPS (იკაოს DOC 8168) I ტომის მე-3 ნაწილის, მე-3 განყოფილების მე-3 თავში.*

მუხლი 27. თვითმფრინავის ექსპლუატაცია დასაფრენი მახასიათებლების გათვალისწინებით
აკრძალულია აეროდრომის დონიდან 300 მეტრზე (1000ft) დაბალ სიმაღლეზე დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, თუ ხომალდის მეთაური, მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, არ არის დარწმუნებული, რომ ადზ-ს საფარის მდგომარეობა და სხ-ის ტექნიკური მახასიათებლები იძლევა უსაფრთხო დაფრენის შესაძლებლობას.

შენიშვნა: *1. ადზ-ის ზედაპირის მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის გამოყენებასთან დაკავშირებული პროცედურები მოცემულია „PANS Aerodromes (Doc 9981)“ და თვითმფრინავის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს „Performance“ სექციაში; ჩიკაგოს კონვენციის მე–8 დანართის III B ნაწილის შესაბამისად სერტიფიცირებული თვითმფრინავებისათვის, ზემოაღნიშნული ინფორმაცია ხელმისაწვდომია „Aeroplane Performance Manual (Doc 10064)–ში.“*

2. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III B ნაწილის შესაბამისად სერტიფიცირებული თვითმფრინავებისათვის საფრენოსნო მახასიათებლების შემუშავებასთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია „Aeroplane Performance Manual (Doc 10064)-ში.“

მუხლი 28. სხ-ის მეთაურის ვალდებულებები
1. სხ-ის მეთაური ვალდებულია უზრუნველყოს ამ წესის მე-10 მუხლით გათვალისწინებული შემოწმების კითხვარების დეტალურად შესრულება.
2. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია იმაზე, რომ კავშირის ყველაზე სწრაფი ხელმისაწვდომი საშუალებით შეატყობინოს უახლოეს უფლებამოსილ ორგანოს სხ-ზე მომხდარი ნებისმიერი საავიაციო მოვლენის შესახებ, რამაც გამოიწვია ნებისმიერი პირის სხეულის სერიოზული დაზიანება ან სიკვდილი ან სხ-ის ან ქონების მნიშვნელოვანი ზიანი. თუ ხომალდიდან შეუძლებელია შეტყობინების გაგზავნა, ეს პროცედურა უნდა შეასრულოს სხ-ის ექსპლუატანტმა.

შენიშვნა: *ტერმინი „სერიოზული დაზიანება“ განმარტებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე–13 დანართში.*

3. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია ფრენის დამთავრების შემდეგ შეატყობინოს ექსპლუატანტს სხ-ზე გამოვლენილი ან სავარაუდო გაუმართაობის შესახებ.

4. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია საბორტო ჟურნალის წარმოებაზე და გენერალური დეკლარაციის შევსებაზე.

მუხლი 29. ხელბარგი
ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ბარგის სათანადო და უსაფრთხო განთავსების წესები სხ-ის საბარგულში და სამგზავრო სალონში.

თავი III
სხ-ის საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

მუხლი 30. ზოგადი დებულებები
სხ-ებზე, რომელთა მიმართ არ გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III A და III B ნაწილის დებულებები, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ამ წესის 31-ე მუხლით გათვალისწინებული საფრენოსნო ტექნიკური მახასიათებლების (შემდგომ-სტმ) დონის დაცვა პრაქტიკული შესაძლებლობის ფარგლებში.

მუხლი 31. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III A და III B ნაწილის მოთხოვნების შესაბამისად სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების საექსპლუატაციო შეზღუდვები

1. სხ-ის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო ვარგისობის სერტიფიკატის და დადგენილი საექსპლუტაციო შეზღუდვების ფარგლებში, რომლებიც გაწერილია კონკრეტული სხ-ის ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში.
2. ფრენის დაწყება შეიძლება მხოლოდ მაშინ, თუ საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვნელოში გაწერილი სხ-ის სტმ-ის მონაცემები მიუთითებს რომ ფრენისას უზრუნველყოფილი იქნება ამ მუხლის 4-12 პუნქტებით გათვალისწინებული სტანდარტების დაცვა.

3. ამ თავით დადგენილი ნორმების გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ყველა ის ფაქტორი, რომელიც მნიშვნელოვან გავლენას ახდენს სხ-ის სტმ-ზე (ისეთი ფაქტორები, როგორიც არის: სხ-ს მასა, საექსპლუატაციო პროცედურები, ბარომეტრული სიმაღლე, აეროდრომის სიმაღლის გადამეტება, გარე ტემპერტურა, ქარი, ადზ-ის დაქანება და ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობა ადზ-ს გამოყენების დაგეგმილი დროისათვის, ისეთი როგორიც არის დათოვლიანება, თოვლჭყაპი, წყალი და/ან ყინული, ჰიდრო სხ-ის შემთხვევაში წყლის ზედაპირის მდგომარეობა, მაგრამ არა მათი შეზღუდვით). ეს ფაქტორები განხილული უნდა იქნას, როგორც უშუალო საექსპლუტაციო პარამეტრები, რომლებიც შეიძლება გათვალისწინებული იქნას სხ-ის სტმ-ის დადგენისას, ან შეიძლება შედიოდეს იმ საერთო დაზუსტებულ სტმ-ში, რომლის შესაბამისადაც ხორციელდება სხ-ის ექსპლუატაცია.

შენიშვნა: *ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის ინფორმაციის ეკიპაჟის მიერ გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 10064.*

4.გარბენის დასაწყისში სხ-ის ასაფრენი მასა არ უნდა აღემატებოდეს ამ მუხლის მე-8 პუნქტში მითითებულ მასას ან მასას, რომელიც უზრუნველყოფს ამ მუხლის მე-8, მე-9 და მე-11 პუნქტებით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებას.

5. გარბენის დასაწყისში სხ-ის ასაფრენი მასა არ უნდა აღემატებოდეს იმ მაქსიმალურ ასფრენ მასას, რომელიც მითითებულია სეს-ში, აეროდრომის ბარომეტრული სიმაღლის და სხვა ნებისმიერი ატმოსფერული პირობების გათვალისწინებით, თუ ისინი გამოიყენება სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის გამოთვლისათვის.

6. დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადრიგო აეროდრომზე წინასწარ გათვლილ დროში დაფრენისას სხ-ის გაანგარიშებული დასაფრენი მასა არ უნდა აღემატებოდეს სეს-ში მითითებულ მაქსიმალურ დასფრენ მასას, აეროდრომის ბარომეტრული სიმაღლის და სხვა ნებისმიერი ატმოსფერული პირობების გათვალისწინებით, თუ ისინი გამოიყენება სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის გამოთვლისათვის.

7. გარბენის დასაწყისში ან დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადრიგო აეროდრომზე წინასწარ გათვლილ დროში დაფრენისას სხ-ის გაანგარიშებული დასაფრენი მასა არ შეიძლება აღემატებოდეს სეს-ში მითითებულ მაქსიმალურ დასფრენ მასას, რომლის პირობებშიც დემონსტრირებული იყო სხ-ის შესაბამისობა ხმაურის სერტიფიცირების სტანდარტებთან.

8. აფრენისას, კრიტიკული ძრავის მტყუნების შემთხვევაში, ან ნებისმიერი სხვა მიზეზების გამო სხ-ს უნდა შეეძლოს შეწყვიტოს აფრენა და გაჩერდეს „შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილის“ ან არსებული ადზ-ს ფარგლებში, ან გააგრძელოს აფრენა და გადაიფრინოს მიმართულების ტრაექტორიაზე არსებული ყველა დაბრკოლება საკმარისი ვერტიკალური და ჰორიზონტალური დაშორებებით, სანამ სხ-სთვის შესაძლებელი არ იქნება ამ მუხლის მე-10 პუნქტის მოთხოვნების შესრულება.

შენიშვნა: *დაბრკოლებების გადაფრენის საკმარისი ვერტიკალურ და ჰორიზონტალური დაშორებების მაგალითები მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 10064.*

9. აფრენისათვის ადზ-ის არსებული მანძილის განსაზღვრისას, გასათვალისწინებელია ადზ-ს გარკვეული მონაკვეთის გამოკლება, რაც განპირობებულია სხ-ის ადზ-ის ღერძულ ხაზზე გამოყვანასთან.

10. მარშრუტზე ფრენისას კრიტიკული ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, სხ-ს უნდა შეეძლოს ძირითადი ან დაგეგმილი სათადარიგო მარშრუტის, ნებისმიერი წერტილიდან გააგრძელოს ფრენა, მინიმალური აბსოლიტური სიმაღლის შენარჩუნებით, იმ აეროდრომამდე, სადაც შესაძლებელი იქნება ამ მუხლის მე-11 პუნქტში მითითებული მოთხოვნების შესრულება.

