

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №137
2020 წლის 24 აგვისტო

ქ. თბილისი

„თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანებაში ცვლილების შეტანის თაობაზე

„ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის მე-20 მუხლის მე-4 პუნქტის შესაბამისად, ვბრძანებ:

მუხლი 1

„თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანებით (www.matsne.gov.ge, 21/10/2013 წ., სარეგისტრაციო კოდი: 310050000.54.066.016046) დამტკიცებულ „თვითმფრინავების საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესებში“ შეტანილ იქნეს შემდეგი ცვლილებები:

1. მე-3 მუხლის:

ა) „³⁷⁷“ პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„³⁷⁷) საჰაერო ხომალდზე თვალთვალი (Tracking) – ექსპლუატანტის მიერ შემუშავებული პროცესი, რომელიც განსაზღვრავს სხ-ის ადგილმდებარეობას სტანდარტიზებული დროის ინტერვალში, ოთხგანზომილებიანი პარამეტრების განახლებას და მის მონიტორინგს.“;

ბ) დაემატოს შემდეგი შინაარსის „³⁷⁸“ პუნქტი:

„³⁷⁸) სახელსაწყო წესებით დაფრენის სქემა და დაფრენა (IAP) – წინასწარ დაგეგმილი მანევრების ერთობლიობა, რომელიც ხორციელდება სახელსაწყო აღჭურვილობით, იმ მოთხოვნების დაცვით, რომლებიც ითვალისწინებს მიწისზედა დაბრკოლებებთან აცილებას, დასაფრენად შესვლას საწყისი წერტილიდან, ან მარშრუტის იმ წერტილიდან, საიდანაც შესაძლებელია დაფრენის განხორციელება, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ დაფრენა არ შესრულდა, იმ წერტილამდე ფრენა, საიდანაც გამოიყენება დაბრკოლების გადაფრენის კრიტერიუმები ლოდინის ზონაში ან მარშრუტზე.“.

2. მე-8 მუხლის შემდეგ დაემატოს შემდეგი შინაარსის 8¹ მუხლი:

„მუხლი 8¹. საჰაერო ხომალდზე თვალთვალი

1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს სხ-ზე თვალთვალის განხორციელების ტექნიკური შესაძლებლობა იმ საჰაერო სივრცეში, სადაც ფრენებს ასრულებს.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Cir 347.

2. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ავტომატურ რეჟიმში სხ-ის ფრენის მარშრუტის მონაკვეთებზე სულ მცირე 15 წუთის ინტერვალით ადგილმდებარეობის მონაცემების მიღება, როდესაც:

ა) სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 27000 კგ და რომელსაც აქვს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილი.

ბ) საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მიერ მიღებული ინფორმაცია აღემატება 15-წუთიან ინტერვალს.



3. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ავტომატურ რეჟიმში სულ მცირე 15 წუთის ინტერვალში სხ-ის ადგილმდებარეობის მონაცემების მიღება, როდესაც დაგეგმილი ფრენ(ებ)ის მარშრუტის მონაკვეთ(ებ)ი სრულდება „ოკეანური სივრცის“ თავზე, და:

ა) სხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 45000 კგ-ს და სამგზავრო ადგილების რაოდენობა 19-ს;

ბ) თუ საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს მიერ მიღებული ინფორმაცია აღემატება 15-წუთიან ინტერვალს.

შენიშვნა 1. „ოკეანური სივრცის“ თავზე საჰაერო სივრცე ნიშნავს საჰაერო სივრცეს წყლის თავზე, ნებისმიერი სახელმწიფოს ტერიტორიის ფარგლებს გარეთ.

შენიშვნა 2. სხ-ის ადგილმდებარეობის შესახებ ინფორმაციის გადაცემის საკითხები, რომლებიც ეხება ქმედებების კოორდინაციას ექსპლუატანტსა და საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მიმწოდებელს შორის, მოცემულია ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-11 დანართის მე-2 თავში.

4. ექსპლუატანტის მიერ რისკის შეფასების შედეგებიდან გამომდინარე, სააგენტომ შეიძლება დაუშვას ამ მუხლის მე-2 და მე-3 პუნქტებით დადგენილი, ავტომატურ რეჟიმში სხ-ის ადგილმდებარეობის მონიტორინგის ინტერვალის შეცვლა. რისკების შეფასების პროცესი უნდა ითვალისწინებდეს:

ა) ექსპლუატანტის მიერ ფრენის მართვის სისტემის პროცესების კონტროლის შესაძლებლობას, მათ შორის, საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოებთან კომუნიკაციას;

ბ) სხ-ის და სისტემების შესაძლებლობებს;

გ) სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრის და კავშირის შენარჩუნების აღჭურვილობას;

დ) ავტომატურ რეჟიმში მონაცემების მიღების სიხშირესა და ხანგრძლივობას;

ე) ადამიანური ფაქტორის ზეგავლენის შედეგებს, რომელიც გამოწვეულია საფრენოსნო ეკიპაჟის ქმედების ცვლილებით;

ვ) რისკის შემცირების კონკრეტულ ზომებს და ავარიულ სიტუაციაში ქმედების თანმიმდევრობას.

შენიშვნა: რისკების შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს 347-ე ცირკულარში (Cir 347)

5. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოსთან შეთანხმებული სხ-ის თვალთვალის მონაცემების შენახვის პროცედურა, რათა საჭიროების შემთხვევაში, სამაშველო სამსახურს მიაწოდოს მონაცემები სხ-ის ბოლო ადგილმდებარეობის დასადგენად.“.

3. მე-15 მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-4 პუნქტი:

„4. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრებისათვის კითხვარების გამოყენების სწავლება.“.

4. მე-17 მუხლის:

ა) პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმი ყველა იმ აეროდრომისათვის, საიდანაც ფრენას ასრულებს. ექსპლუატანტის მიერ კონკრეტული აეროდრომისთვის დადგენილი მინიმუმი არ უნდა იყოს „აეროდრომის სახელმწიფოს“ მიერ დადგენილ მინიმუმზე დაბალი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შესაბამისი აეროდრომის სახელმწიფო გასცემს სპეციალურ ნებართვას.

შენიშვნა: თუ ექსპლუატანტი თავად არ განსაზღვრავს აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმს



ფრენის შესასრულებლად, უნდა ისარგებლოს (მიუთითებს ფშს-ში) აეროდრომის სახელმწიფოს მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულით (AIP) ან სპეციალიზებული ორგანიზაციის (მაგ: Jeppesen) მიერ გამოქვეყნებული ჰაერსანაოსნო ინფორმაციით.“;

ბ) მე-4, მე-5, მე-6, მე-7 და მე-8 პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„4. სახელსაწყო ფრენის წესებით დასაფრენად შესვლა კლასიფიცირდება დადგენილი უდაბლესი მინიმუმის მიხედვით, რომლის დაბლა დასაფრენად შესვლის გაგრძელება დასაშვებია, თუ მიწისზედა ორიენტირებთან დამყარებულია აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი. კლასიფიცირება ხორციელდება შემდეგნაირად:

ა) A ტიპი არის დაშვების მინიმალური სრული/ფარდობითი სიმაღლე (MDA/MDH), რომელიც უთანაბრდება ან აღემატება 75 მ-ს (250 ფტ-ს);

ბ) B ტიპი არის (DH) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე, რომელიც 75 მ-ზე (250 ფტ) ნაკლებია და იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

ბ.ა) კატ. I – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე არანაკლებ 60 მ (200ფტ) და ხილვადობა არანაკლებ 800 მ, ან ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 550 მ;

ბ.ბ) კატ. II – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 60 მ-ზე (200ფტ) ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 30 მ (100ფტ) და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 300 მ;

ბ.გ) კატ. III A – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 30 მ-ზე (100ფტ) ნაკლები ან სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა არანაკლებ 175 მ;

ბ.დ) კატ. III B – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 15 მ-ზე (50ფტ) ნაკლები ან სიმაღლის შეუზღუდავად და ადზ-ზე ხილვადობა 175 მ-ზე ნაკლები, მაგრამ არანაკლებ 50 მ;

ბ.ე) კატ. III C – გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლისა და ადზ-ზე ხილვადობის შეუზღუდავად.

შენიშვნა 1: ფრენები LTS CAT-I, CAT-II, OTS CAT-II და CAT-III მეტეომინიმუმის პირობებში შეიძლება შესრულდეს მხოლოდ სააგენტოს მიერ გაცემული სპეციალური ნებართვის შემდეგ. სპეციალური ნებართვის გაცემის წესები, პროცედურები და პირობები მოცემულია ამ წესის მე-19 დანართში.

შენიშვნა 2: თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე (DH) და ადზ-ზე ხილვადობის სიშორე (RVR) მიეკუთვნება განსხვავებულ კატეგორიებს, დასაფრენად შესვლა და დაფრენა უნდა განხორციელდეს უფრო მკაცრი კატეგორიის მიხედვით (მაგალითად: როდესაც დასაფრენად შესვლა ხორციელდება (DH) CAT IIIA-ს დიაპაზონში, მაგრამ ადზ-ზე ხილვადობა (RVR) მიეკუთვნება CAT IIIB დიაპაზონს, განხილული უნდა იყოს როგორც CAT IIIB კატეგორიით დასაფრენად შესვლა).

შენიშვნა 3: „ორიენტირებთან აუცილებელი ვიზუალური კონტაქტი“ ნიშნავს ვიზუალური საშუალებების ნაწილის ან დასაფრენად შესვლის ზონის მხედველობას დროის განმავლობაში, რომელიც საკმარისია პილოტის მიერ სხ-ის ადგილმდებარეობის და ფრენის ნომინალურ ტრაექტორიასთან მისი ცვლილების სიჩქარის განსაზღვრისთვის. წრიდან დასაფრენად შესვლის შემთხვევაში აუცილებელია ვიზუალური კონტაქტი ადზ-ს არეალში განლაგებულ ორიენტირებთან.

შენიშვნა 4: სახელმძღვანელო მასალა სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლაზე, შესვლის პროცედურებზე, ადზ-ზე და სანავიგაციო სისტემებზე მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).

5. სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლა II და III კატეგორიით აკრძალულია, თუ პილოტს არ წარედგინება ინფორმაცია ადზ-ს ხილვადობის სიშორეზე (RVR).

6. თუ ადზ-ს ხილვადობის სიშორეზე (RVR) ინფორმაცია არ არის ხელმისაწვდომი, სახელსაწყო



წესებით დასაფრენად შესვლისათვის აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმის დადგენა 800 მ-ზე ნაკლები მნიშვნელობით აკრძალულია.

7. საექსპლუატაციო მინიმუმები ორგანოზომილებიანი (2D) სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის სქემის გამოყენებით განისაზღვრება დაშვების მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლით (MDA) ან დაშვების მინიმალური ფარდობითი სიმაღლით (MDH), მინიმალური ხილვადობით და საჭიროებისას, ღრუბლიანობის პარამეტრებით.

შენიშვნა: დასაფრენად არაზუსტი შესვლისას, დასაფრენად შესვლის დასკვნით ეტაპზე უწყვეტი დაშვების ტექნიკის (CDFA) გამოყენების საინსტრუქციო მასალა მოცემულია PANS-OPS -ის (Doc 8168) I ტომის 1.7 სექციაში.

8. საექსპლუატაციო მინიმუმი სამგანზომილებიანი (3D) სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლისათვის განისაზღვრება გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური (DA) ან ფარდობითი (DH) სიმაღლით და მინიმალური ხილვადობით, ან ადზ-ს ხილვადობის სიშორით (RVR).“.

5. მე-18 მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაადგინოს საექსპლუატაციო წესები, რომელიც უზრუნველყოფს დასაფრენად 3D განზომილებაში შესვლისას ადზ-ს ზღურბლის გადაკვეთას უსაფრთხოების უზრუნველმყოფი სიმაღლის მარაგით, როდესაც სხ-ს აქვს დასაფრენი კონფიგურაცია და მდგომარეობა.“.

6. 26-ე მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-7 პუნქტი:

„7. თუ ფრენის დაწყების შემდეგ საწვავის მარაგის ხარჯვა განსხვავდება წინასწარდაგეგმილი ფრენის გეგმისაგან, აუცილებელია საწვავის ხარჯვის განმეორებითი ანალიზი და დაგეგმილი ოპერაციის საჭიროებისამებრ კორექტირება.“.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა საწვავის მარაგის ხარჯვის დაგეგმარების, ანალიზისა და კორექტირების შესახებ მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Doc-9976.“.

7. 27-ე მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

შენიშვნა 1: შეტყობინება „MINIMUM FUEL“ აძლევს ინფორმაციას სმმ-ს სამსახურს, რომ ამ კონკრეტულ აეროდრომზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით. შეტყობინება არ ნიშნავს ავარიულ სიტუაციას, არამედ მიუთითებს, რომ შესაძლებელია წარმოიქმნას ავარიული სიტუაცია, თუ ადგილი აქვს რაიმე დაუგეგმავ დაგვიანებას.

შენიშვნა 2: საწვავის მინიმალური მარაგის შეტყობინების შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია სახელმძღვანელოში FPFM (იკაოს Doc-9976).

5. სხ-ის მეთაური გადასცემს შეტყობინებას საწვავის მარაგთან დაკავშირებული შესაძლო ავარიული სიტუაციის შესახებ „MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL“, თუ საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ უახლოეს აეროდრომზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები. (საწვავის დაგეგმილი ფინალური რეზერვის რაოდენობა წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა დაფრენის მომენტისთვის ნებისმიერ აეროდრომზე).

შენიშვნა 1: საწვავის მარაგის ფინალური რეზერვი უნდა შეესაბამებოდეს ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გათვლილ რაოდენობას, რომელიც აუცილებელია ნებისმიერ აეროდრომზე



დაფრენის მომენტისათვის.

შენიშვნა 2: MAYDAY FUEL – ასახავს საფრთხის მდგომარეობის ხასიათს, ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის მე-2 ტომის 5.3.2.1.1b პუნქტის მოთხოვნების შესაბამისად.

შენიშვნა 3: საწვავის მარაგის ხარჯვის შესახებ ინფორმაცია მოცემულია სახელმძღვანელოში FPFM (იკაო-ს Doc-9976).“.

8. 30-ე მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. სახელსაწყო ფრენის წესებით დასაფრენად შესვლისას, აეროდრომის შემადგენიდან 300 მ-ზე (1000 ფუტი) დაბლა, ან დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტამდე დასაფრენად შესვლა არ უნდა გაგრძელდეს, თუ შეტყობინებული ხილვადობის ან საკონტროლო ხილვადობის მანძილის (RVR) მნიშვნელობა აეროდრომის საექსპლუატაციო მინიმუმზე ნაკლებია.

შენიშვნა: დასაფრენად შესვლის საბოლოო სეგმენტის კრიტერიუმები მოცემულია იკაოს დოკუმენტში DOC 8168 PANSOPS-ის II ტომში.“.

9. 31-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 31. მეტეოროლოგიურ და შემხვედრ სახიფათო პირობებზე დაკვირვება

1. ხომალდის მეთაური ვალდებულია გადასცეს სპეციალური შეტყობინება საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს, თუ ადზ-ს მოჭიდების კოეფიციენტი გადმოცემულზე ნაკლებია.

2. ფრენისას შემხვედრი სახიფათო პირობების შესახებ, გარდა მეტეოროლოგიური პირობებისა, დაუყოვნებლივ უნდა ეცნობოს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს. შეტყობინებაში დეტალურად უნდა იყოს გადაცემული ყველა დეტალი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სხვა სხ-ის უსაფრთხოება.“.

10. 33-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრს, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას, უნდა ჰქონდეს სასუნთქი ჟანგბადით უწყვეტად სარგებლობის შესაძლებლობა იმ ვითარებაში, რომლისთვისაც აუცილებელია ჟანგბადის მარაგის გამოყენება ამ წესის 29-ე მუხლის შესაბამისად.“.

11. 34-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 34. ჰერმეტიზებული კაბინის მქონე სხ-ის ბორტგამყოლებისა და მგზავრების დაცვა ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევაში

ექსპლუატანტი ვალდებულია, მიიღოს ზომები სხ-ის ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევებში ავარიული დაშვებისას ბორტგამყოლების გონების დაკარგვის თავიდან ასაცილებლად. აგრეთვე უზრუნველყოს სხ დაცვის ისეთი საშუალებებით, რომლებიც საშუალებას მისცემს ბორტგამყოლებს, აღმოუჩინონ მგზავრებს პირველადი დახმარება ავარიული დაშვების შემდეგ სტაბილიზირებული ფრენისას. მგზავრების დაცვა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს ისეთი მოწყობილობებით ან/და ქმედებით, რაც ჰერმეტიულობის დარღვევის შემთხვევაში, უზრუნველყოფს მათზე ჰიპოქსიის ზემოქმედების თავიდან აცილებას.

შენიშვნა: გათვალისწინებული უნდა იყოს ის გარემოება, რომ ბორტგამყოლებმა ავარიული დაშვებისას შესაძლებელია ყველა შემთხვევაში ვერ აღმოუჩინონ საჭირო დახმარება მგზავრებს ჰერმეტიულობის დარღვევისას.“.

12. 36-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ყველა აღჭურვილი ადზ-სა და აეროდრომისათვის, რომლებიც გამოიყენება სახელსაწყო წესით ფრენების შესასრულებლად, სააგენტო ამტკიცებს და აქვეყნებს ერთ ან რამდენიმე სახელსაწყო წესით დასაფრენად შესვლის სქემას.



შენიშვნა: ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია იკაოს დოკუმენტში DOC 8168 (PANS-OPS) I ტომში. სქემების შედგენის კრიტერიუმები ფრენის სქემის შემდგენი პერსონალისათვის მოცემულია იკაოს დოკუმენტის DOC 8168 (PANS-OPS) II ტომში.“.

13. მე-40 მუხლის პირველ პუნქტს დაემატოს შემდეგი შინაარსის „დ“ ქვეპუნქტი:

„დ) ატყობინებს შესაბამის საჰაერო მოძრაობის მართვის ორგანოს იმ შემთხვევაში, როდესაც ვერ დგინდება სხ-ის ადგილმდებარეობა თვალთვალის სისტემის მეშვეობით და შეუძლებელია რადიოკავშირის დამყარება.“.

14. 41-ე მუხლის:

ა) მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ა) საექსპლუატაციო კონტროლის და ფრენის უზრუნველყოფის სადისპეტჩერო პროცედურები.“.

ბ) მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. აკრძალულია ორი ან მეტი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ის ექსპლუატაცია ისეთ მარშრუტზე, რომლის რომელიმე წერტილიდან სათადარიგო აეროდრომამდე მიღწევა გაზრდილი დროის მონაკვეთით, რომელიც გამოთვლილია შტილში, სტანდარტულ ატმოსფერულ პირობებში, ორძრავიანი სხ-ის ერთი უმოქმედო ძრავით, კრეისერული სიჩქარით და ორზე მეტძრავიანი სხ-ის ყველა მოქმედი ძრავით კრეისერული სიჩქარით ფრენისას, აღემატება სააგენტოს მიერ დადგენილ სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის ზღვრულ დროს.“.

შენიშვნა 1: როდესაც სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დრო აღემატება ზღვრულ დროს, ამ შემთხვევაში ფრენა ითვლება გაზრდილი ხანგრძლივობის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენად (EDTO).

შენიშვნა 2: ზღვრული დროის სათანადო სიდიდის განსაზღვრის და გაზრდილი ხანგრძლივობის სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენების წარმოების ნებართვის გაცემის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.

