

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №28

2024 წლის 2 თებერვალი

ქ. თბილისი

## ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის 1-ელი ნაწილის, 9<sup>1</sup> და 21<sup>2</sup> მუხლების საფუძველზე, ვბრძანებ:

### მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესი“.

### მუხლი 2

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 25-ე მუხლის საფუძველზე, ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 17 ივლისის №142 ბრძანება.

### მუხლი 3

ბრძანება ამოქმედდეს 2024 წლის 1 თებერვლიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს  
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

## ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის და ექსპლუატაციის წესი

### თავი I

#### ზოგადი ნაწილი

#### მუხლი 1. რეგულირების სფერო

ეს წესი ადგენს მოთხოვნებს ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების მიმართ და განსაზღვრავს მათი იდენტიფიკაციის, აღრიცხვის, მოდიფიკაციის და ექსპლუატაციის წესებსა და პირობებს.

#### მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

1. ამ წესში მოცემულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ბაზირების ადგილი** – ზსხ-ის სადგომის ადგილმდებარეობა, სადაც ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში შემოწმების მიზნით უნდა წარადგინოს საჰაერო ხომალდი;

ბ) **ლოკალური ფრენა** – უწყვეტი ფრენა, რომლის დაწყების და დასრულების ადგილი იდენტურია და რომლის დროსაც საჰაერო ხომალდი, აფრენის წერტილს 40 კმ-ზე მეტი მანძილით არ შორდება;

გ) **მაქსიმალური ცარიელი მასა** – ზსხ-ის ცარიელი მასის მაქსიმალური დასაშვები ოდენობა;

დ) **მაქსიმალური ასაფრენი მასა** – ზსხ-ის აფრენისას დასაშვები მაქსიმალური მასა;

ე) **მაქსიმალური სიმძლავრე** – ძრავის მუხლა ლილვის მაქსიმალური სიმძლავრე, რომელიც შესაძლებელია გამოიმუშაოს ძრავამ, ზღვის დონეზე სტანდარტული ატმოსფეროს პირობებში, საექსპლუატაციო ლიმიტების ფარგლებში მუშაობისას;

ვ) **მზიდი ხრახნის დატვირთვა** – გამოითვლება ზსხ-ის მასის (M) შეფარდებით მისი მზიდი ხრახნის ფართობთან (A) (ფორმულა: ( )). მზიდი ხრახნის ფართობი გამოითვლება მზიდი ხრახნის დიამეტრის კვადრატის ( $d^2$ ) ნამრავლით  $\pi/4$ -ზე (ფორმულა: ( ));



ზ) **საიდენტიფიკაციო ზსხ** – სერიული წარმოების სხვა ზსხ-ებთან მიმართებაში, მწარმოებლის მიერ სპეციალურად საიდენტიფიკაციო მიზნით შემუშავებული ზსხ;

თ) **სერიული ზსხ** – სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული ზსხ ან სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ;

**შენიშვნა:** 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, სერიული წარმოების კრიტერიუმები განისაზღვრება (დაკავშირებულია) ფრთით.

ი) **უმართავი ვარდნის სიჩქარე ან სტაბილური ფრენის მინიმალური სიჩქარე ( $V_{50}$ )** – სიჩქარე, რა დროსაც შესაძლებელია ზსხ-ს კონტროლი შემდეგ კონფიგურაციებში: ძრავა უქმ სვლაზე ან გამორთული ძრავით, მინიმალური სიმძლავრის რეჟიმში, საჰაერო ხრახნი აფრენის სტანდარტულ კონფიგურაციაში, გამოშვებული შასით, ფრთაუკანი დაფრენის რეჟიმში, ყველაზე არახელსაყრელი სიმძიმის ცენტრით და მაქსიმალური ასაფრენი მასით;

კ) **ფრთის დატვირთვა** – საჰაერო ხომალდის მასის შეფარდება ფრთის ფართობთან;

ლ) **ფრთის ფართობი** – საჰაერო ხომალდის ფრთის ჰორიზონტალური პროექცია, ხმელეთზე დაფრენის ან კრეისერულ რეჟიმში, რომელშიც, რიგ შემთხვევაში, შედის ფიუზელაჟის ფართობი, შეერთების წერტილთან ფრთის წინა ორი კიდის დამაკავშირებელ ხაზსა და ფრთის უკანა ორი კიდის დამაკავშირებელ ხაზს შორის;

**შენიშვნა:** მრავალფრთიანი (ბიპლანი) ზსხ-ის შემთხვევაში, ფრთის ფართობი უდრის თითოეული ფრთის ფართობის ჯამს.

მ) **ფრენის შესწორებული სიჩქარე ( $V_C$ )** – სახელსაწყო სიჩქარე, სიჩქარის საზომ მოწყობილობასთან დაკავშირებული ცდომილებების გარეშე;

ნ) **შენარჩუნებული სიმძლავრე** – ძრავის მწარმოებლის მიერ ყველაზე მაღალ სიმძლავრედ დაფიქსირებული სიმძლავრე, მიუხედავად სიმძლავრის გამოყენების მხრივ არსებული შესაძლო შეზღუდვებისა;

**შენიშვნა:** შენარჩუნებული სიმძლავრე მოიცავს აფრენის რეჟიმს და ნებისმიერ შესაძლო ავარიულ რეჟიმს. არც ერთი ექსპლუატაციის ინსტრუქცია, რომელიც მოიცავს ძრავის ბრუნვათა რიცხვის, კოლექტორის მაქსიმალურ წნევის ან იმ ნებისმიერი პარამეტრის შეზღუდვებს, რომელიც გამოიყენება სიმძლავრის მართვისთვის, არ შეიძლება იქნეს მიჩნეული დასაშვებად, თუ ძრავის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრულ საექსპლუატაციო ლიმიტებს მიღმაა.

ო) **ცარიელი მასა** – ზსხ-ის სრული მასა ფრენის მდგომარეობაში, მგზავრების და ტვირთის გარეშე. ზსხ-ს ცარიელი მასა მოიცავს ნებისმიერ ფიქსირებულ ბალასტს, გამოუყენებად საწვავს და, შესაბამის შემთხვევებში, ზეთის, ძრავის გამაგრებლების და ჰიდრავლიკური სითხის მაქსიმალურ ოდენობას;

პ) **ზემსუბუქი პლანერი** – ძრავის არმქონე საჰაერო ხომალდი, რომელსაც შეუძლია ადვილად აფრენა ან დაფრენა პილოტის ფიზიკური ძალის და პოტენციური ენერჯის გამოყენებით და რომლის სტრუქტურული მასა არ აღემატება 80 კგ-ს ერთი სავარძლის შემთხვევაში და 100 კგ-ს ორი სავარძლის შემთხვევაში;

ჟ) **ზსხ-ის სახეობა** – ერთი ან ორი სავარძლის მქონე ძრავიანი ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომელიც შეესაბამება შემდეგი კლასების ერთ-ერთ განმარტებას:

ჟ.ა) **1-ელი კლასი – მოტოდელტაპლანი** არის ერთი ძრავის მქონე, საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ხისტი ფრთით, რომლის ქვეშ, როგორც წესი, მიმაგრებულია ძრავის მქონე ურიკა და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.ა.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 60 კვტ, ხოლო



ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 75 კვტ;

ჟ.ა.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 300 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში 450 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 30 კგ-ით წყალზე დასაფრენად გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 45 კგ-ით – ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში;

ჟ.ა.გ)  $V_{50}$  არაუმეტეს 35 კვანძი (65 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ჟ.ბ) მე-2 კლასი – თვითმფრინავი არის მრავალღერძიანი, ერთი ძრავის მქონე, საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ფიქსირებული ფრთით და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.ბ.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში არაუმეტეს 65 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 85 კვტ;

ჟ.ბ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით – ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში.

ჟ.ბ.გ)  $V_{50}$  არაუმეტეს 38 კვანძი (70 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ჟ.გ) მე-3 კლასი – ავტოჟირი არის ზემსუბუქი ავტოჟირი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.გ.ა) საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არის არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ს შემთხვევაში – 105 კვტ;

ჟ.გ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შესაძლებელია გაიზარდოს 15 კგ-ით, ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში – 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში.

ჟ.გ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე – 4,5კგ/მ<sup>2</sup>-დან 12 კგ/მ<sup>2</sup>-მდე.

ჟ.დ) მე-4 კლასი – ზემსუბუქი შვეულმფრენი არის საჰაერო ხომალდი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.დ.ა) ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 105 კვტ;

ჟ.დ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით, ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში, ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში;

ჟ.დ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 8-დან 20 კგ/მ<sup>2</sup>-მდე.



ჟ.ე) 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ის ქვეკლასები – 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ დამხმარე ძალური დანადგარით აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ჟ.ე.ა) სავარძლების რაოდენობა: ერთი;

ჟ.ე.ბ) მაქსიმალური სიმძლავრე არაუმეტეს: 30 კვტ;

ჟ.ე.გ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა არაუმეტეს: 170 კგ;

ჟ.ე.დ) ფრთის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 30 კგ/მ<sup>2</sup>-ზე ნაკლებია;

ჟ.ე.ე) 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ-ისთვის გათვალისწინებული მაქსიმალური ასაფრენი მასა შეიძლება გაიზარდოს ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ან წყალზე გამოსაყენებლად გათვალისწინებული ზსხ-ის შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის სხვადასხვა კლასისთვის მითითებული ზსხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობები განსაზღვრება ამ წესის მე-11 მუხლის შესაბამისად და იგი შესაძლოა განსხვავდებოდეს ზსხ-ის მწარმოებლის მიერ ზსხ-ის შემუშავებისას განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობისგან.

რ) **საჰაერო ხომალდის რადიოგადამცემი** (მათ შორის, პორტატიული აღჭურვილობა) – რადიოგადამცემი მოწყობილობების ერთობლიობა, რომელიც დამონტაჟებულია საჰაერო ხომალდზე (ან მასში განთავსებულ სამაშველო ნაგზე) და რომელიც გამოიყენება, რადიოკავშირის, რადიონავიგაციის ან რადიოსალოკაციო მომსახურებისთვის;

ს) **მიმღებ-მოპასუხის საკონტროლო ტესტი** – ტესტი, რომელიც ამოწმებს მიმღებ-მოპასუხის სისტემის საშუალებით (მათ შორის, სტატიკური წნევის მიმღები და წრედი, სიმაღლის კოდერის (ალტიკოდერი), მიმღებ-მოპასუხე და ა.შ.) საჰაერო ხომალდის სიმაღლის მართებული მონაცემების გადაცემას;

ტ) **ტექნიკური მომსახურების საწარმო** – სააგენტოს დირექტორის შესაბამისი ბრძანებ(ებ)ით დამტკიცებული წესების შესაბამისად სერტიფიცირებული საწარმო, რომელიც უფლებამოსილია განახორციელოს საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურება;

უ) **8.33 კვც სიხშირულ ბიჯთან თავსებადი რადიო** – ძალზე მაღალი სიხშირის (VHF) მქონე რადიოკავშირის მოწყობილობა (სიხშირეთა დიაპაზონით: 117,975 მჰც – 137 მჰც), რომელიც უზრუნველყოფს მუდმივ ორმხრივ ხმოვან კავშირს ხმელეთზე არსებულ კავშირგაბმულობის საშუალებებთან და შეუძლია გამოიყენოს არხებს შორის 8.33 კვც და, თუ შესაბამისია, 25 კვც სიხშირული სივრცე;

ფ) **ზსხ-ის გადამოწმება** – განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი განაცხადის მონაცემებთან ზსხ-ს შესაბამისობის დადგენა;

ქ) **უსაფრთხო იძულებითი დაფრენა** – იძულებითი დაფრენა ხმელეთის ან წყლის ზედაპირზე, როდესაც მიმდინარე პირობების გათვალისწინებით მოსალოდნელია, რომ დაფრენა არ გამოიწვევს ბორტზე ან/და ხმელეთის/ წყლის ზედაპირზე მყოფი პირების ჯანმრთელობის დაზიანებას;

ღ) **უსაფრთხოების ღვედი** – უსაფრთხოების ღვედი შედგება:

ღ.ა) ორი თასმისგან, რომელიც შეადგენს ღვედს;

ღ.ბ) სავარძელზე ან ზსხ-ზე თასმების დასამაგრებელი დეტალებისგან;

ღ.გ) რეგულირების სისტემისგან, რომელიც იძლევა მისი მომხმარებლის ზომაზე მორგების შესაძლებლობას.