11. სხ-მა უნდა შეძლოს დანიშნულების აეროდრომზე ან სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენა, დაშვების ტრაექტორიის ხაზზე არსებული ყველა დაბრკოლების უსაფრთხო, მინიმალურ სიმაღლეზე გადაფრენის შემდეგ, იმის გარანტიით, რომ სხ შესძლებს გაჩერებას (ან ჰიდრო სხ-ის შემთხვევაში შეამციროს სიჩქარე მინიმუმამდე არსებული დასაფრენი მანძილის ფარგლებში) დაფრენისათვის არსებული დისტანციის ფარგლებში. ამავდროულად, დასაფრენად შემოსვლის და დაფრენის ეტაპებზე გათვალისწინებული უნდა იყოს პილოტირების ტექნიკაში სავარაუდო განსხვავებები.

შენიშვნა: *ამ მუხლით დადგენილი მოთხოვნების შესრულების სახელმძღვნელო მასალა მოცემულია იკაო-ს Doc-ში 10064.*

თავი IV
სხ-ის აღჭურვილობა, ხელსაწყოები და დოკუმენტები

მუხლი 32. ზოგადი დებულებები

1. თუ სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის დადგენილია მინიმალური აღჭურვილობის ძირითადი ჩამონათვალი (MMEL), ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ში შეიტანოს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომლის საფუძველზეც ხომალდის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას ფრენის დაწყების ან გაგრძელების შესახებ, ნებისმიერი შუალედური პუნქტიდან, ნებისმიერი აღჭურვილობის, ხელსაწყოების ან სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში.

შენიშვნა: *მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის შედგენის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ამ წესის მე- 2 დანართში.*

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია მის ექსპლუატაციაში მყოფი ყველა ტიპის სხ-ის საექსპლუატაციო და საფრენოსნო პერსონალი უზრუნველყოს ფშს-თი, რომელშიც ასახული უნდა იყოს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში საფრენოსნო ექსპლუატაციის პროცედურები. სახელმძღვანელო უნდა შეესაბამებოდეს სხ-ის სეს-ს და გამოსაყენებელ „შემოწმების კითხვარებს“. ფშს-ს შემუშავებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები.

შენიშვნა: *ინფორმაცია ადამიანური ფაქტორის შესახებ მოცემულია იკაოს DOC-ში 9683.*

მუხლი 33. თვითმფრინავის აღჭურვილობა ნებისმიერი ფრენისას

1. ნებისმიერი თვითმფრინავი უნდა აღიჭურვოს ხელსაწყოებით, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟს საშუალებას მისცემს გააკონტროლოს თვითმფრინავის ფრენის ტრაექტორია, განახორციელოს ნებისმიერი საჭირო პროცედურული მანევრი და დაიცვას თვითმფრინავის საექსპლუატაციო შეზღუდვები მოსალოდნელ საექსპლუატაციო პირობებში.
2. თვითმფრინავი უნდა აღიჭურვოს:

ა) ხელმისაწვდომი პირველადი დახმარების სამედიცინო კომპლექტით;

ბ) იმ ტიპის პორტატული ცეცხლმაქრებით, რომლებიც განმუხტვისას თვითმფრინავში არ იწვევენ ჰაერის სახიფათო დაბინძურებას. სულ მცირე, ერთი ცეცხლმაქრი უნდა იქნეს განთავსებული:

ბ.ა) პილოტების კაბინაში; და

ბ.ბ) თითოეულ სამგზავრო სალონში, რომელიც გამოყოფილია პილოტის კაბინისაგან და ადვილად არაა ხელმისაწვდომი საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის;

გ) სავარძლით ან საძინებელი ადგილით ყველა ბავშვისთვის, რომელმაც მიაღწია 24 თვის ასაკს;

დ) უსაფრთხოების ღვედებით თითოეული სავარძლისთვის და შემაკავებელი ღვედებით თითოეული საწოლისთვის;

ე) შემდეგი დოკუმენტაციით:

ე.ა) ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოთი ან საექსპლუატაციო შეზღუდვებთან დაკავშირებული ნებისმიერი ინფორმაციით, რომელიც დადგენილია თვითმფრინავისათვის უფლებამოსილი მასერტიფიცირებელი ორგანოს მიერ და საჭიროა ამ წესის III თავის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად;

ე.ბ) რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ გაცემული ნებისმიერი სპეციალური ნებართვით, იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს აღნიშნული ნებართვის შესაბამისად;

ე.გ) დაგეგმილი ფრენის მარშრუტების შესაბამისი და მოქმედი რუკებით, ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახრების გათვალისწინებით;

ე.დ) პროცედურებით, რომელიც განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართში, გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურისათვის;

ე.ე) ინფორმაციით გზაგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ გამოსაყენებელი ვიზუალურ სიგნალებზე, ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის შესაბამისად.

შენიშვნა: *საქართველოს საჰაერო სივრცეში სხ-ის გზის გადაჭრა ხორციელდება საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 4 სექტემბრის №428 დადგენილებით დამტკიცებული „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის“ შესაბამისად.*

ვ) თუ თვითმფრინავი აღჭურვილია ელექტრული მცველებით, რომელთა შეცვლა შესაძლებელია ფრენის განმავლობაში, შესაბამისი სიმძლავრის სათადარიგო ელექტრული მცველებით;

ზ) სამგზავრო ადგილების შესაბამისი რაოდენობის სამედიცინო საშუალებების მარაგით, რომელიც განლაგებული უნდა იყოს ხელმისაწვდომ ადგილზე;

შენიშვნა: *1. სამედიცინო საშუალებების მარაგი უნდა მოიცავდეს პირველადი დახმარების ერთ ან რამდენიმე კომპლექტს.*

2. სამედიცინო საშუალებების ტიპების, რაოდენობის, განთავსების ადგილების და შიგთავსის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის A დამატებაში.

თ) მისაბმელი სისტემებით საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე, რომელიც ავტომატურად ზღუდავს პილოტის სხეულის მოძრაობას მკვეთრი დამუხრუჭების შემთხვევაში. მისაბმელი სისტემა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყოველ სავარძელზე უნდა შეიცავდეს მოწყობილობას, რომელიც შეზღუდავს პილოტის ჩარევას სხ-ის მართვაში შრომისუნარიანობის უეცარი დაკარგვისას;

შენიშვნა: *მისაბმელი სისტემა მოიცავს სამხრე და წელის ღვედებს, რომელთა მოხმარებაც შესაძლებელია ცალ-ცალკე.*

ი) საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს მგზავრებისათვის შემდეგი ინფორმაციის და მითითებების შეტყობინებას:

ი.ა) როდის არის აუცილებელი უსაფრთხოების ღვედების შეკვრა;

ი.ბ) როდის და როგორ უნდა იქნეს ჟანგბადის აღჭურვილობა გამოყენებული;

ი.გ) აკრძალვა თამბაქოს მოწევის თაობაზე;

ი.დ) სამაშველო ჟილეტების ან ანალოგიური სატივტივე საშუალებების განთავსების ადგილებსა და მოხმარების წესებზე;

ი.ე) საავარიო აღჭურვილობის განთავსების ადგილებზე;

ი.ვ) საავარიო გასასვლელების განლაგების ადგილებსა და გაღების წესებზე.

3. თვითმფრინავზე უნდა იყოს:

ა) ფშს ან მისი ნაწილი, რომელიც ეხება ფრენის შესრულებას;

ბ) სხ-ის სესი, ან ამ წესის III თავით განსაზღვრული სტმ-ის შემცველი სხვა დოკუმენტები და ვარგისობის სერტიფიკატის მიხედვით განსაზღვრული საფრენოსნო ექსპლუატაციისათვის საჭირო ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, თუ ის მოცემული არ არის ფშს-ში;

გ) ამ წესის მე-10 მუხლით გათვალისწინებული შემოწმების კითხვარები;

დ) სხ-ის რეგისტრაციის მოწმობა;

ე) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

ვ) ბორტჟურნალი (საფრენოსნო დავალება);

ზ) სხ-ის რადიოსაშუალებებით სარგებლობის ნებართვა;

თ) მგზავრების სია, დაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ი) სატვირთო მანიფესტი, ტვირთზე განსაკუთრებული ინფორმაციის ჩათვლით;

კ) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალი;

ლ) სააგენტოს მიერ დამოწმებული სხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასლი და სხ-ის სპეციფიკაციების დანართი;

მ) ხმაურის მოწმობა (არსებობის შემთხვევაში);

ნ) MEL;

ო) II და III კატეგორიის მეტეომინიმუმების პირობებში ფრენების სახელმძღვანელო;

პ) შევსებული და რეგისტრირებული ფრენის გეგმა;

ჟ) NOTM;

