

# სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №150

2012 წლის 30 აგვისტო

ქ. თბილისი

## ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 და 56-ე მუხლების, „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს კანონის 25-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე, **ვბრძანებ:**

**მუხლი 1.** დამტკიცდეს თანდართული „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები“ №1-16 დანართებთან ერთად.

**მუხლი 2.** ამ წესების ამოქმედებამდე გაცემული მოყვარული პილოტის, კომერციული პილოტის, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის, პლანერის პილოტის, თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობები ძალაშია 2012 წლის 1 ოქტომბრამდე.

**მუხლი 3.** „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები“ ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე, გარდა მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტის, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტის, 27-ე მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების და 27-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტისა.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.*

**მუხლი 4 .** „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტი ამოქმედდეს 2013 წლის 1 ივნისიდან, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტი ამოქმედდეს 2016 წლის 31 მარტიდან, ხოლო 27-ე მუხლის პირველი და მეორე პუნქტები ამოქმედდეს 2013 წლის 1 თებერვლიდან.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 28 იანვრის ბრძანება №14 - ვებგვერდი, 30.01.2013წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.*

**მუხლი 4<sup>1</sup>.** „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ მე-10 მუხლის 41 პუნქტი ძალადაკარგულად გამოცხადდეს 2016 წლის 31 მარტიდან, მე-10 მუხლის მე-4 პუნქტის ამოქმედებისთანავე.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.*

**მუხლი 5.** „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ 27-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტი ამოქმედდეს 2013 წლის 1 იანვრიდან. 2013 წლის 1 იანვრამდე საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატის მიმართ წაყენებული მოთხოვნა გამოცდილებასთან მიმართებაში განისაზღვრება პირველადი მომზადების კურსის წარმატებით დასრულების საბუთის წარმოდგენით და სმ მეთვალყურის ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად, სულ მცირე 3 თვის განმავლობაში სათანადოდ ატესტირებული სმ მეთვალყურის ზედამხედველობის ქვეშ მუშაობით.

**მუხლი 6.** ძალადაკარგულად გამოცხადდეს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012წლის 14 ივნისის №107 ბრძანება „ტექნიკური რეგლამენტის „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების დამტკიცების შესახებ“.

**მუხლი 7.** ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

ი. დავითაძე

## ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესები

### თავი I

#### ზოგადი ნაწილი

#### მუხლი 1. ტერმინებისა და ცნებების განმარტებები

ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესებში (შემდგომში – წესები) გამოყენებულ ტერმინებსა და ცნებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) **აეროდრომი (ვერტოდრომი, ჰიდროაეროდრომი)** – ასაფრენად, დასაფრენად, სამიმოსვლოდ, სადგომად და საჰაერო ხომალდების მომსახურებისათვის განკუთვნილი მიწის ან წყლის ზედაპირის (შენობების, ნაგებობებისა და აღჭურვილობის ჩათვლით) განსაზღვრული ნაკვეთი;

ბ) **ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტი** – ნებისმიერ თვითმფრინავზე ან შვეულმფრენზე მეთაურის ან მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე, „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელი პილოტი;

გ) **ავიასპეციალისტი** – ამ წესების საფუძველზე გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;



**დ) ავიასპეციალისტის მოწმობა** – ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის №1 დანართის საფუძველზე შემუშავებული საბუთი, რომლითაც მის მფლობელს სხ-ების ექსპლუატაციის, მომსახურებისა და/ან საჰაერო მოძრაობის მომსახურების უფლება ენიჭება;

**ე) ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი** – ჰაერზე უფრო მძიმე საჰაერო ხომალდი, რომელსაც ვერტიკალური აფრენა-დაფრენა და მცირე სიჩქარით ფრენა შეუძლია, რაც ძირითადად ძრავით აღჭურვილი ფრთის მექანიზაციით ან იმ ძრავას წევით მიიღწევა, რომელიც ამ რეჟიმებზე ამწევი ძალის წარმოსაქმნელად გამოიყენება, აგრეთვე – უმოძრაო აეროდინამიკური სიბრტყეებით, რომლებიც ჰორიზონტალური ფრენისას, ამწევ ძალას წარმოქმნის;

**ვ) დამოუკიდებელი ნაფრენი** – ფრენის დრო, როცა საჰაერო ხომალდზე მხოლოდ პილოტ-კურსანტი იმყოფება;

**ზ) ღირიჯბლი** – ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი, ჰაერზე უფრო მსუბუქი საფრენი აპარატი;

**თ) ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა** – განსაკუთრებული მომზადების მქონე, სხ-ის კონკრეტული ტიპის და/ან მისი აღჭურვილობის საფრენოსნო ექსპლუატაციის უფლების მიმნიჭებელი მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრები;

**ი) ერთი პილოტით ფრენისათვის სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდი** – სხ-ის ტიპი, რომლის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, მისი სერტიფიცირებისას რეგისტრაციის სახელმწიფოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებით, შეიძლება უსაფრთხოდ განხორციელდეს ერთი პილოტით;

**კ) ვიზუალური ფრენა ღამე** – ღამით ისეთ პირობებში შესრულებული ფრენა, როცა ეკიპაჟი სხ-ის სივრცობრივ მდგომარეობასა და ადგილმდებარეობას განსაზღვრავს ვიზუალურად, ბუნებრივი ჰორიზონტისა და სახმელეთო მანათობელი ორიენტირების მიხედვით, ერთდროულად – ხელსაწყოების მეშვეობით კონტროლი;

**ლ) ვიზუალური ფრენის წესები** – წესები, რომელიც ითვალისწინებს ეკიპაჟის მიერ ჰაერში და დედამიწის ზედაპირზე საჰაერო ვითარების ვიზუალური დაკვირვებისა და ფრენის რეჟიმის ხანმოკლე შეცვლით, სხ-ებსა და სხვა ობიექტებს შორის დადგენილი შუალედების შენარჩუნებას;

**მ) თავისუფალი აეროსტატი** – ძალური დანადგარის გარეშე მოძრავი, ჰაერზე უფრო მსუბუქი საჰაერო ხომალდი;

**ნ) თვითმფრინავი** – ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის წყალობით იქმნება;

**ო) თვითმფრინავის დასაფრენად შესვლა (დასაფრენი მანევრი)** – ფრენის საფეხური, საფრენი მოხაზულობის დასაფრენად შესვლის მოხაზულობაში გადასვლის საწყისი სიმაღლიდან იქამდე, რაც სეს-ით განისაზღვრება, როგორც გასწორების დაწყების სიმაღლე;

**პ) ინსტრუქტორთან ერთად ნაფრენი** – ფრენის ის დრო, რომლის განმავლობაშიც პირი, სათანადო უფლებამოსილების მქონე ინსტრუქტორთან ერთად, საფრენოსნო მომზადებას გადის;

**ჟ) ინსტრუქტორი** – საინსტრუქტორო სამუშაოზე დაშვებული, ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი პირი;

**რ) კვალიფიკაცია** – დავალების სათანადო დონეზე შესასრულებლად საჭირო ცოდნისა და უნარის შეხამება;

**ს) კომერციული პილოტი** – ერთი პილოტით საფრენად სერტიფიცირებულ სხ-ზე მეთაურისა და ნებისმიერ სხვა სხ-ზე მეორე პილოტის დანიშნულების შესრულების უფლების მქონე პილოტი;

**ტ) კომერციული ფრენა (კომერციული გადაზიდვა)** – ფასით ან დაქირავებით, მგზავრების, ტვირთისა და ფოსტის გადასაზიდად განხორციელებული ფრენა;

**უ) კომპეტენტურობა** – იმ ცოდნის, უნარისა და ურთიერთობის ერთობლიობა, რაც დადგენილი სტანდარტის შესასრულებლად არის საჭირო.

**ფ) მარშრუტზე ფრენა** – დაგეგმილი მარშრუტით, გაფრენის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტამდე ფრენა;

**ქ) მარშრუტის სექტორი** – ფრენის ის ნაწილი, რომელიც მოიცავს აფრენას, სიმაღლის აღებას, არანაკლებ 15 წთ-ით ჰორიზონტალურ ფრენას, აეროდრომთან მიდგომის, დაშვების და დაფრენის ეტაპებს (ფაზებს);

**ღ) მგზავრი** – სხ-ის ფრენისას, მასზე მყოფი ნებისმიერი პირი, გარდა სხ-ის ექსპლუატანტის მიერ „საფრენოსნო დავალებაში“ ჩაწერილი პირებისა;

**ყ) მეთაურის რანგში ნაფრენი** – სხ-ის მეთაურის მოვალეობების შემსრულებელი პილოტ-კურსანტის, სხ-ის მეთაურის, მეთაურ-შეგირდისა და პილოტ-ინსტრუქტორის ნაფრენი (საათები);

**შ) მეორე პილოტი** – სხ-ზე მეორე პილოტის მოვალეობების შემსრულებელი პირი;

**ჩ) მისადგომის არე** – აეროდრომის (აეროკვანძის) ფარგლებში (რაიონში) არსებული საჰაერო სივრცე, აფრენა-დაფრენის არეებისა და ადგილობრივი ხაზების საჰაერო სივრცის გამოკლებით;

**ც) მოყვარული პილოტი** – „მოყვარული პილოტის მოწმობის“ მფლობელი პირი, რომელსაც აქვს თვითმფრინავისა და/ან შვეულმფრენის მეთაურის ან მეორე პილოტის რანგში ფრენის უფლება, მაგრამ არა აქვს შემოსავლის მიღების მიზნით ფრენის უფლება;

**ძ) მოწმობის აღიარება** – ქმედება, რის შედეგადაც სახელმწიფო, მოწმობის გამცემი უფლებამოსილი ორგანოს სახით, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემულ მოწმობას საკუთარის თანაბარღირებულად აღიარებს;

**ძ<sup>1</sup>) მრავალწევრიანი საჰაერო ხომალდი** - სხ, რომლის სამართავად სულ მცირე ორი პილოტია საჭირო ;

**წ) მუქარა** – ის მოვლენები ან შეცდომები, რომლებიც საფრენოსნო ეკიპაჟის კომპეტენციის სფეროს გარეთ ხდება, უფრო მეტად ართულებს ექსპლუატაციას და რომლების მართვაც აუცილებელია უსაფრთხოების



დასაშვები დონის შესანარჩუნებლად;

**ჟ) ოსტატობის აღნიშვნა** – ავიასპეციალისტის მოწმობაში გაკეთებული ჩანაწერი, რითაც განსაზღვრულია ამ მოწმობით მინიჭებული უფლებები, განსაკუთრებული პირობები და შეზღუდვები;

**ხ) პილოტირება (მართვა)** – ფრენისას, სხ-ის სამართი ორგანოებით მანიპულირება;

**ჯ) პილოტ-კურსანტი** – პირი, რომელიც პირველადი საფრენოსნო მომზადების გასავლელად სწავლობს სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულებაში;

**ჰ) პლანერი** – ძალური დანადგარის გარეშე მოძრავი ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის წყალობით იქმნება;

**ჰ<sup>1</sup>) პლანერის საფრენოსნო დრო** – პლანერის ჰაერში ყოფნის საერთო დრო (ბუქსირზე ან უიმისოდ), რომელიც იზომება მოძრაობის დაწყებიდან – აფრენისას, მის შეჩერებამდე – დაფრენისას;

**ჰ<sup>2</sup>) პროფესიული მომზადება** – ავიასპეციალისტის მიერ იმ ცოდნისა და უნარის შექმნის, შენარჩუნებისა და სრულყოფის პროცესი, რომელიც მასზე კანონმდებლობით დაკისრებული უფლებამოსილების განსახორციელებლად არის საჭირო;

**ჰ<sup>3</sup>) რთულრელიეფიანი რაიონი** – ზღვის საშუალო დონიდან 3300 ფტ-ისა (1000 მ) და უფრო მეტი შემადღების რელიეფიანი რაიონი; სხ რთულრელიეფიან რაიონში ითვლება, თუ მისი ფრენის ტრაექტორიის ვერტიკალური გეგმილი აღნიშნულ შემადღებას კვეთს;

**ჰ<sup>4</sup>) სააერონოსნო ინფორმაცია** – აეროდრომის მახასიათებლებთან და ფიზიკურ მდგომარეობასთან, აეროდრომის რაიონში მანევრირების წესებთან, საჰაერო ტრასებთან და მის რადიოელექტროტექნიკურ აღჭურვილობასთან დაკავშირებული შეტყობინება;

**ჰ<sup>5</sup>) სააერონოსნო ინფორმაციის კრებული** – სახელმწიფოს სახელით გამოშვებული ან დამტკიცებული გამოცემა, რომელიც ამ სახელმწიფოს საჰაერო სივრცეში ფრენის უზრუნველსაყოფად მნიშვნელოვან გრძელვადიან სააერონოსნო ინფორმაციას შეიცავს;

