

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება

„საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესის“ დამტკიცების თაობაზე

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის და 44-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1.

დამტკიცდეს „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესი“.

მუხლი 2.

ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესის“ დამტკიცების თაობაზე სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 26 აგვისტოს №113 ბრძანება.

მუხლი 3. ბრძანება ამოქმედდეს 2026 წლის 1 ივლისიდან.

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესი

თავი I. ზოგადი დებულებები და ფრენის წესების გამოყენება

მუხლი 1. წესის მიზანი

„საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესი“ (შემდგომში-„ფრენის წესი“) მიზანია სააერნაოსნო მომსახურებასთან და პროცედურებთან დაკავშირებული იმ საერთო წესების და საექსპლუატაციო მოთხოვნების დადგენა, რომლებიც გამოიყენება საერთო საჰაერო მიმოსვლასთან მიმართებაში.

მუხლი 2. რეგულირების სფერო

1. ფრენის წესი ვრცელდება საქართველოს ეროვნული და სარეგისტრაციო ნიშნის მქონე საჰაერო ხომალდებზე, მიუხედავად მათი ადგილმდებარეობისა, იმ პირობით, რომ ისინი არ ეწინააღმდეგება იმ სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებულ წესებს, რომლის იურისდიქციის ქვეშ იმყოფება ტერიტორია, რომლის თავზეც სრულდება ფრენა.

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ საქართველოში რეგისტრირებული სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის ფრენა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, სადაც ადგილობრივი ფრენის წესები ეწინააღმდეგება ამ ფრენის წესებს, სრულდება იმ სახელმწიფოს ფრენის წესები, რომლის ტერიტორიაზეც ხორციელდება ასეთი ფრენა.

2. წინამდებარე ფრენის წესები ასევე ვრცელდება:

ა) იმ პირებზე, რომლებიც ახორციელებენ ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობის რეგულირებას (მარშალინგი).

ბ) იმ პირებზე, რომლებიც ახორციელებენ სხ-ის მომსახურებას

ხმელეთზე.

გ) სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოზე;

გ) საწარმოზე რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების

ორგანიზებას;

დ) აეროდრომის/ვერტოდრომის ექსპლუატანტზე;

ე) საჰაერო ხომალდებზე რომლებიც ფრენას ასრულებენ საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

3. ეს წესი არ ვრცელდება საჰაერო ხომალდების მოძრაობაზე და სათამაშო საჰაერო ხომალდებზე.

მუხლი 3. ტერმინთა განმარტებები

წესში გამოყენებულ ტერმინებს ამ წესის მიზნებისათვის აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **სიზუსტე** - შესაბამისობის ხარისხი გაანგარიშებულ ან გაზომილ მნიშვნელობასა და ჭეშმარიტ მნიშვნელობას შორის.

ბ) **საკონსულტაციო საჰაერო სივრცე** - დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე ან მარშრუტი, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება.

გ) **საკონსულტაციო მარშრუტი** - დადგენილი მარშრუტი, სადაც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება.

დ) **ფიგურული ფრენა** - საჰაერო ხომალდის მიერ წინასწარი განზრახვით შესრულებული მანევრი, რომელიც ხასიათდება სიმაღლის, სივრცული მდებარეობის ან სიჩქარის მკვეთრი ცვლილებით.

ე) **შეთანხმება ADS-C (შეთანხმება ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მონაცემების გადაცემაზე)** - შეტყობინების გეგმა, რომელიც განსაზღვრავს ADS-C მონაცემების გადაცემის პირობებს (ანუ, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსთვის საჭირო მონაცემები და ADS-C შეტყობინებების გადაცემის სიხშირე, რაც შეთანხმებული უნდა იქნეს ADS-C მომსახურების გაწევამდე).

შენიშვნა: სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო ხომალდს შორის შეთანხმების პირობებზე ინფორმაციის გაცვლა განხორციელდება ხელშეკრულების ან რიგი ხელშეკრულებების საფუძველზე.

ვ) **საკონსულტაციო საჰაერო სივრცე** - დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე ან განსაზღვრული მარშრუტი, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება.

ზ) **საკონსულტაციო მარშრუტი** - განსაზღვრული მარშრუტი, რომელიც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებით.

თ) **აეროდრომი** - მიწის ან წყლის ზედაპირის განსაზღვრული ფართობი (მასზე განლაგებული შენობებით, ნაგებობებითა და მოწყობილობებით), რომელიც მთლიანად ან ნაწილობრივ განკუთვნილია საჰაერო ხომალდების მიღების, მოძრაობისა და გაშვებისათვის.

ი) **სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება** - სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

კ) **სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტი** - ორგანო, რომელიც განკუთვნილია სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

ლ) **სააეროდრომო მოძრაობა** - ყოველგვარი მოძრაობა აეროდრომის სამანევრო ფართობზე და ყველა საჰაერო ხომალდის ფრენა აეროდრომის რაიონში. **შენიშვნა:** საჰაერო ხომალდი ფრენას ასრულებს აეროდრომის რაიონში, როდესაც ის შედის ან გამოდის სააეროდრომო ფრენის წრიდან ან მდებარეობს მის ფარგლებში.

მ) **სააეროდრომო ფრენის წრე** - აეროდრომის რაიონში ფრენისათვის განკუთვნილი სპეციალური ტრაექტორია.

ნ) **სააეროდრომო მოძრაობის არე** - განსაზღვრული ზომების საჰაერო სივრცე აეროდრომის ირგვლივ, რომელიც განკუთვნილია უსაფრთხო სააეროდრომო მოძრაობის უზრუნველყოფად.

ო) **საავიაციო სამუშაო** - საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდი გამოიყენება ისეთ სპეციალიზებულ სფეროებში სამუშაოების ჩასატარებლად, როგორიცაა სოფლის მეურნეობა, მშენებლობა, ფოტოგრაფირება, გეოდეზია, დაკვირვება და პატრულირება, ძებნა-შეგება და საავიაციო რეკლამა და სხვა.

პ) **სააერონავიგაციო ინფორმაციის კრებული (AIP) (შემდგომში კრებული)** - საქართველოს სახელით გამოქვეყნებული, უსაფრთხო ფრენების უზრუნველყოფისთვის მნიშვნელოვანი და გრძელვადიანი ინფორმაციის შემცველი კრებული.

ჟ) **სააერონავიგაციო მობილური მომსახურება (RR S1.32)** - მობილური მომსახურება სააერონავიგაციო სადგურებსა და საბორტო სადგურებს ან საბორტო სადგურებს შორის, სადაც შეიძლება შევიდეს სამაშველო სადგურები; ეს მომსახურება ასევე შეიძლება მოიცავდეს ავარიის ადგილის ინდიკატორრადიომუქურებს, რომლებიც მუშაობენ განსაცდელის და ავარიულ სიხშირეებზე.

რ) **სააერონავიგაციო სადგური (RR S1.81)** - სააერონავიგაციო მოძრავი სამსახურის სახმელეთო სადგური. ზოგ შემთხვევაში, სააერონავიგაციო სადგური შეიძლება განთავსდეს საზღვაო ხომალდზე ან ზღვაში არსებულ ბაქანზე.

ს) **თვითმფრინავი** - ჰაერზე მძიმე საფრენი აპარატი, რომლის ამწევი ძალა ფრენისას ძირითადად წარმოიქმნება უძრავ ზედაპირებზე აეროდინამიკური რეაქციის შედეგად, ფრენის მოცემულ პირობებში.

ტ) **„ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის რადიოსადგური** - სააერონავთო ელექტროკავშირის სადგური, რომელიც უშუალოდ პასუხისმგებელია მოცემულ რაიონში კავშირის ორგანიზებაზე, საჰაერო ხომალდის მართვისა და კონტროლის მიზნით.

უ) **საჰაერო ხომალდი (სხ)** - ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაეროვან ურთიერთქმედების გამოკლებით.

ფ) **საჰაერო ხომალდის მისამართი** - 24 ბიტისგან შემდგარი უნიკალური კომბინაცია, რომელიც საჰაერო ხომალდს ენიჭება 'ჰაერი-დედამიწა' კავშირის, ნავიგაციისა და დაკვირვების მიზნებისათვის.

ქ) **სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი** - ასოთა, ციფრთა ჯგუფი ან მათი ერთობლიობა, რომელიც იდენტიურია ან კოდირებულად ეკვივალენტურია სხ-ის მოსახმობთან, რომელიც გამოიყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისას სხ-ის ამოსაცნობად ჰაერი - მიწა ან მიწა-მიწა კავშირის დროს.

ღ) **დაკვირვება საჰაერო ხომალდიდან** - ფრენის დროს ერთი ან რამდენიმე მეტეოროლოგიური ელემენტის შეფასება.

ყ) **ინფორმაცია AIRMET** - მეტეოროლოგიური თვალთვალის სამსახურის მიერ გამოცემული ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე არსებული ან მოსალოდნელი იმ მეტეოროლოგიური მოვლენების შესახებ, რომლებმაც ზემოქმედება შეიძლება მოახდინოს დაბალ სიმაღლეზე ფრენის უსაფრთხოებაზე და რომლებიც არ იყო შეტანილი პროგნოზში, რომელიც უკვე შედგენილი იყო საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში ან ქვერაიონში დაბალ სიმაღლეზე ფრენებისათვის.

შ) **კავშირი „ჰაერი-მიწა“** - ორმხრივი კავშირი სხ-სა და ხმელეთზე მდებარე სადგურებს ან პუნქტებს შორის.

ჩ) **„ჰაერი-მიწა“ ორმხრივი კავშირის რადიოსადგური** - სააერონავთო ელექტროკავშირის სადგური, რომელიც უშუალოდ პასუხისმგებელია მოცემულ რაიონში კავშირის ორგანიზებაზე, საჰაერო ხომალდის მართვისა და კონტროლის მიზნით.

ც) **შეტყობინება საჰაერო ხომალდიდან (AIREP)** - ფრენის მსვლელობისას საჰაერო ხომალდიდან გადმოცემული შეტყობინება, რომელიც შედგენილია ადგილმდებარეობის, ფრენის მსვლელობისა და/ან მეტეოროლოგიური პირობების შესახებ შეტყობინების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

ძ) **ჰაერში მიმოსვლა** - შვეულმფრენის/ვერტიკალური აფრენა-დაფრენის სხ-ების მოძრაობა აეროდრომის ზედაპირის თავზე, ჩვეულებრივ, მიწის ეფექტის მოქმედების პირობებში, როგორც წესი, 37 კმ/სთ-ზე (20 კვანძი) ნაკლები სიჩქარით.

შენიშვნა: ფაქტობრივი ფარდობითი სიმაღლე შეიძლება იცვლებოდეს და ზოგიერთი შვეულმფრენისთვის მოთხოვნა ჰაერში მიმოსვლაზე შეიძლება იყოს 8 მ-ზე (25 ფუტი) მეტ სიმაღლეზე მიწის ზედაპირიდან, მიწის მოქმედებით წარმოქმნილი ტურბულენტობის

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
შემცირების მიზნით ან სიმაღლის მარაგის უზრუნველსაყოფად გარე საკიდელზე დამაგრებული ტვირთისათვის.

წ) საჰაერო მოძრაობა - ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამანევრო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდი.

ჭ) საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება - მომსახურება საკონსულტაციო საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას საჰაერო ხომალდების ოპტიმალური ემელონირების უზრუნველსაყოფად.

ხ) სამეთვალყურეო ნებართვა - საჰაერო ხომალდისათვის გაცემული მითითება, იმოქმედოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად.

შენიშვნა 1: ტერმინი „სამეთვალყურეო ნებართვა“ ტექსტში მოიხსენიება შემოკლებით – „ნებართვა“, შესაბამის კონტექსტში.

შენიშვნა 2: შემოკლებული ტერმინი „ნებართვა“ ფრენის მონაკვეთის აღსანიშნავად შეიძლება გამოყენებული იქნეს შემდეგ განმარტებით სიტყვებთან ერთად:

„მიმოსვლის“, „აფრენის“, „გაფრენის“, „მარშრუტზე ფრენის“, „დასაფრენად შესვლის“, „დაფრენის“.

ჯ) სამეთვალყურეო მითითება - მითითება, რომელიც სმმ-ის პუნქტის მიერ გაიცემა პილოტის მიერ გარკვეული ქმედების სავალდებულოდ შესასრულებლად.

ჰ1) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება - მომსახურება გაწეულია შემდეგი მიზნებისთვის:

ა) შეჯახების თავიდან აცილებისთვის:

ა.ა) საჰაერო ხომალდებს შორის და;

ა.ბ) საჰაერო ხომალდებსა და სამანევრო ფართობზე განლაგებულ დაბრკოლებებს შორის;

ბ) საჰაერო მოძრაობის დაჩქარებისა და თანმიმდევრობის შენარჩუნებისთვის.

ჰ2) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანო - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრს, მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტს ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტს.

ჰ3) საჰაერო მოძრაობის მომსახურება (სმმ) - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საფრენოსნო – საინფორმაციო მომსახურებას, საავარიო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურებას, საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას (რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება, მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება ან სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება).

ჰ4) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საჰაერო სივრცე - განსაზღვრული ზომის საჰაერო სივრცე ასოითი აღნიშვნით, რომლის ფარგლებშიც შეიძლება შესრულდეს კონკრეტული სახის ფრენები და რომლისთვისაც განსაზღვრულია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების და ფრენის წესები.

ჰ5) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტი - ორგანო/სტრუქტურული ერთეული, რომელიც შექმნილია სმმ-ს შეტყობინებებისა და გაფრენის წინ ფრენის გეგმის მიღების მიზნით. *შენიშვნა: საქართველოს საჰაერო სივრცეში*

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შეტყობინების პუნქტს წარმოადგენს
სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმოს სტრუქტურული ერთეული.

36) საჰაერო მოძრაობის სარადიოლოკაციო მომსახურება – ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს
უშუალოდ სარადიოლოკაციო სისტემის მეშვეობით მომსახურების უზრუნველყოფას.

37) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) ორგანო - ზოგადი ტერმინი, რომელიც
შესაბამის შემთხვევებში ნიშნავს: საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების
ორგანოს, საფრენოსნო-საინფორმაციო ცენტრს ან სმმ-ს შეტყობინების პუნქტს.

38) საჰაერო ტრასა - საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ტრასა, რომელიც
შექმნილია საჰაერო ნაკადების გადანაწილებისა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების
განხორციელების მიზნით.

39) საავარიო მომსახურება - მომსახურება, გაწეული შესაბამისი ორგანიზაციების
შეტყობინების მიზნით, იმ საჰაერო ხომალდის შესახებ, რომელიც საჭიროებს საძებნ-
სამაშველო სამსახურების დახმარებას და საჭიროებისამებრ ამ ორგანიზაციების
ხელშეწყობა.

3¹⁰) სათადარიგო აეროდრომი - აეროდრომი, სადაც სხ შეიძლება გაფრინდეს იმ შემთხვევაში, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ან დაფრენა. სათადარიგო აეროდრომებს მიეკუთვნება: ა) აფრენის სათადარიგო აეროდრომი. სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ ამის აუცილებლობა იქმნება აფრენისთანავე და შეუძლებელია გაფრენის აეროდრომის გამოყენება; ბ) მარშრუტის სათადარიგო აეროდრომი. აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ მარშრუტზე ფრენისას იგი აღმოჩნდა არასტანდარტულ ან ავარიულ ვითარებაში; გ) დანიშნულების სათადარიგო აეროდრომი. სათადარიგო აეროდრომი, სადაც სხ-ს შეუძლია განახორციელოს დაფრენა იმ შემთხვევაში, თუ შეუძლებელია ან მიზანშეუწონელია დაფრენის განხორციელება დანიშნულების აეროდრომზე.

შენიშვნა: გამოფრენის აეროდრომი შეიძლება იყოს მარშრუტის ან დანიშნულების სათადარიგო აეროდრომი.

3¹¹) აბსოლუტური სიმაღლე - ვერტიკალური მანძილი ზღვისსაშუალო დონიდან (MSL) აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე.

3¹²) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება - დამფრენი ან ამფრენი საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

3¹³) მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი - პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია იმ საჰაერო ხომალდების კონტროლირებადი ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად, რომლებიც დასაფრენად შედიან ერთ ან რამდენიმე აეროდრომზე ან ასრულებენ აფრენას ამ აეროდრომებიდან.

3¹⁴) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო - სახელმწიფოს მიერ დანიშნული შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სმმ-ს უზრუნველყოფაზე დადგენილ საჰაერო სივრცის ფარგლებში. **შენიშვნა:** საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს წარმოადგენს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო.

3¹⁵) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო -

ა) ღია ზღვის თავზე ფრენისას: რეგისტრაციის სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო;

ბ) ფრენისას, რომელიც არ ხორციელდება ღია ზღვის თავზე: იმ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, რომლის სუვერენიტეტიც ვრცელდება გადასაფრენ ტერიტორიაზე.

შენიშვნა: საქართველოს საჰაერო სივრცეში შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჰაერო სამართლის იურიდიული პირი - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

3¹⁶) **ბაჟანი** - სახმელეთო აეროდრომზე განსაზღვრული ფართობი სხ-ების განსალაგებლად, მასში მგზავრების ჩასხდომა/გადმოსხდომის, ტვირთისა და ფოსტის ჩატვირთვა გადმოტვირთვის, საწვავით გამართვის, დგომის ან ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით.

3¹⁷) **რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტი** – პუნქტი, რომელიც განკუთვნილია თავის დაქვემდებარებაში არსებულ შესაბამის სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

3¹⁸) **რაიონული სამეთვალყურეო მომსახურება** - სამეთვალყურეო რაიონებში კონტროლირებადი ფრენების სამეთვალყურეო მომსახურება.

3¹⁹) **ზონალური ნაოსნობა (RNAV)** - აერნაოსნობის მეთოდი, რომელიც საშუალებას აძლევს საჰაერო ხომალდს ფრენა განახორციელოს ნებისმიერი სასურველი ტრაექტორიით, სახმელეთო ან სათანამგზავრო სანავიგაციო საშუალებების მოქმედების არეში ან ავტონომიური საშუალებების შესაძლებლობების ფარგლებში ან მათი კომბინაციით.

***შენიშვნა:** ზონალური ნაოსნობა მოიცავს სანავიგაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებულ ნაოსნობას, ასევე სხვა სახის ფრენების შესრულებას, რომელსაც მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობის განმარტება არ მოიცავს.*

3²⁰) **საჰაერო მოძრაობის მომსახურების (სმმ) მარშრუტი** - საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფის მიზნით დადგენილი მარშრუტი, რომელიც განკუთვნილია მოძრაობის ნაკადების მისამართად.

***შენიშვნა:** 1. ტერმინი "სმმ-ს მარშრუტი" შესაბამის შემთხვევებში აღნიშნავს საჰაერო ტრასას, საკონსულტაციო მარშრუტს, კონტროლირებად ან არაკონტროლირებად მარშრუტს, მოფრენის ან გაფრენის მარშრუტს და ა.შ.*

2. სმმ-ს მარშრუტი განისაზღვრება სამარშრუტო ტექნიკური მოთხოვნებით, რომელიც შეიცავს სმმ-ის მარშრუტის ინდექსს, მიმართულების ხაზს ძირითად წერტილებამდე (მიმართულების წერტილებამდე) ან საპირისპირო მიმართულებით, მანძილს ძირითად წერტილებს შორის, მოთხოვნებს შეტყობინებათა გადაცემაზე, ასევე სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ყველაზე ქვედა უსაფრთხო აბსოლუტურ სიმაღლეს.

3²¹) **ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობა (ADS-B)** - საშუალება, რომლითაც საჰაერო ხომალდებს, სააეროდრომო სატრანსპორტო საშუალებებს და სხვა ობიექტებს, მონაცემთა გადაცემის ხაზით, სამაუწყებლო რეჟიმში შეუძლიათ ავტომატურად გადასცენ ან/და მიიღონ მონაცემები, როგორიცაა საიდენტიფიკაციო ნომერი, ადგილმდებარეობა და, საჭიროების შემთხვევაში, სხვა დამატებითი მონაცემები.

3²²) **ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-ხელშეკრულება (ADS-C)** - სახმელეთო სისტემასა და საჰაერო ხომალდს შორის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ADS-C შეთანხმების პირობების გაცვლის საშუალება, სადაც კონკრეტულადაა ინიცირებული ADS-C შეტყობინებების გადაცემის პირობები და მონაცემები, რომელიც აისახება ამ შეტყობინებებში.

***შენიშვნა:** შემოკლებული ტერმინი „ADS-C“ ჩვეულებრივ გამოიყენება რეგულარული ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების, მოთხოვნის*

მიხედვით ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების, პერიოდული ADS-შეტყობინებების გადაცემის ხელშეკრულების ან საგანგებო რეჟიმის მიმართ.

323) ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების ხელშეკრულება (ADS-C) – სახმელეთო სისტემასა და სხ-ს შორის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ADS-C შეთანხმების პირობების გაცვლის საშუალება, სადაც კონკრეტულადაა ინიცირებული ADS-C შეტყობინებების გადაცემის პირობები და მონაცემები, რომელიც აისახება ამ შეტყობინებებში. **შენიშვნა:** შემოკლებული ტერმინი „ADS-C“ ჩვეულებრივ გამოიყენება ADS-შეტყობინებების მოვლენის გადაცემის ხელშეკრულების, ADS- შეტყობინებების მოთხოვნის მიხედვით გადაცემის ხელშეკრულების, ADS-შეტყობინებების პერიოდული გადაცემის ხელშეკრულების ან საგანგებო რეჟიმის მიმართ

324) აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურება (ATIS) – განსაზღვრულ საათებში ან დღე-ღამის განმავლობაში დადგენილი მიმდინარე ინფორმაციის მიწოდება მოსაფრენი და გასაფრენი სხ-ებისათვის, უწყვეტი განმეორებადი რადიოგადაცემების სახით, რომელიც იყოფა შემდეგ მომსახურებებად: ა) მონაცემთა ხაზებით ავტომატური ინფორმაციის გადაცემის მომსახურება (D-ATIS). ATIS მომსახურების წარმოება მონაცემთა გადაცემის საშუალებებით; ბ) ხმოვანი ხაზებით ავტომატური ინფორმაციის გადაცემის მომსახურება (Voice-ATIS). ATIS მომსახურების წარმოება განმეორებითი და მუდმივი ხმოვანი საშუალებების გამოყენებით;

325) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე - ვერტიკალური მანძილი ხმელეთის ან წყლის ზედაპირსა და ღრუბლების ქვედა ფენის ქვედა საზღვარს შორს, რომელიც მდებარეობს 6000 მეტრზე (20 000 ფუტი) ქვემოთ და ფარავს ცის ნახევარზე მეტს.

326) გადართვის წერტილი - მეტად მაღალი სიხშირის (მმს) რადიოშუქურაზე ორიენტაციით განსაზღვრული წერტილი, რომელზეც სმმ-ს მარშრუტის მონაკვეთზე სხ-ის ფრენისას, მოსალოდნელია ძირითადი ორიენტაციის გადატანა სხ-ის უკან მდებარე სანაოსნო საშუალებებიდან მის წინ მდებარე მომდევნო საშუალებაზე.

შენიშვნა: გადართვის წერტილები დადგენილია სააერნაოსნო საშუალებებს შორის სიგნალების სიმძლავრისა და ხარისხის ოპტიმალური გაწონასწორების უზრუნველსაყოფად ყველა გამოყენებულ სიმაღლეზე და მარშრუტის ერთსა და იმავე მონაკვეთში მფრენი ყველა სხ-ის აზიმუტში მიმართვის საერთო წყაროს უზრუნველსაყოფად.

327) ნებართვის მოქმედების საზღვარი – პუნქტი, სადამდეც მოქმედებს სხ-ზე გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვა;

328) მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი (C2 ხაზი) - ფრენის მართვის მიზნებისთვის განკუთვნილ მონაცემთა გადაცემის ხაზი დისტანციურად პილოტირებად საჰაერო ხომალდსა და დისტანციური პილოტის მართვის სადგურს შორის.

329) ფრენისთვის მნიშვნელოვანი ღრუბელი - ღრუბელი, რომლის ქვედა ზღვარი მდებარეობს 1 500 მ-ის (5 000 ფუტის) ქვემოთ ან სექტორის უმაღლესი მინიმალური

სიმაღლის ქვემოთ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია უმაღლესი, ან რომელიც წარმოადგენს გროვა-საწვიმარ ღრუბელს ან კოშკის მაგვარ გროვა ღრუბელს ნებისმიერ სიმაღლეზე.

330) მრლ-ის კოდი – A ან C რეჟიმში მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული პასუხის კონკრეტული მრავალიმპულსური სიგნალისთვის მინიჭებული ნომერი.

331) სამეთვალყურეო არე – მიწის ზედაპირიდან დადგენილ ზედა საზღვრამდე გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე.

332) კონტროლირებადი აეროდრომი – აეროდრომი, სადაც ხორციელდება სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

შენიშვნა: ტერმინი „კონტროლირებადი აეროდრომი“ ნიშნავს, რომ მოცემულ აეროდრომზე უზრუნველყოფილია სააეროდრომო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება, მაგრამ ეს არ ნიშნავს, რომ სავალდებულოა არსებობდეს სამეთვალყურეო არე.

333) კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო სივრცის კლასიფიკაციის მიხედვით ხორციელდება საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

334) კონტროლირებადი ფრენა – ნებისმიერი ფრენა, რომელიც ხორციელდება სამეთვალყურეო ნებართვის მიხედვით.

335) კავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“ (CPDLC) მონაცემთა გადაცემის ხაზით – კავშირგაბულობის საშუალება, მონაცემთა გადაცემის ხაზის გამოყენებით, მეთვალყურესა და პილოტს შორის საჰაერო მოძრაობის მართვის უზრუნველყოფად.

336) სამეთვალყურეო რაიონი – მიწის ზედაპირიდან დადგენილი საზღვრის ზემოთ გადაჭიმული კონტროლირებადი საჰაერო სივრცე.

337) კრეისერული რეჟიმით სიმაღლის აღება – თვითმფრინავის მართვის ტექნიკა კრეისერულ რეჟიმში, რომელიც უზრუნველყოფს აბსოლუტური სიმაღლის მატებას თვითმფრინავის მასის შემცირების შესაბამისად.

338) საკრეისერო ეშელონი – ეშელონი, რომელსაც სხ ინარჩუნებს ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში.

339) ფრენის მიმდინარე გეგმა (CPL) – ფრენის გეგმა, რომელშიც ასახულია წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაძლო ცვლილებები, რომელიც განპირობებულია საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მიერ გაცემული შესაძლო სამეთვალყურეო ნებართვებით.

340) ფრენისათვის სახიფათო არე – დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც დროის გარკვეულ მონაკვეთში შეიძლება განხორციელდეს საჰაერო ხომალდების ფრენისათვის სახიფათო საქმიანობა.

341) **მონაცემთა გაცვლის ხაზი** - კავშირგაბმულობის სახეობა, რომელიც განკუთვნილია შეტყობინებების გასაცვლელად მონაცემთა გაცვლის ხაზით.

342) **აღმოჩენა და არიდება** - შემხვედრი მოძრაობის ან სხვა საფრთხის დანახვის, აღქმის ან აღმოჩენის უნარი და შესაბამისი ქმედებების განხორციელება.

343) **საწყისი მონაცემები** - ნებისმიერი ერთეული ან ერთეულთა ნაკრები, რომელიც შეიძლება იყოს გამოყენებული ეტალონის ან საფუძვლის სახით სხვა ერთეულების გამოსათვლელად.

344) **სამეთვალყურეო ნებართვა ფრენის მიმართულებით** - სხ-ის პირობითი სამეთვალყურეო ნებართვა, გაცემული საჰაერო მოძრაობის იმ პუნქტის მიერ, რომელიც აღნიშნულ დროს არ ახორციელებს ამ სხ-ის მართვას;

345) **გაანგარიშებული გასული დრო** - გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა ერთი ძირითადი წერტილიდან მეორემდე მისასვლელად;

346) **ხუნდების აღების გაანგარიშებული თარიღი** - გაანგარიშებული თარიღი, როდესაც სხ იწყებს გაფრენასთან დაკავშირებულ მოძრაობას.

347) **ხუნდების აღების გაანგარიშებული დრო** - გაანგარიშებული დრო, როდესაც სხ იწყებს გაფრენასთან დაკავშირებულ მოძრაობას.

348) **მოფრენის გაანგარიშებული დრო:**

ა) სფწ-ის ფრენისას – სანაოსნო საშუალებებით განსაზღვრულ წერტილამდე სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო, საიდანაც სავარაუდოა სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურის განხორციელება; ან, აეროდრომთან დაკავშირებული სანაოსნო საშუალებების არარსებობის შემთხვევაში, აეროდრომის თავზე სხ-ის მოფრენის დრო.

ბ) ვფწ-ით ფრენისას – აეროდრომის თავზე სხ-ის მოფრენის გაანგარიშებული დრო.

349) **დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დრო** - დრო, როდესაც საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოს გათვლით, მომფრენი საჰაერო ხომალდი, დაყოვნების შემდეგ, ტოვებს მოცდის საკონტროლო წერტილს დაფრენის შესასრულებლად.

შენიშვნა: მოცდის საკონტროლო წერტილის დატოვების ფაქტობრივი დრო დამოკიდებული იქნება დასაფრენად შესვლის სამეთვალყურეო ნებართვაზე.

350) **ფრენის წარდგენილი გეგმა (FPL ან eFPL)** - ფრენის გეგმის ის ბოლო ვერსია, რომელიც პილოტის, ექსპლუატანტის ან დანიშნული წარმომადგენლის მიერ წარდგენილი იყო სმმ-ს პუნქტის მიერ გამოსაყენებლად.

შენიშვნა: FPL არის წარდგენილ ფრენის გეგმა, რომლის გადაცემა ხორციელდება სააერონაოსნო ფიქსირებული მომსახურებით, ხოლო eFPL წარმოადგენს ფრენის გეგმას, რომლის ურთიერთგაცვლა ხორციელდება FF-ICE სერვისის მეშვეობით. eFPL იძლევა იმ დამატებითი ინფორმაციის გაზიარების შესაძლებლობას, რომელიც არ შედის FPL ფრენის გეგმაში.

351) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – მოწმობის მქონე ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც ფრენის დროის განმავლობაში საჰაერო ხომალდის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია;

352) საფრენოსნო ინფორმაციის ცენტრი - ორგანო, რომელიც განკუთვნილია საფრენოსნო საინფორმაციო და ავარიული მომსახურების უზრუნველსაყოფად.

353) საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონი - დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება და ავარიული მომსახურება.

354) საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება - მომსახურება, გაწეული რეკომენდაციების და მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მიწოდების მიზნით, უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების განსახორციელებლად.

355) ფრენის ეშელონი - მუდმივი ატმოსფერული წნევის ზედაპირი, რომელიც შეესაბამება წნევის დადგენილ სიდიდეს (1013,2 ჰპა) და სხვა ასეთივე ზედაპირებიდან დაცილებულია წნევის დადგენილი ინტერვალებით.

შენიშვნა: 1. ბარომეტრული სიმაღლის საზომი, რომელიც დაკალიბრებულია სტანდარტული ატმოსფეროს მიხედვით: ა) QNH-ზე (ზღვის დონემდე დაყვანილი წნევა) დაყენებისას, გვიჩვენებს აბსოლუტურ სიმაღლეს; ბ) QFE-ზე (აეროდრომის ატმოსფერული წნევა) დაყენებისას, გვიჩვენებს ფარდობით სიმაღლეს QFE-ის საყრდენი წერტილის ზევით; გ) 1013,2 ჰპა-ზე დაყენებისას, ის შეიძლება გამოყენებული იქნეს ფრენის ეშელონის მისათითებლად.

2. შენიშვნა 1-ში გამოყენებული ტერმინი "აბსოლუტური სიმაღლე" ნიშნავს სახელსაწყო ფარდობით და აბსოლუტურ სიმაღლეებს და არა გეომეტრიულს.

356) ფრენის გეგმა - სხ-ს დაგეგმილ ფრენასთან ან ფრენის ნაწილთან დაკავშირებული სპეციფიკური ინფორმაცია.

შენიშვნა: 1. ტერმინთან „ფრენის გეგმა“ შეიძლება გამოიყენებოდეს სიტყვები „წინასწარი“, „წარმოდგენილი“ „მიმდინარე“ ან „სამუშაო“, ფრენის პირობებისა და სხვადასხვა ეტაპების მისათითებლად.

2. როდესაც ამ ტერმინთან ერთად გამოიყენება სიტყვა „შეტყობინება“, ეს გულისხმობს გადაცემული ფრენის გეგმის მონაცემების შინაარსს და ფორმატს.

357) ხილვადობა ფრენისას - ხილვადობა, საჰაერო ხომალდის პილოტის კაბინიდან ფრენის მიმართულებით.

358) პროგნოზი (ამინდის) – მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობების აღწერა განსაზღვრულ არეში ან საჰაერო სივრცის ნაწილში, გარკვეულ დროს ან დროის მონაკვეთში;

359) ხილვადობა მიწის ზედაპირზე - ხილვადობა აეროდრომზე, რომელსაც იტყობინება უფლებამოსილი დამკვირვებელი ან ავტომატიზებული სისტემა.

360) ფარდობითი სიმაღლე - ვერტიკალური მანძილი განსაზღვრული საწყისი დონიდან აღნიშნულ (სასურველ) დონემდე, წერტილამდე ან ობიექტამდე.

361) ვერტმფრენი - ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელიც ჰაერში მდებარეობას ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მდებარე, მბრუნავი ხრახნ(ებ)ით წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს.

362) ღია ზღვის თავზე საჰაერო სივრცე - საჰაერო სივრცე სახელმწიფოს სახმელეთო ტერიტორიისა და ტერიტორიული წყლების მიღმა, 'ზღვის სამართლის შესახებ' გაეროს კონვენციის თანახმად (მონტეგო ბეი, 1982 წ.).

363) სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (სმპ) - მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდეებით. ეს სიდიდეები ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებზე ნაკლებია.

364) სახელსაწყო ფრენის წესებით (სფწ) ფრენა - სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა.

365) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა - სანაოსნო ხელსაწყოების გამოყენებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულება სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურის მიხედვით. არსებობს დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ორი მეთოდი: ა) დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D) სახელსაწყო შესვლა, მხოლოდ გვერდითი მიმართვის გამოყენებით; ბ) დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო შესვლა როგორც გვერდითი, ასევე ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით.

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

366) ფრენის გეგმების საწყისი დამუშავების ინტეგრირებული სისტემა (IFPS) - სისტემა, რომელიც წარმოადგენს ევროპის საჰაერო მიმოსვლის მართვის ქსელის ნაწილს და რომლის მეშვეობითაც უზრუნველყოფილია ფრენის გეგმების ცენტრალიზებული დამუშავებისა და გავრცელების მომსახურება, რაც გულისხმობს ფრენის გეგმების მიღებას, ვალიდაციასა და გავრცელებას იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც წინამდებარე რეგულაცია გამოიყენება.

367) სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა - წინასწარდასახული მანევრების სერია, შესრულებული ხელსაწყოების საშუალებით, დაბრკოლებებთან შეჯახების ასაცილებლად დაწესებული მოთხოვნების დაცვით, დასაფრენად შესვლის საწყისი ეტაპის საკონტროლო წერტილიდან ან, შესაბამის შემთხვევებში, მოფრენის დადგენილი მარშრუტის დასაწყისიდან იმ წერტილამდე, საიდანაც შეიძლება შესრულდეს დაფრენა; ხოლო თუ არ განხორციელდა დაფრენა, მაშინ იმ წერტილამდე, საიდანაც გამოიყენება მოცდის არეში ან მარშრუტზე დაბრკოლებათა გადაფრენის კრიტერიუმები. სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა კლასიფიცირდება შემდეგნაირად:

ა) დასაფრენად არაზუსტი შესვლის პროცედურა - სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად ორგანზომილებიანი (2D) სახელსაწყო ტიპი "A" შესვლისათვის.

ბ) დასაფრენად ვერტიკალური მიმართვის პროცედურა - საექსპლუატაციო მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნავიგაციის სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო ტიპი "A" შესვლისათვის.

გ) დასაფრენად ზუსტი შესვლის პროცედურა- სანავიგაციო სისტემებზე (ILS, MLS, GLS და SBAS Cat I) დაფუძნებული სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის პროცედურა, რომელიც გათვლილია დასაფრენად სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო ტიპი "A" ან "B" შესვლისათვის. დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის სქემა ზუსტი გვერდითი და ვერტიკალური მიმართვის გამოყენებით, დასაფრენად შესვლის კატეგორიით განსაზღვრული მინიმუმების დროს.

368) სახელსაწყო მეტეოროლოგიური პირობები (სმპ) - მეტეოროლოგიური პირობები, რომელიც გამოსახულია ხილვადობის სიშორის, ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდეებით. ეს სიდიდეები ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილ მინიმუმებზე ნაკლებია. **შენიშვნა:** ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისათვის დადგენილი მინიმუმები მოცემულია XIV თავში.

369) დასაფრენი არე - სამიმოსვლო არეს ნაწილი, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების აფრენისა და დაფრენისათვის.

370) დონე - ზოგადი ტერმინი, რომელიც შეეხება მფრენი სხ-ის მდებარეობას ვერტიკალურ სიბრტყეში და, შესაბამის შემთხვევებში, ნიშნავს ფარდობით სიმაღლეს, აბსოლუტურ სიმაღლეს ან ფრენის ემელონს.

371) სამანევრო არე - აეროდრომის ნაწილი, ბაქნების გამოკლებით, რომელიც განკუთვნილია სხ-ების დაფრენის, აფრენისა და მიმოსვლისათვის.

372) საწვავის მინიმალური მარაგი - ტერმინი, რომელიც გამოიყენება ისეთი ვითარების აღსაწერად, როდესაც საჰაერო ხომალდზე დარჩენილი საწვავის ოდენობა ისეთია, რომ საჰაერო ხომალდი დამატებითი დაყოვნების გარეშე იწყებს მანევრს განსაზღვრულ აეროდრომზე დაფრენის შესასრულებლად.

373) მრლ-ის რეჟიმი - მრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული მოთხოვნის სიგნალების სპეციფიური პირობითი იდენტიფიკატორი, რომლებიც მითითებულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართში: A, C, S, და შერეული რეჟიმი.