რ) ფრენის გეგმის შესაბამისად საჭირო მეტეოინფორმაცია;

ს) დატვირთვისა და გაწონასწორების საბუთები;

ტ) ეკიპაჟის ფრენისშემდგომი შეტყობინებების ფორმების ნიმუშები;

უ) საერთაშორისო რეისზე – გენერალური დეკლარაცია (GD);

ფ) საქართველოს და სხვა, ამ ფრენასთან დაკავშირებული, სახელმწიფოს მიერ მოთხოვნილი ნებისმიერი საბუთი;

ქ) ავარიული და სამაშველო აღჭურვილობის საკონტროლო ფურცელ(ებ)ი და მისი გამოყენების ინსტრუქცია;

ღ) ეკიპაჟის წევრების მოქმედი მოწმობები;

ყ) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელი პოლის(ებ)ი მესამე

პირების მიმართ;

შ) ფრენის სამუშაო გეგმა, რომელშიც უნდა მიეთითოს:

შ.ა) სხ-ის რეგისტრაციის ნომერი;

შ.ბ) სხ-ის ტიპი;

შ.გ) ფრენის თარიღი;

შ.დ) რეისის ნომერი;

შ.ე) ხმ-ის სახელი და გვარი;

შ.ვ) გაფრენის პუნქტი;

შ.ზ) გაფრენის დრო (ფაქტობრივი საფრენოსნო დრო, აფრენის დრო);

შ.თ) დანიშნულების პუნქტი;

შ.ი) ჩაფრენის დრო (ფაქტობრივი დაფრენის დრო);

შ.კ) ფრენის სახეობა (ETOPS, VFR, etc);

შ.ლ) მარშრუტი და მარშრუტის სეგმენტები საკონტროლო წერტილების, მანძილის, დროისა და ტრასების აღნიშვნით;

შ.მ) საკონტროლო წერტილებს შორის კრეისერული სიჩქარე და საფრენოსნო დრო (სავარაუდო და ფაქტობრივი დრო);

შ.ნ) უსაფრთხო მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

შ.ო) გეგმით გათვალისწინებული აბსოლუტური სიმაღლეები;

შ.პ) საწვავის გამოთვლისა და კონტროლის ჩანაწერები;

შ.ჟ) ძრავების გაშვებისას სხ-ზე საწვავის რაოდენობა;

შ.რ) გამოსაყენებელი სათადარიგო აეროდრომები: აფრენის აეროდრომისათვის, მარშრუტისა და დანიშნულების აეროდრომებისათვის ამ პუნქტის „შ.ლ“, „შ.მ“, „შ.ნ“ და „შ.ო“ ქვეპუნქტების მოთხოვნების გათვალისწინებით;

შ.ს) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ დამტკიცებული პირველადი ფრენის გეგმის ცვლილება;

შ.ტ) გამოთვლები ფრენისას მარშრუტის ცვლილებისას.

მუხლი 34. საფრენოსნო მონაცემების თვითმწერები

1. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2005 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 78 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის II ნაწილის 2.3 დამატების A2.3-1 ცხრილში.
2. ნებისმიერი 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 32 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის II ნაწილის 2.3 დამატების A2.3-1 ცხრილში.

3. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს 27000 კგ მასის ჩათვლით და რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის II ნაწილის 2.3 დამატების A2.3-1 ცხრილში.

შენიშვნა: *საბორტო თვითმწერებთან დაკავშირებული საინფორმაციო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, II ნაწილის 3.C. დამატებაში.*

მუხლი 35. პილოტების კაბინის ხმის თვითმწერები (CVR)

1. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე აირტურბინული თვითმფრინავი, რომელზედაც ტიპის სერტიფიკატის განაცხადი წარდგენილი იყო 2016 წლის 1 იანვრიდან და რომელიც იმართება ერთზე მეტი პილოტით უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.
2. ნებისმიერი 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

3. ნებისმიერი 5700-დან 27000 კგ-მდე ჩათვლით მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავი, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

4. ნებისმიერი 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2022 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით, რომელიც უზრუნველყოფს სულ ცოტა ბოლო 25 საათის ინფორმაციის შენახვას.

მუხლი 36. თვითმფრინავები, რომლებიც ახორციელებენ ხანგრძლივ ფრენებს წყლის თავზე

1. ექსპლუატანტმა, რომლის თვითმფრინავები ახორციელებენ ხანგრძლივ ფრენებს წყლის თავზე, უნდა განსაზღვროს რისკები, სხ-ზე მყოფი ადამიანების გადარჩენისათვის, წყლის ზედაპირზე ავარიული დაფრენის შემთხვევაში. რისკების განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იყოს ისეთი საექსპლუატაციო ფაქტორები და პირობები, როგორიც არის: წყლის ზედაპირის მდგომარეობა, ჰაერის და წყლის ტემპერატურა, მანძილი ხმელეთამდე, სადაც შესაძლებელია ავარიული დაფრენა და საძებნ-სამაშველო აღჭურვილობის არსებობა. რისკების შეფასების საფუძველზე ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ სხ-ზე განთავსებული იყოს:

ა) თითო სამაშველო ჟილეტი ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალება, სხ-ზე მყოფი ყოველი პირისათვის. ისინი თავსდება ისე, რომ ადვილი მისაწვდომი იყოს სავარძლიდან ან საძილე ადგილიდან;

ბ) საკმარისი რაოდენობის სამაშველო ტივები სხ-ზე მყოფი პირებისათვის, რომლებიც უნდა განთავსდეს იმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება ავარიულ მდგომარეობაში და ისეთი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობით (სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც ფრენის პირობებს შეესაბამება;

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

2. ყოველი სამაშველო ჟილეტი ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურავი საშუალება უნდა აღიჭურვოს ელექტრონული განათების საშუალებით ძებნის გასაიოლებლად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება სხვაგვარი ინდივიდუალური საცურავი საშუალება.

მუხლი 37. თვითმფინავები, რომელთა ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1990 წლის 1 იანვრამდე

1. ჰერმეტული სხ-ბი, რომლებიც დაშვებულია ფრენისათვის ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეებზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე ნაკლებია, აღჭურვილი უნდა იყოს ჰერმეტულობის სახიფათო დარღვევის ეკიპაჟის გამაფრთხილებელი საშუალებით.
2. სხ-ები, რომლებიც დაშვებულია ფრენისათვის ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინისა და სამგზავრო სალონის ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 22-ე

მუხლით.

3. სხ-ები, რომლებიც დაშვებულია ფრენისათვის ისეთ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ეკიპაჟის კაბინისა და სამგზავრო სალონის ატმოსფერული წნევა 700 ჰპა-ზე ნაკლებია, მაგრამ აღჭურვილია 700 ჰპა-ზე უფრო მაღალი წნევის შენარჩუნების საშუალებით, უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის მიწოდებისა და შესანახი აპარატურით, რომლის მარაგი განისაზღვრება ამ წესის 22-ე მუხლით.

მუხლი 38. შემოყინვის პირობებში ფრენა
თუ სხ ფრენს იმ პირობებში, სადაც შესაძლებელია შემოყინვა, ის უნდა აღიჭურვოს შესაბამისი, მუდმივი და/ან პერიოდული მოქმედების, შემოყინვის საწინააღმდეგო მოწყობილობით.

მუხლი 39. სფწ-ით ფრენა
1. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ის (IFR) შესაბამისად, ან მისი სივრცობრივი მდებარეობის შენარჩუნება ერთი ან მეტი საპილოტაჟო ხელსაწყოს გარეშე შეუძლებელია, აღჭურვილი უნდა იყოს:
ა) შემდეგი პარამეტრების საზომი და მაჩვენებელი საშუალებებით:

ა.ა) მაგნიტური კურსის (სარეზერვო კომპასი);

ა.ბ) აბსოლუტური სიმაღლის გაზომვის და ინდიკაციის ორი დამოუკიდებელი სისტემით;

ა.გ) კონდენსაციისა და შემოყინვის საწინაღმდეგო მოწყობილობით აღჭურვილი სახელსაწყო სიჩქარის;

ა.დ) დაფერდების და სრიალის;

ა.ე) სხ-ის სივრცობრივი მდებარეობის;

ა.ვ) სხ-ის გიროსკოპული კურსის;

შენიშვნა: *ამ პუნქტის „ა.დ“, „ა.ე“ და „ა.ვ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნები შესაძლოა დაკმაყოფილდეს კომბინირებული ხელსაწყოებით, ან ფრენის მმართველი ინტეგრირებული სისტემებით, იმ პირობით, რომ უზრუნველყოფილ იქნება აღნიშნული სამი ხელსაწყოს სრული მტყუნებისგან დაცვა.*

ა.ზ) გიროსკოპული ხელსაწყოებისათვის ადეკვატური კვების მიწოდების საშუალებით;

ა.თ) გარემომცველი ჰაერის ტემპერატურის;

ა.ი) ვერტიკალური სიჩქარის მაჩვენებლის.