შენიშვნა 3: EDTO ფრენის მიზნებისთვის აფრენისა და/ან დანიშნულების აეროდრომები შესაძლებელია განხილული იქნას, როგორც სათადარიგო აეროდრომები.“.

გ) მე-4 პუნქტის შენიშვნა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„**შენიშვნა:** სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის დროის ფრენის მანძილში გადაყვანის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.“.

დ) მე-5 პუნქტი და შენიშვნა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„5. ექსპლუატანტის კონკრეტული ტიპის სხ-ისათვის, რომელიც ასრულებს EDTO წესებით ფრენას, სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის მაქსიმალური დროის დამტკიცებისას სააგენტო უნდა დარწმუნდეს, რომ:

ა) ყველა სხ-სათვის: არ გადამეტდეს დროში შეზღუდვა (თუ ასეთი არსებობს), EDTO ფრენების შესრულებისას საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში მითითებული კრიტიკულად ყველაზე მნიშვნელოვანი სისტემების მტყუნებისას, რომელიც დადგენილია კონკრეტული ფრენისთვის.

ბ) ორი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ისთვის: სხ არის სერტიფიცირებული EDTO ფრენებისთვის.

შენიშვნა: მე-5 პუნქტის მოთხოვნათა შესრულების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.“.



ე) მე-6 პუნქტის „შენიშვნა“ ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„**შენიშვნა:** ფრენის უსაფრთხოების რისკის შეფასების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის C დამატებაში.“.

ვ) მე-9 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„9. ორი აირტურბინიანი ძრავის მქონე სხ-ით სათადარიგო აეროდრომამდე ფრენის მაქსიმალური დროის დადგენისას, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის საერთო დონის უზრუნველსაყოფად, გათვალისწინებული უნდა იქნეს ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის შემდეგი დებულებები:

ა) ძრავის სისტემის საიმედოობა;

ბ) EDTO ფრენების შესრულებისთვის სხ-ის ტიპის საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირება;

გ) EDTO ტექნიკური მომსახურების პროგრამა.“.

ზ) მე-10 პუნქტი ამოღებული იქნეს.

15. 43-ე მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ა) სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს მიხედვით, სავალდებულო არ არის, ეკიპაჟის შემადგენლობაში შედიოდეს ერთ პილოტზე მეტი;“.

16. 44-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„**მუხლი 44. დადლილობის კონტროლი**

1. საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟების წევრების დადლილობის კონტროლის მიზნით სააგენტო ადგენს:

ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმებს;

ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემის (FRMS) მარეგულირებელ ნორმებს.

2. დადლილობასთან დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოების რისკების მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს:

ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ისეთი ნორმები, რომლებიც დადლილობის კონტროლის კუთხით სააგენტოს მიერ დადგენილი წესების მოთხოვნებს შეესაბამება; ან

ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS), რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს ფრენების ყველა სახეობასთან მიმართებაში; ან

გ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS), რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს ცალკეული სახის ფრენებისთვის და მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს ფრენების სხვა დანარჩენი სახეობისათვის.

3. დადლილობასთან დაკავშირებული ფრენის უსაფრთხოების რისკების მართვის მიზნით, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს:

ა) სამუშაო დროის, საფრენოსნო დროის, საფრენოსნო-სასამსახურო დროის და დასვენების დროის ნორმები, რომლებიც შეესაბამება სააგენტოს მიერ დადგენილ მოთხოვნებს; ან



ბ) დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის სისტემა (FRMS) ფრენის ყველა სახეობისათვის, რომელიც უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს; ან

გ) FRMS მხოლოდ ცალკეული სახის ფრენებისათვის და სხვა დანარჩენი სახეობის ფრენებისათვის მოთხოვნები ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად.

შენიშვნა: დადლილობის კონტროლთან დაკავშირებული ნორმატიული წესების დაცვა ექსპლუატანტს არ ათავისუფლებს საკუთარი რისკების ფაქტორების (დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების ფაქტორების ჩათვლით) მართვის ვალდებულებისაგან, ექსპლუატანტთან არსებული უსაფრთხოების მართვის სისტემის (SMS) გამოყენებით ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართით გათვალისწინებული დებულებების შესაბამისად.

4. თუ ექსპლუატანტი ფრენების ნაწილთან ან ყველა ფრენასთან მიმართებით იყენებს დადლილობის კონტროლის მარეგულირებელ ნორმატიულ წესებს, სააგენტომ გამონაკლის შემთხვევაში, შეიძლება დაამტკიცოს ამ ნორმატიული წესებიდან გადახვევა ექსპლუატანტის მიერ წარდგენილი რისკის შეფასების საფუძველზე. წესებიდან გადახვევის დამტკიცების შემთხვევაში, უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

5. სააგენტო FRMS სისტემას ამტკიცებს მანამდე, ვიდრე ექსპლუატანტი მის გამოყენებას დაიწყებს დადლილობის კონტროლთან დაკავშირებული ნორმატიული წესების ან მათი ნაწილის სანაცვლოდ. დამტკიცებული FRMS სისტემის გამოყენებისას უზრუნველყოფილი უნდა იყოს უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

6. სააგენტო ამტკიცებს ექსპლუატანტის FRMS სისტემას, თუ უზრუნველყოფილია უსაფრთხოების ეკვივალენტური ან იმაზე უფრო მაღალი დონე, როგორც მიღწეული იქნებოდა დადლილობის კონტროლის ნორმატიული წესების გამოყენებისას.

7. როდესაც ექსპლუატანტი იყენებს FRMS სისტემას დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების მართვის მიზნით, იგი, სულ მცირე:

ა) FRMS სისტემას ქმნის მეცნიერული პრინციპების და ცოდნის გამოყენებით;

ბ) რეგულარულად ახდენს დადლილობასთან დაკავშირებული საფრთხეების და მათ შედეგად წარმოქმნილი რისკების გამოვლენას;

გ) უზრუნველყოფს ისეთი მაკორექტირებელი ქმედებების დაუყოვნებელ ჩატარებას, რომლებიც საჭიროა საფრთხეებთან დაკავშირებული რისკების ეფექტური შემცირებისათვის;

დ) უზრუნველყოფს დადლილობასთან დაკავშირებული რისკების შემცირებას და ამ ქმედებებით მიღწეული რისკების შემცირების მუდმივ მონიტორინგს და შეფასებას;

ე) უზრუნველყოფს FRMS სისტემის საერთო ფუნქციონირების მუდმივ გაუმჯობესებას.

შენიშვნა 1: FRMS სისტემასთან დაკავშირებული მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველ ნაწილში.

შენიშვნა 2: უსაფრთხოების მონაცემებთან, ინფორმაციასთან და შესაბამისი წყაროების დაცვასთან დაკავშირებული მოთხოვნები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის მე-3 დამატებაში.

8. თუ ექსპლუატანტი იყენებს FRMS სისტემას, ის უნდა იყოს ინტეგრირებული ექსპლუატანტის უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან (SMS).

შენიშვნა: FRMS სისტემის და SMS სისტემის ინტეგრირების პრინციპები მოყვანილია დადლილობის კონტროლის მექანიზმების ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).



9. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ყველა მისი საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის წევრების საფრენოსნო, საფრენოსნო-სასამსახურო, სასამსახურო და დასვენების დროების აღრიცხვა სააგენტოს მიერ განსაზღვრული პერიოდისათვის.

შენიშვნა: დადლილობის კონტროლის წესების შემუშავებასა და დანერგვასთან დაკავშირებული ინსტრუქცია მოცემულია დადლილობის კონტროლის მექანიზმების ზედამხედველობის სახელმძღვანელოში (Doc 9966).“.

17. 45-ე მუხლის მე-3 და მე-4 პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. სხ-ებზე, რომელთა მიმართ არ გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართის III A და III B ნაწილის დებულებები, სააგენტომ უნდა მიიღოს ზომები, რათა სტმ-ის დონე, ამ წესების 46-ე მუხლის თანახმად, უზრუნველყოფილი იყოს პრაქტიკული შესაძლებლობის ფარგლებში.

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

შენიშვნა: ადზ-ს ზედაპირის მდგომარეობის ინფორმაციის ეკიპაჟის მიერ გამოყენების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის Doc.10064.“.

18. 48-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ბ) ფრენების წარმოების პრაქტიკით, ტექნიკური მომსახურების, ფრენის უზრუნველყოფის (დისპეტჩერიზაციის) პროცედურების და ექსპლუატანტის ეკიპაჟის მომზადების პროგრამის დონით.“.

19. 49-ე მუხლის:

ა) პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. საფრენად ვარგისობის მოწმობის გასაცემად, მინიმალურად აუცილებელი სახომალდე აღჭურვილობის გარდა, სხ საჭიროებისას, უნდა აღიჭურვოს ხელსაწყოებით და საფრენოსნო დოკუმენტაციით სხ-ის გამოყენების მიხედვით და იმ პირობების გათვალისწინებით, რომელშიც უნდა განხორციელდეს ფრენა. ამ ხელსაწყოების და აღჭურვილობის ჩამონათვალი უნდა იყოს დამტკიცებული ან შეთანხმებული რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.“.

ბ) მესამე პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. ფშს-ში შეტანილი უნდა იყოს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომლის საფუძველზეც ხომალდის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას ფრენის დაწყებაზე ან გაგრძელებაზე, ნებისმიერი შუალედური პუნქტიდან, ნებისმიერი აღჭურვილობის, ხელსაწყოების ან სისტემების მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში. თუ ექსპლუატანტი უცხო ქვეყანაში რეგისტრირებულ სხ-ს უწევს ექსპლუატაციას, ვალდებულია სააგენტოში შესათანხმებლად წარმოადგინოს ისეთი მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL), რომელიც შეესაბამება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ დადგენილ ვარგისობის ნორმებს.“.

20. 50-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით :

„მუხლი 50. საბორტო აღჭურვილობა

1. ნებისმიერი სხ აღჭურვილი უნდა იყოს იმ ხელსაწყოებით, რომლითაც საფრენოსნო ეკიპაჟს



საშუალება ეძლევა აკონტროლოს სხ-ის ფრენის ტრაექტორია, შეასრულოს დადგენილი მანევრები და დაიცვას ექსპლუატაციის სავარაუდო პირობებისათვის განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

2. სხ უნდა იყოს აღჭურვილი:

ა) ადვილად ხელმისაწვდომ ადგილებზე განლაგებული აუცილებელი სამედიცინო საშუალებების მარაგით. სამედიცინო საშუალებების მარაგი უნდა შეიცავდეს:

ა.ა) ბორტგამყოლებისათვის გამოსაყენებელ ერთ ან რამდენიმე პირველადი დახმარების კომპლექტს ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესების შემთხვევაში დახმარების გაწევის მიზნით;

ა.ბ) თუ ეკიპაჟის შემადგენლობაში დანიშნულია ერთი ბორტგამყოლი მაინც, ერთი უნივერსალური პროფილაქტიკური კომპლექტი (სხ-ებისათვის, რომლებზედაც ნებადართულია 250 მგზავრზე მეტის გადაყვანა – ორი), ბორტგამყოლებისათვის სავარაუდო ინფექციური დაავადების ან სხეულის თხევად კომპონენტებთან კონტაქტის შედეგად დაავადებით ჯანმრთელობის მდგომარეობის გაუარესების შემთხვევაში, დახმარების გაწევის მიზნით;

ა.გ) სხ-ებისათვის, რომლებზედაც ნებადართულია 100 მგზავრზე მეტის გადაყვანა ფრენის 2 საათზე მეტი ხანგრძლივობის მონაკვეთზე, სამედიცინო კომპლექტი განკუთვნილი ექიმების ან შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე პირების მიერ გამოსაყენებლად ფრენისას გადაუდებელი სამედიცინო დახმარების გაწევისას.

შენიშვნა: სამედიცინო საშუალებების მარაგის შიგთავსის, ტიპების, რაოდენობის, განთავსების ადგილების შესახებ ინსტრუქცია მოცემულია ამ ბრძანების №10 დანართში.

ბ) ისეთი ტიპის მობილური ცეცხლმაქრებით, რომლებიც გამოყენებისას არ წარმოქმნის სხ-ში მომწამლავი აირების საშიშ კონცენტრაციას. თითო ცეცხლმაქრი მაინც უნდა განთავსდეს:

ბ.ა) საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში და

ბ.ბ) ყველა სამგზავრო სალონში, რომლებიც გამოყოფილია საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინისგან და რომლებშიც ეკიპაჟის წევრებს არ აქვთ პირდაპირი შესვლის შესაძლებლობა.

შენიშვნა : ნებისმიერი მობილური ცეცხლმაქრი, განთავსებული სხ-ის საფრენად ვარგისობის სერტიფიკატის შესაბამისად, განიხილება როგორც ამ მოთხოვნის შესაბამისი.

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

გ.ა) მისაბმელი ღვედებით ყველა სავარძელზე და შემზღუდი ღვედებით ყოველ საძინებელ ადგილზე;

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

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

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

დ.ა) როდის არის აუცილებელი უსაფთხოების ღვედების შეკვრა;

დ.ბ) იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე არის გათვალისწინებული ჟანგბადის აღჭურვილობა, როდის და როგორ უნდა იქნეს ის გამოყენებული;



დ.გ) შეზღუდვა თამბაქოს მოწევის თაობაზე;

დ.დ) სამაშველო ჟილეტების ან ანალოგიური სატივტივე საშუალებების განთავსების ადგილები და მოხმარების წესები იმ სხ-ზე, სადაც ეს არის გათვალისწინებული;

დ.ე) საავარიო გასასვლელების განთავსების ადგილები და გაღების წესები.

ე) მისადგომ ადგილებზე განთავსებული შესაბამისი ზომის სათადარიგო ელექტროდამცავებით (საჭიროებისას ფრენის პროცესში შესაცვლელად).

3. ნებისმიერი ხანძარჩამქრობი შემადგენლობა, რომელიც გამოიყენება სტაციონალურ ხანძარსაწინააღმდეგო სისტემაში და განთავსებულია სხ-ის თითოეულ საპირფარეშოში პირსახოცების, ქაღალდების და ნარჩენებისათვის განკუთვნილ ბუნკერში იმ საპაერო ხომალდებზე, რომლის ვარგისობის სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2011 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ და ნებისმიერი ხანძარჩამქრობი შემადგენლობა გამოყენებული სხ-ის გადასატან ცეცხლმაქრში, რომელიც გამოიყენება იმ საპაერო ხომალდებზე, რომლის ვარგისობის სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2018 წლის 31 დეკემბრის შემდეგ;

ა) შეესაბამება მწარმოებელი სახელმწიფოს მიერ მათ მიმართ დადგენილ აუცილებელ მინიმალურ მახასიათებლებს;

ბ) არ განეკუთვნება ნივთიერებათა ტიპს, რომელიც ჩამოთვლილია 1987 წლის მონრეალის ოქმის „A“. (ჯგუფი II) დანართით განსაზღვრულ ნივთიერებათა ნუსხაში და რომელიც აზიანებს ოზონის შრეს.

შენიშვნა: ინფორმაცია ხანძარჩამქრობი შემადგენლობის შესახებ მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის 6.2.2.1 პუნქტის შენიშვნაში.

4. სხ-ზე უნდა იყოს:

ა) სხ-ის რეგისტრაციის მოწმობა;

ბ) სხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობა;

გ) ბორტჟურნალი (საფრენოსნო დავალება);

დ) სხ-ის რადიოსაშუალებებით სარგებლობის ნებართვა;

ე) მგზავრების სია, დაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების მითითებით;

ვ) სატვირთო მანიფესტი, ტვირთზე განსაკუთრებული ინფორმაციის ჩათვლით;

ზ) სხ-ის ტექნიკური ჟურნალი;

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

ი) ხმაურის მოწმობა;

კ) სეს;

ლ) ფშს ან მისი ნაწილი – რაც შესასრულებელ სამუშაოს ეხება;

მ) MEL;

ნ) II და III კატეგორიის მეტეომინიმუმების პირობებში ფრენების სახელმძღვანელო;



ო) შევსებული და რეგისტრირებული ფრენის გეგმა;

პ) NOTAM;

ჟ) ფრენის გეგმის შესაბამისად საჭირო მეტეოინფორმაცია;

რ) დატვირთვისა და გაწონასწორების საბუთები;

ს) ფრენის მარშრუტების რუკები და დიაგრამები, ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახრების გათვალისწინებით;

ტ) ეკიპაჟის ფრენისშემდგომი შეტყობინებების ფორმების ნიმუშები;

უ) საერთაშორისო რეისზე – გენერალური დეკლარაცია (GD);

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

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

ღ) საკონტროლო ბარათები, რომლებშიც გაწერილია საავარიო ვითარებების დროს მომსახურე ეკიპაჟის მოქმედებების თანამიმდევრობა, საფრენოსნო და მომსახურე ეკიპაჟის კოორდინირებული მოქმედებების გათვალისწინებით;

ყ) ეკიპაჟის წევრების მოქმედი მოწმობები;

შ) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელი პოლის(ებ)ი ეკიპაჟის წევრების, მგზავრების, ტვირთის, ბარგის და მესამე პირების მიმართ;

ჩ) ფრენის სამუშაო გეგმა, რომელშიც უნდა მიეთითოს:

ჩ.ა) სხ-ის რეგისტრაციის ნომერი;

ჩ.ბ) სხ-ის ტიპი;

ჩ.გ) ფრენის თარიღი;

ჩ.დ) რეისის ნომერი;

ჩ.ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების სახელი, გვარი და მოვალეობები;

ჩ.ვ) გაფრენის პუნქტი;

ჩ.ზ) გაფრენის დრო (ფაქტობრივი საფრენოსნო დრო, აფრენის დრო)

ჩ.თ) დანიშნულების პუნქტი;

ჩ.ი) ჩაფრენის დრო (ფაქტობრივი დაფრენის დრო)

ჩ.კ) ფრენის სახეობა (ETOPS, VFR, etc)

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

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



ჩ.ნ) უსაფრთხო მინიმალური აბსოლუტური სიმაღლე;

ჩ.ო) გეგმით გათვალისწინებული აბსოლუტური სიმაღლეები;

ჩ.პ) საწვავის გამოთვლისა და კონტროლის ჩანაწერები;

ჩ.ჟ) ძრავების გაშვებისას სხ-ის ბორტზე საწვავის რაოდენობა;

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

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

ჩ.ტ) გამოთვლები ფრენისას მარშრუტის ცვლილებისას;

ჩ.უ) მიმდინარე ფაქტობრივი მეტეოროლოგიური ინფორმაცია.

5. სხ-ის ფუზელაჟის ავარიული გახსნის ადგილის მარკირება უნდა განხორციელდეს შემდეგი წესით:

ა) თუ სხ-ის ფუზელაჟზე გათვალისწინებულია ადგილის მარკირება, სადაც ავარიული სიტუაციისას სამაშველო ჯგუფებისთვის მოსახერხებელია ფუზელაჟის მექანიკური გახსნა, მონიშვნა ხდება წითელი ან ყვითელი საღებავით და აუცილებლობის შემთხვევაში საერთო ფონისაგან კონტრასტისათვის შემოიხაზება თეთრი ზოლით.

ბ) თუ კუთხოვანი მარკირების ნიშნებს შორის მანძილი აღემატება 2 მეტრს, მათ შორის დაყვანილი უნდა იქნეს 9x3 სანტიმეტრი ზომის შუალედური ხაზები იმგვარად, რომ მანძილი მომიჯნავე მარკირების ნიშნებს შორის არ აღემატებოდეს 2 მეტრს.“.

