

საქართველოს ტრანსპორტის სამინისტროს

ბრძანება №95

1997 წლის 17 ოქტომბერი

ქ. თბილისი

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 51-ე მუხლის შესასრულებლად და მისი გამოყენების წესის დადგენის მიზნით

ვბრძანებ:

- დამტკიცდეს „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟების წევრთა სამუშაო (სასამსახურო-საფრენოსნო) და დასვენების დროის ნორმირების ინსტრუქცია“.
- ძალადაკარგულად ჩაითვალოს საქართველოს საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის უფროსის 1993 წლის 27 აგვისტოს N151 ბრძანება.
- ინსტრუქცია ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

მინისტრი მ. ადეიშვილი

საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის საჰაერო ხომალდების ეკიპაჟების წევრების სასამსახურო, სამუშაო (სასამსახურო - საფრენოსნო), საფრენოსნო და დასვენების დროის ნორმირების

ინსტრუქცია

თბილისი

1997

1. ტერმინების განმარტება

- გაფრენის წინა დასვენების დრო – დაგეგმილი ფრენის წინ ეკიპაჟის დასასვენებლად ადმინისტრაციის მიერ გამოყოფილი დროის (საათები, დღეები) უწყვეტი მონაკვეთი, რომლის დროსაც ეკიპაჟი ვალდებულია, ეძინოს 8 საათი, მათი ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციების საჭირო დონის და პროფესიული საქმიანობის საიმედოობის უზრუნველსაყოფად, შემდგომი ფრენების უსაფრთხოების ინტერესებიდან გამომდინარე.
- გაძლიერებული ეკიპაჟი – სამი პილოტისაგან შემდგარი ეკიპაჟი, რომელთაგან, სულ ცოტა, ორს აქვს მეთაურის კვალიფიკაცია.
- დასვენების დრო – ეკიპაჟის წევრის ხმელეთზე ყოფნის დროის ნებისმიერი მონაკვეთი, რომლის განმავლობაშიც ექსპლუატანტი მას სასამსახურო მოვალეობებისაგან ათავისუფლებს.
- დღიური (დღე-ღამური) ან ნებისმიერი 24 საათიან უწყვეტ მონაკვეთში სხ-ის ეკიპაჟის წევრის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ნორმა ეკიპაჟის სამუშაოს დაგეგმვისას დასაშვები დრო, რომლის



განმავლობაშიც ადამიანი, პროფესიული საქმიანობის საიმედოდ შესასრულებლად, ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციების საჭირო დონეს ინარჩუნებს.

5. ეკიპაჟის სტანდარტული სამუშაო დღე - დროის მონაკვეთი 06 საათიდან 20 საათამდე მუდმივი საცხოვრებლის დროის სარტყელისა ან ეკიპაჟის დროებითი ბაზირების ადგილისა, თუკი იქ ყოფნის ვადა 3 დღე-ღამეზე მეტია.

6. ეკიპაჟის სტანდარტული სამუშაო ღამე - დროის მონაკვეთი 20 საათიდან 06 საათამდე მუდმივი საცხოვრებელი დროის სარტყელისა ან ეკიპაჟის დროებითი ბაზირების ადგილისა, თუკი იქ ყოფნის ვადა 3 დღე-ღამეზე მეტია.

7. ეკიპაჟის წევრი - ფრენის დროს სხ-ზე გარკვეული მოვალეობის შესასრულებლად ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული პირი.

8. ესტაფეტის დრო - აუცილებელი ხანგრძლივობის ის უწყვეტი მონაკვეთი, როცა გრაფიკის, განაწესის ან საგანგებო განკარგულების შესაბამისად, ეკიპაჟი იმყოფება საწარმოო საჭიროებით გაპირობებულ ადგილზე არასაბაზო აეროპორტში, სხვა ეკიპაჟის შესაცვლელად

9. ექსპლუატანტი - სს-ების ექსპლუატაციაზე დაკავებული ან ამ სფეროში მომსახურეობის გამწევი პირი, ორგანიზაცია ან საწარმო.

10. თადარიგში ყოფნის დრო - ექსპლუატანტის მიერ დანიშნული დროის მონაკვეთი, რომლის განმავლობაშიც ეკიპაჟის წევრი, გამომახებისთანავე, სამსახურში უნდა გამოცხადდეს

11. მერიდიანმკვეთი ძირსდაუშვებელი დრო) - 5 და მეტი დროის სარტყელის გადამკვეთი ფრენა.

12. მორიგი ფრენისათვის მოსამზადებელი ფრენა - ფრენების ორ სექტორს შორის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის მონაკვეთში ხმელეთზე გატარებული დრო.

13. ნებისმიერ 7,30 და 365 მიმდევრობით დღეში სსხ-ის ეკიპაჟის საფრენოსნო ან სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ნორმა - ეკიპაჟის საფრენოსნო ან სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის დადგენილი ჯამი კონკრეტულ მონაკვეთში, რომელიც მისი პროფესიული საქმიანობის საიმედო დონის შენარჩუნებას უზრუნველყოფს.

14. სასამსახურო დრო - დრო, რომლის განმავლობაშიც ეკიპაჟის წევრი ასრულებს ნებისმიერ მოვალეობას, მისი დამჭირავებლის მითითების შესაბამისად.

15. სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო - (საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიხედვით - სამუშაო დრო) - საერთო დრო იმ ხნიდან, როცა ეკიპაჟის წევრი სასამსახურო მოვალეობის შესრულებას შეუდგება დასვენების დროის გასვლისთანავე, და იმ დრომდე, როცა სასამსახურო მოვალეობისაგან მთლიანად თავისუფლდება, ფრენის ან ფრენების დასრულებისას.

16. საფრენოსნო დრო; ფრენის დრო (ნაფრენი) - საერთო დრო, აფრენის მიზნით სხ-ის საკუთარი წევის ხარჯზე მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დამთავრებისას მის შეჩერებამდე.

შენიშვნა 1. ზემოთ დასახელებული ტერმინი არის სინონიმი ტერმინებისა:

“საფრენოსნო დრო“ ან „დრო ხუნდების აღებიდან დაყენებამდე“, რომელიც სხ-ის ჩატვირთვის ადგილიდან მოძრაობის დაწყებიდან განტვირთვის ადგილზე შეჩერებამდე იზომება.

2. დროის ნებისმიერი მონაკვეთი, როცა შვეულმფრენის მზიდი ხრახნი ბრუნავს, საფრენოსნო დროდ ითვლება.

17. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი- მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც ფრენის დროს სხ-ის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია.

18. საფრენოსნო დროის (ნაფრენის), დღიური (დღე-ღამური) ან ნებისმიერი 24 საათიან უწყვეტ



მონაკვეთში ნაფრენს ნორმა - ფრენებით დაკავებული ეკიპაჟის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ნაწილი, რომლის დაცვითაც ადამიანი ინარჩუნებს ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციების საჭირო დონეს.