ბ) ზუსტი ქრონომეტრით, რომელიც უჩვენებს საათებს, წუთებს, წამებს;

გ) დამატებითი აღჭურვილობით, რომელიც შესაძლოა, დადგენილ იყოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

2. 5700კგ-ზე მეტი მასის სხ, რომელიც ექსპლუატაციაში შევიდა 1975 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ძირითადი ელექტროსისტემისაგან დამოუკიდებელი კვების საავარიო წყაროთი, რომელიც, სულ ცოტა, 30 წთ-ის განმავლობაში უზრუნველყოფს ავიაჰორიზონტის მუშაობას და განათებას და დამონტაჟებული უნდა იყოს მეთაურის მკაფიო ხილვადობის არეში. ეს წყარო ავტომატურად უნდა ჩაირთოს ძირითადი სისტემის სრული მტყუნებისას და სახელსაწყო დაფაზე უნდა მიეთითოს, რომ ავიაჰორიზონტ(ებ)ი იკვებება საავარიო წყაროდან.

3. პილოტ(ებ)ის მიერ გამოსაყენებელი ხელსაწყოები იმგვარად უნდა იყოს დამონტაჟებული, რომ პილოტი მკაფიოდ ხედავდეს მის ჩვენებებს საკუთარი სამუშაო ადგილიდან, სხეულის ჩვეულებრივი მდგომარეობის შეუცვლელად, როცა ის ფრენის ტრაექტორიის მიმართულებით იყურება.

მუხლი 40. მეტეოპირობებზე დაკვირვების აღჭურვილობა სამგზავრო ჰერმეტულ თვითმფრინავებზე

სამგზავრო ჰერმეტული თვითმფრინავები აღჭურვილი უნდა იყოს მეტეოროლოგიური მოვლენებზე დაკვირვების ისეთი საშუალებით, რომელსაც შეუძლია მოსალოდნელი ჭექა-ქუხილის გამოვლენა ღამით ან სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას.

მუხლი 41. რადიაციის დონის მაჩვენებელი 15000 მ-ზე (49000 ფ) მეტ სიმაღლეზე მფრენი თვითმფრინავებისათვის

15000 მ-ზე (49000ფ-ზე) უფრო მეტ სიმაღლეზე მფრენ ყველა სხ-ს უნდა ჰქონდეს კოსმოსური რადიაციის (გალაქტიკური და მზიდან მომავალი იონური და ნეიტრონული რადიაციის საერთო ოდენობა) საერთო და ყოველ ფრენაზე მიღებული ჯამური დოზის უწყვეტად საზომი აღჭურვილობა, რომლის ინდიკატორსაც კარგად უნდა ხედავდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ერთ-ერთი წევრი.

შენიშვნა: *აღჭურვილობის ტარირება ხორციელდება შესაბამისი ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოსათვის მისაღები დაშვებების საფუძველზე.*

მუხლი 42. ბორტგამყოლების ადგილები სამგზავრო თვითმფრინავებზე

1. სამგზავრო თვითმფრინავებზე, რომელთა საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 1981 წლის პირველი იანვრის შემდეგ, საავარიო ევაკუაციაზე პასუხისმგებელი მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის განთავსებული უნდა იყოს პირით წინ ან უკან მიმართული სავარძლები (სხ-ის გრძივი ღერძისადმი 150-მდე კუთხით), რომელებიც აღჭურვილი უნდა იყოს მისაბმელი სისტემით.

შენიშვნა: *მისაბმელი სისტემა მოიცავს სამხრე და მისაბმელ ღვედებს, რომლებით სარგებლობაც შესაძლებელია ცალ-ცალკე.*

2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული სავარძლები განთავსებული უნდა იყოს საავარიო გასასვლელებთან, იატაკის დონეზე.

მუხლი 43. თვითმფრინავები, რომლებიც აღჭურვილი უნდა იყოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS)

1. ნებისმიერი ტურბინულძრავიანი, 15000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის ან 30-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე თვითმფრინავი, რომლის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2007 წლის პირველი იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS II).

2. ნებისმიერი ტურბინულძრავიანი, 5700 კგ-დან 15000 კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის ან 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე თვითმფრინავი, რომლის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2008 წლის პირველი იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS II).

მუხლი 44. ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხე

ნებისმიერი თვითმფრინავი უნდა აღიჭურვოს ბარომეტრული სიმაღლის მონაცემების გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის IV ტომის მოთხოვნებს.

მუხლი 45. მიკროფონი

გადასვლის ეშელონის/აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა ფრენისას, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა კავშირი უნდა წარმართონ მიმართული მიკროფონის ან ლარინგოფონის მეშვეობით.

თავი V
სხ-ის კავშირის, სანაოსნო და თვალთვალის აღჭურვილობა

მუხლი 46. კავშირის აღჭურვილობა

1. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება სფწ-ის შესაბამისად ან ღამით, უნდა იქნეს უზრუნველყოფილი რადიოკავშირის აღჭურვილობით. აღჭურვილობა უნდა იძლეოდეს ორმხრივი კავშირის წარმართვის შესაძლებლობას იმ სააერნაოსნო სადგურებთან და იმ სიხშირეების გამოყენებით, რომლებიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

შენიშვნა: *ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ კონკრეტულ მარშრუტზე კავშირის დამყარება შესაძლებელი იქნება რადიოტალღების გავრცელების ჩვეულ პირობებში.*

2. თუ, ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნის შესრულება საჭიროებს ერთზე მეტი კავშირის

აღჭურვილობის საშუალების სხ-ზე არსებობას, თითოეული უნდა იყოს მეორისგან ან სხვებისაგან დამოუკიდებელი იმდენად, რომ ნებისმიერი მათგანის მტყუნებამ არ გამოიწვიოს სხვა რომელიმეს მტყუნება.

3. თვითმფრინავი, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ვფწ-ის შესაბამისად, გარდა შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დაშვებული გამონაკლისისა, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს რადიოკავშირის აღჭურვილობით, რომელსაც ფრენისას ნებისმიერ დროს გააჩნია ორმხრივი კავშირის წარმართვის შესაძლებლობა იმ საერნაოსნო სადგურებთან და იმ სიხშირეების გამოყენებით, რომლებიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

4. თვითმფრინავი, რომელიც ახორციელებს ხანგრძლივ ფრენას წყლის ზედაპირის ან ხმელეთის არეების გასწვრივ, რომლებიც შესაბამისი სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრულია, როგორც ძებნა-შველის განსახორციელებლად განსაკუთრებით რთული არეები, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს რადიოკავშირის აღჭურვილობით, რომელსაც ფრენისას ნებისმიერ დროს გააჩნია ორმხრივი კავშირის წარმართვის შესაძლებლობა იმ საერნაოსნო სადგურებთან და იმ სიხშირეების გამოყენებით, რომლებიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

5. რადიოკავშირის აღჭურვილობას, რომელიც მოითხოვება ამ მუხლის „1–4“ პუნქტებით, უნდა გააჩნდეს საერნაოსნო საავარიო 121.5 MHz სიხშირეზე კავშირის წარმართვის შესაძლებლობა.

6. თვითმფრინავზე უნდა იყოს კავშირის ისეთი რადიოაღჭურვილობა, რომელიც უზრუნველყოფს:

ა) ორმხრივი კავშირის დამყარებას საერაოდრომო სამეთვალყურეო სამსახურთან;

ბ) ჰაერში, ნებისმიერ დროს, მეტეოინფორმაციის მიღებას;

გ) ჰაერში, ნებისმიერ დროს, ორმხრივი კავშირის დამყარებას, სულ ცოტა, ერთ საავიაციო სადგურთან და სხვა იმ სადგურებთან და იმ სიხშირეებზე, რომელიც დადგენილია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

შენიშვნა: *ამ პუნქტის მოთხოვნა შესრულებულად ჩაითვლება, თუ კონკრეტულ მარშრუტზე კავშირის დამყარება შესაძლებელი იქნება რადიოტალღების გავრცელების ჩვეულ პირობებში.*

მუხლი 47. აღჭურვილობის დამონტაჟება

აღჭურვილობა ისე უნდა დამონტაჟდეს, რომ მისი რომელიმე ელემენტის მტყუნებამ, მწყობრიდან გამოსვლამ, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირისათვის, ნავიგაციისათვის, თვალთვალისათვის ან ნებისმიერი მათი კომბინაციისათვის, არ გამოიწვიოს სხვა ისეთი ელემენტის მწყობრიდან გამოსვლა, რომელიც აუცილებელია რადიოკავშირისათვის, ნავიგაციისათვის ან თვალთვალისათვის.