ყ) **უსაფრთხოების ღვედების სისტემა** – ღვედების სისტემა შედგება:



ყ.ა) უსაფრთხოების ღვედისგან, რაზეც მიმაგრებულია ერთი, ორი ან სამი თასმა, რომელიც ზსხ-ს კონსტრუქციასთან შესაძლებელია დაკავშირებული იყოს ინერციული საკეტის სამუალებით;

ყ.ბ) თასმის დასამაგრებელი დეტალებისგან.

შ) საავარიო რადიოგადამცემი – თანამგზავრული მიმყვანი რადიოგადამცემი, რომელიც ფუნქციონირებს 406 – 406.1 მჰც სიხშირეებზე და რომელსაც მიღებული აქვს საერთაშორისო სატელიტური ძებნა-შველის სისტემის (COSPAS SARSAT – Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avarynich Sudov) ტიპის თანხმობა. საავარიო რადიოგადამცემი შესაძლებელია იყოს:

შ.ა) საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემი (ELT);

შ.ბ) პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურა (PLB).

ჩ) მგზავრი – პირი, რომელიც იმყოფება სხ-ის ბორტზე ზსხ-ის მეთაურის თანხმობით, გარდა ზსხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობისა;

ც) შემაკავებელი მოწყობილობა – ზსხ-ზე დამონტაჟებული უსაფრთხოების ღვედი ან უსაფრთხოების ღვედების სისტემა.

2. ამ წესში მოცემულ განმარტებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) გ/სმ<sup>3</sup> – გრამი/კუბური სანტიმეტრი;

ბ) ზსხ – ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი;

გ) კვტ – კილოვატი;

დ) კგ – კილოგრამი;

ე) კგ/მ<sup>2</sup> – კილოგრამი/კვადრატული მეტრი;

ვ) კმ/სთ – კილომეტრი/საათი;

ზ) სთ – საათი;

თ) სმ – სანტიმეტრი;

ი) ELT – საავარიო რადიოშუქურა;

კ) ITU – ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირი;

ლ) V<sub>SO</sub> – უმართავი ვარდნის სიჩქარე ან სტაბილური ფრენის მინიმალური სიჩქარე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 7 მარტის ბრძანება №50 - ვებგვერდი, 11.03.2025წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## თავი II

### ზსხ-ის იდენტიფიცირება და აღრიცხვა

#### მუხლი 3. საიდენტიფიკაციო ბარათი

1. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათი, რომელიც სავალდებულოა ზსხ-ის ექსპლუატაციისთვის, გაიცემა საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ.

2. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მიღების მიზნით, ზსხ-ის მწარმოებელი ან მისი უფლებამოსილი



წარმოდგენილი, რომელიც ფლობს ინფორმაციას და დოკუმენტებს ზსხ-ის შემუშავებასა და წარმოებაზე, უფლებამოსილია სააგენტოს მიმართოს განცხადებით.

3. არასერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის და პირველადი აღრიცხვის ბარათის გაცემის მოთხოვნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) საიდენტიფიკაციო ბარათის და აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადი;

ბ) ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები;

გ) აწონვის ბარათი;

დ) მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია, იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებელი არ არის ზსხ-ის მწარმოებელი;

ე) საფრენოსნო ცდების განხორციელებისას გამოყენებული დროებითი აღრიცხვის ბარათის ასლი.

**შენიშვნა:** საიდენტიფიკაციო ბარათის მოთხოვნის განაცხადის მონაცემები განისაზღვრება ამ წესის დანართი №1-ით, ხოლო საიდენტიფიკაციო ბარათის შემადგენელი ელემენტები განისაზღვრება ამ წესის დანართი №2-ით.

4. განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები, შეიტანება საიდენტიფიკაციო ბარათში. ამ ელემენტებით განისაზღვრება ზსხ-ის ის ძირითადი მახასიათებლები, რის საფუძველზეც ხორციელდება მისი ზსხ-ად კლასიფიცირება.

5. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში აღნიშნული განცხადება უნდა ადასტურებდეს, რომ:

ა) ზსხ შესაბამეა აღწერით ელემენტებში მოცემულ მონაცემებს;

ბ) განმცხადებელმა განახორციელა მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დემონსტრირება, შესაბამისობის დემონსტრირების დადგენილი პროგრამის მიხედვით, ამ წესის მე-9 მუხლის შესაბამისად;

გ) განმცხადებელს გააჩნია მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია, რომელიც მოიცავს საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების ანგარიშებს და საჭიროებისას, დამატებით სპეციფიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დამადასტურებელ ანგარიშებს;

დ) განმცხადებელს გააჩნია მომხმარებლის დოკუმენტაცია, რომელიც მოიცავს ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს. ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში, გარდა სერიული ზსხ-ისა და მაშინ, როდესაც განმცხადებელი ზსხ-ის მწარმოებელია, სავალდებულო არ არის მომხმარებლის დოკუმენტაცია მოიცავდეს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს, მაგრამ იგი სავალდებულოა აღნიშნული ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს მოთხოვნები განსაზღვრულია „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესით“.

6. არასერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის შემთხვევაში, მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია არ ეგზავნება სააგენტოს იმ შემთხვევაში, თუ განმცხადებელი არის ზსხ-ის მწარმოებელი, რა დროსაც მწარმოებელმა უნდა უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული დოკუმენტაცია საჭიროებისამებრ ნებისმიერ დროს ხელმისაწვდომი იყოს სააგენტოსთვის.

7. სააგენტოს მიერ გაცემულ საიდენტიფიკაციო ბარათში მიეთითება ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო კოდი.

8. ამ მუხლით განსაზღვრული პირობების შესაბამისად, განმცხადებლის მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე სააგენტო გასცემს საიდენტიფიკაციო ბარათს.

**შენიშვნა:** მომხმარებლის დოკუმენტაციის და მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის



მიზნებისთვის, ტერმინი „მწარმოებელი“ 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, აღნიშნავს ზსხ-ის ფრთის მწარმოებელს.

9. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურის გაცემის შემდგომ, შესაბამისი მონაცემები შეიტანება ზსხ-ის რეესტრში, რომლის მონაცემები საჯაროა.

10. საიდენტიფიკაციო ბარათის დაკარგვის/დაზიანების შემთხვევაში, ზსხ-ის მფლობელი უფლებამოსილია, მიმართოს სააგენტოს ბარათის დუბლიკატის გაცემის მიზნით. დუბლიკატი გაიცემა ბარათის მფლობელის განცხადების სააგენტოში რეგისტრაციიდან 3 (სამი) სამუშაო დღის ვადაში. ბარათის დაზიანების შემთხვევაში, ბარათის მფლობელმა სააგენტოს უნდა დაუბრუნოს დაზიანებული დოკუმენტი.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.  
სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 7 მარტის ბრძანება №50 - ვებგვერდი, 11.03.2025წ.

#### **მუხლი 4. სერიული ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათის და ბარათის დუბლიკატის გაცემა**

1. სააგენტოს მიერ ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათი გაიცემა შემდეგი დოკუმენტების წარმოდგენის საფუძველზე:

ა) სერიული ზსხ-ის პირველადი აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განცხადება (ამ წესის №12 დანართის შესაბამისად), რომელსაც ხელს აწერს ზსხ-ის მფლობელი ან უფლებამოსილი წარმომადგენელი.

**შენიშვნა:** თუ მფლობელი იურიდიული პირია, განცხადებას თან უნდა დაერთოს ამონაწერი მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციული) იურიდიული პირების რეესტრიდან.

ბ) ზსხ-ის აწონვის ბარათი (ამ წესის №11 დანართის შესაბამისად);

გ) სააგენტოს მიერ გაცემული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის ასლი, რომელზეც მოცემულია ზსხ-ის სერიული ნომერი და საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელის განცხადება და რომლითაც დასტურდება, რომ ზსხ შეესაბამება მწარმოებლის ტექნიკურ დოკუმენტაციას;

დ) ძირეული მოდიფიკაცი(ებ)ის განცხადება ამ წესის მე-13 მუხლის შესაბამისად, ზსხ-ზე ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელების შემთხვევაში.

2. წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე სააგენტოს მიერ ხორციელდება ზსხ-ის გადამოწმება დადებითი გადაწყვეტილების შემთხვევაში გაიცემა ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათი და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური, რომლის შემდეგ შესაბამისი მონაცემები შეიტანება ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრში, რომლის მონაცემები საჯაროა.

**შენიშვნა:** ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის აღრიცხვის ბარათი გაიცემა ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად.

3. ზსხ-ის მფლობელი ვალდებულია, ზსხ გადამოწმების მიზნით წარადგინოს იმ დროს და იმ ადგილას, რომელიც შეთანხმდება სააგენტოსთან.

4. სააგენტოში განმცხადებლის მიერ ამ მუხლის 1-ელი პუნქტით განსაზღვრული დოკუმენტის ან ინფორმაციის სისწორეზე პასუხისმგებლობა ეკისრება მიმწოდებელ პირს.

5. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათი არის მხოლოდ მისი რეგისტრაციის დამადასტურებელი დოკუმენტი და არ წარმოადგენს საკუთრების დამადასტურებელ საბუთს.

6. ზსხ-ის უფლებრივი დატვირთვის (გირაო) შემთხვევაში ზსხ-ის მესაკუთრემ ან სხვა შესაბამისმა უფლებამოსილმა პირმა აღნიშნული უნდა აცნობოს სააგენტოს და წარმოადგინოს უფლებრივი დატვირთვის (გირაოს) დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომლის საფუძველზეც რეესტრში შეიტანება ინფორმაცია აღნიშნულ ზსხ-ზე არსებული უფლებრივი დატვირთვის (გირაოს) შესახებ.

7. აღრიცხვის ბარათის დაკარგვის/დაზიანების შემთხვევაში ზსხ-ის მფლობელი უფლებამოსილია, მიმართოს სააგენტოს ბარათის დუბლიკატის გაცემის მიზნით. დუბლიკატი გაიცემა ბარათის



მფლობელის განცხადების სააგენტოში რეგისტრაციიდან 3 (სამი) სამუშაო დღის ვადაში. ბარათის დაზიანების შემთხვევაში ბარათის მფლობელმა სააგენტოს უნდა დაუბრუნოს დაზიანებული დოკუმენტი.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 7 მარტის ბრძანება №50 - ვებგვერდი, 11.03.2025წ.

## მუხლი 4<sup>1</sup>. ზსხ-ის რეესტრიდან ამოღება

1. ზსხ ამოიღება ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრიდან ამ პუნქტით გათვალისწინებული რომელიმე ერთი პირობის არსებობის შემთხვევაში:

ა) ზსხ-ის მფლობელის განაცხადის საფუძველზე;

ბ) თუ ზსხ დაშლილია და/ან განადგურებულია, ან შეუძლებელია მისი ევაკუაცია იძულებით დაფრენის ადგილიდან ან ძებნა-შველის სამუშაოების რეგიონის ძებნა-შველის შესაბამისი სამსახურის დასკვნით, ზსხ დაკარგულია და ძებნა უშედეგოდ დასრულდა;

გ) ზსხ აღარ გამოიყენება სამოქალაქო ავიაციის მიზნებისათვის.