374) საჰაერო ხომალდის მოდელი - უპილოტო საჰაერო ხომალდი, სათამაშო საჰაერო ხომალდების გამოკლებით, რომლის საექსპლუატაციო მასა არ აღემატება უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ფარგლებს, რომელსაც აქვს ატმოსფეროში მდებარეობის შენარჩუნების უნარი და რომელიც გამოიყენება მხოლოდ საჩვენებელი და რეკრეაციული მიზნებისათვის.

375) მთიანი რაიონი - ცვალებადი პროფილის მქონე ლანდშაფტი, სადაც რელიეფის სიმაღლის ცვალებადობა აღემატება 900 მ-ს (3 000 ფუტს) 18,5 კმ-ის (10,0 საზღვაო მილის) ფარგლებში.

376) სამიმოსვლო არე - აეროდრომის ნაწილი, რომელიც მოიცავს სამანევრო არეს და ბაქანს (ბაქნებს) და განკუთვნილია სხ-ების აფრენა-დაფრენისა და მიმოსვლისათვის.

377) ღამე - საათები სადამოს სამოქალაქო ბინდის დასასრულსა და დილის სამოქალაქო ბინდის დასაწყისს შორის. სამოქალაქო ბინდი მთავრდება სადამოს, როდესაც მზის დისკის ცენტრი მდებარეობს ჰორიზონტიდან 6 გრადუსის ქვემოთ და იწყება დილით, როდესაც მზის დისკის ცენტრი მდებარეობს ჰორიზონტიდან 6 გრადუსის ქვემოთ.

378) ნოტამი (NOTAM) – ტელეკომუნიკაციის საშუალებით გავრცელებული შეტყობინება მომსახურების, წესების, საფრთხის, ასევე სანავიგაციო საშუალებების მდგომარეობის, ცვლილებებისა და მწყობრში შეყვანის შესახებ, რომლის დროული ცოდნა მნიშვნელოვანია ფრენების განხორციელებასთან დაკავშირებული პერსონალისათვის.

379) სხ-ის ოპერატორი (ექსპლუატანტი) – ექსპლუატანტი, პირი, ორგანიზაცია ან საწარმო, რომელიც ახორციელებს სხ-ის ექსპლუატაციას ან სთავაზობს მომსახურებას ამ სფეროში.

380) დაბრკოლება – ყველა უძრავი ან/და მოძრავი ობიექტი ან მათი ნაწილები, რომელიც განლაგებულია აეროდრომის/ვერტოდრომის სამუშაო მოედანზე, კვეტს აეროდრომის/ვერტოდრომის დაცვის არის ზედაპირს ან მდებარეობს ამ ზედაპირების მიღმა და საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, წარმოადგენს საფრთხეს ჰაერნაოსნობისათვის;

381) ასაფრენ-დასაფრენი მოედანი - ექსპლუატანტის ან სხ-ის მეთაურის მიერ შერჩეული მოედანი სხ-ის დაფრენის, აფრენის და/ან ჯალამბრით ოპერაციების შესასრულებლად.

382) ფრენის გეგმის შემდგენელი - პირი ან ორგანიზაცია, რომელიც ფრენის გეგმებს და მათი ნებისმიერი განახლების შესახებ შეტყობინებებს უგზავნის ფრენის გეგმების საწყისი დამუშავების ინტეგრირებულ სისტემას (IFPS), ასევე, პილოტებს, ექსპლუატანტებსა და მათი სახელით მოქმედ აგენტებსა და სმმ-ს პუნქტებს.

383) საჰაერო ხომალდის მეთაური – ექსპლუატანტის მიერ ან, საერთო დანიშნულების ავიაციის შემთხვევაში, სხ-ს მფლობელის მიერ დანიშნული პილოტი, რომელიც ასრულებს მეთაურის მოვალეობებს და ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებაზეა პასუხისმგებელი.

384) ფრენისწინა ფაზა - დროის პერიოდი ფრენის გეგმის პირველი წარდგენიდან სმმ-ს პუნქტის მიერ პირველი სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემამდე.

385) ბარომეტრული სიმაღლე - ატმოსფერული წნევა, რომელიც სტანდარტული ატმოსფეროს მიხედვით, გამოხატულია ამ წნევის შესაბამისი აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდეებით, როგორც ეს განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართით.

386) ნივთიერებების პრობლემური მოხმარება - საავიაციო პერსონალის მიერ ერთი ან მეტი ფსიქოაქტიური ნივთიერების იმგვარად მოხმარება, რომ ეს: ა) პირდაპირ საფრთხეს უქმნის მას ან სხვა პირთა სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას ან კეთილდღეობას; და/ან ბ) იწვევს ან აუარესებს პროფესიული, სოციალური, ფსიქიკური ან ფიზიკური ხასიათის პრობლემას ან აშლილობას.

386) ფრენებისთვის აკრძალული არე – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული, დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებშიც საჰაერო ხომალდის ფრენა აკრძალულია.

387) ფსიქოაქტიური ნივთიერებები - ალკოჰოლი, ოპიოიდები, კანაბიონიდები, სედატიური საშუალებები და გიპოტიური პრეპარატები, კოკაინი, სხვა ფსიქოსტიმულატორები, ჰალუცინოგენები და აქროლადი გამხსნელები. თამბაქო და კოფეინი ფსიქოაქტიურ ნივთიერებებად არ ითვლება.

388) რადიოლოკატორი - რადიოაღმოჩენის მოწყობილობა, რომელიც გამოსცემს ინფორმაციას ობიექტების დაშორების, აზიმუტის და/ან შემადლების კუთხის შესახებ.

389) სავალდებულო რადიოკავშირის ზონა (RMZ) - განსაზღვრული ზომის საჰაერო სივრცე, რომელშიც საბორტო რადიომოწყობილობით აღჭურვა და სარგებლობა სავალდებულოა.

390) რადიო-სანავიგაციო მომსახურება - ისეთი მომსახურება, როდესაც ერთი ან მეტი რადიო-სანავიგაციო საშუალების მეშვეობით საჰაერო ხომალდს მიეწოდება მისი მიმართვისთვის საჭირო ინფორმაცია ან ადგილმდებარეობის შესახებ მონაცემები, ეფექტური და უსაფრთხო ფრენის უზრუნველსაყოფად.

391) რადიოტელეფონია - რადიოკავშირის სახე, განკუთვნილი სამეტყველო ფორმით ინფორმაციის გასაცვლელად.

392) დისტანციური პილოტი – ფიზიკური პირი, რომელსაც მინიჭებული აქვს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვის უფლება და დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაციის დროს ახორციელებს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვას.

393) დისტანციური პილოტის მართვის სადგური (RPS) – დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის კომპონენტი, რომელიც შეიცავს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მართვის მოწყობილობას.

394) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდი (RPA) – უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომლის პილოტირება ხორციელდება დისტანციური პილოტის მართვის სადგურიდან.

395) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემა (RPAS) – დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდი, მასთან დაკავშირებული დისტანციური პილოტის მართვის სადგურ(ებ)ი, შესაბამისი მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზი და სხვა ნებისმიერი კომპონენტი, როგორც ეს განსაზღვრულია ტიპის კონსტრუქციის შესაბამისად.

396) შეტყობინების გადაცემის წერტილი - განსაზღვრული გეოგრაფიული ორიენტირი, რომელთან იმართებაშიც შეიძლება მოხდეს სხ-ის მდებარეობის შეტყობინება.

397) ფრენისათვის შეზღუდული არე – სახელმწიფოს ტერიტორიის ან ტერიტორიული წყლების თავზე არსებული, დადგენილი ზომის საჰაერო სივრცე, რომლის ფარგლებში საჰაერო ხომალდის ფრენა შეზღუდულია გარკვეული პირობებით.

398) ვიზუალური დამკვირვებელი – პირი, რომელიც ეხმარება დისტანციურ პილოტს იმ საჰაერო სივრცის შეუიარაღებელი თვალთვალში ვიზუალური დაკვირვებით, სადაც ხორციელდება უპილოტო საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, საჰაერო სივრცეში არსებული ნებისმიერი პოტენციური საფრთხის აღმოჩენის და თავის არიდების მიზნით.

399) მარშრუტის სეგმენტი - მარშრუტი ან მარშრუტის მონაკვეთი, რომელზეც საჰაერო ხომალდი ფრენას ასრულებს შუალედური დაფრენის გარეშე.

3100) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი (ადზ) - სახმელეთო აეროდრომზე გამოყოფილი, სხ-ის ასაფრენ- დასაფრენად განკუთვნილი, მართკუთხა ფართი.

3101) ასაფრენ-დასაფრენი ზოლთან (ადზ) მოსაცდელი ადგილი - განსაზღვრული ადგილი, რომელიც განკუთვნილია ადზ-ს, დაბრკოლებათა შეზღუდვის ზედაპირის ან ILS/MLS-ის (სახელსაწყო დაფრენის სისტემა/დაფრენის მიკროტალღური სისტემა) კრიტიკული/მგრძნობიარე არეს დასაცავად და სადაც ჩერდებიან და იცდიან მოძრავი სხ-ები ან სატრანსპორტო საშუალებები სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მორიგი მითითების მიღებამდე.

შენიშვნა: სარადიოტელეფონო ფრაზეოლოგიაში ტერმინი „მოცდის წერტილი“ გამოიყენება ადზ-თან მოსაცდელი ადგილის აღსანიშნავად.

3102) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე – მანძილი, რომლის ფარგლებშიც ადზს ღერძულა ხაზზე მდებარე საჰაერო ხომალდის პილოტს შეუძლია შეამჩნიოს ადზ-ის ზედაპირის მარკირების ნიშნები ან ადზ-ის აღმნიშვნელი, ან ღერძულა ხაზის სანათები.

3103) ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალი - პირები, რომელთა მიერ საკუთარი ფუნქციებისა და მოვალეობების არაჯეროვნად შესრულების მიზეზით, შესაძლოა საფრთხე შეექმნას ფრენის უსაფრთხოებას, როგორცაა, სხ-ის ეკიპაჟის წევრები, ტექნიკური მომსახურების პერსონალი, სმმ-ს მეთვალყურეები და სხვა.

3104) პლანერი - ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ინარჩუნებს უძრავ ამწევ ზედაპირებზე ჰაერის დინამიკური მოქმედების (რეაქციის) შედეგად, და რომლის თავისუფალი ფრენა არ არის დამოკიდებული ძრავზე.

3105) მეორეული რადიოლოკატორი (მრლ) – დაკვირვების რადიოლოკაციური სისტემა, რომელშიც გამოიყენება გადამცემები/მიმღებები და მიმღებ-მოპასუხეები.

3106) ინფორმაცია SIGMET – მეტეოროლოგიური თვალთვალის სამსახურის ინფორმაცია ფრენის მარშრუტზე, ისეთი ფაქტობრივი ან მოსალოდნელი ამინდის პირობების შესახებ, რომლებსაც ფრენების უსაფრთხოებაზე ზემოქმედების მოხდენა შეუძლიათ.

3107) სასიგნალო მოედანი - მოედანი აეროდრომზე, რომელიც განკუთვნილია სახმელეთო ნიშნების განსათავსებლად.

3108) ძირითადი წერტილი – გეოგრაფიული ადგილი, რომელიც გამოიყენება სმმ-ს მარშრუტის, საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორიის განსასაზღვრავად და ნაოსნობისა და სმმ-ს სხვა მიზნებისათვის. *შენიშვნა: ამ წესის მიზნებისთვის არსებობს სამი სახის ძირითადი წერტილი: სახმელეთო სააერონაოსნო საშუალება, გადაკვეთის წერტილი და მარშრუტის წერტილი.*

3¹⁰⁹) ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) სპეციალური ფრენა - ვფწ-ით სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვით სამეთვალყურეო ზონაში ვფწ-ით შესრულებული ფრენა, სადაც მეტეოროლოგიური პირობები ვიზუალური ფრენისთვის დაწესებულ მინიმუმზე ნაკლებია.

3¹¹⁰) ორიენტაციადაკარგული საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი, რომელიც მნიშვნელოვნად ასცდა მიმართულების მოცემულ ხაზს ან რომელიც იტყობინება ორიენტაციის დაკარგვას.

3¹¹¹) მიმოხილვითი რადიოლოკატორი - ტექნიკური საშუალება, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დასადგენად სიშორის და აზიმუტის მიხედვით.

3¹¹²) მიმოსვლა - აეროდრომის ზედაპირზე სხ-ის მოძრაობა საკუთარი წევის ხარჯზე, აფრენისა და დაფრენის გარდა.

3¹¹³) სამიმოსვლო ბილიკი (სბ) - სახმელეთო აეროდრომზე საჰაერო ხომალდების მიმოსვლისათვის და აეროდრომის ერთი ნაწილის მეორესთან დასაკავშირებლად განკუთვნილი გზა, მათ შორის:

ა) სხ-ის სადგომის სამიმოსვლო ზოლი - ბაქნის ნაწილი, რომელიც აღნიშნულია როგორც ბილიკი და გამოიყენება მხოლოდ სხ-ის სადგომამდე მისასვლელად; ბ) ბაქნის სამიმოსვლო ბილიკი - ბაქანზე განლაგებული სამიმოსვლო ბილიკების სისტემის ნაწილი, რომელიც უზრუნველყოფს ბაქნის გავლით სხ-ის მარშრუტს ან სხ-ის სადგომის სამიმოსვლო ზოლზე წვდომას; გ) ჩქაროსნული სამიმოსვლო ბილიკი - ადზ-თან მახვილი კუთხით მიერთებული სბ, რომელიც დაფრენილ საჰაერო ხომალდს ადზ-დან იმაზე უფრო მეტი სიჩქარით გასვლის საშუალებას აძლევს, ვიდრე ეს სხვა სბ- ზეა შესაძლებელი, რითაც მცირდება ადზ-ის დაკავების დრო.

3¹¹⁴) საკვანძო სამეთვალყურეო რაიონი – სამეთვალყურეო რაიონი, რომელიც ჩვეულებრივ მდებარეობს სმმ-ს მარშრუტების თავმოყრის ადგილებში, ერთი ან რამდენიმე აეროდრომის შემოგარენში.

3¹¹⁵) ტერიტორია - ხმელეთის ნაწილი და მიმდებარე ტერიტორიული წყლები, რომლებიც იმყოფება სახელმწიფოს სუვერენიტეტის, სიუზერენიტეტის, პროტექტორატის ან მანდატის ქვეშ.

3¹¹⁶) ზღურბლი - ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის იმ მონაკვეთის დასაწყისი, რომელიც გამოიყენება საჰაერო ხომალდის დასაფრენად.

3¹¹⁷) საერთო გაანგარიშებული ამოწურული დრო - სფწ-ით ფრენისას, გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა აფრენიდან სანაოსნო საშუალებებით განსაზღვრულ წერტილამდე მისაფრენად, საიდანაც სავარაუდოდ იწყება სახელსაწყო დაფრენის სქემა ; ან, თუ სანაოსნო საშუალებები არ უკავშირდება დანიშნულების აეროდრომს, გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა დანიშნულების აეროდრომის თავზე მიფრენად. ვფწ-ით ფრენისას – გაანგარიშებული დრო, რომელიც საჭიროა აფრენიდან დანიშნულების აეროდრომის თავზე მისაფრენად.

- 3¹¹⁸) სათამაშო საჰაერო ხომალდი - უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც შექმნილია ან განკუთვნილია 14 წლამდე ბავშვებისთვის სათამაშოდ.
- 3¹¹⁹) მიმართულების ხაზი (კურსი) - სხ-ის ფრენის ტრაექტორიის პროექცია ხმელეთზე, რომლის მიმართულებაც მის ნებისმიერ წერტილში გამოსახება ჩრდილოეთის მიმართულებიდან (გეოგრაფიული, მაგნიტური ან პირობითი მერიდიანების) ათვლილი კუთხის გრადუსებით.
- 3¹²⁰) შეჯახების აცილების რეკომენდაცია – სმმ-ს პუნქტის რეკომენდაციები სხ-ის მანევრებზე პილოტის დასახმარებლად, შეჯახების აცილების მიზნით.
- 3¹²¹) მოძრაობის შესახებ ინფორმაცია – სმმ-ს პუნქტის მიერ, შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით, სხ-ის ეკიპაჟის გასაფრთხილებლად გადაცემული ინფორმაცია, მის ადგილმდებარეობასთან ახლოს ან ფრენის დასახულ მარშრუტზე სხვა სხ-ების არსებობის შესახებ.
- 3¹²²) მართვის გადაცემის წერტილი – სხ-ფრენის ტრაექტორიის გარკვეული წერტილი, სადაც სხსამეთვალყურეო მომსახურების პასუხისმგებლობა ერთი სამეთვალყურეო პუნქტიდან ან სამეთვალყურეო სამუშაო ადგილიდან გადაეცემა მეორეს.
- 3¹²³) გადასვლის ემელონი - ფრენის ყველაზე დაბალი ემელონი, რომელიც შეიძლება გამოყენებულ იქნეს გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ ფრენისათვის.
- 3¹²⁴) მიმღებ-მოპასუხით სავალდებულო აღჭურვის ზონა (TMZ) - განსაზღვრული ზომის საჰაერო სივრცე, რომელშიც ბარომეტრული სიმაღლის გადამცემი მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვა და სარგებლობა სავალდებულოა.
- 3¹²⁵) ამოუცნობი საჰაერო ხომალდი - საჰაერო ხომალდი, რომელიც აღინიშნება მოცემულ რაიონში ან რომლის ფრენის შესახებაც მიღებულია შეტყობინება, მაგრამ რომლის კუთვნილებაც დადგენილი არ არის.
- 3¹²⁶) გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე - აბსოლუტური სიმაღლე, რომელზეც ან რომლის ქვემოთაც საჰაერო ხომალდის ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა მოცემულია აბსოლუტური სიმაღლის სიდიდეებით.
- 3¹²⁷) უპილოტო უმართავი აეროსტატი - ჰაერზე უფრო მსუბუქი, ძალური დანადგარის არმქონე უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც ასრულებს თავისუფალ ფრენას.
- 3¹²⁸) ვიზუალური ფრენის წესებით (ვფწ) ფრენა - ვიზუალური ფრენების წესების მიხედვით განხორციელებული ფრენა.
- 3¹²⁹) ხილვადობა - ხილვადობა საავიაციო მიზნებისათვის წარმოადგენს სიდიდეს, რომელიც არის უდიდესი შემდეგი სიდიდეებიდან: ა) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია ხმელეთის სიახლოვეს ნათელ ფონზე განთავსებული მისაღები სიდიდის შავი ობიექტების ამოცნობა; ბ) უდიდესი მანძილი, რომელზეც შესაძლებელია

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
გაუნათებელ ფონზე განთავსებული 1000 კანდელის სინათლის ძალის მქონე ნათურის
შემჩნევა და ამოცნობა.

*შენიშვნა: ეს ორი მანძილი განსხვავდება ჰაერის შთანთქმის კოეფიციენტის მიხედვით;
ამასთან ბ) დამოკიდებულია ფონის განათებულობაზე, და ა) ხასიათდება ხილვადობის
მეტეოროლოგიური ოპტიკური სიშორით (MOR).*

3¹³⁰) ექსპლუატაცია პირდაპირი ხილვადობის ფარგლებში - ოპერირება, როდესაც
დისტანციაზე მყოფი პილოტი ან დისტანციურად მართვადი სხ-ის დამკვირვებელი
ინარჩუნებს ვიზუალურ კონტაქტს დისტანციურად მართვად სხ-თან.

3¹³¹) ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები (ვმპ) - დადგენილი მინიმუმის ან მასზე
უკეთესი მეტეოროლოგიური პირობები, გამოსახული ხილვადობის სიშორის,
ღრუბლებამდე მანძილის და ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლის სიდიდებით.

*შენიშვნა: ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობებისთვის დადგენილი მინიმუმები
მოცემულია XIII თავში.*

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

3¹³³) კრიტიკული არე - დასაფრენად ზუსტი შესვლის უზრუნველყოფი სახმელეთო
აღჭურვილობის ირგვლივ მდებარე განსაზღვრული ზომის არე, რომლის ფარგლებშიც
სატრანსპორტო საშუალებების და საჰაერო ხომალდების ყოფნა გამოიწვევს ILS-ის
სიგნალების დაუშვებელ დამახინჯებას.

3¹³⁴) მგრძნობიარე არე - კრიტიკული არის მიღმა მდებარე არე, რომელშიც საჰაერო
ხომალდის ან სატრანსპორტო საშუალების დგომა და/ან მოძრაობა ILS-ის სიგნალზე
ახდენს ისეთ გავლენას, რომ შესაძლოა დაუშვებელი დაბრკოლება შეუქმნას იმ საჰაერო
ხომალდს, რომელიც ამ სიგნალს იყენებს.

3¹³⁵) U-საჰაერო სივრცე - სახელმწიფოს მიერ განსაზღვრული საჰაერო სივრცე, სადაც
უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) ექსპლუატაცია ნებადართულია
მხოლოდ U-საჰაერო სივრცის მომსახურების უზრუნველყოფის პირობით.

3¹³⁶) U-საჰაერო სივრცის მომსახურება - მომსახურება, რომელიც ეყრდნობა ციფრულ
და ავტომატიზებულ ფუნქციებს, რომლებიც განკუთვნილია U-საჰაერო სივრცეში
დიდი რაოდენობის უპილოტო საჰაერო ხომალდის სისტემის (UAS) უსაფრთხო,
ეფექტური და დაცული ექსპლუატაციის უზრუნველსაყოფად.

მუხლი 4. გამონაკლისები სპეციალურ ფრენებთან მიმართებაში

1. შესაბამისი დაინტერესებული პირის განცხადების საფუძველზე, ცალკეული
სუბიექტები ან სუბიექტების კატეგორიები შეიძლება გათავისუფლდეს ამ წესის
რომელიმე მოთხოვნის შესრულებისგან, თუ ეს აუცილებელია საჯარო ინტერესის

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
ისეთი საქმიანობის და მასთან დაკავშირებული სწავლების უსაფრთხოდ
განსახორციელებლად, როგორცაა: დავაკორექტირო

ა) პოლიცია და საბაჟო საქმიანობა.სამხედრო ან და ნებისმიერი სახელმწიფო
სტრუქტურა, რომელიც ვერ აკმაყოფილებს ამ წესების მოთხოვნებს.

ბ) სახელმწიფო სატრანსპორტო საქმიანობა და მასთან დაკავშირებული
ფუნქციები.

მუხლი 5. საჰაერო ხომალდის ფრენა და მისი მომსახურება ღია ზღვის თავზე მდებარე საჰაერო სივრცეში

1. ღია ზღვის თავზე ან დაუდგენელი იურისდიქციის საჰაერო სივრცეში ფრენასთან
მიმართებაში გამონაკლისის გარეშე გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-2
დანართით განსაზღვრული წესები.
2. ღია ზღვის თავზე მდებარე საჰაერო სივრცეში ფრენების საჰაერო მოძრაობის
მომსახურება გამონაკლისის გარეშე ხორციელდება ჩიკაგოს კონვენციის მე-11
დანართით განსაზღვრული წესების შესაბამისად.

მუხლი 6. ფრენის წესების დაცვა

საჰაერო ხომალდის მართვა როგორც ფრენისას, ასევე, აეროდრომის
სამიმოსვლო არეში ხორციელდება საერთო წესების შესაბამისად და, გარდა ამისა,
ფრენისას:

- ა) ვიზუალური ფრენის წესების; ან
- ბ) სახელსაწყო ფრენის წესების შესაბამისად.

შენიშვნა 1: ინფორმაცია იმ მომსახურების შესახებ, რომლითაც უზრუნველყოფილია
საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ შვიდი კლასის სმმ-ს საჰაერო
სივრცეში როგორც ვიზუალური, ასევე სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით,
მოცემულია საქართველოს მთავრობის
2018 წლის 28 დეკემბრის №660 დადგენილებაში „საქართველოს საჰაერო სივრცის
სტრუქტურისა და დიზაინის წესი“ .

შენიშვნა 2: ვიზუალური მეტეოპირობებისას სფწ-ით ფრენა შეიძლება
შესრულდეს პილოტის გადაწყვეტილებით ან სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი
ორგანოს მოთხოვნით.

მუხლი 7. სხ-ის მეთაურის უფლებამოსილება და პასუხისმგებლობა

1. სხ-ის მეთაური პასუხისმგებელია სხ-ის მართვაზე ამ ფრენის წესების შესაბამისად,
მიუხედავად იმისა, ახორციელებს იგი სხ-ის უშუალო მართვას თუ არა, გარდა იმ
შემთხვევებისა, როცა მას შეუძლია უგულებელყოს წინამდებარე ფრენის
წესების მოთხოვნები უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე.
2. სხ-ის მეთაურს, საკუთარი მოვალეობების შესრულებისას, გააჩნია სხ-ის მართვის
განკარგვის სრული უფლებამოსილება.

3. გაფრენის დაწყებამდე სხ-ის მეთაური უნდა გაეცნოს მომავალი ფრენის შესახებ არსებულ სრულ ინფორმაციას.
4. აეროდრომის რაიონის ფარგლებს გარეთ ფრენისას და სფწ-ით მიმდინარე ყველა ფრენის შემთხვევაში, გაფრენისწინა მზადება უნდა მოიცავდეს მიმდინარე მეტეოროლოგიური მონაცემებისა და ამინდის პროგნოზის გულდასმით შესწავლას, გეგმის შესაბამისად შესრულების შეუძლებლობის შემთხვევაში ალტერნატიული მოქმედებებისა და საწვავის/ენერგიის მარაგზე მოთხოვნების გათვალისწინებით.

მუხლი 8. ფსიქოაქტიური ნივთიერებების გამოყენება

აკრძალულია ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალის მიერ სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულება, თუ იგი იმყოფება საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობით განსაზღვრული ფსიქოაქტიური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ.

შენიშვნა: საავიაციო პერსონალის მიერ ერთი ან რამდენიმე ფსიქოაქტიური ნივთიერების გამოყენება:

- ა) საფრთხეს უქმნის იმ პირს, რომელიც ღებულობს ფსიქოაქტიურ ნივთიერებას ან სხვა პირის სიცოცხლეს, ჯანმრთელობას ან კეთილდღეობას; და/ან
- ბ) ქმნის ან აუარესებს პროფესიული, სოციალური სახის პრობლემას ან იწვევს ფსიქიურ აშლილობას ან მისი ფიზიკური მდგომარეობის გაუარესებას.

თავი II. ადამიანების და ქონების დაცვა

მუხლი 9. სხ-ის დაუდევრად და გაუაზრებლად მართვა

დაუშვებელია სხ-ის მართვა დაუდევრად და გაუაზრებლად, რადგან ეს საფრთხეს უქმნის სხვა ადამიანების სიცოცხლესა ან ქონებას.

მუხლი 10. მინიმალური ფარდობითი სიმაღლეები

1. სხ-ის ფრენები არ უნდა განხორციელდეს ქალაქების, მჭიდრო დასახლებული რაიონების, დასახლებების ან ღია ცის ქვეშ ხალხის თავშეყრის ადგილების თავზე იმ ფარდობით სიმაღლეებზე, რომელზეც, ავარიული ვითარების შექმნისას, შეუძლებელია დაფრენის განხორციელება მიწაზე ადამიანებისა და მათი ქონების საფრთხეში ჩაგდების გარეშე.
2. ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენა უნდა ხორციელდებოდეს ამ წესის მე-80 მუხლით განსაზღვრულ მინიმალურ ფარდობით სიმაღლეებზე, ხოლო სახელსაწყო ფრენის წესებით ამ წესის 85-ე მუხლით განსაზღვრულ მინიმალურ ეშელონებზე.
3. ამ მუხლის პირველი პუნქტიდან გამონაკლისის წარმოადგენს შემთხვევები, თუ ეს საჭიროა აფრენა-დაფრენის განსახორციელებლად ან არსებობს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა. სერტიფიცირებული აეროდრომების/ვერტოდრომების გარეთ აფრენა-დაფრენისთვის შერჩეული ტერიტორია უნდა აკმაყოფილებდეს ქვემოთ მოცემულ პირობებს:

- ა) არსებობს თანხმობა ტერიტორიის აფრენა-დაფრენის მიზნით გამოყენებაზე ტერიტორიის მფლობელისგან;
- ბ) ტერიტორია დაცულია შესაბამის პერიმეტრში ხალხის და მოძრავი საგნის გადაადგილებისაგან;
- გ) ტერიტორია უსაფრთხოა აფრენა-დაფრენის განხორციელებისათვის

მუხლი 11. საკრეისერო ეშელონი

საკრეისერო ეშელონი, რომელზეც ხორციელდება ფრენა ან ფრენის ნაწილი, გამოიხატება:

- ა) ფრენის ეშელონით იმ ფრენისათვის, რომელიც სრულდება ყველაზე დაბალ გამოყენებად ეშელონზე ან მის ზემოთ, ან სადაც გამოყენებადია, გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლის ზემოთ;
- ბ) აბსოლუტური სიმაღლით იმ ფრენისათვის, რომელიც სრულდება ყველაზე დაბალ გამოყენებად ეშელონის ქვემოთ, ან სადაც გამოყენებადია, გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ.

შენიშვნა: ეშელონირების სისტემა მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემა Doc 8168 „სხ-ის ექსპლუატაცია“.

მუხლი 12. ფრენისას სხ-დან საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშხეფვა

ფრენისას აკრძალულია სხ-დან რაიმე სახის ფრენისას აკრძალულია სხ-დან რაიმე სახის საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშხეფვა, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები და/ან სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

მუხლი 13. საჰაერო ხომალდის ბუქსირება

აკრძალულია სხ-ით სხვა სხ-ის ან რაიმე საგნის ბუქსირება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

მუხლი 14. პარაშუტით დაშვება

აკრძალულია პარაშუტით დაშვება, გარდა ავარიული შემთხვევებისა ან როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

მუხლი 15. ფიგურული ფრენა

აკრძალულია ფიგურული ფრენის შესრულება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს შეთანხმებულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ და გაცემულია რეკომენდაციები ან/და სამეთვალყურეო ნებართვა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ.

მუხლი 16. ჯგუფური ფრენა

1. აკრძალულია ჯგუფური ფრენების განხორციელება, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ჯგუფში შემავალი ცალკეული სხ-ის მეთაურებს შორის არის წინასწარი შეთანხმება. კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ჯგუფური ფრენები ხორციელდება სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო(ები)ს მიერ დადგენილი პირობების შესაბამისად, შემდეგი მოთხოვნების გათვალისწინებით:
 - ა) ერთ-ერთი მეთაური ინიშნება ჯგუფის მეთაურად;
 - ბ) ადგილმდებარეობაზე შეტყობინებისა და სანაოსნო თვალსაზრისით, ჯგუფი ასრულებს ფრენას, როგორც ერთი სხ;
 - გ) ჯგუფში სხ-ებს შორის ეშელონირებაზე პასუხს აგებს წამყვანი სხ-ის მეთაური და ჯგუფში შემავალი სხვა სხ-ების მეთაურები. ეშელონირებისას გათვალისწინებული უნდა იქნეს გადასვლის პერიოდები, როდესაც სხ ასრულებს მანევრს ჯგუფში თავისი ადგილის დასაკავებლად, ასევე გადასვლის პერიოდები დაშორებისას და დაახლოებისას; და
 - დ) ყოველი სხ წამყვანი სხ-დან დაშორებული უნდა იყოს არა უმეტეს 1 კმ-ით (0,5 მილი) გრძივ და განივ სიბრტყეებში და 30 მ-ით (100 ფუტი) შვეულ სიბრტყეში.
2. საჰაერო ხომალდი არ უნდა მიუახლოვდეს მეორე სხ-ს იმ მანძილზე, როდესაც შეიძლება წარმოიქმნას შეჯახების საფრთხე.

მუხლი 17. დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდი

დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ექსპლუატაციით გამოწვეული საფრთხე ადამიანებისთვის, ქონებისთვის და სხვა სხ-ისთვის.

მუხლი 18. თავისუფალი აეროსტატები

თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ექსპლუატაციით გამოწვეული საფრთხე ადამიანებისთვის, ქონებისთვის და სხვა სხ-ისთვის.

მუხლი 19. აკრძალული და შეზღუდული არეები

1. დაუშვებელია სხ-ის ფრენა ფრენისათვის აკრძალულ და შეზღუდულ არეებში, რომელთა შესახებ ინფორმაცია სათანადოდ არის გამოქვეყნებული.
2. ამ მუხლის პირველი პუნქტიდან გამონაკლისს წარმოადგენს ფრენა, რომელიც სრულდება:
 - ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი შეზღუდვის პირობების შესაბამისად;

- ბ) სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში იმ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვით ან დადგენილი შეზღუდვის პირობების შესაბამისად, რომლის ტერიტორიის თავზეც დადგენილია ასეთი არეები.

შენიშვნა: საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენისათვის აკრძალულ და შეზღუდულ არეებში შეზღუდვის პირობები განსაზღვრულია „საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 28 დეკემბრის №660 დადგენილებით და ასახულია საქართველოს ჰაერსაფრთხოების ინფორმაციის კრებულში.

მუხლი 20. პარაპლანით ფრენა

1. პარაპლანით ფრენა უნდა განხორციელდეს:

- ა) იმგვარად, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი პარაპლანით ფრენისას გამოწვეული საფრთხე ადამიანებისათვის, ქონებისათვის და სხვა სხ-ისთვის;
- ბ) მზის ამოსვლასა და ჩასვლას შორის პერიოდში;
- გ) ხმელეთის ზედაპირთან მუდმივი ვიზუალური კავშირის შენარჩუნებით;

2. პარაპლანით ფრენისას აკრძალულია:

- ა) რაიმე სახის საგნების გადმოყრა ან ნივთიერებების გაშეფვავა;
- ბ) ფრენა ღრუბლების სიახლოვეს ჰორიზონტალურად და ვერტიკალურად 1000 ფუტზე ნაკლებ მანძილზე და 3 კილომეტრზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში.

3. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებში პარაპლანით ფრენა ხორციელდება შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოსთან შეთანხმებით.

4. არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებში პარაპლანით ფრენა ხორციელდება სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ინფორმირებით.

5. პარაპლანით ფრენისას პირი ვალდებულია გზა დაუთმოს ყველა სხვა საჰაერო ხომალდს.

6. ძრავიანი პარაპლანით ფრენისას პირი ვალდებულია გზა დაუთმოს პარაპლანს ძრავის გარეშე.

თავი III. შეჯახების თავიდან აცილება

მუხლი 21. სხ-ის მეთაურის პასუხისმგებლობა შეჯახების თავიდან ასაცილებლად

სხ-ის მეთაურს ეკისრება პასუხისმგებლობა მიიღოს ყველაზე ეფექტური ზომები შეჯახების თავიდან ასაცილებლად, ასევე, შეასრულოს შეჯახების ასაცილებელი მანევრი ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემის მიერ გაცემული რეკომენდაციის საფუძველზე.

შენიშვნა: 1. მნიშვნელოვანია, რომ საჰაერო ხომალდის ბორტზე მყოფმა პილოტებმა გამოიჩინონ სიფხიზლე პოტენციური შეჯახების საფრთხის გამოსავლენად, როგორც

ფრენისას, ასევე, აეროდრომის სამიმოსვლო არეში მოძრაობისას, განურჩევლად ფრენის ტიპისა და იმ საჰაერო სივრცის კლასისა, სადაც სრულდება საჰაერო ხომალდის ფრენა.

2. ჰაერში შეჯახების აცილების სისტემის ექსპლუატაციის წესი და სხ-ის მეთაურის ვალდებულებები მოცემულია PANS-OPS (Doc 8168) დოკუმენტის I ტომის III ნაწილის მე-3 თავში.

3. ACAS სისტემით საჰაერო ხომალდების აღჭურვის მოთხოვნები განსაზღვრულია მე-6 დანართის I ნაწილის მე-6 თავში და II ნაწილის მე-6 თავში.

მუხლი 22. საჰაერო ხომალდთან სიახლოვე

დაუშვებელია საჰაერო ხომალდის მართვა სხვა საჰაერო ხომალდთან იმდენად ახლოს, რომ წარმოიქმნას შეჯახების საფრთხე.

მუხლი 23. მოძრაობის უპირატესობა

1. მოძრაობის უპირატესობის მქონე სხ-მა უნდა შეინარჩუნოს კურსი და სიჩქარე.
2. საჰაერო ხომალდი გზას უთმობს იმ საჰაერო ხომალდს, რომლის მანევრულობა შესამჩნევად მოშლილია.
3. სხ-მა, რომელიც ვალდებულია გზა დაუთმოს მეორე სხ-ს, უნდა მიიღოს ზომები, რათა თავიდან იქნეს აცილებული სხვა სხ-ის ზევით, ქვევით ან მის წინ გადაფრენა, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა იგი დაშორებულია უსაფრთხო მანძილზე და ითვალისწინებს სხ-ის კვალზე ტურბულენტურობის მოქმედების ეფექტს.
4. იმ შემთხვევაში, თუ ორი სხ მოძრაობს შემხვედრი კურსით, ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, და არსებობს შეჯახების საფრთხე, თითოეულმა სხ-მა უნდა გადაუხვიოს მარჯვნივ (მიახლოება შემხვედრი კურსით).
5. იმ შემთხვევაში, თუ ორი სხ მოძრაობს თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით და თითქმის ერთსა და იმავე სიმაღლეზე უახლოვდება ერთმანეთს, სხ-მა, რომლის მარჯვნივაც მდებარეობს მეორე სხ, გზა უნდა დაუთმოს მას (მიახლოება თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით), გარდა შემდეგი შემთხვევებისა:
 - ა) ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ გზას უთმობს დირიჟაბლს, პლანერსა და აეროსტატს;
 - ბ) დირიჟაბლი გზას უთმობს პლანერს და აეროსტატს;
 - გ) პლანერი გზას უთმობს აეროსტატს;
 - დ) ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი სხ გზას უთმობს სხ-ს, რომელიც ახორციელებს სხვა სხ-ის ან რაიმე საგნის ბუქსირებას.
6. გამსწრებად ითვლება ის სხ, რომელიც უკნიდან უახლოვდება მეორე სხ-ს და ამ უკანასკნელის სიმეტრიულ სიბრტყესთან ქმნის 70-ზე ნაკლებ გრადუსის კუთხეს, ანუ გასასწრები სხ-ის მიმართ უკავია ისეთი მდებარეობა, როდესაც ღამის საათებში შეუძლებელია სხ-ის ნებისმიერი მარჯვენა ან მარცხენა სააერნაოსნო ნათურის გარჩევა. გასასწრები სხ სარგებლობს უპირატესი უფლებით,

ხოლო გამსწრები სხ, მიუხედავად იმისა იღებს სიმაღლეს, ეშვება თუ ასრულებს ჰორიზონტალურ ფრენას, გზას უთმობს მას მარჯვნივ გადახვევით და არანაირი შემდგომი ცვლილება ამ ორი სხ-ის მდებარეობაში არ ათავისუფლებს გამსწრები სხ-ს ამ მოთხოვნების შესრულების ვალდებულებისაგან მანამ, სანამ გასწრება სრულად არ დამთავრდება საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით (გასწრება).