მუხლი 48. ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების მართვა

1. ექსპლუატანტს არ აქვს უფლება ისარგებლოს ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების ბაზით, რომელიც გამოიყენება სხ-ზე ან მიწაზე, თუ მას არა აქვს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფენ მონაცემთა ბაზის შესაბამისობას სტანდარტებთან და გამოსაყენებელ აღჭურვილობასთან.

შენიშვნა: *პროცედურების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია RTCA DO-200A/EUROCAE ED-76 და RTCA DO-201A/EUROCAE ED-77.*

2. ექსპლუატანტი ვალდებულია დანერგოს ისეთი პროცედურები, რომლებიც უზრუნველყოფს უცვლელი ელექტრონული სანაოსნო მონაცემების დროულ გავრცელებას ყველა იმ სხ-სათვის, რომლისთვისაც ეს საჭიროა.

თავი VI
სხ-ის ტექნიკური მომსახურება

მუხლი 49. ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებული ექსპლუატანტის მოვალეობები

1. თვითმფრინავის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას იმ საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი

პირობები:
ა) თვითმფრინავი საფრენად ვარგისია;

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

გ) თვითმფრინავს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;

დ) თვითმფრინავს ჩაუტარდა ტექნიკური მომსახურება და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა თვითმფრინავის გაფრენისწინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;

ე) თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურება შესრულებულია ამ წესის 62-ე მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით.

2. საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდის ტიპის ტექმომსახურებაზე გადამზადებული და გამოცდილების მქონე პირი ან პირთა ჯგუფი.

3. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, ამ წესის 61-ე მუხლის შესაბამისად.

მუხლი 50. საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების ინფორმაცია
ექსპლუატანტი ვალდებულია, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროცედურების დაცვით, თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურებისას გამოვლენილი გაუმართაობის, მტყუნების, დეფექტის ან სხვა შემთხვევის შესახებ ინფორმაცია მიაწოდოს სააგენტოს და სხ-ის ტიპის შემუშავებაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციას.

მუხლი 51. სტ-ის ექსპლუატაციაზე დაშვება
თვითმფრინავის ტექნიკურ მომსახურებას და ექსპლუატაციაში დაშვებას ახორციელებს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების საწარმო.

თავი VII
საფრენოსნო ეკიპაჟი

მუხლი 52. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა
1. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველ ფრენაზე დანიშნოს პილოტი სხ-ის მეთაურის ფუნქციების შესასრულებლად.
2. თუ სხ-ის კონსტრუქცია ითვალისწინებს ბორტინჟინრისათვის განკუთვნილ (ცალკეულ) სამუშაო ადგილს, ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი ბორტინჟინერი მაინც, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ბორტინჟინრის მოვალეობას ითავსებს ეკიპაჟის სხვა წევრი, რომელსაც ხელი არ ეშლება თავისი ძირითადი მოვალეობის შესრულებისას და გააჩნია ბორტინჟინრის მოწმობა.

მუხლი 53. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში
1. ექსპლუატანტი ვალდებულია სხ-ის ტიპიდან გამომდინარე, განსაზღვროს საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრის ფუნქციები და მოვალეობები, ავარიულ სიტუაციაში ან ისეთ სიტუაციაში, როდესაც საჭირო არის სხ-დან ხალხის ავარიული ევაკუაცია.
2. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი პერიოდული მომზადების პროგრამა, რომელიც ითვალისწინებს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის, ფუნქციების და მოვალეობების შესწავლას, სხ-ზე არსებული ყველა საავარიო-სამაშველო საშუალებების გამოყენების მეთოდების შესწავლას და სხ-დან ხალხის ავარიული ევაკუაციის ტრენინგებს.

მუხლი 54. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მომზადების პროგრამა
1. ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს საფრენოსნო ეკიპაჟების მომზადების პროგრამა, რომელიც უზრუნველყოფს ეკიპაჟის ყველა წევრის მიერ ადამიანური შესაძლებლობების გათვალისწინებით, მასზე დაკისრებული მოვალეობების სათანადო დონეზე შესასრულებლად საჭირო კომპეტენციის,

უნარების შეძენას და შემდგომ შენარჩუნებას.
2. მიწისზედა და საფრენოსნო მომზადების პროგრამები შეიძლება შეიმუშაოს ექსპლუატანტმა ან სასწავლო ორგანიზაციამ. მომზადების პროგრამები შეტანილი უნდა იყოს ექსპლუატანტის ფშს-ში.

3. მომზადების პროგრამა უნდა მოიცავდეს სხ-ზე არსებული ყველა აღჭურვილობის გამოყენების საკითხებს.

შენიშვნა: პირველადი და ყოველწლიური პერიოდული სწავლებებისას მაქსიმალურად უნდა იყოს გამოყენებული საფრენოსნო საწაფები.

მუხლი 55. კვალიფიკაცია
1. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ:
ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრი, რომელიც ასრულებს სამსახურებრივ მოვალეობას, ფლობდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოქმედ მოწმობას ან სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას, რომელიც აღიარებულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები ფლობდნენ სათანადო ოსტატობას;

გ) გახორციელდეს კონტროლი საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაციის შენარჩუნებაზე.

2. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ ჰაერში შეჯახების თავიდან აცილების სისტემით (ACAS II) აღჭურვილი თვითმფრინავის ეკიპაჟის თითოეული წევრი იყოს შესაბამისად მომზადებული და კომპეტენტური ACAS II-ის აღჭურვილობის გამოყენებასა და შეჯახების თავიდან აცილების ქმედებებში.

შენიშვნა: 1. ACAS II-ის აღჭურვილობის გამოყენების პროცედურები მოცემულია იკაოს Doc -ის 8168 I ტომში. პილოტებისათვის ACAS II-ის მომზადების სახელმძღვანელო მოცემულია PANS–OPS-ის I ტომის, A დამატების, III ნაწილის, მე-3 სექციის, მე-3 თავში.

2. ACAS II-ის აღჭურვილობის გამოყენების და შეჯახების თავიდან აცილების უნარებში შესაბამისი მომზადება შესაძლოა დადასტურებულ იქნეს:

ა) ACAS II-ით აღჭურვილი თვითმფრინავის ტიპის ოსტატობის ფლობით, სადაც ACAS II-ის ექსპლუატაცია და გამოყენება შედის ტიპის ოსტატობის მისანიჭებელ სასწავლო პროგრამაში;

ბ) სახელმწიფოს მიერ სერტიფიცირებული/აღიარებული სასწავლო ორგანიზაციის ან პირის მიერ გაცემული დოკუმენტის ფლობით, რომელსაც აქვს უფლება განახორციელოს პილოტების მომზადება ACAS II-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით, იმის მითითებით, რომ პილოტი მომზადდა ამ პუნქტის შენიშვნა 1-ში აღნიშნული სახელმძღვანელოების შესაბამისად; ან

გ) ამ პუნქტის შენიშვნა 1-ში აღნიშნული სახელმძღვანელოების შესაბამისად, ACAS II-ის გამოყენებასთან დაკავშირებით მომზადებული პილოტის მიერ დაწვრილებითი გაფრენისწინა ინსტრუქტაჟით.

მუხლი 56. ხომალდის მეთაურის გამოცდილების გათვალისწინება
ექსპლუატანტმა არ უნდა მიანიჭოს პილოტს ხომალდის მეთაურის უფლებამოსილება, თუ მას ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ შეუსრულებია სულ ცოტა სამი აფრენა და დაფრენა ამავე ტიპის თვითმფრინავზე, ან ამ ტიპის თვითმფრინავის საწაფზე.

მუხლი 57. მეორე პილოტის გამოცდილების გათვალისწინება
ექსპლუატანტმა არ უნდა მიანიჭოს მეორე მფრინავს თვითმფრინავის პილოტირების უფლება აფრენა-დაფრენის ეტაპებზე, თუ მას ბოლო 90 დღის განმავლობაში არ შეუსრულებია სულ ცოტა სამი აფრენა და დაფრენა ამავე ტიპის თვითმფრინავზე, ან ამ ტიპის თვითმფრინავის საწაფზე.

მუხლი 58. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმებები
1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს პილოტირების ტექნიკის და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების საკვალიფიკაციო შემოწმება, რათა გამოავლინოს პილოტების კონკრეტული ტიპის ან

მოდიფიკაციის თვითმფრინავზე ფრენისთვის მზადყოფნა. თუ ფრენები ხორციელდება სფწ-ით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს იმის დემონსტრირება, რომ პილოტი იცავს ამ წესებით ფრენის ნორმებს. შემოწმებების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ უფროს პილოტ-ინსპექტორს (ინსტრუქტორს), ან სააგენტოს წარმომადგენელ შემმოწმებელს. ასეთი სახის შემოწმებები, 5700 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან ერთი ან მეტი ტურბორეაქტიული ძრავით აღჭურვილს თვითმფრინავებისათვის, უნდა ჩატარდეს წელიწადში ორჯერ, ამასთან, შემოწმებებს შორის პერიოდი არ უნდა იყოს ოთხ თვეზე ნაკლები. ხოლო დანარჩენი თვითმფრინავებისათვის წელიწადში ერთხელ.