1<sup>1</sup>. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად, განცხადების წარდგენამდე, ზსხ-დან უნდა მოიხსნას აღრიცხვის ნიშნები და მიმღებ-მოპასუხიდან ან/და ELT-დან ამოღებულ იქნეს სააგენტოს მიერ მინიჭებული კოდები.

2. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათი ძალადაკარგულია ზსხ-ის რეესტრიდან ამოღების მომენტიდან. ამ შემთხვევაში ძალადაკარგულად ითვლება სააგენტოს მიერ ამ ზსხ-ზე გაცემული ყველა სხვა დოკუმენტი.

3. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის „ა“ ან/და „ბ“ ქვეპუნქტების საფუძველზე, სააგენტო უფლებამოსილია გასცეს ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრიდან ამოღების სერტიფიკატი, მფლობელის მიერ ზსხ-ის აღრიცხვის პერიოდში გაცემული დოკუმენტების დედნების წარმოდგენის შემდგომ.“.

**შენიშვნა:** ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრიდან ამოღების სერტიფიკატი გაიცემა ამ წესის №16 დანართის შესაბამისად.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 7 მარტის ბრძანება №50 - ვებგვერდი, 11.03.2025წ.

## მუხლი 5. აღრიცხვის ბარათის მოქმედების პირობები

1. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მოქმედების ვადა მუდმივია იმ პირობით, რომ ბარათს თან უნდა ერთოდეს სააგენტოს მიერ 24 თვეზე ნაკლები ვადით ადრე გაცემული ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური, რომელიც სააგენტოს მიერ გაიცემა ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის საფუძველზე (ამ წესის №10 დანართის შესაბამისად) და სადაც განმცხადებელი ადასტურებს, რომ ზსხ ფრენისუნარიანია.

**შენიშვნა:** ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური გაიცემა ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად.

2. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მოქმედების ვადა აითვლება სააგენტოს მიერ ამ დეკლარაციის მიღების დასტურის გაცემის თარიღიდან და ძალაშია 24 თვის განმავლობაში.

3. სააგენტო უფლებამოსილია, ზსხ მიიჩნიოს ფრენისუნაროდ და მიიღოს გადაწყვეტილება აღრიცხვის ბარათის გაუქმებასთან ან დეკლარაციის მიღების დასტურის შეჩერებასთან დაკავშირებით და შესაბამისი ინფორმაცია მიუთითოს ზსხ-ების რეესტრში, იმ შემთხვევაში, თუ:



- ა) არ სრულდება ამ წესის მე-18 მუხლით გათვალისწინებული ნებისმიერი მოთხოვნა;
- ბ) აღრიცხვის ბარათის მფლობელი სააგენტოს მოთხოვნის საფუძველზე არ წარმოადგენს ზსხ-ს შემოწმების მიზნით.
- გ) ზსხ აღარ არის ფრენისუნარიანი და/ან ვეღარ აკმაყოფილებს ამ წესით განსაზღვრულ მოთხოვნებს;
- დ) ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად ინსპექტირებისას გამოვლენილი ნაკლოვანების გამოსასწორებლად, აღრიცხვის ბარათის მფლობელ პირს განესაზღვრა გონივრული ვადა და ამ ვადაში არ გამოასწორა შეჩერების საფუძველი;
- ე) ამ წესის მე-8 მუხლის შესაბამისად განხორციელდა ზსხ-ის გასხვისება და გასხვისების თარიღიდან 30 დღის შემდეგ არ განხორციელდა ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემა;
- ვ) მოითხოვს აღრიცხვის ბარათის მფლობელი პირი;
- ზ) აღრიცხვის ბარათის მფლობელი არ ასრულებს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული ზსხ-ის ფრენისუნარიანობასთან და ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფორმაციის სააგენტოსთვის მიწოდების ვალდებულებას.

4. ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დეკლარაცია სააგენტოში წარდგენილი უნდა იქნეს არსებული ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურის ვადის ამოწურვამდე არანაკლებ 30 დღით ადრე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

## მუხლი 6. აღრიცხვის ნიშანი

1. სააგენტო აღრიცხვის ბარათში ზსხ-ის ანიჭებს ზსხ-ის აღრიცხვის ნიშნებს.
2. აღრიცხვის ნიშანი მოიცავს განმცხადებლის მიერ მითითებული ბაზირების ადგილის შესაბამისი საქართველოს რეგიონის განმსაზღვრელ ორ არაბულ ციფრს და ორ ან სამ ლათინურ ასოს. აღრიცხვის ნიშანი ზსხ-ს ენიჭება მუდმივად.

**შენიშვნა:** საქართველოს რეგიონების განმსაზღვრელი ციფრებია: თბილისი – 01; კახეთი – 02; მცხეთა-მთიანეთი 03; ქვემო ქართლი – 04; შიდა ქართლი – 05; სამცხე-ჯავახეთი – 06; იმერეთი – 07; რაჭა-ლეჩხუმი-ქვემო სვანეთი – 08; სამეგრელო-ზემო სვანეთი – 09; გურია – 10; აჭარა –11; აფხაზეთი – 12.

3. ზსხ-ის ბაზირების ადგილის ცვლილების შემთხვევაში, აღრიცხვის ბარათის მფლობელი ვალდებულია აღნიშნულის შესახებ სააგენტოს აცნობოს 30 დღის ვადაში.

**შენიშვნა:** ბაზირების ადგილის ცვლილებად მიიჩნევა ის შემთხვევა, როდესაც ზსხ ბაზირების განსაზღვრულ ადგილზე არ იმყოფება 3 თვეზე მეტი დროის პერიოდით.

4. განმცხადებლის მოთხოვნის შემთხვევაში, აღრიცხვის ნიშნის მიღება შესაძლებელია ზსხ-ის აღრიცხვამდე, მწარმოებლის მიერ ზსხ-ზე აღრიცხვის ნიშნის დატანის მიზნით.

5. ზსხ საფრენად არ დაიშვება, თუ ფრთის ქვეშ ან კორპუსზე არ იქნება დატანილი:

- ა) აღრიცხვის ნიშნები; ან
- ბ) დროებითი აღრიცხვის ნიშნები; ან
- გ) მწარმოებლის აღრიცხვის ნიშნები.

6. ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული ნიშნები ზსხ-ზე დატანილი უნდა იყოს ორნამენტების გარეშე, არანაკლებ 50 სმ-ის სიმაღლის მქონე ზომით და უნდა იყოს ადვილად გარჩევადი.



7. თუ ზსხ-ის ზომები არ იძლევა არანაკლებ 50 სმ სიმაღლის ზომის მქონე ნიშნის განთავსების შესაძლებლობას, ნიშნის სიმაღლე უნდა იყოს მაქსიმალურად დიდი და არანაკლებ 15 სმ.

### **მუხლი 7. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი**

1. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი გაცივმა დროებითი აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადის საფუძველზე, ამ წესის №17 დანართის შესაბამისად. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი:

ა) იწყება ლათინური ასოთი – „W“;

ბ) მოიცავს განმცხადებლის მიერ მითითებული ბაზირების ადგილის შესაბამისი საქართველოს რეგიონის განმსაზღვრელ ორ არაბულ ციფრს და ორ ან სამ ლათინურ ასოს (მაგ.: W01AAA).

**შენიშვნა:** საქართველოს რეგიონების განმსაზღვრელი ციფრებია: თბილისი – 01; კახეთი – 02; მცხეთა-მთიანეთი 03; ქვემო ქართლი – 04; შიდა ქართლი – 05; სამცხე-ჯავახეთი – 06; იმერეთი – 07; რაჭა-ლეჩხუმი-ქვემო სვანეთი – 08; სამეგრელო-ზემო სვანეთი – 09; გურია – 10; აჭარა – 11; აფხაზეთი – 12.

2. დროებითი აღრიცხვის ნიშანი, რომელიც უნდა იყოს დატანილი ზსხ-ზე, მიეთითება დროებითი აღრიცხვის ბარათში.

3. ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში დროებითი აღრიცხვის ბარათი ძალადაკარგულია გასხვისების თარიღიდან 30 დღის შემდეგ. გასხვისების თარიღი გამყიდველის მიერ უნდა მიეთითოს ძველი აღრიცხვის ბარათზე.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.*

### **მუხლი 8. ზსხ-ის გასხვისება**

1. ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში ზსხ-ის მფლობელი, ზსხ-ის გასხვისების განცხადებას (ამ წესის №5 დანართის შესაბამისად) წარადგენს სააგენტოში და ზსხ-ის ახალ მფლობელს გადასცემს:

ა) ზსხ-ის გასხვისების განცხადების ასლს;

ბ) აღრიცხვის ბარათის დედანს, აღნიშვნით „გაყიდულია“, გაყიდვის თარიღის მითითებით და ხელმოწერით;

გ) უკანასკნელ ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურს;

დ) ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათს;

ე) მომხმარებლის დოკუმენტაციას, რომელიც მოიცავს:

ე.ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს;

ე.ბ) ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს;

ვ) ზსხ-ის აწონვის ბარათს, რომელიც შეესაბამება გასხვისებისას ზსხ-ის არსებულ მდგომარეობას;

ზ) საჭიროებისას:

ზ.ა) ძირეული მოდიფიკაციის განცხადებებს;

ზ.ბ) დამონტაჟებული რადიოსადგურის დოკუმენტაციას (ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ გაცემული ექსპლუატაციაში დაშვების შესაბამისი დოკუმენტი და საჰაერო ხომალდის რადიოსადგურის სერტიფიკატი).

**შენიშვნა 1:** ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში აღნიშნული განცხადება სააგენტოში წარდგენილი უნდა იქნეს ზსხ-ის გასხვისებიდან არაუგვიანეს 15 დღის ვადაში, რომელიც დასტურდება სააგენტოს საპასუხო წერილობითი შეტყობინებით.



**შენიშვნა 2:** არასერიული ზსხ-ის შემთხვევაში, ზსხ-ის მფლობელმა ახალ მფლობელს ასევე უნდა გადასცეს მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის ასლი.

2. ზსხ-ის გასხვისებისას ზსხ-ის ახალი მფლობელი ვალდებულია ზსხ-ის გასხვისების შემდეგ აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადით მიმართოს სააგენტოს (ამ წესის №6 დანართის შესაბამისად), რომელსაც თან უნდა დაურთოს:

ა) ძველი აღრიცხვის ბარათის ასლი აღნიშვნით „გაყიდულია“, გაყიდვის თარიღის მითითებით და გამყიდველის ხელმოწერით;

ბ) ზსხ-ის ფლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

გ) განახლებული ზსხ-ის აწონვის ბარათი, რომელიც შეესაბამება აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნისას ზსხ-ის არსებულ მდგომარეობას;

დ) აღრიცხვის ბარათის წინა მფლობელისგან მიღებული ზსხ-ს გასხვისების განცხადების ასლი (დანართი №5);

ე) ძირეული მოდიფიკაციების განცხადებები (საჭიროებისას, ამ წესის მე-13 მუხლის შესაბამისად);

ვ) რადიოსადგურით აღჭურვილი ზსხ-ის შემთხვევაში, ამ წესის მე-19 მუხლით გათვალისწინებული განცხადება;

ზ) ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათი.

**შენიშვნა:** ზსხ-ის აღრიცხვის ნიშნები არ იცვლება ზსხ-ის ბაზირების ადგილის ცვლილების შემთხვევაში.

3. ახალი აღრიცხვის ბარათი და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური, ხოლო საჭიროებისას, რადიოსადგურის სერტიფიკატი (LSA) სააგენტოს მიერ გაიცემა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტების წარმოდგენის საფუძველზე.

4. ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემამდე ახალი მესაკუთრე უფლებამოსილია განახორციელოს ზსხ-ის ექსპლუატაცია ძველი აღრიცხვის ბარათის საფუძველზე ზსხ-ის შესყიდვის თარიღიდან არაუმეტეს 30 დღის განმავლობაში. ძველი აღრიცხვის ბარათი ძალას კარგავს ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემისთანავე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

### თავი III შესაბამისობის დემონსტრირება

#### მუხლი 9. შესაბამისობის დემონსტრირების მინიმალური პროგრამა

1. ზსხ-ის შესაბამისობის დემონსტრირების მიზნით გამოთვლების დოკუმენტაციის შემუშავება, საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების განხორციელება, ხდება სააგენტოს მიერ განსაზღვრული მინიმალური პროგრამის მიხედვით.

**შენიშვნა:** გამოთვლების დოკუმენტაციის და საფრენოსნო და სახმელეთო ცდების მიზანია უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ყველა შემადგენელი ელემენტის შემოწმება და ზსხ-ით განსახორციელებელი ყველა შესაძლო ექსპლუატაციის სახის გათვალისწინება.

2. მინიმალური პროგრამის მოთხოვნების შესრულების დემონსტრირების მიზნით უნდა მომზადდეს ანგარიში, რომელიც თან უნდა დაერთოს ზსხ-ის მწარმოებლის ტექნიკურ დოკუმენტაციას.

#### მუხლი 10. შესაბამისობის დემონსტრირების დამატებითი სპეციფიკური მოთხოვნები

ზსხ-ის კონკრეტული ექსპლუატაციის ტიპის ან მახასიათებლების გათვალისწინებით უნდა განხორციელდეს დამატებითი დასაბუთება და სპეციალური საფრენოსნო და სახმელეთო ცდები, შემდეგ შემთხვევებში:



ა) 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ს შემთხვევაში, თუ ზსხ-ის მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე ფრთის დატვირთვა აღემატება 30 კგ/მ<sup>2</sup>-ს;

ბ) მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში;

გ) იმ ზსხ-ის შემთხვევაში, რომელსაც აქვს ერთი ან რამდენიმე ისეთი აღჭურვილობა/მოწყობილობა, როგორებიცაა ცვალებადი ბიჯის მქონე საჰაერო ხრახნი, აკეცვადი შასი ან ავარიული პარაშუტი; ან

დ) მე-2 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, რომელმაც უნდა განახორციელოს პლანერის ბუქსირება.

### **მუხლი 11. მაქსიმალური ცარიელი მასა და მაქსიმალური ასაფრენი მასა**

ზსხ-ის მაქსიმალური ცარიელი მასა და მაქსიმალური ასაფრენი მასა განისაზღვრება იმგვარად, რომ მაქსიმალური ასაფრენი მასის მნიშვნელობა იყოს ამ მუხლის „ა“ და „ბ“ პუნქტების შესაბამისად განსაზღვრულ ორ ზღვრულ სიდიდეს შორის:

ა) მაქსიმალური ასაფრენი მასის ქვედა ზღვრის მნიშვნელობა უნდა იყოს შემდეგი მასების ჯამი:

ა.ა) მაქსიმალური ცარიელი მასა;

ა.ბ) ერთი ან ორი მგზავრის სტანდარტული მასა:

ა.ბ.ა) ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში 86 კგ ან ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასების შემთხვევაში – მწარმოებლის მიერ შერჩეული მომხმარებელზე მორგებული მასა;

ა.ბ.ბ) ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 156 კგ;

ა.გ) ელექტროძრავიანი ზსხ-ის გარდა, საწვავის მასა:

ა.გ.ა) 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, საწვავის მასა, რომელიც საკმარისია მინიმუმ 1 საათი ფრენისთვის;

ა.გ.ბ) მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, საწვავის მასა შეესაბამება საწვავის ავზის მაქსიმალური მოცულობის და სტანდარტული მოცულობის მაჩვენებელს შორის უმცირესს. სტანდარტული მოცულობა, ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არის 30 ლიტრი, ხოლო ორსავარძლიანის შემთხვევაში – 45 ლიტრი;

**შენიშვნა:** ამ მუხლის „ა.გ.“ ქვეპუნქტის მიზნებისთვის, ორტაქტიანი ძრავის საწვავის ნარევისთვის ან ბენზინისთვის სტანდარტული სიმკვრივე არის 0,7 გ/სმ<sup>3</sup>, ხოლო ტურბინული ძრავების საწვავის ან დიზელის სიმკვრივე არის 0,8 გ/სმ<sup>3</sup>.

ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასის ზედა ზღვრის მნიშვნელობა უნდა იყოს შემდეგ მასებს შორის უმცირესის ტოლი:

ბ.ა) ამ წესის მე-2 მუხლის 1-ელი პუნქტის „ჟ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული მაქსიმალური მასის ზღვრული ოდენობა; ან

ბ.ბ) ზსხ-ის შემუშავებისას მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასა, რომლის მიხედვითაც დადგინდა კონსტრუქციის სტრუქტურული სიმტკიცის შესაბამისობა ყველა შესაბამის მოქმედ ტექნიკურ პირობასთან; ან

ბ.გ) მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული მაქსიმალური ასაფრენი მასა, რომლის მიხედვითაც დადგინდა ფრენის ხარისხის და ზსხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების შესაბამისობა ყველა შესაბამის მოქმედ ტექნიკურ პირობასთან.

### **მუხლი 12. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემა და საფრენოსნო ცდები**

1. დროებითი აღრიცხვის ბარათი იძლევა ფრენის განხორციელების უფლებას მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ს ბორტზე იმყოფება მხოლოდ ერთი პილოტი.



## 2. დროებითი აღრიცხვის ბარათი გაცემა:

- ა) იმ ზსხ-ის აღრიცხვისთვის, რომელიც არ არის სერიული წარმოების და გამოიყენება საფრენოსნო ცდების განხორციელებისთვის, მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის შემუშავების ან მასში ცვლილების შეტანის მიზნით;
- ბ) სერიული წარმოების ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში, რომელიც არ არის გათვალისწინებული საიდენტიფიკაციო ბარათით და საჭიროებს საფრენოსნო ცდების განხორციელებას;
- გ) სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დემონსტრირების მიზნით, საფრენოსნო ცდების განხორციელებლად.

3. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემა ხორციელდება განმცხადებლის მიერ სააგენტოსთვის დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემის განაცხადით მიმართვის საფუძველზე, ამ წესის №17 დანართის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** დროებითი აღრიცხვის ბარათის ფორმა და შინაარსი განისაზღვრება ამ წესის №18 დანართის შესაბამისად.

4. დროებითი აღრიცხვის ბარათის გაცემისას განსაზღვრული უნდა იყოს საფრენოსნო ცდების განხორციელების ადგილი.

5. დროებითი აღრიცხვის ბარათი მოქმედია გაცემის თარიღიდან 1 წლის განმავლობაში და არ ექვემდებარება მოქმედების ვადის გაგრძელებას.

6. საფრენოსნო ცდების განხორციელებისას პილოტმა მუდმივად თან უნდა იქონიოს დროებითი აღრიცხვის ბარათი და იგი საჭიროებისამებრ, ხელმისაწვდომი უნდა იყოს სააგენტოსთვის.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

## თავი IV ზსხ-ის მოდიფიკაცია

### მუხლი 13. ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაცია

1. ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემულ აღწერით ელემენტებთან დაკავშირებული ნებისმიერი სახის ცვლილება მიიჩნევა ძირეულ მოდიფიკაციად.

**შენიშვნა:** შემდეგი სახის შემთხვევები მიიჩნევა გამონაკლისად:

- ა) საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასის ცვლილება არ მიიჩნევა ძირეულ მოდიფიკაციად;
  - ბ) მოდიფიკაცია, რომელიც საჭიროებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის ან ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს ცვლილებას, მიიჩნევა ძირეულ მოდიფიკაციად.
2. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელი უფლებამოსილია განახორციელოს ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაცია შემდეგ შემთხვევებში:

- ა) სერიული ზსხ-ის შემთხვევაში, როდესაც ზსხ-ის მწარმოებლის მიერ გათვალისწინებულია მოდიფიკაცია მისი საიდენტიფიკაციო ბარათით;
- ბ) არასერიული ზსხ-ის შემთხვევაში ან სერიული ზსხ-ის შემთხვევაში, როდესაც მწარმოებლის მიერ არ არის გათვალისწინებული მოდიფიკაცია საიდენტიფიკაციო ბარათით.

**შენიშვნა 1:** სერიული ზსხ-ის იმ ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელებამდე, რომელიც გათვალისწინებულია საიდენტიფიკაციო ბარათით, აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა, ზსხ-ის მწარმოებლისგან უნდა მოიპოვოს საიდენტიფიკაციო ბარათი, რომელიც ითვალისწინებს აღნიშნულ მოდიფიკაციას, ასევე მოდიფიკაციის განხორციელების ინსტრუქცია და ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების შესაბამისი სახელმძღვანელოები, იმ შემთხვევაში, თუ მოდიფიკაცია ითვალისწინებს ცვლილებებს აღნიშნულ სახელმძღვანელოებში.



**შენიშვნა 2:** ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში ზსხ-მ უნდა შეინარჩუნოს შესაბამისობა მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან, ხოლო საჭიროებისას – შესაბამისობის დემონსტრირების დამატებითი სპეციფიკურ მოთხოვნებთან.

3. აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა სააგენტოში ძირეული მოდიფიკაციის შესახებ განცხადების წარმოდგენამდე, სერიული ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაცია, რომელიც გათვალისწინებულია საიდენტიფიკაციო ბარათით, უნდა განახორციელოს მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად.

4. აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა სერიული ზსხ-ის იმ ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელების შემდეგ, რომელიც გათვალისწინებულია საიდენტიფიკაციო ბარათით, სააგენტოში უნდა წარადგინოს:

ა) ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება (ამ წესის №13 დანართის შესაბამისად), სადაც უნდა მონიშნოს ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის მოთხოვნა: საიდენტიფიკაციო კოდის შეცვლა;

ბ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №29 ბრძანებით დამტკიცებული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესის“ №2 დანართის ან №3 დანართის შესაბამისად, ზსხ-ის კლასის გათვალისწინებით;

გ) საიდენტიფიკაციო ბარათის ასლი, რომელიც ითვალისწინებს მოდიფიკაციას;

დ) ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დეკლარაცია;

ე) განახლებული ზსხ-ის აწონვის ბარათი.

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, სააგენტო გასცემს განახლებულ აღრიცხვის ბარათს და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურს, რომლის მიღებამდე აღრიცხვის ბარათის მფლობელი უფლებამოსილია, განახორციელოს საფრენოსნო ექსპლუატაცია სააგენტოში წარდგენილ განცხადებაში (დანართი №13) მითითებული ხელმოწერის თარიღიდან არაუმეტეს 45 დღის განმავლობაში, რა დროსაც თან უნდა იქონიოს ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დეკლარაცია და ძველი აღრიცხვის ბარათი, რომელიც ძალას კარგავს ახალი აღრიცხვის ბარათის გაცემისთანავე.

**შენიშვნა 1:** ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული განცხადება სააგენტოს უნდა წარედგინოს აღრიცხვის ბარათის მფლობელის მიერ მისი ხელმოწერის თარიღიდან არაუგვიანეს 15 დღის განმავლობაში.

**შენიშვნა 2:** განახლებული აღრიცხვის ბარათი მოიცავს მითითებას საიდენტიფიკაციო ბარათზე, რომლითაც გათვალისწინებულია ძირეული მოდიფიკაცია.

6. ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა, არასერიული ზსხ-ის ან იმ სერიული ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის განხორციელების შემთხვევაში, რომლის მწარმოებლის მიერ არ არის გათვალისწინებული აღნიშნული მოდიფიკაცია, სააგენტოს უნდა მიმართოს განცხადებით და წარუდგინოს:

ა) ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება, ამ წესის №13 დანართის შესაბამისად, სადაც უნდა მონიშნოს მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის განცხადება;

ბ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები, სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №29 ბრძანებით დამტკიცებული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესის“ №2 დანართი ან №3 დანართის შესაბამისად, ზსხ-ს კლასის გათვალისწინებით;

გ) განახლებული ზსხ-ის აწონვის ბარათი;

დ) დროებითი აღრიცხვის ბარათი, იმ შემთხვევაში, თუ მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის



დემონსტრირების მიზნით, ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული განცხადების სააგენტოში წარმოდგენამდე განხორციელდა საფრენოსნო ცდები დროებითი აღრიცხვის ბარათის ფარგლებში, ამ წესის მე-12 მუხლის შესაბამისად.