7. პლანერმა, რომელიც სხვა პლანერს უსწრებს, ფრენის მიმართულება შეიძლება შეცვალოს მარჯვნივ ან მარცხნივ.

8. დაფრენის დროს:

ა) სხ-მა, რომელიც ასრულებს ფრენას ან მოძრაობს ხმელეთზე ან წყალზე, გზა უნდა დაუთმოს იმ სხ-ს, რომელიც ასრულებს დაფრენას ან იმყოფება დაფრენის ბოლო საფეხურზე;

ბ) როდესაც ჰაერზე უფრო მძიმე ორი ან რამდენიმე სხ დასაფრენად უახლოვდება აეროდრომს, შედარებით მაღლა მყოფი სხ გზას უთმობს შედარებით დაბლა მყოფ სხ-ს, ოღონდ ამ უკანასკნელმა არ უნდა ისარგებლოს ამ წესით, დასაფრენად შესვლის ბოლო საფეხურზე მყოფ სხ-ს გზის გადასაკვეთად ან გასასწრებად. ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი გზას უთმობს პლანერს;

გ) სხ-მა, რომლისთვისაც ცნობილია, რომ მეორე სხ ასრულებს იძულებით დაფრენას, გზა უნდა დაუთმოს მას (ავარიული დაფრენა).

9. აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავმა სხ-მა გზა უნდა დაუთმოს სხ-ს, რომელიც ასრულებს აფრენას ან ემზადება ასაფრენად (აფრენა).

10. საჰაერო ხომალდების, ადამიანებისა და სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობის დროს ხმელეთის ზედაპირზე:

ა) აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე მოძრავი ორი სხ-ის შეჯახების საფრთხის არსებობის შემთხვევაში, მოქმედებს შემდეგი წესები:

ა.ა) შემხვედრი კურსით ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, ორი სხ-ის მიახლოებისას ორივე მათგანი ჩერდება და, თუ ეს შესაძლებელია, უხვევს მარჯვნივ, საკმაო ინტერვალის დაცვით;

ა.ბ) თანხვედრი/გადამკვეთი კურსით მოძრავი ორი სხ-ის მიახლოებისას, სხ-მა, რომლის მარჯვნივაც მდებარეობს მეორე სხ, გზა უნდა დაუთმოს მას;

ა.გ) გასასწრები სხ სარგებლობს უპირატესობით, ხოლო გამსწრები სხ იცავს საკმაო ინტერვალს გასასწრები სხ-დან.

ბ) აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავი სხ უნდა გაჩერდეს და დაიცადოს ადრ-სთან მოსაცდელ ადგილებში, თუ სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან არ არის სხვაგვარი მითითება.

შენიშვნა: ინფორმაცია ადრ-სთან მოსაცდელ ადგილის, მონიშვნასა და შესაბამისი ნიშნების შესახებ, მოცემულია საქართველოს მთავრების 2018 წლის 16 თებერვლის N 87 დადგენილების - ტექნიკური რეგლამენტი – „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების პროექტირებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობები“-ს 48-ე, 49-ე და 90-ე მუხლებში.

გ) აეროდრომის სამანევრო არეზე მოძრავი სხ უნდა გაჩერდეს და დაიცადოს ყველგან, სადაც ჩართულია „სდექ“ ხაზის სანათები და მხოლოდ აღნიშნული სანათების გამორთვის და სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტიდან მიღებული ნებართვის შემდეგ შეუძლია გააგრძელოს მოძრაობა.

დ) ადამიანები და სატრანსპორტო საშუალებები აეროდრომზე უნდა მოძრაობდნენ შემდეგი წესით:

დ.ა) აეროდრომის სამანევრო არეში ადამიანების ან სატრანსპორტო საშუალებების, მათ შორის ბუქსირებული საჰაერო ხომალდების მოძრაობა, უნდა იმართებოდეს აეროდრომის სამეთვალყურეო კოშკიდან, რათა თავიდან იქნას აცილებული საფრთხე მათთვის ან იმ საჰაერო ხომალდებისთვის, რომლებიც ასრულებენ დაფრენას, მიმოსვლას ან აფრენას.

დ.ბ) შეზღუდული ხილვადობის პირობებში:

დ.ბ.ა) აეროდრომის სამანევრო არეში მომუშავე ადამიანების და სატრანსპორტო საშუალებების რაოდენობა შეზღუდული უნდა იყოს აუცილებელ მინიმუმამდე და განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს რადიო-საწვავი საშუალებების გარშემო მდებარე კრიტიკული და მგრძნობიარე არე(ები)ს დაცვას;

დ.ბ.ბ) ამ მუხლის მე-9 პუნქტის დ.გ) ქვეპუნქტის გათვალისწინებით, სამიმოსვლო არეში მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებებისა და საჰაერო ხომალდების ერთმანეთისგან დაშორების მეთოდს ან მეთოდებს განსაზღვრავს სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო და ითანხმებს სააგენტო, ხელმისაწვდომი სააერონავიგაციო საშუალებების გათვალისწინებით;

დ.ბ.გ) როდესაც ერთსა და იმავე ასაფრენ-დასაფრენ ზოლზე მუდმივად სრულდება II და III კატეგორიის ზუსტი სახელსაწყო შერეული ფრენები ILS და MLS გამოყენებით, ILS ან MLS- ის კრიტიკული და მგრძნობიარე არეები უფრო მკაცრად უნდა იყოს დაცული.

დ.გ) საგანგებო სამსახურების ავტომობილებს, რომლებიც მიიმართებიან განსაცდელში მყოფ საჰაერო ხომალდთან, ენიჭებათ უპირატესობა ყველა სხვა მიწისზედა სატრანსპორტო საშუალებაზე.

დ.ე) ამ მუხლის მე-9 პუნქტის დ.გ) ქვეპუნქტის მოთხოვნების გათვალისწინებით, სამანევრო არეში მოძრავმა სატრანსპორტო საშუალებებმა უნდა დაიცვან შემდეგი წესები:

დ.ე.ა) სატრანსპორტო საშუალება და ავტომობილი, რომელიც ბუქსირით ზიდავს საჰაერო ხომალდს, გზას უთმობს იმ საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც ასრულებენ დაფრენას, აფრენას ან მიმოსვლას;

დ.ე.ბ) სატრანსპორტო საშუალება გზას უთმობს იმ ავტომობილს, რომელიც ბუქსირით ზიდავს საჰაერო ხომალდს;

დ.ე.გ) სატრანსპორტო საშუალება სხვა სატრანსპორტო საშუალებას გზას უთმობს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტის მითითებით;

დ.ე.დ) მიუხედავად ამ მუხლის მე-9 პუნქტის დ.ე.ა), დ.ე.ბ) და დ.ე.გ) ქვეპუნქტების მოთხოვნებისა, სატრანსპორტო საშუალება ან ავტომობილი, რომელიც

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
ბუქსირით ზიდავს საჰაერო ხომალდს, ვალდებულია დაიცვას აეროდრომის
სამეთვალყურეო კომპიდან მიღებული მითითებები.

შენიშვნა: დამატებით იხილეთ, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის
2016 წლის 23 მაისის ბრძანება N66 “საქართველოს სამოქალაქო აეროდრომის
ტერიტორიაზე სატრანსპორტო საშუალებებისა და ქვეითთა მოძრაობის მოწესრიგების
წესი”.

10. აეროდრომის ექსპლუატანტი, სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოსთან ერთად
ვალდებულია არიან შეიმუშაონ და გამოაქვეყნონ შეზღუდული ხილვადობის
პიროცედურა.

მუხლი 24. კონტროლირებად აეროდრომის სამიმოსვლო არეზე გაურკვევლობა სხ- ის პოზიციის შესახებ

1. გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, თუ
პილოტისთვის არ არის ცნობილი სხ-ის ადგილმდებარეობა აეროდრომის
სამიმოსვლო არეში, მან დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) გააჩეროს თვითმფრინავი; და

ბ) ამავდროულად, აცნობოს შესაბამისი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების
ორგანოს გარემოებების შესახებ (მათ შორის ბოლო ცნობილი პოზიცია).

2. თუ პილოტისთვის არ არის ცნობილი თვითმფრინავის პოზიცია აეროდრომის
სამიმოსვლო არეში, მაგრამ აღიარებს, რომ თვითმფრინავი ასაფრენ-დასაფრენ
ზოლზეა, პილოტმა დაუყოვნებლივ უნდა:

ა) აცნობოს შესაბამისი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს გარემოებების
შესახებ (მათ შორის უკანასკნელი ცნობილი პოზიცია);

ბ) შეძლებისდაგვარად სწრაფად, გაათავისუფლოს ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი,
თუ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ სხვა მითითება არ არის
გაცემული; და შემდეგ,

გ) გააჩეროს თვითმფრინავი.

3. თუ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლისთვის სამანევრო არეზე ყოფნისას
სატრანსპორტო საშუალების ადგილმდებარეობა უცნობია, მან დაუყოვნებლივ
უნდა:

ა) აცნობოს ამის შესახებ შესაბამისი საჰაერო მოძრაობის მომსახურების
ორგანოს გარემოებების შესახებ (მათ შორის უკანასკნელი ცნობილი პოზიცია);

ბ) იმავდროულად, თუ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს სხვა
მითითება არ არის გაცემული, გაათავისუფლოს ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი,
სამიმოსვლო ბილიკი ან სამიმოსვლო არეს სხვა ნაწილი, უსაფრთხო მანძილზე,
რაც შეიძლება სწრაფად; და შემდეგ,

გ) გააჩეროს მანქანა.

მუხლი 25. საჰაერო ხომალდის საბორტო ნათურები

1. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით ჩამოთვლილი შემთხვევების გარდა, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში, ყველა სხ-ზე, რომელიც ახორციელებს ფრენას, უნდა ჩაირთოს შემდეგი ნათურები:

- ა) შეჯახების საწინააღმდეგო ნათურები (ციმციმა), რომლებიც განკუთვნილია საჰაერო ხომალდისათვის ყურადღების მოსაპყრობად;
- ბ) სააერნოსნო ნათურები (აეროსტატების გამოკლებით), რომლებიც განკუთვნილია დამკვირვებლისათვის საჰაერო ხომალდის ფრენის ფარდობითი ტრაექტორიის მისათითებლად. სხვა ნათურები არ უნდა ჩაირთოს, თუ ისინი შეცდომით შეიძლება მიჩნეულ იქნას აღნიშნულ ნათურებად;

შენიშვნა: 1. ადამიანით პილოტირებული თავისუფალი აეროსტატი, უნდა იყოს აღჭურვილი შეჯახების საწინააღმდეგო ნათურებით (დამის განათება), რომელიც სერტიფიცირებულია CS31HB/GB წესების მიხედვით.

2. სხ-ის უკეთ შემჩნევის მიზნით, შეჯახების ასაცილებელ ნათურებთან ერთად შეიძლება ჩაირთოს სხვა მიზნებისთვის განკუთვნილი ნათურებიც, მაგ.: დასაფრენი ფარები და პლანერის მიმართულებით გამნათებელი ნათურები, როგორც ეს განსაზღვრულია საფრენად ვარგისობის ტექნიკურ სახელმძღვანელოში (Doc. 9760).

2. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით ჩამოთვლილი შემთხვევების გარდა, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ნებისმიერ სხვა პერიოდში აეროდრომის სამიმოსვლო არეში მოძრავ ყველა სხ-ზე:

ა) უნდა ჩაირთოს დამკვირვებლისათვის განკუთვნილი ფრენის ტრაექტორიის მისათითებელი სააერნოსნო ნათურები და არ უნდა იყოს ჩართული სხვა ნათურები, თუ ისინი შეცდომით შეიძლება მიჩნეულ იქნეს აღნიშნულ ნათურებად;

ბ) სტაციონარული ან სხვა შესაბამისი განათების გარდა, უნდა ჩაირთოს სხ-ის კონსტრუქციის ზომების მანიშნებელი ნათურები;

გ) უნდა ჩაირთოს სხ-ისაკენ ყურადღების მისაპყრობი ნათურები;

დ) უნდა ჩაირთოს ძრავების მუშაობის მანიშნებელი ნათურები, რომლის ძრავებიც მუშა მდგომარეობაშია.

შენიშვნა: ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტში მითითებული სააერნოსნო ნათურები, თუ სათანადოდ არის განლაგებული სხ-ზე, შეიძლება ასევე აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, სხ-ზე დაყენებული შეჯახების ასაცილებელი წითელი ნათურები შეიძლება ასევე აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ და „დ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნებს იმ პირობით, რომ დამკვირვებელს თვალს არ მოსჭრის.

3. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევების გარდა, ჰაერში მყოფ და, ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად შეჯახების ასაცილებელი ნათურებით აღჭურვილ სხ-ზე, ეს ნათურები ჩაირთება ამ მუხლის პირველი პუნქტით დადგენილი პერიოდის ფარგლებს გარეთაც.

4. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით განსაზღვრული შემთხვევების გარდა, ნათურები უნდა ჩაირთოს ნებისმიერ დროს მიუხედავად ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი პერიოდისა ყველა იმ სხ-ზე, რომელიც:
- ა) ექსპლუატირდება აეროდრომის სამიმოსვლო არეში და ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად, აღჭურვილია შეჯახების ასაცილებელი ნათურებით; ან
 - ბ) იმყოფება აეროდრომის სამიმოსვლო არეში და ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად აღჭურვილია ნათურებით.
5. ამ მუხლის პირველი, მე-2, მე-3 და მე-4 პუნქტების მოთხოვნების დაკმაყოფილების მიზნით ეკიპაჟს უფლება ეძლევა გამოერთოს ან შეამციროს დაყენებული ნებისმიერი იმ ციმციმას ნათების სიმძლავრე, თუ იგი:
- ა) უარყოფითად მოქმედებს ეკიპაჟზე დაკისრებული მოვალეობების შესრულებაზე;
 - ბ) იწვევს გარე დამკვირვებლის თვალის მოჭრას.

შენიშვნა: 1. ამ მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად, თვითმფრინავებისათვის დაწესებული ნათურების მახასიათებლები განსაზღვრულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართით. თვითმფრინავის სააერონოსნო ნათურების ტექნიკური მოთხოვნები განსაზღვრულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ– სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბერის №203 ბრძანებით და „პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №96 ბრძანებით და „საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 ნოემბრის №230 ბრძანებით. თვითმფრინავის ნათურების დაწვრილებითი ტექნიკური მოთხოვნები მოცემულია საფრენად ვარგისობის ტექნიკური სახელმძღვანელოს (Doc. 9760).

2. ამ მუხლის მე-2 პუნქტის გ) ქვეპუნქტისა და მე-4 პუნქტის ა) ქვეპუნქტების მიხედვით, სხ ექსპლუატირებად ითვლება, როცა სხ ასრულებს მიმოსვლას, ან ხდება მისი ბუქსირება, ან როცა იგი დროებით ჩერდება მიმოსვლის ან ბუქსირების მიზნით.

3. წყალზე სხ-ის ექსპლუატირების საბორტო ნათურების შესახებ ინფორმაცია იხილეთ ამ წესების 28-ე მუხლის მე-2 პუნქტში.

შენიშვნა 4: პლანერის საბორტო ნათურების შესახებ ინფორმაცია მოცემულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №96 ბრძანებით დამტკიცებული „პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“

მუხლი 26. სასწავლო სახელსაწყო ფრენები

სასწავლო ფრენები სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით სრულდება შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სხ აღჭურვილია მართვის გამართული შეწყვილებული საშუალებებით;

ბ) კვალიფიციურ პილოტს უკავია საკონტროლო ადგილი და მოქმედებს, როგორც უსაფრთხოების პილოტი იმ პირისთვის, რომელიც ახორციელებს სასწავლო სახელსაწყო ფრენას;

გ) უსაფრთხოების პილოტს უნდა ჰქონდეს საკმარისი ხედვის არე სხ-ის ყველა მხრიდან, ან სხ-ზე უნდა იმყოფებოდეს კომპეტენტური დამკვირვებელი, რომელსაც კავშირი ექნება უსაფრთხოების პილოტთან და რომელიც დაიკავებს ისეთ ადგილს სხ-ზე, საიდანაც მისი ხედვის არეალი სათანადოდ შეავსებს უსაფრთხოების პილოტის ხედვის არეალს.

მუხლი 27. სხ-ის ოპერირება აეროდრომზე და აეროდრომის რაიონში

აეროდრომზე ან აეროდრომის რაიონში მოძრავი სხ, მიუხედავად იმისა, იგი იმყოფება თუ არა სააეროდრომო მოძრაობის არეში:

ა) აკვირდება სხვა სააეროდრომო მოძრაობას შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

ბ) სარგებლობს სხვა სხ-ების მოძრაობის სქემით ან თავს არიდებს მას;

გ) აფრენისა და დაფრენის შემთხვევაში ასრულებს ყველა ბრუნს მარცხნივ, თუ არ არის სმ-

ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები;

დ) ახორციელებს აფრენას და დაფრენას ქარის საწინააღმდეგოდ, თუ უსაფრთხოების პირობები, ადზ-ის მდებარეობა ან საჰაერო მოძრაობის პირობები არ მიუთითებს სხვა მიმართულების არჩევის მიზანშეწონილობაზე.

მუხლი 28. სხ-ის ექსპლუატაცია წყალზე

1. თუ ორი სხ ან სხ და წყალზედა ხომალდი უახლოვდება ერთმანეთს, და ამასთან, არსებობს შეჯახების საფრთხე, სხ-მა ფრთხილად უნდა განაგრძოს მოძრაობა და მხედველობაში მიიღოს არსებული მდგომარეობა და პირობები, მათ შორის – მეორე ხომალდის შეზღუდვები, კერძოდ:

ა) მიახლოება თანმხვედრი/გადამკვეთი კურსით- სხ-მა გზა უნდა დაუთმოს მის მარჯვნივ მოძრავ სხ-ს ან წყალზედა ხომალდს, საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

ბ) მიახლოება შემხვედრი კურსით- სხ-მა, რომელიც უახლოვდება მეორე სხ-ს ან წყალზედა ხომალდს შემხვედრი კურსით ან კურსით, რომელიც ახლოსაა შემხვედრთან, უნდა მოუხვიოს მარჯვნივ საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

გ) გასწრება - სხ ან წყალზედა ხომალდი, რომლის გასწრებაც ხდება, სარგებლობს მოძრაობის გაგრძელების უპირატესი უფლებით, ხოლო გამსწრები ხომალდი იცვლის კურსს საკმაო ინტერვალის უზრუნველყოფით;

დ) აფრენა-დაფრენა - სხ, რომელიც ასრულებს წყალზე დაფრენას ან აფრენას, შეძლებისდაგვარად უნდა შეინარჩუნოს საკმაო ინტერვალი ყველა წყალზე მყოფ საშუალებებისაგან (ნავი, გემი, სხვა) და არ დააბრკოლოს მათი ნაოსნობა.

2. მზის ჩასვლისა და ამოსვლის შუალედში, ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ დროის სხვა შუალედში მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, წყალზე

მყოფ ყველა სხ-ზე უნდა ჩაირთოს „ზღვაში ხომალდების შეჯახების აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ (1972 წლის გამოცემა) განსაზღვრული ნათურები, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ამის გაკეთება პრაქტიკულად შეუძლებელია. ამ შემთხვევაში, სხ-ზე მონტაჟდება/ჩაირთვება ნათურები, რომლებიც მახასიათებლებითა და განლაგებით მაქსიმალურად შეესაბამება საერთაშორისო წესების მოთხოვნებს.

შენიშვნა: 1. წყალზე მყოფ თვითმფრინავების ნათურების შესახებ ტექნიკური მოთხოვნები განსაზღვრულია „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ-სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბერის №203 ბრძანებით და „პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №96 ბრძანებით და „საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ომალდის ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 ნოემბრის №230 ბრძანებით.

2. გარდა ამ მუხლის მოთხოვნებისა, გარკვეულ შემთხვევებში შეიძლება გამოიყენებოდეს საერთაშორისო კონფერენციის მიერ (ლონდონი, 1972 წ.) შემუშავებული, ზღვაზე შეჯახების თავიდან აცილების საერთაშორისო წესები.

თავი IV. ფრენის გეგმა

მუხლი 29. ფრენის გეგმის წარდგენა

1. ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენის ან მისი ნაწილის შესახებ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს უნდა წარედგინოს ფრენის გეგმის სახით.

შენიშვნა: ფრენის გეგმებთან და შესაბამის მომსახურებასთან დაკავშირებული პროცედურები მოცემულია იკაოს ოფიციალური გამოცემის PANS-ATM-ში (Doc 4444) და Doc.7030 მე -2 თავის შესაბამისად.

2. ფრენის გეგმა წარდგენილი უნდა იქნეს შემდეგი ფრენის შესრულების შემთხვევაში:

- ა) ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში, სადაც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება;
- ბ) სფწ-ით მიმდინარე ნებისმიერი ფრენის დაწყებამდე საკონსულტაციო საჰაერო სივრცის ფარგლებში;
- გ) ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ხმელეთის ზედაპირიდან 400 ფტ მაღლა, სადაც ხორციელდება საფრენოსნო-საინფორმაციო, საავარიო მომსახურების ან სამებნ-სამაშველო მომსახურების უზრუნველყოფა;
- დ) საქართველოს საზღვრის გადაკვეთით მიმდინარე ნებისმიერი ფრენის დაწყებამდე.

შენიშვნა: ტერმინი „ფრენის გეგმა“ გამოიყენება სხვადასხვანაირად: ეს შეიძლება იყოს სრული ინფორმაცია, რომელიც მოიცავს ფრენის გეგმაში შესულ ყველა შევსებულ პუნქტს ფრენის მთლიანი მარშრუტისთვის, ასევე, შეზღუდული ინფორმაცია, რომელიც წარედგინება ფრენის რომელიმე მცირე ნაწილისთვის სამეთვალყურეო ნებართვის მისაღებად, მაგალითად, საჰაერო ტრასის გადაკვეთისთვის, ან კონტროლირებად აეროდრომზე აფრენისა ან დაფრენისთვის.

3. არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ნებისმიერი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე, რომელიც სრულდება ხმელეთის ზედაპირიდან 400 ფტ-მდე, სავალდებულოა ნებისმიერი ფორმით (ტელეფონით, ფაქსით, ელ-ფოსტით და სხვა) ინფორმაციის (სხ-ის მეთაურის საკონტაქტო ინფორმაცია, ფრენის მარშრუტი, საჰაერო სატრანსპორტო საშუალება, შესაბამისი სმმ-ს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მოთხოვნილი სხვა ინფორმაცია) წარდგენა შესაბამის სმმ-ს უფლებამოსილი ორგანოსათვის.

4. ფრენის გეგმა:

ა) გაფრენის წინ წარედგინება სმმ-ის შეტყობინების პუნქტს, სმმ-ის საწარმოს მიერ გამოქვეყნებული ფრენის გეგმის წარდგენის სახელმძღვანელოს შესაბამისად, რომელშიც აღწერილია ფრენის გეგმასთან დაკავშირებული პროცედურები და ინფორმაცია; ან

ბ) ფრენის მსვლელობისას გადაეცემა სმმ-ის შესაბამის პუნქტს ან „ჰაერი-დედამიწა“ სამეთვალყურეო რადიოსადგურს.

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში თუ სმმ-ის შეტყობინების პუნქტს აქვს შეთანხმება სხვა ორგანიზაციასთან, რომელიც უზრუნველყოფს ფრენის გეგმის დამუშავებას, ფრენის გეგმის წარდგენის სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს ასევე, ყველა იმ პროცედურებს რომელიც შეთანხმებული იქნა ამ ორგანიზაციასთან.

5. ფრენის გეგმა, რომელიც წარედგინება ფრენის განმავლობაში, გადაეცემა:

ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების იმ ორგანოს, რომელიც პასუხისმგებელია საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონზე, სამეთვალყურეო რაიონზე, საკონსულტაციო არეზე; ან

ბ) საკონსულტაციო მარშრუტზე, სადაც აღნიშნული საჰაერო ხომალდი ახორციელებს ფრენას ან რომლის გავლითაც აღნიშნულ საჰაერო ხომალდს სურს ფრენის შესრულება; ან

გ) ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს საავიაციო ელექტროკავშირის სადგურს, რომელიც ემსახურება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამის ორგანოს.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც პრაქტიკულად შეუძლებელია ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნების შესრულება, ფრენის გეგმა უნდა გადაეცეს სმმ-ს სხვა ორგანოს ან საავიაციო ელექტროკავშირის სხვა სადგურს, საჰაერო მოძრაობის შესაბამისი ორგანოსთვის სავალდებულოდ რეტრანსლაციის მიზნით.

შენიშვნა: თუ ფრენის გეგმა წარედგინება სამეთვალყურეო მომსახურების მისაღებად, საჰაერო ხომალდმა უნდა აიღოს სამეთვალყურეო ნებართვა, ფრენის დაწყებამდე იმ

პირობებში, როდესაც საჭიროა საჰაერო მოძრაობის მართვის წესების დაცვა. თუ ფრენის გეგმა წარედგინება საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურების მისაღებად, საჰაერო ხომალდმა უნდა მიიღოს იმ ორგანოს მიერ ფრენის გეგმის მიღების დადასტურება, რომელმაც უნდა განახორციელოს აღნიშნული მომსახურება.

7. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო, რომელიც იღებს ფრენის გეგმას ან მის

ცვლილებას:

ა) ამოწმებს მას ფორმატის შესაბამისობაზე;

ბ) ამოწმებს მის სისრულეს და, შემდგომში დაგვარად, მის სიზუსტეს;

გ) საჭიროების შემთხვევაში იღებს ზომებს, რათა ფრენის გეგმა მისაღები იყოს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისთვის;

დ) აცნობებს ფრენის გეგმის შემდგენს (ორიგინატორს) ფრენის გეგმის ან მისი შესწორების მიღების შესახებ.

8. ფრენებისთვის, რომლებიც ნაწილობრივ ან მთლიანად სრულდება სფწ-ით და რომელთა ფრენის გეგმები არ იყო მიღებული ქსელის მართვის ორგანიზაციის მიერ (ორგანიზაცია, რომელსაც სმმ-ის ორგანომ სრულად ან ნაწილობრივ გადასცა ფრენის გეგმების მართვა), საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო, რომლის პასუხისმგებლობის რაიონშიც შემოდის საჰაერო ხომალდი, ვალდებულია მიაწოდოს ქსელის მმართველს ინფორმაცია, რომელიც მოიცავს: საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობ ინდექსს, საჰაერო ხომალდის ტიპს, პასუხისმგებლობის რაიონში შემოსვლის წერტილს, ამ წერტილის გადაფრენის დროსა და ფრენის ექვლონს, ფრენის მარშრუტსა და დანიშნულების აეროდრომს.

9. თუ, სმმ-ის შეტყობინების პუნქტი დაფუძნებული არ არის, ფრენის გეგმა წარედგინება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების იმ ორგანოს, რომელიც ასრულებს ხსენებული პუნქტის ფუნქციებს, ან პირდაპირ წარედგინება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში (AIP) მითითებული სხვა დამტკიცებული მეთოდებით.

მუხლი 30. ფრენის გეგმის წარდგენის დრო

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში სფწ ფრენისთვის ფრენის გეგმა წარედგინება ხუნდების აღების გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 180 წუთით ადრე ან ფრენისას ისეთ დროს, რომ სმმ-ის შესაბამისმა უფლებამოსილმა ორგანომ შეტყობინება მიიღოს სულ მცირე 10 წთ-ით ადრე სხ - ის:

ა) სამეთვალყურეო ან საკონსულტაციო რაიონის საზღვრის სავარაუდო გადაკვეთამდე; ან

ბ) საჰაერო ტრასის ან საკონსულტაციო მარშრუტის გადაკვეთამდე.

2. საქართველოს საჰაერო სივრცეში ვფწ ფრენისთვის ფრენის გეგმა, წარედგინება ხუნდების აღების გაანგარიშებულ დრომდე სულ მცირე 30 წუთით ადრე.

3. საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ის მიერ სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, ფრენის გეგმა წარედგინება ხუნდების აღების გაანგარიშებულ დრომდე, სულ მცირე, 60 წუთით ადრე ან ამ ქვეყნის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ განსაზღვრულ დროს.
4. ამ მუხლის პირველ და მე-2 პუნქტში მითითებულ ფრენის გეგმის წარდგენასთან დაკავშირებული დროის შეზღუდვები არ ვრცელდება შემდეგ ფრენებზე:
 - ა) სახანძრო;
 - ბ) სპეციალური ეისები;
 - გ) სამედიცინო ევაკუაცია;
 - დ) ძებნა-შველა.
5. სფზ ფრენისას ხუნდების აღების გაანგარიშებული დროიდან ფრენის 15 წუთით შეფერხების შემთხვევაში ან ვფზ ფრენის 1 საათით შეფერხების და ფრენის გეგმის წარდგენის შემთხვევაში, ფრენის გეგმა უნდა შეიცვალოს ან წარედგინოს ფრენის ახალი გეგმა, ხოლო ძველი ფრენის გეგმა გაუქმდეს.

მუხლი 31. ფრენის გეგმის შინაარსი

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენისას, ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; ბ)

ფრენის წესი და ტიპი;

გ) სხ-ის რაოდენობა და ტიპ(ებ)ი, აგრეთვე კვალზე ტურბულენტურობის

კატეგორია;

დ) აღჭურვილობა;

ე) გამოფრენის აეროდრომი;

ვ) ხუნდების აღების გაანგარიშებული დრო;

ზ) საკრეისერო სიჩქარე(ები);

თ) საკრეისერო შელონ(ებ)ი;

ი) ფრენის მარშრუტი;

კ) დანიშნულების აეროდრომი და საერთო გაანგარიშებული ამოწურული დრო;

ლ) სათადარიგო აეროდრომ(ებ)ი;

მ) საწვავის მარაგი;

ნ) სხ-ზე ადამიანების საერთო რაოდენობა;

ო) საავარიო და სამაშველო ღჭურვილობა;

პ) სხვა ინფორმაცია საჭიროებისამებრ.

2. ფრენის მსვლელობისას ფრენის გეგმის წარდგენის შემთხვევაში, გამოფრენის აეროდრომი ან ასაფრენ-დასაფრენი მოედანი უნდა იყოს ის ადგილი, სადაც, საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელი იქნება ფრენის შესახებ დამატებითი ინფორმაციის მოპოვება. გარდა ამისა, ხუნდების აღების გაანგარიშებული დროის მაგივრად მიწოდებული უნდა იყოს ინფორმაცია იმ მარშრუტის პირველი წერტილის გადაფრენის დროის შესახებ, რომლისთვისაც ფრენის გეგმა იქნა წარდგენილი.
3. სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ფრენისას, თუ შესაბამისი ქვეყნის სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, საქართველოში რეგისტრირებული სხ-ის ექსპლუატანტის მიერ წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებულ ინფორმაციას.

მუხლი 32. ფრენის გეგმის შევსება

1. ფრენის გეგმა უნდა მოიცავდეს 31-ე მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებულ ინფორმაციას, როგორც მთლიანი მარშრუტისთვის, ასევე, მარშრუტის იმ ნაწილისთვის, რომლისათვისაც ფრენის გეგმა იქნა წარდგენილი.

2. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებმა, ფრენის გეგმის შემდგენელმა პირებმა და სმმ-ის პუნქტებმა, ამ წესის 29-ე მუხლის მე-4 პუნქტით მითითებული სახელმძღვანელოს გარდა, უნდა დაიცვან:

ა) ფრენის გეგმის ფორმის შევსების სახელმძღვანელოს მოთხოვნები, რომლებიც მოცემულია ამ წესის მე-10 დანართში;

ბ) ნებისმიერი შეზღუდვები, რომლებიც განსაზღვრულია ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში.

3. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებმა ან მათი სახელით მოქმედმა პირებმა, ფრენის გეგმის გრაფაში - „აღჭურვილობა“, უნდა მიუთითონ ბორტზე არსებული აღჭურვილობის შესაბამისი კოდი და ფუნქციონალური შესაძლებლობები.

4. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტებმა, რომელთა საჰაერო ხომალდი არ არის აღჭურვილი შესაბამისად და რომლებიც აპირებენ ფრენებს საქართველოს საჰაერო სივრცეში, ფრენის გეგმის შესაბამის ველში უნდა მიუთითონ ბორტზე არსებული აღჭურვილობის კოდი და ფუნქციონალური შესაძლებლობები და, ასევე, ნებისმიერი პოტენციური გამონაკლისები. გარდა ამისა, ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ყველა იმ სხვა პუნქტის მიხედვით, რომლის წარდგენასაც მოითხოვს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო ან რომელსაც ფრენის გეგმის წარმდგენი პირი საჭიროდ ჩათვლის.

5. ფრენის გეგმის შედგენისას გაითვალისწინება შემდეგი:

ა) ფრენის გეგმა, მიუხედავად მისი წარდგენის მიზნისა, უნდა შეიცავდეს მთლიანი მარშრუტის ან მისი ნაწილის შესახებ ინფორმაციას „სათადარიგო აეროდრომამდე“ პუნქტის ჩათვლით.

ბ) ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ყველა სხვა პუნქტის მიხედვით, რომლის წარდგენასაც მოითხოვს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო, ან თუ აუცილებლად მიაჩნია ფრენის გეგმის წარმდგენს.

გ) საერთაშორისო ფრენის შესასრულებლად წარდგენილი ფრენის გეგმა უნდა შეიცავდეს ფრენის სრულ ინფორმაციას დანიშნულების აეროდრომამდე და ფრენის თარიღს.

6. ექსპლუატანტი და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო იცავს:

ა) ფრენის გეგმის ფორმის შევსების ინსტრუქციას, და

ბ) შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ და ჰაერსაწაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნებულ ნებისმიერ შეზღუდვას.

7. გაფრენის წინ ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს:

ა) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RNP-ს შესაბამისი დაშვება და დაცული უნდა იყოს აღნიშნული ნებართვის ყველა პირობა, იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენის შესრულება იმ მარშრუტზე ან რაიონში, სადაც დაწესებულია განსაზღვრული ტიპის მოთხოვნილი სანავიგაციო მახასიათებლები (RNP) ;

ბ) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RVSM-ის შესაბამისი დაშვება იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც დაწესებულია განსაზღვრული ტიპის კავშირგაბმულობის მოთხოვნილი მახასიათებლები (RCP) საჰაერო სივრცეში ვერტიკალური ემელონირების შემცირებული მინიმუმით (RVSM);

გ) საჰაერო ხომალდს გააჩნდეს RCP-ს შესაბამისი დაშვება და შესრულდეს ამ ნებართვის ყველა პირობა იმ შემთხვევაში, როდესაც იგეგმება ფრენა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც დაწესებულია განსაზღვრული ტიპის RCP (კავშირგაბმულობის მოთხოვნილი მახასიათებლები).

მუხლი 33. ფრენის გეგმის მიღება

1. სმმ-ის შეტყობინების პუნქტმა უნდა მიიღოს აუცილებელი ზომები იმის უზრუნველსაყოფად, რომ წარდგენილი ფრენის გეგმა ან მასში შეტანილი ცვლილებები შედგენილი იყოს:

ა) დადგენილი ფორმატისა და პირობითი აღმნიშვნელების გამოყენების წესის

დაცვით;

ბ) სრულად და შეძლებისდაგვარად ზუსტად;

გ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურებისთვის მისაღები, მათ შორის, მასში მოხდენილი ცვლილებების ჩათვლით, ხოლო ფრენის გეგმის შემდგენელი პირი იყოს ამის თაობაზე ინფორმირებული.

2. იმ შემთხვევაში თუ სმმ-ის საწარმოს აქვს შეთანხმება სხვა ორგანიზაციასთან ფრენის გეგმის დამუშავებასთან დაკავშირებით, სმმ-ის საწარმო ვალდებულია აცნობოს ფრენის გეგმის იმ პუნქტების ცვლილების აუცილებლობის შესახებ, რომლებიც დაკავშირებულია მარშრუტთან ან ფრენის ემელონთან ამ წესის 31-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა-კ“ ქვეპუნქტების მიხედვით და გავლენა შეიძლება

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
მოახდინოს ფრენის უსაფრთხოებაზე. სმმ-ს საწარმომ უნდა გაწეროს აღნიშნული
პროცედურა ფრენის გეგმის წარდგენის სახელმძღვანელოში.

3. სმმ საწარმო ვალდებულია გაწეროს ფრენის გეგმის წარდგენის სახელმძღვანელოში ყველა დამატებითი პროცედურები, რომელიც აუცილებელია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის და შეთანხმების საფუძველზე სხვა ორგანიზაციასთან ფრენის გეგმასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან დაკავშირებით.

მუხლი 34. ცვლილება ფრენის გეგმაში

1. ამ წესის მე-60 მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნების გათვალისწინებით, სფწ-ით ან ვფწ-ით მიმდინარე ფრენების შესახებ წარდგენილ ფრენის გეგმაში შეტანილი ყოველი ცვლილება, შემღებისდაგვარად დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ - ის შესაბამის ორგანოს.

შენიშვნა: თუ გაფრენამდე წარდგენილი ინფორმაცია საწვავის/ენერგიის მარაგსა და ადამიანების საერთო რაოდენობაზე გაფრენის მომენტისათვის აღმოჩნდა არაზუსტი, მაშინ იგი მიეკუთვნება ფრენის გეგმაში მნიშვნელოვანი ცვლილებების პუნქტს და ექვემდებარება სავალდებულო შეტყობინებას.

2. სფწ-თ ფრენისთვის ან ვფწ-თ ფრენისთვის წარდგენილი ფრენის გეგმის ყველა ცვლილება ეცნობება:
- ა) ფრენისწინა ფაზაში - სმმ-ის შეტყობინების პუნქტებს, იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია;
 - ბ) ფრენის მსვლელობისას - სმმ-ის შესაბამის პუნქტს.
3. კონტროლირებადი ფრენისას, ხუნდების აღების გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის დაგვიანების, ხოლო არაკონტროლირებადი ფრენისას ერთი საათის დაგვიანების შემთხვევაში, ფრენის გეგმაში შეიტანება ცვლილებები ან, გარემოებებიდან გამომდინარე, წარედგინება ახალი ფრენის გეგმა, ხოლო ძველი გეგმა უქმდება. სფწ-ით ფრენის შემთხვევაში, სმმ-ის საწარმოს ეცნობება 15 წუთზე მეტი ყველა დაგვიანება.
4. საჰაერო ხომალდის მოწყობილობისა და ფრენისთვის მისი ფუნქციონალური შესაძლებლობების სტატუსის ცვლილების შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტები ან მათი სახელით მოქმედი აგენტები, სმმ-ის შეტყობინების პუნქტებს უგზავნიან შეტყობინებას ცვლილების შესახებ, ფრენის გეგმის ფორმის შესაბამის გრაფაში ჩაწერილი ინდექსის მითითებით.
5. ინფორმაცია ფრენისათვის საჭირო საწვავის ან ენერგიის მარაგის ან ბორტზე მყოფი პირების საერთო რაოდენობის შესახებ, რომელიც წარდგენილი იყო გაფრენამდე, მაგრამ გაფრენის დროისთვის აღარ არის სწორი, წარმოადგენს ფრენის გეგმის მნიშვნელოვან ცვლილებას და ექვემდებარება შეტყობინებას.