21. 51-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 51. საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის ხმის თვითმწერები და ხმოვანი გარემოს რეგისტრაციის სისტემები

1. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი თვითმფრინავი, მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით 5700კგ ან ნაკლები, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაცემულია 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს:

ა) FDR, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში; ან

ბ) AIR ან AIRS C კლასით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს ფრენის ტრაექტორიისა და სიჩქარის პარამეტრები, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების 2.2.3 პუნქტში.

შენიშვნა: AIR ან AIRS კლასიფიკაცია მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების 6.2. პუნქტში.

გ) ADRS, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 7 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-3 ცხრილში.

2. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი თვითმფრინავი, მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით 5700 კგ ან ნაკლები, რომელზეც ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ უნდა აღიჭურვოს:



ა) FDR, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში; ან

ბ) AIR ან AIRS C კლასით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს პილოტ(ებ)ისათვის ასახული ფრენის ტრაექტორიისა და სიჩქარის პარამეტრები, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის, I ნაწილის მე-8 დამატების 2.2.3 პუნქტში; ან

გ) ADRS-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 7 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-3 ცხრილში.

3. ნებისმიერი 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 32 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

4. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს 27000 კგ მასის ჩათვლით და რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

5. ნებისმიერი აირტურბინულ მრავალძრავიანი, 5700 კგ ან ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის თვითმფრინავი, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1990 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

6. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაიცა 1989 წლის 1 იანვრამდე და მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ.-ს, იმ სხ-ის გარდა, რომელიც მითითებულია ამ მუხლის მე-8 პუნქტში, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 5 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

7. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან 1989 წლის 1 იანვრამდე, და მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ.-ს, იმ სხ-ის გარდა, რომელიც მითითებულია მე-8 პუნქტში, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 9 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

8. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან 1989 წლის 1 იანვრამდე, და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 16 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

9. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც უნდა აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 5 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში, რათა დადგინდეს:

ა) სხ-ის სივრცობრივი მდებარეობა ფრენის ტრაექტორიაზე;



ბ) ფრენის ტრაექტორიის განმსაზღვრელი, სხ-ზე მოქმედი, ძირითადი ძალები და მათი წარმოშობა.

10. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2005 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 78 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

11. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს და რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე 82 პარამეტრი, ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილის შესაბამისად.

12. ნებისმიერი თვითმფრინავი, რომლის მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა იყოს აღჭურვილი FDR-ით, რომლითაც შესაძლებელია აღირიცხოს სულ მცირე პირველი 82 პარამეტრი, რომელიც მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის I ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 ცხრილში.

13. დაუშვებელია FDR-ისა და ADRS-ის მონაცემების ჩაწერა კილიტაზე მექანიკური ან სიხშირული მოდულაციის მეთოდით, ფოტოფირზე ან მექანიკურ ლენტზე.

14. ნებისმიერი FDR უნდა ინახავდეს არანაკლებ ბოლო 25 სთ-ის ჩანაწერს, გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, როდესაც FDR-ს კალიბრირების მიზნით უნდა შეეძლოს სულ ცოტა, ბოლო 30 წთ-ის და წინა აფრენის საკმარისი ინფორმაციის ჩანაწერის შენახვა.

15. ნებისმიერი 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

16. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპს, რომლის პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ, 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

17. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი 5700-დან 27000 კგ-მდე ჩათვლით მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 1987 წლის 1 იანვრამდე და მიეკუთვნება იმ ტიპებს, რომელთა პროტოტიპიც სერტიფიცირებული იყო ეროვნული უფლებამოსილი ორგანოს მიერ 1969 წლის 30 სექტემბრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით.

18. დაუშვებელია CVR-ისა და CARS-ის გამოყენება, რომლებიც ახორციელებენ ჩანაწერებს მაგნიტურ ლენტზე ან მავთულზე.

19. ნებისმიერმა CVR-მა უნდა უზრუნველყოს მუშაობის, სულ ცოტა, ბოლო 2 სთ-ის ჩანაწერის შენახვა.

20. ნებისმიერი 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2021 წლის 1 იანვრიდან, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით რომელიც უზრუნველყოფს სულ ცოტა ბოლო 25 საათის ინფორმაციის შენახვას.

21. კვების სათადარიგო წყარო უნდა ჩაირთოს ავტომატურად და უზრუნველყოს 10 წუთის (+/-1წთ) განმავლობაში CVR-ის მუშაობა იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ზე წყდება თვითჩამწერზე ელექტროენერგიის მიწოდება, ან ეს ხდება ელექტროენერგიის საშტატო გამორთვის შედეგად ან ნებისმიერი სხვა მიზეზით. კვების სათადარიგო წყარომ ელექტროენერგიით უნდა უზრუნველყოს CVR და მისი მიკროფონები, რომლებიც დამონტაჟებულია ეკიპაჟის კაბინაში. CVR უნდა განლაგდეს კვების წყაროსთან რაც



შესაძლებელია ახლოს.

შენიშვნა 1: „სათადარიგო“ ნიშნავს ცალკეულ, CVR-ის მიმწოდებელ ელექტროენერგიის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელ წყაროს. სხ-ის აკუმულატორების ან სხვა კვების წყაროს გამოყენება მისაღებია იმ პირობით, რომ ზემოაღნიშნული მოთხოვნები შესრულებულია და საშიშროების ქვეშ არ არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი მომხმარებლების ელექტრომომარაგება ან არ წარმოიქმნება ელექტროხაზის გადატვირთვა.

შენიშვნა 2: როდესაც CVR-ის რეგისტრაციის ფუნქცია გაერთიანებულია ერთ ბლოკში სხვა ჩამწერ ფუნქციებთან, ამ შემთხვევაში ნებადართულია ასევე სხვა ფუნქციების ელექტრომომარაგების უზრუნველყოფა.

22. 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის მოწმობა გაცემულია 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ამ მუხლის 21-ე პუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის შესაბამისი ელექტროენერგიის სათადარიგო წყაროთი, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებით ძირითად CVR-ს თვითმწერების კომბინირებულად გამოყენების შემთხვევაში.

23. 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ყველა სხ, რომელზედაც საფრენად ვარგისობის მოწმობა პირველად გაცა 2018 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ამ მუხლის 21-ე პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისი ელექტროენერგიის სათადარიგო წყაროთი, რომელიც უზრუნველყოფს ელექტრომომარაგებით ერთ CVR-ს მაინც.

24. 27000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცემა 2021 წლის 1 იანვრის შემდეგ უნდა აღიჭურვოს CVR-ით, რომელიც უზრუნველყოფს სულ ცოტა ბოლო 25 საათის ინფორმაციის შენახვას.

25. კვების სათადარიგო წყარო უნდა ჩაირთოს ავტომატურად და უზრუნველყოს 10 წუთის (+/- 1წთ)განმავლობაში CVR-ის მუშაობა იმ შემთხვევაში, თუ სხ-ის ბორტზე წყდება თვითჩამწერზე ელექტროენერგიის მიწოდება, ან ეს ხდება ელექტროენერგიის საშტატო გამორთვის შედეგად ან ნებისმიერი სხვა მიზეზით. კვების სათადარიგო წყარომ უნდა უზრუნველყოს ელექტროენერგიით CVR და მისი მიკროფონები, რომლებიც დამონტაჟებულია ეკიპაჟის კაბინაში. CVR უნდა განლაგდეს კვების წყაროსთან რაც შეიძლება ახლოს.

შენიშვნა 1: „სათადარიგო“ ნიშნავს ცალკეულ, CVR-ის მიმწოდებელ ელექტროენერგიის ძირითადი წყაროსაგან დამოუკიდებელ წყაროს. სხ-ის აკუმულატორების ან სხვა კვების წყაროს გამოყენება მისაღებია, თუ საშიშროების ქვეშ არ არის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი მომხმარებლების ელექტრომომარაგება ან არ წარმოიქმნება ელექტროხაზის გადატვირთვა.

შენიშვნა 2: როდესაც CVR-ის რეგისტრაციის ფუნქცია გაერთიანებულია ერთ ბლოკში სხვა ჩამწერ ფუნქციებთან, ნებადართულია ასევე სხვა ფუნქციების ელექტრომომარაგების უზრუნველყოფა.

26. სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა პირველად გაიცა 2016 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომელზეც გამოიყენება კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების 5.1.2 პუნქტში ჩამოთვლილი კავშირის რომელიმე სახეობა, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით და ამ კავშირის ხაზით გადაცემული შეტყობინებები უნდა აღირიცხოს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერით.

27. სხ, რომელიც მოდიფიცირებულია 2016 წლის 1 იანვრიდან და რომელზეც გამოიყენება ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების 5.1.2 პუნქტში ჩამოთვლილი კავშირის რომელიმე სახეობა, უნდა აღიჭურვოს CVR-ით და ამ კავშირის ხაზით გადაცემული შეტყობინებები უნდა აღირიცხოს დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერით.

შენიშვნა: B კლასის AIR შეიძლება გამოყენებული იყოს ბორტზე/ბორტიდან მონაცემების გადაცემის ხაზის შეტყობინებების აღრიცხვის საშუალებად, როდესაც მიზანშეწონილი არ არის, ან მეტად ძვირია FDR ან CVR რეგისტრირება.



28. ჩანაწერის მინიმალური ხანგრძლივობა უნდა იყოს CVR ჩანაწერის ხანგრძლივობის ტოლი.
29. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩანაწერების და კაბინის ხმოვანი გარემოებების ჩანაწერების კორელაცია.
30. 27000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერით, რომელიც არეგისტრირებს და ასახავს ინფორმაციას საფრენოსნო ეკიპაჟის ელექტრონულ ეკრანზე ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-8 დამატების შესაბამისად.
31. 5700 კგ-ზე მეტი და 27000კგ-მდე მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს დარტყმამდეგი საბორტო თვითმწერით, რომელიც არეგისტრირებს და ასახავს ინფორმაციას საფრენოსნო ეკიპაჟის ელექტრონულ ეკრანზე.
32. „საფრენოსნო ეკიპაჟის და საჰაერო ხომალდის“ ურთიერთქმედების ჩანაწერების რეგისტრაციის ხანგრძლივობა უნდა შეადგენდეს სულ მცირე უკანასკნელ 2 საათს.
33. უზრუნველყოფილი უნდა იყოს „საფრენოსნო ეკიპაჟის და საჰაერო ხომალდის“ ურთიერთქმედების და საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინაში ხმოვანი გარემოს ჩანაწერების კორელაცია.

შენიშვნა 1. დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერები შედგება ერთი ან რამდენიმე სისტემისგან:

- ფრენის მონაცემების თვითმწერი (FDR);
- საბორტო სასაუბრო თვითმწერი (CVR);
- ბორტზე მდგომარეობის რეგისტრაციის ვიზუალური სისტემა(AIR);
- მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩამწერი (DLR);

ვიზუალური მდგომარეობა და მონაცემების გადაცემის ხაზის მონაცემები შესაძლებელია დარეგისტრირდეს CVR ან FDR.

შენიშვნა 2: შემსუბუქებული საბორტო რეგისტრატორები ერთი ან რამდენიმე სისტემისგან:

- მონაცემების რეგისტრაციის საბორტო სისტემა (ADRS);
- ეკიპაჟის კაბინაში ხმის ჩამწერი სისტემა (CARS);
- საბორტო ვიზუალური მდგომარეობის რეგისტრაციის სისტემა (AIRS);
- მონაცემების გადაცემის ხაზის ჩაწერის სისტემა (DLRS);

ვიზუალური მდგომარეობა და მონაცემების გადაცემის ხაზის მონაცემები შესაძლებელია დარეგისტრირდეს CARS ან ADRS.

შენიშვნა 3: დაწვრილებითი მოთხოვნები საბორტო თვითმწერებთან მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატებაში.

შენიშვნა 4: ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრამდე, მოცემულია EUROCAE ED-112, ED-56A, ED-55 და სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

შენიშვნა 5: ტექნიკური მონაცემები სხ-ის დარტყმაგამძლე საბორტო თვითმწერებისთვის, რომელზეც განცხადება ტიპის სერტიფიკატის მიღებაზე წარდგენილია 2016 წლის 1 იანვრამდე მოცემულია EUROCAE ED-112A, ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.



შენიშვნა 6: ტექნიკური მონაცემები სხ-ის შემსუბუქებულ საბორტო რეგისტრატორებზე მოცემულია EUROCAE ED-155, ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

შენიშვნა 7: რეგისტრირებული პარამეტრების ჩამონათვალი მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის პირველი ნაწილის მე-8 დამატების A8-1 და A8-3 ცხრილებში.

22. 52-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 52. საბორტო თვითმწერები

1. საბორტო თვითმწერების კონსტრუქცია, განლაგება და დამონტაჟება უნდა უზრუნველყოფდეს მონაცემების ჩანაწერების მაქსიმალურ დაცვას, აღდგენასა და გაშიფვას. საბორტო თვითმწერი უნდა შეესაბამებოდეს დარტყმამედეგობისა და ხანძარსაწინააღმდეგო დაცვის მიმართ დადგენილ ტექნიკურ მოთხოვნებს.

2. საბორტო თვითმწერები საფრენოსნო დროის განმავლობაში არ უნდა გამოირთოს.

3. საბორტო თვითმწერის ჩანაწერების შესანარჩუნებლად, საავიაციო შემთხვევის ან ინციდენტის შემთხვევაში ის უნდა გამოირთოს საფრენოსნო დროის დასრულებისას. საბორტო თვითმწერი კვლავ არ უნდა ჩაირთოს, ვიდრე არ შესრულდება ჩიკაგოს კონვენციის მე-13 დანართით მითითებული, ჩანაწერების გადამცემის პროცედურა.

შენიშვნა : ჩანაწერების ამოღების საჭიროებას განსაზღვრავს იმ ქვეყნის მოკვლევითი ორგანო, სადაც ტარდება საავიაციო მოვლენის მოკვლევა მისი სიმძიმის მიხედვით და ექსპლუატაციისათვის შემდგომი შედეგების გათვალისწინებით.

4. თვითმწერის საექსპლუატაციო ვარგისობის შენარჩუნების უზრუნველსაყოფად ექსპლუატაციის პერიოდში მოწმდება და ფასდება საბორტო თვითმწერის ჩანაწერები.

შენიშვნა: საბორტო თვითმწერების სისტემის შემოწმების პროცედურები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის მე-8 დამატებაში.

5. საავიაციო შემთხვევის მოკვლევითი ორგანოსათვის ექსპლუატანტის მიერ გადაცემული FDR და ADRS პარამეტრებთან დაკავშირებული საბუთები უნდა იყოს ელექტრონულ ფორმატში, დარგობრივი სპეციფიკაციების გათვალისწინებით.

შენიშვნა: დარგობრივი სპეციფიკაციები მოცემულია დოკუმენტში „საბორტო თვითმწერების ელექტრონული დოკუმენტაცია“. (ARINC 647A).

6. ნებისმიერი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ და რომელიც აღჭურვილი უნდა იყოს CVR-ითა და FDR-ით, უნდა აღიჭურვოს ასევე ორი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR).

7. ნებისმიერი, 15000კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2023 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს ორი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR), რომელთაგან ერთი თავსდება ეკიპაჟის კაბინასთან რაც შეიძლება ახლოს, ხოლო მეორე – რაც შეიძლება შორს, სხ-ის უკანა ნაწილში.

8. ნებისმიერი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომლის აღჭურვაც საჭიროა CVR-ითა და FDR-ით, შეიძლება აღიჭურვოს ორი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR).

9. ნებისმიერი, რამდენიმე აირტურბინულძრავიანი, 5700 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე სხ, რომელიც უნდა აღიჭურვოს CVR-ითა და/ან FDR-ით, შეიძლება აღიჭურვოს ერთი კომბინირებული თვითმწერით (FDR/CVR).



10. ნებისმიერი სხ, რომლის ასაფრენი მასა აღემატება 27000კგ-ს და რომელსაც აქვს 19-ზე მეტი სამგზავრო ადგილი და რომელზეც „ტიპის სერტიფიკატი“ გაიცემა 2021 წლის 1 იანვრის შემდეგ, აღჭურვილი უნდა იყოს ისეთი საშუალებებით, რომელიც უზრუნველყოფს თვითმწერების მონაცემების აღდგენას და დროულად მიწოდებას.

11. საბორტო თვითმწერების მონაცემების დროულად მიწოდების საშუალებების დამტკიცებისას სააგენტო ითვალისწინებს:

ა) ექსპლუატანტის შესაძლებლობას;

ბ) სხ-ის და მისი სისტემების შესაძლებლობას, რომლებიც სერტიფიცირებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს მიერ;

გ) CVR-ის შესაბამისი არხების და FDR-ის მონაცემების აღდგენის საშუალებების საიმედოობას;

დ) გამაფრთხილებელ ზომებს.

შენიშვნა: თვითმწერების მონაცემების დროულად მიწოდების საშუალებების დამტკიცების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Doc 10054.“.

23. 54-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 54. საჰაერო ხომალდები, რომლებიც ახორციელებენ წყლის თავზე ფრენას

1. ნებისმიერი ჰიდრო სხ, ნებისმიერი ფრენისას, უნდა აღიჭურვოს:

ა) თითო სამაშველო ჟილეტით ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალებით, ბორტზე მყოფი ყოველი პირისათვის; ისინი თავსდება ისე, რომ ადვილი მისაწვდომი იყოს სავარძლიდან ან საძილე ადგილიდან;

ბ) საერთაშორისო წესებით გათვალისწინებული, ზღვაზე ხომალდების შეჯახების თავიდან ასაცილებელი, ხმოვანი სიგნალების გამომცემი აღჭურვილობით (საჭიროებისამებრ);

გ) ერთი საზღვაო ღუზით.

შენიშვნა: ჰიდრო სხ-ების კატეგორიაში შედის ჰიდრო სხ-ის მსგავსად მფრენი სხ ამფიბია.

2. საჰაერო ხომალდი უნდა აღიჭურვოს ამ მუხლის მე-3 პუნქტით დადგენილი წესის შესაბამისად, თუ:

ა) ფრენა მიმდინარეობს წყლის თავზე ხმელეთიდან 93 კმ-ზე (50 საზღვაო მილი) მეტი მანძილის დაშორებით და ექსპლუატაცია ხორციელდება ამ წესის 46-ე მუხლის მე-9 და მე-10 პუნქტების მოთხოვნების შესაბამისად.

ბ) წყლის თავზე მარშრუტზე ფრენისას, ხმელეთამდე მანძილი აღემატება სხ-ის პლანირების რეჟიმში ფრენის სიშორეს, სხვა ნებისმიერი სახმელეთო სხ-ისთვის.

გ) სააგენტოს გადაწყვეტილებით აეროდრომზე, რომლებზეც აფრენა-დაფრენის ტრაექტორია გადის წყლის თავზე და ავარიულ შემთხვევისას არ არის გამორიცხული წყალზე დაფრენა.

3. სახმელეთო სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შედგებოდეს სამაშველო ჟილეტისაგან ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურაო საშუალებისაგან სხ-ზე მყოფი ყველა პირისათვის. ამასთან, ისინი ისე უნდა განთავსდეს, რომ ადვილი მისაწვდომი იყოს სავარძლიდან ან საძილე ადგილიდან;

შენიშვნა: სახმელეთო სხ-ის კატეგორიაში შედის სახმელეთო სხ-ის მსგავსად ექსპლუატირებული საჰაერო ხომალდი ამფიბია.