შენიშვნა: *შემოწმებების ჩატარებისათვის გამოყენებული უნდა იყოს საწაფი, რომელიც სერტიფიცირებული ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ და განკუთვნილია ამ მიზნებისათვის. საწაფის არ არსებობის შემთხვევაში შემოწმებები უნდა ჩატარდეს კლასის/ტიპის თვითმფრინავზე .*

2. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი დაშვებულია თვითმფრინავის კონკრეტული ტიპის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე ან სხვადასხვა ტიპის თვითმფრინავზე, ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნები გავრცელდება თვითმფრინავის კონკრეტულ ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე.

მუხლი 59. ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი

ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ნებისმიერი პირი, თუ ის დანიშნულია ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერი მოვალეობების შესრულებისათვის სათანადოდ იყოს მომზადებული და ინარჩუნებდეს ყველა იმ საექსპლუატაციო თავისებურებების ცოდნის დონეს, რომელსაც კავშირი აქვს მის საქმიანობასთან, ადამიანის შესაძლებლობის სფეროში ცოდნისა და უნარის ჩათვლით.

შენიშვნა: *ექსპლუატანტს ასევე შეუძლია ისარგებლოს კონტრაქტორი ორგანიზაციის მომსახურებით.*

თავი VIII

სახელმძღვანელოები, ჟურნალები, სააღრიცხვო საბუთები

მუხლი 60. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის მოთხოვნებით გათვალისწინებულ ინფორმაციას.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სეს-ში შეიტანოს ცვლილებები, რომელიც დამტკიცებულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.

მუხლი 61. საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია შეიმუშაოს და სააგენტოსთან შეათანხმოს ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელო, რომლითაც იხელმძღვანელებს საჰაერო ხომალდების საექსპლუატაციო და ტექნიკური მომსახურების პერსონალი მოვალეობების შესრულებისას. სახელმძღვანელო, საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხედება და იცვლება ინფორმაციის განახლების მიზნით. შესაბამისი პერსონალი ინფორმირებული უნდა იყოს ნებისმიერი ცვლილების ან დამატების თაობაზე.
2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოში წარმოადგინოს სახელმძღვანელოს ერთი ეგზემპლარი, მასში შეტანილი ყველა რევიზიითა და ცვლილებით და შეიტანოს იმ სავალდებულო დოკუმენტების ჩამონათვალში, რომელიც უნდა წარედგინოს სააგენტოს.

3. ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს და მასში შეტანილ ყველა ცვლილებას ითანხმებს სააგენტო.

4. სახელმძღვანელოში ასახული უნდა იქნეს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის მოკლე აღწერა;

ბ) ექსპლუატაციაში მყოფი საჰაერო ხომალდების მონაცემები;

გ) ტექნიკური მომსახურების მართვის სახელმძღვანელოს მიხედვით ტექნიკური მომსახურების შესრულებაზე პასუხისმგებელ პირთა სია და მათი უფლება-მოვალეობები. ტექნიკური მომსახურების მართვის ორგანიზაციის სტრუქტურა;

დ) ტექმომსახურების მართვის უზრუნველყოფაში ცვლილებების შეტანის შესახებ სააგენტოში

შეტყობინების წესი. სახელმძღვანელოში ცვლილებების შეტანის პროცედურა;

ე) ექსპლუატანტსა და ტექნიკური მომსახურების საწარმოს შორის ადმინისტრაციული საკითხების მოგვარება;

ვ) მითითებები, ექსპლუატაციაში მყოფი ყოველი თვითმფრინავის ტიპის ტექმომსახურების პროგრამისათვის;

ზ) თვითმფრინავზე გამოვლენილი გაუმართაობების რეგისტრაციის და აღმოფხვრის უზრუნველყოფის პროცედურების აღწერა. თვითმფრინავის საბორტო ჟურნალის გამოყენება და მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) მომზადება და გამოყენება;

თ) ექსპლუატანტის მიერ თვითმფრინავის ტექნიკური მონაცემების შეგროვების და შენახვის მეთოდების აღწერა, რომლის საფუძველეც ხდება თვითმფრინავის შემდეგი მონაცემების (რესურსები და სხვა) კონტროლი და აღრიცხვა:

თ.ა) სხ-ის და შეზღუდული რესურსის მქონე კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის საერთო დრო (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და სხვა);

თ.ბ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) შესრულების მიმდინარე სტატუსი;

თ.გ) თვითმფრინავზე და მის კომპონენტებზე ჩატარებული მოდიფიკაციისა და რემონტების შესაბამისი მონაცემები;

თ.დ) თვითმფრინავის და მისი კომპონენტების ექსპლუატაციაში ყოფნის დრო ბოლო რემონტის ჩატარების შემდეგ (ნაფრენი საათები, ფრენის ციკლები, დაფრენები, კალენდარული ვადები და ა.შ.), თუ დადგენილია ექსპლუატაციის რესურსები;

თ.ე) თვითმფრინავის მიმდინარე სტატუსი ტექმომსახურების პროგრამის შესაბამისად;

თ.ვ) დეტალური ჩანაწერები, რომლითაც დასტურდება ტექნიკური მომსახურების შემდეგ თვითმფრინავის ექსპლუატაციაში დაშვებისათვის აუცილებელი მოთხოვნების დაკმაყოფილება.

ი) თვითმფრინავის ტექმომსახურების პროგრამ(ებ)ის გამოყენების და ეფექტურობის ანალიზის და ზედამხედველობის სისტემის აღწერა. ტექმომსახურების პროგრამაში ცვლილებების შეტანის და დამტკიცების პროცედურა;

კ) შესაბამისი საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების სავალდებულო ინფორმაციის (საფრენად ვარგისობის დირექტივები, სავალდებულო სერვისული ბიულეტენები და სხვა) მოთხოვნების შესრულების და კონტოლის პროცედურების აღწერა;

ლ) თვითმფრინავზე ჩასატარებელი რემონტებისა და მოდიფიკაციების მომზადების, დამტკიცების და ჩატარების უზრუნველყოფის პროცედურები, მათ შორის, არასავალდებულო მოდიფიკაციების შესრულების წესი;

მ) 5700კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასით სერტიფიცირებული თვითმფრინავების ექსპლუატაციის შემთხვევაში:

მ.ა) ტექმომსახურების და საექსპლუატაციო გამოცდილების მონიტორინგის, შეფასებისა და სააგენტოში ანგარიშების წადგენის პროცედურა;

მ.ბ) თვითმფრინავის ფრენის ვარგისიანობაზე უარყოფითი ზეგავლენის გამომწვევი ხარვეზების, გაუმართაობის, დეფექტების და სხვა შემთხვევების შესახებ ინფორმაციის მიწოდების სისტემის აღწერა ამ თვითმფრინავის ტიპის შემუშავებაზე პასუხისმგებელი ორგანიზაციისადმი და საფრენად ვარგისობაზე პასუხისმგებელი საავიაციო ხელისუფლებისადმი;

მ.გ) სხ-ის ტიპის შემმუშავებლისაგან მიღებული საფრენად ვარგისობის ინფორმაციის და რეკომენდაციების შეფასების და იმ ღონისძიებების განხორციელების პროცედურების აღწერა, რომლებიც სააგენტოსთვის მისაღები პროცედურების შესაბამისად განხორციელებული შეფასების შედეგად დადგენილია სავალდებულოდ;

ნ) ექსპლუატაციის დროს მომხდარი შემთხვევების შესახებ სააგენტოს შეტყობინების პროცედურების აღწერა;

ო) საავიაციო ტექნიკაზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების ექსპლუატაციაში დაშვების პროცედურა;

პ) პროცედურების აღწერა, რომლებიც დაადასტურებენ თვითმფრინავზე ჩატარებული ტექნიკური მომსახურების შესაბამისობას სააგენტოსთან შეთანხმებული ტექმომსახურების პროგრამასთან;

ჟ) ექსპლუატანტის მიერ დაქირავებული ტექნიკური საინჟინრო პერსონალისათვის სწავლების პროგრამის აღწერა, მათზე დაკისრებული უფლება-მოვალეობების შესაბამისად;

რ) ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემის აღწერა.

5. სახელმძღვანელოს შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:

ა) სახელმძღვანელოს ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;

ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობითი მასალის აღქმას;

გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);

დ) სახელმძღვანელო დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იქნეს მისი გამოყენების გარემოს.