მუხლი 35. ფრენის გეგმის დახურვა

1. თუ სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, ყოველმა ეკიპაჟმა, ფრენის გეგმის მიხედვით

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
განხორციელებული დაფრენის შესახებ დაუყოვნებლივ, პირადად,
რადიოტელეფონის მეშვეობით ან მონაცემთა გაცვლის ხაზით, უნდა აცნობოს
სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

2. საჰაერო მოძრაობის მომსახურებით უზრუნველყოფილ აეროდრომზე დაფრენის შემდეგ მოფრენის თაობაზე შეტყობინება არ მოითხოვება, თუ რადიოკავშირის ან ვიზუალური სიგნალები მიუთითებს, რომ დაფრენა განხორციელდა მეთვალყურეობის ქვეშ.
3. თუ ფრენის გეგმა შეეხება ფრენის მხოლოდ ნაწილს, მაგრამ არა დანიშნულების პუნქტამდე დარჩენილ ნაწილს, მაშინ, საჭიროების შემთხვევაში, იგი იხურება სმმ-ის შესაბამისი ორგანოსათვის სათანადო მოხსენების გზით.
4. თუ დაფრენის აეროდრომზე არ არის სმმ-ის ორგანო, მაშინ მოხსენება დაფრენაზე, შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ, დაფრენისთანავე ეგზავნება სმმ-ის უახლოეს ორგანოს ინფორმაციის გადაცემის ყველაზე სწრაფი საშუალებებით.
5. თუ მოსალოდნელია, რომ სმმ-ის შესაბამისი ორგანო დაფრენაზე მოხსენებას ვერ მიიღებს დაფრენის გაანგარიშებული დროიდან 30 წუთის განმავლობაში, მაშინ მოხსენების წარდგენის გაანგარიშებული დრო შეიტანება ფრენის გეგმაში.
6. თუ ცნობილია, რომ დაფრენის აეროდრომზე კავშირის არასაკმარისი საშუალებებია და არ არის დაფრენაზე ინფორმაციის გადაცემის სხვა სახმელეთო საშუალებები, მიღებული უნდა იქნეს შემდეგი ზომები: უშუალოდ დაფრენის წინ სხ-დან, შეძლებისდაგვარად, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს უნდა გადაეცეს შეტყობინება დაფრენაზე. ჩვეულებრივ, ეს შეტყობინება გადაეცემა იმ სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, რომელიც პასუხისმგებელია საფრენოსნო ინფორმაციის იმ რაიონზე, სადაც იმყოფება სხ.
7. მოხსენება სხ-ის დაფრენის შესახებ უნდა შეიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:
 - ა) სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი;
 - ბ) გამოფრენის აეროდრომი;
 - გ) დანიშნულების აეროდრომი (მხოლოდ სათანადარიგო აეროდრომზე დაფრენის შემთხვევაში);
 - დ) დაფრენის აეროდრომი;
 - ე) დაფრენის დრო.

შენიშვნა: ამ მუხლის მოთხოვნების შეუსრულებლობამ შეიძლება გამოიწვიოს სერიოზული შეფერხებები სმმ-ში და მნიშვნელოვანი ხარჯები უსარგებლო სამეზღვრეო სამუშაოების ჩატარებაზე.

თავი V. სიგნალები

მუხლი 36. ზოგადი მოთხოვნები

1. ხიფათში მყოფი სხ არ არის შეზღუდული, გამოიყენოს მის ხელთ არსებული ნებისმიერი საშუალება, ყურადღების მიპყრობის, ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინების გადაცემის და დახმარების მიღების მიზნით.
2. ამ თავში, ასევე წინამდებარე ფრენის წესების პირველ, მე-2, მე-3 და მე-4 დანართებში განსაზღვრული ნებისმიერი სიგნალის შემჩნევისას ან მიღებისას, სხ-მა უნდა იმოქმედოს ამ სიგნალის მნიშვნელობის შესაბამისად.

შენიშვნა 1: ელექტროკავშირის არხებით, უბედურების და გადაუდებლობის სიგნალების გადაცემა დეტალური წესები იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის მე-5 თავში.

შენიშვნა 2: ძებნა-შეგების სიგნალები იხილეთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-12 დანართის დამატებაში.

შენიშვნა 3: სიგნალების მნიშვნელობა განსაზღვრულია ამ ფრენის წესების პირველ, მე-2, მე-3 და მე-4 დანართებში. ისინი გამოიყენება მხოლოდ გარკვეული მიზნებისათვის. სხვა სიგნალი, რომელიც შეცდომით შეიძლება მიჩნეული იქნეს ამ სიგნალად, არ გამოიყენება.

მუხლი 37. ხიფათის მაუწყებელი სიგნალები

ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ-ს ემუქრება სერიოზული და უშუალო საფრთხე და საჭიროებს დაუყოვნებლივ დახმარებას:

- ა) სიგნალის გადაცემა რადიოტელეგრაფით ან სხვა რაიმე სასიგნალო მეთოდით, რომელიც შედგება ჯგუფისაგან SOS (••• — — — •••) მორზეს ანბანის მიხედვით;
- ბ) რადიოტელეფონის მეშვეობით გადაცემული უბედურების სიგნალი, რომელიც მოიცავს სიტყვას MAYDAY-ს;
- გ) მონაცემთა გაცვლის ხაზით გადაცემული უბედურების შეტყობინება, რომელშიც გამოხატავს MAYDAY სიტყვის მნიშვნელობას;
- დ) მოკლე ინტერვალებით გადაცემული წითელი ფერის მაშხალები ან ჭურვები;
- ე) წითელი ფერის საპარაშუტე მანათობელი.

შენიშვნა: ელექტროკავშირის საერთაშორისო გაერთიანების რადიოკავშირის წესების 42-ე მუხლი (№3268, 3270 და 3271) მოიცავს ინფორმაციას განგაშის სიგნალების შესახებ, რომელიც გადაიცემა რადიოტელეგრაფის და რადიოტელეფონის განგაშის ავტომატური სისტემებით:

- ა) 3268 რადიოტელეგრაფის განგაშის სიგნალი, შემდგარი 12 ტირესაგან, რომელიც გადაიცემა ერთი წუთის განმავლობაში და ყოველი ტირეს ხანგრძლივობა ოთხი წამის ტოლია და ინტერვალი ყოველ მომდევნო ტირეს შორის ერთი წამი. იგი შეიძლება გადაიცეს ხელით, მაგრამ რეკომენდებულია მისი გადაცემა ავტომატური აპარატურის გამოყენებით;
- ბ) 3270 რადიოტელეფონის განგაშის სიგნალი, შედგება ხმოვანი სიხშირის ორი სინუსოიდური ტონალობისგან, რომელიც გადაიცემა მონაცვლეობით. ერთი ტონალობა 2200 ჰც სიხშირის, მეორე- 1300 ჰც სიხშირის. თითოეული ტონალობის გადაცემის ხანგრძლივობაა 250 მილიწამში;

- გ) 3271 რადიოტელეფონის განგაში რის სიგნალის ავტომატურად გადაცემის შემთხვევაში, მისი ხანგრძლივობა უნდა იყოს მინიმუმ 30 წამი, მაგრამ არაუმეტეს 1 წუთისა; თუ სიგნალი გადაიცემა სხვა საშუალებით, იგი შეძლებისდაგვარად უნდა იყოს უწყვეტი, დაახლოებით ერთი წუთის ხანგრძლივობის.

მუხლი 38. გადაუდებლობის სიგნალები

1. ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ გასაჭირშია, რაც აიძულებს მას დაფრენას, მაგრამ არ საჭიროებს დაუყოვნებლივ დახმარებას:
 - ა) დასაფრენი ფარების განმეორებადი ჩართვა-გამორთვა; ან
 - ბ) სააერნაოსნო ნათურების ისეთი განმეორებადი ჩართვა-გამორთვა, რომელიც განსხვავდება სააერნაოსნო ნათურების ციმციმასაგან.
2. ქვემოთ ჩამოთვლილი სიგნალები, გადაცემული ერთად ან ცალ-ცალკე, ნიშნავს, რომ სხ-ს აქვს განსაკუთრებით გადაუდებელი შეტყობინება წყალზედა ხომალდის, სხ-ის ან სხვა სატრანსპორტო საშუალების, ან ბორტზე ან მხედველობის არეში მყოფ რომელიმე პირის უსაფრთხოებაზე:
 - ა) სიგნალის გადაცემა რადიოტელეგრაფით ან სხვა რაიმე სასიგნალო მეთოდით, რომელიც შედგება ჯგუფისაგან XXX;
 - ბ) რადიოტელეფონიის მეშვეობით გადაცემული გადაუდებლობის სიგნალი, რომელიც მოიცავს სიტყვას PAN, PAN-ს;
 - გ) მონაცემთა გაცვლის ხაზით გადაცემული გადაუდებლობის შეტყობინება, რომელშიც გამოხატავს PAN, PAN სიტყვის მნიშვნელობას.

მუხლი 39. ვიზუალური სიგნალები, გამოყენებული იმ სხ-ების გასაფრთხილებლად, რომლებიც ახორციელებენ ფრენას ნებართვის გარეშე შეზღუდულ, აკრძალულ ან სახიფათო არეში ან ახორციელებენ ფრენას მისი მიმართულებით.

დღისით ან ღამით – ხმელეთიდან 10 წმ-ის ინტერვალებით გაშვებული შუშხუნების ჯერი, რომლებიც გასკდომისას გამოსცემენ წითელ ან მწვანე ნათებას ან ვარსკვლავისებურ ნაპერწკლებს, სხ-ს მიაწოდებენ, რომ იგი ახორციელებს ფრენას შეზღუდულ, აკრძალულ ან სახიფათო არეში ან მისი მიმართულებით და სხ-მა უნდა მიიღოს საჭირო ზომები.

მუხლი 40. შუქსიგნალები ან პიროტექნიკური საშუალებით გადაცემული სიგნალები (სიგნალები სააეროდრომო მოძრაობისათვის)

1. შუქსიგნალები ან პიროტექნიკური საშუალებით გადაცემული სიგნალების მნიშვნელობა მოცემულია ამ წესების პირველ დანართში.
2. საჰაერო ხომალდის დასტური სიგნალების მიღებაზე გამოიხატება შემდეგი სახით:

ა) ფრენისას:

ა.ა) დღისით - ფრთების რხევა;

შენიშვნა: ეს სიგნალი არ გადაიცემა მესამე და მეოთხე ბრუნს შორის მონაკვეთზე და დასაფრენ სწორზე.

ა.ბ) ბინდის დადგომის დროს – დასაფრენი ფარების ორჯერ დაციმციმიებით ან, თუ ფარებით არ არის აღჭურვილი, სააერნაოსნო ნათურების ორჯერადი ჩართვა-გამორთვით.

ბ) ხმელეთზე:

ბ.ა) დღისით – ელერონის ან მიმართულების საჭის მოძრაობით;

ბ.ბ) ბინდის დადგომის დროს – დასაფრენი ფარების ორჯერ დაციმციმიებით ან, თუ ფარებით არ არის აღჭურვილი, სააერნაოსნო ნათურების ორჯერადი ჩართვა-გამორთვით.

მუხლი 41. სახმელეთო ვიზუალური სიგნალები (სიგნალები სააეროდრომო მოძრაობისათვის)

1. აეროდრომის ექსპლუატანტი შესაბამის შემთხვევაში სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოსთან ერთად ვალდებული არიან განათავსონ აეროდრომის ტერიტორიაზე სახმელეთო ვიზუალური სიგნალები.
2. სახმელეთო ვიზუალური სიგნალები მოცემულია ამ წესების მე-2 დანართში.

მუხლი 42. ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობის მარეგულირებელი სიგნალები

1. ხმელეთზე სხ-ის მოძრაობა რეგულირდება მხოლოდ ამ წესის მე-3 დანართით განსაზღვრული სიგნალების შესაბამისად.
2. ხმელეთზე საჰაერო ხომალდისათვის მოძრაობის მიმართულების მიცემა (მარშალინგი) ხორციელდება მესიგნალის მიერ, რომელიც პასუხისმგებელია სხ-ისათვის სტანდარტული სიგნალების ზუსტად და გასაგებად გადაცემაზე.
3. მესიგნალის/მარშალერის ფუნქციების შესრულების უფლება აქვთ მხოლოდ სათანადოდ მომზადებულ, კვალიფიცირებულ და ავტორიზირებულ პირებს.
4. მესიგნალის სწავლებას უზრუნველყოფს ავიასაწარმო (აეროდრომის ექსპლუატანტი, ავიასაწარმო, მიწისზედა მომსახურების საწარმო). სწავლება უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) მარშალინგის პროცედურებს;

ბ) სამანევრო სიგნალებს ამ წესის მე -3 დანართის შესაბამისად;

გ) საჰაერო ხომალდის ზოგად ფიზიკურ და საექსპლუატაციო

მონაცემებს;

დ) პერსონალის უსაფრთხოების პროცედურებს;

ე) საავიაციო შემთხვევების დროს სამაშველო

პროცედურებს;

ვ) მანევრირების პროცედურებს დაბალი ხილვადობის

დროს;

ზ) აეროდრომზე მოძრაობის წესებს, უსაფრთხოდ

მიმოსვლის ინსტრუქციას;

თ) ინფორმაციას აეროდრომის სქემის, სამიმოსვლო მარშრუტის, მონიშვნის, შუქტექნიკური საშუალებების, ფრაზეოლოგიის შესახებ.

5. მესიგნალეს უნდა ეცვას განმასხვავებელი, ფლურესცენციული ჟილეტი, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟმა შეძლოს მისი გარჩევა.

6. დღის საათებში მესიგნალემ უნდა ისარგებლოს ფლურესცენციული ნათების კვერთხით, ჩოგანით ან ხელთათმანებით. ღამით ან ცუდი ხილვადობის დროს მესიგნალემ უნდა ისარგებლოს მანათობელი კვერთხით.

მუხლი 43. მესიგნალის მიერ სხ-ზე გადაცემული სიგნალები

1. ამ წესის მე-3 დანართში მოცემული სიგნალების გამოყენებამდე, მესიგნალე უნდა დარწმუნდეს, რომ არე, სადაც სხ-მა უნდა იმოძრაოს, თავისუფალია ობიექტებისაგან, რომელთაც იგი შეიძლება შეეჯახოს 36-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მოთხოვნის შესრულებისას.

2. ამ წესის მე-3 დანართში მოცემული სიგნალები გამოიყენება მესიგნალის მიერ აუცილებლობის შემთხვევაში ხელის განათებით, პილოტის მიერ სიგნალების დაკვირვების გაიოლების მიზნით. სხ-კენ სახით მდგარი მესიგნალე აწვდის სიგნალს შემდეგ პოზიციაში:

ა) ფიქსირებულ ფრთიანი სხ-ს შემთხვევაში – სხ-ს მარცხენა მხარეს, საიდანაც პილოტი ყველაზე კარგად დაინახავს მას;

ბ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – იქ, სადაც პილოტს ყველაზე კარგად შეეძლება მისი დანახვა.

შენიშვნა: მიუხედავად იმისა, თუ რას იყენებს მესიგნალე (ჩოგანს, მანათობელი კვერთხს ან ელექტროფანარს) სიგნალების მნიშვნელობა იგივე რჩება.

მუხლი 44. სხ-ის პილოტისგან მესიგნალესთვის გადაცემული სიგნალები

1. სხ-ის პილოტისგან მესიგნალესთვის გადაცემული სიგნალები გამოიყენება პილოტის მიერ კაბინიდან, რომლის ხელს კარგად უნდა ხედავდეს მესიგნალე

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
და აუცილებლობის შემთხვევაში, მესიგნალის მიერ სიგნალების აღქმის
გაიოლების მიზნით, შეიძლება იყოს განათებული.

შენიშვნა: საჰაერო ხომალდისაკენ პირით მდგარი მესიგნალისათვის სხ-ის
ძრავები დანომრილია მარჯვნიდან მარცხნივ (ანუ საჰაერო ხომალდის №1
ძრავი მდებარეობს სხ-ს მარცხენა კიდურა მხარეს).

2. მუხრუჭების ჩართვა-აშვების სიგნალი:

- ა) მუხრუჭები ჩართულია – გაშლილი ხელის მტევანი აწეული
ჰორიზონტალურად, შემდეგ თითები იკვრება მუშტად. ხელის მტევნის
შეკუმშვა მიუთითებს მუხრუჭების ჩართვას;
- ბ) მუხრუჭები აშვებულია - მუშტად შეკრული ჰორიზონტალურად აწეული
ხელი, შემდეგ იშლება თითები. თითების გაშლა მიუთითებს მუხრუჭების
აშვებას.

შენიშვნა: ხელის მტევნის მუშტად შეკვრის მომენტი ან მისი გაშლა აღნიშნავს
მუხრუჭების ჩართვის ან აშვების მომენტს.

3. ხუნდების დაყენება – ალების სიგნალი:

- ა) ხუნდების დაყენება – ხელები აწეულია ზევით ხელისგულებით
გარეთ, შემდეგ გადაჯვარედინდება სახის წინ;
- ბ) ხუნდების ალება – ხელები გადაჯვარედინებული სახის წინ ხელისგულებით
გარეთ, შემდეგ ხელები განზე იწევა.

4. ძრავის ამუშავებაზე მზადყოფნის სიგნალი – აწეული ხელის გაშლილი
თითების რაოდენობა მიუთითებს ასამუშავებელი ძრავის ნომერს.

მუხლი 45. ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალები

- 1. ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალების გამოყენების
დროს ხელით გადაცემული სიგნალები გამოიყენება მხოლოდ იმ
შემთხვევაში, როდესაც შეუძლებელია სამეტყველო კავშირით ინფორმაციის
გადაცემა.
- 2. მესიგნალე უნდა დარწმუნდეს, რომ ეკიპაჟისგან მიღებულია დასტური
ინფორმაციის მიღებაზე ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო
სიგნალებთან დაკავშირებით.

შენიშვნა: ტექნიკური/მომსახურების საკომუნიკაციო სიგნალები მოცემულია
ამ წესების მე-3 დანართში.

მუხლი 46. საგანგებო ვითარებაში ხელით გადასაცემი სტანდარტული სიგნალები

- 1. ამ წესების მე-4 დანართში მოცემულია ხელით გადასაცემი მინიმალური
სიგნალები, რომლებიც გამოიყენება საავარიო-სამაშველო და
ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიულ ხელმძღვანელს ან სახანძრო

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
სამსახურის პერსონალს და საფრენოსნო და/ან კაბინაში მყოფ ეკიპაჟს შორის,
რომლის საჰაერო ხომალდსაც შეეხო საავიაციო მოვლენა.

2. საგანგებო ვითარებაში ხელით გადასაცემი სტანდარტული სიგნალები საავარიო-სამაშველო და ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიული ხელმძღვანელის/სახანძრო სამსახურის პერსონალის მიერ გადაიცემა სხ-ს ეკიპაჟის წინა მარცხენა მხრიდან.

შენიშვნა: საგანგებო ვითარებაში უფრო ეფექტური კომუნიკაციის დამყარების მიზნით, საავარიო-სამაშველო ან ხანძარსაწინააღმდეგო სამსახურის ოპერატიული ხელმძღვანელის/სახანძრო სამსახურის პერსონალის მიერ სიგნალები შეიძლება გადაიცეს სხვა პოზიციაშიც.

თავი VI. დრო სამოქალაქო ავიაციაში

მუხლი 47. დრო სამოქალაქო ავიაციაში და დროის შემოწმება

1. სამოქალაქო ავიაციის მიზნებისთვის გამოიყენება შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დრო (UTC), რომელიც აითვლება შუალამიდან (ლამის 12 საათიდან), გამოსახება 24-საათიანი ინტერვალით და იზომება საათებით და წუთებით, აუცილებლობის შემთხვევაში –წამებით.
2. დროის შემოწმება სავალდებულოდ უნდა მოხდეს კონტროლირებადი ფრენის დაწყების წინ, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში – სხვა დროსაც.

შენიშვნა: როგორც წესი, დროის შემოწმებისას, ზუსტ დროს ატყობინებს სმმ-ს ორგანო, თუ არ არის ექსპლუატანტის ან სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს სხვა მითითება.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც დრო გამოიყენება მონაცემთა გაცვლის ხაზის პირობებში, მისი სიზუსტე უნდა იყოს შეთანხმებული კოორდინირებული საერთაშორისო დროის (UTC) 1 წამის ფარგლებში.
4. ასაფრენად მიმოსვლის დაწყებამდე საჰაერო ხომალდის პილოტს აეროდრომის სამეთვალყურეო კომპიდან მიეწოდება ზუსტი დრო, თუ არ არის დადგენილი პილოტისთვის ინფორმაციის მიწოდების სხვა წყაროები. გარდა ამისა, სმმ-ის პუნქტი პილოტს ზუსტ დროს აწვდის მოთხოვნისამებრ. დროის გადამოწმება უნდა ხდებოდეს, სულ მცირე, უახლოეს მთელ წუთამდე დამრგვალებით.

თავი VII. საჰაერო მოძრაობის მომსახურება

მუხლი 48. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამოცანები

საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ამოცანებია:

- ა) საჰაერო ხომალდებს შორის შეჯახების თავიდან აცილება;

- ბ) სამანევრო არეზე მყოფი სხ-ების ამავე არეზე არსებულ დაბრკოლებებთან შეჯახების თავიდან აცილება;
- გ) საჰაერო მოძრაობის მოწესრიგებული ნაკადის აჩქარება და შენარჩუნება;
- დ) უსაფრთხო და ეფექტური ფრენების უზრუნველსაყოფად საჭირო კონსულტაციების გაწევა და ინფორმაციის მიწოდება;
- ე) შესაბამისი ორგანიზაციებისათვის შეტყობინება იმ სხ-ების შესახებ, რომლებიც საჭიროებს სამებნ-სამაშველო მომსახურებას, და ამ ორგანიზაციების შესაძლო ხელშეწყობა.

მუხლი 49. სარადიოლოკაციო სისტემის საფუძველზე სმმ-ის პუნქტის

მიერ მიწოდებული ინფორმაცია შეჯახების საფრთხის შესახებ

1. თუ, ამოცნობილი საჰაერო ხომალდი ასრულებს კონტროლირებად ფრენას ტრაექტორიით, რომელზეც არსებობს ამოუცნობ საჰაერო ხომალდთან შეჯახების საფრთხე, კონტროლირებადი საჰაერო ხომალდის პილოტს:
 - ა) უნდა ეცნობოს ამოუცნობი საჰაერო ხომალდის შესახებ და, თუ პილოტი ამას მოითხოვს ან თუ მეთვალყურე ამას საჭიროდ ჩათვლის, შეთავაზებული უნდა იყოს შეჯახების თავიდან ასაცილებელი მოქმედება; და
 - ბ) უნდა ეცნობოს კონფლიქტური ვითარების დასრულების შესახებ.
2. ინფორმაცია კონფლიქტური ტრაექტორიით სხვა საჰაერო ხომალდის ფრენის შესახებ, უნდა გადაიცემოდეს შემდეგი ფორმით:
 - ა) კონფლიქტური ტრაექტორიით მფრენი საჰაერო ხომალდის პელენგი 12-საათიანი ციფერბლატის მიხედვით;
 - ბ) მანძილი კონფლიქტური ტრაექტორიით მფრენ საჰაერო ხომალდამდე კილომეტრში ან საზღვაო მილში;
 - გ) კონფლიქტური ტრაექტორიით მფრენი საჰაერო ხომალდის სავარაუდო მიმართულება;
 - დ) კონფლიქტური ტრაექტორიით მფრენი საჰაერო ხომალდის ტიპი და ფრენის ეშელონი ან თუ ეს უცნობია, ფარდობითი სიჩქარე, მაგ. სწრაფი ან ნელი.
3. შეჯახების საფრთხის შესახებ ინფორმაციაში მითითებული უნდა იყოს ბარომეტრული სიმაღლის საფუძველზე განსაზღვრული ფრენის ეშელონი, თუნდაც დაუზუსტებელი, რადგან ასეთმა ინფორმაციამ, განსაკუთრებით როდესაც იგი მიღებულია ამოუცნობი საჰაერო ხომალდიდან და ეგზავნება ამოცნობილი საჰაერო ხომალდის პილოტს (მაგ. ვფწ-თი ფრენა), შეიძლება გააადვილოს შეჯახების საფრთხის ლოკაციის დადგენა. თუ ეშელონის

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
შესახებ ინფორმაციის გადამოწმება ვერ მოხერხდა, მიიჩნევა, რომ იგი საექვოა,
რის შესახებაც უნდა ეცნობოს პილოტს.

**მუხლი 50. კოორდინაცია საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტსა და
სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს შორის**

1. სმმ-ის პუნქტებმა, თავიანთი ამოცანების შესრულებისას, სათანადოდ უნდა გაითვალისწინონ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების საჭიროებები, რომლებიც წარმოიქმნება შესაბამისი ნორმატიული აქტებით დადგენილი მოთხოვნებიდან გამომდინარე და, თუ ამას საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტები მოითხოვენ, მათთვის ან მათი უფლებამოსილი წარმომადგენლებისთვის ეს ინფორმაცია ხელმისაწვდომი უნდა გახადონ იმდენად, რამდენადაც ეს აუცილებელია საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტების ან მათი უფლებამოსილი წარმომადგენლების მიერ საკუთარი ვალდებულებების შესასრულებლად.
2. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მოთხოვნით, სმმ-ს პუნქტის მიერ მიღებული შეტყობინებები (ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინებების ჩათვლით), რომლებიც ეხება იმ საჰაერო ხომალდის ფრენას, რომელიც უზრუნველყოფილია სამეთვალყურეო მომსახურებით, იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს პრაქტიკულად შესაძლებელია, ადგილობრივ დონეზე შეთანხმებული პროცედურების შესაბამისად, ხელმისაწვდომი უნდა გახდეს საჰაერო ხომალდის იმ ექსპლუატანტისთვის ან მისი უფლებამოსილი წარმომადგენლისთვის, რომელიც ახორციელებს ამ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციას.

თავი VIII. საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება

მუხლი 51. დასაფრენად ვიზუალური შესვლა

1. სფწ-ს ფრენისას, საჰაერო ხომალდის აეროდრომზე დასაფრენად შესვლის ვიზუალური პროცედურის განსახორციელებლად ნებართვა შეიძლება მოითხოვოს ეკიპაჟმა ან ინიცირებული იყოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მიერ. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, საჭიროა ეკიპაჟის თანხმობა.
2. დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შესასრულებლად სფწ-ი ფრენის ნებართვა გაიცემა მხოლოდ მაშინ, თუ პილოტს შეუძლია ზედაპირთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარება და:
 - ა) მეტეოროლოგიურ შეტყობინებაში მითითებული ღრუბლის ქვედა ზღვარი შეესაბამება საჰაერო ხომალდის დასაფრენად შესვლის საწყისი მონაკვეთის დასაწყისის იმ სიმაღლეს, რომლისთვისაც გაცემულია ნებართვა ან აღემატება მას; ან
 - ბ) დასაფრენად შესვლის საწყისი მონაკვეთის დასაწყისში ან დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის ნებისმიერ მომენტში პილოტი იტყობინება, რომ მეტეოროლოგიური პირობები ისეთია, რომ შესაძლებელია დასაფრენად ვიზუალური შესვლის და დაფრენის შესრულება.
3. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საჰაერო ხომალდები ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას ერთმანეთის მიყოლებით ასრულებენ, ეშელონირება უზრუნველყოფილი უნდა იყოს დასაფრენად ვიზუალურ შესვლაზე სამეთვალყურეო ნებართვის მქონე საჰაერო ხომალდებსა და სხვა ამფრენ და დამფრენ საჰაერო ხომალდებს შორის.
4. სხ-ების ერთმანეთის მიყოლებით დასაფრენად ვიზუალური შესვლის შემთხვევაში, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე უზრუნველყოფს ეშელონირებას მანამ, სანამ უკანმავალი საჰაერო ხომალდის პილოტი არ მოახსენებს, რომ წინმავალი საჰაერო ხომალდი მისი ხედვის არეშია. ამის შემდეგ, საჰაერო ხომალდის პილოტისთვის გაიცემა მითითება დაიკავოს და შეინარჩუნოს საკუთარი შეხედულებისამებრ განსაზღვრული დაშორება წინმავალი საჰაერო ხომალდის მიმართ.
5. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო ხომალდები ერთმანეთის მიყოლებით ასრულებენ დასაფრენად ვიზუალურ შესვლას და მიღებული აქვთ მითითება, დაიკავონ და შეინარჩუნონ საკუთარი შეხედულებისამებრ განსაზღვრული ეშელონირება ამ მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად, ხოლო საჰაერო ხომალდებს

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
შორის მანძილი კვალზე ტურბულენტობისთვის დადგენილ მინიმუმზე
ნაკლებია, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე უნდა გასცეს გაფრთხილება კვალზე
ტურბულენტობაში შესაძლო მოხვედრის თაობაზე.

მუხლი 52. ეშელონირების მინიმუმები

1. საჰაერო სივრცის მოცემულ ნაწილში გამოსაყენებლად ეშელონირების მინიმუმების შერჩევას ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმო.
1. იმ საჰაერო მოძრაობისთვის, რომელიც გადაინაცვლებს ერთი მეზობელი საჰაერო სივრციდან მეორეში და იმ მარშრუტებისთვის, რომლებიც გადის მეზობელ საჰაერო სივრცის საერთო საზღვრამდე უფრო ახლოს, ვიდრე გათვალისწინებულია ეშელონირების იმ მინიმუმებით, რომლებიც მოცემულ გარემოებებში გამოიყენება, ეშელონირების მინიმუმები შეირჩევა სააერნაოსნო მომსახურების იმ მიმწოდებლებს შორის შეთანხმების საფუძველზე, რომლებიც პასუხისმგებელნი არიან მეზობელ საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უზრუნველყოფაზე.
2. შერჩეული ეშელონირების მინიმუმები და მათი გამოყენების რაიონები ეცნობება:
 - ა) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების შესაბამის პუნქტებს; და
 - ბ) პილოტებსა და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატანტებს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნების მეშვეობით მაშინ, როდესაც ეშელონირება ეფუძნება საჰაერო ხომალდის შესაძლებლობას, გამოიყენოს სპეციალური სანავიგაციო საშუალებები ან სპეციალური სანავიგაციო ტექნოლოგიები.

მუხლი 53. კვალზე ტურბულენტობაზე დაფუძნებული ეშელონირების გამოყენება

1. სმმ-ის პუნქტი, დასაფრენად შესვლის და აფრენის შემსრულებელ საჰაერო ხომალდებთან მიმართებაში კვალზე ტურბულენტობისთვის დადგენილი ეშელონირების მინიმუმებს იყენებს რომელიმე შემდეგ გარემოებაში:
 - ა) საჰაერო ხომალდი წინმავალ საჰაერო ხომალდს მისდევს იმავე სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ 300 მ-ზე (1000 ფუტი) ნაკლებ მანძილზე;
 - ბ) ორივე საჰაერო ხომალდი იყენებს ერთსა და იმავე ასაფრენ-დასაფრენ ზოლს ან ისეთ პარალელურ ასაფრენ-დასაფრენ ზოლებს, რომელთა შორის დაშორება 760 მ-ზე (2 500 ფუტი) ნაკლებია;
 - გ) საჰაერო ხომალდი წინმავალი საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორიას კვეთს იმავე სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ 300 მ-ზე (1 000 ფუტი) ნაკლებ მანძილზე.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი არ ვრცელდება ვფწ-თი მომფრენ სხ-ზე? და სფწ-თი იმ ფრენებზე, რომელთა დროსაც სრულდება დასაფრენად ვიზუალური შესვლა, ხოლო უკანმავალი საჰაერო ხომალდის პილოტი იტყობინება, რომ წინმავალი საჰაერო ხომალდი მისი ხედვის არეშია და მას მიღებული აქვს მითითება, დაიკავოს და შეინარჩუნოს საკუთარი შეხედულებისამებრ განსაზღვრული დაშორება წინმავალი საჰაერო ხომალდის მიმართ. ასეთ შემთხვევაში, სმმ-ის) პუნქტი გასცემს გაფრთხილებას კვალზე ტურბულენტობის თაობაზე.
3. კვალზე ტურბულენტობის მინიმუმები უნდა ეფუძნებოდეს საჰაერო ხომალდების ტიპების ოთხ კატეგორიად დაჯგუფებას მაქსიმალური სერტიფიცირებული აფრენის მასის მიხედვით:
 - ა) სუპერ (SUPER - J) — საჰაერო ხომალდების ტიპები, რომლებიც ჩამოთვლილია ICAO-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 8643 „საჰაერო ხომალდის ტიპის აღმნიშვნელები“;
 - ბ) მძიმე (HEAVY - H) — 136 000 კგ ან მეტი წონის ყველა საჰაერო ხომალდი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში მითითებული საჰაერო ხომალდების ტიპებისა;
 - გ) საშუალო (MEDIUM -M) — 136 000 კგ-ზე ნაკლები, მაგრამ 7 000 კგ-ზე მეტი წონის საჰაერო ხომალდების ტიპები; და
 - დ) მსუბუქი (LIGHT)(L) — 7 000 კგ ან ნაკლები წონის საჰაერო ხომალდების ტიპები.

მუხლი 54. სამეთვალყურეო ნებართვა

1. სამეთვალყურეო ნებართვა გაიცემა კონტროლირებადი ფრენის ან მისი ნაწილის დაწყებამდე საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების ორგანოსათვის ფრენის გეგმის წარდგენის საფუძველზე.
2. იმ შემთხვევაში თუ სხ-ის მეთაური ვერ ასრულებს სამეთვალყურეო ნებართვას, მან შეიძლება მოითხოვოს და, შესაძლებლობისას, მიიღოს შეცვლილი სამეთვალყურეო ნებართვა.
3. ნებისმიერ შემთხვევაში, როდესაც მოთხოვნილია სამეთვალყურეო ნებართვა, რომელიც ითვალისწინებს აღნიშნული სხ-ის პრიორიტეტს სხვა ხომალდებთან მიმართებაში, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მოთხოვნის შემთხვევაში, განმარტებულ უნდა იქნეს აღნიშნული პრიორიტეტის საჭიროება.
4. საქართველოს საჰაერო სივრცეში სხ-ის ფრენა და მისი მომსახურება ხორციელდება უპირატესი უფლებების გათვალისწინებით, შემდეგი თანამიმდევრობით:

- ა) საჰაერო ხომალდების ფრენა საბრძოლო და ოპერატიული დავალებების შესასრულებლად, საქართველოს სახელმწიფო ინტერესების დაცვის მიზნით;
 - ბ) საჰაერო ხომალდების ფრენა და სხვა სახის საავიაციო სამუშაოები, რომლებიც სრულდება სტიქიური უბედურებების, კატასტროფების, ავარიების, ავარიული ვითარების დროს, როცა საფრთხე ექმნება ადამიანების სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას;
 - გ) საჰაერო ხომალდების ფრენა, რომელიც სრულდება სპეციალური რეისების დებულების შესაბამისად;
 - დ) განრიგით გათვალისწინებული ფრენა, რომელიც სრულდება საქართველოს მიერ დადებული საერთაშორისო ხელშეკრულებების საფუძველზე;
 - ე) განრიგით გათვალისწინებული ფრენა; ვ) საცდელი და ექსპერიმენტული ფრენა;
 - ზ) არარეგულარული საჰაერო გადაზიდვა და სხვა საავიაციო სამუშაოების შესრულება; თ) სასწავლო და საწვრთნელი ფრენა;
 - ი) ფრენა ან საჰაერო სივრცეში სხვაგვარი საქმიანობა, რომლის შესრულებაც დაკავშირებულია სადემონსტრაციო, სპორტული და სხვა ღონისძიებების მოწყობასთან;
 - კ) ფრენა ან საჰაერო სივრცეში სხვაგვარი საქმიანობა, რომელიც დაკავშირებულია მოსახლეობის პირადი მოთხოვნილებების დაკმაყოფილებასთან.
5. გაფრენამდე სხ-ის საწვავის/ენერგიის მარაგის გათვალისწინებით და სამეთვალყურეო ნებართვაში ცვლილების შეტანის შემთხვევაში, შესაძლოა მიღებულ იქნეს გადაწყვეტილება შეცვლილ აეროდრომამდე ფრენაზე (ფრენისას შესაძლოა ახალი სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემა). ასეთ შემთხვევაში უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს ფრენის გეგმაში შეცვლილი მარშრუტისა (თუ ცნობილია) და შეცვლილი დანიშნულების პუნქტის შესახებ ინფორმაციის შეტანის გზით.
- შენიშვნა:** ეს პუნქტი აადვილებს სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებას დანიშნულების შეცვლილ აეროდრომზე გასაფრენად, რომელიც, როგორც წესი, მდებარეობს დარეგისტრირებული დანიშნულების აეროდრომიდან მოშორებით.
6. დაუშვებელია სხ-ის მიერ სამანევრო არეში კონტროლირებად აეროდრომზე მიმოსვლა სააეროდრომო სამეთვალყურეო პუნქტის ნებართვის გარეშე. სხ ვალდებულია შეასრულოს აღნიშნული პუნქტის ყველა მითითება.

7. როდესაც ხორციელდება სფწ-ით მფრენი სხ-ის სარადიოლოკაციო დამიზნება ან ინიშნება სწორხაზოვანი მარშრუტი, რომელიც არ არის მითითებული ფრენის გეგმაში და რის გამოც ხდება გამოქვეყნებული სმმ-ის მარშრუტიდან ან სახელსაწყო ფრენის სქემიდან გადახვევა, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე, რომელიც უზრუნველყოფს სმმ-ის სარადიოლოკაციო მომსახურებას, გასცემს სამეთვალყურეო ნებართვებს, რომლებიც ითვალისწინებს დაბრკოლების გადასაფრენად საჭირო სიმაღლის მარაგის დაცვას ყოველთვის, სანამ საჰაერო ხომალდი არ მიაღწევს იმ წერტილს, სადაც პილოტი დაუბრუნდება ფრენის გეგმაში მითითებულ მარშრუტს, გამოქვეყნებულ სმმ-ის მარშრუტს ან სახელსაწყო ფრენის სქემას.