4. ამ მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნებისმიერ სხ-ზე, რომლის მარშრუტი გადის წყლის თავზე და ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთის ზედაპირამდე მისაღწევად ფრენის კრეისერული სიჩქარით საჭიროა 120 წთ, ან მანძილი შეადგენს 740 კმ-ს (400 საზღვაო მილი), უმცირესი მნიშვნელობის გათვალისწინებით, ასევე, ამ წესის 46-ე მუხლის მე-9 და მე-10 პუნქტებით გათვალისწინებულ ნებისმიერ სხ-ზე, რომლისთვისაც ავარიული დაფრენისათვის ხმელეთის ზედაპირამდე მისაღწევად ფრენის კრეისერული სიჩქარით საჭიროა 30 წთ ან მანძილი შეადგენს 185 კმ-ს (100 საზღვაო მილი), უმცირესი მნიშვნელობის გათვალისწინებით, დამატებით უნდა იყოს შემდეგი აღჭურვილობა:

ა) სხ-ზე მყოფი პირების განსათავსებლად საკმარისი რაოდენობის სამაშველო ტივები, განთავსებული იმგვარად, რომ უზრუნველყოფილი იყოს მათი სწრაფად გამოყენება ავარიულ მდგომარეობაში და ისეთი საავარიო-სამაშველო აღჭურვილობით (სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც ფრენის პირობებს შეესაბამება;

ბ) ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართით განსაზღვრული სასიგნალო რაკეტების გამგების მოწყობილობა.

გ) ყველა სხ-ზე, რომელთა მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასა მეტია 27000კგ-ზე, უსაფრთხოების წესების დაცვის მიზნით დამონტაჟებული უნდა იყოს წყალქვეშა მიმყვანი რადიოსადგური, რომელიც მუშაობს 8,8 კჰც სიხშირეზე. რადიოსადგურის მუშაობის მინიმალური ვადა ავტომატურ რეჟიმში შეადგენს 30 დღეს და მისი დამონტაჟება აკრძალულია ფრთის ან კუდის ფრთასხმულობის შიგნით.

შენიშვნა: მიმყვანი რადიოსადგურის (ULB) მინიმალური მოთხოვნები მოცემულია AS6254SAE დოკუმენტში ან სხვა ანალოგიურ დოკუმენტებში.

5. ყოველი სამაშველო ჟილეტი ან ტოლფასი ინდივიდუალური საცურავი საშუალება უნდა აღიჭურვოს ელექტრონული განათების საშუალებით ძეზნის გასაიოლებლად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „გ“. ქვეპუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევისა, როდესაც გამოიყენება ინდივიდუალური საცურავი საშუალება.“.

24. 55-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 55. ხმელეთის განსაკუთრებული ან სპეციალური რაიონების თავზე ფრენა

ხმელეთის იმ რაიონების თავზე ფრენისას, რომელიც დადგენილი წესის შესაბამისად, განსაზღვრულია, როგორც ძეზნა-შველისათვის განსაკუთრებულად რთული რაიონი, სხ უნდა აღიჭურვოს ისეთი სასიგნალო საშუალებებით და საავარიო-სამაშველო მოწყობილობებით (აღამიანების სიცოცხლის უზრუნველყოფის საშუალებების ჩათვლით), რომელიც შეესაბამება ფრენის რაიონის პირობებს.“.

25. 56-ე მუხლის მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„4. სხ, რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური მოწმობა გაიცა 1998 წლის 9 ნოემბრის შემდეგ და რომელიც ფრენს იმ აბსოლუტურ სიმაღლეზე, სადაც ატმოსფერული წნევა 376 ჰპა-ზე ნაკლებია ან მეტია მაგრამ 4 წუთის განმავლობაში არ ძალუძს უსაფრთხოდ დაეშვას იმ აბსოლუტურ სიმაღლემდე, სადაც ატმოსფერული წნევა 620 ჰპა, უნდა აღიჭურვოს ავტომატურად განშლადი ჟანგბადის აღჭურვილობით, რომლის მარაგი განსაზღვრულია ამ წესის 29-ე მუხლის მე-3 პუნქტით. ჟანგბადის ხელსაწყოების რაოდენობა მგზავრებისა და მომსახურე ეკიპაჟის ადგილების რაოდენობას უნდა აღემატებოდეს, სულ ცოტა, 10%-ით.“.

26. 58-ე მუხლის მე-2 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ბ) 5700კგ-ზე მეტი მასის სხ, რომელიც ექსპლუატაციაში შევიდა 1975 წლის 1 იანვრის შემდეგ, ელექტროსისტემის ძირითადი სისტემისაგან დამოუკიდებელი კვების საავარიო წყაროთი, რომელიც, სულ ცოტა, 30წთ-ის განმავლობაში უზრუნველყოფს მეთაურისათვის მკაფიოდ ხილვადი, ავიაჰორიზონტის მუშაობას და განათებას. ეს წყარო ავტომატურად უნდა ჩაირთოს ძირითადი სისტემის სრული მტყუნებისას და სახელსაწყო დაფაზე უნდა მიეთითოს, რომ ავიაჰორიზონტ(ებ)ი იკვებება საავარიო წყაროდან.“.



27. 59-ე მუხლის „ბ“ პუნქტის შენიშვნა ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„შენიშვნა: განათების ტექნიკური მოთხოვნები მოცემულია ამ წესების №1 დანართში და ჩიკაგოს კონვენციის მე-2 დანართის პირველ დამატებაში. განათების საერთო მახასიათებლები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 დანართში.“.

28. 63-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 63. „მახის“ რიცხვის მაჩვენებელი

სხ-ი, რომლის სიჩქარის შეზღუდვა „მახის“ რიცხვით გამოისახება, აღჭურვილი უნდა იყოს „მახის“ რიცხვის მაჩვენებლით.“.

29. 64-ე მუხლის:

ა) პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე, ან 9-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ, უნდა აღიჭურვოს ხმელეთის ზედაპირთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით, თუ ის ასრულებს სფწ-ით ფრენებს.“.

ბ) მე-5 და მე-6 პუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„5. ნებისმიერი აირტურბინულძრავიანი, 5700კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის და 5-ზე მეტი (მაგრამ არაუმეტეს 9) სამგზავრო ადგილის მქონე სხ, უნდა აღიჭურვოს ხმელეთის ზედაპირთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით (GPWS), რომელიც უზრუნველყოფს მიდამოზე სიმაღლის არასაკმარისი მარაგის შესახებ გაფრთხილებას და ფრენის მიმართულებით რელიეფის შეფასებას.“.

6. ნებისმიერი დგუში ან ძრავიანი, 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის ან 9-ზე მეტი სამგზავრო ადგილის მქონე სხ, უნდა აღიჭურვოს ხმელეთის ზედაპირთან მიახლოების გამაფრთხილებელი სისტემით (GPWS), რომელიც უზრუნველყოფს მიდამოზე სიმაღლის არასაკმარისი მარაგის შესახებ გაფრთხილებას და ფრენის მიმართულებით რელიეფის შეფასებას.“.

30. 66-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 66. საავარიო მიმყვანი გადამცემი (ELT) და განსაცდელში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის დადგენა

1. სხ, რომელზეც ნებადართულია 19-ზე მეტი მგზავრის გადაყვანა, აღჭურვილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი ავტომატური ELT ან ორი ნებისმიერი ტიპის ELT, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევებისა.

2. სხ, რომელზეც ნებადართულია 19-ზე მეტი მგზავრის გადაყვანა და რომელზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2008 წლის პირველი ივლისიდან, აღჭურვილი უნდა იყოს:

ა) სულ მცირე ორი ELT, რომელთაგანაც ერთი ავტომატურია; ან

ბ) სულ მცირე ერთი ELT, რომლის ფუნქციონალური შესაძლებლობა პასუხობს ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს.

შენიშვნა: თუ ამ მუხლის მე-6 პუნქტის მოთხოვნებს პასუხობს სხ-ის სხვა სისტემა, ავტომატური ELT არ მოითხოვება.

3. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული შემთხვევის გარდა ყველა სხ, რომელზეც



ნებადართულია 19 ან ნაკლები მგზავრის გადაყვანა, აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ნებისმიერი ტიპის ELT.

4. სხ-ები, რომლებზეც ნებადართულია 19 ან ნაკლები მგზავრის გადაყვანა და რომლებზეც საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცა 2008 წლის პირველი ივლისიდან, აღჭურვილი უნდა იყოს სულ მცირე ერთი ავტომატური ELT.

შენიშვნა: ELT ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის III ტომში.

5. 27 000 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის სხ, რომლის საფრენად ვარგისობის ინდივიდუალური სერტიფიკატი პირველად გაიცემა 2021 წლის 1 იანვრის შემდეგ, უნდა აღიჭურვოს სისტემით, რომელიც უზრუნველყოფს ავარიულ სიტუაციაში, სულ მცირე, ერთი წუთის ინტერვალით, ავტონომიურ რეჟიმში, ინფორმაციის გადაცემას, რის საფუძველზეც ექსპლუატანტი შეძლებს დაადგინოს მათი ადგილსამყოფელი.

6. ექსპლუატანტმა უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია სხ-ის ადგილმდებარეობაზე სააგენტოს და იმ რაიონის ძებნა-შველაზე პასუხისმგებელ ორგანიზაციებს, სადაც არის საფრთხეში მყოფი სხ.“.

31. 71-ე მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. ერთპილოტიანი სამოქალაქო სხ-ის დამე ფრენა ნებადართულია მხოლოდ სასწავლო-საწვრთნელი მიზნით და მხოლოდ იმ აეროდრომის რაიონში, რომელიც სადღეღამისო ფრენებისთვის არის განკუთვნილი.“.

32. 72-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. თუ სხ აღჭურვილია დაფრენის ავტომატური მართვის სისტემებით, კოლიმატორული ინდიკატორით (HUD) ან ეკვივალენტური ინდიკატორებით ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების ტექნიკური ხედვის სისტემით (EVS), სინთეზირებული ხედვის სისტემით (SVS) ან კომბინირებული ხედვის სისტემით (CVS), ან ნებისმიერი ამ სისტემების კომბინაციით ჰიბრიდული სისტემის შემადგენლობაში, მათი გამოყენება ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით ხორციელდება სააგენტოს მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე.

შენიშვნა: ინფორმაცია კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) ან სხვა ეკვივალენტური მოწყობილობების შესახებ, მათ შორის RTCA და EUROCAE დოკუმენტებზე მითითებები, მოცემულია „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელოში“ (Doc 9365).“.

33. 73-ე მუხლის:

ა) პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტი ამოღებულ იქნეს;

ბ) დამატოს შემდეგი შინაარსის მე-4 პუნქტი:

„4. თუ დადგენილია კავშირის საჭირო მახასიათებლების ტიპის (RCP) სპეციფიკაციებით ფრენები, მახასიათებლებზე დაფუძნებული კავშირისათვის (PBC) ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს:

ა) სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟების კვალიფიკაციის და მომზადების მოთხოვნები RCP სპეციფიკაციების შესაბამისად;

გ) პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ ექსპლუატაციის სახეობებს;

დ) საფრენოსნო ვარგისობის შესანარჩუნებლად ტექნიკური მომსახურების პროცედურები, RCP სპეციფიკაციების შესაბამისად.“.



34. 74- ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ მუხლი 74. სანაოსნო აღჭურვილობა

1. სხ-ზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომელიც მისცემს სხ-ს შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენა ფრენის სამუშაო გეგმის და სმმ-ს მოთხოვნების შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ვფწ-ით ნაოსნობა ხორციელდება მიწისზედა ორიენტირებთან ვიზუალური კონტაქტის დამყარებით.

2. იმ რაიონში/მარშრუტზე ფრენისას, სადაც დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაცია მახასიათებლებზე დაფუძნებული ნაოსნობისათვის (PBN) ამ მუხლის პირველი პუნქტით დადგენილი მოთხოვნების გარდა, სხ-ზე უნდა იყოს:

ა) ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რაც საშუალებას მისცემს სხ-ს ფრენა შეასრულოს დადგენილი სანაოსნო სპეციფიკაციების შესაბამისად; და

ბ) ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობებზე, რომელიც შეესაბამება სეს-ში მოცემულ სანაოსნო სპეციფიკაციებს, ან სხვა სხ-ის დოკუმენტაციას, რომელსაც ამტკიცებს მწარმოებელი ან რეგისტრაციის სახელმწიფო.

გ) ინფორმაცია სხ-ის შესაძლებლობებზე, რომელიც შეესაბამება MEL-ში გათვალისწინებულ სანაოსნო სპეციფიკაციებს.

3. თუ PBN-სთვის დადგენილია სანაოსნო სპეციფიკაციით ფრენები, ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს და დანერგოს:

ა) სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურები;

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟების კვალიფიკაციის და მომზადების მოთხოვნები მოცემული სპეციფიკაციების შესაბამისად ;

გ) პერსონალისთვის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ ექსპლუატაციის სახეობებს; და

დ) საფრენოსნო ვარგისობის შესანარჩუნებლად ტექნიკური მომსახურეობის პროცედურები, მოცემული სპეციფიკაციების შესაბამისად.

შენიშვნა 1: სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება PBN გამოყენებისას ფრენის უსაფრთხოების რისკებს შეფასებას და მათ შემცირებას (ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართის შესაბამისად) მოცემულია იკაოს Doc 9997.

შენიშვნა 2: სანაოსნო ელექტრონული მონაცემების მართვა წარმოადგენს სტანდარტულ, არასტანდარტულ და გაუთვალისწინებელ ვითარებაში ქმედების პროცედურების განუყოფელ ნაწილს.

4. PBN^o სანავიგაციო სპეციფიკაციებით ფრენებს ამტკიცებს სააგენტო ავტორიზებული მოთხოვნების (AR) საფუძველზე.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება ავტორიზებული მოთხოვნების საფუძველზე PBN სანავიგაციო სპეციფიკაციებით ფრენებს, მოცემულია იკაოს დოკუმენტში Doc 9997.

5. საჰაერო სივრცის იმ მონაკვეთებზე ფრენისას, სადაც რეგიონული სანაოსნო შეთანხმებით, გათვალისწინებულია MNPS მოთხოვნები, სხ-ზე უნდა იყოს ისეთი სანაოსნო აღჭურვილობა, რომლითაც:

ა) ეკიპაჟი უზრუნველყოფილი იქნება მარშრუტის შენარჩუნების ან მისგან გადახრის უწყვეტი ინდიკაციით, სათანადო სიზუსტით ნებისმიერ წერტილში; და



ბ) სააგენტო გასცემს MNPS ფრენის ნებართვას.

შენიშვნა: MNPS ტექნიკური მოთხოვნები და სარგებლობის წესები მოცემულია იკაოს Doc 7030.

6. საჰაერო სივრცის გარკვეულ რაიონებში საფრენად, სადაც, რეგიონული სანაოსნო შეთანხმების საფუძველზე, 290 და 410 (ჩათვლით) ეშელონებს შორის გამოიყენება RVSM (300 მ/1000ფტ)

ა) სხ ისე უნდა იყოს აღჭურვილი, რომ უზრუნველყოს:

ა.ა) ფრენის ეშელონის კაბინაში ინდიკაცია;

ა.ბ) ეშელონის ავტომატურ რეჟიმში შენარჩუნება;

ა.გ) ეშელონიდან გადახრის გაფრთხილება (გაფრთხილების ასახვისას, ზღვრული გადახრა არ აღემატება ± 90 მ-ს (300ფტ-ს);

ა.დ) აბსოლუტური ბარომეტრული სიმაღლის ავტომატური ინდიკაცია.

ბ) ექსპლუატანტი უნდა ფლობდეს სააგენტოს მიერ გაცემული RVSM საჰაერო სივრცეში ფრენის ნებართვას;

გ) სხ-ის აღჭურვილობა უნდა შეესაბამებოდეს RVSM ვერტიკალური ნაოსნობის მახასიათებლების ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს.

7. სააგენტო გასცემს RVSM ნებართვას, თუ:

ა) სხ-ის ვერტიკალური ნაოსნობის შესაძლებლობები RVSM ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს შეესაბამება;

ბ) ექსპლუატანტს დანერგილი აქვს საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების პროგრამა (ტექნიკური მომსახურება და რემონტი), პრაქტიკა და პროცედურები;

გ) საფრენოსნო ეკიპაჟებისათვის ექსპლუატანტს დანერგილი აქვს RVSM ფრენის სათანადო პროცედურები.

შენიშვნა: RVSM დამტკიცება გლობალური მასშტაბით მოქმედებს იმ პირობით, რომ ამ რეგიონისათვის დადგენილი ნებისმიერი საექსპლუატაციო პროცედურა ასახულია ფშს-ით ან ეკიპაჟისათვის მიცემული სხვა მასალით.

8. ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) საკონტროლო სააგენტოებისაგან (საკონტროლო პუნქტები) ანგარიშების მიღება ფარდობითი სიმაღლის მახასიათებლების შენარჩუნებაზე;

ბ) სასწრაფო მაკორექტირებელი ღონისძიებების ჩატარება, რომლებიც ეხება ცალკეულ სხ -ს, ან სხ-ის ტიპებს, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ ფარდობითი სიმაღლის შენარჩუნების მოთხოვნებს იმ საჰაერო სივრცეში ფრენისას, სადაც გამოიყენება RVSM.

9. სხ-ის ყოველი ტიპისათვის ექსპლუატანტმა უნდა შეამოწმოს არანაკლებ ორი სხ-ის ფარდობითი სიმაღლის შენარჩუნების მახასიათებლები სულ მცირე ორ წელიწადში ერთხელ, ან ყოველი სხ-ს 1000 სთ ნაფრენის შემდეგ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი პერიოდია უფრო მეტი. თუ ექსპლუატანტის სხ-ების ტიპური ჯგუფი ერთ სხ-ს შეიცავს, მისი კონტროლი ხორციელდება იმავე პერიოდში.

შენიშვნა: ამ პუნქტის მოთხოვნის შესასრულებლად შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მე-11 დანართის 3.3.5.2 პუნქტის მიხედვით დადგენილი, შემოწმების რეგიონული პროგრამის ფარგლებში მიღებული მონაცემები.



10. აკრძალულია საქართველოს საჰაერო სივრცეში RVSM ზონაში სხ-ის ექსპლუატაცია, თუ სხ-ს არ გააჩნია RVSM ზონაში ფრენაზე დაშვება.

შენიშვნა: სახელმძღვანელო მასალა, რომელიც ეხება სხ-ის ნებართვის გაცემას საჰაერო სივრცეში RVSM გამოყენებით მოცემულია იკავს Doc 9574.

11. სხ-ზე უნდა იყოს საკმარისი სანაოსნო აღჭურვილობა, რათა ფრენის ნებისმიერ ეტაპზე აღჭურვილობის ერთ-ერთი ელემენტის მტყუნებისას, მას შეეძლოს ფრენის გაგრძელება ამ მუხლის პირველი პუნქტის, შესაბამის შემთხვევებში კი ამ მუხლის მე-2, მე-5 და მე-6 პუნქტების შესაბამისად.

შენიშვნა: RVSM გამოყენებით ფრენისთვის საჭირო სხ-ის საბორტო აღჭურვილობის შესახებ სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკავს Doc 9574.