**შენიშვნა 1:** ამ მუხლის მე-6 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტში აღნიშნული განცხადება სააგენტოს უნდა წარედგინოს აღრიცხვის ბარათის მფლობელის მიერ მისი ხელმოწერის თარიღიდან არაუგვიანეს 15 დღის განმავლობაში;

**შენიშვნა 2:** ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის განცხადებასთან ერთად წარმოდგენილი მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას ასევე იმ ელემენტებთან დაკავშირებით, რომლებიც არ იცვლება მოდიფიკაციის შედეგად.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში აღრიცხვის ბარათის მფლობელი, სააგენტოს წერილობითი დადასტურების შემდეგ უფლებამოსილია, განახორციელოს საფრენოსნო ექსპლუატაცია მოდიფიცირებული ზსხ-ით, რა დროსაც მუდმივად თან უნდა იქონიოს:

ა) აღრიცხვის ბარათი;

ბ) ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის განცხადება, რომელს შესაბამისადაც ახორციელებს ექსპლუატაციას;

გ) მოდიფიცირებული ზსხ-ის აღწერითი ელემენტები.

8. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, გარდა „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულისა, სააგენტო გასცემს განახლებულ ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურს, ხოლო „დ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ დროებითი აღრიცხვის ბარათის წარმოდგენის შემთხვევაში სააგენტო ასევე გასცემს განახლებულ აღრიცხვის ბარათს.

**შენიშვნა:** ამ მუხლის მე-6 პუნქტში აღნიშნული განცხადების სააგენტოში წარდგენის შემთხვევაში აღრიცხვის ბარათის მფლობელმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მოდიფიცირებული ზსხ აკმაყოფილებდეს მოქმედი ტექნიკური პირობების მოთხოვნებს და საჭიროების შემთხვევაში ასევე შესაბამისობის დემონსტრირების დამატებით სპეციფიკურ მოთხოვნებს, რაც გულისხმობს იმას, რომ აღრიცხვის ბარათის მფლობელს უნდა გააჩნდეს მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია.

9. ამ მუხლის მე-6 პუნქტში აღნიშნული მოდიფიცირებული ზსხ-ის მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დამადასტურებელი დოკუმენტები არქივირდება აღრიცხვის ბარათის მფლობელის მიერ და მოთხოვნის შემთხვევაში ხელმისაწვდომია სააგენტოსთვის.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.

#### **მუხლი 14. არაძირეული მოდიფიკაცია**

1. ზსხ-ის მოდიფიკაცია მიიჩნევა არაძირეულ მოდიფიკაციად, თუ ის არ იწვევს საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემული აღწერითი ელემენტების ცვლილებას, რაც მნიშვნელოვან ზეგავლენას ადენს ფრენის უსაფრთხოებაზე.

2. არაძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში:

ა) ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელმა უნდა უზრუნველყოს მოდიფიცირებული ზსხ-ს შესაბამისობის შენარჩუნება მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან;

ბ) ზსხ გამოიყენება მხოლოდ საფრენოსნო ცდების განსახორციელებლად, რომლის ბორტზეც იმყოფება მხოლოდ პილოტი, ვიდრე აღრიცხვის ბარათის მფლობელი არ დარწმუნდება, რომ მოდიფიცირებული ზსხ ფრენისუნარიანია და აკმაყოფილებს მოქმედ ტექნიკურ პირობებს.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.



**მუხლი 15. ზსხ-ის ზოგადი ექსპლუატაციის პირობები**

1. ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია და ტექნიკური მომსახურება უნდა განხორციელდეს მომხმარებლის დოკუმენტაციის შესაბამისად.
2. ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელია აღრიცხვის ბარათის მფლობელი პირი, რომელიც უფლებამოსილია ტექნიკური მომსახურების განხორციელების მიზნით მიმართოს შესაბამის პირს ან ორგანიზაციას, თუ აღნიშნული ტექნიკური მომსახურება სცდება მისი ცოდნისა და გამოცდილების შესაძლებლობებს.
3. ზსხ-ით ფრენების შესრულება ნებადართულია მხოლოდ დღისით, ვიზუალური ფრენის წესების შესაბამისად.
4. იმ შემთხვევაში, თუ ფრენა ხორციელდება კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ზსხ აღჭურვილი უნდა იყოს რადიოსადგურით და მიმღებ-მოპასუხით.
5. ზსხ-ით ფრენის განხორციელებისას აკრძალულია საფასურის სანაცვლოდ მგზავრის, ტვირთის ან ფოსტის გადაყვანა-გადაზიდვა.

**მუხლი 16. პლანერის ბუქსირება**

1. ზსხ-ით პლანერის ბუქსირება, გარდა ზემსუბუქი პლანერისა, ნებადართულია მხოლოდ მე-2 კლასის ზსხ-ის გამოყენებით.
2. ზსხ-ით პლანერის ბუქსირების განხორციელების მიზნით პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელმა პირმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

ბ) ხელმოწერილი დეკლარაცია (განცხადება), სადაც პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელი პირი ადასტურებს, რომ იღებს ვალდებულებას დაიცვას ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს და ამ წესის მოთხოვნები და რომ მოთხოვნის შემთხვევაში, სააგენტოს წარუდგენს აღნიშნული მოთხოვნების დაცვის დამადასტურებელ მტკიცებულებებს.

**შენიშვნა:** ხელმოწერილი დეკლარაცია (განცხადება) შესაძლებელია მოცემული იყოს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში.

3. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს ექსპლუატაციაში დაშვებული საჰაერო ხომალდ(ებ)ის აღწერას, შერჩევას და შეზღუდვებს, ასევე, მისი/მათი ტექნიკური მომსახურების პირობებს, საბუქსირე ზსხ-ის პილოტის სწავლებას, მის კომპეტენციას და ექსპლუატაციის პროცედურებს.
4. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შინაარსის მიმართ არსებული მოთხოვნები და სახელმძღვანელოს სტანდარტული ფორმატი განსაზღვრულია ამ წესის დანართ №4-ში.
5. პლანერის ბუქსირებაზე პასუხისმგებელმა პირმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს წლიური ანგარიში ზსხ-ით პლანერების ბუქსირებასთან დაკავშირებით მისი საქმიანობის შესახებ.

**მუხლი 17. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული ქმედება**

უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე სააგენტო უფლებამოსილია:

- ა) შეაჩეროს ორგანიზაციის საქმიანობის უფლებამოსილება, რომელიც ახორციელებს პლანერების ბუქსირებას;
- ბ) გამოსცეს საექსპლუატაციო ინსტრუქციები ან ფრენისუნარიანობის დირექტივები და მის საფუძველზე განსაზღვროს შემოწმების საჭიროება და შეცვალოს ან შეზღუდოს საექსპლუატაციო პირობები.



## **მუხლი 18. ზსხ-ის საფრენად დაშვება**

ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს იმ შემთხვევაში, თუ იგი ფრენისუნარიანია, ამასთან, მუდმივად უნდა სრულდებოდეს შემდეგი მოთხოვნები:

ა) აღრიცხვის ბარათის პირველი გაცემის თარიღისთვის ზსხ-ის შემუშავების მოქმედი ზოგადი ტექნიკური პირობები დაცულია;

ბ) ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათი და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტური მოქმედია;

ბ<sup>1</sup>) დაცულია ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის დამატებითი პირობები, რომელიც განისაზღვრება ამ წესის მე-6 თავის შესაბამისად;

გ) ზსხ-ზე დატანილია აღრიცხვის ნიშნები ამ წესის მე-6 მუხლის შესაბამისად;

დ) გათვალისწინებულია სააგენტოს მიერ გამოქვეყნებული ზსხ-ის შემუშავების ყველა შესაბამისი სპეციალური ტექნიკური პირობა;

ე) ზსხ შეესაბამება საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემულ აღწერით ელემენტებს;

ვ) ზსხ-ზე ნებისმიერი მოდიფიკაცია განხორციელებულია ამ წესის მოთხოვნების შესაბამისად;

ზ) დაცულია სააგენტოს მიერ ამ წესის მე-17 მუხლის „ბ“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გამოქვეყნებული საექსპლუატაციო ინსტრუქციები ან/და ფრენისუნარიანობის დირექტივები;

თ) ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურება განხორციელებული იქნა ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

ი) აღრიცხვის ბარათის გაცემის შემდეგ არ გამოვლენილა შემთხვევა, რომელიც მიუთითებს, რომ ზსხ ექსპლუატაცია შეიცავს რისკებს ან სერიოზულ საფრთხეებს;

კ) ზსხ-ზე ადგილი არ ჰქონია ინციდენტს ან სერიოზული ინციდენტს ან სხვა შემთხვევაში ზსხ-ის აღდგენა განხორციელდა მწარმოებლის ან შესაბამისი უფლებამოსილი პირის მიერ.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.*

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.*

## **მუხლი 19. საჰაერო ხომალდის რადიოსადგურის სერტიფიკატის გაცემა, სერტიფიკატის ცვლილება, სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელება, სერტიფიკატის დუბლიკატის გაცემა**

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც გამოსაყენებელი საჰაერო სივრცე საჭიროებს, ზსხ უნდა იქნეს აღჭურვილი რადიოკავშირის აღჭურვილობით, რომელიც, საჰაერო სივრცის მოთხოვნებთან შესაბამისობის მიზნით, იძლევა საჰაერო მოძრაობის მართვის სადგურებთან ორმხრივი კავშირის წარმართვის შესაძლებლობას, დადგენილი სიხშირეების გამოყენებით. იმ შემთხვევაში, თუ საჭიროა მიმღებ-მოპასუხე, მოწყობილობას უნდა გააჩნდეს ყველა მოთხოვნილი შესაძლებლობა.

2. ზსხ-ის ერთი ან მეტი რადიოგადამცემისგან შემდგარ საბორტო რადიომოწყობილობას, იმისდა მიუხედავად, მოიცავს თუ არა მიმღებ-მოპასუხეს, გარდა პერსონალური მიმყვანი რადიოშუქურისა (PLB), უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ გაცემული რადიოსადგურის მოქმედი სერტიფიკატი (LSA), რომლის გარეშეც დაუშვებელია ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია.

3. რადიოსადგურის სერტიფიკატი (შემდგომში – სერტიფიკატი) გაიცემა შემდეგ შემთხვევებში:

ა) რადიოგადამცემით აღჭურვილი ზსხ-ის პირველადი არღიცხვის ბარათის გაცემისას;

ბ) აღრიცხვის ბარათის მქონე ზსხ-ზე რადიოგადამცემის დამონტაჟებისას, რომელსაც მანამდე არ გააჩნდა რადიოგადამცემისგან შემდგარი საბორტო რადიომოწყობილობა;

გ) სერტიფიკატში ჩამოთვლილი რადიოგადამცემების ცვლილებისას (გარდა არსებული მოწყობილობის იდენტური მოდელით შეცვლისას);



დ) სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელებისას.

4. ზსხ-ის საბორტო რადიოსადგურის გადამცემი უნდა ფუნქციონირებდეს შემდეგ სიხშირეებზე, რომელიც:

ა) VHF ხმოვანი კომუნიკაციისთვის მოიცავს 117.975 მჰც-დან 137.000 მჰც-მდე დიაპაზონს;

ბ) მიმღებ-მოპასიხეს შემთხვევაში მოიცავს 1030 მჰც და 1090 მჰც;

გ) საავარიო რადიოშუქურის (ELT) შემთხვევაში მოიცავს 406 მჰც და/ან 121.5 მჰც სიხშირეებს.