მუხლი 55. სამეთვალყურეო ნებართვების და ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გამეორება

1. საფრენოსნო ეკიპაჟმა საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს უნდა გაუმეოროს სამეტყველო კავშირით გადაცემული სამეთვალყურეო ნებართვების ნაწილი და მითითებები ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით. ყოველთვის უნდა გამეორდეს ქვემოთ ჩამოთვლილი შეტყობინებები:
 - ა) მარშრუტზე ფრენის სამეთვალყურეო ნებართვა;
 - ბ) დასაფრენად შესვლის, დაფრენის, აფრენის, დაფრენის შემდეგ გარბენისას მოცდის, მოქმედი ადზ-ს გადაკვეთის ან უკან მოხვევის ნებართვები და მითითებები;
 - გ) მოქმედი ადზ-ის, სიმაღლის საზომის დაყენების, მრლ-ის კოდების, სიმაღლის კურსის და სიჩქარის შესახებ მითითებები, აგრეთვე, იმ შემთხვევაში, როდესაც მეთვალყურის მიერ არის გადაცემული ან აეროდრომის რაიონში ინფორმაციის ავტომატური გადაცემით მომსახურების სარადიომაუწყებლო შეტყობინებებშია მოცემული-გადასვლის ემელონები.
2. სხვა ნებართვები ან მითითებები, მათ შორის პირობითი ნებართვები, მეორდება ან დასტურდება იმგვარად, რომ ეჭვგარეშე იყოს მათი გაგება და სამოქმედოდ მიღება.
3. მეთვალყურე ვალდებულია მოისმინოს გამეორება, რათა დარწმუნდეს, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟმა/სატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა სწორად დაადასტურა ნებართვა ან მითითება და უნდა მიმართოს დაუყოვნებელ ქმედებებს გამეორებისას გამოვლენილი ნებისმიერი განსხვავების აღმოსაფხვრელად.
4. საჭირო არ არის CPDLC-შეტყობინებების სიტყვიერი გამეორება, თუ აღნიშნულზე არ არის საწარმოს მითითება.

შენიშვნა: CPDLC-შეტყობინებების მიმოცვლის და ამ შეტყობინებების დადასტურების პროცედურები და მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომში და იკავს ოფიციალური გამოცემის Doc.4444 „საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების სახელმძღვანელოში“.

მუხლი 56. სამეთვალყურეო ნებართვის ცვლილება სხ-ის კურსთან და ეშელონთან დაკავშირებით

1. მარშრუტის ან ეშელონის მოთხოვნილ ცვლილებაზე სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემისას, მასში ზუსტად მიეთითება ცვლილების ხასიათი.
2. როდესაც საჰაერო მოძრაობის პირობები არ იძლევა მოთხოვნილ ცვლილებაზე სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემას, გამოიყენება სიტყვა 'UNABLE'. როდესაც ამას გარემოებები მოითხოვს, შემოთავაზებული უნდა იყოს ალტერნატიული მარშრუტი ან ეშელონი.

მუხლი 57. სამეთვალყურეო ნებართვა სიმაღლესთან დაკავშირებით

1. იმ რაიონებში ფრენებისთვის, სადაც დადგენილია გადასვლის აბსოლუტური სიმაღლე, ვერტიკალურ სიბრტყეში საჰაერო ხომალდის მდებარეობა, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, გადასვლის აბსოლუტურ სიმაღლეზე ან მის ქვემოთ გამოსახება აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობებით, ხოლო გადასვლის შრეზე ან მის ზემოთ - ფრენის ეშელონებით. გადასვლის შრის გადაკვეთისას, ვერტიკალურ სიბრტყეში მდებარეობა სიმაღლის აღებისას გამოსახება ფრენის ეშელონებით, ხოლო დაშვებისას - აბსოლუტური სიმაღლის მნიშვნელობებით.
2. საფრენოსნო ეკიპაჟი გადასვლის ეშელონის შესახებ ინფორმირებული უნდა იყოს დაშვებისას სათანადო დროს, ამ ეშელონის მიღწევამდე.
3. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ცნობილია, რომ საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟმა უკვე მიიღო ინფორმაცია პირდაპირი კავშირის მეშვეობით, QNH-ის სიმაღლის საზომის დაყენების მონაცემები უნდა შედიოდეს:
 - ა) პირველივე სამეთვალყურეო ნებართვაში, რომელიც გაიცა გადასვლის ეშელონზე უფრო დაბალ აბსოლუტურ სიმაღლემდე დაშვებაზე;
 - ბ) დასაფრენად შესვლის ნებართვაში ან სააეროდრომო ფრენის წრეზე შესვლის ნებართვაში;
 - გ) მიმოსვლის ნებართვაში, რომელიც გაიცა გამფრენი საჰაერო ხომალდებისთვის.

4. სიმაღლის საზომის QFE მონაცემები სხ-ზე უნდა გადაიცემოდეს პილოტის მოთხოვნისამებრ ან რეგულარულად, ადგილობრივი ნორმატიული წესების შესაბამისად.
5. როდესაც საჰაერო ხომალდისთვის გაიცემა დაფრენის შესრულებაზე სამეთვალყურეო ნებართვა ან როდესაც საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟს ეცნობა, რომ დასაფრენად ხელმისაწვდომია ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი ისეთ აეროდრომებზე, სადაც უზრუნველყოფილია AFIS მომსახურება, ხოლო საჰაერო ხომალდი დასაფრენად შესვლას ასრულებს აეროდრომის შემადგენლობაზე (QFE) არსებული ატმოსფერული წნევის გამოყენებით, ფრენის იმ მონაკვეთში, სადაც გამოიყენება QFE, ვერტიკალურ სიბრტყეში საჰაერო ხომალდის მდებარეობა გამოისახება აეროდრომის შემადგენლობის თავზე ფარდობითი სიმაღლით, იმ შემთხვევის გარდა, როდესაც იგი გამოისახება ადზ-ს ზღურბლის თავზე ფარდობითი სიმაღლით მაშინ, როდესაც:
 - ა) სფწ-ი ფრენისათვის აღჭურვილი ადზ-ს ზღურბლი მდებარეობს აეროდრომის შემადგენლობაზე დაბლა 2 მ-ით (7 ფუტით) ან მეტით; და
 - ბ) ადზ აღჭურვილია დასაფრენად ზუსტი შესვლისთვის.

მუხლი 58. პირობითი სამეთვალყურეო ნებართვა

ისეთი პირობითი ფრაზები, როგორიცაა „დაფრენის შემსრულებელი საჰაერო ხომალდის უკან“ ან „გაფრენის შემსრულებელი საჰაერო ხომალდის შემდეგ“, არ უნდა გამოიყენებოდეს მოქმედ ადზ-ზე გადაადგილებების აღსანიშნად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საჰაერო ხომალდს ან სატრანსპორტო საშუალებას თვალს ადევნებს შესაბამისი მეთვალყურე ან პილოტი. საჰაერო ხომალდი ან სატრანსპორტო საშუალება, რომელთან მიმართებაშიც სამეთვალყურეო ნებართვაში გამოიყენება პირობითი ფრაზა, ყოველთვის იქნება წინმავალი საჰაერო ხომალდი/სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც მოსდევს სხვა საჰაერო ხომალდი. ყველა შემთხვევაში, პირობით ნებართვაში მოცემული ინფორმაციის თანმიმდევრობა შემდეგია:

- ა) მოსახმობი;
- ბ) პირობითი ფრაზა;
- გ) სამეთვალყურეო ნებართვა; და
- დ) შემოკლებული პირობითი ფრაზის გამეორება.

მუხლი 59. სამეთვალყურეო ნებართვების კოორდინაცია

1. სხ-ის სრულ მარშრუტთან ან ამ მარშრუტის მითითებულ ნაწილთან დაკავშირებით გაცემული სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა შეთანხმდეს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტებს შორის.
2. სხ-ს ნებართვა უნდა მიეცეს ფრენის სრულ მარშრუტზე, პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე:

- ა) როდესაც სხ-ის აფრენამდე შესაძლებელია აღნიშნული ნებართვის შეთანხმება ყველა იმ პუნქტთან, რომლის მართვის ქვეშაც იქნება აღნიშნული სხ; ან
- ბ) როდესაც არსებობს გონივრული მტკიცებულება, რომ წინასწარი კოორდინაცია განხორციელდება იმ პუნქტების შორის, რომელთა კონტროლის ქვეშაც თვითმფრინავი შემდგომში მოექცევა.

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, როდესაც ნებართვა გაიცემა ფრენის საწყის ეტაპთან დაკავშირებით მხოლოდ გამფრენი სხ-ების მოძრაობის ასაჩქარებლად, მომდევნო ნებართვა მარშრუტზე უნდა იყოს ისეთი, როგორიც ეს მითითებულია ზემოთ, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომი მდებარეობს სხვა და არა იმ რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის პასუხისმგებლობის ქვეშ, რომელმაც გასცა მარშრუტზე ფრენის ნებართვა.

- 3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული კოორდინაცია არ განხორციელებულა ან მისი განხორციელება არ არის მოსალოდნელი, სხ-ს ნებართვა უნდა მიეცეს მხოლოდ იმ პუნქტამდე, სადაც გონივრულ ვადებში უზრუნველყოფილი იქნება ასეთი კოორდინაცია; ამ პუნქტის მიღწევამდე ან ამ პუნქტში სხ-მა უნდა მიიღოს შემდგომი ნებართვა. ამასთან, აუცილებლობისას, სხ-ს უნდა მიეცეს მოცდის არეში ფრენის მითითება.
- 4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს განსაზღვრულია საწარმოს მიერ, ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის მისაღებად, სხ-მა მართვის გადაცემის წერტილამდე კავშირი უნდა დაამყაროს ფრენის მიმართულებით მდებარე საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტთან.
 - ა) ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებისას, სხ-მა ორმხრივი კავშირი უნდა შეინარჩუნოს საჰაერო მოძრაობის მართვის პუნქტთან, რომლის კონტროლქვეშაც იმყოფება მოცემულ მომენტში.
 - ბ) სამეთვალყურეო ნებართვა, რომელიც გაცემულია როგორც სამეთვალყურეო ნებართვა ფრენის მიმართულებით, პილოტისთვის უნდა იყოს გარკვევით ამოცნობადი.
 - გ) თუ სხვა რამ არ არის შეთანხმებული, გაცემული ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვა გავლენას არ უნდა ახდენდეს სხ-ის ფრენის თავდაპირველ მარშრუტზე ნებისმიერ საჰაერო სივრცეში, გარდა იმ საჰაერო სივრცისა, რომლის სმმ-ს პუნქტი პასუხისმგებელია ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის გადაცემაზე.

შენიშვნა: ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვების გადაცემის შესახებ მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომში. დამატებითი ინფორმაცია მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში Doc 9694-„საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნით მონაცემთა გადაცემის ხაზით სარგებლობის სახელმძღვანელო“.

დ) იქ, სადაც შესაძლებელია და ფრენის მიმართულებით სამეთვალყურეო ნებართვის გადასაცემად გამოიყენება მონაცემთა გაცემის ხაზი, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ორმხრივი სამეტყველო კავშირი პილოტსა და საჰაერო მოძრაობის მართვის იმ პუნქტს შორის, რომელიც გასცემს სამეთვალყურეო ნებართვას ფრენის მიმართულებით.

5. იმ შემთხვევაში, როდესაც სავარაუდოა, რომ სხ აფრენას განახორციელებს ერთ სამეთვალყურეო რაიონში მდებარე აეროდრომიდან და შევა მეორე სამეთვალყურეო რაიონში 30 წუთის განმავლობაში ან დროის სხვა ისეთ კონკრეტულ მონაკვეთში, რომელიც შეთანხმებულია შესაბამის რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებს შორის, კოორდინაცია მომდევნო რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებთან უნდა განხორციელდეს გაფრენაზე სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემამდე.

6. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ აპირებს სამეთვალყურეო რაიონის საზღვრებიდან გასვლას არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ფრენის შესასრულებლად, შემდგომში ამავე ან სხვა სამეთვალყურეო რაიონში შესვლით, შეიძლება გაიცეს სამეთვალყურეო ნებართვა გაფრენის პუნქტიდან პირველი სავარაუდო დაფრენის აეროდრომამდე. ასეთი ნებართვა ან მასში შეტანილი ცვლილება მოქმედი უნდა იყოს მხოლოდ ფრენის იმ ნაწილისთვის, რომელიც ხორციელდება კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის საზღვრებში.

მუხლი 60. ფრენის გეგმით გათვალისწინებული ქმედებების შესრულება

1. გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა, სხ-მა უნდა განახორციელოს კონტროლირებადი ფრენა ფრენის მიმდინარე გეგმის ან მისი შესაბამისი ნაწილის და ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის და ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების სრული დაცვით, თუ არ იყო მოთხოვნა მის შეცვლაზე და არ იყო მიღებული სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა აღნიშნულ ცვლილებაზე, ან თუ არ შეიქმნა საავარიო ვითარება, რომელიც მოითხოვს სხ-ის ეკიპაჟის დაუყოვნებლივ ქმედებებს. საავარიო ვითარების დროს გატარებული ქმედებების შესახებ ეკიპაჟმა უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, როგორც კი ვითარება მისცემს ამის საშუალებას, კერძოდ:

ა) თუ არ არსებობს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს სხვა მითითება, კონტროლირებადი ფრენა, შემლებისდაგვარად, ხორციელდება:

ა.ა) სმმ-ის დადგენილ მარშრუტებზე, ამ მარშრუტის ღერძული ხაზის გასწვრივ; ან

ა.ბ) ნებისმიერ სხვა მარშრუტზე, უშუალოდ სააერნაოსნო საშუალებებსა და/ან ამ მარშრუტის განსაზღვრულ პუნქტებს შორის;

ბ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ა" ქვეპუნქტით დადგენილი მოთხოვნების გათვალისწინებით, სხ, რომელიც ფრენას ასრულებს სმმ-ის მარშრუტის მონაკვეთის (რომელიც განსაზღვრულია წრიული მეტად მაღალი სიხშირე (VHF)-რადიომუქურას მიმართ) გასწვრივ, ძირითადი სააერნაოსნო ინფორმაციის მისაღებად გადართვის წერტილში (თუ ის დადგენილია, ან რაც შეიძლება მის ახლოს) უნდა გადაერთოს სხ-ის უკან მდებარე სააერნაოსნო საშუალებებიდან მის წინ მდებარე სააერნაოსნო საშუალებებზე;

გ) ამ მუხლის პირველი პუნქტის "ა" ქვეპუნქტით დადგენილი მოთხოვნებიდან გადახვევის შესახებ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.

2. კონტროლირებადი ფრენისას, ფრენის მიმდინარე გეგმიდან გადახვევის შემთხვევაში, მიღებულ უნდა იქნეს შემდეგი ქმედებები:

ა) მიმართულების ხაზიდან გადახვევა: თუ სხ ასცდა მიმართულების ხაზს, შემღებისდაგვარად უნდა შეასწოროს და დაბრუნდეს დასახულ მარშრუტზე;

ბ) სმმ-ის ორგანოს მიერ მინიჭებული მახის რიცხვიდან/ინდიკატორული სიჩქარიდან გადახვევა: სმმ-ის ორგანოს მიერ მინიჭებული მახის რიცხვიდან/ინდიკატორული სიჩქარიდან გადახვევის შესახებ უნდა ეცნობოს შესაბამის სმმ-ის ორგანოს;

გ) მახის რიცხვიდან/ქვეშარიტი სიჩქარიდან გადახვევა: იმ შემთხვევაში, თუ საკრეისერო ეშელონზე შენარჩუნებული მახის რიცხვი/ქვეშარიტი სიჩქარე იცვლება 0.02 მახით ან მეტით, ან მიმდინარე ფრენის გეგმის ქვეშარიტი სიჩქარე იცვლება 19/კმ/ს-ით (10 კვანძით), უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;

დ) გაანგარიშებული დროის ცვლილება: გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ADS-C არის გააქტიურებული და შესაძლებელია მისი გამოყენება საჰაერო სივრცის იმ ნაწილში, სადაც ADS-C მომსახურება არის უზრუნველყოფილი, თუ აღმოჩნდა, რომ მორიგი დასახული შეტყობინების გადაცემის წერტილი, საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საზღვრის გადაფრენის ან დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაანგარიშებული დრო (იმისდა მიხედვით, თუ რომელი აღმოჩნდება პირველი) 2 წთ-ზე მეტით განსხვავდება იმ დროისგან, რომელიც მანამდე ეცნობა სმმ-ის ორგანოს, ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი სხვა დრო, რომელიც მიღებულია რეგიონალური სააერნაოსნო შეთანხმებების საფუძველზე, მაშინ სხ-ის ეკიპაჟმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს შეცვლილი გადანგარიშებული დრო.

3. იმ შემთხვევაში, როდესაც უზრუნველყოფილია ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მომსახურება, თუმცა ის არის აქტიურ რეჟიმში, სმმ-ის ორგანოს მონაცემთა გაცვლის ხაზით ავტომატურად ეცნობება ყოველი ცვლილების შესახებ, რომელიც სცილდება ADS ხელშეკრულების ჩარჩოებს.

4. მოთხოვნა მიმდინარე ფრენის გეგმაში ცვლილებების შესახებ უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) საკრეისერო ეშელონის შეცვლისას: სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; მოთხოვნილი ახალი საკრეისერო ეშელონი და მახის რიცხვი/ქვეშარიტი სიჩქარე ამ ეშელონზე, აგრეთვე, შეტყობინების გადაცემის მომდევნო წერტილზე გადაფრენის ან საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონის საზღვრის გადაკვეთის გადანგარიშებული დრო (საჭიროების შემთხვევაში);

ბ) მახის რიცხვის/ქვეშარიტი სიჩქარის ცვლილებისას: სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; მოთხოვნილი მახის რიცხვი/ქვეშარიტი სიჩქარე.

გ) თუ ფრენის მარშრუტის ცვლილებისას დანიშნულების პუნქტი არ იცვლება: სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; ფრენის შესრულების წესი; ფრენის ახალი მარშრუტის აღწერა, რომელიც უნდა მოიცავდეს მარშრუტზე მოთხოვნილი ცვლილებების დაწყების ადგილიდან ყველა შემდეგ შეცვლილ მონაცემებს. აგრეთვე, გადანგარიშებულ დროის და სხვა ნებისმიერ სათანადო ინფორმაციას;

დ) თუ ფრენის მარშრუტის ცვლილებისას დანიშნულების პუნქტი იცვლება: სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; ფრენების შესრულების წესი; შეცვლილი მარშრუტის აღწერა

დანიშნულების შეცვლილ აეროდრომამდე, რომელიც უნდა მოიცავდეს მარშრუტზე მოთხოვნილი ცვლილებების დაწყების ადგილიდან ყველა შემდგომ შეცვლილ მონაცემებს. აგრეთვე, გადაანგარიშებულ დროს, ახალ სათადარიგო აეროდრომს და ნებისმიერ სხვა სათანადო ინფორმაციას.

5. თუ ცხადი ხდება, რომ შეუძლებელია ფრენის გაგრძელება ვიზუალურ მეტეო პირობებში ფრენის მიმდინარე გეგმის მიხედვით, მაშინ სხ-მა, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას ვფწ-ით, უნდა უზრუნველყოს შემდეგი ქმედებების განხორციელება:

ა) მოითხოვოს შეცვლილი ნებართვა ვფწ-ით ფრენის გაგრძელებაზე დანიშნულების ან სათადარიგო აეროდრომამდე ან იმ საჰაერო სივრცის დატოვებაზე, რომლის ფარგლებშიც საჭიროა სამეთვალყურეო ნებართვა; ან

ბ) თუ შეუძლებელია ამ პუნქტის "ა" ქვეპუნქტის შესაბამისი ნებართვის მიღება, სხ-მა უნდა გააგრძელოს ვიზუალურ მეტეო პირობებში ფრენა და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს შეატყობინოს მიღებული გადაწყვეტილება საჰაერო სივრცეს დატოვების თუ შესაფერის უახლოეს აეროდრომზე დაფრენას შესრულებს შესახებ; ან

გ) თუ ფრენა ხორციელდება სამეთვალყურეო არეში, უნდა მოითხოვოს ვფწ-ით სპეციალური ფრენის შესრულების ნებართვა; ან

დ) მოითხოვოს სფწ-ით ფრენის შესრულების ნებართვა.

მუხლი 61. ადგილმდებარეობის შეტყობინება

1. სხ-მა, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას, უნდა შეატყობინოს ყოველი დადგენილი სავალდებულო საკონტროლო პუნქტის გადაფრენის დრო, სიმაღლე და სხვა მოთხოვნილი ინფორმაცია სმმ-ის შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც სხ განთავისუფლებულია ზემოხსენებული ვალდებულების შესრულებისაგან შესაბამისი სმმ-ის ორგანოს მიერ ან სმმ-ის ორგანოს მიერ დადგენილია სხვა პირობები. აგრეთვე შეტყობინება ადგილმდებარეობის თაობაზე უნდა განხორციელდეს დამატებითი საკონტროლო პუნქტის გადაფრენისას, სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს მოთხოვნის შესაბამისად. იმ შემთხვევაში, თუ არ არის დადგენილი საკონტროლო პუნქტები, შეტყობინება ადგილმდებარეობის თაობაზე გადაიცემა დროის იმ შუალედებით, რომელსაც ადგენს ან მიუთითებს სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო.

2. იმ შემთხვევაში, როდესაც კონტროლირებადი ფრენისას ინფორმაცია ადგილმდებარეობის შესახებ გადაიცემა მონაცემთა გაცვლის ხაზით, ხმოვანი შეტყობინებით ადგილმდებარეობის შესახებ ინფორმაცია სმმ-ის შესაბამისი ორგანოსთვის გადაიცემა მხოლოდ მოთხოვნის შემთხვევაში.

შენიშვნა: მმრლ-ის C რეჟიმში ან ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვების მაუწყებლობის (ADS-B) რეჟიმში ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ ინფორმაციის გადაცემის მოთხოვნები მოცემულია იკაოს ოფიციალურ გამოცემაში PANS-ATM (Doc.4444).

3. როდესაც საჰაერო ხომალდი, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას, განთავისუფლებულია სავალდებულო შეტყობინების პუნქტის გადაფრენისას

შეტყობინების გადაცემის მოთხოვნისგან, პილოტები (გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მოქმედებს ადგილმდებარეობის შეტყობინების ავტომატური გადაცემა) უნდა დაუბრუნდნენ ადგილმდებარეობის შესახებ შეტყობინებების გადაცემას სამეტყველო ან CPDLC-ის კავშირის მეშვეობით (კავშირი „მეთვალყურე-პილოტი“ მონაცემთა გადაცემის ხაზით) მაშინ როდესაც:

ა) არის შესაბამისი მითითება;

ბ) მათ ეცნობათ, რომ სმმ-ის სარადიოლოკაციო მომსახურება შეწყვეტილია; ან

გ) მათ ეცნობათ, რომ სმმ-ს სამეთვალყურეო-ამოსაცნობი მომსახურება შეფერხებულია.

მუხლი 62. სამეთვალყურეო მომსახურების დასრულება

როდესაც კონტროლირებადი ფრენა აღარ საჭიროებს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მომსახურებას, აღნიშნულზე დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც დაფრენა ხორციელდება კონტროლირებად აეროდრომზე.

მუხლი 63. კავშირი

1. სხ, რომელიც ახორციელებს კონტროლირებად ფრენას, უნდა ასრულებდეს საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის განუწყვეტელ მოსმენას და, აუცილებლობისას, ამყარებს მასთან ორმხრივ კავშირს, თუ სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ იმ სხ-ების მიმართ, რომლებიც წარმოადგენენ კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს, სხვა რამ არ არის დადგენილი.

შენიშვნა: „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის უწყვეტი მოსმენის შესახებ მოთხოვნების დასაკმაყოფილებლად, შეიძლება გამოყენებული იქნეს შერჩევითი გამომახების სისტემა (SELCAL) ან ანალოგიური ავტომატური სასიგნალო მოწყობილობა.

2. მონაცემთა გაცვლის ხაზით „მეთვალყურე-პილოტი“ (CPDLC) კავშირის დამყარების შემდეგაც კი სხ-ს მიერ „ჰაერი მიწა“ სამეტყველო კავშირის მოსმენა სავალდებულოა.

3. თუ კავშირის მტყუნება აბრკოლებს ამ მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნების შესრულებას:

ა) სხ-მა უნდა შეასრულოს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომით განსაზღვრული მოქმედებების წესი რადიოკავშირის მტყუნებისას და, ასევე, ამ ფრენის წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნები, რომლებიც მიღებულია ასეთი შემთხვევებისათვის;

ბ) საჰაერო ხომალდმა უნდა ეცადოს დაამყაროს კავშირი საჰაერო მოძრაობის მართვის შესაბამის ორგანოსთან, ყველა სხვა არსებული საშუალებების გამოყენებით. გარდა ამისა, სხ-მა, რომელიც კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს წარმოადგენს, თვალყური უნდა ადევნოს იმ მითითებებს, რომლებიც შეიძლება გადაცემულ იქნეს ვიზუალური სიგნალების საშუალებით.

4. ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას, საჰაერო ხომალდი:

- ა) განაგრძობს ფრენას ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ პირობებში და ახორციელებს დაფრენას უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე;
- ბ) მოფრენის შესახებ ატყობინებს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მონაცემთა ყველაზე სწრაფი გაცვლის საშუალებით;
- გ) აუცილებლობის შემთხვევაში ფრენას ამთავრებს სფწ-ით, ამ მუხლის მე-5 პუნქტის შესაბამისად.

5. სახელსაწყო მეტეოროლოგიურ პირობებში ფრენისას ან, როდესაც პილოტს, რომელიც ახორციელებს ფრენას სფწ-ით, მიზანშეწონილად არ მიაჩნია ამ მუხლის მე-4 პუნქტის "ა" და "ბ" ქვეპუნქტების შესაბამისად ფრენის დასრულება, სხ:

- ა) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება რადიოლოკატორის გარეშე, სხ წარუმატებელი კავშირიდან სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში 20 წუთის განმავლობაში ინარჩუნებს ბოლო დასახულ სიჩქარეს და ეშელონს ან ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს, რომელიც უფრო მეტია, და ამის შემდეგ ახდენს ფრენის ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, წარდგენილი ფრენის გეგმის შესაბამისად;
- ბ) საჰაერო სივრცეში, სადაც საჰაერო მოძრაობის მართვა ხორციელდება რადიოლოკატორით, სხ ინარჩუნებს ბოლო დასახულ სიჩქარეს და ეშელონს ან ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეს, რომელიც უფრო მეტია, 7 წუთის განმავლობაში, ამის შემდეგ ახორციელებს ფრენის ეშელონის და სიჩქარის კორექტირებას, წარდგენილი ფრენის გეგმის მიხედვით. 7 წუთი აითვლება დროის იმ მომენტიდან, როდესაც ქვემოთ ჩამოთვლილი ქმედებებიდან ერთ-ერთი ქმედება ხორციელდება ყველაზე გვიან:

ბ.ა) ბოლო ნებადართული ფრენის ეშელონის ან მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის დაკავება;

ბ.ბ) მმრლ-ის მოპასუხე კოდის 7600 დაყენება;

ბ.გ) სხ-ს ეკიპაჟმა ვერ შეძლო ადგილმდებარეობის შეტყობინება სავალდებულო შეტყობინების პუნქტში.

გ) სარადიოლოკაციო დამიზნებისას ან საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მითითების მიღებისას, განახორციელოს გადაადგილება ზონალური ნაოსნობის (RNAV) გამოყენებით, დადგენილი შეზღუდვების გარეშე, დაიკავოს ფრენის მიმდინარე გეგმით გათვალისწინებული მარშრუტი, არაუგვიანეს მომდევნო ძირითადი წერტილისა, ფრენის მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლის გათვალისწინებით;

დ) განაგრძობს მარშრუტზე ფრენას მარშრუტზე მიმდინარე ფრენის გეგმის შესაბამისად, დანიშნულების აეროდრომის განსაზღვრულ სანაოსნო საშუალებამდე ან დანიშნულების აეროდრომის საკონტროლო წერტილამდე, და თუ მოეთხოვება ამ პუნქტის "ე" ქვეპუნქტით განსაზღვრული მოთხოვნის შესრულება, დაშვების დაწყებამდე ახორციელებს მოცდის მანევრს ამ სანაოსნო საშუალების თავზე ან საკონტროლო წერტილში;

- ე) დაიწყებს დაშვებას ამ პუნქტის “დ” ქვეპუნქტში აღნიშნული სანაოსნო საშუალებიდან ან საკონტროლო წერტილიდან, ზუსტად დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროს, რომელიც მიღებული და დამოწმებულია ბოლო კავშირის დროს ან შეძლებისდაგვარად, რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან; ან იმ შემთხვევაში, როდესაც დასაფრენად შესვლის არანაირი სავარაუდო დრო არ არის მიღებული და დამოწმებული, დაფრენის გაანგარიშებულ დროს, რომელიც მითითებულია ფრენის მიმდინარე გეგმაში ან რაც შეიძლება ახლოს ამ დროსთან;
- ვ) ახორციელებს სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის ჩვეულ პროცედურას აღნიშნული სანაოსნო საშუალებების ან საკონტროლო წერტილისთვის დადგენილი წესის შესაბამისად; და;

ზ) შეასრულებს დაფრენას 30 წუთის განმავლობაში მოფრენის გაანგარიშებული დროიდან, რომელიც მითითებულია ამ პუნქტის ე) ქვეპუნქტში ან დადასტურებულია დასაფრენად შესვლის სავარაუდო დროის უკანასკნელ შეტყობინებაში, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი მათგანი დადგა უფრო მოგვიანებით.

შენიშვნა 1: აღნიშნულ საჰაერო სივრცეში სხვა ფრენების საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების უზრუნველყოფისას იგულისხმება, რომ საჰაერო ხომალდი, რომელზეც მოხდა კავშირის მტყუნება, დაიცავს ამ მუხლის მე-4 პუნქტის მოთხოვნებს.

შენიშვნა 2: მინიმალური სიმაღლეები სფწ-ით ფრენებისთვის დამატებით განხილულია 85-ე მუხლში.

მუხლი 64. „პილოტი-მეთვალყურე“ რადიოკავშირის დამყარება

პირდაპირი კავშირი „პილოტი-მეთვალყურე“ უნდა დამყარდეს სმმ-ის სარადიოლოკაციო მომსახურების მიწოდებამდე, გარდა ისეთი განსაკუთრებული გარემოებებისა, როგორიცაა ავარიული ვითარება, როდესაც მოითხოვება სხვა მოქმედებების განხორციელება.

მუხლი 65. შეტყობინების მიღების დადასტურება

1. CPDLC კავშირით ავარიული ვითარების შესახებ შეტყობინების მიღებისას, მეთვალყურემ უნდა დაადასტუროს შეტყობინების მიღება ყველაზე ეფექტური ხელმისაწვდომი მეთოდით.
2. გარდა ამ მუხლის პირველ პუნქტით გათვალისწინებულისა, როდესაც პილოტსა და მეთვალყურეს შორის კავშირი ხორციელდება CPDLC-ით, პასუხი გადაიცემა CPDLC-ით. როდესაც მეთვალყურე ან პილოტი შეტყობინებას გადასცემს ხმოვანი კავშირით, პასუხი გადაიცემა ხმოვანი კავშირით.

თავი IX. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

მუხლი 66. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურება

საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებით სარგებლობა სხ-ის მეთაურს არ ათავისუფლებს მასზე დაკისრებული პასუხისმგებლობისგან და იგი იღებს საბოლოო გადაწყვეტილებას ფრენის გეგმის ნებისმიერი შემოთავაზებული ცვლილების თაობაზე.

მუხლი 67. საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების საზღვრები

მოთხოვნები საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურების საზღვრების მიმართ განსაზღვრულია

2023 წლის 14 აგვისტოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება №161

„საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წეს“-ში

მუხლი 68. აეროდრომის რაიონში ხმოვანი ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურება

აეროდრომის რაიონში ხმოვანი ინფორმაციის ავტომატური გადაცემის მომსახურების შესახებ მოთხოვნები განსაზღვრულია „საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 14 აგვისტოს №161 ბრძანებით.

თავი X. საავარიო მომსახურება

მუხლი 69. საავარიო მომსახურება

1. სააერონავიგაციო მომსახურების საწარმო ვალდებულია საავარიო მომსახურებით უზრუნველყოს:

- ა) ყველა სხ, რომელიც უზრუნველყოფილია საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებით;
- ბ) ყველა სხვა სხ, რომელმაც წარადგინა ფრენის გეგმა ან რომლის შესახებ სმმ-ს პუნქტისთვის ცნობილია სხვა წყაროდან; და
- გ) ნებისმიერი სხ, რომლის მიმართაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს.

2. ორმხრივი რადიოკავშირით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ბოლო კონტაქტის შემდეგ 20-დან 40 წუთამდე მონაკვეთში, ამ კონტაქტის მიზნებისგან დამოუკიდებლად, გადასცემს შეტყობინებას იმის აღსანიშნად, რომ ფრენა მიმდინარეობს გეგმის მიხედვით; შეტყობინებაში მიეთითება სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი და ფრაზა: „Operations normal“.

3. „Operations normal“ ფრაზის შემცველი შეტყობინება გადაეცემა სმმ-ს შესაბამის პუნქტს 'ჰაერი- მიწა' კავშირის მეშვეობით.

მუხლი 70. ავარიულ ვითარებაში მყოფი საჰაერო ხომალდის სიახლოვეს ფრენის განმახორციელებელი საჰაერო ხომალდების ინფორმირება

- 1. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტი დაადგენს, რომ სხ იმყოფება ავარიულ ვითარებაში, სხვა სხ-ებს, რომელთა შესახებ ცნობილია, რომ იმყოფებიან აღნიშნული სხ-ის სიახლოვეს, შეძლებისდაგვარად დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოთ ავარიული ვითარების ხასიათზე, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით მითითებული შემთხვევისა.
- 2. იმ შემთხვევაში, როდესაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტისთვის ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს, „ჰაერი-მიწა“ კავშირის არხებით გადაცემული სმმ-ს შეტყობინებებში არ უნდა მიეთითოს ავარიული ვითარების ხასიათი, თუ აღნიშნულზე პირველი არ მიუთითებს ამგვარი სხ და თუ სავარაუდოა, რომ ასეთი მითითება გააუარესებს მდგომარეობას.

თავი XI. მართლსაწინააღმდეგო ქმედება და ავარიული ვითარებები.

მუხლი 71. სმმ-ს პუნქტის ვალდებულება

1. სხ-ს, რომლის შესახებაც ცნობილია ან ივარაუდება, რომ იმყოფება ავარიულ მდგომარეობაში, მათ შორის, წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს, სმმ-ს პუნქტმა უნდა მიაქციოს მაქსიმალური ყურადღება, გაუწიოს დახმარება და მისცეს პრიორიტეტი სხვა საჰაერო ხომალდებთან მიმართებით, კონკრეტული ვითარებიდან გამომდინარე.
2. სმმ-ს პუნქტის მომდევნო ქმედებები უნდა ეფუძნებოდეს პილოტის განზრახვებს, საერთო საჰაერო მიმოსვლის მდგომარეობას და რეალურ დროში საავარიო ვითარების დინამიკას.

მუხლი 72. მართლსაწინააღმდეგო ქმედება

1. იმ სხ-ის მეთაურმა/ეკიპაჟის წევრმა, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, უნდა მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა, მათ შორის დააყენოს A რეჟიმში კოდი 7500 და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს აცნობოს ამ ფაქტის შესახებ, მასთან დაკავშირებული ყველა აუცილებელი მდგომარეობისა და ფრენის გეგმიდან ნებისმიერი გადახვევის შესახებ, რათა სმმ-ის ორგანომ ასეთი სხ უზრუნველყოს მოქმედებების უპირატესობით და მინიმუმამდე დაიყვანოს ამ და სხვა სხეებს შორის კონფლიქტური ვითარების წარმოქმნის შესაძლებლობა.

შენიშვნა 1: უკანონო ჩარევის ვითარებაში სმმ-ს პუნქტის პასუხისმგებლობა განსაზღვრულია 2023

წლის 14 აგვისტოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანება №161

„საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წეს“-ში.

შენიშვნა 2: მმრლ-ით, ADS-B მაუწყებლობის და ADS-C ხელშეკრულების მოწყობილობებით აღჭურვილი სხ-ის მოქმედებები, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართში, იკაო-ს ოფიციალურ გომოცემებში Doc. PANS- ATM (Doc.4444) და Doc.PANS-OPS (Doc.8168).

შენიშვნა 3: მონაცემთა გაცვლის ხაზით „მეთვალყურე-პილოტი“ კავშირის (CPDLC) მოწყობილობებით აღჭურვილი სხ-ის მოქმედებები, რომელიც გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-11 დანართში, იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc. PANS-ATM (Doc.4444) და აღნიშნული საკითხის შესახებ ინსტრუქციული მასალები მოცემულია იკაო-ს ოფიციალურ გამოცემაში Doc.9694 „მონაცემთა გაცვლის ხაზის გამოყენება საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიზნებისთვის“.