19. ფრენებს შორის დასვენების დრო – ეკიპაჟის დასასვენებლად გამოყოფილი დროის უწყვეტი მონაკვეთი, რომელიც მას ყოველდღიური ფრენებისას ან ეკიპაჟის შეცვლით რეისის შესრულებისას ეძლევა.

20. ფრენის სექტორი - ფრენა ან ფრენების სერიებიდან ერთ-ერთი, რომელიც სხ-ის სადგომიდან იწყება და სხ-ის სადგომზე მთავრდება.

21. ფრენის შემდგომი დასვენების დრო გრაფიკით, განაწესით ან განსაკუთრებული განკარგულებით დადგენილი დროის (საათები, დღეები) უწყვეტი მონაკვეთი, რომელიც ეკიპაჟს მიეცემა საფრენოსნო დავალების შესრულებისთანავე, ორგანიზმის ფსიქოფიზიოლოგიური ფუნქციების აღსადგენად, გადაღლისა და დაავადებების საპროფილაქტიკოდ, მათი ჯანმრთელობის დასაცავად და შემდგომი ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

2. შესავალი

ეს „ინსტრუქცია“ შემუშავებულია საქართველოს საჰაერო კოდექსის 51-ე მუხლის საფუძველზე, რომელიც ავიასაწარმოების (ექსპლუატანტების) ადმინისტრაციას სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) და საფრენოსნო დროის განსაზღვრას ავალებს.

„ინსტრუქცია“ ადგენს სამუშაო (სასამსახურო), სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) და საფრენოსნო დროის ზღვარს (მაქსიმალური ნორმატივები), ეკიპაჟის წევრების დაღლილობის შესამცირებლად, რამაც, შეიძლება, ფრენის უსაფრთხოებაზე უარყოფითად იმოქმედოს.

ასანაზღაურებელი ნორმატიული და ზენორმატიული სამუშაო (სასამსახურო) და საფრენოსნო დროის ნორმებს განსაზღვრავს ავიასაწარმოს ადმინისტრაცია, საქართველოს შრომითი კანონმდებლობის შესაბამისად.

სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) და საფრენოსნო დროის ნორმების დადგენისას არჩევენ დაღლილობის ორ სახეობას: ხანმოკლე დაღლა (შემდგომში – „დაღლა“) და გადაღლა.

დაღლა შეიძლება განიმარტოს როგორც მდგომარეობა, რომელსაც ადამიანი გრძნობს განსაზღვრული სამუშაოს, დამაბულობის ან აგზნების შედეგად, და რომელიც, როგორც წესი, საკმაო ხნის ერთჯერადი ძილის შემდეგ გაივლის.

გადაღლა შეიძლება გამოიწვოს დაღლის შემდეგ დაგვიანებულმა ან არასრულად ძალების აღდგენამ, გადამეტებულმა სამუშაომ, როცა არ არის, ძალების აღდგენის საშუალება.

ამ „ინსტრუქციის“ დებულებებზე დაფუძნებული ნორმირება ორივე სახეობის დაღლილობის მინიმუმამდე დაყვანის საწინდარია, რამეთუ მხედველობაში მიიღება შემდეგი აუცილებლობა:

– საფრენოსნო დრო უნდა შეიზღუდოს იმდენად, რომ არ გამოიწვიოს არც ერთი სახეობის დაღლილობა;

– სასამსახურო მოვალეობების შესასრულებლად საჭირო დრო, უშუალოდ გაფრენის წინ ან შუალედურ პუნქტებში ფრენების სერიების შესრულებისას, ისეთნაირად უნდა შეიზღუდოს, რომ არ გამოიწვიოს ეკიპაჟების ხანმოკლე დაღლა;

– ეკიპაჟის წევრებს მიეცეს დაღლის შემდეგ ძალების აღდგენის საშუალება;

– მხედველობაში მიღებულ იქნას, რომ ეკიპაჟის წევრს შეიძლება, სხვა პარალელური ამოცანების გადაჭრაც დასჭირდეს, და ის რომ არ გადაიღალოს.

3. გამოყენება და პასუხისმგებლობა



3.1. ამ „ინსტრუქციის“ დებულებები ვრცელდება ყველა სახის საავიაციო სამუშაოებზე, ჩარტერულ და რეგულარულ საჰაერო გადაზიდვებზე.

3.2. ამ „ინსტრუქციის“ დებულებების მოთხოვნების მიუხედავად, ეკიპაჟის წევრს ეკრძალება გაფრენა, ექსპლუატანტს კი - ამის მოთხოვნა, თუ არის საფუძველი იმისა, რომ ეკიპაჟის წევრი გადაღლილია ან, მომავალი ფრენის პირობების გათვალისწინებით, ფრენის დროს იგი მეტისმეტად გადაიღლება.

3.3. „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო“ უნდა შეიცავდეს ავიაკომპანიის მიერ ეკიპაჟის წევრების საფრენოსნო, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროისა და დასვენების მინიმალური დროის ნორმირების უფლებებს. ეს წესები დგება ამ „ინსტრუქციის“ მოთხოვნების შესაბამისად და „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ შეტენამდე, ამტკიცებს სტ დეპარტამენტის უფროსი.

3.4. ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს და მუდმივად აახლოს სააღრიცხვო საბუთები, სადაც აისახება ეკიპაჟის წევრების შემდეგი მონაცემები:

- სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ყოველი პერიოდის ხანგრძლივობა;
- საფრენოსნო დროის ხანგრძლივობა სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ფარგლებში;
- შემდგომი დასვენების ხანგრძლივობა;
- საფრენოსნო და სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო 30 თანამიმდევრული დღის განმავლობაში;
- საფრენოსნო დრო 12 თვის (კალენდარული წლის) განმავლობაში.

3.5. ექსპლუატანტი დამოუკიდებლად შეიმუშავებს ეკიპაჟის ყოველი წევრის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) და დასვენების დროის სააღრიცხვო საბუთების ფორმებს.

3.6. სააღრიცხვო საბუთებს ექსპლუატანტი ინახავს 2 წლის განმავლობაში და საინსპექტორო ორგანოებს წარუდგენს პირველი მოთხოვნისთანავე.

3.7. ამ „ინსტრუქციით“ გაუთვალისწინებულ შემთხვევებს განიხილავს სტ დეპარტამენტის უფროსი „ინსტრუქციაში“ ცვლილებები და დამატებები შეიტანება მისი ბრძანებით.