12. თუ იგეგმება დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში, სხ-ს უნდა ჰქონდეს ისეთი რადიოაღჭურვილობა, რომლის საშუალებითაც მიაღწევს იმ წერტილამდე, საიდანაც ვიზუალური დაფრენა იქნება შესაძლებელი. ეს აღჭურვილობა იძლევა იმის საშუალებას, რომ დაფრენა განხორციელდეს ნებისმიერ აეროდრომზე, სადაც იგეგმება დაფრენა სახელსაწყო მეტეოპირობებში და ნებისმიერ დაგეგმილ სათადარიგო აეროდრომებზე.

35. 74 -ე მუხლის დაემატოს შემდეგი შინაარსის „74¹“ მუხლი:

„მუხლი 74¹. თვალთვალის მოწყობილობა

1. სხ უნდა აღიჭურვოს სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც აძლევს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები საჰაერო მოძრაობის მომსახურების მოთხოვნების შესაბამისად.

2. იმ ფრენების შესრულებისას, როდესაც თვალთვალის მოწყობილობა უნდა შეესაბამებოდეს PBS მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, სხ აღიჭურვება:

ა) სათვალთვალო მოწყობილობით, რომელიც მისცემს მას შესაძლებლობას შეასრულოს ფრენები RSP სპეციფიკაციის(ებით) შესაბამისად;

ბ) ინფორმაციით სხ-ის შესაბამისობის შესახებ RSP სპეციფიკაციასთან, რომელიც მოცემულია სეს-ში ან სხ-ის სხვა დოკუმენტში და დამტკიცებულია მწარმოებელი სახელმწიფოს ან რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ;

გ) ინფორმაციით სხ-ის შესაბამისობის შესახებ RSP სპეციფიკაციასთან, რომელიც ასახულია MEL.

შენიშვნა 1: სათვალთვალო მოწყობილობაზე ინფორმაციას შეიცავს საავიაციო თვალთვალის სახელმძღვანელო Doc 9924.

შენიშვნა 2: ინფორმაცია, რომელიც შეეხება მახასიათებლებზე დაფუძნებულ RSP სპეციფიკაციებს თვალთვალისათვის, მოცემულია კავშირისთვის საჭირო მახასიათებლების სახელმძღვანელოში Doc 9869.

3. იმ ფრენების შესრულებისას, სადაც დადგენილია PBS-ისთვის RSP-ს სპეციფიკაცია, სააგენტო უზრუნველყოფს, რომ ექსპლუატანტმა დაადგინოს და დოკუმენტალურად გააფორმოს:

ა) სტანდარტული და არასტანდარტული პროცედურები, გაუთვალისწინებელ ვითარებაში მოქმედების ჩათვლით;

ბ) RSP სათანადო სპეციფიკაციების შესაბამისად, საფრენოსნო ეკიპაჟის კვალიფიკაციისა და მომზადების დონის მოთხოვნები.

გ) შესაბამისი პერსონალის მომზადების პროგრამა, რომელიც შეესაბამება დაგეგმილ საქმიანობას.



დ) ტექნიკური მომსახურების პროცედურები საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად სათანადო RSP სპეციფიკაციების შესაბამისად.

4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით დადგენილ შემთხვევაში ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) კონტროლის პროგრამებიდან თვალთვალის მახასიათებლებზე მიღებული ინფორმაციის აღრიცხვა;

ბ) სასწრაფო მაკორექტირებელი ღონისძიებების ჩატარება, რომლებიც ეხება ცალკეულ სხ-ს, ან სხ-ის ტიპებს, რომლებიც არ აკმაყოფილებენ RSP სპეციფიკაციების მოთხოვნებს.“.

36. 75-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 75. აღჭურვილობის დამონტაჟება

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

37. 76-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

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

38. მე-80 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 80. საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა

„1. სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის შემადგენლობა უნდა შეესაბამებოდეს ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს მოთხოვნებს. ეკიპაჟის წევრების რაოდენობა შეიძლება გაიზარდოს იმ შემთხვევაში, თუ ამას მოითხოვს სხ-ის ტიპი, ფრენის მიზნები (დანიშნულება) და ფრენის ხანგრძლივობა იმ აეროდრომამდე, სადაც უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრების შეცვლა.

2. სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობა უნდა ითვალისწინებდეს ერთ წევრს მაინც, რომელსაც აქვს სხ-ის რადიოგადამცემი აღჭურვილობის ექსპლუატაციის უფლება სააგენტოს მიერ გაცემული მოქმედი მოწმობის საფუძველზე.

3. თუ სხ-ის კონსტრუქცია ითვალისწინებს ბორტინჟინრისათვის განკუთვნილ(ცალკეულ) სამუშაო ადგილს, ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი ბორტინჟინერი მაინც, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ბორტინჟინრის მოვალეობას ითავსებს ეკიპაჟის სხვა წევრი, რომელსაც გააჩნია ბორტინჟინრის მოწმობა.

4. იმ შემთხვევაში, როდესაც პილოტების მიერ განხორციელებული ნაოსნობა, თავიანთი პირდაპირი მოვალეობის შესრულების გამო, ფრენის უსაფრთხოებიდან გამომდინარე, ვერ იქნება საკმარის დონეზე, სააგენტოს გადაწყვეტილებით სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობაში უნდა იყოს ჩართული ერთი წევრი მაინც, რომელსაც გააჩნია აერნაოსნის მოწმობა.“.

39. 82-ე მუხლის:

ა) მე-3 პუნქტის „დ“, „ე“ და „ვ“ ქვეპუნქტები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:



„დ) სივრცობრივი მდგომარეობის დაკარგვის თავიდან აცილების და ამ მდგომარეობიდან გამოსვლის სწავლებას;

ე) საკითხებს, რომლის მიზანია: ვფწ-ით და სფწ-ით ფრენების წარმოების სავარაუდო არეალში გამოცდილებისა და ცოდნის გაღრმავება; ადამიანის შესაძლებლობის მახასიათებლების, კონტროლის ფაქტორისა და შეცდომების დაშვების გამორიცხვის გათვალისწინება, სახიფათო ტვირთების გადატანა;

ვ) სწავლების პროცედურებს, რათა საფრენოსნო ეკიპაჟის ყველა წევრმა იცოდეს თავისი ფუნქცია და ამ ფუნქციის კავშირი ეკიპაჟის სხვა წევრების ფუნქციებთან არასტანდარტულ და ავარიულ სიტუაციებში.“.

ბ) მე-3 პუნქტს დაემატოს შემდეგი შინაარსის „ზ“ ქვეპუნქტი:

„ზ) სწავლების და განმეორებითი მომზადების პერიოდულობას სააგენტოს მიერ დადგენილ ვადებში და მომზადების შეფასებას.

შენიშვნა 1: საფრენოსნო მომზადება შეიძლება ჩატარდეს იმ საწაფზე, რომელზეც შესაძლებელია ფრენის იმიტირება და რომელიც სერტიფიცირებულია/აღიარებულია ამ მიზნებისთვის სააგენტოს მიერ.

შენიშვნა 2: განმეორებითი მომზადების (ტრენინგის) მოცულობა, შეიძლება იყოს შეცვლილი ან არ იყოს ისეთივე სრული, როგორც პირველადი მომზადების პროგრამა კონკრეტულ ტიპზე.

შენიშვნა 3: პერიოდული მიწისზედა მომზადება შეიძლება ჩატარდეს კურსების და წერილობითი გამოცდების სახით, ან სააგენტოსთან შეთანხმებული სხვა მეთოდით.

შენიშვნა 4: სახიფათო ტვირთების გადატანასთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია ჩიკაგოს კონვენციის მე-18 დანართში და იკაოს დოკუმენტში DOC-9284.

შენიშვნა 5: ადამიანის შესაძლებლობებთან, ადამიანურ ფაქტორთან დაკავშირებული სწავლებების საკითხები მოცემულია „ადამიანური ფაქტორის შესწავლის სახელმძღვანელოში“ (იკაოს DOC-9683).

შენიშვნა: 6. ინფორმაცია, რომელიც ეხება ფრენის სქემების პარამეტრებს და საექსპლუატაციო პროცედურებს, მოცემულია PANS-OPS, ტომი I (იკაოს DOC-8168). ვფწ და სფწ სქემების შედგენისათვის საჭირო კრიტერიები მოცემულია PANS-OPS, ტომი II (იკაოს DOC-8168).

შენიშვნა: 7. საფრენოსნო ეკიპაჟების მოსამზადებელი პროგრამების სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია იკაოს დოკუმენტში - DOC9376.

შენიშვნა: 8. საკვალიფიკაციო შეფასების სახელმძღვანელო მოცემულია იკაოს DOC-9868 მე-2 თავში.“.

გ) დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-7 პუნქტი:

„7. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება ხორციელდება სერტიფიცირებულ/აღიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ მომზადების პროგრამა და დოკუმენტაცია შეესაბამებოდეს ექსპლუატანტის შესაბამის პროგრამას და დოკუმენტებს.“.

40. 87-ე მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს პილოტირების ტექნიკის და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების საკვალიფიკაციო შემოწმება, რათა გამოავლინოს პილოტების კონკრეტული ტიპის ან მოდიფიკაციის სხ-ზე ფრენისთვის მზადყოფნა. თუ ფრენები ხორციელდება სფწ-ით, ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს იმის დემონსტრირება, რომ პილოტი იცავს ამ წესებით ფრენის ნორმებს. შემოწმებების ჩატარება შეუძლია ექსპლუატანტის მიერ დანიშნულ უფროს პილოტ-ინსპექტორს (ინსტრუქტორს), ან სააგენტოს წარმომადგენელ შემოწმებელს. ასეთი სახის შემოწმებები უნდა ჩატარდეს წელიწადში ორჯერ, ამასთან, შემოწმებებს შორის პერიოდი არ უნდა იყოს ოთხ თვეზე



ნაკლები.

შენიშვნა: შემოწმებების ჩატარებისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს საწაფი, თუ ის სერტიფიცირებული ან აღიარებულია სააგენტოს მიერ და განკუთვნილია ამ მიზნებისათვის.“.

41. 90-ე მუხლს დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-6 პუნქტი:

„6. ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს ფრენის უზრუნველყოფის სპეციალისტი/ავიადისპეტჩერის მომზადების ინსტრუქტორისათვის მინიმალური გამოცდილების და კვალიფიკაციის მოთხოვნები.“.

42. 91-ე მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. ექსპლუატანტი ვალდებულია სეს-ში შეიტანოს ცვლილებები, რომელიც დამტკიცებულია რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ.“.

43. 98-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 98. მომსახურე ეკიპაჟის წევრების განლაგება ავარიული ევაკუაციის დროს

„მომსახურე ეკიპაჟის წევრი, რომლის მოვალეობაშიც შედის ავარიული ევაკუაციის შემთხვევებში მოქმედება, ვალდებულია აფრენა-დაფრენის პროცესში დაიკავოს ადგილი ამ წესის 65-ე მუხლით დადგენილი წესით ან ხომალდის მეთაურის მითითებით.“.

44. მე-100 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 100. მომსახურე ეკიპაჟის მომზადება

1. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული მომსახურე ეკიპაჟის მომზადების პროგრამა, რომლის შესაბამისადაც მომზადება უნდა გაიაროს მომსახურე ეკიპაჟის ყველა წევრმა სამუშაოდ დაშვებამდე.

2. ბორტგამყოლებმა ყოველწლიურად უნდა გაიარონ პერიოდული მომზადება, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ:

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

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

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

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

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

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



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

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

45. 103-ე მუხლის:

ა) მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„2. საჰაერო ხომალდი აღჭურვილი უნდა იყოს კაბინის კარით, რომელიც გაუძღვება ცეცხლსასროლი იარაღის ტყვიებს და ხელყუმბარის ნამსხვრევებს, ასევე, გამორიცხავს გარეშე პირის ძალადობრივ შეჭრას კაბინაში. ამასთან, კაბინის კარი უნდა იღებოდეს და იკეტებოდეს პილოტების სამუშაო ადგილებიდან, თუ სხ-ს გააჩნია:

ა) 54 500კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასა ან

ბ) 45 500კგ-ზე მეტი ასაფრენი მასა, 19-ზე მეტი მგზავრის ტევადობით, ან

გ) 60-ზე მეტი მგზავრის ტევადობა.“.

ბ) მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტი ამოღებულ იქნეს.

46. 104-ე მუხლის მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„3. შემოწმების საკონტროლო ბარათი და გაფრენისწინა შემოწმების საკონტროლო ბარათი შედგენილი უნდა იყოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 3 ივლისის №109 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის მიზნით შემოწმების, მათ შორის გაფრენისწინა შემოწმების წესის“ მოთხოვნების შესაბამისად.“.

47. 105-ე მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 105. მომზადების პროგრამა

„1. ექსპლუატანტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა უნდა მოიცავდეს საავიაციო უშიშროების სფეროში პერსონალის მომზადების საკითხებს, რომლის მიხედვითაც განხორციელდება მომზადება.

2. ავიასპეციალისტს ეკრძალება მოვალეობების შესრულება, ექსპლუატანტს კი მისი საფრენოსნო ეკიპაჟის ან მომსახურე ეკიპაჟის წევრად და სხ-ის ტექნიკური და საინჟინრო მომსახურებისათვის სამუშაოდ დაშვება, თუ მან არ გაიარა მისთვის განკუთვნილი საავიაციო უშიშროების მომზადების კურსი.

3. ექსპლუატანტის პერსონალის მომზადება უნდა განხორციელდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 20 სექტემბრის №125 ბრძანებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საავიაციო უშიშროების საკითხებში მომზადების პროგრამის“ მოთხოვნების შესაბამისად.“.

48. 107-ე მუხლი ამოღებულ იქნეს.

49. წესის №2 დანართის:

ა) მე-2 მუხლის:



ა.ა) 24-ე პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

ა.ბ) მე-40 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„40. საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული საკითხები;“.

ა.გ) 44-ე პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„44. არაკომერციული ფრენების (ტექნიკური გადაფრენა, ტესტფრენები, სავარჯიშო ფრენები და ა.შ) შესრულების პირობები.“.

ბ) მე-4 მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

გ) მე-5 მუხლის მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

50. №3 დანართის:

ა) პირველი მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 1. აირტურბინული ძრავის საიმედოობა

საფრენად ვარგისობის და საექსპლუატაციო მოთხოვნების შესაბამისად:

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

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

ბ) ძრავის მუშაობის პარამეტრების ცვლილების კონტროლის უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელია ექსპლუატანტი;

გ) ფრენისას ძრავის მტყუნების შესაძლებლობის მინიმუმამდე დასაყვანად იგი აღიჭურვება:

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

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

გ.გ) ძრავის მართვის ავარიული მოწყობილობით, რომელიც საშუალებას იძლევა უზრუნველყოს ძრავის უწყვეტი მუშაობა სიმძლავრის დიაპაზონში, რომელიც საკმარისია ფრენის უსაფრთხო



დასრულებისთვის საწვავის მიწოდების რეგულატორის შესაძლო ნებისმიერი სავარაუდო მტყუნებისას.“.

ბ) მე-2 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 2. სისტემები და აღჭურვილობა

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

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

ბ) რადიოსიმაღლისმზომით;

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

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

გ.ბ) საჭიროებისას ფრთაუკანებისა და შასის გამოსაშვებად;

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

გ.დ) უზრუნველყოს დასაფრენი ფარების მუშაობა;

გ.ე) საჭიროებისას უზრუნველყოს ძრავის ერთი განმეორებითი გაშვება;

გ.ვ) უზრუნველყოს რადიოსიმაღლისმზომის მუშაობა.

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

ე) ძრავის როგორც მინიმუმ ერთი განმეორებითი გაშვების უზრუნველყოფის საშუალებით;

ვ) საბორტო მეტეორადართი;

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

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

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



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

ლ) ძრავაში ხანძრის შეტყობინების სისტემა.“.

გ) მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტი და შენიშვნები ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

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

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

დ) მე-7 მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

51. დანართი №4 ამოღებულ იქნეს.

52. №5 დანართის „XIV თავი. საავიაციო უშიშროება“ ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„XIV. საავიაციო უშიშროება

1. ნორმატიული მოთხოვნების განმარტება:

ა) სამოქალაქო ავიაციის საავიაციო უშიშროების უზრუნველმყოფი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

ბ) საავიაციო უშიშროების სფეროში სხ-ის ექსპლუატანტის პოლიტიკა;

გ) ეკიპაჟის წევრების უფლება- მოვალეობები საავიაციო უშიშროების უზრუნველსაყოფად;

2. საავიაციო უშიშროების უზრუნველსაყოფი ღონისძიებები:

ა) გაფრენისწინა შემოწმება;

ბ) დოკუმენტაცია, მათ შორის გაფრენისწინა შემოწმების ბარათი და შემოწმების საკონტროლო ბარათი;

გ) საფრენოსნო კაბინაში დაშვების პროცედურა;

დ) სხ-ზე გაუთვალისწინებელი ვითარების დროს განსახორციელებელი მოქმედებების თანამიმდევრობა.



3. საპაერო ხომალდით გადასატანად აკრძალული საგნები და ნივთიერებები.

4. საავიაციო უშიშროების სფეროში პერსონალის მომზადების საკითხები.“.

53. №7 დანართის პირველი მუხლის მე-4 პუნქტის „ზ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

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

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

54. №8 დანართის მე-3 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

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

55. №9 დანართი ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

56. №10 დანართის პირველი მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

ა) პირველადი სამედიცინო დახმარების ნაკრები ყველა თვითმფრინავის ბორტზე;

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

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

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

57. დანართი №12 ამოღებულ იქნეს.

58. დანართი №14 ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

59. №15 დანართის:

1. მე-7 მუხლის:

ა) პირველი პუნქტის:

ა.ა) „გ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„გ) უსაფრთხო მინიმალური ფრენის სიმაღლეების განსაზღვრის მეთოდი; “.



ა.ბ) „ე“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ე) სფწ-თი ღამით ერთპილოტიანი თვითმფრინავით ფრენების შესრულებაზე წაყენებული დამატებითი მოთხოვნები;“.

ა.გ) „შ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„შ) სხ-ის ექსპლუატანტის საავიაციო უშიშროების უზრუნველყოფის პროგრამა;“.

ა.დ) „ჰ¹“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ჰ¹) ფრენის იმიტაციის საწაფის გამოყენება.“.

ბ) მე-2 პუნქტის:

ბ.ა) „მ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მ) ტექნიკური მომსახურების რეგულირების სახელმძღვანელოს სავალდებულო მასალები;“.

ბ.ბ) „წ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„წ) სიმაღლის საზომი სისტემის მახასიათებლები RVSM ზონაში ფრენებისათვის.“.

2. დამატოს შემდეგი შინაარსის მე-8 მუხლი:

„მუხლი 8. დოკუმენტაცია, რომელიც ექვემდებარება დამტკიცებას ან შეთანხმებას

1. ერთმრავიანი თვითმფრინავით ოპერირება:

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

ბ) სისტემები და აღჭურვილობა;

გ) მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი;

დ) საფრენოსნო სახელმძღვანელოს ინფორმაცია;

ე) მოვლენის შეტყობინება;

ვ) ექსპლუატანტის მიერ დაგეგმარება;

ზ) საფრენოსნო ეკიპაჟის გამოცდილება, სწავლება და შემოწმება;

თ) მარშრუტის შეზღუდვები წყლის თავზე ფრენისას;

ი) ექსპლუატანტის სერტიფიცირება ან აღიარება;

2. ფრენის მონაცემების ანალიზის პროგრამა.

3. ჰაერსანაოსნო მონაცემების მოპოვების მეთოდები.