2. თუ სხ გახდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების ობიექტი, სხ-ს მეთაური ვალდებულია მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა, რათა უმოკლეს დროში განახორციელოს დაფრენა უახლოეს შესაფერის აეროდრომზე ან მოედანზე ან შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მითითებულ აეროდრომზე ამ მოედანზე, თუ სხ-ზე შექმნილი ვითარება არ მოითხოვს სხვაგვარ მოქმედებას.
3. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცნობილია ან ივარაუდება, რომ საჰაერო ხომალდი იქცა უკანონო ჩარევის ობიექტად, სმმ-ს პუნქტებმა დაუყოვნებლივ უნდა უპასუხონ სხ-ის შეკითხვებს. სხ-ის ეკიპაჟმა უნდა განაგრძოს ფრენის უსაფრთხოდ შესრულებასთან დაკავშირებული ინფორმაციის გადაცემა და მიიღოს ყველა აუცილებელი ზომა ფრენის ყველა ეტაპის დასრულების, განსაკუთრებით, სხ-ის უსაფრთხოდ დაფრენის დასაჩქარებლად.
4. იმ შემთხვევაში, როდესაც ცნობილია ან ივარაუდება, რომ საჰაერო ხომალდი იქცა უკანონო ჩარევის ობიექტად, სმმ-ს პუნქტებმა, ადგილობრივი პროცედურების შესაბამისად, დაუყოვნებლივ უნდა შეატყობინონ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს და საჭირო ინფორმაცია გადაუგზავნონ სხ-ის ექსპლუატანტს ან მის მიერ დანიშნულ წარმომადგენელს.
5. როდესაც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ სხ განიცდის უკანონო ჩარევას ან მიღებულია გაფრთხილება მისი აფეთქების მუქარით, სმმ-ს პუნქტებმა დაუყოვნებლივ უნდა უპასუხონ აღნიშნული სხ-ის თხოვნას და, შესაძლებლობისას, დააკმაყოფილონ მისი მოთხოვნა, მათ შორის შესაბამისი ინფორმაციის მიწოდებაზე სააერონაოსნო საშუალებების შესახებ, ასევე მომსახურების სახეებსა და წესებზე ფრენის მარშრუტთან და დაფრენის სავარაუდო აეროდრომთან მიმართებით, და მიმართონ საჭირო ქმედებებს ყველა ეტაპზე ფრენის დაუბრკოლებლად შესრულების მიზნით.
6. მეთვალყურე ვალდებულია:
 - ა) გადასცეს და გააგრძელოს ინფორმაციის გადაცემა უსაფრთხო ფრენის შესრულებასთან დაკავშირებით, სხ-ისგან პასუხის მიღების ლოდინის გარეშე;
 - ბ) აკონტროლოს ფრენის მიმდინარეობა და განახორციელოს მისი რეგისტრაცია ამისათვის ყველა არსებული საშუალების გამოყენებით, ასევე განახორციელოს მართვის გადაცემის კოორდინაცია სმმ-ს მეზობელ პუნქტებთან, სხ-ისგან შეტყობინების გადაცემის ან სხვა საპასუხო ქმედებების განხორციელების მოთხოვნის გარეშე, თუ ამ სხ-სთან არ არის ჩვეული კავშირი;
 - გ) ინფორმაცია მიაწოდოს სმმ-ს შესაბამის პუნქტებს, მათ შორის საფრენოსნო ინფორმაციის მეზობელ რაიონებში განთავსებულ სმმ-ს პუნქტებს,

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
რომელთაც შესაძლოა შეეხოს აღნიშნული ფრენის მიმდინარეობა, და
განაგრძოს მათი მუდმივი ინფორმირება.

დ)

აცნობოს:

დ.ა) ექსპლუატანტის ან მის მიერ დანიშნულ
წარმომადგენელს;

დ.ბ) შესაბამის საავიაციო ძეგნა-შეელის საკოორდინაციო ცენტრს, საავარიო
შეტყობინების შესაბამისი წესების შესაბამისად;

დ.გ) სახელმწიფოს მიერ დანიშნულ შესაბამის
უფლებამოსილ ორგანოს.

ე) განახორციელოს უკანონო ჩარევასთან დაკავშირებული შესაბამისი
შეტყობინებების გადაცემა, სხ-სა და დანიშნულ უფლებამოსილ ორგანოს
შორის.

7. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიღებულია ინფორმაცია ცნობილ სხ-ზე
ნაღმის ან სხვა ასაფეთქებელი მოწყობილობის განთავსების შესახებ,
მეთვალყურე ვალდებულია:

ა) სხ-ებთან პირდაპირ კავშირზე ყოფნისას, დაუყოვნებლივ მიაწოდოს
ინფორმაცია საფრენოსნო ეკიპაჟს საფრთხის და ამ საფრთხესთან
დაკავშირებული ვითარების შესახებ; ან

ბ) სხ-ებთან პირდაპირი კავშირის არარსებობისას, საფრენოსნო ეკიპაჟს
მიაწოდოს ინფორმაცია ყველაზე სწრაფი საშუალებით, სმმ-ს სხვა პუნქტების
მეშვეობით ან სხვა არხებით.

8. სმმ-ს პუნქტი, სხ-ებთან კავშირზე ყოფნისას, უნდა დარწმუნდეს
საფრენოსნო ეკიპაჟის განზრახვაში და აცნობოს ამის შესახებ სმმ-ს სხვა
პუნქტებს, რომელთაც შეიძლება შეეხოს აღნიშნული ფრენა

9. საჰაერო ხომალდის მართვა უნდა ხორციელდებოდეს მაქსიმალურად
დაჩქარებული წესით ისეთნაირად, რომ, რამდენადაც ეს შესაძლებელია,
უზრუნველყოფილი იყოს სხვა საჰაერო ხომალდების უსაფრთხოება და
სახმელეთო პერსონალისა და დანადგარებისთვის რისკის თავიდან აცილება.

10. სხ-ს, რომელიც ახორციელებს ფრენას, დაუყოვნებლივ ეძლევა დანიშნულების
დადგენილ პუნქტამდე ფრენის ახალი ნებართვა. პირველივე შესაძლებლობისას
უნდა დაკმაყოფილდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის ნებისმიერი თხოვნა სიმაღლის
აღების ან დაშვების შესახებ, რათა გათანაბრდეს ან შემცირდეს სხვაობა გარე

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
ატმოსფერულ წნევასა და ეკიპაჟის კაბინაში არსებულ ატმოსფერულ წნევას
შორის.

11. მიწაზე მყოფ სხ-ს უნდა მიეცეს მითითება, რაც შეიძლება შორს დარჩეს სხვა სხ-ებისა და შენობანაგებობებისგან და, აუცილებლობისას, გაათავისუფლოს ადზ. პუნქტის პროცედურების შესაბამისად, სხ-ს მეთვალყურე უნდა მისცეს მითითება, განახორციელოს მიმოსვლა პროცედურებით განსაზღვრულ ან იზოლირებულ სადგომზე. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟი სასწრაფო წესით ახორციელებს მგზავრების და ეკიპაჟის გადმოსხმას, სხვა სხ-ები, სატრანსპორტო საშუალებები და ადამიანები უნდა იმყოფებოდნენ უსაფრთხო მანძილზე საფრთხის ქვეშ მყოფი სხ-სგან.
12. სმმ-ს პუნქტმა არანაირი რეკომენდაცია ან წინადადება არ უნდა გასცეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიმართ, ასაფეთქებელ მოწყობილობასთან მიმართებით განსახორციელებელ ქმედებებზე
13. სხ-ს, რომელიც ცნობილია ან სავარაუდოა, რომ წარმოადგენს უკანონო ჩარევის ობიექტს ან რომლის იზოლირება და ჩვეული მოძრაობიდან გაყვანა რაიმე მიზეზით აუცილებელია, ეძლევა მითითება დაიკავოს მითითებული იზოლირებული სადგომი. იმ შემთხვევაში, როდესაც არ არის მითითებული ასეთი იზოლირებული სადგომი ან მითითებული ადგილი დაკავებულია, სხ-ს ნებართვა ეძლევა დაიკავოს ადგილი აეროდრომის ექსპლუატანტთან წინასწარი შეთანხმებით შერჩეული ზონის ფარგლებში. მიმოსვლის ნებართვაში უნდა მიეთითოს მიმოსვლის მარშრუტი, რომლითაც სხ-მა უნდა იმოძრაოს სადგომამდე. ეს მარშრუტი შეირჩევა ისე, რომ მინიმუმამდე იქნეს დაყვანილი ნებისმიერი საფრთხე ადამიანების, სხვა სხ-ების და აეროდრომის შენობა-ნაგებობების მიმართ.
14. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის მეთაურს არ შეუძლია ფრენის გაგრძელება აეროდრომამდე, ამ ფრენის ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, მან უნდა განაგრძოს ფრენა დასახული კურსით და ეშელონზე მანამ, სანამ არ მიეცემა სმმ-ის ორგანოს შეტყობინების შესაძლებლობა ან სანამ სხ არ აღმოჩნდება რადიოლოკაციური ან ADS-B საშუალებების გადაფარვის არეში.
15. იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის მიმართ განხორციელდა მართლსაწინააღმდეგო ქმედება და სხ იძულებულია გადაუხვიოს დასახული კურსიდან ან ეშელონიდან და არ შეუძლია სმმ-ის ორგანოსთან კავშირის დამყარება, სხ-ის მეთაურმა, შეძლებისდაგვარად უნდა განახორციელოს შემდეგი ქმედებები:

- ა) შეეცადოს გადასცეს გაფრთხილება კავშირის არსებული მეტად მაღალი სიხშირის არხით ან ავარიულ მეტად მაღალ სიხშირეზე და კავშირის სხვა შესაბამისი არხებით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ ამის გაკეთება შეუძლებელია ბორტზე შექმნილი მდგომარეობის გამო. ასევე, თუ ეს მიზანშეწონილია და მდგომარეობა იძლევა ამის საშუალებას, უნდა გამოიყენოს სხვა საშუალებები, როგორცაა, საბორტო მიმღებ-გადამცემები და მონაცემთა გადაცემის ხაზები; და
- ბ) განაგრძოს ფრენა, საგანგებო ვითარებაში მოქმედების სპეციალური პროცედურების დაცვით, თუ ამგვარი პროცედურა განსაზღვრულია იკაო-ს ოფიციალური გამოცემით Doc. 7030 „დამატებითი რეგიონალური პროცედურები“; ან
- გ) იმ შემთხვევაში, თუ სპეციალური პროცედურები არ არის განსაზღვრული Doc. 7030 „დამატებითი რეგიონალური პროცედურებით“, უნდა განაგრძოს ფრენა არსებული ეშელონისაგან განსხვავებულ ეშელონზე, რომელიც ჩვეულებრივ გამოიყენება სფწ-ით ფრენისას:
- გ.ა) 150 მ-ზე (500 ფუტი) იმ რაიონში, სადაც ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმია 300მ (1000 ფუტი),
ან
- გ.ბ) 300 მ-ზე (1000 ფუტი) იმ რაიონში, სადაც ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმია 600მ (2000 ფუტი).
- დ) სხ-მა, რომელიც აღჭურვილია მმრლ-ით, მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შემთხვევაში უნდა დააყენოს კოდი 7500, თუ არის ამის შესაძლებლობა ბორტზე შექმნილი მდგომარეობიდან გამომდინარე.

მუხლი 73. ავარიული ვითარება ბორტზე საწვავის/ენერგიის მარაგთან დაკავშირებით და საწვავის/ენერგიის მინიმალური მარაგი

1. როდესაც პილოტი აკეთებს შეტყობინებას ბორტზე საწვავის/ენერგიის მინიმალური მარაგის შესახებ, მეთვალყურეშ რაც შეიძლება სწრაფად უნდა აცნობოს პილოტს ნებისმიერი მოსალოდნელი შეფერხების ან მისი არარსებობის შესახებ.
2. როდესაც სხ-ის ბორტზე არსებული საწვავის/ენერგიის მარაგი ისეთია, რომ აუცილებელია გასაჭირის ვითარების გამოცხადება, პილოტი რადიო სატელეფონო კავშირის გამოყენებით სამჯერ სიტყვიერად იმეორებს გასაჭირის სიგნალს (MAYDAY), გასაჭირის ვითარების ხასიათის მითითებით (FUEL).

შენიშვნა: შეტყობინებით „MINIMUM FUEL“ (საწვავის მინიმალური მარაგი), საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო სამსახურს ეძლევა ინფორმაცია, რომ გამოსაყენებლად დაგეგმილი ყველა აეროდრომი გამოირიცხა, გარდა დასაფრენად დასახული კონკრეტული აეროდრომისა. გაცემულ ნებართვაში ცვლილებამ შესაძლოა გამოიწვიოს დაფრენა საწვავის გათვლილ მინიმალურზე ნაკლები ოდენობით. აღნიშნული ვითარება არ წარმოადგენს საავარიო მდგომარეობას, მაგრამ არის მანიშნებელი იმისა, რომ შეყოვნებისას შეიძლება დადგეს ავარიული მდგომარეობა.

მუხლი 74. სხ-ის მახასიათებლების გაუარესება

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც ნაოსნობის, რადიოკავშირის, სიმაღლის საზომის, ფრენის მართვის ან სხვა სისტემების მტყუნება ან ფუნქციონირების გაუარესება იწვევს საჰაერო ხომალდის საექსპლუატაციო მახასიათებლების გაუარესებას იმ დონეზე უფრო დაბლა, რაც დადგენილია იმ საჰაერო სივრცისთვის, სადაც ხორციელდება მისი ექსპლუატაცია, საფრენოსნო ეკიპაჟი ვალდებულია სმმ-ის პუნქტს დაუყოვნებლივ აცნობოს ამის თაობაზე. როდესაც მტყუნება ან მახასიათებლების გაუარესება გავლენას ახდენს ეშელონირების მიმდინარე მინიმუმის შენარჩუნების შესაძლებლობაზე, მეთვალყურემ უნდა განსაზღვროს ეშელონირების სხვა ტიპი ან მინიმუმი.
2. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ ზონალური ნაოსნობის სისტემის მტყუნების ან მახასიათებლების გაუარესების მიზეზით, ვერ აკმაყოფილებს ზონალური ნაოსნობის მარშრუტებზე ან პროცედურებზე ფრენის მოთხოვნებს, პილოტის მოთხოვნის შემთხვევაში მეთვალყურემ უნდა უზრუნველყოს ფრენის ნებართვის შეცვლა.
3. ვერტიკალური სიბრტყეში ნაოსნობის საექსპლუატაციო მახასიათებლების გაუარესებისას, რომლებიც მოითხოვება საჰაერო სივრცეში ვერტიკალური ეშელონირების შემცირებული მინიმუმებით (RVSM) ფრენისთვის:
 - ა) პილოტმა, იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს უნდა აცნობოს იმ ნებისმიერი გარემოების შესახებ, როდესაც RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენისთვის დადგენილი მახასიათებლების უზრუნველყოფა შეუძლებელია. ასეთ შემთხვევებში პილოტმა მანამდე, სანამ დაიწყებს ნებადართული მარშრუტიდან და/ან ეშელონიდან გადახვევას, სმმ-ის პუნქტს უნდა მოსთხოვოს შეცვლილი სამეთვალყურეო ნებართვა. თუ შეცვლილი სამეთვალყურეო ნებართვის მოპოვება შეუძლებელია გადახვევის დაწყებამდე, პილოტმა შესწორებული სამეთვალყურეო ნებართვა უნდა მოიპოვოს მარშრუტიდან და/ან ეშელონიდან გადახვევის შემდეგ იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს შესაძლებელია.

- ბ) როდესაც RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენას ასრულებს ან ვერტიკალურად კვეთს საჰაერო ხომალდი, რომელსაც არ გააჩნია RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენაზე დაშვება, პილოტი დაშვების უქონლობის შესახებ იტყობინება:
- ბ.ა) იმ პირველად გამოძახებაში, რომელიც განხორციელდა RVSM-ის საჰაერო სივრცის ფარგლებში მოქმედ რომელიმე არხზე;
- ბ.ბ) ეშელონის შეცვლის ყოველ მოთხოვნაში; და
- ბ.გ) ფრენის ეშელონთან დაკავშირებული ნებართვების ყოველი სიტყვიერი გამეორებისას.
- გ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეებმა ცალსახად უნდა დაადასტურონ RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენაზე დაშვების უქონლობის შესახებ საჰაერო ხომალდიდან შეტყობინებების მიღება.
- დ) პილოტის მიერ შეტყობინება საჰაერო ხომალდის მოწყობილობის მახასიათებლების გაუარესების შესახებ:
- დ.ა) როდესაც საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენაზე დაშვებული საჰაერო ხომალდის პილოტის მიერ ინფორმირებულია იმის თაობაზე, რომ საჰაერო ხომალდის მოწყობილობა აღარ აკმაყოფილებს RVSM-ის მოთხოვნებს, იგი ამ საჰაერო ხომალდს განიხილავს, როგორც RVSM-ით ფრენაზე დაშვების არმქონედ.
- დ.ბ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე დაუყოვნებლივ უზრუნველყოფს 600 მ-ის (2 000 ფუტი) მინიმალურ ვერტიკალურ ეშელონირებას ან შესაბამის ჰორიზონტალურ ეშელონირებას ყველა იმ სხვა საჰაერო ხომალდის მიმართ, რომლებიც ფრენას ასრულებენ RVSM-ის საჰაერო სივრცეში. საჰაერო ხომალდი, რომელიც მიჩნეულია RVSM-ის საჰაერო სივრცეში ფრენაზე დაშვების არმქონედ, RVSM-ის საჰაერო სივრციდან გაყვანილი უნდა იყოს იმდენად სწრაფად, რამდენადაც ეს შესაძლებელია.
- დ.გ) პილოტი, რაც შეიძლება სწრაფად, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს ატყობინებს მოწყობილობის სათანადო ფუნქციონირების აღდგენისა და RVSM-ით ფრენისთვის დადგენილი მოთხოვნების დაკმაყოფილების შესახებ.
- დ.დ) ის რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი (ACC), რომელმაც პირველმა შეიტყო საჰაერო ხომალდის RVSM-ის სტატუსის ცვლილების შესახებ, ახორციელებს შესაბამის კოორდინირებას მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან.
- ე) ძლიერი ტურბულენტობა - არაპროგნოზირებული:
- ე.ა) როდესაც საჰაერო ხომალდი, რომელიც ფრენას ასრულებს RVSM-ის საჰაერო სივრცეში, მოხვედრილია ძლიერი ტურბულენტობის ან კვალზე ტურბულენტობის პირობებში და პილოტი მიიჩნევს, რომ ეს გავლენას

მოახდენს საჰაერო ხომალდის უნარზე, შეინარჩუნოს სამეთვალყურეო ნებართვით განსაზღვრული ეშელონი, იგი ამის თაობაზე ატყობინებს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ უნდა უზრუნველყოს სათანადო ჰორიზონტალური ეშელონირება ან გაზარდოს მინიმალური ვერტიკალური ეშელონირება.

ე.ბ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ, იმდენად, რამდენადაც ეს შესაძლებელია, უნდა დააკმაყოფილოს პილოტის მოთხოვნა ფრენის ეშელონის და/ან მარშრუტის ცვლილებების შესახებ და, საჭიროებიდან გამომდინარე, გაავრცელოს საჰაერო მოძრაობის ინფორმაცია.

ე.გ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურემ სხვა საჰაერო ხომალდებს უნდა მოსთხოვოს ანგარიშები, რათა განსაზღვროს, საჭიროა თუ არა RVSM-ის შეჩერება მთლიანად ან ფრენის კონკრეტული ეშელონის და/ან რაიონის ფარგლებში.

ე.დ) ის რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი (ACC), რომელმაც შეაჩერა RVSM-ის მოქმედება, ახდენს მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან ამ შეჩერების კოორდინირებას და სექტორის გამტარუნარიანობის ისეთ რეგულირებას, რომელიც აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის გადაცემის მოწესრიგებული თანმიმდევრობის უზრუნველსაყოფად.

ვ) ძლიერი ტურბულენტობა - პროგნოზირებული:

ვ.ა) როდესაც მეტეოროლოგიური პროგნოზით RVSM-ის საჰაერო სივრცეში მოსალოდნელია ძლიერი ტურბულენტობა, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე განსაზღვრავს, შეაჩეროს თუ არა RVSM-ით სარგებლობა და ასეთი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, განსაზღვრავს, რამდენი ხნით შეაჩეროს და რომელ კონკრეტულ ეშელონ(ებ)თან და/ან რაიონებთან მიმართებაში.

ვ.ბ) RVSM-ით სარგებლობის დროებით შეჩერების შემთხვევაში, ის რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი (ACC), რომელმაც შეაჩერა RVSM-ით სარგებლობა, ახდენს მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო ცენტრებთან იმ ეშელონების კოორდინირებას, რომლებიც შესაფერისია საჰაერო მოძრაობის გადასაცემად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც არსებობს შეთანხმებები, რომელთა მიხედვითაც განსაზღვრულია საგანგებო ვითარებაში ფრენის ეშელონების გამოყოფის სქემა. ის რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრი, რომელმაც შეაჩერა RVSM-ით სარგებლობა, ასევე ახორციელებს შესაბამისი სექტორის გამტარუნარიანობის კოორდინირებას შესაბამის მეზობელ რაიონულ სამეთვალყურეო პუნქტებთან.

მუხლი 75. ACAS სისტემის რეკომენდაციები (RA) შეჯახების თავიდან ასაცილებლად

1.თუ მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალით სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, ფრენის მსვლელობისას უნდა გამოიყენებოდეს ACAS II სისტემა, რომელიც საფრენოსნო ეკიპაჟისთვის გამოსცემს შეჯახების თავიდან

ასაცილებელ (RA) ინდიკაციას სხვა საჰაერო ხომალდთან სახიფათო სიახლოვის დადგენის შემთხვევაში. RA ინდიკაციის რეჟიმის ბლოკირება (გამოიყენება მხოლოდ გამაფრთხილებელი (TA) ან ექვივალენტური ინდიკაცია) ხდება არასტანდარტულ ვითარებაში მოქმედების პროცედურის მიხედვით ან საჰაერო ხომალდის საექსპლუატაციო მახასიათებლების გაუარესების გამო.

2. ACAS-ს მიერ RA მითითების გაცემის შემთხვევაში, პილოტებმა:

- ა) დაუყოვნებლივ უნდა მისდიონ RA მითითებას, თუ იგი საფრთხეს არ უქმნის საჰაერო ხომალდის უსაფრთხოებას;
- ბ) RA მითითება უნდა შეასრულონ მაშინაც კი, როდესაც იგი ეწინააღმდეგება სმმ-ის) პუნქტის მიერ მითითებულ მანევრს;
- გ) არ უნდა შეასრულონ ისეთი მანევრი, რომელიც RA მითითებას ეწინააღმდეგება;
- დ) იმდენად სწრაფად, რამდენადაც შესაძლებელია საფრენოსნო ეკიპაჟის სამუშაო დატვირთვიდან გამომდინარე, სმმ-ის შესაბამის პუნქტს უნდა აცნობონ იმ რომელიმე RA მითითების შესახებ, რომელიც საჭიროებს მეთვალყურის მიმდინარე მითითებიდან ან სამეთვალყურეო ნებართვიდან გადახრას;
- ე) დაუყოვნებლივ უნდა შეასრულონ ყველა შეცვლილი RA მითითება;
- ვ) ფრენის ტრაექტორია უნდა შეცვალონ იმდენად მინიმალურად, რამდენადაც ეს აუცილებელია RA მითითების შესასრულებლად;
- ზ) როგორც კი კონფლიქტური ვითარება აღმოფხვრილი იქნება, დაუყოვნებლივ უნდა დაუბრუნდნენ მეთვალყურის მითითებით ან სამეთვალყურეო ნებართვით განსაზღვრულ პირობებს; და
- თ) სმმ-ის პუნქტს უნდა აცნობონ მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის პირობებზე დაბრუნების თაობაზე.

3. როდესაც პილოტი იტყობინება ACAS-ს მიერ RA მითითების გაცემის თაობაზე, მეთვალყურე არ უნდა ეცადოს, შეცვალოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ტრაექტორია, სანამ პილოტი არ შეატყობინებს მას კონფლიქტური ვითარების აღმოფხვრის შესახებ ('CLEAR OF CONFLICT').

4. როდესაც RA მითითების შესაბამისად საჰაერო ხომალდი წყვეტს სამეთვალყურეო ნებართვის ან მითითებების შესრულებას ან პილოტი მეთვალყურეს ატყობინებს ACAS-ს მიერ RA მითითების გაცემის თაობაზე, მეთვალყურე აღარ არის პასუხისმგებელი ეშელონირების უზრუნველყოფაზე ამ საჰაერო ხომალდსა და იმ სხვა საჰაერო ხომალდებს შორის, რომელთა ფრენაზე უშუალო ზეგავლენა შეიძლება მოახდინოს RA მითითების

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
შესაბამისად განხორციელებულმა მანევრმა. ასეთ საჰაერო ხომალდებს შორის
ემელონირების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებლობა მეთვალყურეს
დაუბრუნდება მაშინ, როგორც კი:

- ა) მეთვალყურე დაადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟისგან შეტყობინების
მიღებას იმის თაობაზე, რომ საჰაერო ხომალდი დაუბრუნდა ფრენის
შესრულებას მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვის შესაბამისად; ან
- ბ) მეთვალყურე დაადასტურებს საფრენოსნო ეკიპაჟისგან შეტყობინების
მიღებას იმის თაობაზე, რომ საჰაერო ხომალდი დაუბრუნდა მიმდინარე
სამეთვალყურეო ნებართვის შესრულებას და გასცემს ალტერნატიულ
სამეთვალყურეო ნებართვას, რომლის მიღებასაც დაადასტურებს
საფრენოსნო ეკიპაჟი.

თავი XII. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გზის გადაჭრა

მუხლი 76. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების გზის გადაჭრა

1. საქართველოს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟი და
ავიამეთვალყურე ვალდებულია იმოქმედონ საქართველოს მთავრობის 2019
წლის 4 სექტემბერის №428 დადგენილებით „საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის
წესი“-თ, როდესაც ცნობილი ხდება სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ.
2. სხვა ქვეყნის საჰაერო სივრცეში ხომალდების ეკიპაჟი ვალდებულია
იმოქმედოს იმ ქვეყნის დადგენილი წესების შესაბამისად.

თავი XIII. ვიზუალური ფრენის წესები, ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობები, სპეციალური ვიზუალური ფრენის წესები

მუხლი 77. ვიზუალური ფრენის წესები

1. ვფწ-ით ფრენისას ხილვადობა და ღრუბლებამდე მანძილი ტოლი ან მეტი უნდა
იყოს ამ წესების მე-5 დანართში განსაზღვრული ვიზუალური
მეტეოროლოგიური პირობების ხილვადობის და ღრუბლიანობამდე მანძილის
მინიმუმის სიდიდეებზე, გარდა ვფწ-ით სპეციალური ფრენებისა.
2. გარდა საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურების პუნქტის მიერ
ვფწ-თი ფრენაზე გაცემული სპეციალური ნებართვის შემთხვევისა, ვფწ-თი
ფრენისას აკრძალულია სამეთვალყურეო არეში მდებარე აეროდრომზე აფრენა ან
დაფრენა, ან სააეროდრომო მოძრაობის არეში ან სააეროდრომო ფრენის წრეზე
შესვლა, თუ მეტეოროლოგიურ შეტყობინებაში მითითებული
მეტეოროლოგიური პირობები ამ აეროდრომზე შემდეგია:
 - ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე 450 მ-ზე (1500 ფუტზე)

ნაკლებია; ან ბ) ხილვადობა ხმელეთზე 5 კმ-ზე ნაკლებია.

3. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენები ხორციელდება ამ წესის 46¹ მუხლში დადგენილი პირობების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში დადგენილია დამატებითი პირობები. სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი დამატებითი პირობები არ უნდა იყოს ამ წესის 78 მუხლში დადგენილ პირობებზე ნაკლები.
4. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვის მიღებამდე ვფწ-ით ფრენები არ უნდა განხორციელდეს:
 - ა) 200 ფრენის ეშელონს ზევით;
 - ბ) ბგერასთან მიახლოებული ან ზეზღვრითი სიჩქარით.
5. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს დადგენილი და ჰაერსაწაოსნო ინფორმაციის კრებულში გამოქვეყნებული პროცედურის შესაბამისად დაშვებულია ვფზ-ით ფრენების განხორციელება 195 ფრენის ეშელონიდან 285 ფრენის ეშელონის ჩათვლით.
6. აკრძალულია 290 ფრენის ეშელონს ზევით ვფწ-ით სხ-ის ფრენა იმ რაიონში, სადაც 290 ფრენის ეშელონს ზევით ვერტიკალური ეშელონირების მინიმუმი 300 მეტრია (1000 ფუტი).

მუხლი 78. ვფწ-ით ფრენები მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში

1. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენებისას ხილვადობა უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის №5 დანართით დადგენილ ვიზუალური მეტეოროლოგიური პირობების ხილვადობის და ღრუბლიანობამდე მანძილის მინიმუმებს, ამასთან:
 - ა) ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე უნდა იყოს არანაკლებ 450 მეტრი (1500 ფუტი);
 - ბ) B, C, D, E, F და G კლასის საჰაერო სივრცეში 900 მეტრზე (3000ფტ) ან დაბლა ზღვის საშუალო დონიდან ან რელიეფიდან 300 მეტრზე (1000 ფტ) მაღლა ფრენისას, რომელიც უფრო მეტია, მფრინავი უნდა ინარჩუნებდეს ზედაპირის ხედვას;
 - გ) ვერტმფრენებისთვის F და G კლასის საჰაერო სივრცეში 900 მ-ზე დაბლა (3000ფტ) ზღვის საშუალო დონიდან ან რელიეფიდან 300 მეტრზე (1000ფტ) დაბლა ფრენისას, რომელიც უფრო მეტია, ვფწ-ით ფრენების განხორციელებისას ხილვადობა უნდა იყოს არანაკლებ 3 კმ, მფრინავი მუდმივად უნდა ინარჩუნებდეს ზედაპირის ხედვას და მოძრაობდეს ისეთი სიჩქარით, რომელიც იძლევა დროულად მანევრირების და დაკვირვების საშუალებას სხვა საჰაერო მოძრაობებზე ან დაბრკოლებებზე, შეჯახების თავიდან ასაცილებლად.

2. გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განხორციელება ან ნებადართულია შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში, ვფწ-ით ფრენები არ უნდა განხორციელდეს დადგენილი ფრენის მინიმალურ სიმაღლეებზე დაბლა, ან:
 - ა) რთული რელიეფის ან მთაგორიანი არეს შემთხვევაში, იმ ეშელონზე ან აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელიც იქნება მინიმუმ 600 მ-ით (2 000 ფტ) მაღლა უმაღლეს დაბრკოლებაზე
8 კმ-ის რადიუსში მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში;
 - ბ) სხვა დანარჩენ ტერიტორიაზე, იმ ეშელონზე ან აბსოლუტურ სიმაღლეზე, რომელიც იქნება მინიმუმ 300 მით მაღლა უმაღლეს დაბრკოლებაზე 8 კმ-ის რადიუსში მარშრუტის ნებისმიერ წერტილში.
3. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენისას აფრენა-დაფრენა ხორციელდება არსებული სტანდარტების შესაბამისი შუქ-ტექნიკური სისტემით აღჭურვილ აეროდრომზე/ვერტოდრომზე/საფრენ მოედანზე;
4. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენისას აფრენა- დაფრენამოუშვადებელი საფრენი მოედნიდან ნებადართულია, თუ:
 - ა) დაფრენა განხორციელდა დღისით, სხ-ის მეთაური მომზადებულია, განსაზღვრული აქვს აფრენის უსაფრთხო მიმართულება და მოედანზე არსებობს აფრენისთვის შესაბამისი განათება, ან
 - ბ) ეკიპაჟი და ვერტმფრენი აღჭურვილია არსებული სტანდარტების შესაბამისი ღამის ხედვის გასაუმჯობესებელი აღჭურვილობით და ეკიპაჟი დაშვებულია ასეთი ფრენების განხორციელებაზე.
5. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენები აკრძალულია ერთ პილოტიანი სამოქალაქო თვითმფრინავებისთვის და III კლასის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მქონე ვერტმფრენებისთვის, გარდა სასწავლო-საწვრთნელი მიზნით ფრენებისა და მხოლოდ იმ აეროდრომის რაიონში, რომელიც სადღეღამისო ფრენებისთვის არის განკუთვნილი.
6. მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის პერიოდში ვფწ-ით ფრენებისას სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შეესაბამებოდეს სააგენტოს მიერ დადგენილ მოთხოვნებს.

შენიშვნა: სააგენტოს მიერ დადგენილ მოთხოვნები იხილეთ, „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ– სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბერის №203 ბრძანებით და „პლანერის საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესიში“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №96 ბრძანებით და „საერთო დანიშნულების ავიაციის მიზნებისთვის საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის წესში“ სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2023 წლის 21 ნოემბრის №230 ბრძანებით.

მუხლი 79. მუხლი 46². ვფწ-ით სპეციალური ფრენები

1. ვფწ-ით სპეციალური ფრენა ხორციელდება მხოლოდ სამეთვალყურეო არეში და ექვემდებარება სამეთვალყურეო ნებართვის მიღებას. ძებნა-შველის, სამედიცინო და სახანძრო დანიშნულების სხ-ების და მასთან დაკავშირებული სასწავლო ფრენების გარდა, ვფწ-ით სპეციალური ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ დღისით და შემდეგი პირობების დაცვით:

ა) სხ-ის პილოტის უნდა ჰქონდეს:

ა.ა) ღრუბლებს გარეთ ფრენის და ზედაპირის ხედვის საშუალება;

ა.ბ) ფრენისას ხილვადობა უნდა იყოს 1500 მ-ზე არანაკლები, ხოლო შვეულმფრენებისთვის - 800 მ-ზე არანაკლები;

ა.გ) ფრენის სიჩქარე უნდა იყოს 140 კვანძი ან ნაკლები, რაც პილოტს მისცემს დროულად მანევრირების საშუალებას და შესაძლებლობას, დროულად დააკვირდეს/შეამჩნიოს სხვა საჰაერო მოძრაობები ან დაბრკოლებები შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით;

შენიშვნა: შვეულმფრენმა არ უნდა იფრინოს 140 კვანძის სიჩქარით 1500 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის პირობებში. ასეთ შემთხვევაში პილოტმა უნდა გამოიყენოს რეალური პირობების შესაბამისი უფრო დაბალი სიჩქარე.

ბ) სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო ვფწ-თ სპეციალური ფრენის ნებართვას გასცემს, თუ:

ბ.ა) ხილვადობა ხმელეთზე მინიმუმ 1500 მეტრია, ან

ვერტმფრენებისთვის 800 მეტრია; ბ.ბ) ღრუბლების ქვედა საზღვრის

სიმაღლე მინიმუმ 180 მეტრია (600 ფუტი).

მუხლი 80. მუხლი 47. მინიმალური სიმაღლეები ვფწ-ით ფრენებისათვის

1. გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ეს აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განსახორციელებლად, ან არის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა, ვფწ-ით ფრენები არ უნდა შესრულდეს:

ა) მჭიდროდ დასახლებული მსხვილი ან მცირე ქალაქების ან დაბების ან ღია ცის ქვეშ თავშეყრილი ადამიანების თავზე, 300 მ ფარდობით სიმაღლეზე (1000 ფუტი) დაბლა და სხ-დან ყველაზე მაღალი დაბრკოლებიდან 600 მ-ის რადიუსში;

ბ) გარდა ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნულისა, ნებისმიერ სხვა რაიონში ხმელეთიდან ან წყლის ზედაპირიდან 150 მ ფარდობით სიმაღლეზე (500 ფუტი) დაბლა და სხ-დან ყველაზე მაღალი დაბრკოლებიდან 600 მ-ის რადიუსში.

შენიშვნა : დამატებით იხილეთ ამ წესების მე-10

მუხლი.

2. შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანომ უნდა განსაზღვროს ის პირობები და გამოქვეყნოს, რომელთა დროსაც გაიცემა ან შეიძლება გაიცეს ვფწ-თი ფრენის ნებართვა, ასევე, მინიმალური ფარდობითი სიმაღლეები ხმელეთის, წყლის ზედაპირის ან იმ ყველაზე მაღალი დაბრკოლების თავზე, რომელიც მდებარეობს 150 მ-ის (500 ფუტის) რადიუსში იმ სხ-დან, რომელიც ასრულებს სასწავლო იძულებით დაშვებას ან იმ აეროსტატიდან ან სხ-დან, რომელიც ასრულებს ნარნარით ფრენას მთაგრეხილის ან ბორცვების თავზე.
3. ვფწ-ით საკრეისერო ფრენები, ხმელეთიდან ან წყლის ზედაპირიდან 900 მ-ზე (3000 ფუტი) მაღლა ან სმმ-ს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილ ათვლის დონეზე მაღლა, უნდა შესრულდეს მიმართულების ხაზის შესაბამის ეშელონზე, ამ წესის №6 დანართში მოცემული ფრენის ეშელონების ცხრილის შესაბამისად, თუ სამეთვალყურეო ნებართვაში არ არის სხვა მითითება.

მუხლი 81. მუხლი 48. ვალდებულებები ვფწ-ით ფრენის შესრულებაზე

1. ვფწ-ით ფრენები უნდა შესრულდეს ამ „წესების“ VIII თავის შესაბამისად:
 - ა) როდესაც ფრენა ხორციელდება B, C და D კლასის საჰაერო სივრცის ფარგლებში;
 - ბ) როდესაც ფრენა წარმოადგენს კონტროლირებადი აეროდრომის სააეროდრომო მოძრაობის ნაწილს; ან
 - გ) როდესაც ხორციელდება ვფწ-ით სპეციალური ფრენა.

მუხლი 82. მუხლი 49. რადიოკავშირი ვფწ-ით ფრენისას

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს მიერ განსაზღვრული რაიონის ფარგლებში ან მარშრუტით ვფწ-თი ფრენისას, უნდა ხორციელდებოდეს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის უწყვეტი მოსმენა და, აუცილებლობისას, საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის შესახებ სმმ-ს იმ პუნქტის შეტყობინება, რომელიც უზრუნველყოფს საფრენოსნო-საინფორმაციო მომსახურებას.
2. **შენიშვნა:** აგრეთვე იხილეთ ამ წესის 63-ე მუხლი.

მუხლი 83. მუხლი 50. ვფწ-დან სფწ-ით ფრენაზე გადასვლა

1. სხ-მა, რომელიც ფრენას ახორციელებს ვფწ-ით და განზრახული აქვთ გადასვლა სფწ-ზე, უნდა იმოქმედოს შემდეგი წესით:
 - ა) თუ წარდგენილი იყო ფრენის გეგმა, რომელიც ითვალისწინებს ვფწ-თ ფრენას, ატყობინებს ფრენის მიმდინარე გეგმაში შესატან აუცილებელ ცვლილებებზე სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;

- ბ) საჭიროების შემთხვევაში, 29-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს წარუდგენს ფრენის გეგმას და იღებს ნებართვას კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენაზე გადასვლამდე.

თავი XIV. თავი X სახელსაწყო ფრენის წესები

მუხლი 84. მუხლი 51. საჰაერო ხომალდის აღჭურვილობა

საჰაერო ხომალდი აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი ხელსაწყოებით და სააერონავიგაციო საშუალებებით, რომლებიც შეესაბამება ფრენის მარშრუტს და აკმაყოფილებს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სფეროში მოქმედ კანონმდებლობას.