**ჰ<sup>6</sup>) სააეროდრომო ფრენის წრე (აფრენა-დაფრენის არეებში ფრენის სქემა)** – აეროდრომის რაიონში დადგენილი მარშრუტი, რომელზეც (ან რომლის ნაწილზეც) სრულდება სიმაღლის აღება – აფრენისას, დაშვება – დასაფრენად შესვლისას, დაფრენის მოლოდინი (მოცდა) და აეროდრომის თავზე ფრენა;

**ჰ<sup>7</sup>) საავიაციო შემადგენლობა** – სამოქალაქო ავიაციის მუშაკები, რომელთა საქმიანობა სამოქალაქო ავიაციის მეშვეობით განსახორციელებელი მიზნებისაკენ არის მიმართული;

**ჰ<sup>8</sup>) საავიაციო ხელისუფლება** – პირი ან დაწესებულება, რომელსაც სახელმწიფომ სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის რეგულირების უფლებამოსილება მიანიჭა;

**ჰ<sup>9</sup>) საერთო დანიშნულების ავიაცია** – სამოქალაქო ავიაცია, რომელიც კომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებსა და საავიაციო სამუშაოებს არ ასრულებს;

**ჰ<sup>10</sup>) სამედიცინო სერტიფიკატი** – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელის ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიმართ წაყენებულ მოთხოვნებთან ავიასპეციალისტის შესაბამისობის დამადასტურებელი საბუთი;

**ჰ<sup>11</sup>) ფრენის იმიტაციის საწვრთნელი მოწყობილობა (შემდგომში – „საწაფი“)** – საავიაციო მოწყობილობა, რომლის მეშვეობითაც ფრენის პირობების/ეტაპების მიბაძვა ხდება ხმელეთზე და რომელიც მოიცავს: სრულპილოტაჟიან საწაფს (FFS), საფრენოსნო საწვრთნელ მოწყობილობას (FTD), ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარს (FNPT) და სახელსაწყო ფრენის ძირითად საწვრთნელ მოწყობილობას (BITD);

**ჰ<sup>11ა</sup>) სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS)** – კონკრეტული ტიპის, მოდელის, სერიის თვითმფრინავის კაბინის სრული ზომის მაკეტი, რომელიც აღჭურვილია ყველა იმ მოწყობილობითა და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც აუცილებელია თვითმფრინავის ჰაერში და მიწაზე ექსპლუატაციის იმიტაციისათვის. საწაფი ასევე აღჭურვილი უნდა იყოს კაბინის გარეთა ხედვის მაჩვენებელი ვიზუალური სისტემით და მოძრაობის/ძალის იმიტაციის სისტემით;

**ჰ<sup>11ბ</sup>) საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD)** – კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდის მოწყობილობების, ხელსაწყოების, მართვის სახელურების, პანელების სრული ზომის მაკეტი, რომელიც დამონტაჟებულია ღია ან დახურულ კაბინაში, აღჭურვილია ყველა მოწყობილობით და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც უზრუნველყოფს თვითმფრინავის ჰაერში და მიწაზე ექსპლუატაციის იმიტაციას დანადგარზე დამონტაჟებული სისტემის ფარგლებში. მოწყობილობა არ საჭიროებს მოძრაობის/ძალის იმიტაციას ან ვიზუალურ სისტემას, გარდა ვერტმფრენის მე-2 და მე-3 დონის FTD-ის შემთხვევებისა, სადაც ვიზუალური სისტემები აუცილებელია;

**ჰ<sup>11გ</sup>) ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარი (FNPT)** – საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც წარმოადგენს საჰაერო ხომალდის კაბინის გარემოს და აღჭურვილია ყველა მოწყობილობითა და კომპიუტერული პროგრამით, რომელიც აუცილებელია შესაბამისი ტიპის ან კლასის თვითმფრინავის მართვისთვის ჰაერში თვითმფრინავზე არსებული სისტემების ფარგლებში;

**ჰ<sup>11დ</sup>) სხვა საწვრთნელი მოწყობილობა (OTD)** – საწვრთნელი მოწყობილობა, გარდა საწაფების, საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობების ან ფრენისა და სანავიგაციო პროცედურების დანადგარისა, რომლითაც უზრუნველყოფილია სწავლება, როდესაც სრულყოფილი სახელსაწყო დაფა არ არის აუცილებელი.



3<sup>12</sup>) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი – ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელი ეკიპაჟის წევრი, რომელსაც სასამსახურო-საფრენოსნო დროის განმავლობაში, სხ-ის მართვასთან დაკავშირებული მოვალეობები აკისრია;

3<sup>13</sup>) საფრენოსნო ოსტატობა – ფრენის მიზნის მისაღწევად საჭირო სწორი გადაწყვეტილებების მიღების უნარი, ღრმა თეორიული ცოდნის, პრაქტიკული გამოცდილებისა და მითითებების გამოყენებით;

3<sup>14</sup>) საფრენოსნო სამუშაო – საფრენოსნო დავალების შესასრულებლად, ეკიპაჟის მიერ ჩატარებული სამუშაო;

3<sup>15</sup>) საფრენოსნო შემოწმება – საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ცოდნის დონისა და პრაქტიკული მუშაობის უნარის განმსაზღვრელი პროცესი;

3<sup>16</sup>) საფრენოსნო წვრთნა – საფრენოსნო სამუშაოს ჩვევების შესამენად ან აღსადგენად ჩატარებული საფრენოსნო შემადგენლობის სწავლების პროცესი;

3<sup>17</sup>) სახელსაწყო-სახმელეთო წვრთნის დრო – დრო, რომლის განმავლობაშიც პილოტი, მოწმობის გაცემაზე უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დამტკიცებულ საწაფზე, იმიტირებულ სახელსაწყო ფრენას ამუშავებს;

3<sup>18</sup>) სახელსაწყო ფრენა – ისეთ პირობებში შესრულებული ფრენა, როცა ეკიპაჟი სხ-ის სივრცობრივ მდგომარეობასა და ადგილმდებარეობას, სრულად ან ნაწილობრივ, საპილოტაჟო და სანაოსნო ხელსაწყოების მეშვეობით განსაზღვრავს;

3<sup>19</sup>) სახელსაწყო ფრენის დრო (სახელსაწყო ნაფრენი) – დრო, რომლის განმავლობაშიც პილოტი სხ-ის მართავს ხელსაწყოების მეშვეობით, ბუნებრივი ორიენტირების გამოუყენებლად;

3<sup>20</sup>) სახელსაწყო ფრენის წესები – ის წესები, რითაც საპილოტაჟო-სანაოსნო ხელსაწყოების მეშვეობით ფრენა, საჰაერო მოძრაობის სამსახურების მხრიდან მეთვალყურეობა და სხ-ებს შორის ეშელონირების დადგენილი შუალედების უზრუნველყოფა გაითვალისწინება;

3<sup>21</sup>) სახომალდე ელექტრონული აღჭურვილობა (ავიონიკა) – სხ-ზე გამოსაყენებლად განსაზღვრული ნებისმიერი ელექტრონული მოწყობილობა, მისი ელექტრული ნაწილის ჩათვლით, მათ შორის – რადიოაღჭურვილობა, ფრენის ავტომატური მართვის სისტემა და სახელსაწყო აღჭურვილობა;

3<sup>22</sup>) საჰაერო მოძრაობა – ჰაერში მყოფი და აეროდრომის სამიმოსვლო ფართობზე მოძრავი ყველა საჰაერო ხომალდი;

3<sup>23</sup>) საჰაერო მოძრაობის არე (რაიონი) – დადგენილი ზომების საჰაერო სივრცე, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანო საკუთარ დანიშნულებას ახორციელებს;

3<sup>24</sup>) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე – „საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობისა“ და მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნების (დოა-ს ჩათვლით) მფლობელი, რომელიც უზრუნველყოფს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურებას;

3<sup>25</sup>) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდი – "საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობისა" და მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნების მფლობელი, რომელიც უფლებამოსილია სმ მეთვალყურე-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ განახორციელოს საჰაერო მოძრაობის სამეთვალყურეო მომსახურება.

3<sup>26</sup>) საჰაერო ტრასა – კონტროლს დაქვემდებარებული საჰაერო სივრცე (ან მისი ნაწილი) დერეფნის სახით, რომელიც სარადიონაოსნო საშუალებებით არის აღჭურვილი;

3<sup>27</sup>) საჰაერო ხომალდი – ნებისმიერი აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობას ჰაერთან ურთიერთმოქმედების შედეგად ინარჩუნებს, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთმოქმედების გამოკლებით;

3<sup>28</sup>) საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი – ავიასპეციალისტები, რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას სხ-ის მართვისა და მომსახურების გარკვეული მოვალეობები აკისრიათ;

3<sup>29</sup>) საჰაერო ხომალდი, რომლის საექსპლუატაციოდ მეორე პილოტია საჭირო – საჰაერო ხომალდის ტიპი, რომლის საექსპლუატაციოდ, ტიპის ან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მიხედვით, მეორე პილოტია საჭირო;

3<sup>30</sup>) საჰაერო ხომალდის მეთაური – სხ-ის ექსპლუატანტის ან საერთო დანიშნულების ავიაციაში, სხ-ის მფლობელის მიერ მეთაურის მოვალეობების შესასრულებლად დანიშნული, ფრენის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებელი პილოტი;

3<sup>31</sup>) საჰაერო ხომალდის სახეობა – უმთავრესი მახასიათებლების საფუძველზე, სხ-ების დაყოფა, მაგ., თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, პლანერი, თავისუფალი აეროსტატი, დირიჟაბლი და სხვა;

3<sup>32</sup>) საჰაერო ხომალდის ტიპი – ერთი და იმავე პრინციპული აგებულების მქონე სხ-ები, მათ შორის, მათი ნებისმიერი სახეცვალება, იმის გამოკლებით, რაც საპილოტაჟო და საფრენოსნო მახასიათებლების ცვლილებას იწვევს;

3<sup>33</sup>) სერტიფიკატი – სახელმწიფოს მიერ გაცემული საბუთი, რომლითაც დასტურდება მისი მფლობელის შესაბამისობა კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებთან;

3<sup>34</sup>) ფრენის გეგმა – დაგეგმილ მარშრუტზე ან მის ნაწილზე ან გარკვეულ რაიონში ფრენის შესასრულებლად საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსათვის წარდგენილი ინფორმაცია;

3<sup>35</sup>) ფრენის დრო (ნაფრენი):



335. ა) თვითმფრინავის – საერთო დრო, თვითმფრინავის მოძრაობის დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) მის სრულ შეჩერებამდე;

335. ბ) შვეულმფრენის – საერთო დრო, მზიდი ხრახნის დატრიალების დაწყებიდან (აფრენის მიზნით) ხრახნების სრულ შეჩერებამდე;

336) ღამე – დროის მონაკვეთი, სადამოს სამოქალაქო ბინდის დამთავრებიდან დილის სამოქალაქო ბინდის დაწყებამდე, ან დროის სხვა ისეთი მონაკვეთი მზის ჩასვლასა და ამოსვლას შორის, რომელსაც უფლებამოსილი ორგანო დაამტკიცებს.

შენიშვნა : სამოქალაქო ბინდი მთავრდება სადამოთი, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის დაბლა 60 - ზეა, და იწყება დილით, როცა მზის დისკოს ცენტრი ჰორიზონტის დაბლა 60 -ზეა.

337) შეგირდი – ეკიპაჟის წევრი, რომელიც სხ-ზე ინსტრუქტორის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით გადის საფრენოსნო წვრთნას ან მწყობრში შესვლის პროგრამას, აგრეთვე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან – უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმებას;

338) შემოწმებელი (საფრენოსნო) – ავიასპეციალისტი, რომელიც კონკრეტულ სხ-ზე საინსტრუქტორო ფრენაზე დაშვებული და ეკიპაჟის შემადგენლობაში შეყვანილია მისი წევრ(ებ)ის შემოწმების ან წვრთნის მიზნით;

339) შეცდომა – პირის ან პირთა ჯგუფის ისეთი ქმედობა, რაც მათი ან ორგანიზაციის ჩანაფიქრს, მოლოდინს არ შეესაბამება;

340) შეცდომების/მუქარის ფაქტორების კონტროლი – შეცდომის/მუქარის ფაქტორის გამოვლენისა და მასზე ისეთი ზომებით რეაგირების პროცესი, რომლებიც აღმოფხვრის ან ამცირებს შეცდომის/მუქარის ფაქტორის შედეგებს, აგრეთვე, ამცირებს შემდგომი შეცდომის/მუქარის ფაქტორის ან საჰაერო ხომალდის არასასურველი მდგომარეობის ალბათობას.