მუხლი 62. ტექნიკური მომსახურების პროგრამა

1. სხ-ის „ტექნიკური მომსახურების პროგრამა“ ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს საქართველოს მთავრობის 2014 წლის 14 იანვრის №53 დადგენილებით დამტკიცებული ტექნიკური რეგლამენტის „საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.
2. ტექნიკური მომსახურების პროგრამის შექმნისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს ადამიანური ფაქტორის პრინციპები:

ა) ტექსტი გამართული უნდა იყოს არა მხოლოდ ლექსიკურად და გრამატიკულად, არამედ მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების სფეროსთან;

ბ) ტექსტის შრიფტი და განლაგება უნდა აიოლებდეს წერილობით მასალის აღქმას;

გ) განმარტებების დიდი მოცულობითი ტექსტის ნაცვლად გამოყენებული იყოს ფოტოები, დიაგრამები, სქემები და ცხრილები, რაც ხელს შეუწყობს მასალით დაინტერესებას და მის უკეთ გაგებას (ფერადი ილუსტრაციების გამოყენებით მცირდება დატვირთვა მასალის გარჩევისას და აქვს სამოტივაციო ეფექტი);

დ) დოკუმენტის ფორმატი მორგებული უნდა იყოს მისი გამოყენების გარემოს.

მუხლი 63. საბორტო ჟურნალი

1. საბორტო ჟურნალი უნდა შეიცავდეს ამ პუნქტით გათვალისწინებულ თავებს, შემდეგი ნუმერაციით:
ა) თავი I. ეროვნული კუთვნილება და სხ-ის რეგისტრაცია;

ბ) თავი II. თარიღი;

გ) თავი III. ეკიპაჟის წევრების გვარები;

დ) თავი IV. ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები;

ე) თავი V. გაფრენის პუნქტი;

ვ) თავი VI. დაფრენის პუნქტი;

ზ) თავი VII. გაფრენის დრო;

თ) თავი VIII. დაფრენის დრო;

ი) თავი IX. ფრენის დრო;

კ) თავი X. ფრენის სახეობა (კერძო, რეგულარული თუ არარეგულარული რეისი და ა.შ.);

ლ) თავი XI. ინციდენტები, დაკვირვების მონაცემები;

მ) თავი XII. პასუხისმგებელი პირის ხელმოწერა.

2.საბორტო ჟურნალში ჩანაწერები უნდა გაკეთდეს დაუყოვნებლივ, მელნით ან წაუშლელი ფანქრით.

3.შევსებული საბორტო ჟურნალი უნდა ინახებოდეს 6 თვის განმავლობაში.

მუხლი 64. სხ-ის თვითმწერის ჩანაწერები
საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტისას ექსპლუატანტმა, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, საიმედო ადგილზე უნდა შეინახოს ამ ფრენასთან დაკავშირებული თვითმწერების ჩანაწერები და საჭიროებისას თვითმწერებიც.

თავი IX
მომსახურე ეკიპაჟი

მუხლი 65. მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში
ექსპლუატანტმა უნდა გაითვალისწინოს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ-ზე (სხ-ზე მგზავრის არსებობის შემთხვევაში) ყოველ 50 სამგზავრო ადგილზე მინიმუმ ერთი ბორტგამყოლი, რათა უზრუნველყოფილი იყოს ავარიულ სიტუაციაში ან სიტუაციაში, როდესაც აუცილებელია მგზავრების უსაფრთხო და სწრაფი ევაკუაცია, მათი ფუნქციების შეუფრხებელი შესრულება. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ბორტგამყოლების ფუნქციები სხ-ის ყოველი ტიპისათვის.

მუხლი 66. მომსახურე ეკიპაჟის წევრების განლაგება ავარიული ევაკუაციის დროს
1.ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომზადება უნდა გაიაროს მომსახურე ეკიპაჟის ყველა წევრმა სამუშაოდ დაშვებამდე.
2. ბორტგამყოლებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ პერიოდული მომზადება, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ:

ა) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს ავარიული სიტუაციის ან ევაკუაციის დროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალეობების კვალიფიციურად შესრულება;

ბ) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის გამოყენება (როგორიც არის: სამაშველო ჟილეტები, სამაშველო ტივი, გასაბერი ტრაპი, საავარიო გასასვლელები, გადასატანი ცეცხლსაქრობი, ჟანგბადის მიწოდების აღჭურვილობა, პირველადი დახმარების ნაკრები და ელექტრო დეფიბრილიატორი).

მუხლი 67. მომსახურე ეკიპაჟის წევრის უსაფრთხოება ფრენის დროს

აფრენა-დაფრენისას ან ნებისმიერ დროს ხომალდის მეთაურის მითითებით, მომსახურე ეკიპაჟის ყველა წევრი ვალდებულია იმყოფებოდეს სავარძელში და იყოს უსაფრთხოების ღვედებით ან სისტემით (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) მიბმული.

მუხლი 68. მომსახურე ეკიპაჟის წევრის მომზადება

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომზადება უნდა გაიაროს მომსახურე ეკიპაჟის ყველა წევრმა სამუშაოდ დაშვებამდე.
2. ბორტგამყოლებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ პერიოდული მომზადება, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ:

ა) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს ავარიული სიტუაციის ან ევაკუაციის დროს უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოვალეობების კვალიფიციურად შესრულება;

ბ) ყველა ბორტგამყოლს შეეძლოს საავარიო და სამაშველო აღჭურვილობის გამოყენება (როგორიც არის: სამაშველო ჟილეტები, სამაშველო ტივი, გასაბერი ტრაპი, საავარიო გასასვლელები, გადასატანი ცეცხლსაქრობი, ჟანგბადის მიწოდების აღჭურვილობა, პირველადი დახმარების ნაკრები და ელექტრო დეფიბრილიატორი);

გ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს ჟანგბადის უკმარისობის გავლენა ორგანიზმზე დეკომპრესიის შემთხვევაში იმ საჰაერო ხომალდებზე, რომლებიც დაფრინავენ 3000 მეტრის (10000 ფუტი) სიმაღლეზე და უფრო მაღლა;

დ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს მომსახურე ეკიპაჟის სხვა წევრების მოვალეობები ავარიულ სიტუაციაში, რათა შეძლოს დროულად შეასრულოს შესაბამისი ქმედებები მათი მოვალეობების შესრულების დროს;

ე) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს სახიფათო ტვირთების ის სახეობები, რომლების გადაზიდვა დაშვებულია ან არ არის დაშვებული სამგზავრო სალონში;

ვ) ყველა ბორტგამყოლმა იცოდეს ადამიანის შესაძლებლობები, რომელიც დაკავშირებულია ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან სამგზავრო სალონში, ბორტგამყოლების და საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების კოორდინაციის ჩათვლით.

შენიშვნა: *1. სახიფათო ტვირთების გადაზიდვებთან დაკავშირებული ბორტგამყოლთა მომზადების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში „სახიფათო ტვირთების უსაფრთხო გადაზიდვა საჰაერო გზით“და „სახიფათო ტვირთების საჰაერო გზით უსაფრთხო გადაზიდვის ტექნიკური ინსტრუქცია“(Doc. 9284).*

2. საკითხები, რომელიც ეხება ბორტგამყოლის მომზადების პროგრამის შემუშავებას და ითვალისწინებს ადამიანურ ფაქტორსა და შესაძლებლობებს, მოცემულია იკაოს ბორტგამყოლთა უსაფრთხოების მომზადების პროგრამის სახელმძღვანელოში (Doc. 10002).

თავი X
საავიაციო უშიშროება

მუხლი 69. საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა

ექსპლუატანტს უნდა ჰქონდეს შემუშავებული და სააგენტოსთან შეთანხმებული საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა.

მუხლი 70. მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შეტყობინება

სხ-ის მეთაური ვალდებულია განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შესახებ დაუყოვნებლივ მიაწოდოს წერილობითი შეტყობინება სსიპ „სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს“ და იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, რომლის ტერიტორიაზეც განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედება.

ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო და შესათანხმებლად წარუდგინოს სააგენტოს.

2. ექსპლუატანტი მუდმივად უნდა ახორციელებდეს ფშს-ს, როგორც SMS-ს დოკუმენტაციის შემადგენელი ნაწილის განახლებას შესაბამის კანონმდებლობის მოთხოვნების გათვალისწინებით. ფშს-ს ცვლილებების პროექტი განსახილველად წარდგენილი უნდა იყოს სააგენტოში მინიმუმ 30 კალენდარული დღით ადრე მისი სავარაუდო ძალაში შესვლამდე. ფრენის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, ექსპლუატანტს შეუძლია გამოსცეს ფშს-ში საგანგებო ცვლილებები, ასეთ შემთხვევაში ექსპლუატანტი დაუყოვნებლივ წარუდგენს სააგენტოს ცვლილებებს განსახილველად. სხვა შემთხვევაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია ფშს-ს ცვლილებები, წინასწარ წარუდგინოს სააგენტოს.