მუხლი 85. მუხლი 52. მინიმალური სიმაღლეები სფწ-ით ფრენებისათვის

1. ფრენის მინიმალური ეშელონები. გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც ეს აუცილებელია აფრენის ან დაფრენის განსახორციელებლად, ან არის სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვა, სფწ-ით ფრენები არ უნდა შესრულდეს ფრენის მინიმალურ აბსოლუტურ სიმაღლეზე დაბლა. ან იქ, სადაც მინიმალური სიმაღლეები დადგენილი არ არის, სფწ-ით ფრენა ხორციელდება:
 - ა) შემაღლებებისა და მთიანი ადგილების თავზე ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც 600-ით (2000 ფუტით) მაინც აღემატება სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობიდან 8 კმ-ის ფარგლებში მდებარე ყველაზე მაღალ დაბრკოლებას.
 - ბ) გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტის ა) ქვეპუნქტით გათვალისწინებულისა, სხვა ნებისმიერ შემთხვევაში ისეთ სიმაღლეზე, რომელიც 300 მ-ით (1000 ფუტით) მაინც აღემატება სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობიდან 8 კმ-ის ფარგლებში მდებარე ყველაზე მაღალ დაბრკოლებას.

შენიშვნა1: სხ-ის სავარაუდო ადგილმდებარეობის განსაზღვრისას, მხედველობაში მიიღება ის სანაოსნო სიზუსტე, რომელიც მიიღწევა მარშრუტის შესაბამის უბანზე (მონაკვეთზე), სხ-ზე და ხმელეთზე არსებული სანაოსნო აღჭურვილობების გათვალისწინებით.

შენიშვნა 2: დამატებით იხილეთ ამ წესების მე-10 მუხლი.

მუხლი 86. მუხლი 53. სფწ-დან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლა

1. სფწ-დან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლა ექვემდებარება შემდეგ წესს:

- ა) თუ სფწ-ით ფრენისას, სხ-ს განზრახული აქვს ვფწ-ზე გადასვლა, სმმ-ის შესაბამის ორგანოს (თუ წარდგენილი იყო ფრენის გეგმა) უნდა შეატყობინოს სფწ-ით ფრენის შეწყვეტის და ფრენის მიმდინარე გეგმაში შესატანი ცვლილებების შესახებ.

- ბ) სხ-მა, რომელიც სფწ-ით ფრენისას იმყოფება ან ხვდება ვიზუალურ მეტეოპირობებში, არ უნდა შეწყვიტოს სფწ-ით ფრენა, თუ დროის საკმაოდ ხანგრძლივობის პერიოდის განმავლობაში ნავარაუდევია არ არის მდგრადი ვიზუალური მეტეოპირობები და არ არის ამ პირობებში ფრენის გაგრძელების გადაწყვეტილება.
2. სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლა დაიშვება მხოლოდ მაშინ, თუ სმმ-ს პუნქტს სხ-ის მეთაურისგან მიღებული ექნება ისეთი შეტყობინება, რომელშიც შედის ფრაზა: „გააუქმეთ სფწ-ით ჩემი ფრენა“ და მითითებულია მიმდინარე ფრენის გეგმაში შესატანი ცვლილებები. აკრძალულია სმმ-ს პუნქტის მიერ სფწ-ით ფრენიდან ვფწ-ით ფრენაზე გადასვლის პირდაპირ ან ნაგულისხმევად შეთავაზება.

მუხლი 87. მუხლი 54. კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენის წესები

1. კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას, უნდა შესრულდეს ამ წესების მე-VIII თავის მოთხოვნები.
1. სფწ-ით ფრენა უნდა განხორციელდეს საკრეისერო ეშელონზე, ან როდესაც არსებობს სამეთვალყურეო ნებართვა კრეისერულ რეჟიმით სიმაღლის აღების ნებართვის მიღებისას, იმ ორ ეშელონს შორის ან იმ ეშელონის ზევით, რომელიც შეირჩევა:
 - ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში ამ წესების დანართი №6-ში დადგენილი „ფრენის ეშელონირების ცხრილის“ მიხედვით,
 - ბ) ღიაზვის თავზე საჰაერო სივრცეში ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის დამატება 3-ის მიხედვით.
2. ამ მუხლის პირველ პუნქტში მითითებული ეშელონთა ეს კომბინაცია არ უნდა გამოიყენებოდეს, თუ არ არის სმმ-ის პუნქტის მითითება ან თუ უფლებამოსილი ორგანოს მიერ შესაბამისი ინფორმაცია არ არის გამოქვეყნებული ჰაერსაანაონო ინფორმაციის კრებულებში.

მუხლი 88. მუხლი 55. კონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენების წესები

1. კონტროლირებად საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენები უნდა შესრულდეს საკრეისერო ეშელონზე მიმართულების ხაზის შესაბამისად, როგორც მითითებულია:
 - ა) საქართველოს საჰაერო სივრცეში ამ წესის დანართი №6-ში დადგენილი „ფრენის ეშელონირების ცხრილის“ მიხედვით;
 - ბ) სხვა ქვეყნების საჰაერო სივრცეში იმ ფრენებისათვის, რომელიც სრულდება ზღვის საშუალო დონიდან 900 მ (3000 ფუტი) სიმაღლეზე ან 410 ფრენის ეშელონის ზემოთ ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის დამატება 3-ის

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
მიხედვით, სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დადგენილი
პირობების მიხედვით.

შენიშვნა: ეს დებულება არ ეწინააღმდეგება კრეისერულ რეჟიმში ზებგერითი
სიჩქარით მოძრაობის სხ-ის მიერ სიმაღლის აღებას.

2. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენისას, უნდა განხორციელდეს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის მოსმენა და, აუცილებლობისას, დამყარდეს ორმხრივი კავშირი სმმ-ის ორგანოსთან, რომელიც აწვდის საფრენოსნო საინფორმაციო მომსახურებას.
3. კონტროლირებადი საჰაერო სივრცის ფარგლებს გარეთ სფწ-ით ფრენისას, როდესაც სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო ითხოვს ფრენის გეგმის წარდგენას, „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის მოსმენას და, აუცილებლობისას, საფრენოსნო ინფორმაციით უზრუნველმყოფ სმმ-ის ორგანოსთან ორმხრივი კავშირის დამყარებას, გადაიცემა შეტყობინება სხ-ის ადგილმდებარეობაზე 61-ე მუხლის შესაბამისად, რომელიც შეეხება მეთვალყურეობის ქვეშ მიმდინარე ფრენებს.

შენიშვნა: სხ-მა, რომელიც საკონსულტაციო სივრცეში სფწ-ით ფრენისას სარგებლობს საკონსულტაციო სმმ-ით, უნდა იხელმძღვანელოს ამ წესის მე- VIII თავის დებულებებით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც:

- ა) ფრენის გეგმა და მასში შეტანილი ცვლილებები არ წარმოადგენს სამეთვალყურეო ნებართვას. და
- ბ) ფრენის განმავლობაში საკონსულტაციო მომსახურეობის უზრუნველმყოფ ორგანოსთან დამყარებულია ორმხრივი კავშირი.

თავი XV. საჰაერო სივრცე

მუხლი 89. საჰაერო სივრცის კლასიფიკაცია

1. საქართველოს საჰაერო სივრცის კლასიფიკაცია და მოთხოვნები თითოეული კლასის მიმართ განსაზღვრულია „საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურისა და დიზაინის წესის შესახებ“ საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 28 დეკემბრის №660 დადგენილებით და ასახულია საქართველოს ჰაერსაზღვრო ინფორმაციის კრებულში (AIP).
2. საჰაერო სივრცეები, რომლებიც განსაზღვრულია, როგორც სავალდებულო რადიოკავშირის ზონა, მიმდებ-მოპასუხით სავალდებულო აღჭურვის ზონა ან U-საჰაერო სივრცე, სათანადოდ უნდა იყოს გამოქვეყნებული სააერონავიგაციო ინფორმაციის კრებულში.

მუხლი 90. სავალდებულო რადიოკავშირის ზონა (RMZ)

1. E, F ან G კლასის საჰაერო სივრცის იმ ნაწილებში ვფრ-თი ფრენისას და F ან G კლასის საჰაერო სივრცის იმ ნაწილებში სფრ-თი ფრენისას, რომლებიც განსაზღვრულია, როგორც სავალდებულო რადიოკავშირის ზონა (RMZ), უნდა ხორციელდებოდეს „ჰაერი-მიწა“ სამეტყველო კავშირის შესაბამისი არხის უწყვეტი მოსმენა და, აუცილებლობისას, მყარდებოდეს ორმხრივი რადიოკავშირი შესაბამის საკომუნიკაციო არხზე.
2. სავალდებულო რადიოკავშირის ზონაში შესვლამდე, პილოტმა შესაბამისი საკომუნიკაციო არხის მეშვეობით უნდა განახორციელოს საწყისი გამოძახება, რომელშიც უნდა მიუთითოს გამოძახებული სადგურის ინდექსი, მოსახმობი სიგნალი, საჰაერო ხომალდის ტიპი, ადგილმდებარეობა, ეშელონი, ფრენის დანიშნულება და უფლებამოსილი ორგანოს მიერ მოთხოვნილი სხვა ინფორმაცია.

მუხლი 91. მიმღებ-მოპასუხით სავალდებულო აღჭურვის ზონა (TMZ)

საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ საჰაერო სივრცეში, რომელიც განსაზღვრულია, როგორც მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვის სავალდებულო ზონა (TMZ), აღჭურვილი უნდა იყოს A და C ან S რეჟიმებზე მუშაობის შესაძლებლობის მქონე მმრლ-ის მიმღებ- მოპასუხეებით.

მუხლი 92. U-საჰაერო სივრცე

უპილოტო საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ფრენებს ასრულებენ საჰაერო სივრცეში, რომელიც განსაზღვრულია, როგორც U-საჰაერო სივრცე, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი ელექტრონული მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს U-საჰაერო სივრცის მომსახურების მიმწოდებლებისთვის მათ მუდმივ შესამჩნევას.

მუხლი 93. მოთხოვნები ელექტრონული მოწყობილობების მიმართ U-საჰაერო სივრცეში.

1. U-საჰაერო სივრცეში იდენტიფიცირების უზრუნველყოფის მიზნით ადამიანით პილოტირებადი საჰაერო ხომალდებიდან ინფორმაციის გადასაცემად უნდა გამოიყენებოდეს რომელიმე ერთი ან მეტი საშუალება:
 - ა) სერტიფიცირებული ADS-B OUT სისტემა, რომელიც აკმაყოფილებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის IV ტომის მე-5 თავის მოთხოვნებს (S რეჟიმში მომუშავე გაფართოებული სქეტიერი).

- ბ) სერტიფიცირებული ADS-B OUT სისტემა, რომელიც აკმაყოფილებს ჩიკაგოს კონვენციის-ს მე-10 დანართის III ტომის მე-12 თავის მოთხოვნებს (უნივერსალური მიმდებ-გადადგემა მოწყობილობა) - ყველა წევრ სახელმწიფოს მიერ მისი დანერგვიდან 12 თვის შემდეგ.
- გ) სისტემა, რომელიც ამ წესის დანართი 7-ში მითითებულ ინფორმაციას გადასცემს და იყენებს:
- გ.ა) მცირე რადიუსის მოქმედების მოწყობილობის (SRD) მეშვეობით 860 სიხშირის დიაპაზონზე,
ADS-L 4 SRD-860 ტექნიკურ სპეციფიკაციაში აღწერილი ფორმატის გამოყენებით;
- გ.ბ) სტანდარტიზებული მობილური სატელეკომუნიკაციო ქსელის მომსახურების მეშვეობით, საავიაციო მიზნებისათვის რომლის გამოყენება კოორდინირებულია საფოსტო და სატელეკომუნიკაციო ადმინისტრაციების ევროპული კონფერენციის ელექტრონული კომუნიკაციების კომიტეტთან (ECC), ხოლო ინფორმაციის გადაცემა ხდება ADS-L 4 MOBILE ტექნიკურ სპეციფიკაციაში აღწერილი ფორმატის გამოყენებით.
2. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა, რომელიც იყენებს აპლიკაციებზე დაფუძნებულ მომსახურებას, უნდა უზრუნველყოს, რომ ყველა სხვა აპლიკაცია ან ფუნქცია იყოს გამორთული ან დეაქტივირებული, რათა ფრენისას გადაიცემოდეს მხოლოდ აუცილებელი ინფორმაცია და მინიმუმამდე იყოს დაყვანილი დაბრკოლებები, რომლებიც შეიძლება წარმოიქმნას მონაცემთა არაპროგნოზირებადი ჩატვირთვის გამო.
3. სისტემებს, რომლებიც გამოიყენება მონაცემთა გადაცემისთვის ამ მუხლის პირველი პუნქტის გ.ა) და გ.ბ)-ის ქვეპუნქტების შესაბამისად, უნდა ჰქონდეს CE მარკირება და ისინი შეიძლება იყოს როგორც უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დამტკიცებული მეთოდით საჰაერო ხომალდზე დამონტაჟებული, ასევე, ცალკე მდგომი საბორტო მოწყობილობა.
4. ამ წესის დანართ 7-ში მითითებულ ინფორმაციას, რომლის გადაცემაც ხორციელდება ამ მუხლის პირველი პუნქტის გ.ა) და გ.ბ) ქვეპუნქტში მითითებული სისტემის მეშვეობით, უნდა ჰქონდეს ელექტრონული ფორმატი, რომელზეც ადვილად წაკითხვადი იქნება U-საჰაერო სივრცის მომსახურების მიმწოდებლებისთვის.

თავი XVI. დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემები

მუხლი 94. ექსპლუატაციის ძირითადი წესი

1. დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემა (RPAS) საერთაშორისო სააერონავიგაციო სისტემის ფარგლებში არ უნდა ექსპლუატირდებოდეს იმ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს ნებართვის გარეშე, რომლის ტერიტორიიდანაც სრულდება დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის (RPA) აფრენა.
2. დისტანციურად პილოტირებადმა საჰაერო ხომალდმა სხვა სახელმწიფოს ტერიტორია არ უნდა გადაკვეთოს იმ თითოეული სახელმწიფოების შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ნებართვის გარეშე, რომლის საჰაერო სივრცეშიც შესრულდება ფრენა. აღნიშნული ნებართვა შეიძლება იყოს ორი სახელმწიფოს შორის გაფორმებული შეთანხმებების ფორმა.
3. დისტანციურად პილოტირებადმა საჰაერო ხომალდმა ღია ზღვის თავზე ფრენა არ უნდა შეასრულოს სმმ-ს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოსთან წინასწარი კოორდინირების გარეშე.
4. ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტში ნახსენები ნებართვა და კოორდინაცია ხორციელდება აფრენის დაწყებამდე მაშინ, როდესაც ფრენის დაგეგმვისას არსებობს გონივრული ვარაუდი, რომ საჰაერო ხომალდი შეიძლება შევიდეს მოცემულ საჰაერო სივრცეში.
5. დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის (RPAS) ექსპლუატაცია უნდა ხორციელდებოდეს იმ სახელმწიფოს მიერ დადგენილი პირობების თანახმად, რომლის რეესტრშიც იგი რეგისტრირებულია, ხოლო თუ სახელმწიფო განსხვავებულია, იმ სახელმწიფოს მიერ დადგენილი პირობების თანახმად, სადაც ფრენა განხორციელდება.
6. ფრენის გეგმები წარდგენილი უნდა იქნეს ამ წესის მე-4 თავის შესაბამისად ან იმ სახელმწიფო(ებ)ის მიერ დადგენილი წესით, სადაც ფრენა განხორციელდება.
7. RPAS უნდა აკმაყოფილებდეს მახასიათებლებისა და საბორტო აღჭურვილობის მიმართ დადგენილ იმ მოთხოვნებს, რომლებიც მოქმედებს იმ კონკრეტული საჰაერო სივრცეში, სადაც ფრენა განხორციელდება.

შენიშვნა: განმარტებითი ინფორმაცია დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემების შესახებ მოცემულია დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემების (RPAS) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში (Doc 10019).

მუხლი 95. სერტიფიკატები და ლიცენზირება

1. RPAS სისტემა, მისი კომპონენტების ურთიერთდამოკიდებულების გათვალისწინებით, უნდა აკმაყოფილებდეს ეროვნული წესებს. გარდა ამისა:
 - ა) დისტანციურად პილოტირებად საჰაერო ხომალდს უნდა ჰქონდეს შესაბამისი საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატი, გაცემული ეროვნული წესების შესაბამისად; და
 - ბ) RPAS-ის კომპონენტები, რომლებიც განსაზღვრულია ტიპის დიზაინით, უნდა იყოს სერტიფიცირებული ეროვნული წესების შესაბამისად.
2. RPAS-ის ექსპლუატანტის უნდა ჰქონდეს დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის (RPAS) ექსპლუატანტის სერტიფიკატი, გაცემული ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის IV თავის დებულებების შესაბამისად.
3. დისტანციური პილოტები სერტიფიცირებული უნდა იყვნენ ან მათ უნდა ჰქონოდათ მოქმედი მოწმობა, გაცემული ეროვნული წესების შესაბამისად და, ან ჩიკაგოს კონვენციის 1-ლი დანართის მოთხოვნების შესაბამისად.
4. დისტანციური პილოტები ლიცენზირებული უნდა იყვნენ ან მათ უნდა ჰქონდეთ მოქმედი მოწმობა, ჩიკაგოს კონვენციის 1-ლი დანართის მოთხოვნების შესაბამისად.

შენიშვნა 1. ასამბლეის A38-12 რეზოლუციის C დანართში მოცემულია გადაწყვეტილება იმის თაობაზე, რომ საჰაერო ხომალდების კონკრეტულ კატეგორიებზე, კლასებსა ან ტიპებზე საერთაშორისო სტანდარტების ძალაში შესვლამდე, იმ ხელშემკვრელი სახელმწიფოს მიერ ეროვნული წესების შესაბამისად გაცემული ან ამოქმედებული სერტიფიკატები, სადაც რეგისტრირებული იქნა საჰაერო ხომალდი, აღიარებული იქნება იმ სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოების მიერ, რომელთა საჰაერო სივრცეშიც განხორციელდება ფრენა, დაფრენისა და აფრენის ჩათვლით.

შენიშვნა 2 - ასამბლეის A41-10 რეზოლუციის მიუხედავად, ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 მუხლი უზრუნველყოფს იმის გარანტიას, რომ თითოეულ ხელშემკვრელ სახელმწიფოს ექნება აბსოლუტური სუვერენიტეტი საკუთარ საჰაერო სივრცეში დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდების ფრენებზე ნებართვის გაცემის კუთხით.

მუხლი 96. ნებართვის მოთხოვნა სახელმწიფოს ტერიტორიის გადაკვეთის შესახებ

1. სახელმწიფოს ტერიტორიის გადაკვეთის შესახებ ნებართვის მიღების განაცხადი წარედგინება იმ სახელმწიფოს (სახელმწიფოების) შესაბამის ორგანოებს, რომლის საჰაერო სივრცეშიც განხორციელდება დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაცია, დაგეგმილი ფრენის თარიღამდე არანაკლებ შვიდი დღით ადრე, თუ სახელმწიფოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული.
2. თუ სახელმწიფოს შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვაგვარად არ არის განსაზღვრული, ნებართვის მიღების მოთხოვნაში მითითებული უნდა იყოს შემდეგი:
 - ა) ექსპლუატანტის დასახელება/სახელი და საკონტაქტო ინფორმაცია;

- ბ) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის მახასიათებლები (ტიპი, მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა, ძრავების რაოდენობა, ფრთათმორისი განი);
- გ) რეგისტრაციის სერტიფიკატის ასლი;
- დ) საჰაერო ხომალდის ამოსაცნობი ინდექსი, რომელიც გამოიყენება რადიოსატელეფონო კავშირის დროს (თუ ასეთი რამ გამოიყენება);
- ე) საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის ასლი;
- ვ) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის სისტემის (RPAS) ექსპლუატანტის სერტიფიკატის ასლი;
- ზ) დისტანციური პილოტ(ებ)ის მოწმობის ასლი;
- თ) საჰაერო ხომალდის საბორტო რადიოსადგურის ლიცენზიის ასლი (თუ ასეთი რამ გამოიყენება);
- ი) დაგეგმილი ექსპლუატაციის აღწერილობა (ექსპლუატაციის ტიპი ან დანიშნულება), ფრენის წესები, ექსპლუატაცია პირდაპირი ხედვის არეში (VLOS), თუ ასეთი რამ გამოიყენება, დაგეგმილი ფრენის თარიღი, გაფრენის პუნქტი, დანიშნულების პუნქტი, საკრეისერო სიჩქარე(ები), საკრეისერო ეშელონ(ებ)ი, ფრენის მარშრუტი, ფრენის ხანგრძლივობა/სიხშირე;
- კ) აფრენისა და დაფრენის მოთხოვნები;
- ლ) დისტანციურად პილოტირებადი საჰაერო ხომალდის საექსპლუატაციო მახასიათებლები, რაშიც შედის:
 - ლ.ა) საექსპლუატაციო სიჩქარეები;
 - ლ.ბ) აღმასვლის ტიპიური და მაქსიმალური სიჩქარეები; ლ.გ) დაღმასვლის ტიპიური და მაქსიმალური სიჩქარეები; ლ.დ) მობრუნების ტიპიური და მაქსიმალური სიჩქარეები;
 - ლ.ე) სხვა შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები (მაგ. შეზღუდვები ქართან, შემოყინვასთან, ნალექებთან დაკავშირებით); და
 - ლ.ვ) ფრენის მაქსიმალური ხანგრძლივობა;
- მ) კავშირის, ნაოსნობის და დაკვირვების შესაძლებლობები;
- ა) საავიაციო უსაფრთხოების რადიო სიხშირეები და აღჭურვილობა, რაშიც შედის:
 - ა.ა) რადიოკავშირი სმმ-ის) პუნქტთან, კავშირის ნებისმიერი ალტერნატიული მეთოდების ჩათვლით;

ა.ბ) მართვისა და კონტროლის საკომუნიკაციო ხაზები (C2), მათი საექსპლუატაციო მახასიათებლები და დაფარვის არეები;

ა.გ) კომუნიკაცია დისტანციურ პილოტსა და RPA-ის დამკვირვებელს შორის, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ბ) სანავიგაციო მოწყობილობა; და

გ) დაკვირვების მოწყობილობა (მაგ., მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხე, ADS-B out);

ნ) აღმოჩენისა და არიდების

შესაძლებლობები; ო) ავარიული

პროცედურები, რაშიც შედის:

ო.ა) საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო პუნქტთან კავშირის

დაკარგვა; ო.ბ) C2 საკომუნიკაციო ხაზის მტყუნება; და

ო.გ) დისტანციურ პილოტსა და RPA-ის დამკვირვებელს შორის კავშირის დაკარგვა, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

პ) დისტანციური პილოტის მართვის სადგურების რაოდენობა და ადგილმდებარეობა, ასევე, დისტანციური პილოტის მართვის სადგურებს შორის მართვის გადაცემის პროცედურები, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

ჟ) ხმაურის მიხედვით სერტიფიცირების დამადასტურებელი დოკუმენტი, ჩიკაგოს კონვენციის მე-16 დანართის 1-ლი ტომის დებულებების შესაბამისად, თუ ასეთი რამ გამოიყენება;

რ) უსაფრთხოების ეროვნულ სტანდარტებთან შესაბამისობის დადასტურება ჩიკაგოს კონვენციის მე-17 დანართის დებულებებით გათვალისწინებული მეთოდით, მათ შორისაც, RPAS-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული უსაფრთხოების უზრუნველყოფის კუთხით;

ს) სასარგებლო ტვირთის შესახებ ინფორმაცია/აღწერილობა; და

ტ) სათანადო დაზღვევის/მატერიალური პასუხისმგებლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

3. როდესაც ამ მუხლის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული სერტიფიკატები ან სხვა დოკუმენტები გაიცემა ინგლისურის გარდა სხვა ენაზე, მას უნდა დაერთოს ინგლისურენოვანი თარგმანი.

4. შესაბამისი სახელმწიფო(ები)სგან ნებართვის მიღების შემდეგ, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოების შეტყობინება და მათთან კოორდინირება უნდა განხორციელდეს სახელმწიფო(ები)ს მიერ დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად.

შენიშვნა: ნებართვის მიღების მოთხოვნა არ ანაცვლებს სმმ-ს პუნქტში ფრენის გეგმის წარდგენის მოთხოვნას.

5. ნებართვაში მოხდენილი ცვლილებები განსახილველად წარედგინება შესაბამის სახელმწიფო(ებ)ს. ცვლილებების დამტკიცების შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა ამის თაობაზე უნდა აცნობოს ყველა დაინტერესებულ უფლებამოსილ ორგანოს.
6. ფრენის გაუქმების შემთხვევაში, ექსპლუატანტმა ან დისტანციურმა პილოტმა რაც შეიძლება სწრაფად ამის თაობაზე უნდა აცნობოს ყველა შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს.

თავი XVII. დაკვირვებები და შეტყობინებები საჰაერო ხომალდებიდან

მუხლი 97. საჰაერო ხომალდებიდან დაკვირვების ტიპები

1. ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე საჰაერო ხომალდიდან წარიმართება შემდეგი

დაკვირვებები: ა) სპეციალური დაკვირვებები; და

ბ) სხვა არარეგულარული დაკვირვებები.

მუხლი 98. სპეციალური დაკვირვებები საჰაერო ხომალდიდან

1. საჰაერო ხომალდიდან სპეციალური დაკვირვებები წარიმართება, ხოლო შესაბამისი მოხსენებები კეთდება იმ შემთხვევაში, როდესაც აღინიშნება შემდეგი პირობები:

ა) ზომიერი ან ძლიერი

ტურბულენტობა; ბ) ზომიერი ან

ძლიერი შემოყინვა;

გ) ძლიერი მთის ტალღა;

დ) შენიღბული, დაფარული გარემომცველი ჭექა-ქუხილი უსეტყვოდ, ან

ქარტეხილის ხაზით; ე) შენიღბული, დაფარული გარემომცველი ჭექა-ქუხილი

სეტყვით, ან ქარტეხილის ხაზით;

ვ) ძლიერი მტვრიანი ან ძლიერი ქვიშიანი

ქარიშხალი; ზ) ვულკანური ფერფლის ღრუბელი;

თ) ვულკანური მოქმედებები, რომლებიც წინ უსწრებს ამოფრქვევას, ან ვულკანური ამოფრქვევა; ან

ი) ადრ-ზე დამუხრუჭების პირობები არ არის ისეთი კარგი, როგორც იყო შეტყობინებული.

2. საფრენოსნო ეკიპაჟმა მოხსენებები უნდა შეადგინოს ამ წესის მე-8 დანართის A პუნქტში მოცემულ 'AIREP SPECIAL' ტიპობრივი ფორმატის მიხედვით და მე-8 დანართის მე-2 პუნქტში განსაზღვრული დაწვრილებითი ინსტრუქციის შესაბამისად.
3. საფრენოსნო ეკიპაჟმა, საჰაერო ხომალდის ბორტიდან მოხსენებების გადმოცემისას, ხოლო სმმ-ს პუნქტმა ამ შეტყობინებების რეტრანსლაციისას, უნდა გამოიყენოს ამ წესის მე-8 დანართში მოცემული დაწვრილებითი ინსტრუქცია, შეტყობინებების ფორმატი და ფრაზეოლოგია.
4. ვულკანური მოქმედების დაკვირვების შესახებ საჰაერო ხომალდის ბორტიდან გადმოცემული სპეციალური მოხსენებები შედგენილი უნდა იყოს სპეციალური ფორმით. როდესაც საჰაერო ხომალდი ფრენებს ასრულებს მარშრუტებზე, სადაც შესაძლოა წარმოიქმნას ვულკანური ფერფლის ღრუბლები, საფრენოსნო ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი უნდა იყოს სპეციალური მოხსენების ტიპური ფორმებით, ამ წესის მე-8 დანართის B პუნქტის შესაბამისად.

მუხლი 99. სხვა არარეგულარული დაკვირვებები საჰაერო ხომალდებიდან

იმ შემთხვევებში, როდესაც ადგილი აქვს ისეთ მეტეოროლოგიურ პირობებს, რომლებიც ჩამოთვლილი არ არის 98-ე მუხლში (მაგალითად ქარის წანაცვლება) და რომლებმაც, საჰაერო ხომალდის მეთაურის აზრით, შეიძლება ზემოქმედება მოახდინონ ფრენის უსაფრთხოებაზე, იგი ამის შესახებ აცნობებს საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს, შეძლებისდაგვარად უმოკლეს დროში.

შენიშვნა: შემოყინვა, ტურბულენტობა და მნიშვნელოვან წილად ქარის წანაცვლება - ეს ის მოვლენებია, რომლებზეც ჯერჯერობით დედამიწიდან შეუძლებელია საიმედო დაკვირვება, და ერთადერთ დასაბუთებად მათი არსებობისა, უმეტეს შემთხვევებში ეს არის დაკვირვებები საჰაერო ხომალდებიდან.

მუხლი 100. ფრენის დროს საჰაერო ხომალდიდან დაკვირვებების მონაცემების შეტყობინება

1. დაკვირვებების შეტყობინებები საჰაერო ხომალდიდან გადაიცემა „ჰაერი-მიწა“ მონაცემთა გადაცემის ხაზით. იმ შემთხვევებში, როდესაც „ჰაერი-დედამიწა“ მონაცემთა გადაცემის ხაზი არ არის ხელმისაწვდომი ან მისი გამოყენება არ არის მიზანშეწონილი, ფრენის დროს საჰაერო ხომალდიდან სპეციალური და სხვა არარეგულარული დაკვირვებები გადაიცემა სამეტყველო კავშირის საშუალებებით.

2. დაკვირვებების მონაცემები საჰაერო ხომალდიდან გადაიცემა დაკვირვების განხორციელების მომენტში ფრენის დროს და შესაძლებლობის მიხედვით, მისი ჩატარებისთანავე.
3. დაკვირვებების შეტყობინებები საჰაერო ხომალდიდან გადაიცემა ბორტიდან გადმოცემული მოხსენებების სახით და მე-8 დანართში მოცემული ტექნიკური სპეციფიკაციის შესაბამისად.

მუხლი 101. საჰაერო ხომალდიდან გადმოცემული შეტყობინებების გაზიარება

1. სმმ-ს პუნქტმა, სხ-დან მიღებული სპეციალური და არარეგულარული შეტყობინებები რაც შეიძლება სწრაფად უნდა გადასცეს:
 - ა) სხვა შესაბამის საჰაერო ხომალდებს;
 - ბ) მეტეოროლოგიური თვალთვალის შესაბამის სამსახურის ამ წესის მე-8 დანართის მე-3 პუნქტის შესაბამისად; და
 - გ) სმმ-ს სხვა შესაბამის პუნქტებს.
2. საჰაერო ხომალდებზე შეტყობინებები გადაიცემა იმ სიხშირით და დროის იმ პერიოდის განმავლობაში, რომელიც განსაზღვრულია შესაბამისი სმმ-ს პუნქტის მიერ.
3. ბორტიდან გადმოცემული სპეციალური შეტყობინებები რაც შეიძლება სწრაფად ეგზავნება სავარაუდო ზეგავლენის ზონაში მყოფ სხვა საჰაერო ხომალდებს და უნდა მოიცავდეს ფრენის მიმართულებით საჰაერო ხომალდის წინ ერთ საათამდე ფრენის მონაკვეთს.

თავი XVIII. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხე

მუხლი 102. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის გამოყენება

1. როდესაც საჰაერო ხომალდი აღჭურვილია გამართული მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით, პილოტმა იგი უნდა გამოიყენოს ფრენის ყველა ფაზის დროს იმის მიუხედავად, სრულდება ფრენა საჰაერო სივრცეში, სადაც მმრლ-ი გამოიყენება სმმ-ს მიზნებისთვის, თუ მის ფარგლებს გარეთ.
2. პილოტებმა არ უნდა ისარგებლონ ამოცნობის (IDENT) რეჟიმით, თუ ამას სმმ-ს პუნქტი არ მოითხოვს.
3. გარდა იმ საჰაერო სივრცეში ფრენებისა, სადაც უფლებამოსილი ორგანოს მოთხოვნით მიმღებ- მოპასუხით აღჭურვა სავალდებულოა, საკმარისი

საქართველოს საჰაერო სივრცეში ფრენის წესების პროექტი
ელექტროკვების არმქონე საჰაერო ხომალდები თავისუფლდებიან ფრენის ყველა
ფაზის დროს მიმღებ-მოპასუხის გამოყენების მოთხოვნისაგან.

მუხლი 103. A რეჟიმში მომუშავე მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხეზე კოდების დაყენება

1. მისანიშნებლად, რომ მმრლ-თი აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი განიცდის ამა თუ
იმ ავარიულ ვითარებას, პილოტი:
 - ა) ირჩევს 7700 კოდს ავარიული ვითარების მისათითებლად, თუ სმმ-ის პუნქტის
მიერ მანამდე პირდაპირ არ გაუცია მითითება მიმღებ-მოპასუხის სხვა რეჟიმზე
დაყენების თაობაზე. მიუხედავად ამისა, ამ უკანასკნელ შემთხვევაში, პილოტს
მაინც შეუძლია აირჩიოს 7700 კოდი, თუ მას ექნება საფუძველი ივარაუდოს, რომ
ეს მოქმედების საუკეთესო ვარიანტია;
 - ბ) ირჩევს 7600 კოდს რადიოკავშირის მტყუნების მისანიშნებლად.
 - გ) ირჩევს 7500 კოდს უკანონო ჩარევის მდგომარეობის მისათითებლად. თუ ამას
გარემოებები მოითხოვს, ამ კოდის სანაცვლოდ უნდა გამოიყენებოდეს 7700 კოდი.
2. გარდა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღწერილი შემთხვევებისა,
პილოტი:
 - ა) ირჩევს სმმ-ის პუნქტის მიერ მითითებულ კოდებს; ან
 - ბ) სმმ-ის პუნქტის მითითების არარსებობის შემთხვევაში, ირჩევს 2000 კოდს ან
უფლებამოსილი ორგანოს მიერ განსაზღვრულ სხვა კოდს; ან
 - გ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების არარსებობის შემთხვევაში, ირჩევს 7000
კოდს სათანადოდ აღჭურვილი საჰაერო ხომალდის აღმოჩენის გასაადვილებლად,
თუ უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვაგვარად არ არის მითითებული.
3. როდესაც ვითარების ინდიკაციის ეკრანზე აისახება კოდი, რომელიც განსხვავდება
საჰაერო ხომალდისთვის მითითებული კოდისგან:
 - ა) პილოტს მოეთხოვება არჩეული კოდის დადასტურება და, თუ ამას ვითარება
მოითხოვს, სწორი კოდის ხელახლა დაყენება; და
 - ბ) თუ საჰაერო ხომალდისთვის მითითებულ და ეკრანზე ასახულ კოდებს შორის
შეუსაბამობა კვლავ აღინიშნება, პილოტს შეიძლება მოეთხოვოს სხ-ის მიმღებ-
მოპასუხით სარგებლობის შეწყვეტა. ამის შესახებ ეცნობება მომდევნო
სამეთვალყურეო პუნქტს ან იმ სხვა ნებისმიერ ორგანოს, რომელიც სმმ-ს
უზრუნველყოფისას იყენებს მმრლ-ს და/ან მულტილატერაციის სისტემას
(MLAT).
3. თუ სმმ-ის პუნქტი ითხოვს პილოტის მიერ არჩეული კოდის დადასტურებას,

პილოტმა უნდა:

4. ა) გადაამოწმოს მიმღებ-მოპასუხეზე დაყენებული A რეჟიმის კოდი;
- ბ) საჭიროების შემთხვევაში, ხელახლა დააყენოს მითითებული კოდი; და გ) სმმ-ის პუნქტს დაუდასტუროს მიმღებ-მოპასუხეზე დაყენებული კოდი.

მუხლი 104. ბარომეტრული სიმაღლის საფუძველზე მიღებული ინფორმაცია

1. როდესაც საჰაერო ხომალდი აღჭურვილია C რეჟიმში მომუშავე გამართული მოწყობილობით, პილოტმა მუდმივად უნდა გამოიყენოს ეს რეჟიმი, თუ სმმ-ის პუნქტის მიერ სხვაგვარად არ არის განკარგული.
2. თუ უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვაგვარად არ არის მითითებული, ფრენის ეშელონის შესახებ ბარომეტრული სიმაღლის საფუძველზე მიღებული ინფორმაციის გადამოწმება ყოველი სათანადოდ აღჭურვილი სმმ-ს პუნქტის მიერ უნდა განხორციელდეს მინიმუმ ერთხელ - შესაბამის საჰაერო ხომალდთან თავდაპირველი კონტაქტის დროს ან, თუ ეს შეუძლებელია, მის შემდეგ რაც შეიძლება სწრაფად.

მუხლი 105. სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსის დაყენება

1. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხე S რეჟიმით ან ADS-B-ით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდიდან, რომელსაც გაჩნია სხ-ის ამოცნობის ფუნქცია, იგზავნება ფრენის გეგმის მითითებული ამოსაცნობი ინდექსი ან, თუ ფრენის გეგმა წარდგენილი არ არის, სარეგისტრაციო ნიშანი.
2. როდესაც ვითარების ინდიკაციის ეკრანზე აისახება S რეჟიმის ან ADS-B-ით მოწყობილობით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდიდან გადაცემული სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი, რომელიც განსხვავდება იმ ინდექსიგან, რომლის მიღებაც მოსალოდნელია სხ-ისგან, პილოტს მოეთხოვება ამოსაცნობი ინდექსის დადასტურება და, საჭიროებისას, სწორი ამოსაცნობი ინდექსის ხელახლა შეყვანა; და
3. თუ S რეჟიმის ან ADS-B-ის მოწყობილობაზე სწორი ამოსაცნობი ინდექსის დაყენების შესახებ პილოტისგან მიღებული დასტურის შემდეგ შეუსაბამობა კვლავ რჩება, მეთვალყურე უნდა:
 - ა) აცნობოს პილოტს შეუსაბამობის შენარჩუნების შესახებ;
 - ბ) შესაძლებლობიდან გამომდინარე, ვითარების ინდიკაციის ეკრანზე შეასწოროს სხ-ის ამოსაცნობი ინდექსი; და
 - გ) მომდევნო სამეთვალყურეო პუნქტს და იმ ნებისმიერ ორგანოს, რომელიც S რეჟიმს იყენებს ამოცნობის მიზნით, შეატყობინოს, თუ სხ-დან გადაცემული ამოსაცნობი ინდექსი არასწორია.