შენიშვნა. სხ-ის არასასურველი მდგომარეობის აღწერა განსაზღვრულია იკაო-ს ოფიციალური გამოცემა – „სააერონოსნო მომსახურების წესები. პერსონალის მომზადება“, თავი 3, დამატება D.

341) შვეულმფრენი – ჰაერზე უფრო მძიმე სხ, რომელიც ძალური დანადგარის მეშვეობით, დაახლოებით ვერტიკალურ ღერძზე მბრუნავი ერთი ან რამდენიმე მზიდი ხრახნის მიერ წარმოქმნილი ნაკადის რეაქციის წყალობით ინარჩუნებს ატმოსფეროში მდებარეობას;

342) ჩიკაგოს კონვენცია – ჩიკაგოში (აშშ) 1944 წელს ხელმოწერილი კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“, რომელსაც საქართველო 1993 წელს მიუერთდა;

343) ხარისხის კონტროლის სისტემა – დოკუმენტურად გაფორმებული საორგანიზაციო პროცედურები და პრინციპები, შიდა აუდიტი, მმართველობის სისტემის მიმოხილვა და ხარისხის გასაუმჯობესებელი რჩევების გაცემა;

344) მრავალპილოტიანი თვითმფრინავი – თვითმფრინავი, რომლის სამართავად სულ მცირე ორი პილოტი საჭირო;

345) მრავალპილოტიანი შვეულმფრენი, დირიჟაბლი და აშწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი, რომლის სამართავად მეორე პილოტი საჭირო, როგორც ეს საფრენოსნო სახელმძღვანელოთი ან ექსპლუატანტის სერტიფიკატით ან ეკვივალენტური დოკუმენტით არის განსაზღვრული;

346) საკვალიფიკაციო შემოწმება (Proficiency check) – უნარების შემოწმება ოსტატობის ვადის გასვლის ან განახლების შემთხვევაში, მათ შორის ზეპირი გამოცდა, თუ არსებობს ამის საჭიროება;

347) უნარების შემოწმება (Skill test) – მოწმობის ან ოსტატობის გასაცემად უნარების შემოწმება, მათ შორის ზეპირი გამოცდა, თუ არსებობს ამის საჭიროება;

348) თვითმფრინავის კლასი – ერთპილოტიანი თვითმფრინავები, რომელთაც არ ესაჭიროებათ ტიპის ოსტატობა;

349) ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი მეორე პილოტი – პილოტი, მრავალპილოტიანი სხ-ის ექსპლუატაციის, ჩაანაცვლებს მეორე პილოტს მისი მოვალეობების შესრულებისას ფრენის კრეისერულ ეტაპზე, ფრენის ეშელონ 200-ზე მაღლა (FL200);

350) კომპეტენციის შეფასება – ინსტრუქტორის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის/ავტორიზაციის პირველად მოპოვების, გაგრძელების ან განახლების მიზნით უნარების, ცოდნის და დამოკიდებულების დემონსტრირება;

351) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედება (MCC) – ნიშნავს საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების გუნდური თანამშრომლობით ფუნქციონირებას, რომელსაც ხელმძღვანელობს სხ-ის მეთაური.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.



## მუხლი 2. წესებში გამოყენებული შემოკლებები

ამ წესებში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

- ა) ასკ – ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტი;
- ბ) დოა – დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნა;
- გ) ვსხ – ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი;
- დ) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესები;
- ე) იკაო – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;
- ვ) მმპ – მფრინავთა მომზადების პროგრამა;
- ზ) სა – სამოქალაქო ავიაცია;
- თ) სდ – სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულება;
- ი) სეს – საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;
- კ) სმ – საჰაერო მოძრაობა;
- ლ) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მომსახურება;
- მ) სსმ – საწვავ-საპოხი მასალები;
- ნ) სსს – საავარიო-სამაშველო საშუალებები;
- ო) სსტ – საერთაშორისო საჰაერო ტრასა;
- პ) სტ – საფრენოსნო-ტექნიკური;
- ჟ) სტბ – საავიაციო-ტექნიკური ბაზა;
- რ) სტტმ – საავიაციო ტექნიკის ტექნიკური მომსახურება;
- ს) სფწ – სახელსაწყო ფრენის წესები;
- ტ) სქს – საავიაციო-ქიმიური სამუშაოები;
- უ) სშ – საავიაციო შემთხვევა;
- ფ) სხ – საჰაერო ხომალდი;
- ქ) ტმ – ტექნიკური მომსახურება;
- ღ) ფშს – ფრენების შესრულების სახელმძღვანელო;
- ყ) ღქსს – ღრუბლების ქვედა საზღვრის სიმაღლე;
- შ) „ჯეპსენი“ – საერთაშორისო სააერონავიგაციო ინფორმაციის კრებული;
- ჩ) AIP – სახელმწიფოს მიერ ოფიციალურად გამოცემული სააერონავიგაციის კრებული;
- ც) NOTAM – ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფი ინფორმაციის შეტყობინება მფრინავთათვის.

## მუხლი 3. ზოგადი დებულებები

1. წესები ეფუძნება ჩიკაგოს კონვენციის №1 დანართით „სავიაციო პერსონალის მოწმობების გაცემა“ განსაზღვრულ სტანდარტებს, რეკომენდებულ პრაქტიკას, ასევე გათვალისწინებულია JAR-FCL1. წესებით დადგენილია ავიასპეციალისტთა მოწმობების ფორმები და შინაარსი და რეგულირდება სერტიფიცირებასთან (ავიასპეციალისტთა მოწმობების გაცემა, გამოცვლა, გაუქმება, მოქმედების ვადის გაგრძელება, შეჩერება, ასევე, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემული მოწმობის აღიარება) დაკავშირებული სამართლებრივი ურთიერთობები.

2. ავიასპეციალისტებს მიეცემა ამ წესებით დადგენილი ფორმების მოწმობები (დანართების №9 და №16 შესაბამისად). მოწმობაში შეტანილი ოსტატობის აღნიშვნა მის მფლობელს აძლევს შესაბამისი ფრენებისა და სამუშაოების შესრულების უფლებას. მოწმობისა თუ ოსტატობის აღნიშვნის მიღების მსურველი უნდა აკმაყოფილებდეს კონკრეტული მოწმობისა თუ ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად დადგენილ მოთხოვნებს: ასაკის, ცოდნის, გამოცდილების, უნარისა და ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით.

3. საქართველოს მოქალაქეობის არმქონე პირზე ავიასპეციალისტის მოწმობა გაიცემა, თუ ის თეორიულ, პრაქტიკულ მომზადებას და საავიაციო-სამედიცინო-საექსპერტო კომისიას გაივლის საქართველოში – საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად და წარმოადგენს თეორიული და პრაქტიკული მომზადების დამადასტურებელ საბუთებს, ან საქართველოში რეგისტრირებული ავიასაწარმოს მიერ გაცემულ კონკრეტული სახეობის მოწმობის ან ოსტატობის მინიჭების გაცემის შუამდგომლობას და დააკმაყოფილებს ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ სხვა მოთხოვნებს.

4. თუ პირს არ აქვს ამ წესების შესაბამისად გაცემული ან აღიარებული მოწმობა, მას ეკრძალება უფლებამოსილების განხორციელება სხ-ების ქვემოთ ჩამოთვლილ სახეობებზე:

- ა) თვითმფრინავი;
- ბ) შვეულმფრენი;
- გ) ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი;
- დ) პლანერი;
- ე) თავისუფალი აეროსტატი;
- ვ) 4600 მ<sup>3</sup>-ზე მეტი მოცულობის დირიჟაბლი;
- ზ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომელსაც გააჩნია კატეგორიები (ქვესახეობები).



**შენიშვნა:** ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების კატეგორიები (ქვესახეობები) განსაზღვრულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 31 მაისის №111 ბრძანებით დამტკიცებული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის სერტიფიცირების წესის“ მე-2 მუხლით.

5. ამ მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული სხ-ის ერთ-ერთი სახეობის მოწმობის მფლობელის მიერ, დამატებით სხ-ის სხვა სახეობაზე მოწმობის მიღების განცხადების წარდგენისას, საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო) დადებითი გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში:

ა) მოწმობის მფლობელს აძლევს სხ-ის განცხადებული სახეობის მოწმობას; ან

ბ) გაცემულ მოწმობაში შეაქვს განცხადებულ სახეობაზე ფრენის ოსტატობის აღნიშვნა.

6. ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემა, მოქმედების ვადის გაგრძელება და ოსტატობის აღნიშვნის გაცემა ხორციელდება განმცხადებლის მიერ სააგენტოსათვის ამ წესებით დადგენილი განცხადებისა და დადგენილი საბუთების წარდგენის საფუძველზე, საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით განსაზღვრულ ვადებში, მარტივი ადმინისტრაციული წარმოების წესით. ავიასპეციალისტის მოწმობის ან ოსტატობის აღნიშვნის გაუქმება, მოქმედების ვადის შეჩერება, ხორციელდება სააგენტოს მიერ, ავიასაწარმოს წარდგენის საფუძველზე ან სააგენტოს ინიციატივით, ამ წესების მე-4 მუხლის პირველი პუნქტის „თ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ზედამხედველობისას გამოვლენილი ფრენის უსაფრთხოებისათვის საშიშროების წარმოქმნის შემთხვევაში. შეჩერების ან გაუქმების საფუძველი უნდა იყოს სათანადოდ დასაბუთებული.

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტით განსაზღვრულ ადმინისტრაციულ წარმოებაში მონაწილეობას ღებულობენ სააგენტოს ის თანამშრომლები, რომლებიც საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის შესაბამისად, უფლებამოსილები არიან განახორციელონ ადმინისტრაციული წარმოება.

8. სააგენტოს მიერ ამ წესების საფუძველზე მიღებული გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

#### **მუხლი 4. უფლებამოსილი ორგანო**

1. ამ წესების შესრულებაზე უფლებამოსილი ორგანოა სააგენტო, რომელიც ახორციელებს:

ა) ავიასპეციალისტების ოსტატობის დონის განსაზღვრას, მოწმობისა და ოსტატობის აღნიშვნის გაცემასა და გაუქმებას, მოწმობის მოქმედების ვადის გაგრძელებას, მოქმედების ვადის შეჩერებას, აგრეთვე, სხვა სახელმწიფოს მიერ გაცემული მოწმობების აღიარებას;

ბ) საქართველოს სდ-ის, ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უშუალო უზრუნველყოფასთან დაკავშირებული სასწავლო საგნების მასწავლებელთათვის მოწმობის გაცემას, მისი მოქმედების ვადის გაგრძელებას, შეჩერებასა და გაუქმებას;

გ) საქართველოს სდ-ის სერტიფიცირებას;

დ) ავიასპეციალისტების თეორიული და პრაქტიკული მომზადების, აგრეთვე, საქართველოს სდ-ის სასწავლო პროგრამების დამტკიცებას (შეთანხმებას) და მათ განხორციელებაზე ზედამხედველობას;

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრების ახალ ტექნიკაზე გადამზადების კანდიდატების დამტკიცებას;

ვ) მოწმობის ან ოსტატობის აღნიშვნის მისაღებად საჭირო ნებისმიერი მანევრის საჩვენებლად აუცილებელი, საქართველოში მოქმედი, საწაფის გამოყენების დამტკიცებას;

ზ) სხვა ქვეყნების იმ სასწავლო დაწესებულებებისა და საწაფების აღიარებას, სადაც საქართველოს ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელები სწავლობენ და იწვრთნებიან;

თ) ამ წესებით გაცემული მოწმობებითა და ოსტატობის აღნიშვნებით გათვალისწინებული მოთხოვნების დაცვაზე ზედამხედველობას;

ი) „ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივი რეესტრის“ წარმოებას;

კ) (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

2. სააგენტო, ავიასპეციალისტის მიერ ამ წესების მოთხოვნების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ფრენის უსაფრთხოებისათვის წარმოქმნილი საშიშროების დონიდან გამომდინარე:

ა) დარღვევის მასალებს, რეაგირებისათვის უგზავნის ავიასაწარმოს;

ბ) ამ წესების შესაბამისად, აუქმებს, ან მოქმედების ვადას უჩერებს ავიასპეციალისტის მოწმობას, ოსტატობის აღნიშვნას, მასწავლებლის მოწმობას;

გ) ღებულობს საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ზომებს.

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

#### **მუხლი 5. თეორიული გამოცდები**

1. თეორიული გამოცდები ტარდება ტესტირების მეთოდით (სავარაუდო პასუხების ჩვენებით). გამოცდა ჩაბარებულად ითვლება, თუ ავიასპეციალისტმა სწორად უპასუხა კითხვების 75 % პროცენტს.