3.8. ამ „ინსტრუქციით“ დადგენილი ნორმების დარღვევა იწვევს ადმინისტრაციულ სანქციებს, საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

3.9. თუ ეკიპაჟმა (ეკიპაჟის წევრმა) სასამსახურო მოვალეობების შესრულებისას წარმოქმნილ განსაკუთრებულ ვითარებაში ამ „ინსტრუქციით“ დადგენილ დროის ნორმებს გადაამეტა, ეკიპაჟის მეთაური ვალდებულია, უმოკლეს შესაძლებელ ვადაში, ავიასაწარმოს ხელმძღვანელობის საშუალებით, მომხდარი ფაქტი წერილობით აცნობოს სტ დეპარტამენტის ფრენის უსაფრთხოებასა და საავიაციო საქმიანობაზე ზედამხედველობის განყოფილებას (შემდგომში - „ფრენის უსაფრთხოების განყოფილება“).

წერილში დაწვრილებით უნდა იყოს აღწერილი შემთხვევის გარემოებები.

3.10. ამ „ინსტრუქციის“ 1-ლ და მე-2-ე ცხრილებში მოცემული ნორმატივები ქმედითია ეკიპაჟის ყველა წევრის მიმართ.

3.11. თუ ფრენები სრულდება სხ-ების იმ ტიპებსა და სამუშაოებზე, რისთვისაც ნაფრენის სხვადასხვა ნორმატივებია დადგენილი (30 თანამიმდევრულ დღეში ან კალენდარულ წელს), ნორმატივები გადაიანგარიშება შემდეგნაირად:

1 განისაზღვრება გაშუალების კოეფიციენტი:

$$K = \frac{M1}{N2},$$



სადაც N_1 - სხ-ის იმ ტიპის (სამუშაოს სახეობის) საფრენოსნო დროის ნორმატივი, რომელზედაც ფრენა სრულდებოდა სააღრიცხვო დროის დასაწყისში.

N_2 - სხ-ის იმ ტიპის (სამუშაოს სახეობის) საფრენოსნო დროის ნორმატივი, რომელზედაც ფრენები უნდა შესრულდეს სააღრიცხვო დროის ბოლომდე.

2. განისაზღვრება დაყვანილი ნაფრენი:

$$H_{დაკ} = \frac{H}{K},$$

სადაც H - ფაქტიური ნაფრენი სააღრიცხვო დროის დასაწყისიდან

K - გამუალლების კოეფიციენტი

3. განისაზღვრება საფრენოსნო დროის ნორმატივის ნაშთი

$$N_6 = N_2 - H_{დაკ}$$

(საერთო ფორმულა ასეთი იქნება: $N_6 = N_2 - \frac{HN_2}{N_1}$)

მაგალითი: ეკიპაჟის წევრმა კალენდარული წლის დასაწყისიდან 300 სთ. იფრინა სხ-ზე, რომლის საფრენოსნო დროის ნორმა 1000 საათია. მან წლის ბოლომდე უნდა იფრინოს სხ-ზე, რომლის საფრენოსნო დროის ნორმატივი 700 საათია.

განვსაზღვროთ მეორე სხ-ზე საფრენოსნო დროის წლიური ნორმატივი

1. $K = \frac{1000}{700} \approx 1,4$ (მეთადეებამდე დამრგვალებით)

2. $H_{დაკ} = \frac{300}{1,4}$, სთ ≈ 214 სთ (მთელამდე დამრგვალებით)

3. $N_6 = 700$ სთ - 214 სთ = 486 სთ

პასუხი: ეკიპაჟის წევრმა წლის ბოლომდე მეორე სხ-ზე უნდა იფრინოს არა უმეტეს 486 საათისა.

4. სატრანსპორტო ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

4.1. სასამსახურო დრო

სასამსახურო დროში იგულისხმება:

4.1.1 პროფესიულ მომზადებაზე პროფესიული ვარგისობის შემოწმებაზე, სახმელეთო ან მრავალმხრივ საწვრთნელ აღჭურვილობაზე, აგრეთვე, ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი გრაფიკის მიხედვით განხორციელებულ სხვა სახის საქმიანობაზე ეკიპაჟის წევრის მიერ დახარჯული დრო.

4.1.2. დაკისრებული ვალდებულებების შესასრულებლად, ექსპლუატანტის მითითებით განხორციელებულ შეგზავნილ რეისზე (ან უკან დასაბრუნებლად) ეკიპაჟის წევრის მიერ დახარჯული დრო.



4.1.3. აეროპორტში ან ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ ადგილზე ეკიპაჟის წევრის ყოფნის დრო, იმისდა მიუხედავად, ასრულებს თუ არა ის რაიმე მოვალეობას ამ ექსპლუატანტის სახელით.

4.1.4. ბაზირების ადგილიდან მოწყვეტით, ესტაფეტაში ან გადატანილი ფრენის მოცდისას ეკიპაჟის წევრის მიერ (როცა ის სასამსახურო ვალდებულებებს არ ასრულებს) დახარჯული დროის 50%.

4.2. სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო

4.2.1. სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის გაანგარიშების წესს, ფრენის მიზნისა და სირთულის ან ფრენის წინ (შემდეგ) რაიმე პროცედურები გავლის აუცილებლობის გათვალისწინებით, ადგენს ავიასაწარმოს (ავიაკომპანიის) ხელმძღვანელობა.

4.2.2. ყოველ შემთხვევაში, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ათვლა უნდა დაიწყოს გაფრენის დანიშნულ დრომდე არანაკლებ 1სთ-ით ადრე და დამთავრდეს სადგომზე ძრავის (ძრავების) გამორთვიდან არა უადრეს 30 წუთის მერე.

4.2.3. თუ სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის განმავლობაში ეკიპაჟის წევრს მიეცემა უწყვეტი დასვენება 3 საათი და მეტი დროით, ძილისათვის პირობების უზრუნველყოფით, მაშინ დასვენების ეს დრო სამუშაო სასამსახურო საფრენოსნო) დროში არ ჩაითვლება.

4.2.4. 24 საათიან უწყვეტ პერიოდში სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის მაქსიმალურად დასაშვები ნორმები მითითებულია N1 ცხრილში, სვეტი „სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო“.

4.2.5. ავიასაწარმოს (ავიაკომპანიის) ადმინისტრაცია ვალდებულია, რეისების განრიგი დაგეგმოს იმგვარად, რომ, გათვალისწინებული შეფერხებისას, ეკიპაჟს შეეძლოს რეისის შესასრულებლად (დასასრულებლად) აუცილებელი სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის მარაგი.

ამ მარაგის ხანგრძლივობას ადმინისტრაცია განსაზღვრავს საკუთარი შეხედულებისამებრ, ყოველი კონკრეტული რეისის შესრულების პირობებიდან და დაფრენების რაოდენობიდან გამომდინარე.

4.2.6. სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო არის სასამსახურო დროის ნაწილი, მისი ჯამი უნდა აღირიცხებოდეს ყოველთვიურად.