4. საწვავის და ზეთის ჩანაწერების მეთოდი.

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



6. თვითმფრინავის ტექნიკური მომსახურების ჟურნალის ჩანაწერების ადეკვატურობა.

7. დატვირთვის მანიფესტის ადეკვატურობა.

8. საფრენოსნო სამუშაო გეგმის ადეკვატურობა.

9. ამინდის მონაცემების მოპოვების მეთოდები.

10. ხელბარგის განლაგების პროცედურები.

11. თვითმფრინავის სტმ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვები.

12. აეროდრომის არეში დაბრკოლებების მონაცემების მოპოვებისა და გამოყენების მეთოდები.

13. მგზავრთა უსაფრთხოების საინფორმაციო ბარათების ადეკვატურობა.

14. შორ მანძილზე ფრენისას სანავიგაციო პროცედურები.

15. საბორტო ჟურნალის შინაარსი.

16. უშიშროების სასწავლო პროგრამის შინაარსი.“.

60. №17 დანართი:

ა) მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

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

ბ) მე-3 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„მუხლი 3. ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო

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

გ) მე-5 მუხლი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:



„მუხლი 5. საექსპლუატაციო მოთხოვნები და მოთხოვნები ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიმართებაში

1. ექსპლუატანტის სერტიფიკატში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში აღნიშნული დამით და/ან ინსტრუმენტულ მეტეოპირობებში ერთმრავიანი, ტურბინით აღჭურვილი თვითმფრინავით ფრენების შესრულების ნებართვა უნდა შეიცავდეს ცალკეულ ფიუზელაჟი/ძრავი კომბინაციებს, რომელიც თავისთავად შეიცავს კონკრეტული ტიპის სტანდარტულ დიზაინს, აღიარებულ სპეციფიკურ თვითმფრინავებს და მარშრუტებს ან არეალს ამ წესით ფრენების შესასრულებლად.

2. ექსპლუატანტის ტექნიკური მომსახურების კონტროლის სახელმძღვანელო უნდა შეიცავდეს დამატებითი საჭირო აღჭურვილობის სერტიფიცირების ინფორმაციას, ამ აღჭურვილობის საიმედოობისა და ტექნიკური მომსახურების პროგრამებს, რომელშიც გათვალისწინებული იქნება ძრავის ტექნიკური მომსახურება და საიმედოობის პროგრამა.“.

61. დანართი №19 ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

62. დანართი №20 ამოღებულ იქნეს.

მუხლი 2

1. ეს ბრძანება, გარდა ამ ბრძანების 51-ე მუხლის მე-11, მე-12, მე-20, 24-ე, 30-ე და 31-ე პუნქტებისა, 52-ე მუხლის მე-6 და მე-10 პუნქტებისა და 66-ე მუხლის მე-5 პუნქტისა, ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

2. 51-ე მუხლის მე-20 და 24-ე პუნქტები, 52-ე მუხლის მე-10 პუნქტი და 66-ე მუხლის მე-5 პუნქტი ამოქმედდეს 2021 წლის 1 იანვრიდან.

3. 51-ე მუხლის მე-11, მე-12, 30-ე, 31-ე პუნქტები და 52-ე მუხლის მე-6 პუნქტი ამოქმედდეს 2023 წლის 1 იანვრიდან.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

დანართი №9

საფრთხეში მყოფი სხ-ის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა

მუხლი 1. მიზანი

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

მუხლი 2. მოქმედების თანმიმდევრობა

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

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

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



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

ძალის/სიმძლავრის დაკარგვას და მიწასთან სიახლოვეს.

შენიშვნა 2: განგაშის სიგნალი შესაძლოა გააქტიურდეს იმ კრიტერიუმების საფუძველზე, რომლებიც შესაძლოა იცვლებოდეს სხ-ის ადგილმდებარეობისა და ფრენის ეტაპის შესაბამისად. დამატებით სახელმძღვანელო მასალას, რომელიც ეხება ფრენის დროს საგანგაშო ვითარების გამოვლენას და ინფორმაციის გადაცემის გააქტიურების კრიტერიუმებს, შეიცავს დოკუმენტი EUROCAE ED-237 „საავიაციო სისტემების (MASPS) ტექნიკური მახასიათებლების მინიმალური ტექნიკური მოთხოვნები ფრენისას სხ-ის საფრთხეში ყოფნის კრიტერიუმების გამოვლენის დროს ფრენის ინფორმაციის გადაცემის გააქტიურებისათვის”.

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

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

ა) სხ-ის ექსპლუატანტი;

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

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

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

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

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

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

დანართი №14

მინიმალური აღჭურვილობის ჩამონათვალი (MEL)

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

2. MEL დამტკიცებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ. MEL-ში მითითებული უნდა იყოს იმ სისტემების და აღჭურვილობის შემადგენელი ნაწილების ჩამონათვალი, რომლის მწყობრიდან გამოსვლის



შემთხვევაში, ფრენა არ არის აკრძალული, თუ დანარჩენი სისტემები და აღჭურვილობები არის გამართული.

3. ექსპლუატანტი ვალდებულია ყოველი თვითმფრინავის შეიმუშავოს MEL, რომელიც დგება MMEL პირობებისა და შეზღუდვების შესაბამისად, და არ შეიძლება იმაზე მეტ მტყუნებასა და დაზიანებას შეიცავდეს, ვიდრე MMEL არის გათვალისწინებული. MMEL-ს შეიმუშავებს სხ-ის მწარმოებელი.

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

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

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

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

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

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

10. ხომალდის მეთაურის პასუხისმგებლობები MEL-ით გათვალისწინებული ხარვეზებით თვითმფრინავის გასაფრენად მიღებისას მითითებულია ამ წესების 22-ე მუხლის პირველ პუნქტში.

დანართი №19

ფრენები დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVO)

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები

1. ექსპლუატანტი ვალდებულია დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენა განახორციელოს მხოლოდ სააგენტოს ნებართვის საფუძველზე.

2. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის მოსაპოვებლად, ექსპლუატანტმა სააგენტოში უნდა შეიტანოს დადგენილი ფორმის განცხადება და დაუსაბუთოს, რომ მის მიერ შესრულებულია ამ თავის მოთხოვნები.

3. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენების სახეობები შემდეგია:



ა) დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა (LVTO);

ბ) I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (LTS CAT I);

გ) II კატეგორიის სტანდარტით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (CAT II);

დ) II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (OTS CAT II);

ე) III კატეგორიის სტანდარტით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (CAT III);

ვ) დასაფრენად შესვლა ვიზუალიზაციის გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის ისეთი სისტემის (EVS, SVS ან CVS) მეშვეობით, რომელთან მიმართებაშიც გამოიყენება ე.წ. „საექსპლუატაციო კრედიტი (შეღვათი)“, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გამოქვეყნებული მინიმუმის შემცირება, მაგრამ არაუმეტეს ერთი მესამედით.

ზ) დასაფრენად შესვლა კოლიმატორული ინდიკატორის (HUD) გამოყენებით, რომელთან მიმართებაშიც მიეცემა ე.წ. „საექსპლუატაციო კრედიტი (შეღვათი)“, რომლის მიხედვითაც შესაძლებელია ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის გამოქვეყნებული მინიმუმის შემცირება.

შენიშვნა: დაბალი ხილვადობის პირობებში თვითმფრინავის დაფრენა უნდა განხორციელდეს იმ კრიტერიუმების მიხედვით, რომლებიც მოყვანილია იკაო - ს დოკუმენტში Doc 9365 და Doc 9365.

მუხლი 2. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის გაცემა

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ნებართვის მოსაპოვებლად ექსპლუატანტმა უნდა დაუდასტუროს სააგენტოს, რომ მან განახორციელა თვითმფრინავის საექსპლუატაციო თვისებების დემონსტრირება, საფრენოსნო ეკიპაჟის სახმელეთო მომზადების და საწაფზე წვრთნის გავლის შემდეგ. სადემონსტრაციო ფრენების დროს დასაფრენად შესვლა და დაფრენა უნდა განხორციელდეს CAT I ან უფრო კარგ მეტეოროლოგიურ პირობებში და შემდეგი პირობებით:

ა) ზოგადი მოთხოვნები:

ა.ა) საექსპლუატაციო დემონსტრირების მიზანია იმის დადგენა და შემოწმება, თუ რამდენად ეფექტურად გამოიყენება II/III კატეგორიებით ფრენებისათვის მომზადება დამტკიცებული პროგრამების მიხედვით, ფრენის მართვის ესა თუ ის სისტემა (HUDLS-ის ჩათვლით, თუ ასეთი დამონტაჟებულია), წვრთნა და საფრენოსნო ეკიპაჟისათვის დადგენილი პროცედურები, სხ-ის ტექნიკური მომსახურების პროგრამა და სახელმძღვანელოები;

ა.ბ) თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფტ ან მეტია, სხ-ის თითოეულ ტიპზე დამონტაჟებული II/III კატეგორიის სისტემების გამოყენებით შესრულებული უნდა იყოს არანაკლებ 30 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა. თუ გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლე 50 ფტ-ზე ნაკლებია, შესასრულებელია არანაკლებ 100 დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

ა.გ) თუ ექსპლუატანტის ერთი და იმავე ტიპის სხ-ის სხვადასხვა მოდიფიკაციებზე გამოიყენება ფრენის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის ერთი და იგივე ძირითადი სისტემები ან თუ ერთი და იმავე ტიპის სხ-ზე გამოიყენება ფრენის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის სხვადასხვა ძირითადი სისტემები, იგი ვალდებულია დაამტკიცოს, რომ ამ სხვადასხვა ვარიანტებს გააჩნია დამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მახასიათებლები, მაგრამ არ არის ვალდებული მოახდინოს თითოეული ვარიანტის საექსპლუატაციო თვისებების სრული დემონსტრირება. აგრეთვე, სააგენტოს შეუძლია პილოტს შეუმციროს დასაფრენად შესვლის და დაფრენის რაოდენობა იმ პირობით, რომ მას გააჩნია სხ-ის ერსა და იმავე ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე ფრენების და ანალოგიური პროცედურების სხვა ექსპლუატანტთან გამოყენების გამოცდილება;

ა.დ) თუ წარუმატებელი დასაფრენად შესვლის (მაგალითად, არადამაკმაყოფილებელი დაფრენა, სისტიმის გათიშვები) რაოდენობა 5%-ზე მეტია, შეფასების პროგრამა უნდა გაფართოვდეს და გაიყოს



ეტაპებად, რომელთაგან თითოეული უნდა შედგებოდეს არანაკლებ 10 დასაფრენად შესვლისა და დაფრენისაგან, და გაგრძელდეს მანამ, სანამ წარუმატებლობების რაოდენობა 5%-ზე ნაკლები არ გახდება;

ა.ე) ექსპლუატანტმა უნდა შეიმუშაოს მონაცემთა რეგისტრაციის მეთოდი დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების შესახებ ინფორმაციის შეგროვების მიზნით. შემაჯამებელი მონაცემები და დემონსტრირებული თვისებების მოკლე მიმოხილვა შესაფასებლად უნდა იყოს მიწოდებული სააგენტოსთვის;

ა.ვ) ავტომატურ რეჟიმში წარუმატებელი დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა ექვემდებარება სავალდებულო დოკუმენტირებასა და გაანალიზებას.

ბ) საექსპლუატაციო თვისებების დემონსტრირება:

ბ.ა) საექსპლუატაციო თვისებების დემონსტრირება შეიძლება განხორციელდეს სარეისო ან სხვა ფრენების დროს, რომლებზეც გამოიყენება ექსპლუატანტის მიერ დადგენილი პროცედურები;

ბ.ბ) მხოლოდ იმ კონკრეტულ შემთხვევაში, როდესაც 100 წარმატებული დაფრენის შესასრულებლად და მოწყობილობის საიმედოობის სათანადო დონის მისაღწევად საჭირო დრო დაუსაბუთებლად ხანგრძლივია, შეიძლება დაიშვას დაფრენების რაოდენობის შემცირება. დაფრენების რაოდენობის შემცირება დასაბუთებას საჭიროებს. აღნიშნული დასაბუთების დროს, მხედველობაში მიიღება ისეთი ფაქტორები, როგორიცაა ექსპლუატანტის პარკში სხ-ების მცირე რაოდენობა, ისეთი ადზ-ების არარსებობა, რომლებზეც გამოიყენება II/III კატეგორიის პროცედურები ან ATS-ის მგრძნობიარე ზოლის დაუცველობა კარგი მეტეოროლოგიური პირობების დროს;

ბ.გ) თუ ექსპლუატანტის ერთი და იმავე ტიპის სხ-ის სხვადასხვა მოდიფიკაციაზე გამოიყენება ფრენის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის ერთი და იგივე ძირითადი სისტემები, ან თუ ერთი და იმავე ტიპის სხ-ზე გამოიყენება ფრენის მართვის და საფრენოსნო ინფორმაციის ასახვის სხვადასხვა ძირითადი სისტემები, ექსპლუატანტი ვალდებულია დაამტკიცოს, რომ ამ სხვადასხვა ვარიანტებს გააჩნია დამაკმაყოფილებელი ტექნიკური მახასიათებლები, მაგრამ არ არის ვალდებული მოახდინოს თითოეული ვარიანტის საექსპლუატაციო თვისებების სრული დემონსტრირება. აგრეთვე, სააგენტოს შეუძლია პილოტს შეუმციროს დასაფრენად შესვლის და დაფრენის რაოდენობა იმ პირობით, რომ მას გააჩნია სხ-ის იგივე ტიპზე ან მოდიფიკაციაზე ფრენების და იმავე პროცედურების სხვა ექსპლუატანტთან გამოყენების გამოცდილება;

ბ.დ) ერთსა და იმავე ადზ-ზე შეიძლება შესრულდეს სადემონსტრაციო ფრენების არაუმეტეს 30 %-ისა;

გ) სადემონსტრაციო ფრენების შესახებ მონაცემთა შეგროვება:

გ.ა) უნდა შეგროვდეს მონაცემები II/III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ყველა ცდის შესახებ, მიუხედავად იმისა, შეწყვეტილი იქნა დასაფრენად შესვლა, შესრულდა არადამაკმაყოფილებლად თუ წარმატებით;

გ.ბ) მონაცემები უნდა შეიცავდეს, მინიმუმ, შემდეგ ინფორმაციას:

გ.ბ.ა) დასაფრენად შესვლის დაწყების შეუძლებლობას. იდენტიფიცირებული უნდა იყოს საბორტო მოწყობილობის ის გაუმართაობები, რომელთა გამოც II/III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის დაწყება შეუძლებელი გახდა;

გ.ბ.ბ) დასაფრენად მეორე წრეზე წასვლას. მითითებული უნდა იყოს ადზ-ის ზღურბლის თავზე ის სიმადლეები, რომელზეც შეწყვეტილი იქნა დასაფრენად შესვლა ან მოხდა ავტომატური დაფრენის სისტემის გათიშვა, აღნიშნულის მიზეზების აღწერით;

გ.ბ.გ) ადზ-სთან შეხებას, ან შეხებას და გარბენას. ანგარიშში აღწერილი უნდა იყოს ის, თუ რამდენად დამაკმაყოფილებლად შესრულდა დაფრენა, შესრულდა ის შეხების არის ფარგლებში თუ არა, იყო თუ არა შესაძლებელი პილოტის მიერ ან ავტომატური სისტემის მეშვეობით გვერდითი სიჩქარის ან



დაფრენის ტრაექტორიის გადახრის კორექტირება ისე, რომ სხ-ის დაფრენა შესრულებულიყო ადზ-ის გვერდითი ზღვრების ფარგლებში, რაიმე განსაკუთრებული ცოდნის ან სპეციალური ტექნიკის გამოყენების გარეშე. მითითებული უნდა იყოს შეხების წერტილის მიახლოებული გვერდითი და გრძივი მდებარეობა ადზ-ის ღერძულ ხაზთან და, შესაბამისად, ადზ-ის ზღურბლთან მიმართებაში. ასევე, ანგარიშში მითითებული უნდა იყოს II/III კატეგორიის სისტემების მუშაობის ის შეფერხებები, რომელთა გამოც პილოტს მოუწია ხელით მართვის რეჟიმზე გადასვლა ადზ-სთან უსაფრთხო შეხების ან შეხების და გარბენის უზრუნველსაყოფად;

დ) მონაცემთა ანალიზი. არ არის საჭირო დასაფრენად შესვლის იმ წარუმატებელი ცდების მითითება, რომლებიც დაკავშირებულია შემდეგ ფაქტორებთან:

დ.ა) ATS ფაქტორი. ისეთი სიტუაციების მაგალითები, როდესაც საჰაერო ხომალდი ვექტორირებულია დასაფრენად შესვლის საბოლოო საფეხურის საკონტროლო წერტილთან (FAF) იმდენად ახლოს, რომ შეიძლება ვერ შეძლოს რადიოშუქურის სიგნალის დაჭერა და გლისადაზე გასვლა, ან თუ ILS-ის მგრძნობიარე ზოლი დაუცველია, ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანომ გასცა მითითება დასაფრენად შესვლის შეწყვეტის შესახებ;

დ.ბ) მცდარი სანაოსნო სიგნალები. სანაოსნო საშუალებებით (მაგალითად, ILS საკურსო რადიოშუქურით) გაცემული სიგნალის შეფერხება, როდესაც სიგნალი იხშობა სხვა სხ-ების მიმოსვლის ან სანაოსნო საშუალების (ანტენის) გადაფრენის გამო;

დ.გ) სხვა ფაქტორები. ანგარიშში ჩართული უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შემჩნეული ნებისმიერი ის სხვა ფაქტორები, რომლებსაც უარყოფითი გავლენა ჰქონდათ II/ III კატეგორიით დასაფრენად შესვლასა და დაფრენაზე.

მუხლი 3. უწყვეტი ზედამხედველობა

1. პირველადი ნებართვის მიღების შემდეგ ექსპლუატანტს უწყვეტი ზედამხედველობის ქვეშ უნდა ჰქონდეს ყოველი ფრენა რაიმე სახის არასასურველი ტენდენციების გამოვლენის მიზნით მანამ, სანამ ისინი სახიფათო ხასიათს მიიღებენ. ამისათვის შეიძლება გამოყენებული იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის ანგარიშები.

2. 12 თვის განმავლობაში შენახვას ექვემდებარება შემდეგი ინფორმაცია:

ა) სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე, II ან III კატეგორიების საბორტო მოწყობილობის გამოყენებით დასაფრენად შესვლის ის საერთო რაოდენობა, რომელიც საჭირო იყო იმისათვის, რომ II ან III კატეგორიების მინიმუმებით დასაფრენად შესვლის (ფაქტობრივი თუ საწვრთნელი) შესრულების დონე დამაკმაყოფილებელი გამხდარიყო; და

ბ) აეროდრომზე და სხ-ზე რეგისტრირებული მონაცემების მიხედვით, ავტომატურ რეჟიმში წარუმატებელი დასაფრენად შესვლის ან/და დაფრენის შესახებ ანგარიშები შემდეგი ფაქტორების მიხედვით:

ბ.ა) საბორტო მოწყობილობის მტყუნება;

ბ.ბ) მიწისზედა საშუალების არამდგრადი მუშაობა;

ბ.გ) საჰაერო მოძრაობის მართვის (ATC) ორგანოს მიერ გაცემული მითითების საფუძველზე დასაფრენად მეორე წრეზე წასვლა;

ბ.დ) სხვა მიზეზები.