2. თუ ავიასპეციალისტმა თეორიული გამოცდები ვერ ჩააბარა, განმეორებით გამოცდაზე დაიშვება ტესტირების ჩატარებიდან არა უადრეს ორი კვირისა.

3. პილოტის მოწმობის გაცემისას, თეორიული გამოცდები ბარდება ამ წესების №3 დანართით განსაზღვრულ



**მუხლი 6. საფრენოსნო დროის აღრიცხვა**

1. პილოტ-კურსანტს და პილოტის მოწმობის მფლობელს მეთაურის რანგში ნაფრენად ეთვლება მთლიანად ის დრო, რა ხნის განმავლობაშიც ასრულებდა ფრენას დამოუკიდებლად, ინსტრუქტორთან ერთად, ან სხ-ის მეთაურის რანგში.

2. თუ მეორე პილოტს, უფრო მაღალი კლასის პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო, მეთაურის რანგში ნაფრენი საკმარისად არა აქვს, მას მეთაურად ნაფრენ დროდ დამატებით ჩაეთვლება მეორე პილოტის რანგში ნაფრენი დროის 50 პროცენტი.

3. მეთაური-შეგირდის რანგში ნაფრენი მთლიანად მეთაურის რანგში ნაფრენად ჩაითვლება.

4. პილოტი ვალდებულია პირადად აწარმოოს ყოველდღიური საფრენოსნო დროის აღრიცხვა (მითითებული უნდა იყოს სულ მცირე სხ-ის ტიპი, აეროპორტიდან გაფრენისა და მოფრენის დრო, პილოტის რანგში ნაფრენი).

**თავი II  
ავიასპეციალისტის მოწმობა**

**მუხლი 7. მოწმობის სტრუქტურა და შევსების წესი**

1. მოწმობა ეძლევა შემდეგ ავიასპეციალისტებს:

- ა) მოყვარულ პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);
- ბ) კომერციულ პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);
- გ) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ);
- დ) პლანერის პილოტს;
- ე) თავისუფალი აეროსტატის პილოტს;
- ვ) აერნოსანს;
- ზ) ბორტინჟინერს;
- თ) (ამოღებულია - 14.08.2019, №167);
- ი) ბორტგამყოლს;
- კ) (ამოღებულია - 25.11.2016, №158);
- ლ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეს;
- მ) ავიადისპეტჩერს;
- ნ) საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს;
- ო ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტი.

**შენიშვნა:** „ო“ ქვეკუნქტით გათვალისწინებული ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის პილოტის მოწმობის გაცემის წესი და პირობები განისაზღვრება „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 31 მაისის №111 ბრძანებით.

2. ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული ავიასპეციალისტებისათვის, გარდა საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტებისა, მოწმობის ფორმა განსაზღვრულია დანართით №9.

3. საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტებისათვის მოწმობის ფორმა განსაზღვრულია დანართით №16.

4. ავიასპეციალისტის მოწმობა მოიცავს შემდეგ პუნქტებს (მონაცემებს):

- ა) I. მოწმობის გამცემი სახელმწიფოს დასახელება;
- ბ) II. მოწმობის დასახელება;
- გ) III. ინდივიდუალური ნომერი (შედეგა: სახელმწიფო კოდი/მოწმობის სახეობა/არაბული ციფრები. საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის ნომერი მოიცავს –ოთხ არაბულ ციფრს, ყველა დანარჩენი ავიასპეციალისტის მოწმობა – ხუთ არაბულ ციფრს);
- დ) IV. მფლობელის სახელი და გვარი;
- ე) IVა. მფლობელის დაბადების თარიღი;
- ვ) V. მფლობელის ძირითადი საცხოვრებლის მისამართი;
- ზ) VI. მფლობელის მოქალაქეობა;
- თ) VII. მფლობელის ხელმოწერა;
- ი) VIII. მოწმობის გამცემი ორგანოს დასახელება;
- კ) IX. მოწმობის მოქმედების ვადის აღნიშვნა;
- ლ) X. მოწმობის გამცემი თანამდებობის პირის ხელმოწერა და გაცემის თარიღი;
- მ) XI. მოწმობის გაცემაზე უფლებამოსილი ორგანოს ბეჭედი;
- ნ) XII. ოსტატობის აღნიშვნები (დანართი №12-ის შესაბამისად);
- ო) XIII. განსაკუთრებული აღნიშვნები, რომელიც ითვალისწინებს სარადიოტელეფონო კავშირის ენის და/ან ინგლისური ენის (პროფესიული საავიაციო) ცოდნის დონეს და სხვადასხვა შეზღუდვებს. ინგლისურის ენის





ცოდნის დონესთან დაკავშირებული ცნობები აღინიშნება მხოლოდ პილოტების, აერნოსანის და საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობაში.

**შენიშვნა:** ამ წესის №12 დანართის მე-2 მუხლით გათვალისწინებულ, აგრეთვე სხვა აღნიშვნებს, შესაბამისი მოქმედების ვადით, გარდა აღნიშნული მუხლის მე-5 და მე-9 პუნქტებით დადგენილი აღნიშვნებისა, განსაზღვრავს ავიასაწარმო (ექსპლუატანტი), მის მიერ შემუშავებულ ფორმაში, საექსპლუატაციო სპეციფიკაციის და ფრენის შესრულების სახელმძღვანელოს შესაბამისად.

პ) XIV. სხვა ინფორმაცია და მონაცემები.  
5. ავიასპეციალისტის მოწმობა ივსება ელექტრონულად, სპეციალურ პროგრამაში ქართულ-ინგლისურ ენებზე და ამოიბეჭდება პრინტერზე.

6. ავიასპეციალისტის მოწმობას, გარდა საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობისა, აქვს შემდეგი დამცავი ნიშნები:

- ა) ბამბის 100%-იანი ქაღალდი;
- ბ) ქაღალდის ხილული და უხილავი პოლიკარბონატის ჩანართები, რომლებიც ულტრაიისფერი დასხივებისას გამოსცემენ ლუმინესცენ ც იას;
- გ) ექსკლუზიური ქარხნული წყლის ნიშანი (საქართველოს დროშა);
- დ) პენეტრირებული წყლის ნიშანი (სააგენტოს ლოგო).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

**მუხლი 8. ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემის წესი**

1. ამ წესებით დადგენილი მოთხოვნების დაცვაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო, რათა მოწმობის მფლობელმა, მოწმობით და ოსტატობის აღნიშვნით გათვალისწინებული უფლებები განახორციელოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა მისი ცოდნა, გამოცდილება და ჯანმრთელობის მდგომარეობა ამ წესებით დადგენილ მოთხოვნებს აკმაყოფილებს.

2. ავიასპეციალისტის მოწმობის მიღების მსურველმა კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ამ წესის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტის მოწმობის გასაცემად:

- ა.ა) განცხადება ამ წესის №1 დანართის შესაბამისად და პირადობის დამადასტურებელი დოკუმენტის ასლი.
- ა.ბ) ავიასპეციალისტის კონკრეტული სახეობის მოწმობის გაცემის შუამდგომლობა (დანართი №2) საჭიროების შემთხვევაში;
- ა.გ) (ამოღებულია - 22.12.2020, №208);

ა.დ) საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად სერტიფიცირებულ სდ-ში ან სხვა ქვეყნის შესაბამისი უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში შესაბამისი ავიასპეციალისტის პირველადი მომზადების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი, გარდა საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტისა და ამ პუნქტის „ე“ ქვეპუნქტით განსაზღვრული ავიასპეციალისტებისა;

**შენიშვნა:** სააგენტო ამოწმებს სხვა ქვეყნის სდ-ის უფლებამოსილებას შესაბამისი კურსის განხორციელების თაობაზე უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებასთან, მისგან დადასტურების მიღების მიზნით. აღნიშნული დადასტურების მიუღებლობის შემთხვევაში, სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას მოწმობის გაცემაზე უარის თქმის შესახებ.

ა.დ<sup>1</sup>) საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად აკრედიტირებულ, სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის პირველადი მომზადების გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ა.ე) სამედიცინო სერტიფიკატი (ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „მ“ და „ნ“ ქვეპუნქტებში მითითებული ავიასპეციალისტების გარდა).

ბ) პილოტის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

- ბ.ა) თეორიულ საგნებში ცოდნის შემოწმების შედეგები ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სდ-დან;
- ბ.ბ) უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები ამ წესების №4 დანართის შესაბამისად. შემოწმება უნდა ჩატარდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ/აღიარებულ სდ-ში ან საწაფზე, ხოლო საწაფის არარსებობის შემთხვევაში საჰაერო ხომალდზე, სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ ინსტრუქტორის (CPI, TRE, SFE, FE) მიერ.

ბ.გ) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სდ-დან;

ბ.გ.ა) საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული პილოტებისთვის – იკავს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ.გ.ბ) შიდა რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრისათვის – სარადიოტელეფონო



კავშირის წარმართვის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ.დ) საფრენოსნო წიგნაკი/საფრენოსნო ელექტრონული წიგნაკი შესაბამისი სდ-ის ან უფლებამოსილი ორგანოს მიერ დამოწმებული ბეჭდით.

გ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

გ.ა) პრაქტიკული მუშაობის შემოწმების შედეგები ამ წესების №5 დანართის შესაბამისად;

გ.ბ) იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი საბუთი სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-დან;

გ.გ) სამუშაო ადგილზე სწავლების წარმატებით გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

დ) საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის გასაცემად ოსტატობის კატეგორიის შესაბამისი გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ე) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელმა პირმა, ამ წესების შესაბამისად მოწმობის მოპოვების მიზნით, გარდა ამ მუხლით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ე.ა) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული ბორტინჟინრის მოწმობა, სათანადო ოსტატობის ჩანაწერით, რომლის შესაბამისობა ამ წესის მე-10 და 23-ე მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებთან მოწმდება სააგენტოს მიერ, აგრეთვე დგინდება მისი ნამდვილობა (ავთენტურობა) მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად;

ე.ბ) პირველადი განათლების, სხ-ის ტიპზე გადამზადების წარმატებით დასრულებისა და გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

ე.გ) თეორიულ საგნებში ცოდნის შემოწმების შედეგები ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებიდან შემდეგ საგნებში:

ე.გ.ა) საჰაერო სამართალი;

ე.გ.ბ) საჰაერო ხომალდის ზოგადი ცოდნა (პლანერი/სისტემები/ძალური დანადგარები);

ე.გ.გ) საფრენოსნო მახასიათებლები;

ე.გ.დ) საექსპლუატაციო წესები;

ვ) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელმა პირმა, ამ წესების შესაბამისად მოწმობის მოპოვების მიზნით, გარდა ამ მუხლით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ვ.ა) სხვა ქვეყნის უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ გაცემული პილოტის მოწმობა, სათანადო ოსტატობის ჩანაწერით, რომლის შესაბამისობა ამ წესის მე-10, მე-18 და მე-19 მუხლებით დადგენილ მოთხოვნებთან მოწმდება სააგენტოს მიერ, აგრეთვე დგინდება მისი ნამდვილობა (ავთენტურობა) მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად;

ვ.ბ) პირველადი განათლების, სხ-ის ტიპზე გადამზადების წარმატებით დასრულებისა და გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

ვ.გ) თეორიულ საგნებში ცოდნის შემოწმების შედეგები ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებიდან.

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

4. ამ მუხლით დადგენილ მოთხოვნებზე დადებითი დასკვნის გამოტანის შემთხვევაში, გაიცემა ავიასპეციალისტის მოწმობა, რომლის მონაცემები შეიტანება ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივ რეესტრში.

5. ავიასპეციალისტის მოწმობას (გაცემას და მასში შეტანილ ნებისმიერ ჩანაწერს) ხელს აწერს სააგენტოს უფლებამოსილი პირი.

6. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

7. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

8. ამ მუხლით გათვალისწინებული საბუთების შენახვის ვადები განისაზღვრება ამ წესების დანართი №11-ით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

## მუხლი 9. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადა და მისი გაგრძელების წესები

1. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადაა:

ა) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის, კომერციული პილოტის, აერნაოსნის, ბორტინჟინრის (ბორტმექანიკოსის) – 1 წელი;

ბ) ბორტრადისტის, ბორტგამყოლის – 2 წელი;

გ) მოყვარული პილოტის, პლანერის პილოტის, თავისუფალი აეროსტატის პილოტის, სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის – 5 წელი;

დ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის, ავიადისპეტჩერის – 4 წელი;

2. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ვადები იზღუდება შემდეგ შემთხვევებში:



ა) ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი და ამწე ძალის სამატიტ ალჭურვილი საჰაერო ხომალდი) და კომერციული პილოტის (თვითმფრინავი, დირიჟაბლი, ვერტმფრენი და ამწე ძალის სამატიტ ალჭურვილი საჰაერო ხომალდი) მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 6 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 40 წელი და ახორციელებენ ერთპილოტიანი საჰაერო ხომალდით კომერციულ ფრენებს მგზავრთა გადასაცვანად;

ბ) მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი, დირიჟაბლი და ამწე ძალის სამატიტ ალჭურვილი საჰაერო ხომალდი), თავისუფალი აეროსტატის პილოტის, პლანერის პილოტის და საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 24 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 40 წელი, ხოლო მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, ვერტმფრენი, დირიჟაბლი და ამწე ძალის სამატიტ ალჭურვილი საჰაერო ხომალდი), თავისუფალი აეროსტატის პილოტის, პლანერის პილოტისა და საჰაერო ხომალდის მეთვალყურის მოწმობის მოქმედების ვადა შემცირდება 12 თვემდე, თუ მათ შეუსრულდათ 50 წელი.

**3. 60 წლის ასაკს გადაცილებული პილოტი:**

ა) კომერციულ ფრენებზე დაიშვება პილოტის რანგში, იმ პირობით, თუ ეკიპაჟში ის არის ერთადერთი პილოტი, რომელიც 60 წლის ასაკს გადასცილდა;

ბ) არ დაიშვება კომერციულ ფრენაზე მეთაურის რანგში ერთპილოტიან საჰაერო ხომალდზე;

გ) 65 წლის ასაკს გადაცილებული ნებისმიერი სახეობის საჰაერო ხომალდის პილოტი, გარდა თავისუფალი აეროსტატის პილოტისა, კომერციულ ფრენაზე არ დაიშვება. თავისუფალი აეროსტატის პილოტი კომერციულ ფრენაზე არ დაიშვება, თუ იგი გადაცილებულია 70 წლის ასაკს.

**შენიშვნა:** ამ მუხლის პირველი, მეორე და მესამე პუნქტების მიზნებისათვის, ნებისმიერ შემთხვევაში მოწმობის მოქმედების ვადა არ უნდა აღემატებოდეს სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადას.

**4. ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:**

ა) ამ წესის მე-7 მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად:

ა.ა) განცხადება ამ წესის №1 დანართის შესაბამისად;

ა.ბ) საქართველოში რეგისტრირებული ავიაკომპანიის შუამდგომლობა, კომერციული ფრენების განმახორციელებელი, საქართველოს მოქალაქეობის არმქონე საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის შემთხვევაში (დანართი №2);

ა.გ) საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად გაცემული შესაბამისი კლასის მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატი (ამ წესების მე-7 მუხლის პირველი პუნქტის „მ“ და „ნ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული ავიასპეციალისტების გარდა)

ა.დ) ავიასპეციალისტის მოწმობა ან მოწმობის ასლი.

ბ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

ბ.ა) უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები ამ წესის №4 დანართის შესაბამისად;

ბ.ა.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სასწავლო დაწესებულების საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე საწაფის არარსებობის შემთხვევაში; ან

ბ.ა.ბ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ საწაფზე;

ბ.ა.გ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (CPI, SFE, TRE, FE) მიერ გარდა იმ შემთხვევისა თუ აღნიშნული პირი არის სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ის წარმომადგენელი/თანამშრომელი და სდ-ის ფარგლებში ატარებს შემოწმებას.

ბ.ბ) ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-დან;

ბ.ბ.ა) საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული პილოტებისთვის – არანაკლებ იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ.ბ.ბ) შიდა რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრისათვის – სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ.გ) საფრენოსნო წიგნაკს/საფრენოსნო ელექტრონული წიგნაკს, რომელიც იქნება დადასტურებული;

ბ.გ.ა) კომერციული ან საწვრთნელი ფრენების შემთხვევაში შესაბამისი დამსაქმებლის (ექსპლუატანტის) /უფლებამოსილი ორგანიზაციის ბეჭდით;

ბ.გ.ბ) სამოყვარულო ფრენების განხორციელების შემთხვევაში – პილოტის ხელმოწერით.“;

გ) საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად, გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

გ.ა) პრაქტიკული მუშაობის შემოწმების შედეგები ამ წესების №5 დანართის შესაბამისად;

გ.ბ) იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით არანაკლებ მე-4 დონის ინგლისური ენის ცოდნის დამადასტურებელი დოკუმენტი სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-დან.

დ) საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის ვადის გასაგრძელებლად, გარდა ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, დოკუმენტს, რომლითაც დასტურდება, რომ ავიასპეციალისტი ბოლო ორი წლის განმავლობაში ახორციელებდა საჰაერო ხომალდის



შესაბამის ტიპზე ტექნიკურ მომსახურებას არანაკლებ 6 თვის მანძილზე.  
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.  
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.  
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.  
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.  
სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

**მუხლი 10. ავიასპეციალისტის სამუშაოდ დაშვება**

1. ავიასპეციალისტი თავისი მოვალეობების შესასრულებლად დაიშვება, თუ:

- ა) ფლობს ავიასპეციალისტის მოქმედ მოწმობას;
- ბ) გაიარა თეორიული ცოდნისა და უნარების შემოწმება ან საკვალიფიკაციო შემოწმება;
- გ) მოწმობაში აღნიშნული ოსტატობა მოქმედია;
- დ) ფლობს მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. იმ შემთხვევაში, თუ უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმება ან საფრენოსნო წვრთნა ხორციელდება საჭაერო ხომალდზე ოსტატობის აღდგენის/მოპოვების მიზნით, პილოტი შეიძლება არ ფლობდეს მოქმედ ოსტატობას, მაგრამ იგი უნდა ფლობდეს მოქმედ საფრენოსნო მოწმობას და შეგირდის უფლებამოსილებას შესაბამის სხ-ზე.

2<sup>1</sup>. სააგენტო ანიჭებს შეგირდის დაშვებას ეკიპაჟის წევრს მის მიერ გადამზადების/წინასწარი მომზადების წარმატებით დასრულების დამადასტურებელი დოკუმენტის საფუძველზე.

3. საფრენოსნო შემოწმების დროს ბორტგამყოლი უნდა ფლობდეს მოქმედ მოწმობას და მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს.

4. კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვისას თვითმფრინავის, შვეულმფრენის, ვსხ-ის, დირიჟაბლის, პლანერის პილოტი საფრენად არ დაიშვება, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში შესაბამისი ოსტატობის ფარგლებში, ამავე სახეობის სხ-ზე არ შეუსრულებია:

- ა) სამი აფრენა და სამი დაფრენა, მმართავი პილოტის რანგში;
- ბ) ბოლობორბლიან თვითმფრინავზე – სამი აფრენა და სამი დაფრენა, მმართავი პილოტის რანგში, თვითმფრინავის სრულ შეჩერებამდე.

**შენიშვნა:** პილოტ-შეგირდისათვის 90-დღიანი ვადა, ავიაკომპანიის ხელმძღვანელის გადაწყვეტილებით, შეიძლება 120 დღემდე გახანგრძლივდეს, თუ იგი გადის მწყობრში შეყვანის პროგრამას და დაფრინავს ინსტრუქტორთან ან უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად.

5. კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვისას პილოტი სხ-ის მეთაურის რანგში ღამით საფრენად დაიშვება, თუ:

- ა) ბოლო 90 დღის განმავლობაში ამავე ტიპის სხ-ზე შესრულებული აქვს ერთი აფრენა და დაფრენა ღამით მმართავი პილოტის რანგში; ან
- ბ) აქვს სფწ-ით ფრენის ოსტატობის აღნიშვნა.

6. აეროსტატის პილოტს ფრენა ეკრძალება, თუ ბოლო 90 დღის განმავლობაში მას აეროსტატზე არ შეუსრულებია ერთი აფრენა- დაფრენა მაინც.

7. თუ პილოტს ერთზე მეტ შვეულმფრენზე აქვს დაშვება ამ მუხლის მე-4 პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით დადგენილი სამი აფრენა და დაფრენა შეიძლება ერთ ტიპზე შესრულდეს, იმ პირობით, რომ დანარჩენ ტიპებზე მას აქვს ორ-ორი საათი ნაფრენი ბოლო 6 თვის განმავლობაში.

8. თუ პილოტი ვერ აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-4 და მე-5 პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს, საფრენად დაიშვება, თუ გაივლის საფრენოსნო მომზადებას სხ-ზე ან სხ-ის შესაბამის სრულპილოტაჟიან საწაფზე, რაც უნდა მოიცავდეს სამ აფრენა-დაფრენას.

9. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ოსტატობის მოქმედების ვადის ამოწურვიდან გავიდა 90 დღიდან ერთ წლამდე დრო, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს:

- ა) წინასწარი მომზადება;
- ბ) მომზადება საწაფზე არანაკლებ ორი სექციის და სხ-ზე არანაკლებ ორი მარშრუტის სექტორის ოდენობით ან, საწაფის არარსებობის შემთხვევაში, საჭაერო ხომალდზე არანაკლებ სამი აფრენა-დაფრენა აეროდრომის პირობებში და მომზადება ორი მარშრუტის სექტორის ოდენობით.

10. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ოსტატობის მოქმედების ვადის ამოწურვიდან გავიდა ერთიდან სამ წლამდე დრო, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს:

- ა) წინასწარი მომზადება;
- ბ) მომზადება საწაფზე არანაკლებ სამი სექციის და საჭაერო ხომალდზე არანაკლებ ექვსი მარშრუტის სექტორის ოდენობით ან, საწაფის არარსებობის შემთხვევაში, საჭაერო ხომალდზე არანაკლებ სამი აფრენა-დაფრენა აეროდრომის პირობებში და ექვსი მარშრუტის სექტორის ოდენობით.

11. თუ საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის ოსტატობის ვადის ამოწურვიდან გავიდა 3 წელზე მეტი,

საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს გადასწავლების სრული კურსი სდ-ში.

12. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს ეკრძალება საავიაციო სამუშაოს კონკრეტული სახეობის შესრულება, თუ მას უკანასკნელი 12 თვის განმავლობაში ამ სახეობაზე არ უფრენია. საავიაციო სამუშაოებზე საფრენოსნო განმეორებითი სწავლების პირობებსა და მოცულობას ადგენს ექსპლუატანტი, სააგენტოსთან შეთანხმებული პროგრამების შესაბამისად.

**შენიშვნა:** ექსპლუატანტი და/ან სდ ვალდებულია შეიმუშაოს სპეციალური კურსი, რომელიც მოიცავს წინასწარ მომზადებას და საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე წვრთნას.

12<sup>1</sup>. თუ ბორტგამყოლს უკანასკნელი 60 თვის მანძილზე არ განუხორციელებია სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე მოწმობით მინიჭებული უფლებამოსილება, საფრენად დაშვებამდე იგი ვალდებულია გაიაროს პირველადი სწავლების კურსი სდ-ში და მასზე უნდა გაიცეს ბორტგამყოლის მოწმობა ამ წესის 25-ე მუხლის შესაბამისად.

13. აკრძალულია სხ-ზე საკვალიფიკაციო/უნარების შემოწმების ან წვრთნის ჩატარება სხ-ზე მგზავრების ან ტვირთის არსებობის შემთხვევაში.

14. ავიასპეციალისტის მოწმობის გასაცემად თეორიული ცოდნის შემოწმებას ახორციელებს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სამოქალაქო ავიაციის სდ.

15. მოწმობის მოქმედების ვადის გასაგრძელებლად ჩატარებული მართვის ტექნიკის, აერნაოსნობისა და პრაქტიკული მუშაობის შემოწმება შეიძლება შეთავსდეს სხვა სახეობის შემოწმებასთან.

16. პილოტების საკვალიფიკაციო შემოწმების და უნარების შემოწმების შედეგები მოქმედია:

- ა) მრავალპილოტიან და/ან მრავალძრავიან თვითმფრინავზე – ერთი წლის განმავლობაში;
- ბ) ერთპილოტიან და ერთძრავიან თვითმფრინავზე და თავისუფალ აეროსტატზე – ორი წლის განმავლობაში;
- გ) ერთპილოტიან და/ან მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე – ერთი წლის განმავლობაში.

17. აერნაოსანის და ბორტინჟინრის საკვალიფიკაციო და უნარების შემოწმების შედეგები მოქმედია ერთი წლის განმავლობაში.

18. თუ ავიასპეციალისტმა საკვალიფიკაციო შემოწმება გაიარა ოსტატობის ვადის გასვლამდე ბოლო სამი თვის განმავლობაში, ოსტატობას მოქმედება გაუგრძელდება ოსტატობის ვადის ამოწურვიდან ამ მუხლის მე-16 და მე-17 პუნქტებით გათვალისწინებული ვადებით.