4.3. საფრენოსნო დრო

4.3.1. ეკიპაჟის წევრებისათვის დგინდება დღე-ღამის ან ნებისმიერი 24 საათიანი უწყვეტი პერიოდის, 7 და 30 თანამიმდევრული დღის, 365 დღის (კალენდარული წლის) საფრენოსნო დროის ინდივიდუალური ჯამური აღრიცხვა.

4.3.2. ეკიპაჟის წევრის დღე-ღამის ან ნებისმიერი 24 საათიანი პერიოდის საფრენოსნო დრო (ნაფრენი) არ უნდა აღემატებოდეს N1 ცხრილში მითითებულ სიდიდეს.

4.3.3. ეკიპაჟის წევრის 7 თანამიმდევრული დღის საფრენოსნო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 35 საათს.

4.3.4. ეკიპაჟის წევრის 30 თანამიმდევრული დღის საფრენოსნო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 100 საათს. ამ ნორმის გაზრდა შეიძლება 120 საათამდე მხოლოდ წელიწადში ერთხელ.

4.3.5. ეკიპაჟის წევრის 365 დღის (კალენდარული წლის) საფრენოსნო დრო არ უნდა აღემატებოდეს 1000 საათს.

4.3.6. ეკიპაჟის წევრებზე საფრენოსნო დატვირთვა, შემლებისდაგვარად, თანაბრად უნდა განაწილდეს (კვირის, თვის, წლის განმავლობაში).

4.3.7. ეკიპაჟის წევრის შრომისა და დასვენების პირობების შესწავლის საფუძველზე და მისი ჯანმრთელობის მდგომარეობიდან გამომდინარე, სსსპ უფლებამოსილია, ურჩიოს ამ პირის საფრენოსნო დატვირთვის შემცირება და/ან შესთავაზოს საფრენოსნო საქმიანობის პირობების შეცვლის ვარიანტები



და/ან დაუდგინოს მას შრომისუნარიანობის დონის ადდგენის ღონისძიებები.

4.4. თადარიგში ყოფნის დრო (თადარიგის დრო)

4.4.1. ექსპლუატანტი, საკუთარი შეხედულებისამებრ (ამ „ინსტრუქციით დადგენილი შეზღუდვების ფარგლებში), ადგენს ეკიპაჟის წევრის თადარიგში ყოფნის დროსა და ადგილს, იმ ანგარიშით, რომ მათ შესაძლებლობა ჰქონდეთ რაც შეიძლება მოკლე ვადებში გამოცხადდნენ საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად.

4.4.2. ეკიპაჟის წევრის შინ ყოფნისას თადარიგის დრო არ უნდა აღემატებოდეს 12 საათის ხანგრძლივობის ერთ უწყვეტ პერიოდს. თუ ეკიპაჟის წევრს საშინაო პირობებში თადარიგში ყოფნისას საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად გამოიძახებენ, მისი საფრენოსნო დრო 12 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

შინ გატარებული თადარიგის დრო სასამსახურო დროში არ ჩაითვლება.

4.4.3. ეკიპაჟის წევრის თადარიგის დრო, თუ ის არის ექსპლუატანტის მიერ შეთავაზებულ ადგილზე (არა საშინაო პირობებში), სანიტარულ-ჰიგიენური ნორმების შესაბამის შენობაში ძილისათვის პირობების უზრუნველყოფით, 12 საათიან ერთ უწყვეტ პერიოდს არ უნდა აღემატებოდეს.

თუ აღნიშნულ პირობებში მყოფ ეკიპაჟის წევრს საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად გამოიძახებენ, მისი სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო 12 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

გაფრენის მოლოდინში თადარიგში გატარებული დრო უნდა აღირიცხოს როგორც სასამსახურო დრო, თადარიგის დროის 50%-ის ოდენობით.

4.4.4. თუ ეკიპაჟის წევრი იმყოფება თადარიგში ან გაფრენის მოლოდინშია ისეთ არასაშინაო პირობებში, რომელიც ამ „ინსტრუქციის“ 4.4.3. მუხლით დადგენილს არ შეესაბამება, საერთო დრო (თადარიგის + სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო) უნდა აღემატებოდეს 1 ცხრილით მითითებულ სასამსახურო საფრენოსნო დროს, და უნდა აღირიცხოს როგორც სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო.

4.5. შესაგზავნი გადაყვანა (შესაგზავნი დრო)

ეკიპაჟის წევრების შესაგზავნი გადაყვანა, ვიდრე ისინი სასამსახურო ვალდებულებების შესრულებას შეუდგებიან ამ პუნქტიდან იმ მარშრუტზე, რომელზეც ისინი ფრენენ მგზავრების რანგში, შედის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროში.

შესაგზავნი გადაყვანის მერე, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) ვალდებულებების შესრულებამდე ეკიპაჟის წევრებს ეძლევათ დასვენების საშუალება ძილის პირობების შექმნით. ასეთი დასვენების ხანგრძლივობა 8 საათზე ნაკლები არ უნდა იყოს.

თუ ეკიპაჟის წევრი სასამსახურო ვალდებულების შესრულებას შეუდგება დაუსვენებლად, შესაგზავნი დრო ითვლება სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროში, რომელიც შესაგზავნი ტრანსპორტით მოძრაობის დაწყებიდან აითვლება.

4.6. დასვენების დრო

4.6.1. ექსპლუატანტი ვალდებულია, მისცეს, ეკიპაჟის წევრი კი - გამოიყენოს ყოველდღიური ფრენებისას ან ეკიპაჟის შეცვლით შესრულებული რეისებისას მის განკარგულებაში არსებული დასვენების მინიმალური საშუალება (ფრენებს შორის დასვენება).

4.6.2. ფრენებს შორის დასვენების დრო არის უწყვეტი დრო, რომლი ხანგრძლივობა შეადგენს სულ ცოტა 10 საათს ბაზის გარეთ და 12 საათს ბაზაზე.

თუ ბაზაზე დასვენებამდე სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო – საათზე მეტი იყო, ფრენებს შორის დასვენების დრო, სულ ცოტა, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ტოლი უნდა იყოს.



4.6.3. დასვენების დროის ათვლა იწყება სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის გასვლისთანავე.

4.6.4. ყოველი 7 თანამიმდევრული დღე-ღამის განმავლობაში ეკიპაჟის წევრი სასამსახურო მოვალეობებისაგან, სულ ცოტა, 36 თანამიმდევრული საათით უნდა გათავისუფლდეს.

5. საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

5.1. საფრენოსნო დროის მაქსიმალური ნორმები მოცემულია 2 ცხრილში.

5.2. იმ საჰაერო ხომალდების ნორმატივები, რომელიც 2 ცხრილით არ არის მითითებული, საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტთან უნდა შეთანხმდეს.