მუხლი 106. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება მაშინ, როდესაც გამართული მიმღებ-მოპასუხით სხ-ის აღჭურვა სავალდებულოა

1. გაფრენის შემდეგ მიმღებ-მოპასუხის მტყუნების შემთხვევაში, სმმ-ის პუნქტი უნდა შეეცადოს, უზრუნველყოს დანიშნულების აეროდრომამდე ფრენის გაგრძელება ფრენის გეგმის შესაბამისად. მიუხედავად ამისა, მოსალოდნელია, რომ პილოტებს შეიძლება დაეკისროს კონკრეტული შეზღუდვების შესრულება.
2. იმ შემთხვევაში, როდესაც მიმღებ-მოპასუხის მტყუნება მოხდა გაფრენამდე, ხოლო მისი აღდგენა შეუძლებელია, პილოტებმა უნდა:
 - ა) რაც შეიძლება სწრაფად აცნობონ სმმ-ს პუნქტს, სასურველია, ფრენის გეგმის წარდგენამდე;
 - ბ) ფრენის გეგმის მე-10 პუნქტის მმრლ-ის გრაფაში ჩაწერონ სიმბოლო „N“ მიმღებ-მოპასუხის სრული გაუმართაობის შემთხვევაში ან, მისი ნაწილობრივი გაუმართაობის შემთხვევაში, ჩაწერონ სიმბოლო, რომელიც შეესაბამება მიმღებ-მოპასუხის მიერ შენარჩუნებულ შესაძლებლობებს; და
 - გ) იმოქმედონ იმ ნებისმიერი გამოქვეყნებული პროცედურის შესაბამისად, რომლის მიხედვითაც მოითხოვება გამართული მმრლ-ით სავალდებულო აღჭურვის მოთხოვნისგან გათავისუფლება.

თავი XIX. ხმოვანი კავშირის გამოყენების წესი

მუხლი 107. საავიაციო რადიოკავშირის სტანდარტული ფრაზეოლოგია

რადიოსატელეფონო კავშირის დროს გამოიყენება მთავრობის დადგენილება №595 “საავიაციო რადიოკავშირისა და ფრაზეოლოგიის გამოყენების წესი“-ით გათვალისწინებული საავიაციო რადიოკავშირის სტანდარტული ფრაზეოლოგია.

მუხლი 108. სპეციალური კავშირის პროცედურები

1. სამანევრო არეში სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილებისთვის, საბუქსირე საწევრების გამოკლებით, გამოიყენება იგივე ფრაზეოლოგია, რაც საჰაერო ხომალდებისთვის, გარდა მიმოსვლის მითითებებისა, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებებთან კავშირის დროს სიტყვა ‘TAXI’-ს სანაცვლოდ გამოიყენება სიტყვა ‘PROCEED’.
2. საჰაერო მოძრაობის საკონსულტაციო მომსახურება არ ითვალისწინებს ‘სამეთვალყურეო ნებართვების’ გაცემას; იგი ითვალისწინებს მხოლოდ საჰაერო ხომალდებისთვის “საკონსულტაციო ინფორმაციის” მიწოდებას და მოქმედების ვარიანტის შემოთავაზებას, რისთვისაც უნდა გამოიყენებოდეს სიტყვა “რჩევა” ან “შეთავაზება”.

3. როდესაც საჰაერო ხომალდი კვალზე ტურბულენტობის მხრივ მიეკუთვნება მძიმე კატეგორიას, ამ სხ-სა და სმმ-ს პუნქტს შორის პირველადი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარებისას სიტყვა 'მძიმე' ('Heavy') წარმოითქმის უშუალოდ სხ-ის მოსახმობის შემდეგ.
4. როდესაც, უფლებამოსილი ორგანოს განსაზღვრით, კვალზე ტურბულენტობის მხრივ მძიმე კატეგორიას მიეკუთვნება განსაკუთრებული საჰაერო ხომალდი, ამ სხ-სა და სმმ-ს პუნქტს შორის პირველადი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარებისას სიტყვა 'სუპერ' ('Super') წარმოითქმის უშუალოდ სხ-ის მოსახმობის შემდეგ.
5. პილოტმა მეთვალყურესთან კავშირის დამყარებისას შეიძლება მიიღოს სწრაფი პასუხი, თუ წარმოთქვამს ფრაზას 'მოითხოვება სახიფათო მეტეოპირობების რაიონის შემოვლა' ('WEATHER DEVIATION REQUIRED'), რომელიც გულისხმობს, რომ იგი მოითხოვს პრიორიტეტს სიხშირეზე და მეთვალყურისგან პასუხის მისაღებად. აუცილებლობისას, პილოტმა კავშირი უნდა დაიწყოს საგანგებო გამოძახებით "PAN PAN", რომელიც სასურველია, რომ წარმოთქვას სამჯერ.

თავი XX. მონაცემთა გადაცემის ხაზით 'მეთვალყურე-პილოტი'
რადიოკავშირის (CPDLC) დამყარების წესი

მუხლი 109. მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინიცირება და მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინიცირების მტყუნება

1. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების საწარმო ვალდებულია CPDLC-ს გამოყენების შემთხვევაში, სმმ-ს პუნქტთან დაერთების მისამართები გამოაქვეყნოს სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს მიერ ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში.
2. როგორც კი მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინიცირების მოთხოვნა მიღებული იქნება საჰაერო ხომალდიდან, რომელიც იმყოფება მონაცემთა გადაცემის ხაზის მომსახურების რაიონში ან მასთან სიახლოვეს, სმმ-ს პუნქტმა უნდა განიხილოს ეს მოთხოვნა და თუ იგი ფრენის გეგმას ესადაგება, დაამყაროს სხ-თან კავშირი.
3. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიმწოდებელმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა დაადგინოს მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინიცირების მტყუნების აღმოფხვრის პროცედურა.
4. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა რაც შეიძლება სწრაფად უნდა დაადგინოს მონაცემთა გადაცემის ხაზის ინიცირების მტყუნების აღმოფხვრის პროცედურა.

მუხლი 110. მონაცემთა გადაცემის ხაზით 'მეთვალყურე-პილოტი'
რადიოკავშირის (CPDLC) დანერგვა

1. CPDLC რადიოკავშირი უნდა დაინერგოს წინასწარ იმდენად ადრე, რომ უზრუნველყოფილი იყოს საჰაერო ხომალდის კავშირი სმმ-ის შესაბამის პუნქტთან.
2. ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ საჰაერო ან მიწისზედა სისტემებზე როდის და, საჭიროების შემთხვევაში, სად უნდა დაინერგოს CPDLC რადიოკავშირი, ქვეყნდება სააერნაოსნო ინფორმაციის ცირკულარებში ან კრებულებში.
3. პილოტს უნდა შეეძლოს სმმ-ის იმ პუნქტის იდენტიფიცირება, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას, ამ მომსახურებით სარგებლობის ნებისმიერ დროს.

მუხლი 111. CPDLC შეტყობინებების გადაცემა

1. CPDLC შეტყობინებების გადაცემისას, ხმოვანი კავშირის და CPDLC შეტყობინებების გადაცემა იწყება ერთდროულად.
2. როდესაც საჰაერო ხომალდის სამეთვალყურეო მომსახურება გადადის სმმ-ის ისეთი პუნქტიდან, სადაც CPDLC სისტემა დაწერგილია, ისეთ სამეთვალყურეო პუნქტში, სადაც CPDLC სისტემა დაწერგილი არ არის, CPDLC კავშირის გაუქმებასთან ერთდროულად ხდება ხმოვან კავშირზე გადასვლა.
3. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს უნდა ეცნობოს, თუ CPDLC შეტყობინებების გადაცემის მცდელობა იწვევს მონაცემთა გადაცემის ეფექტურობის ცვლილებას, ანუ როდესაც არის მონაცემთა გადაცემის ხაზით გადაცემული ისეთი შეტყობინებები, რომლებზეც პასუხი დიალოგის დახურვის თაობაზე არ იქნა მიღებული. თუ საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე გადაწყვეტს საჰაერო ხომალდზე კონტროლის გადაცემას მაშინ, როდესაც 'აღმავალი' კავშირის ხაზით გადაცემულ შეტყობინებაზე (შეტყობინებებზე) პილოტისგან პასუხი მიღებული არ იქნა, იგი, როგორც წესი, უბრუნდება ხმოვან კავშირს და ცდილობს იმის გარკვევას, თუ რატომ წარმოიქმნა გაურკვეველობა 'აღმავალი' კავშირის ხაზით გადაცემულ შეტყობინებებთან დაკავშირებით.

მუხლი 112. CPDLC შეტყობინებების სტრუქტურა

1. CPDLC შეტყობინებების ტექსტი უნდა იყოს შედგენილი სტანდარტული შეტყობინების ფორმატში, უბრალო სასაუბრო ენაზე, ან აბრევიატურებით და კოდებით. უბრალო სასაუბრო ენა არ გამოიყენება, თუ შესაძლებელია ტექსტის შემოკლება შესაბამისი აბრევიატურების და კოდების გამოყენების მეშვეობით. არ უნდა გამოიყენებოდეს არაარსებითი მნიშვნელობის, მაგალითად, თავაზიანობის გამომხატველი სიტყვები და ფრაზები.

2. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე და პილოტი CPDLC შეტყობინებებს ადგენენ სტანდარტული შეტყობინების ელემენტების და ღია ტექსტის ელემენტების ან მათი კომბინაციის გამოყენებით. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეებმა ან პილოტებმა თავი უნდა შეიკავონ ღია ტექსტის შეტყობინების ელემენტების გამოყენებისგან.
3. როდესაც CPDLC შეტყობინებების გამოყენება განსაკუთრებულ გარემოებებში მიზანშეწონილი არ არის, უფლებამოსილმა ორგანომ, ექსპლუატანტებთან და სმმ-ს სხვა მიმწოდებლებთან კონსულტაციით, შეიძლება დაადგინოს, რომ დასაშვებია ღია ტექსტის შეტყობინების ელემენტების გამოყენება. ასეთ შემთხვევებში, შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანო განსაზღვრავს ტექსტის ასახვის ფორმატს, დასახულ გამოყენებასა და ღია ტექსტის შეტყობინების თითოეული ელემენტის ატრიბუტებს.
4. CPDLC შეტყობინება შედგება არაუმეტეს ხუთი ელემენტისგან, რომელთაგან მხოლოდ ორი შეიძლება შეიცავდეს ნებადართული მარშრუტის ცვალეზად პარამეტრებს.
5. მრავალელემენტური CPDLC შეტყობინებების კონსტრუქცია:
 - ა) როდესაც მოითხოვება პასუხი მრავალელემენტური CPDLC შეტყობინებაზე, პასუხი ვრცელდება შეტყობინების ყველა ელემენტზე.
 - ბ) როდესაც სამეთვალყურეო ნებართვის ერთელემენტური შეტყობინების ან მრავალელემენტური შეტყობინების რომელიმე ნაწილის შესრულება შეუძლებელია, პილოტი პასუხს 'UNABLE' გადასცემს მთელ შეტყობინებასთან მიმართებაში.
 - გ) თუ სამეთვალყურეო ნებართვების ერთელემენტური ან მრავალელემენტური მოთხოვნის არც ერთი ელემენტი არ იქნება დამტკიცებული, მეთვალყურე გადასცემს საპასუხო შეტყობინებას 'UNABLE', რომელიც ვრცელდება მოთხოვნის ყველა ელემენტზე. მიმდინარე სამეთვალყურეო ნებართვა (ნებართვები) არ ექვემდებარება ხელახლა დადასტურებას.
 - დ) როდესაც სამეთვალყურეო ნებართვის მრავალელემენტური მოთხოვნა შეიძლება დაკმაყოფილდეს მხოლოდ ნაწილობრივ, მეთვალყურე გადასცემს საპასუხო შეტყობინებას 'UNABLE', რომელიც ვრცელდება მოთხოვნის ყველა ელემენტზე და, საჭიროების შემთხვევაში, მიუთითებს მიზეზს და/ან ინფორმაციას იმის თაობაზე, თუ როდისაა მოსალოდნელი სამეთვალყურეო ნებართვის გაცემა.
 - ე) როდესაც შესაძლებელია სამეთვალყურეო ნებართვის ერთელემენტური ან მრავალელემენტური მოთხოვნის ყველა ელემენტის დაკმაყოფილება, მეთვალყურე გადასცემს პასუხს, რომელშიც მიუთითებს ნებართვებს მოთხოვნის თითოეულ ელემენტთან მიმართებაში. ეს პასუხი იგზავნება 'აღმავალი' კავშირის ხაზით, ერთიანი შეტყობინების სახით.

- ვ) როდესაც CPDLC შეტყობინება შეიცავს ერთზე მეტ ელემენტს და მასზე პასუხში გამოიყენება ატრიბუტი „Y“, ერთი საპასუხო შეტყობინება შეიცავს პასუხების შესაბამის რაოდენობას იმავე თანმიმდევრობით.

მუხლი 113. პასუხი CPDLC შეტყობინებებზე

1. თუ უფლებამოსილი ორგანოს მიერ სხვა რამ არ არის განსაზღვრული, CPDLC შეტყობინებების ხმამაღლა გამეორება არ მოითხოვება.
2. გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მეთვალყურესა და პილოტს შორის CPDLC კავშირის დროს საჭიროა გადაცემული CPDLC შეტყობინების კორექტირება, პასუხი, როგორც წესი, გადაიცემა CPDLC-ის მეშვეობით. როდესაც მეთვალყურე ან პილოტი იყენებს ხმოვან კავშირს, პასუხი, როგორც წესი, გადაიცემა ხმოვანი კავშირით.

მუხლი 114. CPDLC შეტყობინებების კორექტირება

1. როდესაც მიიჩნევა, რომ საჭიროა CPDLC შეტყობინების კორექტირება ან მისი შინაარსის დაზუსტება, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე და პილოტი იყენებენ ყველაზე ხელსაყრელ ხელმისაწვდომ საშუალებებს სწორი ინფორმაციის გადასაცემად ან საჭირო დაზუსტების მოსახდენად.
2. როდესაც ხმოვანი კავშირი გამოიყენება ისეთი CPDLC შეტყობინების კორექტირებისთვის, რომელზეც ოპერატიული პასუხი ჯერ არ არის მიღებული, მეთვალყურემ ან პილოტმა ხმოვანი კავშირით გადაცემული შეტყობინება უნდა დაიწყოს ფრაზით: ‘უგულებელყავით CPDLC შეტყობინება (შეტყობინების ტიპი), პაუზა’ (‘DISREGARD CPDLC (message type) MESSAGE, BREAK’), შემდეგ კი წარმოთქვას სწორი სამეთვალყურეო ნებართვა, ინფორმაცია ან მოთხოვნა.
3. ისეთ CPDLC შეტყობინებაზე მითითების შემთხვევაში, რომელიც უნდა იქნას უგულებელყოფილი და მისი იდენტიფიცირების დროს, საჭიროა სიფრთხილე ფორმულირებაში, რათა არ შეიქმნას გაურკვევლობა შესწორებული სამეთვალყურეო ნებართვის, მითითების, ინფორმაციის ან მოთხოვნის გაცემისას.
4. თუ CPDLC შეტყობინება, რომელიც ოპერატიულ პასუხს საჭიროებს, შემდგომში შეთანხმებულია ხმოვანი კავშირით, CPDLC დიალოგის სათანადო სინქრონიზაციის უზრუნველსაყოფად იგზავნება პასუხი CPDLC შეტყობინების დახურვის შესახებ. ეს შეიძლება მიღწეული იყოს შეტყობინების მიმღებისთვის დიალოგის დახურვის თაობაზე მკაფიო ხმოვანი მითითების მიცემით ან სისტემის მიერ დიალოგის ავტომატურად დახურვის გზით.

მუხლი 115. საგანგებო ვითარების, საფრთხეებისა და CPDLC აღჭურვილობის მტყუნების შემთხვევაში მეთვალყურის მიერ მონაცემთა გადაცემის ხაზით შეტყობინებების გადაცემის წესი

1. როდესაც საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს ან პილოტს ეცნობება, რომ 'მეთვალყურე-პილოტი' კავშირის მონაცემთა გადაცემის ხაზით რომელიმე ერთი შეტყობინების გადაცემა ვერ მოხერხდა, საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე ან პილოტი, საჭიროებიდან გამომდინარე, ახორციელებს ერთ-ერთ მოქმედებას:
 - ა) ხმოვანი კავშირით ადასტურებს შესაბამისი დიალოგიდან გამომდინარე განსახორციელებელ ქმედებებს, რომელსაც იწყებს ფრაზით: „CPDLC MESSAGE FAILURE“;
 - ბ) 'მეთვალყურე-პილოტი' კავშირის მონაცემთა გადაცემის ხაზით ხელახლა გადასცემს შეტყობინებას, რომლის გადაცემაც ვერ მოხერხდა.
2. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეები, რომლებსაც ესაჭიროებათ CPDLC-ის სახმელეთო სისტემის სრული მტყუნების შესახებ ინფორმაციის გადაცემა ყველა იმ სადგურისთვის, რომელიც შეძლებს ამ ინფორმაციის მოსმენას, შეტყობინებას იწყებენ ფრაზით „ALL STATIONS CPDLC FAILURE“ – რასაც მოსდევს გამომძახებელი სადგურის საიდენტიფიკაციო ინდექსი.
3. როდესაც ხდება მონაცემთა გადაცემის ხაზით 'მეთვალყურე-პილოტი' კავშირის მტყუნება და პილოტი უბრუნდება ხმოვან კავშირს, მიიჩნევა, რომ ყველა CPDLC შეტყობინება არ იქნა გადაცემული და დიალოგში ჩართული ყველა შეტყობინება ხელახლა გადაიცემა ხმოვანი კავშირით.
4. როდესაც მოხდა მონაცემთა გადაცემის ხაზით 'მეთვალყურე-პილოტი' კავშირის მტყუნება, მაგრამ იგი აღდგა ხმოვან კავშირზე გადასვლამდე, მიიჩნევა, რომ ყველა CPDLC შეტყობინება არ იქნა გადაცემული და დიალოგში ჩართული ყველა შეტყობინება ხელახლა გადაიცემა CPDLC კავშირით.

მუხლი 116. CPDLC სისტემის გეგმიური გამორთვა

1. როდესაც დაგეგმილია რადიოკავშირის ქსელის ან CPDLC-ის მიწისზედა სისტემის გამორთვა, NOTAM-ში ქვეყნდება ინფორმაცია, რათა ყველა დაინტერესებულ მხარეს ეცნობოს გამორთვის პერიოდი და, საჭიროების შემთხვევაში, ხმოვანი კავშირისთვის გამოსაყენებელი სიხშირეები.
2. საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც წარმართავენ კავშირს სმმ-ის პუნქტებთან, ხმოვანი ან CPDLC-ის კავშირის მეშვეობით უნდა ეცნობოს CPDLC მომსახურების ნებისმიერი მოსალოდნელი შეწყვეტის შესახებ.

მუხლი 117. მოთხოვნების გასაგზავნად CPDLC-ის გამოყენების შეწყვეტა

1. როდესაც მეთვალყურე მოითხოვს, რომ ყველა სადგურმა ან კონკრეტულმა რეისმა გარკვეული დროით თავი აარიდოს CPDLC მოთხოვნების გაგზავნას, გამოიყენება შემდეგი ფრაზა:

(მოსახმობი) ან (ALL STATIONS) 'შეწყვიტეთ CPDLC მოთხოვნების გაგზავნა' (მითითების მიღებამდე) (შეწყვეტის მიზეზი) (STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] (reason)).

2. ინფორმაცია CPDLC-ის ჩვეული გამოყენების განახლების შესახებ გადაიცემა შემდეგი ფრაზის გამოყენებით: (მოსახმობი) ან (ALL STATIONS) 'განაახლეთ ჩვეული CPDLC ოპერაციები' (RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS).

მუხლი 118. CPDLC-ის გამოყენება 'ჰაერი-მიწა' ხმოვანი კავშირის მტყუნების შემთხვევაში

CPDLC კავშირის არსებობამ საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პუნქტსა და საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟს ხელი არ უნდა შეუშალოს, წამოიწყონ და განახორციელონ ყველა აუცილებელი მოქმედება

'ჰაერი-მიწა' ხმოვანი კავშირის მტყუნების შემთხვევაში.

მუხლი 119. CPDLC სისტემის გამოცდა

როდესაც საჰაერო ხომალდის მონაწილეობით CPDLC-ის კავშირის გამოცდის ჩატარებამ გავლენა შეიძლება მოახდინოს ამ საჰაერო ხომალდისთვის სმმ-ს მიწოდებაზე, აუცილებელია მოქმედებათა კოორდინირება ამ გამოცდის დაწყებამდე.

თავი XXI. თავისუფალი აეროსტატები

მუხლი 120. თავისუფალი აეროსტატების ზოგადი საექსპლუატაციო წესები

1. თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია საქართველოს ტერიტორიაზე არ უნდა განხორციელდეს სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან შეთანხმების გარეშე.
2. ნებისმიერი უპილოტო უმართავი აეროსტატის ექსპლუატაცია, რომლის ოპერირება ხდება საქართველოს ტერიტორიიდან, არ უნდა განხორციელდეს სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიის გავლით, თუ არ არსებობს ამ სახელმწიფოს შესაბამისი თანხმობა, გარდა მსუბუქი აეროსტატისა, რომელიც გამოიყენება მხოლოდ მეტეოროლოგიური მიზნებისთვის და რომლის ექსპლუატაციაც ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ დადგენილი წესით. ამასთან, ამგვარი აეროსტატების ექსპლუატაცია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე ხორციელდება შესაბამისი სახელმწიფოს მიერ დადგენილი წესების შესაბამისად.

3. თუ თავისუფალი აეროსტატის გაშვების მომზადებისას მოსალოდნელია მისი გადასვლა სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში, მაშინ ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული თანხმობა მიღებულ უნდა იქნეს აეროსტატის გაშვებამდე. ასეთი ნებართვა შეიძლება მიღებულ იქნეს აეროსტატის ფრენების სერიაზე ან პერიოდულ განსაკუთრებულ ფრენებზე, როგორცაა მაგ: აეროსტატების ფრენა ატმოსფეროს გამოკვლევის მიზნით.
4. თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია უნდა მოხდეს იმ წესების შესაბამისად, რომელსაც განსაზღვრავს რეგისტრირების სახელმწიფო და ის სახელმწიფო (სახელმწიფოები), რომლის ტერიტორიაზეც ნავარაუდევია ფრენა.
5. დაუშვებელია თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია, თუ აეროსტატი ან მისი ნაწილი, ტვირთის ჩათვლით, დედამიწის ზედაპირთან შეჯახებისას საფრთხეს უქმნის იმ პირებსა და ქონებას, რომელთაც კავშირი არა აქვთ აღნიშნულ ფრენასთან.
6. დაუშვებელია მძიმე კატეგორიის თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია ღია ზღვის თავზე სმმ-ის შესაბამის უფლებამოსილი ორგანოსთან წინასწარი შეთანხმების გარეშე.

მუხლი 121. თავისუფალი აეროსტატების კლასიფიკაცია

თავისუფალი აეროსტატები კლასიფიცირდება, როგორც:

- ა) მსუბუქი – თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც გადააქვს 4 კგ-მდე საერთო მასის მქონე ერთი ან მეტი შეკვრა სასარგებლო ტვირთი, თუ იგი არ კლასიფიცირდება როგორც მძიმე, ქვემოთ მოყვანილი "გ.ბ", "გ.გ" და "გ.დ" ქვეპუნქტების ნებისმიერი კრიტერიუმით.
- ბ) საშუალო: თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც გადააქვს ორი ან მეტი შეკვრა 4 კგ-დან 6 კგ-მდე საერთო მასის მქონე ტვირთი, თუ იგი არ კლასიფიცირდება როგორც მძიმე, ქვემოთ "გ.ბ", "გ.გ" და "გ.დ" ქვეპუნქტების ნებისმიერი კრიტერიუმით;
- გ) მძიმე – თავისუფალი აეროსტატი, რომელსაც:
 - გ.ა) გადააქვს 6 კგ და მეტი საერთო მასის ტვირთი; ან
 - გ.ბ) გადააქვს 3 კგ ან მეტი მასის მქონე სასარგებლო ტვირთის შეფუთვა; ან
 - გ.გ) გადააქვს 2 კგ ან მეტი მასის მქონე სასარგებლო ტვირთის შეფუთვა, კვადრატულ სმ-ზე 13 გ-ის კუთრი დატვირთვით, გამოთვლილი სასარგებლო ტვირთის შეფუთვის მთლიანი მასის (გრამში) გაყოფით მისი უმცირესი ფართობის ზედაპირზე (კვადრატულ სანტიმეტრში); ან

გ.დ) ტვირთის ჩამოსაკიდებლად იყენებს გვარლოს ან სხვა საშუალებას, რომელიც უძლებს აეროსტატისაგან ტვირთის განცალკევებულად 230 N ან მეტ დარტყმით დატვირთვას.

შენიშვნა 1: ამ მუხლის "გ.გ" პუნქტით აღნიშნული კუთრი დატვირთვა განისაზღვრება გრამებით გამოსახული სასარგებლო ტვირთის ფუთის მასის გაყოფით კვადრატულ სმ-ით გამოსახულ უმცირესი ზედაპირის ფართზე.

შენიშვნა 2: დამატებითი დეტალები უპილოტო უმართავი აეროსტატების შესახებ განისაზღვრება ამ წესის N7 დანართით „უპილოტო უმართავი აეროსტატების კატეგორიები“.

მუხლი 122. საექსპლუატაციო შეზღუდვები და მოთხოვნები აღჭურვილობის მიმართ

1. სმმ-ის შესაბამისი უფლებამოსილი ორგანოს თანხმობის გარეშე დაუშვებელია მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატაცია 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან მის დაბლა, სადაც:

ა) არის 4 ოქტანტზე მეტი ღრუბლები ან სხვა დამჩრდილავი

წარმონაქმნები; ან ბ) არის 8 კმ-ზე ნაკლები ჰორიზონტალური

ხილვადობა.

2. მძიმე ან საშუალო თავისუფალი აეროსტატის გაშვება უნდა მოხდეს იმგვარად, რომ მისი ფრენა მიმდინარეობდეს არანაკლებ 300 მ (1000 ფუტი) სიმაღლეზე მსხვილი ქალაქების, დასახლებებისა ან და ღია ცის ქვეშ შეგროვილი იმ ხალხის თავზე, რომელთაც კავშირი არა აქვთ აღნიშნულ ფრენასთან.

3. მძიმე თავისუფალი აეროსტატით ფრენა არ უნდა განხორციელდეს, თუ:

ა) იგი აღჭურვილია ფრენისას ტვირთის ჩახსნის, სულ მცირე, ორი მოწყობილობით ან ისეთი სისტემებით, რომლებიც იმართება ავტომატურად ან დისტანციურად და მოქმედებენ ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად;

ბ) ნულოვანი წნევის მქონე პოლიეთილენის აეროსტატის ფრენის დასასრულებლად გამოყენებულ უნდა იქნეს, სულ მცირე, ორი მეთოდი, სისტემა ან მოწყობილობა ან მათი კომბინაცია, რომლებიც მოქმედებენ ერთმანეთისაგან დამოუკიდებლად.

შენიშვნა: ჭარბი წნევის აეროსტატისათვის ასეთი მოწყობილობები საჭირო არ არის, რადგან სასარგებლო ტვირთის ჩახსნის შემდეგ ის იწვევს მაღლა და ფეთქდება, და ამიტომ არ არის მოწყობილობისა და სისტემის საჭიროება აეროსტატის გასახვრეტად. ამ პირობებში ჭარბი წნევის აეროსტატი წარმოადგენს მარტივ გარსს, რომელიც არ ფართოვდება და უძლებს წნევის ისეთ სხვაობას, რომელიც ბევრად მეტია მის შიგნით, ვიდრე გარეთ. იგი იბერება ისე, რომ ღამის საათები აირის უმცირესმა წნევამ სრულად

გაბეროს გარსი. ჭარბი წნევის ასეთი აეროსტატი არსებითად შეინარჩუნებს მუდმივ სიმაღლეს მანამ, სანამ მისგან არ გამოვა ძალზე ბევრი აირი.

- გ) აეროსტატის გარსი აღჭურვილია ისეთი სარადიოლოგაციო ამრეკლავი მოწყობილობა(ზე)ბით ან სარადიოლოგაციო ამრეკლავი მასალით, რომელიც უზრუნველყოფს სარადიოლოგაციო სიგნალის არეკვლას 200 მჰც-დან 2700 მჰც-მდე სიხშირის დიაპაზონში მომუშავე სახმელეთო რადიოლოგატორზე, და (ან) აეროსტატი აღჭურვილია სხვა ისეთი მსგავსი მოწყობილობებით, რომელიც ოპერატორს საშუალებას აძლევს განუწყვეტლივ ადევნოს მას თვალყური, სახმელეთო რადიოლოგატორის მოქმედების რადიუსის გარეთ.

4. დაუშვებელია მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები:

- ა) იმ რაიონში, სადაც გამოიყენება მმრლ-ის მეორადი (მეორეული 70-ში) მიმოხილვითი რადიოლოგატორი, თუ იგი აღჭურვილი არ არის მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხეებით, რომელიც იძლევა მონაცემებს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ და უწყვეტად მუშაობს დანიშნულ კოდზე ან, საჭიროებისას, შეუძლია ჩაირთოს დაკვირვების სადგურიდან; ან
- ბ) იმ რაიონში, სადაც გამოიყენება ADS-B სისტემის სახმელეთო მოწყობილობა, თუ იგი აღჭურვილი არ არის ADS-B-ს მიმღებ-მოპასუხით, რომელიც იძლევა მონაცემებს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ და უწყვეტად მუშაობს ან, საჭიროებისას, შეუძლია ჩაირთოს დაკვირვების სადგურიდან.
5. მისაბმელ ანტენიანი თავისუფალი აეროსტატის ფრენები, რომლის დასაშლელად საჭიროა 230N ან მეტი ძალა ნებისმიერი წერტილში, უნდა განხორციელდეს იმ პირობით, რომ ანტენაზე დამაგრებული იქნება ფერადი ალმები ან ტრანსპარანტები არაუმეტეს 15 მ-ის ინტერვალებით.
6. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები არ უნდა განხორციელდეს 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე დაბლა მზის ჩასვლისას და ამოსვლას შორის შუალედში, ან მზის ჩასვლისა და ამოსვლას შორის (ფრენის აბსოლუტური სიმაღლის გათვალისწინებით) რომელიც დაწესებულია სმმ-ს შესაბამისი ორგანოს მიერ, თუ აეროსტატი და მასზე განთავსებული მოწყობილობები და ტვირთი (მიუხედავად იმისა ცალკეუდებიან ისინი ფრენისას თუ არა), არ არის განათებული.
7. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენები, რომელიც აღჭურვილია 15 მ-ზე მეტი სიგრძის მოწყობილობით (გარდა კაშკაშა ფერით შეღებილი გამლილი პარაშუტისა), არ უნდა განხორციელდეს მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის შუალედში 18000 მ(60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის დაბლა, თუ ეს მოწყობილობა არ არის შეღებილი კარგად შესამჩნევი მონაცვლეობითი ფერის ზოლებით ან აღჭურვილი არ არის ფერადი ალმებით.

მუხლი 123. ფრენის დასრულება

ფრენის დასასრულებლად მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა უნდა აამოქმედოს 122-ე მუხლის მე-3 პუნქტის "ა" და "ბ" ქვეპუნქტებით მითითებული შესაბამისი მოწყობილობები, თუ:

- ა) ცნობილი ხდება, რომ ამინდის პირობები რომელიც გათვალისწინებულია მისი ექსპლუატაციისთვის, გაუარესდა;
- ბ) გაუმართაობის ან სხვა რაიმე მიზეზის გამო, შემდგომი ფრენა სახიფათო ხდება საჰაერო მოძრაობისთვის ან ხმელეთზე ადამიანების ან ქონებისთვის; ან
- გ) სხვა სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში შესვლამდე არ არის ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში შესვლის ნებართვა.

მუხლი 124. ფრენისწინა შეტყობინება

- 1. **შეტყობინება** საშუალო ან მძიმე კატეგორიის უპილოტო უმართავი აეროსტატის მოსალოდნელ ფრენაზე შეტყობინება სმმ-ის შესაბამის ორგანოს უნდა გაეგზავნოს სავარაუდო ფრენის თარიღამდე 7 დღით ადრე;
- 2. სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს მიერ მოთხოვნის შემთხვევაში შეტყობინება სავარაუდო ფრენაზე უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:
 - ა) აეროსტატის ფრენის სახელწოდება (მოსახმოები) ან კოდური დასახელება;
 - ბ) აეროსტატის კატეგორია და აღწერილობა;
 - გ) მმრლ-ის კოდი, სხ-ის მისამართი ან მიმყვანი რადიოსადგურის სიხშირე გამოყენების შემთხვევაში;
 - დ) ექსპლუატანტის დასახელება და მისი ტელეფონის ნომერი;
 - ე) გაშვების ადგილი;
 - ვ) გაშვების გაანგარიშებული დრო (ან მრავალჯერადი გაშვების დაწყების და დამთავრების დრო);
 - ზ) გასაშვები აეროსტატების რაოდენობა და დაგეგმილი ინტერვალი გაშვებებს შორის (მრავალჯერადი გაშვებისას);
 - თ) აწევის სავარაუდო მიმართულება;
 - ი) ეშელონ(ებ)ი (ბარომეტრული სიმაღლე);
 - კ) გაანგარიშებული სავარაუდო დრო 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის ან ფრენის ეშელონის მიღწევის, თუ ეშელონი 18000 მ (60000 ფუტი) ან ნაკლებია და გაანგარიშებული ადგილმდებარეობა;

შენიშვნა: 1. თუ ხორციელდება უწყვეტი გაშვება, მაშინ შეტყობინებაში აღნიშნული დრო მოიცავს გაანგარიშებულ დროს, რომლის განმავლობაშიც აეროსტატების სერიიდან პირველი და უკანასკნელი მიაღწევს შესაბამის ეშელონს (მაგ.: 122136Z – 130330Z).

ლ) ფრენის დამთავრების გაანგარიშებული თარიღი და დრო და ვარდნის/აღმოჩენის სავარაუდო არე. ის აეროსტატი, რომელიც ასრულებს ხანგრძლივ ფრენას, რის გამოც

შეუძლებელია ზუსტად განისაზღვროს ფრენის შეწყვეტის თარიღი, დრო და ვარდნის ადგილი, გამოიყენება ტერმინი „დიდი ხანგრძლივობა“.

2. თუ ნავარაუდევია ვარდნის/აღმოჩენის რამდენიმე ადგილი, მაშინ აუცილებელია მიეთითოს ყოველი ადგილი, ვარდნის შესაბამისი გაანგარიშებული დროით. ერთმანეთის მიყოლებით ვარდნების სერიისათვის, უნდა მიეთითოს პირველის და უკანასკნელის ვარდნის გაანგარიშებული დრო (მაგ.: 070330Z - 072300Z).

3. აეროსტატის გაშვების წინა ინფორმაციაში ამ მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, ნებისმიერი ცვლილება უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს არაუგვიანეს 6 სთ-ისა გაშვების გაანგარიშებულ დრომდე, ან მზის ან კოსმოსური მღელვარების კვლევის შემთხვევაში, რომელიც მოიცავს კრიტიკული დროის ელემენტს, არაუგვიანეს 30 წთ-ისა ფრენის დაწყების გაანგარიშებულ დრომდე.

მუხლი 125. შეტყობინება გაშვებაზე

1. საშუალო ან მძიმე თავისუფალი აეროსტატის გაშვების შემდეგ ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს დაუყოვნებლივ უნდა წარუდგინოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) აეროსტატის ფრენის სახელწოდება

(მოსახმოები); ბ) გაშვების ადგილი; გ) გაშვების

ფაქტობრივი დრო;

დ) 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის გაანგარიშებული დრო ან საკრეისერო ემელონის, თუ იგი მდებარეობს 18000 მ (60000 ფუტი) სიმაღლეზე ან უფრო დაბლა, მიღწევის გაანგარიშებული დრო და გაანგარიშებული ადგილმდებარეობა; და

ე) წინასწარ ინფორმაციაში ნებისმიერი ცვლილება ~~124-ე მუხლის მე-60-მუხლის~~ მე-2 პუნქტის ზ) და თ) ქვეპუნქტების მიხედვით.

მუხლი 126. შეტყობინება ფრენის გაუქმებაზე

ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს საშუალო ან მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ფრენის გაუქმების თაობაზე, რომლის შესახებაც გადაცემული იყო ფრენისწინა შეტყობინება ამ წესების 127-ე მუხლის შესაბამისად.

მუხლი 127. ადგილმდებარეობის აღრიცხვა და შეტყობინება

1. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა, რომელიც ფრენას ახორციელებს 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრულ სიმაღლეზე ან დაბლა, თვალყური უნდა ადევნოს აეროსტატის ფრენის ტრაექტორიას და მოთხოვნის და მიხედვით, აცნობოს სმმ-ს ორგანოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა. ექსპლუატანტმა ყოველ 2 სთ-ში უნდა აღრიცხოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა, თუ სმმ-ის ორგანო არ ითხოვს აეროსტატის ადგილმდებარეობის შეტყობინებას დროის უფრო მცირე ინტერვალებით.

2. 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლეზე მაღლა მფრენი მძიმე თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტმა თვალყური უნდა ადევნოს აეროსტატის ფრენას და სმმ-ის თხოვნით, გადასცეს შეტყობინება აეროსტატის ადგილმდებარეობაზე. ექსპლუატანტმა უნდა აღრიცხოს აეროსტატის ადგილმდებარეობა ყოველ 24 სთ-ში, თუ სმმ არ ითხოვს აეროსტატის ადგილმდებარეობაზე შეტყობინებას დროის უფრო მცირე ინტერვალებით.
3. თუ შეუძლებელია ადგილმდებარეობის რეგისტრირება ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების შესაბამისად, მაშინ ექსპლუატანტმა ამის შესახებ დაუყოვნებლივ უნდა აცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს. ეს შეტყობინება უნდა შეიცავდეს ინფორმაციას ბოლო რეგისტრირებული ადგილმდებარეობის შესახებ. რეგისტრირების განახლების შემთხვევაში, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.
4. მძიმე თავისუფალი აეროსტატის დაშვების დაწყებამდე 1 სთ-ით ადრე, ექსპლუატანტმა სმმ-ის შესაბამის ორგანოს აეროსტატის შესახებ უნდა გადასცეს შემდეგი ინფორმაცია:
 - ა) აეროსტატის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა დროის აღებულ მომენტში; ბ) ეშელონი (ბარომეტრული სიმაღლე) დროის აღებულ მომენტში;
 - გ) 18000 მ (60000 ფუტი) ბარომეტრული სიმაღლის გავლის (თუ ეს უნდა მოხდეს) მოსალოდნელი დრო;
 - დ) მიწაზე ვარდნის მოსალოდნელი დრო და ადგილი.
5. მძიმე ან საშუალო თავისუფალი აეროსტატის ექსპლუატანტი ვალდებულია ფრენის დამთავრების შესახებ შეატყობინოს სმმ-ის შესაბამის ორგანოს.