19. მართვის ტექნიკაში, აერნაოსნობაში და პრაქტიკულ მუშაობაში უარყოფითი შეფასების მიღებისას, ავიასპეციალისტს შეიძლება დაენიშნოს დამატებითი წვრთნა, შემდგომი შემოწმებით, რომელთა ოდენობას განსაზღვრავს ავიასაწარმო.

20. ავიასპეციალისტი, რომელიც თეორიულ საგნებში, მართვის ტექნიკაში, აერნაოსნობაში და პრაქტიკულ მუშაობაში უარყოფით შეფასებას მიიღებს, სამუშაოდ არ დაიშვება.

21. საერთაშორისო რეისებზე დაკავებული საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრს (ბორტინჟინრის გარდა) უნდა ჰქონდეს ინგლისურის ენის ცოდნის არანაკლებ მე-4 დონის (იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით) დამადასტურებელი საბუთი.

- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.
- სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

**მუხლი 11. სახელსაწყო ფრენის (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ) უფლების მიმნიჭებელი ოსტატობის აღნიშვნა**

1. ამ მუხლით გათვალისწინებული კვალიფიკაციის მიღების კანდიდატს შემდეგი მოთხოვნები წაეყენება:

ა) ცოდნა: კანდიდატმა გამოავლინა სახელსაწყო ფრენის უფლების მოსაპოვებლად აუცილებელი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

- საჰაერო სამართალი**
  - ა.ა) წესები, რაც სახელსაწყო ფრენას და სმმ-ს ეხება;
- საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციაზე საერთო ცოდნა**
  - ა.ბ) სფწ-ით ფრენისას, სხ-ის მართვისა და ნაოსნობისათვის აუცილებელი საბორტო ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო ვარგისობა; ავტოპილოტის გამოყენება და შეზღუდვები;
  - ა.გ) კომპასები; საბრუნო შეცდომა და შეცდომა აჩქარების ზემოქმედების გამო; გიროსკოპული ხელსაწყოები, მათი საექსპლუატაციო შეზღუდვები და პრეცესიის ზემოქმედება; საპილოტაჟო ხელსაწყოების უწყისვრობისას მოქმედებათა წესები და ქმედებათა თანამიმდევრობა;

- საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა**
  - ა.დ) სფწ-ით ფრენის შესაბამისი საფრენისწინა მომზადება და შემოწმება;
  - ა.ე) ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის სფწ-ით ფრენის გეგმების მომზადება და წარდგენა; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი;
- ადამიანის შესაძლებლობები**



ა.ვ) ადამიანის შესაძლებლობები სხ-ების განხილულ სახეობასთან შეფარდებით;

### **მეტეოროლოგია**

ა.ზ) საავიაციო მეტეოროლოგიის ცოდნა; რუკებით, ცნობებითა და პროგნოზებით სარგებლობა; კოდები და შემოკლებები; მეტეოინფორმაციის მიღებისა და გამოყენების წესები; სიმაღლის გაზომვა;

ა.თ) ძრავის, პლანერისა და ხრახნის შემოყინვის მიზეზები, მისი ამოცნობა და შედეგები; ფრონტალური არეების გავლის წესები; სახიფათო მეტეოპირობების შემოვლა, მათთვის თავის არიდება;

### **ნაოსნობა**

ა.ი) პრაქტიკული აერნაოსნობა, სარადიონაოსნო საშუალებების მეშვეობით;

ა.კ) გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დასაფრენი მანევრის შესრულებისა და დაფრენის ეტაპზე განთავსებული სანაოსნო სისტემებით სარგებლობა, მათი სიზუსტე და საიმედოობა; სარადიონაოსნო საშუალებების ამოცნობა;

### **საექსპლუატაციო წესები**

ა.ლ) AIP, NOTAM, საავიაციო კოდები და შემოკლებები, გასაფრენი, მარშრუტზე საფრენი, დასაშვები და ხელსაწყოების მეშვეობით დასაფრენად შესასვლელი სანაოსნო საბუთების ცოდნა;

ა.მ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; სფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების ზომები;

### **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ა.ნ) სფწ-ით ფრენისას სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები;

ბ) გამოცდილება:

ბ.ა) კანდიდატი ფლობს მოყვარული ან უფრო მაღალი კლასის პილოტის მოწმობას;

ბ.ბ) კანდიდატმა იფრინა, არანაკლებ:

ბ.ბ.ა) 50 სთ. სამარშრუტო ფრენებზე, მეთაურის რანგში, საიდანაც არანაკლებ 10 სთ. უნდა იყოს სხ-ის განხილულ სახეობაზე ნაფრენი;

ბ.ბ.ბ) 40 სთ. სხ-ებზე ხელსაწყოების მეშვეობით, საიდანაც არა უმეტეს 20 სთ. (ან 30 სთ., თუკი საპილოტაჟო საწაფი გამოიყენება) შეიძლება იყოს ხელსაწყოებით სახმელეთო წვრთნის დრო. სახმელეთო წვრთნა ტარდება უფლებამოსილი ინსტრუქტორის ხელმძღვანელობით.

გ) საფრენოსნო მომზადება:

გ.ა) კანდიდატს აქვს, ორმაგსამართიან სხ-ზე, პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, არანაკლებ 10 სთ. სახელსაწყო ნაფრენი. ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.ა.ა) გაფრენისწინა მომზადება, რომელიც მოიცავს სფწ-ით ფრენის გეგმის მომზადებისას სეს-ისა და სმმ-ის შესაბამისი საბუთების გამოყენებას;

გ.ა.ბ) გაფრენისწინა დათვალიერება; საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხით სარგებლობა მიმოსვლის დაწყებისა და აფრენის წინ;

გ.ა.გ) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ პირობებში სფწ-ით ფრენისას ქმედებათა წესები და მანევრები, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.ა.გ.ა) აფრენის მერე სახელსაწყო ფრენაზე გადასვლა;

გ.ა.გ.ბ) სახელსაწყო გაფრენისა და მოფრენის სტანდარტული სქემები;

გ.ა.გ.გ) მარშრუტზე სფწ-ით ფრენის სქემები;

გ.ა.გ.დ) მოსაცდელ არეში ფრენა;

გ.ა.გ.ე) დადგენილი მინიმუმით დასაფრენად სახელსაწყო შესვლა;

გ.ა.გ.ვ) მეორე წრეზე წასვლის წესები;

გ.ა.გ.ზ) დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის მერე დაფრენის შესრულება.

გ.ბ) თუ ავიასპეციალისტმა სახელსაწყო ფრენები რამდენიმეძრავიან სხ-ზე უნდა შეასრულოს, იგი მომზადებას გადის ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ სახეობაზე, პილოტ-ინსტრუქტორის ხელმძღვანელობით. ინსტრუქტორი კანდიდატს გადასცემს ერთი გამორთული ძრავით (ან მისი მიბადვით) სახელსაწყო მართვის გამოცდილებას.

დ) უნარი: კანდიდატმა გამოავლინა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით მითითებული სქემებისა და მანევრების სათანადოდ შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

დ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროებისა და შეცდომების წარმოშობი ფაქტორები (იხ. DOC 9868, 9683);

დ.ბ) განცხადებული სხ-ის სახეობა მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

დ.გ) ნებისმიერი მანევრი შეასრულოს ნარნარად და ზუსტად;

დ.დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო თვალთვალი და დაკვირვება;

დ.ე) გამოიყენოს ცოდნა აერნაოსნობის დარგში;

დ.ვ) სხ მართოს ისე, რომ უზრუნველყოს ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით შესრულება.

2. სახელსაწყო ფრენის უფლება სხ-ის რამდენიმე სახეობაზე შეიძლება გაიცეს ერთი ოსტატობის აღნიშვნით, თუ კანდიდატი ამ სახეობებისათვის დადგენილ მოთხოვნებს აკმაყოფილებს. ერთძრავიან სხ-ზე სახელსაწყო ფრენის უფლების მისაღებად, საფრენოსნო შემოწმება უნდა განხორციელდეს ერთძრავიან სხ-ზე, ხოლო



მრავალპრავიანზე ფრენის უფლების მისაღებად – მრავალპრავიან სხ-ზე.

3. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

4. სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების მოქმედების ვადაა ერთი წელი, რომლის დადასტურებაც შესაძლებელია საფრენოსნო ან საწაფზე შემოწმებით ოსტატობის ვადის გასვლამდე ბოლო 3 თვის განმავლობაში. ოსტატობის მოქმედების ვადის გასვლის შემდეგ სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების აღსადგენად საჭიროა საფრენოსნო შემოწმების გავლა.

5. თუ სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლება არ განახლებულა ან გაგრძელებულა 7 წლის განმავლობაში, უფლების მფლობელმა უნდა ჩააბაროს შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული გამოცდები.

## **მუხლი 12. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნა, საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორი**

1. პილოტ-ინსტრუქტორი და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი, რომელიც ახორციელებს პილოტის და პილოტ-კურსანტის მომზადებას ან/და შემოწმებას საჰაერო ხომალდზე, უნდა ფლობდეს მოქმედ პილოტის მოწმობას, მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს და პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მოქმედ ოსტატობას შესაბამისი სხ-ის კლასზე ან ტიპზე.

2. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტი ინსტრუქტორის ოსტატობა განსაზღვრავს საჰაერო ხომალდების ტიპებს/კლასებს, რომლებზეც მას გააჩნია მომზადების ანდა შემოწმების ჩატარების უფლებამოსილება.

3. თვითმფრინავზე, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა აღემატება 5700 კგ-ს პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ამ ტიპზე აქვს მეთაურის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 300 საათი, აქვს მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლება და უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში;

3<sup>1</sup>. თვითმფრინავზე, რომლის მაქსიმალური ასაფრენი მასა ნაკლებია 5700 კგ-ზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ამ ტიპზე ან კლასზე აქვს მეთაურის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 50 საათი, აქვს მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლება და უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში;

3<sup>2</sup>. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობას თვითმფრინავის კლასზე, შესაძლებელია გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი იმავე კლასის სხვა თვითმფრინავზე, თუ მას ამ სხ-ზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს 15 საათი და ინსტრუქტორთან ერთად გავლილი აქვს ერთი საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავის მარჯვენა სავარძლიდან ( FCL.905.CRI.b)).

3<sup>3</sup>. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს თვითმფრინავის კლასზე პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობას, შესაძლებელია გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი სხვა კლასის თვითმფრინავზე, თუ მას ამ კლასის თვითმფრინავზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს სულ მცირე 30 საათი, ინსტრუქტორთან ერთად გავლილი აქვს ერთი საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავის მარჯვენა სავარძლიდან და უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, FE, CRE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში.

3<sup>4</sup>. თავისუფალი აეროსტატის პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ამ სხ-ზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს 75 საათი და შესაბამისი კვალიფიკაციის უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან გავლილი აქვს შეფასება ინსტრუქტორის რანგში;

4. მრავალპილოტიან მრავალპრავიან შვეულმფრენზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ფლობს შესაბამის ტიპზე მოქმედ ოსტატობას, ფლობს მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლებას, უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში და მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე მეთაურის რანგში ნაფრენი აქვს არანაკლებ 350 საათი, საიდანაც 150 საათი შესრულებული ექნება მოთხოვნილ ტიპზე.

4<sup>1</sup>. ერთპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტი შეიძლება გახდეს პილოტ-ინსტრუქტორი, თუ მას გავლილი აქვს პილოტ-ინსტრუქტორის თეორიული მომზადების კურსი, ფლობს შესაბამის ტიპზე მოქმედ ოსტატობას, ფლობს მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის უფლებას, უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან (CPI, TRE, SFE) გავლილი აქვს შესაბამისი შეფასება ინსტრუქტორის რანგში და აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ერთპილოტიანი მრავალპრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – ნაფრენი აქვს 500 საათი შვეულმფრენის პილოტის რანგში, საიდანაც 100 საათი შესრულებული ექნება მეთაურის რანგში მოთხოვნილ ტიპზე;

ბ) ერთპილოტიანი ერთპრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – ნაფრენი აქვს 250 საათი შვეულმფრენის მეთაურის რანგში, საიდანაც 100 საათი შესრულებული ექნება მოთხოვნილ ტიპზე.

5. საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტმა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორობის კანდიდატი უნდა წარუდგინოს სააგენტოს შესაბამისი წერილობითი მიმართვის საფუძველზე, რომელსაც თან უნდა დაერთოს განცხადება ამ წესის №18 დანართის შესაბამისად. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) წარმატებით ჰქონდეს გავლილი სააგენტოსთან შეთანხმებული მომზადების პროგრამა/დეტალური კურსი



სააგენტოს მიერ აღიარებულ ან სერტიფიცირებულ სდ-ში, აგრეთვე გაცნობითი ხასიათის ინსტრუქტაჟი სააგენტოში;

ბ) ჰქონდეს 1500 საერთო ნაფრენი საათი, მათ შორის, არანაკლებ 500 ნაფრენი საათი საჰაერო ხომალდის მეთაურის რანგში საჰაერო ხომალდის იმ სახეობაზე (თვითმფრინავი/შვეულმფრენი), რომელზეც ეძლევა შეფასების ჩატარების უფლებამოსილება;

გ) დამკვირვებლის რანგში მონაწილეობა ჰქონდეს მიღებული მოქმედი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებულ არანაკლებ ორ შეფასებაში;

დ) უნდა ფლობდეს საჰაერო ხომალდის მეთაურის მოქმედ ოსტატობას და ბოლო 90 დღეში შესრულებული ჰქონდეს მინიმუმ სამი აფრენა-დაფრენა;

ე) 5700 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის თვითმფრინავის ტიპის შემთხვევაში – ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 200 სთ;

ვ) 5700 კგ-მდე მაქსიმალური ასაფრენი მასის თვითმფრინავის კლასის შემთხვევაში – პილოტ-ინსტრუქტორად ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 50 სთ;

ზ) ერთპილოტიანი თვითმფრინავის შემთხვევაში უნდა ჰქონდეს საერთო ნაფრენი არანაკლებ 1000 საათი, საიდანაც პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 250 საათი;

თ) შვეულმფრენების შემთხვევაში:

თ.ა) 3175 კგ და მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის შვეულმფრენების შემთხვევაში, გარდა ერთპილოტიანი შვეულმფრენებისა – ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 100 სთ ან 30 მარშრუტის სექტორი;

თ.ბ) 3175 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენების, აგრეთვე ერთპილოტიანი შვეულმფრენების შემთხვევაში – ამ ტიპზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს 50 მარშრუტის სექტორი ან 25 საათი;

ი) თავისუფალი აეროსტატის შეთხვევაში – უნდა ჰქონდეს საერთო ნაფრენი 250 საათი, საიდანაც პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 50 საათი;

კ) წარმატებით ჰქონდეს გავლილი სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებული შეფასება.

6. თუ უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის კანდიდატი აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა-დ“ და „ვ-ი“ პუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს, მაგრამ იგი წარმატებით ვერ გაივლის სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებულ შემოწმებას, სააგენტო უარს იტყვის უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის მინიჭებაზე და ამის შესახებ აცნობებს განმცხადებელს.

7. პირი, რომელიც აკმაყოფილებს ამ მუხლის მე-5 პუნქტით დადგენილ მოთხოვნებს, მაგრამ მას არ გააჩნია მოქმედი პილოტის მოწმობა, შეიძლება გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი მხოლოდ საწაფზე.

8. ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „კ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული მოთხოვნის შესრულების მიზნით, ავიასაწარმო ვალდებულია უზრუნველყოს ყველა საჭირო რესურსის (ფინანსური, ტექნიკური და ადამიანური) გამოყოფა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის შესაფასებლად.

9. ავიასაწარმო პასუხისმგებელია შემოწმებისათვის გამოყენებული საჰაერო ხომალდი და საწაფი იყოს ტექნიკურად გამართული და ვარგისი/აღიარებული ვარგისად, აღჭურვილი იყოს აუცილებელი საშუალებებით შესაბამისი შემოწმების ჩატარებისათვის საჭირო მანევრების, პროცედურებისა და ეკიპაჟის ფუნქციების შესრულებისთვის.

10. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი თვითმფრინავის კლასზე შესაძლებელია გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი თვითმფრინავის სხვა კლასზე, თუ მას ამ კლასის თვითმფრინავზე პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში შესრულებული აქვს 20 საათი;

11. სააგენტოს ფრენის უსაფრთხოების პილოტი-ინსპექტორი სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე გადასწავლებისას შეიძლება გახდეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ამ ტიპზე ნაფრენის გარეშე, თუ მას ამ სახეობის სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე აქვს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნა და მეთაურად მწყობრში შესვლისას გაივლის დამატებით მომზადებას ინსტრუქტორის სავარძლიდან.

12. პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნის მფლობელს უფლება აქვს ჩაატაროს:

ა) პილოტებისა და კურსანტების თეორიული და საწაფზე მომზადება;

ბ) პილოტებისა და კურსანტების საფრენოსნო მომზადება და მარშრუტზე შემოწმება (LiN<sup>e</sup> check);

გ) პილოტ-ინსტრუქტორის საფრენოსნო მომზადება.

13. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი უფლებამოსილია განახორციელოს:

ა) უნარების შემოწმება;

ბ) საკვალიფიკაციო და სახელსაწყო ფრენის ოსტატობის შემოწმება;

გ) მარცხენა და მარჯვენა სავარძლიდან ფრენის შემოწმება;

დ) ხანგრძლივი შესვენების შემდეგ პილოტების საფრენად დაშვება;

ე) პილოტებისთვის სპეციფიკური შემოწმების ჩატარება, როგორცაა CAT II და CAT III მეტეომინიმუმით დაფრენის უფლების მინიჭება (ვერტმფრენებზე გარესაკიდელით ფრენა და ა.შ.);

ვ) საჰაერო ხომალდების საწაფზე წვრთნის და შემოწმების ჩატარება, თუ მას აქვს საწაფზე დაშვება;

ზ) საწაფის შესაბამისობის შეფასება დადგენილი ამოცანების შესასრულებლად;





თ) კურსანტების საფრენოსნო მომზადება, დამოუკიდებელ ფრენაზე დასაშვები შემოწმება და დამოუკიდებელი ფრენების კონტროლი;

ი) პილოტ-ინსტრუქტორისა და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის საფრენოსნო მომზადება და შემოწმება.

14. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი არ არის უფლებამოსილი განახორციელოს ამ მუხლის მე-13 პუნქტით განსაზღვრული უფლებამოსილება, თუ ადგილი აქვს ინტერესთა კონფლიქტს. ინტერესთა კონფლიქტად მიიჩნევა:

ა) თუ უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა ჩაატარა უნარების შემოწმება კანდიდატთან, რომელსაც პილოტის მოწმობის ან ოსტატობის მისაღებად უწევდა პრაქტიკულ მომზადებას 25%-ზე მეტი ოდენობით;

ბ) თუ განმეორებით ჩაატარა შეფასება იმ პილოტის, რომელმაც წარუმატებლად გაიარა წინა შეფასება ამავე უფროს პილოტ-ინსტრუქტორთან;

გ) სხვა გარემოებები, რომლებიც საქართველოს კანონმდებლობით მიიჩნევა ინტერესთა კონფლიქტად და რომელმაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ ობიექტური გადაწყვეტილების მიღებაზე.

15. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორს არა აქვს უფლება ჩაატაროს საკვალიფიკაციო შემოწმება/უნარების შემოწმება, როდესაც ხორციელდება მგზავრების ან ტვირთის გადაყვანა-გადაზიდვა და სფწ-ის პირობების იმიტაცია.

16. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორს არ აქვს უფლება გამოიყენოს ოსტატობით მინიჭებული უფლებამოსილება იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის სხ ტიპზე/კლასზე დაშვებისა ან სახელსაწყო ფრენების ოსტატობის აღნიშვნის (საჭიროების შემთხვევაში) მოქმედების ვადა გასულია;

ბ) უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი ვერ აკმაყოფილებს მოთხოვნას ოსტატობის მოქმედების ვადის ყოველი 12 თვის პერიოდში არანაკლებ ორი შემოწმების ჩატარების შესახებ;

გ) ამ მუხლის მე-17 პუნქტით გათვალისწინებული გარემოებების გამო გაუქმებული აქვს უფლებამოსილება.

17. სააგენტოს უფლება აქვს შეაჩეროს ან გააუქმოს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობა, თუ არსებობს დასაბუთებული ვარაუდი, რომ უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა:

ა) პილოტის შემოწმების პროცესში ვერ უზრუნველყო შემოწმების აუცილებელი სტანდარტების, პროცედურების ან ინსტრუქციების დაცვა;

ბ) ბოროტად გამოიყენა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილება;

გ) დაარღვია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

დ) წარუმატებლად გაიარა ნებისმიერი შემოწმება ან ოსტატობის დამადასტურებელი შეფასება;

ე) სხ-ის ექსპლუატანტმა სააგენტოს წარუდგინა დასაბუთებული მოთხოვნა უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორისათვის უფლებამოსილების შეჩერების თაობაზე;

ვ) საჭაერო ხომალდის მეთაურის ან უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ფუნქციის შესრულებისას მოუვიდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი და გამოკვლევის შედეგად დადგინდა მისი პასუხისმგებლობა.

18. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის გაუქმების/შეჩერების შესახებ საბოლოო გადაწყვეტილების მიღებამდე სააგენტო განიხილავს პილოტ-ინსტრუქტორის წერილობით ახსნა-განმარტებას და აძლევს მას და დამსაქმებელ ავიასაწარმოს მოსაზრების გამოთქმის შესაძლებლობას.

19. სააგენტო უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის შეჩერების ან გაუქმების შესახებ აცნობებს უფროს პილოტ-ინსტრუქტორს და მის დამსაქმებელ ავიასაწარმოს.

20. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის სააგენტოს მიერ გაუქმების შემთხვევაში, განმეორებით იმავე პირზე ოსტატობა არ გაიცემა.

21. უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორების მიერ ჩატარებულ შემოწმებებზე ზედამხედველობას ახორციელებენ სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორები, რათა უზრუნველყოფილი იქნეს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორების მიერ თავისი მოვალეობებისა და ფუნქციების მიუკერძოებლად, ყველა სტანდარტისა და მოთხოვნის შესაბამისად შესრულება.

22. სააგენტო აწარმოებს და აქვეყნებს უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორთა რეესტრს ტიპზე/კლასზე დაშვებისა და მოქმედების ვადის მითითებით.

23. სააგენტოს მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელს უფლება აქვს გაიაროს უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმება სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული პილოტის მოწმობის მფლობელთან, რომელსაც ასევე აქვს პილოტის უნარების ან საკვალიფიკაციო შემოწმების ჩატარების უფლება და აღიარებულია სააგენტოს მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც შემოწმება ხორციელდება სააგენტოს მიერ აღიარებულ სდ-ში.

24. ამ მუხლის 23-ე პუნქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, აღიარებით დაინტერესებულმა შემომწმებელმა ამ წესის №8 დანართის შესაბამისად უნდა მიმართოს სააგენტოს შემდეგ ელექტრონულ მისამართზე [flightstandards@gcaa.ge](mailto:flightstandards@gcaa.ge). სააგენტო განიხილავს წარმოდგენილ საბუთებს და დადებითი გადაწყვეტილების შემთხვევაში აცნობებს განმცხადებელს შემოწმების უფლების აღიარების შესახებ.

25. საწაფის ინსტრუქტორი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს ან ფლობდა საჭაერო ხომალდის კომერციული ან ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის შესაბამისი სახეობის მოწმობას;

ბ) გავლილი აქვს საკვალიფიკაციო შემოწმება საწაფზე საჭაერო ხომალდის შესაბამის ტიპზე, განაცხადის



წარდგენამდე 12 თვის განმავლობაში;

გ) მრავალპილოტიანი თვითმფრინავის საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

გ.ა) ჰქონდეს სულმცირე 1500 საათი ნაფრენი პილოტად მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე;

გ.ბ) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის განმავლობაში პილოტის ან დამკვირვებლის რანგში ჰქონდეს სულ მცირე:

გ.ბ.ა) ნაფრენი სამი სექტორი შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე; ან

გ.ბ.ბ) კვალიფიციურ ეკიპაჟის წევრთან ერთად გავლილი ჰქონდეს საწაფზე, მარშრუტზე ორიენტირებული საფრენოსნო სწავლება (LOFT) შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე. აღნიშნულ საწაფზე წვრთნა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ ორ ფრენას ორ სხვადასხვა აეროდრომზე მინიმუმ ორი საათის მანძილზე და გაფრენისწინა და ფრენის შემდგომ ბრიფინგს.