**შენიშვნა:** ზსხ-ს შესაძლებელია გააჩნდეს სხვა რადიომოწყობილობები (მაგ.: მანძილსაზომი მოწყობილობა (DME)), რომლებიც უნდა ფუნქციონირებდნენ სამოქალაქო ავიაციისთვის გამოყოფილ სიხშირეებზე და რომელთა მონაცემები მიეთითება რადიოსადგურის სერტიფიკატში.

5. ზსხ-ს სერტიფიკატში ენიჭება ერთი მოსახმობი რადიოსიგნალი, რომელიც მოიცავს ნაციონალურ ნიშანს და ხუთი არაბული ციფრისგან შემდგარ კომბინაციას (მაგ.: 4L-00001). მოსახმობი რადიოსიგნალი გამოიყენება სხვა სააერონავიაციო მომსახურების სადგურებთან (ხმელეთზე ან ჰაერში) კავშირის დამყარების მიზნით.

6. თითოეულ ზსხ-ს ეძლევა მხოლოდ ერთი რადიოსადგურის სერტიფიკატი.

7. მიუხედავად ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნისა, იმ შემთხვევაში, თუ გამოიყენება პორტატიული VHF რადიოგადამცემი, ერთი სერტიფიკატი შესაძლებელია გაიცეს ორ ან მეტ ზსხ-ზე იმ პირობით, რომ ზსხ-ის არ გააჩნია სხვა რადიოგადამცემი მოწყობილობა და თითოეული ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელი ერთი და იგივე პირია. სხვა შემთხვევაში კონკრეტული რადიოგადამცემის ორ ან მეტ ზსხ-ზე გამოყენებისას, თითოეული ზსხ-ის სერტიფიკატში განსაზღვრული უნდა იყოს აღნიშნული რადიოგადამცემი.

**შენიშვნა 1:** ამ პუნქტის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატის საფუძველზე ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელი უფლებამოსილია ერთი რადიოგადამცემი მოწყობილობა გამოიყენოს სერტიფიკატში მითითებულ თითოეულ ზსხ-ზე;

**შენიშვნა 2:** ერთ ან მეტ ზსხ-ზე ერთი და იმავე რადიოგადამცემის გამოყენების შემთხვევაში, როდესაც თითოეული ზსხ-ის აღრიცხვის ბარათის მფლობელი სხვადასხვა პირია, თითოეულმა მათგანმა სერტიფიკატის გაცემის მოთხოვნით უნდა მიმართოს სააგენტოს, რა შემთხვევაშიც თითოეულ ზსხ-ზე გაიცემა სერტიფიკატი და თითოეულ ზსხ-ს მიენიჭება განსხვავებული მოსახმობი რადიოსიგნალი.

8. ტექნიკური მომსახურების საწარმო, რომელიც სერტიფიცირებულია ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ, იმ შემთხვევაში, თუ ქვემოთ ჩამოთვლილი ამოცანები გათვალისწინებულია საწარმოს ტექნიკური მომსახურების სახეობებითა და დასაშვებ სამუშაოთა ნუსხით, უფლებამოსილია განახორციელოს:

ა) 24-ბიტის კოდის დაპროგრამება მიმღებ-მოპასუხეში ან ELT-ში, რაც შესაძლებელია ასევე განხორციელდეს აღნიშნული მოწყობილობების მწარმოებლის მიერ;

ბ) მიმღებ-მოპასუხის საკონტროლო ტესტი, რაც სავალდებულოა 6 წელიწადში ერთხელ და ასევე ტექნიკური მომსახურების ისეთი ამოცანის დასრულების შემდეგ, რაც საჭიროებს მიმღებ-მოპასუხის მიერ გადაცემული მონაცემების სისწორის შემოწმებას;

გ) მიმღებ-მოპასუხის ან ELT-ის ტექნიკური მომსახურება, რაც უნდა განხორციელდეს მოწყობილობის მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული ინსტრუქციების შესაბამისად;

დ) მიმღებ-მოპასუხის ან ELT-ის ზსხ-ზე დამონტაჟება, რაც შესაძლებელია ასევე განხორციელდეს ზსხ-ის მწარმოებლის მიერ.



9. სხ-ის რადიოგადამცემის მონტაჟის, ტექნიკური მომსახურების ან მიმღებ-მოპასუხის საკონტროლო ტესტის განხორციელების შემთხვევაში, იმ ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ, რომელიც არ არის სერტიფიცირებული ან აღიარებული სააგენტოს მიერ, ამ წესის დანართი №9-ით განსაზღვრულ განცხადებასთან ერთად, სააგენტოში უნდა იქნეს წარმოდგენილი რადიომოწყობილობის ექსპლუატაციაში დაშვების ფორმის ასლი თითოეული რადიოგადამცემისთვის და აღნიშნული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს სერტიფიკატის ასლი.

10. 24-ბიტანი კოდის მიღების მიზნით, სააგენტოს განაცხადი წარედგინება ამ წესის №7 დანართის შესაბამისად.

**შენიშვნა:** განცხადება სააგენტოს წარედგინება იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ უნდა აღიჭურვოს „S რეჟიმის“ მქონე მიმღებ-მოპასუხით ან ELT-ით, რომელშიც უნდა განხორციელდეს 24-ბიტანი კოდის დაპროგრამება. სერტიფიკატში მიმღებ-მოპასუხის ან ELT-ის დამატებისას, რადიოსადგურის სერტიფიკატის გაცემის მიზნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა მიმართოს მას შემდეგ, რაც შესაბამის მოწყობილობაში დასრულდება 24-ბიტანი კოდის დაპროგრამება.

11. სერტიფიკატის გაცემის და მოქმედების გაგრძელების მიზნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) სხ-ის რადიოსადგურის სერტიფიკატის მოთხოვნის განაცხადი ამ წესის №8 დანართის შესაბამისად;

ბ) ტელეკომუნიკაციის საერთაშორისო კავშირის (ITU) წესებთან შესაბამისობის განაცხადება ამ წესის №9 დანართის შესაბამისად, რომლის ხელმოწერის თარიღი სააგენტოში წარდგენისას არ უნდა აღემატებოდეს 60 დღეს.

**შენიშვნა 1:** სხ-ის რადიოგადამცემის შესაბამისობა ITU-ს წესებთან უნდა დგინდებოდეს რადიოაღჭურვილობის სერტიფიცირების დამადასტურებელი დოკუმენტით (ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ გაცემული ETSO ან სხვა სახელმწიფოს შესაბამისი უწყების მიერ გაცემული ეკვივალენტური დოკუმენტი (მაგ.: [OSAC](#)-ის მიერ გამოქვეყნებული ჩამონათვალი – „Liste des émetteurs homologués“).

**შენიშვნა 2:** ITU-ს წესებთან შესაბამისობის განცხადებაში მითითებული რადიომოწყობილობა უნდა იყოს 25 კვც ან/და 8.33 კვც სიხშირულ ბიჯ(ებ)თან თავსებადი.

**შენიშვნა 3:** მოქმედების ვადის გაგრძელების მიზნით სააგენტოს განცხადება წარედგინება სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გასვლამდე არანაკლებ 30 დღით ადრე. ახალი სერტიფიკატი გაიცემა 6 წლის ვადით, რომელიც აითვლება ძველი სერტიფიკატის ვადის გასვლის თარიღიდან. სხვა შემთხვევაში სერტიფიკატი გაიცემა თავიდან ამ მუხლის პირობების დაცვით.

12. ITU-ს წესებთან რადიოსადგურის შესაბამისობის განცხადება ხელმოწერილი უნდა იქნეს:

ა) მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილი ზსხ-ის შემთხვევაში შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ, რომელიც სერტიფიცირებულია ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ;

ბ) თუ ზსხ არ არის აღჭურვილის მიმღებ-მოპასუხით:

ბ.ა) ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელის მიერ; ან

ბ.ბ) საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელის წერილობითი თანხმობით, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული ტექნიკური მომსახურების საწარმოს მიერ, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი უფლებამოსილება.

**შენიშვნა:** ტექნიკური მომსახურების საწარმოზე, რომელიც არ არის სერტიფიცირებული ან აღიარებული სააგენტოს მიერ, ამ პუნქტის მოთხოვნების მიზნებისთვის, ვრცელდება ამ მუხლის მე-9 პუნქტის მოთხოვნა.



13. ამ მუხლის მე-11 პუნქტში განსაზღვრული დოკუმენტების საფუძველზე, სააგენტო გაცემს სერტიფიკატს, ამ წესის №14 დანართის შესაბამისად, რომელიც მოქმედია 6 წლის ვადით.

14. სერტიფიკატში მითითებული რადიოგადამცემების მოდელ(ებ)ის ცვლილების შემთხვევაში არსებული სერტიფიკატი კარგავს ძალას და განმცხადებელმა ახალი სერტიფიკატის გაცემის მიზნით სააგენტოს უნდა წარუდგინოს ამ მუხლის მე-11 პუნქტის „ა“-„ბ“ პუნქტებში განსაზღვრული დოკუმენტაცია.

**შენიშვნა:** ცვლილება მიუთითებს რადიოგადამცემების შეცვლილ მონაცემებს და გავლენას არ ახდენს სერტიფიკატის მოქმედების ვადაზე და ახალი სერტიფიკატი გაიცემა ძველ სერტიფიკატში არსებული ვადით.

15. სერტიფიკატის დაკარგვის/დაზიანების შემთხვევაში ზსხ-ის მფლობელი უფლებამოსილია, მიმართოს სააგენტოს სერტიფიკატის დუბლიკატის გაცემის მიზნით. დუბლიკატი გაიცემა სერტიფიკატის მფლობელის განცხადების სააგენტოში რეგისტრაციიდან 3 (სამი) სამუშაო დღის ვადაში. სერტიფიკატის დაზიანების შემთხვევაში სერტიფიკატის მფლობელმა სააგენტოს უნდა დაუბრუნოს დაზიანებული დოკუმენტი.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 5 თებერვლის ბრძანება №22 - ვებგვერდი, 10.02.2025წ.  
სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2025 წლის 7 მარტის ბრძანება №50 - ვებგვერდი, 11.03.2025წ.

## **მუხლი 20. ზედამხედველობა**

ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

### **თავი VI**

#### **ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციის დამატებითი პირობები**

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## **მუხლი 21. ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მეთაური**

1. პირი, რომელიც ახორციელებს ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციას, უნდა გააჩნდეს სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №27 ბრძანებით დამტკიცებული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გაცემის წესის“ საფუძველზე გაცემული პილოტის მოწმობა ან აღიარების სერტიფიკატი განსახორციელებელი საქმიანობის შესაბამისი უფლებამოსილებით.

2. ზსხ-ს მეთაური, ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, პასუხისმგებელია ფრენის დაწყებაზე, გაგრძელებაზე, დასრულებაზე ან მარშრუტიდან გადახვევაზე, ასევე, ზსხ-ის ექსპლუატაციის განმავლობაში ბორტზე მყოფი პირის უსაფრთხოებაზე, კერძოდ:

ა) ფრენის განხორციელებამდე ზსხ-ს მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ დაცულია ყველა შემდეგი საექსპლუატაციო შეზღუდვა:

ა.ა) ზსხ ფრენისუნარიანია და ზსხ-ით ფრენის შესასრულებლად ბორტზე დამონტაჟებული სათანადო ხელსაწყოები და აღჭურვილობა არის გამართულ მდგომარეობაში;

ა.ბ) ფრენის განმავლობაში დაცული იქნება ზსხ-ს საექსპლუატაციო შეზღუდვები, რომელიც განისაზღვრება ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად ან ეკვივალენტური დოკუმენტით.