3. ექსპლუატანტი ადგენს პროცედურას, რომლის მიხედვითაც განხორციელდება თითოეულ სხ-ზე არსებული დაფრენის ავტომატური სისტემის ან ადზ-სთან შეხებამდე HUDLS-ის სისტემის (თუ ასეთი დაყენებულია) ფუნქციონირების კონტროლი.

მუხლი 4. II და III კატეგორიით ფრენებზე გადასვლის პერიოდი (გარდამავალი პერიოდი)



1. ექსპლუატანტები, რომლებსაც არ გააჩნიათ II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება:

ა) ექსპლუატანტმა, რომელსაც არ გააჩნია II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება და რომელმაც განაცხადი შეიტანა II ან IIIA კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის მიღებაზე, უნდა წარმოადგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას გააჩნია სხ-ის გარკვეულ ტიპზე I კატეგორიით ფრენის მინიმუმ 12 თვის გამოცდილება.

ბ) ექსპლუატანტმა, რომელმაც განაცხადი შეიტანა IIIB კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის მიღებაზე, სსას-ს უნდა წარუდგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას გააჩნია სხ-ის გარკვეულ ტიპზე II ან IIIA კატეგორიით ფრენის მინიმუმ 6 თვის გამოცდილება.

2. II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილების მქონე ექსპლუატანტი:

ა) ექსპლუატანტმა, რომელსაც გააჩნია II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება და რომელმაც განაცხადი შეიტანა II ან III კატეგორიით ფრენების შესრულების ნებართვის მიღებაზე შემოკლებული გარდამავალი პერიოდის პირობით, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს იმის დასაბუთება, რომ მას შენარჩუნებული აქვს სხ-ის გარკვეულ ტიპზე აღნიშნული კატეგორიებით ფრენის ადრე შეძენილი გამოცდილება.

ბ) იმ ექსპლუატანტმა, რომელიც დაშვებულია ორი შეწყვილებული ავტოპილოტის გამოყენებით II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესასრულებლად, როდესაც დაფრენა ხორციელდება როგორც ავტომატურ, ასევე ხელით მართვის რეჟიმში, და რომელიც დამატებით გადადის HUDLS-ის სისტემის გამოყენებით ხელით მართვის რეჟიმში II ან III კატეგორიით დაფრენის შესრულებაზე, სათანადო ნებართვის მიღებისთვის უნდა შეასრულოს საექსპლუატაციო დემონსტრირება, იმავე მოცულობით, იგი II ან III კატეგორიით ფრენებზე „ახალი განმცხადებელი“ რომ ყოფილიყო.

მუხლი 5. II და III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის, დაფრენის და დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენის (LVTO) უზრუნველყოფის მოწყობილობის ტექნიკური მომსახურება

ექსპლუატანტი, მწარმოებელთან თანამშრომლობის საფუძველზე, ადგენს ბორტზე დამონტაჟებული მიმართვის სისტემების ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციებს, რომლებიც უნდა იყოს ჩართული ექსპლუატანტის სხ-ის ტექნიკური მომსახურების პროგრამაში.

მუხლი 6. გამოსადეგი აეროდრომები და ადზ-ები

აეროდრომის მიმართ დადგენილი საექსპლუატაციო მოთხოვნები და აეროდრომების გამოყენების საინსტრუქციო მითითებები მოყვანილია სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 11 ოქტომბრის №203 ბრძანების მე-17 მუხლში და მე-19 დანართში, ასევე, ჩიკაგოს კონვენციის მე-6 დანართის დამატება I-ში, ICAO-ს დოკუმენტში „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელო“ (Doc 9365) EASA დოკუმენტში „სპეციალური ნებართვები“, AMC6 SPA.LVO.105 ნაწილში.

მუხლი 7. საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადება და კვალიფიკაცია

1. ზოგადი მოთხოვნები:

ა) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენებთან დაკავშირებით საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების პროგრამებში შედიოდეს მიწისზედა მომზადება, ფრენის იმიტაციის საწაფზე წვრთნა ან/და საფრენოსნო მომზადება;

ბ) II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის გამოცდილების არმქონე საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა უნდა გაიაროს საწვრთნელი პროგრამების სრული კურსი, რომელიც გაწერილია ქვემოთ მე-2 და მე-3 პუნქტებში;

გ) საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრებმა, რომლებსაც სხვა ექსპლუატანტთან შეძენილი ჰქონდათ ანალოგიური ტიპის სისტემების (ავტოპილოტი-ILS-MLS/ავტომატური დაფრენის სისტემა,



HUDLS/ჰიბრიდული HUDLS, EVS) გამოყენებით II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ან, საჭიროებისამებრ, ხელით მართვის რეჟიმში II კატეგორიით დაფრენის შესრულების გამოცდილება, შეიძლება გაიარონ:

გ.ა) მიწისზედა მომზადების შემოკლებული კურსი, თუ ახალ ექსპლუატანტთან ფრენებს ასრულებენ არა იმ ტიპის ან კლასის სხ-ზე, რომელზეც ადრე შემენილი ჰქონდათ II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება, არამედ სხვა ტიპის ან კლასის სხ-ზე;

გ.ბ) მიწისზედა მომზადების, ფრენის იმიტაციის საწაფზე წვრთნის ან/და საფრენოსნო მომზადების შემოკლებული კურსი, თუ ახალ ექსპლუატანტთან ფრენებს ასრულებენ იმავე ტიპის ან კლასის სხ-ზე ან სხ-ის ტიპის ან კლასის იმავე მოდიფიკაციაზე, რომელზეც ადრე შემენილი ჰქონდათ II ან III კატეგორიით ფრენის გამოცდილება. შემოკლებულ კურსში, სულ ცოტა, უნდა შედიოდეს 3. ა); 3. ბ.ა) ან 3. ბ.ბ) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია გამოსაყენებელი, და 3.გ.ა) ქვეპარაგრაფებით გათვალისწინებული მოთხოვნები. ექსპლუატანტს შეუძლია შეამციროს დასაფრენად შესვლის/დაფრენების 3. ბ.ა) ქვეპარაგრაფით გათვალისწინებული რაოდენობა, თუ სხ-ის ტიპს/კლასს ან ტიპის ან კლასის მოდიფიკაციას გააჩნია ისეთივე ან მსგავსი:

გ.ბ.ა) ტექნოლოგიების დონე – ფრენის მართვის/დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ავტომატური მიმართვის სისტემა (FMS/FGS);

გ.ბ.ბ) საექსპლუატაციო პროცედურები;

გ.ბ.გ) საპილოტაჟო მახასიათებლები;

გ.ბ.დ) HUDLS/ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენება; და

გ.ბ.ე) EVS-ის გამოყენება,

რაც სხ-ის იმ ტიპსა ან კლასს, რომელზეც პილოტს მანამდე ჰქონდა შესრულებული ფრენები. წინააღმდეგ შემთხვევაში, დაცული უნდა იყოს 3. ბ.ა) ქვეპარაგრაფით გათვალისწინებული მოთხოვნები.

დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრებმა, რომლებსაც ექსპლუატანტთან შემენილი აქვთ II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების გამოცდილება, შეიძლება გაიარონ მიწისზედა მომზადების, ფრენის საწაფზე წვრთნის ან/და საფრენოსნო მომზადების შემოკლებული კურსი:

დ.ა) სხ-ის სხვა ტიპი/კლასზე გადასვლის დროს. შემოკლებულ კურსში, სულ ცოტა, უნდა შედიოდეს 3.ა); 3.ბ.ა) ან 3.ბ.ბ) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია გამოსაყენებელი, და 3.გ.ა) ქვეპარაგრაფებით გათვალისწინებული დისციპლინები;

დ.ბ) ერთი და იგივე ტიპის ან კლასის ფარგლებში სხ-ის სხვა ისეთ მოდიფიკაციაზე გადასვლის შემთხვევაში, რომელსაც გააჩნია ისეთივე ან მსგავსი:

დ.ბ.ა) ტექნოლოგიების დონე – დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ავტომატური მიმართვის სისტემა (FGS);

დ.ბ.ბ) საექსპლუატაციო პროცედურები – ინტეგრულობა;

დ.ბ.გ) საპილოტაჟო მახასიათებლები;

დ.ბ.დ) HUDLS/ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენება;

დ.ბ.ე) EVS-ის გამოყენება,

რაც სხ-ის იმ ტიპსა ან კლასზე, რომელზეც პილოტს მანამდე ჰქონდა შესრულებული ფრენები. სხ-ის სხვა მოდიფიკაციაზე გადასვლის შემთხვევაში, შემოკლებული კურსის ფარგლებში საკმარისია



შემცენებითი ან სხვაობების შემსწავლელი კურსის გავლა.

ე) ერსა და იმავე ტიპის ან კლასის ფარგლებში სხ-ის სხვა ისეთ მოდიფიკაციაზე გადასვლის შემთხვევაში, რომელსაც გააჩნია მნიშვნელოვნად განსხვავებული:

ე.ა) ტექნოლოგიების დონე – დასაფრენად შესვლის და დაფრენის ავტომატური მიმართვის სისტემა (FGS);

ე.ბ) საექსპლუატაციო პროცედურები – ინტეგრულობა;

ე.გ) საპილოტაჟო მახასიათებლები;

ე.დ) HUDLS/ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენება;

ე.ე) EVS-ის გამოყენება;

დაცული უნდა იყოს 3.ა); 3.ბ.ა) ან 3.ბ.ბ) იმისდა მიხედვით, თუ რომელია გამოსაყენებელი და 3. გ.ა) ქვეპარაგრაფებით გათვალისწინებული მოთხოვნები.

ვ) ექსპლუატანტმა, ერთისა და იმავეს ტიპის ან კლასის ფარგლებში სხვადასხვა მოდიფიკაცი(ებ)ის სხ-ებზე ფრენების დაწყებისას, უნდა დაასაბუთოს, რომ აღნიშნულ სხ-ებზე II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის განხორციელება, სხ-ებს შორის არსებული სხვაობების ან/და მსგავსებების გათვალისწინებით, გამართლებულია ისეთი ფაქტორების მიხედვით, როგორიცაა:

ვ.ა) ტექნოლოგიების დონე, მათ შორის:

ვ.ა.ა) ფრენის მიმართვის სისტემა (FGS), შესაბამისი დისპლეიები და მართვის ელემენტები;

ვ.ა.ბ) ფრენის მართვის სისტემა (FMS) და დასაფრენად შესვლის და დაფრენის მიმართვის ავტომატურ სისტემასთან (FGS) მისი ინტეგრირება;

ვ.ა.გ) HUD/ჰიბრიდული HUDLS-ის ან/და EVS -ის გამოყენება.

ზ) საექსპლუატაციო პროცედურები, მათ შორის:

ზ.ა) „მტყუნების დროს პასიური“/„მტყუნების დროს აქტიური“ სისტემების გამოყენება, გამაფრთხილებელი სიმაღლე;

ზ.ბ) ხელით მართვის რეჟიმში/ავტომატურ რეჟიმში დაფრენა;

ზ.გ) გადაწყვეტილების მიღების ფარდობითი სიმაღლის გარეშე დასაფრენად შესვლა;

ზ.დ) HUD/ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენება.

თ) საპილოტაჟო მახასიათებლები, მათ შორის:

თ.ა) HUDLS-ის ავტომატურ რეჟიმში ან ან/და EVS-ს გამოყენებით დასაფრენად შესვლის შემდეგ ხელით მართვის რეჟიმში დაფრენა;

თ.ბ) ავტომატურ რეჟიმში დასაფრენად შესვლის შემდეგ ხელით მართვის რეჟიმში მეორე წრეზე წასვლა;

თ.გ) ავტომატურ/ხელით მართვის რეჟიმში გარბენა.

2. მიწისზედა მომზადება. ფრენის იმიტაციის საწაფზე წვრთნა ან/და საფრენოსნო მომზადება.

საფრენოსნო ეკიპაჟის მომზადების და კვალიფიკაციის მიმართ დადგენილი მოთხოვნები და



პროცედურები მოყვანილია:

- ICAO-ს დოკუმენტში „ნებისმიერი ამინდის პირობებში ფრენის სახელმძღვანელო“ (Doc 9365)
- EASA დოკუმენტში „სპეციალური ნებართვები“, AMC1 SPA.LVO.120 ნაწილში.

3. გადამზადება:

საფრენოსნო ეკიპაჟის იმ წევრმა, რომელიც გადადის ახალი ტიპი/კლასის ან მოდიფიკაციის სხ-ზე, რომელზეც მას შესასრულებელი ექნება დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა, I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით, II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, ადზ-ზე ხილვადობის 800 მ-ის ან ნაკლები სიშორით EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა და II და III კატეგორიებით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, უნდა გაიაროს დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის ქვემოთ ჩამოთვლილი მომზადება. შემოკლებული კურსის გავლის პირობები აღწერილია ამ მუხლის 1. გ); 1.დ) და 1. ე) პარაგრაფებში.

ა) მიწისზედა მომზადება:

საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გაიარონ მიწისზედა მომზადება, II და III კატეგორიებით ფრენის მათი გამოცდილების და წინა მომზადების გათვალისწინებით ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად;

ბ) ფრენის იმიტაციის საწაფზე (FSTD) წვრთნა ან/და საფრენოსნო მომზადება:

ბ.ა) ფრენის იმიტაციის საწაფზე (FSTD) შესრულებული უნდა იყოს მინიმუმ ექვსი დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა, ხოლო HUDLS-ის გამოყენებისას - რვა დასაფრენად შესვლა ან/და დაფრენა (EVS-ით ან EVS-ის გარეშე). დასაფრენად რვა შესვლის მოთხოვნა ექვსამდე შეიძლება შემცირდეს ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენების შემთხვევაში.

ბ.ბ) სხ-ის კონკრეტული ტიპისათვის შესაფერისი ფრენის იმიტაციის საწაფის (FSTD) არარსებობის შემთხვევაში, სხ-ის შესაბამის ტიპზე უნდა შესრულდეს დასაფრენად მინიმუმ სამი შესვლა, ხოლო HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებისას - დასაფრენად ხუთი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა. ჰიბრიდული HUDLS-ის გამოყენებისათვის, საჭიროა დასაფრენად მინიმუმ სამი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა.

ბ.გ) სხ-ზე რაიმე სპეციალური მოწყობილობის გამოყენების საჭიროების შემთხვევაში, ისეთი, როგორიცაა კოლიმატორული ინდიკატორი ან გაფართოებული შესაძლებლობების მქონე ტექნიკური ხედვის სისტემა, საფრენოსნო ეკიპაჟს უნდა ჩაუტარდეს დამატებითი წვრთნა. როდესაც EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა განსახორციელებელია ადზ-ზე ხილვადობის 800 მ-ზე ნაკლები სიშორის პირობებში, სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე უნდა შესრულდეს დასაფრენად მინიმუმ ხუთი შესვლა და მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა.

გ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების კვალიფიკაციისადმი მოთხოვნები განისაზღვრება ექსპლუატაციის სახეობის და სხ-ის ტიპის მიხედვით:

გ.ა) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ II და III კატეგორიებით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის განხორციელების დაწყებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრი გაივლის შესაბამის შემოწმებას.

გ.ბ) ამ მუხლის 3.გ.ა) პარაგრაფში გათვალისწინებული შემოწმების სანაცვლოდ შესაძლებელია ფრენის იმიტაციის საწაფზე წვრთნა ან/და საფრენოსნო მომზადება ამ მუხლის 3.ბ) პარაგრაფის შესაბამისად.

დ) ზედამხედველობის ქვეშ ფრენის განხორციელება:

ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ სარეისო ფრენის დროს საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა ზედამხედველობის ქვეშ (LIFUS) შეასრულოს:

დ.ა) II კატეგორიისათვის, როდესაც საჭიროა ხელით მართვის რეჟიმში დაფრენის შესრულება ან



მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა:

დ.ა.ა) გამორთული ავტოპილოტით მინიმუმ სამი დაფრენა;

დ.ა.ბ) მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის გამოყენებით მინიმუმ ოთხი დაფრენა,

გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საჭიროა მხოლოდ ერთი დაფრენის შესრულება (ორი – მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის გამოყენებით) იმ პირობით, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს გავლილი აქვს ზემოთ მითითებულ ამ მუხლის 3. ბ) პარაგრაფში აღწერილი გადამზადება ფრენის იმიტაციის ისეთ საწაფზე (FSTD), რომელიც სერტიფიცირებულია სხ-ზე ფრენების გარეშე(AFTT) გადამზადებისათვის გამოყენებაზე.

დ.ა.გ) III კატეგორიისათვის, ავტომატურ რეჟიმში მინიმუმ ორი დაფრენა, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც:

დ.ა.გ.ა) საჭიროა ავტომატურ რეჟიმში მხოლოდ ერთი დაფრენის შესრულება იმ პირობით, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს გავლილი აქვს ზემოთ მითითებულ ამ მუხლის 3. ბ) პარაგრაფში აღწერილი გადამზადება ფრენის იმიტაციის ისეთ საწაფზე (FSTD), რომელიც სერტიფიცირებულია სხ-ზე ფრენების გარეშე (AFTT) გადამზადებისათვის გამოყენებაზე;

დ.ა.გ.ბ) ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენის (LIFUS) განხორციელებისას, ავტომატურ რეჟიმში დაფრენის შესრულება საჭირო არ არის, თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს გავლილი აქვს ზემოთ მითითებულ ამ მუხლის 3. ბ) პარაგრაფში აღწერილი (ZFTT) პროგრამის მიხედვით გადამზადება ფრენის იმიტაციის ისეთ საწაფზე (FSTD), რომელიც სერტიფიცირებულია სხ-ზე ფრენების გარეშე (ZFTT) გადამზადებისათვის გამოყენებაზე; და

დ.ა.გ.გ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც გავლილი აქვს (დ.ა.გ.ბ) პარაგრაფით გათვალისწინებული მომზადება, სათანადოდაა კვალიფიცირებული იმისათვის, რომ ზედამხედველობის ქვეშ (LIFUS) სარეისო ფრენები შეასრულოს გადაწყვეტილების მიღების აბსოლუტური/ფარდობითი სიმაღლის და ადრ-ზე ხილვადობის სიშორის იმ ყველაზე დაბალი ნებადართული მნიშვნელობის პირობებში, რომელიც “ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოშია” განსაზღვრული.

დ.ა.დ) მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის გამოყენებით III კატეგორიით დასაფრენად შესვლისათვის - მინიმუმ ოთხი დასაფრენად შესვლა.

4. მეთაურობის გამოცდილება და სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე ფრენის გამოცდილება:

ა) სხ-ის ახალ ტიპი/კლასზე II კატეგორიით ფრენის განხორციელების დაწყებამდე, სხ-ის მეთაურთან ან იმ პილოტთან მიმართებაში, რომელსაც გადაეცა სხ-ის მართვა, გამოიყენება დამატებითი მოთხოვნები, რომელთა მიხედვითაც:

ა.ა.) უნდა ჰქონდეთ სხ-ის აღნიშნულ ტიპზე 50 სთ ნაფრენი ან შესრულებული 20 სექტორი, ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენების ჩათვლით;

ა.ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც განსახორციელებელია ხელით მართვის რეჟიმში II კატეგორიით დაფრენა ან მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა, II კატეგორიასთან მიმართებაში დადგენილი ადრ-ზე ხილვადობის სიშორის მინიმუმი 100 მ-ით გაზრდილი უნდა იყოს მანამ, სანამ:

ა.ბ.ა) სხ-ის გარკვეულ ტიპზე არ ექნება ნაფრენი 100 სთ ან შესრულებული 40 სექტორი, ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენების ჩათვლით;

ა.ბ.ბ) სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე არ ექნებათ ნაფრენი 50 სთ ან შესრულებული 20 სექტორი, ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენების შესრულების ჩათვლით, თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს რომელიმე სხვა ექსპლუატანტთან ადრე გავლილი აქვს ხელით მართვის რეჟიმში II კატეგორიით დაფრენის საკვალიფიკაციო მომზადება;



ა.ბ.გ) HUDLS-ის გამოყენებით ფრენების მიმართებაში, შესასრულებელი სექტორების რაოდენობის მიმართ ამ მუხლის 4. ა) და 4. ბ.ა) პარაგრაფებით გათვალისწინებული მოთხოვნები ყოველთვის დაცული უნდა იყოს; აღნიშნული მოთხოვნები არ მოქმედებს სხ-ის გარკვეულ ტიპსა ან კლასზე ნაფრენი საათების რაოდენობასთან მიმართებაში.