3. ექსპლუატანტის პერსონალისათვის 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 პერსონალისათვის გასაგებ ენაზე, იმ ნაწილში, რომელიც ეხება მათ მოვალეობას და პასუხისმგებლობას.

8. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო შესაძლებელია გამოიცეს ცალკეულ ნაწილებად და უნდა მოიცავდეს სულ მცირე შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საერთო დებულებები;

ბ) ფშს მართვა და კონტროლი;

ბ.ა) გამოცემაზე და ცვლილებების შეტანაზე პასუხისმგებელ პირებს;

ბ.ბ) ცვლილებების და დამატებების აღრიცხვა, შეტანის და მოქმედების ვადის მითითებით;

ბ.გ) ხელით ჩანაწერების აკრძალვას, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სასწრაფო შეტანა დაკავშირებულია ფრენის უსაფრთხოებასთან;

ბ.დ) გვერდების ან პარაგრაფების მარკირების სისტემას, მოქმედების ვადის ჩათვლით;

ბ.ე) მოქმედი გვერდების ჩამონათვალს;

ბ.ვ) ცვლილებების მარკირებას (მაგ. ტექსტის გამუქება, ვერტიკალური ხაზი);

ბ.ზ) დროებითი ცვლილებების შეტანის წესებს;

ბ.თ) ფშს-ს, ცვლილებების და დამატებების გავრცელების სისტემას.

გ) ექსპლუატანტის ორგანიზაციულ სტრუქტურას, 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.)

დ) ექსპლუატანტის ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სისტემა (SMS) იკაოს მე-19 დანართის მე-3 და მე-4 თავების შესაბამისად;

ე) საექსპლუატაციო მართვის სისტემა;

ვ) ექსპლუატირებული სხ-ების მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის (MEL) და კონფიგურაციიდან გადაცდომის ჩამონათვალის (CDL) გამოყენების პროცედურებს(ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ზ) ფრენების შესრულება ნორმალურ პირობებში;

თ) ფრენის ყველა ეტაპის სტანდარტული ექსპლუატაციის პროცედურები (SOP);

ი) მეტეოროლოგიური შეზღუდვები;

კ) საფრენოსნო და სამსახურეობრივი დროის შეზღუდვები;

ლ) ავარიული სიტუაციები ფრენის დროს;

მ) პროცედურები საავიაციო შემთხვევების და ინციდენტებისას;

ნ) პერსონალის კვალიფიკაცია და მომზადება;

ო) დოკუმენტების წარმოება და შენახვის წესები;

პ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სისტემის აღწერა;

ჟ) საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროცედურები (როდესაც გამოიყენება);

რ) სტმ-ის შეზღუდვები;

ს) საბორტო თვითმწერების გამოყენება და შენახვა (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

ტ) სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა;

უ) ავტომატური დაფრენის სისტემის HUD-ის ან ეკვივალენტური ინდიკატორების და EVS, SVS ან CVS-ის გამოყენება ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 მარტის ბრძანება №54 - ვებგვერდი, 22.03.2023წ.

დანართი 2

მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL)

1. ფრენა არ უნდა შესრულდეს იმ დრომდე, სანამ ყველა სისტემა და აღჭურვილობა არ იმუშავებს სტანდარტულ რეჟიმში. დროის მოკლე მონაკვეთში შესაძლებელია ზოგიერთი გაუმართაობის დაშვება, თუ დანარჩენი სტანდარტულ რეჟიმში მომუშავე სისტემები და აღჭურვილობა შესაძლებლობას იძლევა უსაფრთხოდ გაგრძელდეს ფრენები.

2. MEL დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ. MEL-ში მითითებული უნდა იყოს იმ სისტემების და აღჭურვილობის შემადგენელი ნაწილების ჩამონათვალი, რომლის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, ფრენა არ არის აკრძალული, თუ დანარჩენი სისტემები და აღჭურვილობები არის გამართული.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი თვითმფრინავისთვის შეიმუშაოს MEL, რომელიც დგება MMEL პირობებისა და შეზღუდვების შესაბამისად, და არ შეიძლება იმაზე მეტ მტყუნებასა და

დაზიანებას შეიცავდეს, ვიდრე MMEL-ით არის გათვალისწინებული. MMEL-ს შეიმუშავებს სხ-ის მწარმოებელი.

4. ექსპლუატანტი ვალდებულია წარმოადგინოს სააგენტოში MEL, რომლის საფუძველზეც, სისტემების ან აღჭურვილობის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, თვითმფრინავის ექსპლუატაცია არ არის აკრძალული და ფრენის უსაფრთხოების დონე შენარჩუნებულია.

5. MEL- ის არსებობა არ ნიშნავს იმას, რომ თვითმფრინავის ექსპლუატაცია, მწყობრიდან გამოსული სისტემებით ან აღჭურვილობით დაშვებულია განუსაზღვრელი პერიოდით. MEL-ის ძირითადი დანიშნულება არის თვითმფრინავის უსაფრთხო ექსპლუატაცია დროის გარკვეულ ვადებში, რომელიც დაფუძნებულია სარემონტო სამუშაოების და აღჭურვილობის შეცვლის პროგრამის მოთხოვნებზე.

6. ექსპლუატანტი ვალდებულია არ დაუშვას სხ საექსპლუატაციოდ MEL-ში მითითებული აღჭურვილობის მრავალი კომპონენტის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში, სანამ არ დადგინდება, რომ ამ სისტემების გაუმართაობა არ დააქვეითებს ფრენის უსაფრთხოებას ან გადაჭარბებულად გაზრდის ეკიპაჟის დატვირთვას.

7. ფრენის უსაფრთხოების დონის განსაზღვრისას გათვალისწინებული უნდა იყოს დამატებით მტყუნების ალბათობა, როდესაც მწყობრიდან გამოსულია სისტემები ან აღჭურვილობა. მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალის შედგენის დროს არ შეიძლება ფრენის სახელმძღვანელოს ნაწილში გათვალისწინებული მოთხოვნებიდან გადახრა, რომლებიც ეხება თვითმფრინავის შეზღუდვებს და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებებს ან საფრენად ვარგისობის სხვა მოთხოვნებს.

8. მოცემული ფრენისათვის მწყობრიდან გამოსულად მიჩნეული სისტემები ან აღჭურვილობა, აუცილებლობის შემთხვევაში მარკირებული უნდა იყოს შესაბამისი წარწერებით და შეტანილი ტექნიკურ ჟურნალში, საფრენოსნო ეკიპაჟის და ტექნიკური პერსონალის გაფრთხილების მიზნით.

9. მწყობრიდან გამოსულ კონკრეტულ სისტემას ან აღჭურვილობას, ფრენის წინ შეიძლება დასჭირდეს ტექნიკური მომსახურების თანამიმდევრობა ამ სისტემის გათიშვის ან იზოლირების მიზნით. შესაძლებელია შემუშავდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ქმედების წესები.

10. ხომალდის მეთაურის პასუხისმგებლობები MEL-ით გათვალისწინებული ხარვეზებით თვითმფრინავის გასაფრენად მიღებისას მითითებულია ამ წესების 32-ე მუხლის პირველ პუნქტში.

დანართი 3

სპეციალური ნებართვის გაცემა

მუხლი 1. სპეციალური ნებართვა

ნებართვა აძლევს უფლებას სხ-ის ოპერატორს, მფლობელს ან თვითმფრინავის მეთაურს შეასრულოს ნებადართული ფრენები. სპეციალური ნებართვები გაიცემა „სპეციალური ნებართვის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 31 მარტის №70-ე ბრძანების შესაბამისად.

მუხლი 2. დოკუმენტები, რომელიც ექვემდებარება დამტკიცებას

1. ექსპლუატანტის სერტიფიცირების დროს ამ მუხლით გათვალისწინებული შემდეგი დოკუმენტები, ექვემდებარება დამტკიცება/შეთანხმებას სააგენტოსთან:

ა) * - კონფიგურაციიდან გადახრების ჩამონათვალი (CDL);

ბ) * - ძირითადი მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MMEL);

გ) კონკრეტული თვითმფრინავის მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL);

დ) მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობა (გარდა RNP-AR):

ე) ფრენების წარმოება MNPS-ის საჰაერო სივრცეში;

ვ) ელექტრონული სანავიგაციო მონაცემების გამოყენების წესები;

ზ) ** - ტექნიკური მომსახურების აუცილებელი სამუშაოები და მათი პერიოდულობა.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტები, აღნიშნული ერთი ვარსკვლავით – „*“ უნდა დამტკიცდეს რეგისტრაციის სახელმწიფოსთან, ორი ვარსკვლავით – „** “ აღნიშნული - მწარმოებელ სახელმწიფოსთან, ხოლო ვარსკვლავის გარეშე დოკუმენტები – სააგენტოსთან.