5.3. შვეულმფრენის ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის დადგენილი თვითური და წლიური ნორმების გაზრდა აკრძალულია.

5.4. შვეულმფრენის ეკიპაჟის ვახტური მეთოდით მუშაობის

ხანგრძლივობა თვეში 15 დღე-ღამეს არ უნდა აღემატებოდეს; ამასთან, მუშაობის რეჟიმს ადგენს სხ-ის მეთაური, ეკიპაჟის წევრების აზრისა და ჯანმრთელობის მდგომარეობის გათვალისწინებით, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო), საფრენოსნო და დასვენების დროის ნორმების დაცვით.

5.5. საკიდელით ხე-ტყის გამოზიდვისას საფრენოსნო დღიური ნორმა 5 საათს არ უნდა აღემატებოდეს. რეისების რაოდენობის მიუხედავად, ერთი ფრენის ხანგრძლივობა 60 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს. ფრენებს შორის დასვენების ხანგრძლივობა - არანაკლებ 10 წუთი. ორი გაფრენის მერე საჭიროა არანაკლებ ერთსაათიანი შესვენება.

5.6. ელექტროგადამცემი ხაზების საყრდენების ტრავერსებზე დენგამტარი სადენების შვეულმფრენებით გაშლისას ფრენის ხანგრძლივობა 0 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს. ფრენებს შორის დასვენების ხანგრძლივობა არანაკლებ 10 წუთი.

5.7. საზღვაო აკვატორიის აეროგრაფიკულ გადაღებაზე ორ პილოტიანი შვეულმფრენის ფრენის ხანგრძლივობა 90 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს.

გრაფიკულ წერტილზე ჩამოკიდების რაოდენობა 11-ს არ უნდა აღემატებოდეს, ამასთან, 6 ჩამოკიდების მერე ეკიპაჟმა გადაღება უნდა შეწყვიტოს და 10 წუთის განმავლობაში შეასრულოს ჰორიზონტალური ფრენა არა ნაკლებ 100 მეტრის სიმაღლეზე, რის შემდეგაც შეიძლება გადაღების გაგრძელება.

5.8. სამუშაო დროის დასრულების მერე ეკიპაჟის წევრმა, ყოველ შემთხვევაში, უნდა დაისვენონ სულ ცოტა 10 საათი.

5.9. 7 თანამიმდევრული დღის მუშაობის მერე ეკიპაჟის წევრებმა უნდა დაისვენონ, სულ ცოტა, 36 თანამიმდევრული საათი.

6. სოფლისა და სატყეო მეურნეობებში საავიაციო

სამუშაოების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრების

შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

6.1. საჰაერო ხომალდების მუდმივი ბაზირების გარეთ სოფლისა და სატყეო მეურნეობებში საავიაციო სამუშაოებზე დაკავებული საფრენოსნო და ტექნიკური შემადგენლობების სამუშაო დროის ხანგრძლივობა, ეკიპაჟთან შეთანხმებით, დგინდება 10 საათის ფარგლებში.



6.2. საფრენოსნო შემადგენლობის სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო შედგება საფრენოსნო და ხმელეთზე მუშაობის დროისაგან.

6.3. საფრენოსნო შემადგენლობის ნაფრენის ნორმები დგინდება სხ-ის ტიპისა და ქიმიური ნივთიერებების საშიშროების კლასის შესაბამისად (ცხრილები 3,4,5).

6.4. სამუშაოს დამთავრების შემდეგ, ეკიპაჟის წევრების დასვენების დრო უნდა შეადგენდეს სულ ცოტა 10 საათს.

6.5. 7 თანამიმდევრული დღის მუშაობის მერე, ეკიპაჟს დასასვენებლად უნდა მიეცეს სულ ცოტა 36 თანამიმდევრული სამუშაო საათი.

სამუშაო და დასვენების დღეების გრაფიკი „დამკვეთთან“ უნდა შეთანხმდეს.

6.6. სადღესასწაულო დღეებში სოფლისა და სატყეო მეურნეობებში საავიაციო სამუშაოების შესრულება აკრძალულია.

6.7. ეკიპაჟის დაღლისა და მცდარი მოქმედებების თავიდან ასაცილებლად, რეკომენდებულია:

- ნაფრენის ყოველი 1,5 საათის ან 10-12 დაფრენის მერე ეკიპაჟებმა შეისვენონ სულ ცოტა 30 წუთი, რომელიც სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროში ჩაითვლება;

- ნაფრენის ყოველი 4 საათის ან 25-30 დაფრენის მერე ეკიპაჟებმა შეისვენონ სულ ცოტა 60 წუთი, რომელიც დასვენების დროში ჩაითვლება.

6.8. საშიშროების ერთი კლასის პრეპარატით არასრული დღე-ღამური დატვირთვით მუშაობისას, საფრენოსნო შემადგენლობის უფლება აქვს, დღე-ღამის დარჩენილი დრო საშიშროების სხვადასხვა (სხვა) კლასის პრეპარატით მუშაობას დაუთმოს (ცხრილები 4,5).

სადღელამისო საერთო საფრენოსნო დრო საშიშროების სხვადასხვა კლასის პრეპარატებითან ბიოპრეპარატებით მუშაობისას და აეროთესვისას დადგენილ საფრენოსნო დროის ჯამს არ უნდა აღემატებოდეს.

შერეული პრეპარატებით მუშაობისას, სადღელამისო საფრენოსნო დროის ნორმა განისაზღვრება უფრო მაღალი კლასის პრეპარატის მიხედვით.

6.9. ულტრამცირემოცულობიანი შესხურებისას და ჰექტარზე 10 კგ (ლ) -მდე პრეპარატის ხარჯით მუშაობისას, ფრენის ხანგრძლივობა 90 წუთს არ უნდა აღემატებოდეს.

ორპილოტიან თვითმფრინავზე ბრუნების რაოდენობა პირველ გაფრენაზე 20-ს არ უნდა აღემატებოდეს, შემდგომ გაფრენებზე - 30-ს. ყოველი გაფრენის მერე ეკიპაჟმა უნდა დაისვენოს სულ მცირე 15 წუთი.

შვეულმფრენზე ბრუნების რაოდენობა ერთ გაფრენაზე 20-ს არ უნდა აღემატებოდეს. ყოველი გაფრენის მერე ეკიპაჟმა უნდა დაისვენოს სულ ცოტა 20 წუთი.

6.10. ამ „ინსტრუქციის“ მე-6-ე მუხლით განსაზღვრული შრომისა და დასვენების რეჟიმი ეკიპაჟის მეთაურს არ ართმევს უფლებას, ეკიპაჟის წევრების მდგომარეობისა და დაღლილობის დონის მიხედვით, დაადგინოს 10-20 წუთიანი შესვენებები მათი შრომისუნარიანობის აღსადგენად, რომელიც სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროში ჩაითვლება.