ბ) ზსხ-ს მეთაური, ფრენის განხორციელებამდე, მისთვის არსებული ყველა საშუალებით უნდა დარწმუნდეს, რომ დაფრენისათვის დაგეგმილი აეროდრომი/ საფრენი მოედანი გამოსადეგია ზსხ-სთვის და სრულდება გამოსაყენებელი საჰაერო სივრცისთვის განსაზღვრული ყველა მოთხოვნა;

გ) ზსხ-ს მეთაურმა ფრენა უნდა დაიწყოს ან გააგრძელოს, თუ უკანასკნელი ხელმისაწვდომი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია მიუთითებს, რომ მეტეოროლოგიური პირობები მარშრუტის გასწვრივ და დაგეგმილ დანიშნულების პუნქტში, აეროდრომის/ საფრენი მოედნის გამოყენების მოსალოდნელი დროისათვის იქნება ვიზუალური ფრენის წესებით ექსპლუატაციის შესაბამისი მინიმუმების ტოლი ან მასზე უკეთესი.

3. ზსხ-ს მეთაურმა არ უნდა დაიწყოს ფრენა, თუ იგი უნარწარმეულია და ვერ უზრუნველყოფს



დაკისრებული მოვალეობების ჯეროვნად შესრულებას, ნებისმიერი მიზეზით, როგორებიცაა: ჯანმრთელობის დაზიანება, ავადმყოფობა, დაღლილობა, ალკოჰოლის ან ნებისმიერი ფსიქოაქტიური ნივთიერების ზემოქმედება და სხვა.

4. ზსხ-ს მეთაურმა არ უნდა არ გააგრძელოს ფრენა უახლოესი ხელსაყრელი მეტეოროლოგიური პირობების მქონე აეროდრომის ან საფრენი მოედნის მიღმა, როდესაც მის მიერ დაკისრებული მოვალეობების შესრულების უნარი მნიშვნელოვნად შემცირებულია ისეთი გამომწვევი მიზეზებით, როგორებიცაა: დაღლილობა, ავადმყოფობა, ჟანგბადის ნაკლებობა და სხვა.

5. საავარიო მდგომარეობაში, რომელიც საჭიროებს დაუყოვნებლივ გადაწყვეტილების მიღებას და მოქმედებას, ზსხ-ის მეთაურმა უნდა განახორციელოს ნებისმიერი სახის მოქმედება, რომელსაც თავად მიიჩნევს საჭიროდ. ასეთ შემთხვევებში მეთაურმა, ფრენის უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია გადაუხვიოს დადგენილი წესებიდან, საექსპლუატაციო პროცედურებიდან და მეთოდებიდან.

შენიშვნა: ზსხ-ის მეთაურმა ამ პუნქტით განსაზღვრულ ნებისმიერ დარღვევაზე სააგენტოს უნდა წარუდგინოს შესაბამისი ანგარიში „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №97 ბრძანების შესაბამისად. აღნიშნული ანგარიშები უნდა იქნეს გადაცემული უსწრაფესი შესაძლებელი საშუალებით, მაგრამ საავიაციო მოვლენიდან არაუგვიანეს 10 დღის განმავლობაში.

6. იმ შემთხვევაში, თუ ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრში აღრიცხული ზსხ ფრენას ახორციელებს უცხო სახელმწიფოში, ზსხ-ს მეთაურმა უნდა დაიცვას იმ სახელმწიფოს კანონმდებლობა და პროცედურები, რომელშიც ხორციელდება ექსპლუატაცია.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.*

## **მუხლი 22. აღჭურვილობისა და პროცედურების ცოდნა**

ზსხ-ით ფრენა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მეთაური იცნობს ზსხ-ს და მასში განთავსებულ საბორტო აღჭურვილობას, მათ შორის, უსაფრთხოებისთვის და საავარიო მდგომარეობისთვის განკუთვნილ აღჭურვილობას და აქვს ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ან ეკვივალენტური დოკუმენტის პრაქტიკული ცოდნა.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.*

## **მუხლი 23. ზსხ-ს მგზავრი და ტვირთი**

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

2. ზსხ-ს მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ ზსხ-ს აღჭურვილობა, ბარგი და ტვირთი არის სათანადოდ ჩატვირთული, დამაგრებული და შენარჩუნებულია საავარიო ევაკუაციის შესაძლებლობა.

3. ზსხ-ს მეთაურმა არ უნდა დაუშვას მოწევა ზსხ-ს ბორტზე, მათ შორის, საწვავით გამართვისას და ენერჯის წყაროს დამუხტვისას ან შეცვლისას.

4. ფრენის დაწყებამდე ზსხ-ს მეთაურმა მგზავრს უნდა გააცნოს შემდეგი ინფორმაცია:

ა) მოწევასთან დაკავშირებული აკრძალვები;

ბ) შემაკავებელი მოწყობილობების გამოყენება;

გ) ჟანგბადის გამანაწილებელი მოწყობილობისა და სამაშველო ჟილეტების მდებარეობა და მოხმარების წესი, იმ შემთხვევაში, თუ ფრენისას მოითხოვება მათი ბორტზე განთავსება;



დ) ნებისმიერი სხვა უსაფრთხოების ინსტრუქტაჟი ზსხ-ს შესაბამისად, რომელიც შესაძლებელია უკავშირდებოდეს ზსხ-ს ექსპლუატაციას, მის აღჭურვილობას, მათ შორის, საავარიო რადიოგადამცემს, როდესაც გამოიყენება.

5. ზსხ-ის მეთაურმა ბორტზე მყოფ პირს არ უნდა მისცეს პორტატიული ელექტრონული მოწყობილობის გამოყენების შესაძლებლობა, რამაც შესაძლოა მავნე (საზიანო) ზეგავლენა იქონიოს ზსხ-ის სისტემების და აღჭურვილობის სამუშაო მახასიათებლებზე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## **მუხლი 24. მასა და გაწონასწორება და საფრენოსნო მახასიათებლები**

1. ზსხ-ს მეთაურმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ექსპლუატაციის ნებისმიერ დროს ზსხ-ს დატვირთვა აკმაყოფილებს მასისა და გაწონასწორების შეზღუდვებს, რომელიც განისაზღვრება:

ა) ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

ბ) ზსხ-ს საიდენტიფიკაციო ბარათით, ხოლო სადაც შესაბამისია, ზსხ-ს ძირეული მოდიფიკაციის დეკლარაციის შესაბამისად.

2. ზსხ-ს მეთაურმა ზსხ-ს ექსპლუატაცია უნდა განახორციელოს მხოლოდ მაშინ, თუ საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო მახასიათებლები საკმარისია დაგეგმილი ფრენის შესასრულებლად.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## **მუხლი 25. ზსხ-ს პილოტის საფრენოსნო გამოცდილება**

მგზავრთან ერთად ფრენის დაწყებამდე ზსხ-ს მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ ფრენამდე უკანასკნელი 90 დღის პერიოდში ზსხ-ს იმავე კლასზე შესრულებული აქვს, სულ მცირე, 3 აფრენა, დასაფრენად შესვლა და დაფრენა.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## **მუხლი 26. დამოუკიდებელი ფრენის შესრულება**

ზსხ-ს პილოტის მოწმობის მიღების მიზნით, ზსხ-ზე დამოუკიდებელი ფრენის შესასრულებლად, პილოტ-კურსანტი უნდა ფლობდეს წერილობით თანხმობას შესაბამისი უფლებამოსილების მქონე ზსხ-ს პილოტის ინსტრუქტორისგან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

## **მუხლი 27. ბორტჟურნალი**

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

2. ზსხ-ს ბორტჟურნალი ან მისი ეკვივალენტური დოკუმენტი უნდა მოიცავდეს შემდეგ ინფორმაციას:

ა) ზსხ-ს ეროვნულობა და რეგისტრაცია;

ბ) ფრენის თარიღი;

გ) ეკიპაჟის წევრ(ებ)ის ვინაობა;

დ) ეკიპაჟის წევრებისათვის დაკისრებული მოვალეობები;



ე) გაფრენის პუნქტი;

ვ) დანიშნულების პუნქტი;

ზ) გაფრენის დრო;

თ) მიფრენის დრო;

ი) ფრენის ხანგრძლივობა საათებში;

კ) ფრენის დანიშნულება;

ლ) ინციდენტები და საექსპლუატაციო შენიშვნები (დაკვირვებები) ფრენასთან დაკავშირებით, არსებობის შემთხვევაში; და

მ) ზსხ-ის მეთაურის ხელმოწერა.

3. ინფორმაცია ან მისი ნაწილი შესაძლებელია ჩაიწეროს განსხვავებული ფორმით, გარდა დაბეჭდილი ქაღალდისა. ჩანაწერები უნდა იყოს ხელმისაწვდომი, გამოსაყენებლად ვარგისი და უტყუარი.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.*

## **მუხლი 28. სავარძლები**

1. ზსხ უნდა იქნეს აღჭურვილი სავარძლებითა და უსაფრთხოების ღვედებით ან უსაფრთხოების ღვედების სისტემით ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის.

2. მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ, რომლის საიდენტიფიკაციო ბარათი გაიცემა 2028 წლის 1 იანვრის შემდგომ, უნდა იყოს აღჭურვილი უსაფრთხოების ღვედების სისტემით.

*სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.*

## **მუხლი 29. რადიოკავშირისა და სანავიგაციო აღჭურვილობა**

1. ზსხ-ს მინიმალური აღჭურვილობა მოიცავს:

ა) მაჯის საათს ან მოწყობილობას, რომელიც მიუთითებს დროს საათებსა და წუთებში;

ბ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებელს;

გ) მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-სთვის სრიალის მაჩვენებელს;

დ) იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ს ფრენა ხორციელდება კონტროლირებად საჰაერო სივრცეში ან ფრენის ეშელონზე, სიმაღლის საზომ მოწყობილობას, რომელიც არის მგრძნობიარე და რეგულირებადი;

ე) მოწყობილობა, რომელიც აჩვენებს მაგნიტურ ან გეოგრაფიულ მიმართულებას.

2. თუ საჰაერო სივრცე საჭიროებს, ზსხ უნდა აღჭურვოს რადიოკავშირის სათანადო საშუალებ(ებ)ით, რომელიც აკმაყოფილებს საჰაერო სივრცის გამოყენების პირობებს.

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

4. იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ს აქვს ორსავარძლიანი კონფიგურაცია, ბორტზე მყოფ პირებს უნდა გააჩნდეთ ერთმანეთთან კავშირის სათანადო საშუალება.



5. ზსხ-ზე განთავსებული ნებისმიერი რადიოკავშირის აღჭურვილობა უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის მე-19 მუხლის მოთხოვნებს.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### მუხლი 30. წყლის ზედაპირის თავზე ფრენა

1. იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ს ფრენა ხორციელდება წყლის ზედაპირის თავზე და ძრავის მტყუნებისას შეუძლებელია ხმელეთის ზედაპირის მიღწევა, რომელიც გამოსადეგია უსაფრთხო იძულებითი დაფრენისთვის, ზსხ უნდა აღიჭურვოს სამაშველო ჟილეტებით ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის. ჟილეტი უნდა უნდა ეცვას ბორტზე მყოფ პირს ან იყოს განთავსებული იმ პირისთვის ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილას, ვისთვისაც განკუთვნილია გამოსაყენებლად.

2. თითოეული სამაშველო ჟილეტი აღჭურვილი უნდა იყოს ელექტრული განათების საშუალებებით, ადამიანთა ადგილმდებარეობის დადგენის გამარტივების მიზნით, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ პირი ატარებს საავარიო რადიოშუქურას ან სხვა საშუალებას, რომელსაც შეუძლია ძებნა-შველის სამუშაოების გამარტივება.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### მუხლი 31. მაღალ სიმაღლეზე ფრენა და ჟანგბადის აღჭურვილობა

1. ზსხ, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება 10,000 ფტ (ფრენის ეშელონი FL100) – 13,000 ფტ (ფრენის ეშელონი FL130) შორის არსებულ ბარომეტრული წნევის მნიშვნელობებზე, აღჭურვილი უნდა იყოს ჟანგბადის შენახვისა და გამანაწილებელი სისტემით და ჟანგბადის საკმარისი მარაგით, რათა უზრუნველყოს ზსხ-ს პილოტის მომარაგება ნებისმიერი დროით, თუ აღნიშნულ სიმაღლეთა შორის ფრენის დრო აღემატება 30 წუთს.