ბ) სხ-ის ახალ ტიპზე III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების დაწყებამდე, სხ-ის მეთაურთან ან იმ პილოტთან მიმართებაში, რომელსაც გადაეცა სხ-ის მართვა, გამოიყენება დამატებითი მოთხოვნები, რომელთა მიხედვითაც:

ბ.ა) უნდა ჰქონდეთ სხ-ის აღნიშნულ ტიპზე 50 სთ ნაფრენი ან შესრულებული 20 სექტორი, ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენების ჩათვლით; და

ბ.ბ) ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის II ან III კატეგორიებთან მიმართებაში გამოსაყენებელი მინიმუმები 100 მ-ით გაზრდილი უნდა იყოს მანამ, სანამ სხ-ის გარკვეულ ტიპზე არ ექნებათ 100 სთ ნაფრენი ან შესრულებული 40 სექტორი, ზედამხედველობის ქვეშ სარეისო ფრენების ჩათვლით, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს რომელიმე სხვა ექსპლუატანტთან ადრე გავლილი აქვს ხელით მართვის რეჟიმში II ან III კატეგორიით დაფრენის საკვალიფიკაციო მომზადება.

გ) სხ-ზე III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულების დაწყებამდე, სხ-ის მეთაურთან ან იმ პილოტთან მიმართებაში, რომელსაც გადაეცა სხ-ის მართვა, გამოიყენება დამატებითი მოთხოვნები, რომელთა მიხედვითაც მათ უნდა ჰქონდეთ ერთხელ მაინც წინასწარ შესრულებული სხ-ის ამ ტიპზე და კონკრეტულ გამოსაყენებელ ადზ-ს სამუშაო კურსით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა CAT II-ის ან უფრო უკეთეს მეტეოროლოგიურ პირობებში.

5. პერიოდული მომზადება და შემოწმება:

ა) ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ დადგენილ პერიოდულ მომზადებასთან და საკვალიფიკაციო შემოწმებასთან ერთად, შემოწმდება პილოტის ცოდნა და მისთვის ნებადართული კატეგორიებით ფრენის ოსტატობა. საკვალიფიკაციო შემოწმების პერიოდის განმავლობაში მის მიერ შესასრულებელია ფრენის იმიტაციის საწაფზე მინიმუმ ორი დასაფრენად შესვლა, ხოლო მიწასთან შეხებამდე HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებით - ოთხი დასაფრენად შესვლა და დაფრენა, რომელთა შორის ერთი დაფრენა უნდა შესრულდეს ადზ-ზე ხილვადობის ყველაზე დაბალი ნებადართული სიშორის პირობებში. გარდა ამისა, აქედან საწაფზე დასაფრენად ერთი შესვლა და, შესაბამისად, HUDLS-ის ან/და EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად ორი შესვლა შეიძლება შეიცვალოს სხ-ზე შესრულებული ერთი დასაფრენად შესვლით და დაფრენით, II ან III კატეგორიებისათვის დადგენილი პროცედურების მიხედვით. საკვალიფიკაციო შემოწმების პროცესში უნდა შესრულდეს დასაფრენად მეორე წრეზე ერთი წასვლა. თუ ექსპლუატანტისათვის ნებადართულია დაბალი ხილვადობის პირობებში ადზ-ზე ხილვადობის 150/200 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენის შესრულება, საკვალიფიკაციო შემოწმების პროცესში პილოტმა უნდა შეასრულოს დაბალი ხილვადობის პირობებში ყველაზე დაბალი გამოსაყენებელი მინიმუმით, სულ ცოტა, ერთი აფრენა (LVTO).

ბ) II ან III კატეგორიით დასაფრენად შესვლის და დაფრენის დასამუშავებლად, ექსპლუატანტმა უნდა გამოიყენოს სსაა-ს მიერ აღიარებული ფრენის იმიტაციის საწაფი (FSTD).

გ) ფრენის მართვის „მტყუნების დროს პასიური“ სისტემების (HUDLS-ის ჩათვლით) მქონე სხ-ებზე III კატეგორიით ფრენისათვის, სამი თანმიმდევრული საკვალიფიკაციო შემოწმების პერიოდის განმავლობაში, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრმა უნდა შეასრულოს გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით ან უფრო დაბალ სიმაღლეზე ავტოპილოტის მტყუნების გამო დასაფრენად მეორე წრეზე მინიმუმ ერთი წასვლა, ადზ-ზე ხილვადობის 300 მ-ის ან ნაკლები სიშორის (ბოლო მეტეოცნობის მიხედვით) პირობებში.

მუხლი 8. დაბალი ხილვადობის პირობებში აფრენა (LVTO)

1. დაბალი ხილვადობის პირობებში ადზ-ზე ხილვადობის 400 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენის შესრულების დაშვებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებმა უნდა გაიარონ შემდეგი მომზადება:



ა) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში სტანდარტული აფრენა;

ბ) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში აფრენა, როდესაც ძრავის მტყუნება მოხდა;

ბ.ა) თვითმფრინავებთან მიმართებაში, სიჩქარეთა V1-დან V2-მდე (აფრენის უსაფრთხო სიჩქარეები) დიაპაზონში, რამდენადაც ეს უსაფრთხოების თვალსაზრისით შესაძლებელია;

ბ.ბ) შვეულმფრენებთან მიმართებაში, აფრენისას - გადაწყვეტილების მიღების წერტილში (TDP) ან მის შემდეგ;

გ) ადზ-ზე ხილვადობის მინიმალური ნებადართული სიშორის პირობებში აფრენა, როდესაც ძრავის მტყუნება მოხდა;

გ.ა) თვითმფრინავებთან მიმართებაში, V1 სიჩქარის განვითარებამდე, აფრენის შემდგომი შეწყვეტით.

გ.ბ) შვეულმფრენებთან მიმართებაში, აფრენისას - გადაწყვეტილების მიღების წერტილამდე (TDP).

2. ექსპლუატანტი, რომლისათვის ნებადართულია დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVTO) ადზ-ზე ხილვადობის 150 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენა, უზრუნველყოფს, რომ ამ მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებული მომზადება პილოტებს ჩაუტარდეს ფრენის იმიტაციის საწაფზე (FSTD). აღნიშნული მომზადების პროცესში უნდა გამოიყენებოდეს ყველა სპეციალური პროცედურა და მოწყობილობა.

3. ექსპლუატანტი უზრუნველყოფს, რომ დაბალი ხილვადობის პირობებში (LVTO) ადზ-ზე ხილვადობის 150 მ-ზე ნაკლები სიშორით აფრენების დაშვებამდე, საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრები გაივლიან შესაბამის შემოწმებას. სხ-ის ახალ ტიპზე გადასვლის შემთხვევაში, აღნიშნული შემოწმების სანაცვლოდ შესაძლებელია ფრენის იმიტაციის საწაფზე წვრთნა ან/და საფრენოსნო მომზადება ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის შესაბამისად.

მუხლი 9. I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით (LTS CAT I), II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით (OTS CAT II), EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა

1. მომზადების დამატებითი მოთხოვნები:

ა) ზოგადი მოთხოვნები ექსპლუატანტები, რომლებიც ასრულებენ I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით (LTS CAT I), II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით (OTS CAT II), ადზ-ზე ხილვადობის 800 მ-ის ან ნაკლები სიშორის პირობებში EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლას და დაფრენას, უნდა დაიცვან II კატეგორიისათვის დადგენილი მოთხოვნები, ხოლო თუ გამოიყენება HUDLS – ამ სისტემასთან მიმართებაში არსებული მოთხოვნები. საჭიროებისამებრ, ექსპლუატანტს შეუძლია გააერთიანოს აღნიშნული დამატებითი მოთხოვნები იმ პირობით, რომ საექსპლუატაციო პროცედურები ერთმანეთთან შეთავსებადია.

ბ) I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (LTS CAT I) გადამზადების ფარგლებში დასაშვებია ისე, რომ დასაფრენად შესვლის საერთო რაოდენობა შეესაბამებოდეს გადამზადების პროგრამით გათვალისწინებულ რაოდენობას, იმ პირობით, რომ გადამზადება ტარდებოდა ადზ-ზე ხილვადობის სიშორის (RVR) ყველაზე დაბალი გამოსადეგი მნიშვნელობების პირობებში. პერიოდული წვრთნისა და საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს ექსპლუატანტს ასევე შეუძლია გააერთიანოს ცალკეული მოთხოვნები იმ პირობით, რომ ზემოთ ხსენებული საექსპლუატაციო პროცედურები დაცულია და ყოველ 18 თვეში, სულ ცოტა, ერთხელ მაინც შესრულდა I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით დასაფრენად, სულ ცოტა, ერთი შესვლა მაინც.

გ) II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (OTS CAT II)



გადამზადების ფარგლებში შესასრულებელი დასაფრენად შესვლის საერთო რაოდენობა უნდა იყოს HUD/HUDLS-ის გამოყენებით II კატეგორიით დასაფრენად შესვლისათვის მომზადებით გათვალისწინებულზე არანაკლები. პერიოდული წვრთნისა და საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს ექსპლუატანტს ასევე შეუძლია გააერთიანოს ცალკეული მოთხოვნები იმ პირობით, რომ ზემოთ ხსენებული საექსპლუატაციო პროცედურები დაცულია და ყოველ 18 თვეში, სულ ცოტა, ერთხელ მაინც შესრულდა II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით დასაფრენად, სულ ცოტა, ერთი შესვლა მაინც.

დ) ადზ-ზე ხილვადობის 400 მ-ის ან ნაკლები სიშორის პირობებში EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა

გადამზადების ფარგლებში შესასრულებელი დასაფრენად შესვლის საერთო რაოდენობა უნდა იყოს HUD-ის გამოყენებით II კატეგორიით დასაფრენად შესვლისათვის მომზადებით გათვალისწინებულზე არანაკლები. პერიოდული წვრთნისა და საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს ექსპლუატანტს ასევე შეუძლია გააერთიანოს ცალკეული მოთხოვნები იმ პირობით, რომ ზემოთ ხსენებული საექსპლუატაციო პროცედურები დაცულია და ყოველ 12 თვეში, სულ ცოტა, ერთხელ მაინც შესრულდა EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად, სულ ცოტა, ერთი შესვლა მაინც.

2. დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შეიძლება შესრულდეს ისეთი სხ-ით, რომელიც II/III კატეგორიებით ფრენებზეა სერტიფიცირებული. აღნიშნული დასაფრენად შესვლა და დაფრენა შეიძლება შესრულდეს როგორც სარეისო, ასევე სასწავლო ფრენის დროს.

მუხლი 10. საექსპლუატაციო პროცედურები

1. ზოგადი მოთხოვნები:

ა) შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ფრენად ითვლება:

ა.ა) აფრენა, მიმართვის ელექტრონული სისტემის ან HUDLS/ჰიბრიდული HUD/HUDLS-ის სისტემების გამოყენებით ან მათ გარეშე;

ა.ბ) HUDLS/ჰიბრიდული HUD/HUDLS სისტემების ან/და EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა;

ა.გ) კომბინირებული ორი ავტოპილოტის გამოყენებით გადაწყვეტილების მიღების ფარდობით სიმაღლეზე დაბლა დასაფრენად შესვლა და ხელით მართვის რეჟიმში დაფრენა და გარბენა;

ა.დ) კომბინირებული ორი ავტოპილოტის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა, ავტომატურ რეჟიმში, დაფრენა და ხელით მართვის რეჟიმში გარბენა;

ა.ე) კომბინირებული ორი ავტოპილოტის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა, ავტომატურ რეჟიმში, დაფრენა და გარბენა ადზ-ზე 400 მ-ზე ნაკლები ხილვადობის სიშორის პირობებში.

ბ) ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ფრენის პროცედურები და ინსტრუქციები. აღნიშნული პროცედურები და ინსტრუქციები უნდა იყოს ჩართული “ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში” ან პროცედურების შესრულების სახელმძღვანელოში და მათში გაწერილი უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მოვალეობები აფრენის, დასაფრენად შესვლის, გასწორების, დაფრენის, გარბენის და მეორე წრეზე წასვლის დროს.

გ) დაბალი ხილვადობის პირობებში ოპერირების დაწყებამდე, სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ:

გ.ა) ვიზუალური და არავიზუალური საშუალებების მდგომარეობა (სტატუსი) დამაკმაყოფილებელია;

გ.ბ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოებიდან მიღებული ინფორმაციის მიხედვით, აეროდრომისათვის დადგენილია და ძალაშია დაბალი ხილვადობის პირობებში ფრენის პროცედურები (LVP);



გ.დ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებს გააჩნიათ სათანადო კვალიფიკაცია.

2. პროცედურები და ინსტრუქციები:

ა) ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს დეტალური საექსპლუატაციო პროცედურები და ინსტრუქციები და ჩართოს ისინი „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“.

პროცედურების და ინსტრუქციების ხასიათი და გამოყენების სფერო განისაზღვრება ბორტზე დამონტაჟებული მოწყობილობით და პილოტთა კაბინაში მოქმედების წესებით. ექსპლუატანტი ვალდებულია „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ გარკვევით განსაზღვროს საფრენოსნო ეკიპაჟის თითოეული წევრის მოვალეობების სფერო აფრენის, დასაფრენად შესვლის, ჰაერში კიდების, გარბენის და მეორე წრეზე წასვლის დროს. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს არავიზუალური (სახელსაწყო) პირობებიდან ვიზუალურებზე გადასვლის დროს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების მოვალეობებს და, აგრეთვე, გაუარესებული ხილვადობის ან სისტემების გაუმართაობის პირობებში მოქმედების პროცედურებს. სპეციალური ყურადღება უნდა მიექცეს კაბინაში მყოფი ეკიპაჟის წევრებს შორის მოვალეობების ისეთნაირ განაწილებას, რომ იმ პილოტმა, რომელსაც ევალება დაფრენის ან მეორე წრეზე წასვლის შესახებ გადაწყვეტილების მიღება, შეძლოს პროცესის გაკონტროლება და სწორი გადაწყვეტილების მიღება.

ბ) ინსტრუქციები „სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოთი“ გათვალისწინებულ შეზღუდვებსა და სავალდებულო პროცედურებთან შესაბამისობაში უნდა იყოს მოყვანილი და უნდა მოიცავდეს შემდეგს:

ბ.ა) სხ-ზე არსებული მოწყობილობის ფუნქციონირების შემოწმება როგორც აფრენის წინ ასევე და ფრენის შესრულების დროს;

ბ.ბ) მიწისზედა და საბორტო მოწყობილობის მდგომარეობის (სტატუსის) შეცვლის გავლენა მინიმუმებზე;

ბ.გ) აფრენის, დასაფრენად შესვლის, გასწორების, კიდების რეჟიმში ყოფნის, დაფრენის, გარბენის და დასაფრენად მეორე წრეზე წასვლის პროცედურები;

ბ.დ) სისტემების მტყუნებისას ან საავარიო სიგნალიზაციის, მათ შორისაც HUDLS/HUDLS/EVS-ის ინდიკაციის ჩართვის და სხვა არასტანდარტული ვითარების წარმოქმნის დროს მოქმედების პროცედურები;

ბ.ე) საჭირო მინიმალური ვიზუალური ორიენტირები;

ბ.ვ) სავარძელში პილოტის სწორი მდგომარეობის და მხედველობის კუთხის მნიშვნელობა;

ბ.ზ) ვიზუალური ორიენტირების ხილვადობის გაუარესების შემთხვევაში მოქმედება;

ბ.თ) ბ.ა)-დან ბ.დ)-მდე და ბ.ვ) ქვეპარაგრაფებში გათვალისწინებული პროცედურების შესასრულებლად ეკიპაჟის წევრებს შორის მოვალეობების ისეთი განაწილება, რომ იმ პილოტმა, რომელსაც ევალება დაფრენის ან მეორე წრეზე წასვლის შესახებ გადაწყვეტილების მიღება, შეძლოს პროცესის გაკონტროლება და სწორი გადაწყვეტილების მიღება;

ბ.ი) 200 ფუტზე დაბლა რადიოსიმალი საზომის მეშვეობით სიმაღლის გაზომვის წესი და დაფრენის სრულ დასრულებამდე სხ-ზე არსებული ხელსაწყოების ერთ-ერთი პილოტის მიერ განუწყვეტელი კონტროლის მოთხოვნა;

ბ.კ) საკურსო რადიოშუქურის მგრძნობიარობის ზონის დაცვის წესი;

ბ.ლ) ქარის სიჩქარის, ქარის წანაცვლების, ტურბულენტობის და ადზ-ის მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის გამოყენება და ადზ-ის რამდენიმე წერტილში RVR-ის გაზომვა;

ბ.მ) პროცედურები, რომლებიც გამოიყენება შემდეგი ოპერაციებისათვის:



ბ.მ.ა) I კატეგორიის სტანდარტზე უფრო დაბალი მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (LTS CAT I);

ბ.მ.ბ) II კატეგორიის სტანდარტისაგან განსხვავებული მინიმუმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა (OTS CAT II);

ბ.მ.გ) EVS-ის გამოყენებით დასაფრენად შესვლა;

ბ.მ.დ) დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულება ისეთ ადრ-ებზე, რომელთათვისაც II და III კატეგორიით ფრენის პროცედურები არ მოქმედებს ან დადგენილი არ არის;

ბ.ნ) სხ-ის საფრენად ვარგისობით განსაზღვრული საექსპლუატაციო შეზღუდვები;

ბ.ო) ინფორმაცია ILS-ით განსაზღვრული გლისადიდან ან საკურსო რადიოშუქურით მოცემული კურსიდან მაქსიმალური ნებადართული გადახრის შესახებ.

3. მინიმალური აღჭურვილობა:

ა) ექსპლუატანტმა „ფრენების შესრულების სახელმძღვანელოში“ ან პროცედურების შესრულების სახელმძღვანელოში (იმისდა მიხედვით, თუ რომელი გამოიყენება) უნდა მიუთითოს ის მინიმალური მოწყობილობა, რომელიც, „სხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს“ ან სხვა შესაბამისი დოკუმენტის შესაბამისად, უნდა იყოს გამართულ მდგომარეობაში შეზღუდული ხილვადობის პირობებში ოპერაციების დაწყების მომენტისთვის.

ბ) სხ-ის მეთაური ან მისი მოვალეობის შემსრულებელი პილოტი უნდა დარწმუნდეს, რომ სხ-ის და შესაბამისი საბორტო სისტემების ტექნიკური მდგომარეობა (სტატუსი) დამაკმაყოფილებელია და ექსპლუატაციის კონკრეტულ სახეობას შეესაბამება.