6.11. გამონაკლის შემთხვევაში - მოსავლის დაკარგვის საშიშროებისას, დღის განმავლობაში სამუშაოების დასამთავრებლად, ეკიპაჟის მეთაურს ეკიპაჟის წევრების თანხმობით, უფლება ეძლევა, საფრენოსნო დრო გაზარდოს:

განსაკუთრებით და მეტად სახიფათო პესტიციდებთან მუშაობისას - 30 წუთით, დანარჩენ პრეპარატებთან - 60 წუთით. ამასთან, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის გაზრდა 2 საათიანი



დასვენებით უნდა გაწონასწორდეს.

6.12. ეკიპაჟისათვის შეიძლება, დადგინდეს დანაწევრებული სამუშაო დღე დილით და საღამოთი, გახანგრძლივებული შესვენებით არა ნაკლებ სამი საათისა, სასადილო შესვენების ჩათვლით.

აეროდრომზე ყოფნის დრო, ყველა შემთხვევაში, სასადილო შესვენების გარდა, სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროდ ჩაითვლება.

დანაწევრებული სამუშაო დროის შემთხვევაში, სამუშაო დროის საერთო ხანგრძლივობა 10 საათს არ უნდა აღემატებოდეს. სამუშაო რეჟიმს, ეკიპაჟის წევრების აზრისა და ჯანმრთელობის მდგომარეობის გათვალისწინებით, ადგენს სხ-ის მეთაური.

6.13. ტექნიკური შემადგენლობის სამუშაო დრო შემდეგი დროისაგან შედგება:

- ტექნიკური მომსახურება;
- აეროდრომზე სხ-ის მოფრენის ლოდინი;
- დადგენილი შესვენებები, სასადილო დროისა და ცვლებს შორის დასვენების გამოკლებით (მ. 6.10);
- ბაზირების სხვა ადგილზე გადაფრენა;
- ტექნიკური სწავლება, ფრენების განხილვები, ინსტრუქტაჟი, სამედიცინო შემოწმების გავლა და სხვა.

7. ავიასაწარმოებში სააეროდრომო საწვრთნელი

ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და

დასვენების დროის ნორმირება

7.1. სატრანსპორტო ავიაცია

7.11. სასამსახურო და სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ნორმები ისეთივეა, როგორც სატრანსპორტო ფრენების შესრულებისას.

7.12. თვითმფრინავზე საწვრთნელი პირის ერთი საფრენოსნო დღის (2 თანამიმდევრული საათის) დატვირთვა იზღუდება 2,5 საათის ნაფრენით და/ან 10 გაფრენით, ინსტრუქტორისა კი - 6 საათით და/ან 20 გაფრენით.

შენიშვნა: შეწყვეტილი დასაფრენი მანევრი (დასაფრენად შესვლა მეორე წრეზე წასვლით) გაფრენების საერთო რაოდენობაში ჩაითვლება.

7.1.3. წვრთნაზე დაკავებულ ეკიპაჟს საწვრთნელი გაფრენების დღეებში ეკრძალება სხვა სასამსახურო ვალდებულებების შესრულება, გარდა ამ წვრთნასთან დაკავშირებული სახმელეთო მომზადებისა, რომლის ხანგრძლივობა 1 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

7.2. საავიაციო სამუშაოები

7.2.1. სასამსახურო და სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროის ნორმები ისეთივეა, როგორც საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას.

7.2.2. თვითმფრინავზე სააეროდრომო საწვრთნელი ფრენები შესრულებისას სამუშაო დატვირთვა განისაზღვრება ამ „ინსტრუქციის“ 7.1 - მუხლის შესაბამისად.

6.2.3. შვეულმფრენზე სააეროდრომო საწვრთნელი ფრენების შესრულებისას საწვრთნელი პირისა და ინსტრუქტორის ერთი საფრენოსნო დღის (24 თანამიმდევრული საათის) დატვირთვა 3 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.



7.2.4. წვრთნაზე დაკავებულ ეკიპაჟს საწვრთნელი ფრენების დღეებში ეკრძალება სხვა სასამსახურო ვალდებულებების შესრულება, გარდა ამ წვრთნასთან დაკავშირებული სახმელეთო მომზადებისა, რომლის ხანგრძლივობა 1 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

8. საავიაციო სასწავლო დაწესებულებებში და

აეროკლუბებში სასწავლო ფრენების შესრულებისას

ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

8.1. სასწავლო საავიაციო ორგანიზაციებში კურსანტების* სასწავლო ფრენები, დასმული ამოცანებისა და ბაზირების პირობების მიხედვით, ტარდება ერთ ან ორ ცვლად. ამასთან, საფრენოსნო დღის (24 თანამიმდევრული საათის) განმავლობაში, სასტარტო დრო 10 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

8.2. ნებადართულია კვირაში ოთხი საფრენოსნო ცვლის დაგეგმვა. საჩვენებელი პროგრამის პერიოდში ნებადართულია კვირაში ხუთი საფრენოსნო ცვლის (აქედან, მიყოლებით - არაუმეტეს სამი ცვლის) დაგეგმვა, მესამე საფრენოსნო დღის წინ წინასწარი მომზადების აუცილებელი ჩატარებით.

8.3. საფრენოსნო ცვლაში პილოტ-ინსტრუქტორის მაქსიმალურ ნაფრენსა და ფრენების რაოდენობას ადგენს ქვედანაყოფის მეთაური, კურსანტისას კი - პილოტ-ინსტრუქტორი. ამასთან, გაითვალისწინება დავალების სირთულე, პროფესიული მომზადების დონე, გაწვრთნილობა, პიროვნების ფიზიკური მდგომარეობა და პირადული თვისებები.

8.4. საფრენოსნო ცვლაში პილოტ-ინსტრუქტორის ნაფრენი სასწავლო-საფრენოსნო პროგრამებით დადგენილ ნორმებს არ უნდა აღემატებოდეს, და არ უნდა იყოს 8 საათზე მეტი.

8.5. სასწავლო ფრენებისას საერთო სამუშაო დრო დღე-ღამეში 11 საათს არ უნდა აღემატებოდეს.

8.6. პილოტ-ინსტრუქტორისათვის საფრენოსნო ცვლაში დაგეგმილ ფრენების მაქსიმალური რაოდენობა მითითებულია 6 ცხრილში.

8.7. პირველი დამოუკიდებელი გაფრენის დღეს ნებადართულია. კურსანტმა სააეროდრომო ფრენის მარშრუტზე შეასრულოს 5 საკონტროლო და 2 დამოუკიდებელი გაფრენა.

8.8. მარტივი და რთული პილოტაჟის შესასრულებლად საწვრთნელ არეში პირველი დამოუკიდებელი გაფრენის დღეს კურსანტი უფლებამოსილია, შეასრულოს არა უმეტეს სამი (დამოუკიდებლად - 2) გაფრენისა, ამასთან, პირველი გაფრენა საკონტროლო უნდა იყოს.