2. ზსხ-ს ფრენისას, როდესაც ზსხ ფრენის სიმაღლე აღემატება 13,000 ფტ (ფრენის ეშელონი FL130) ბარომეტრული წნევის მნიშვნელობას, ზსხ უნდა აღიჭურვოს ჟანგბადის შენახვისა და გამანაწილებელი სისტემით და ჟანგბადის საკმარისი მარაგით, რათა მოამარაგოს ბორტზე მყოფი პირები ფრენის სრული დროის განმავლობაში, ვიდრე ზსხ რჩება აღნიშნულ ბარომეტრულ სიმაღლეზე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### მუხლი 32. სასწავლო ფრენა

სასწავლო ფრენა უნდა განხორციელდეს ზსხ-ზე, რომელიც აღჭურვილია ორმაგსამართიანი სისტემით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მართვის საშუალება ადვილად ხელმისაწვდომია ზსხ-ს ორივე სავარძლიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### მუხლი 33. ზსხ-ამფიბია და ჰიდრო-ზსხ

ზსხ, რომლის ექსპლუატაცია ხორციელდება წყლის ზედაპირიდან უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) სამაშველო ჟილეტით ან ეკვივალენტური მოწყობილობით ბორტზე მყოფი თითოეული პირისთვის, მათთვის ადვილად მისაწვდომ ადგილას;

ბ) ღუზით და სხვა სათანადო აღჭურვილობით, რომელიც საჭიროა ნაპირზე მიმაგრებისათვის, ღუზაზე დგომისთვის ან ზსხ-ს წყალზე მანევრირებისათვის. აღნიშნული საშუალებები უნდა იყოს ზსხ-ს ზომის, მასისა და მანევრულობის შესაბამისი;

გ) აღჭურვილობით, რომელსაც შეუძლია გამოსცეს ხმა ან გამოასხივოს შუქსიგნალი „ზღვაში შეჯახების თავიდან აცილების შესახებ საერთაშორისო წესებით“ განსაზღვრულის შესაბამისად, რამდენადაც შესაბამისია.



### **მუხლი 34. აღჭურვილობის გამართულობა**

ფრენა არ უნდა დაიწყოს, როდესაც ზსხ-ს რომელიმე ხელსაწყო, აღჭურვილობა ან ფუნქცია, რაც საჭიროა დაგეგმილი ფრენისათვის ამ წესის, საჰაერო სივრცის შესაბამისი მოთხოვნებისა და ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად, გამოსულია მწყობრიდან ან დაკარგულია.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### **მუხლი 35. საწვავით გამართვა, საწვავით/ ენერჯით და ზეთით მომარაგება**

1. ზსხ-ს მეთაურმა ფრენის დაწყებამდე უნდა უზრუნველყოს, რომ საწვავის/ ენერჯის, ზეთისა და სხვა სახარჯი ნივთიერების ოდენობა საკმარისია დაგეგმილი ფრენის უსაფრთხოდ შესასრულებლად და ითვალისწინებს ისეთ ფაქტორებს, როგორებიცაა:

ა) მოსალოდნელი მეტეოროლოგიური პირობები;

ბ) საჰაერო სივრცეში არსებული მდგომარეობა აეროდრომის/ საფრენი მოედნის ირგვლივ, რამაც შესაძლოა დააყოვნოს/ დააგვიანოს დაფრენა;

გ) ნებისმიერი სხვა მდგომარეობა, რომელმაც შესაძლოა გაზარდოს საწვავის/ ენერჯის და/ან ზეთის ხარჯი.

2. ზსხ-ს საწვავით გამართვა არ უნდა განხორციელდეს, თუ პირი, გარდა ზსხ-ს მეთაურისა, იმყოფება ზსხ-ს ბორტზე, ჯდება ან გამოდის ზსხ-დან.

3. ზსხ-ს ენერჯის წყაროს დამუხტვა ან შეცვლა არ უნდა განხორციელდეს, როდესაც პირი, გარდა ზსხ-ს მეთაურისა, იმყოფება ზსხ-ს ბორტზე, ჯდება ან გამოდის ზსხ-დან.

4. საწვავით გამართვა, ასევე, ენერჯის წყაროს დამუხტვა ან შეცვლა უნდა განხორციელდეს მხოლოდ მაშინ, როდესაც ძრავა გამორთულია.

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

6. დაუშვებელია ზსხ-ით ფრენის გაგრძელება დაფრენისათვის შესაფერისი აეროდრომის/ საფრენი მოედნის მიღმა, თუ ბორტზე არსებული საწვავის / ენერჯის მარაგი არ იძლევა, სულ მცირე, 15 წუთით ფრენის შესაძლებლობას.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### **მუხლი 36. შემაკავებელი მოწყობილობის გამოყენება**

1. ფრენის განმავლობაში ბორტზე მყოფ ყველა პირს უნდა ჰქონდეს შემაკავებელი მოწყობილობა შეკრულ მდგომარეობაში.

2. ფრენა უნდა შესრულდეს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ზე მყოფ ყველა პირს შეუძლია შეკრას ან გახსნას შემაკავებელი მოწყობილობა დამოუკიდებლად ან ბორტზე მყოფი პირის დახმარებით.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### **მუხლი 37. ღრუბლების ფენის თავზე ფრენა**

დაუშვებელია ფრენა ღრუბლების ფენის თავზე ხმელეთის მხედველობაში არსებობის გარეშე (VFR on Top).



### **მუხლი 38. მაღალ სიმაღლეზე ფრენა**

1. ზსხ-ს ფრენის ნებისმიერ პერიოდში, რომელიც აღემატება 30 წუთს და როდესაც ფრენა ხორციელდება 10,000 ფტ (ფრენის ეშელონი FL100) – 13,000 ფტ (ფრენის ეშელონი FL130) შორის არსებულ ბარომეტრული წნევის მნიშვნელობებზე, ზსხ-ს მეთაურმა მუდმივად უნდა გამოიყენოს ჟანგბადის მიმწოდებელი სისტემის ჟანგბადი.

2. ზსხ-ს ფრენის ნებისმიერ პერიოდში, როდესაც ზსხ იმყოფება 13,000 ფტ-ზე (ფრენის ეშელონი FL130) მეტი ბარომეტრული წნევის მნიშვნელობაზე, ზსხ-ში მყოფმა ყველა პირმა მუდმივად უნდა გამოიყენოს ჟანგბადის მიმწოდებელი სისტემის ჟანგბადი.

### **მუხლი 39. ზემსუბუქ შვეულმფრენში ჩაჯდომა**

ზემსუბუქ შვეულმფრენში პირთა ჩასხდომა ან ბორტიდან გამოსვლა ხორციელდება მაშინ, როდესაც ზსხ-ს მზიდი ხრახნი გაჩერებულია.

### **მუხლი 40. თოვლი, ყინული და სხვა დამაბინძურებლები სახმელეთო მომსახურების და საფრენოსნო პროცედურები**

1. ზსხ-ის მეთაურმა აფრენა უნდა განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ თავისუფალია ნებისმიერი სახის ნალექისგან, რამაც შესაძლებელია უარყოფითად იმოქმედოს სხ-ის მახასიათებლებზე, მართვადობასა და ფუნქციონირებაზე.

2. დაუშვებელია ზსხ-ით ფრენა შემოყინვის მოსალოდნელ ან არსებულ პირობებში.

### **მუხლი 41. სახიფათო ტვირთები**

1. დაუშვებელია ზსხ-ით სახიფათო ტვირთების გადაზიდვა.

შენიშვნა: გამონაკლისის სახით, ბორტზე ასატანად ნებადართული სახიფათო ნივთიერებები და ნაკეთობები განისაზღვრება სსიპ –სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 27 დეკემბრის №263 ბრძანებით დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის“ შესაბამისად.

2. ზსხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ მგზავრი ფლობს სათანადო ინფორმაციას სახიფათო ტვირთებთან და იმ ნივთებთან დაკავშირებით, რომლებიც შესაძლებელია შეიცავდეს სახიფათო ნივთიერებებს.

3. ზსხ-ს მეთაურმა სახიფათო ტვირთების გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოვლენის (ინციდენტი, სერიოზული ინციდენტი, საავიაციო შემთხვევა) შემთხვევაში, ინფორმაცია უნდა გადასცეს სააგენტოს და იმ სახელმწიფოს შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს, სადაც მოხდა ამგვარი მოვლენა, იმ შემთხვევაში, თუ ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების რეესტრში აღრიცხული ზსხ ფრენას ახორციელებს უცხო სახელმწიფოში.

### **მუხლი 42. საავიაციო მოვლენის შეტყობინება**

1. ზსხ-ის მეთაურმა უსწრაფესი ხელმისაწვდომი საშუალებებით უნდა შეატყობინოს უახლოეს



შესაბამის უფლებამოსილ ორგანოს ნებისმიერ სეროზულ ინციდენტთან დაკავშირებით, რომელიც უკავშირდება ზსხ-ს და რასაც შედეგად მოჰყვა ნებისმიერი პირის სეროზული დაზიანება ან გარდაცვალება, ან ზსხ-ის ან საკუთრების მნიშვნელოვანი დაზიანება.

2. ზსხ-ის მეთაურმა განხორციელებული მართლსაწინააღმდეგო ქმედების/ ქმედების მცდელობის შესახებ შეტყობინება უნდა წარადგინოს სააგენტოში დაუყოვნებლივ ან არაუგვიანეს 72 საათისა. საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების წესი განისაზღვრება „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის დამტკიცების შესახებ“ სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 მაისის №97 ბრძანებით.

3. იმ შემთხვევაში, თუ სეროზული შემთხვევა უკავშირდება სერიულ ზსხ-ს, ზსხ-ს მეთაურმა შეტყობინების ასლი ასევე უნდა გაუგზავნოს ზსხ-ს საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელს.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

### **მუხლი 43. ბორტზე არსებული დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია**

1. თითოეულ ფრენაზე ზსხ-ის ბორტზე დედანის ან ასლის სახით უნდა იყოს წარმოდგენილი შემდეგი დოკუმენტები, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია:

ა) ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

ბ) ზსხ-ს აღრიცხვის ბარათის და ფრენისუნარიანობის დეკლარაციის მიღების დასტურის დედანი;

გ) ზსხ-ს პილოტის მოწმობა/ აღიარების სერტიფიკატი დაგეგმილი ფრენის გათვალისწინებით;

დ) რადიოსადგურის სერტიფიკატის დედანი, თუ შესაბამისია;

ე) წარდგენილი ფრენის გეგმის მონაცემები, თუ გამოიყენება;

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

ზ) ზსხ-ს ბორტჟურნალი ან ეკვივალენტური დოკუმენტი.

2. ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო, ფრენის გეგმა და შესაფერისი სააერნაოსნო რუკები ბორტზე უნდა განთავსდეს ფრენისას მეთაურისთვის ადვილად მისაწვდომ ადგილას.

3. სააგენტოს მოთხოვნის შემთხვევაში, ზსხ-ის მეთაურმა გონივრულ ვადაში უნდა წარმოადგინოს ბორტზე განთავსებული სავალდებულო დოკუმენტაციის დედნები.

4. მიუხედავად ამ მუხლის 1-ელი პუნქტისა, სახელმძღვანელოები და ინფორმაცია შესაძლებელია განთავსდეს აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე, იმ შემთხვევაში, თუ ფრენის ფარგლებში დაგეგმილია ერთი და იმავე აეროდრომიდან/ საფრენი მოედნიდან აფრენა და დაფრენა.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2026 წლის 23 თებერვლის ბრძანება №31 - ვებგვერდი, 26.02.2026წ.