8.9. შემდგომში, საფრენოსნო ცვლაში კურსანტის დატვირთვა N7 ცხრილით მითითებულ ნორმებს არ უნდა აღემატებოდეს. ყველა შემთხვევაში, საწვრთნელ არეში, მარშრუტზე, ჯგუფური ურთიერთშესაგუებელი გაფრენის წინ და წრეზე 4 ზედიზედ შესრულებული გაფრენის მერე კურსანტმა უნდა დაისვენოს სულ ცოტა 30 წუთი.

8.10. სათვითმფრინავო, საშვეულმფრენო, საპლანერო, საპარაშუტო სპორტის ნაკრები გუნდებისათვის, საწვრთნელი შეკრებებისა და შეჯიბრებების დროს, ერთმანეთის მიმდევრობითი საფრენოსნო დღეების რაოდენობა დგინდება მისი ჩატარების გეგმით, რომელიც დადგენილ ნორმებს არ უნდა აღემატებოდეს.

8.11. სასწავლო საავიაციო ორგანიზაციებში საწვრთნელი ფრენების შესრულებისას შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება ამ „ინსტრუქციის“ მე-7-ე თავის მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.

* კურსანტი - საფრენოსნო სპეციალობის უმაღლესი და საშუალო სასწავლო დაწესებულებების მოსწავლე: მსმენელი, სპორტსმენი და სხვა.



სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) და საფრენოსნო

დროის მაქსიმალური ნორმები

მინიმალური საფრენოსნო ეკიპაჟი	დაფრენების რაოდენობა	საფრენოსნო დრო	სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო) დროა
1 პილოტი	4	6	12 სთ.
	5	5	
	6	4	
	7	3	
2 პილოტი	3	11	15 სთ.
	4	9(11)	
	6	8(10)	
2 პილოტი 1 ბორტინჟინერი (ბორტმექანიკოსი)	3	11	15 სთ.
	5	9(11)	
	6	8	
2 პილოტი 1 ნაოსანი 1 ბორტინჟინერი (ბორტმექანიკოსი)	4	11	15 სთ.
	5	10(11)	
	6	9(10)	

შენიშვნა: ფრჩხილებში ნაჩვენებია გაძლიერებული ეკიპაჟის საფრენოსნო დროის ნორმატივი.

ცხრილი №2

სხ-ის ეკიპაჟების სამუშაო (სასამსახურო საფრენოსნო)

და საფრენოსნო დროის მაქსიმალური ნორმები

სხ-ის ტიპი	საფრენოსნო დრო, სთ.	სამუშაო დღე-ღამეში (სასამსახურო საფრენოსნო) დრო, სთ.



სხ-ის ტიპი	დღე- ღამეში	30 თანამიმდევრულ დღეში	წლის განმავლობაში (კალენდარული)	
მი-2, კა - 26 მი-6, მი-8 კა-32 (შემადგენლობით: პილოტი, ნაოსანი, ბორტმექანიკოსი) კა-32 (შემადგენლობით: ორი პილოტი, ბორტმექანიკოსი)	6	70	700	10
	7	70	700	12
	6	70	700	10
	7	70	700	12

ცხრილი №3

სოფლისა და სატყეო მეურნეობებში საავიაციო სამუშაოების

შესრულებისას საფრენოსნო დროის მაქსიმალური ნორმები

ტიპთ შს				
	დღე-ღამე	7 თანამიმდ. დღე	30 თანამიმდ. დღე	წელი (კალენდ)
განსაკუთრებით და მეტად სახიფათო პესტიციდებთან (I-II კლასი)*				
ან-2				
მი-2	5	30	80	800
	4	24	70	700
ზომიერად სახიფათო პესტიციდებთან, მინერალურ სასუქებთან ერთად (III კლასი):				
ან-2				
მი-2	7	35	80	800
	5	30	70	700
მინერალურ სასუქებთან, ნაკლებად სახიფათო პესტიციდებთან,				



ბიოპრეპარატებთან, აეროთესვისას				
(IV კლასი)				
ან-2				
მი-2	7	35	100	800
ან-2 - (ფრენები ტყის პატრულირებაზე)	6	35	70	700
	8	30	80	800

კონდიციონებისა და ჰაერის გაფილტვრის სისტემებით აღუჭურვავე სხ-ებზე ფრენა აკრძალულია.

ცხრილი №4

სოფლის მეურნეობაში საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას სადღეღამისო საფრენოსნო

ნორმები – განსაკუთრებულ და მეტად სახიფათო პესტიციდებიდან ზომიერად და ნაკლებად სახიფათო

პესტიციდებზე, ბიოპრეპარატებზე, აეროთესვასა და სატრანსპორტო ფრენებზე (გადაფრენა) გადასვლისას

		სხ-ის ტიპი							
		ორპილოტიანი საჰაერო ხომალდი				ერთპილოტიანი საჰაერო ხომალდი			
განსაკუთრებით	და მეტად სახიფათო	ზომიერად და ნაკლებად სახიფათო პესტიციდები, მინერალური		სატრანსპორტო	ზომიერად	ნაკლებად სახიფათო პესტიციდები, მინერალური სასუქი,			
		სამუშაოები		სახიფათო	ბიოპრეპარატები, აეროთესვა				
პესტიციდები		სასუქი, ბიოპრეპარატები, აეროთესვა		(გადაფრენები)	პესტიციდები	და სატრანსპორტო სამუშაოები (გადაფრენები)			
სთ.	წთ.	სთ.	წთ.	სთ.	წთ.	სთ.	წთ.	სთ.	წთ.
0	30	6	18	7	12				



1	00	5	36	6	24	4	22	5	15
1	30	4	54	5	36	3	45	4	30
2	00	4	12	4	48	3	08	3	45
2	30	3	30	4	03	2	30	3	00
3	00	2	48	3	12	1	53	2	15
3	30	2	06	2	24	1	15	1	30
4	00	1	24	1	36	0	38	0	45
4	30	0	42	0	48	0	00	0	00
5	00	0	00	0	00				

შენიშვნა: მე-4 ცხრილით სარგებლობისას დასაშვებია ინტერპოლირება.

ცხრილი №5

სოფლის მეურნეობაში საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას სადღეღამისო საფრენოსნო

ნორმები - ზომიერად სახიფათო პესტიციდებიდან ნაკლებად სახიფათო პესტიციდებზე, მინერალურ

სასუქებზე, ბიოპრეპარატებზე, აეროთესვაზე და სატრანსპორტო ფრენებზე (გადაფრენა) გადასვლისას

	სხ-ის ტიპი		
ზომიერად	ორპილოტიანი თვითმფრინავი		ერთპილოტიანი სხ-ები
	სახიფათო პესტიციდები	ნაკლებად სახიფათო	ნაკლებად სახიფათო პესტიციდები მინერალური სასუქები, ბიოპრეპარატები (გადაფრენები)
სატრანსპორტო			
სამუშაოები (გადაფრენები)			
	ნაკლებად სახიფათო პესტიციდები მინერალური სასუქები, ბიოპრეპარატები აეროთესვა და სატრანსპორტო სამუშაოები (გადაფრენა)		



აერთესვა							
სტ.	წტ.	სტ.	წტ.	სტ.	წტ.	სტ.	წტ.
0	30	6	30	7	25		
1	00	6	00	6	50		
1	30	5	30	6	17	5	15
2	00	5	00	5	43	4	48
2	30	4	30	5	10	4	12
3	00	4	00	4	35	3	36
3	30	3	30	4	06	3	00
4	00	3	00	3	26	2	24
4	30	2	30	2	52	1	48
5	00	2	00	2	18	1	12
5	30	1	30	1	43	0	36
6	00	1	00	1	10	0	00
6	30	0	30	0	35		
7	00	0	00	0	00		

შენიშვნა: მე-5 ცხრილით სარგებლობისას დასაშვებია ინტერპოლირება.

ცხრილი №6

საფრენოსნო დღეში პილოტ-ინსტრუქტორების დატვირთვა, სხ-ის ტიპების

(გაფრენების რაოდენობა)

რიგ. N	ფრენის სახეობა	რეაქტიული (სპორტული) სხ-ები	დგუშიანი (სპორტული) სხ-ები	შვეულმფრენი	პლანერი
1.	წრეზე	24	50	45	35
2.	საწვრთნელ არეში მარტივი და რთული	6	9	9	9
3.	ჯგუფური ურთიერთშესაგუებელი ფრენები	6	9	9	-
4.	მოედანზე დაფრენა	-	-	7	-



5.	საწვრთნელ არეში ფარდებით ფრენა	6	9	9	7
6.	დასაფრენ სისტემებზე ფარდებით შესვლა	10	8	8	-
7.	აეროდრომის რაიონში ლივლივი	-	-	-	7
8.	საწვრთნელ არეში პირდაპირი და უკუპილოტაჟი	5	7	-	5
9.	მარშრუტზე	4	-	3	-

ცხრილი №7

საფრენოსნო დღეში კურსანტების ფრენების მაქსიმალური რაოდენობა,

სხ-ების ტიპების მიხედვით

N. რ. ფრენის სახეობა	რეაქტიული თვითმფრინავები				დგუმთან თვითმფრინავები				შვეულ მფრენები (სპორტული)				პლანერები			
	სულ	ზედი			სულ	ზედიზედ			სულ	ზედიზედ			სულ	ზედიზედ		
		საწვრთნელი	საკონტროლო	საწვრთნელი		საკონტროლო	საწვრთნელი	საკონტროლო		საკონტროლო	საწვრთნელი	საკონტროლო		საწვრთნელი	საკონტროლო	საკონტროლო
1. წრეზე	10	8	6	4	12	10	6	5	12	10	6	5	12	10	6	5
2. საწვრთნელ არეში მარტივი პილოტაჟი	4	3	-	-	3	2	-	-	4	3	-	-	4	3	-	-
3. საწვრთნელ არეში რთული პილოტაჟი	3	2	-	-	3	2	-	-	-	-	-	-	3	2	-	-
4. საწვრთნელ არეში უმაღლესი პილოტაჟი	2	1	-	-	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. საწვრთნელ არეში ხელსაწყოების მეშვეობით ფარდით	4	-	-	-	4	-	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-
6. ჯგუფური ურთიერთშესაგუებელი ფრენები	4	3	-	-	4	3	-	-	4	3	-	-	-	-	-	-
7. მარშრუტზე (ტრასებზე)	3	2	-	-	3	2	-	-	3	2	-	-	3	2	-	-
8. საფრენოსნო ცვლაში საერთო ნაფრენი (სულ საათი)	3	2	-	-	3,5	2,5	-	-	3,5	2,5	-	-	3,5	2,5	-	-

შენიშვნა: შვეულმფრენზე პლანერზე და დგუმთან (სპორტულ) თვითმფრინავზე - 5, რეაქტიულ თვითმფრინავზე წრეზე 3 ფრენის (კიდურა - შვეულმფრენისათვის) დატვირთვა საფრენოსნო მომზადების სხვა საბუთების 2 ფრენას უთანაბრდება.



ინსტრუქციაში გამოყენებული ტერმინები

(ქართულ-რუსული)

ბრუნი – разворот

გამოზიდვა (ხე-ტყის) – трелевка (леса)

განსაკუთრებით სახიფათო – чрезвычайно опасный

გაშლა (სადენების) – раскатка (проводов)

დანაწევრებული – раздробленный

დატვირთვა – нагрузка

დაფრენა – посадка ВС

დაღლა – утомление; გადაღლა - накопленное утомление; ხანმოკლე დაღლა - кратковременное утомление

დაღლილობა – утомляемость

თადარიგი, მარაგი – резерв

კიდურა, ჩამოკიდება – висение (вертолета)

ლივლივი – парение, планирование

მერიდიანმკვეთი – трансмеридианный

მეტად სახიფათო – высокоопасный

მრავალმხრივი საწაფი – комплексный тренажер

საეროდრომო ფრენის მარშრუტი – аэродромный круг полетов

საკიდელი – внешняя подвеска

საჩვენებელი –вывозной, провозной

საწვრთნელი არე – тренировочная зона

სახმელეთო – наземный

სსსკ (სამედიცინო საფრენოსნო საექსპორტო კომისია) – ВЛЭК (врачебно летно экспертная комиссия)

სტდ (საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი) – ДВТ (Депаратмент воздушного транспорта)

სხ (საჰაერო ხომალდი) – ВС (воздушное судно)

ურთიერთშეგუება – слетанность

ფარდა– шторка

შეგზავნა – засылка (экипажа, с-та, рейса)

შეწყვეტილი დასაფრენი მანევრი - прерванный заход на посадку



ძირსდაუშვებელი - беспосадочный

წინასწარი – предварительный

ხარჯი – расход

ხუნდი – колодка

სარჩევი

1. ტერმინების განმარტება

2. შესავალი

3. გამოყენება და პასუხისმგებლობა

4. სატრანსპორტო ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

5. საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

6. სოფლისა და სატყეო მეურნეობებში საავიაციო სამუშაოების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

7. ავიასაწარმოებში სააეროდრომო საწვრთნელი ფრენებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

8. საავიაციო სასწავლო დაწესებულებებში და აეროკლუბებში სასწავლო ფრენების შესრულებისას ეკიპაჟის წევრების შრომისა და დასვენების დროის ნორმირება

ცხრილები

ტერმინოლოგია