დ) ერთპილოტიან მაღალი საექსპლუატაციო შესაძლებლობების თვითმფრინავზე საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა, უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

დ.ა) ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი ნაფრენი მეთაურის რანგში ერთპილოტიან თვითმფრინავზე;

დ.ბ) ფლობს ან ფლობდა სახელსაწყო ოსტატობას ორძრავიან თვითმფრინავზე;

დ.გ) ჰქონდეს ნაფრენი სამი სექტორი შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე; ან

დ.დ) კვალიფიციურ ეკიპაჟის წევრთან ერთად გავლილი ჰქონდეს საწაფზე მარშრუტზე ორიენტირებული საფრენოსნო სწავლება (LOFT) შესაბამისი ტიპის საჰაერო ხომალდზე. აღნიშნულ საწაფზე წვრთნა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ ორ ფრენას ორ სხვადასხვა აეროდრომზე მინიმუმ ორის საათის მანძილზე, გაფრენისწინა და ფრენის შემდგომ ბრიფინგს.

ე) შვეულმფრენის საწაფის ინსტრუქტორი, გარდა ამ პუნქტის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებისა დამატებით უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ე.ა) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის განმავლობაში პილოტის ან დამკვირვებლის რანგში ჰქონდეს სულ მცირე ერთი საათი ნაფრენი შესაბამის ტიპზე;

ე.ბ) ორპილოტიან შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს სულ მცირე 1000 საათი ნაფრენი პილოტის რანგში შვეულმფრენზე, საიდანაც არანაკლებ 350 საათი უნდა იყოს ორპილოტიან შვეულმფრენზე;

ე.გ) ერთპილოტიან ორძრავიან შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი ნაფრენი პილოტის რანგში, საიდანაც 100 საათი მაინც უნდა იყოს ერთპილოტიან ორძრავიან შვეულმფრენზე მეთაურის რანგში;

ე.დ) ერთპილოტიან ერთძრავიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში ჰქონდეს 250 საათი ნაფრენი შვეულმფრენზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აპრილის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 30.04.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

### მუხლი 13. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის ოსტატობის აღნიშვნები

1. სმ მეთვალყურის მოწმობა ქვემოთ ჩამოთვლილი ოსტატობის აღნიშვნებიდან ერთ-ერთს მაინც უნდა შეიცავდეს:

ა) „სააეროდრომო ვიზუალური კონტროლი“ (ADV – Aerodrome Control Visual);

ბ) „სააეროდრომო სახელსაწყო კონტროლი“ (ADI – Aerodrome Control Instrument);

გ) „მისადგომის პროცედურული კონტროლი“ (APP – Approach Control Procedural);

დ) „მისადგომის კონტროლი დაკვირვების რეჟიმით“ (APS – Approach Control Surveillance);

ე) „სამეთვალყურეო რაიონის პროცედურული კონტროლი“ (ACP – Area Control Procedural);

ვ) „სამეთვალყურეო რაიონის კონტროლი დაკვირვების რეჟიმით“ (ACS – Area Control Surveillance).

2. ჩამოთვლილ ოსტატობის აღნიშვნებთან ერთად, მოწმობა უნდა შეიცავდეს დამატებით ოსტატობის აღნიშვნას, რითაც მითითებული იქნება მომსახურების ის სახეობა, რის განხორციელების უფლებაც მოწმობის მფლობელს აქვს, იმ ტიპის აღჭურვილობისა და დაკვირვების სისტემის ჩათვლით, რაც სმმ-ის დროს გამოიყენება. დოა-თი, აგრეთვე, უნდა მიეთითოს სმმ-ის ის ორგანო, საჰაერო სივრცე ან მისი ნაწილი, სადაც მოწმობის მფლობელს სმმ-ის უფლება აქვს მინიჭებული.

3. სმ მეთვალყურის ოსტატობის აღნიშვნის მიმართ წაყენებული მოთხოვნები:

ა) „სააეროდრომო ვიზუალური კონტროლი“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება იმ აეროდრომზე, სადაც:

ა.ა) გამოქვეყნებული არ არის გაფრენა-მოფრენის სახელსაწყო პროცედურები;

ა.ბ) არ არის მისადგომის სამეთვალყურეო აღჭურვილობა;

ა.გ) მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება დისტანციურად (სხვა აეროდრომიდან ან რაიონული ცენტრიდან) არ ხორციელდება;

ბ) „სააეროდრომო სახელსაწყო კონტროლი“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სააეროდრომო სამეთვალყურეო მომსახურება იმ აეროდრომზე, სადაც:

ბ.ა) გამოქვეყნებულია გაფრენა-მოფრენის სახელსაწყო პროცედურები;



ბ.ბ) არის მისადგომის სამეთვალყურეო პუნქტი;

ბ.გ) სამეთვალყურეო მომსახურება რაიონის სამეთვალყურეო ცენტრიდან ხორციელდება.

ამ პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ ოსტატობის აღნიშვნას უნდა ახლდეს ამ წესების მე-14 მუხლის 1-5 პუნქტებით განსაზღვრული დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნებიდან ერთი მაინც.

გ) „მისადგომის პროცედურული კონტროლი“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სამეთვალყურეო მომსახურება მომფრენი, გამფრენი ან სატრანზიტო ხომალდებისა იმ საჰაერო სივრცეში (ან მის ნაწილში), რომელიც არის მისადგომის სამეთვალყურეო ორგანოს იურისდიქციის ქვეშ, მიმოხილვის აღჭურვილობის გამოუყენებლად;

დ) „მისადგომის კონტროლი დაკვირვების რეჟიმით“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სამეთვალყურეო მომსახურება მომფრენი, გამფრენი ან სატრანზიტო ხომალდებისა იმ საჰაერო სივრცეში (ან მის ნაწილში), რომელიც უზრუნველყოფილია მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურებით, მიმოხილვის აღჭურვილობის გამოყენებით. ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ ოსტატობის აღნიშვნას უნდა ახლდეს ამ წესების მე-14 მუხლის მე-6 ან მე-9 პუნქტით განსაზღვრული დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნა;

ე) „სამეთვალყურეო რაიონის პროცედურული კონტროლი“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სამეთვალყურეო მომსახურება იმ რაიონისა (ან მისი ნაწილისა), რომლისთვისაც ის არის მომზადებული, მიმოხილვის აღჭურვილობის გამოუყენებლად;

ვ) „სამეთვალყურეო რაიონის კონტროლი დაკვირვების რეჟიმით“ ენიჭება იმ მეთვალყურეს, რომელსაც უნარი აქვს უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) სამეთვალყურეო მომსახურება იმ რაიონისა (ან მისი ნაწილისა), რომლისთვისაც ის არის მომზადებული, მიმოხილვის აღჭურვილობის გამოყენებით. ამ ქვეპუნქტით განსაზღვრულ ოსტატობის აღნიშვნას უნდა ახლდეს ამ წესების მე-14 მუხლის მე-6 ან მე-9 პუნქტით განსაზღვრული დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნა.

4. ოსტატობის აღნიშვნით მითითებული უნდა იყოს მეთვალყურის სამუშაო ადგილიც.

#### **მუხლი 14. სმ მეთვალყურის დამატებითი ოსტატობის აღნიშვნები**

1. „კომპურა“ (TWR) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც აქვს ოსტატობის აღნიშვნა ADI და სახმელეთო (GMC) და ჰაერში მოძრაობის (AIR) კონტროლის უზრუნველყოფა შეუძლია.

2. „სახმელეთო მოძრაობის (მიმოსვლის) კონტროლი“ (GMC) ნიშნავს, რომ ADI-ს მფლობელი მხოლოდ მიმოსვლის მეთვალყურეობაზე დაიშვება.

3. „სახმელეთო მოძრაობის (მიმოსვლის) კონტროლი დაკვირვების რეჟიმით“ (GMS) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც აქვს დოა TWR ან GMC და, სამეთვალყურეო მომსახურებისას შეუძლია გამოიყენოს მიმოსვლის სამართი და სამეთვალყურეო სისტემები, მიმოსვლის სამეთვალყურეო რადიოლოკატორის (SMR) ჩათვლით.

4. „საჰაერო მოძრაობის კონტროლი“ (AIR) ნიშნავს, რომ ADI-ს მფლობელი მხოლოდ საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურეობაზე დაიშვება.

5. „სააეროდრომო სარადიოლოკაციო კონტროლი“ (RAD) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც აქვს დოა TWR ან AIR ან სმმ-ის რაიონისა, და რომელსაც შეუძლია სააეროდრომო ან რაიონის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოს, მიმოხილვითი რადიოლოკატორის მეშვეობით.

6. „ლოკატორი“ (RAD) ნიშნავს, რომ მეთვალყურეს შეუძლია მისადგომის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) პირველადი ან მეორადი რადიოლოკატორის მეშვეობით. ამ დოა-სთან დაკავშირებულია ორი დოა: „დასაფრენი რადიოლოკატორი“ (PAR) და „მისადგომის მიმოხილვითი რადიოლოკატორი“ (SRA). ერთ-ერთი ამ დოა-ს მისაღებად მეთვალყურეს უნდა ჰქონდეს დოა RAD.

7. „დასაფრენი რადიოლოკატორი“ (PAR) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც შეუძლია დასაფრენად შესვლის ბოლო საფეხურზე მყოფი სხ-ის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) დასაფრენად ზუსტი შესვლის რადიოლოკატორის მეშვეობით.

8. „მისადგომის მიმოხილვითი რადიოლოკატორი“ (SRA) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც შეუძლია დასაფრენად შესვლის ბოლო საფეხურზე მყოფი სხ-ის დასაფრენად არაზუსტი შესვლის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) მიმოხილვის აღჭურვილობის მეშვეობით.

9. „ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება“ (ADS) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც შეუძლია მომფრენი, გამფრენი და სატრანზიტო სხ-ების ან სმმ-ის რაიონის სამეთვალყურეო მომსახურება უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) ADS აღჭურვილობის მეშვეობით.

10. „აეროდრომის რაიონის კონტროლი“ (TCL) იმ მეთვალყურეს ენიჭება, რომელსაც აქვს ოსტატობის აღნიშვნა ACS და შეუძლია უზრუნველყოს (ან უზრუნველყოფა გააკონტროლოს) მომფრენი და გამფრენი სხ-ების სამეთვალყურეო მომსახურება კონკრეტულ სამეთვალყურეო რაიონში ან მის მიმდებარე სექტორებში, თუ კონტროლზე უფლებამოსილი ორგანოები ჩათვლიან, რომ საჰაერო მოძრაობის სირთულისა და დამაბულობის გამო, აეროდრომის რაიონში საჭიროა შუალედური სამეთვალყურეო ორგანოს ჩამოყალიბება. TCL-ის მიღებამდე, მეთვალყურეს უნდა ჰქონდეს დოა RAD ან ADS.

11. განსაკუთრებული აღნიშვნა ენიჭება სმ მეთვალყურის მოწმობის იმ მფლობელს, რომლის ოსტატობა და გამოცდილება საშუალებას აძლევს, ფლობდეს „სამუშაო პროცესის სწავლების ინსტრუქტორის“ ოსტატობის



### მუხლი 15. სარადიოტელეფონო კავშირის ენა

1. ყველა ჯგუფის პილოტი, აერნოსანი, ბორტრადისტი, ბორტინჟინერი და სმ მეთვალყურე ვალდებულია იცოდეს (ესმოდეს და ლაპარაკობდეს) სარადიოტელეფონო კავშირისას გამოყენებული ენა.
2. ის პილოტი (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, დირიჟაბლი, ვსხ), აერნოსანი, ბორტრადისტი და სმ მეთვალყურე, რომელმაც სარადიოტელეფონო კავშირის ენის ცოდნა პროფესიულზე (მე-6) უფრო დაბალ დონეზე უჩვენა, ვალდებულია ატესტაცია (ენის შესასწავლი ოფიციალურად დადგენილი კურსები) გაიაროს დროის შემდეგ პერიოდებში:
  - ა) ის პირი, ვინც ენის ცოდნა სამუშაო (მე-4) დონეზე უჩვენა, ატესტაციას გადის 3 წელიწადში ერთხელ;
  - ბ) ის პირი, ვინც ენის ცოდნა აღმატებულ (მე-5) დონეზე უჩვენა, ატესტაციას გადის 6 წელიწადში ერთხელ.
3. ატესტაცია არ ესაჭიროება იმ პირს, რომელმაც ენის ცოდნის პროფესიული (მე-6) დონე უჩვენა, ე.ი. პირს, რომლისთვისაც ეს ენა მშობლიურია, აგრეთვე, მის კარგად მცოდნე უცხოელს, რომელიც საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციაში კარგად გასაგები დიალექტით ან აქცენტით ლაპარაკობს.
4. ამ მუხლის მე-2 პუნქტით ჩამოთვლილი ავიასპეციალისტები სარადიოტელეფონო კავშირის ენას უნდა ფლობდნენ, სულ ცოტა, მე-4 დონეზე.
5. ენ(ებ)ის ცოდნის დონეების საინსტრუქციო მასალას შეიცავს ჩიკაგოს კონვენციის №1 დანართის დამატება A.

## თავი III

### მოწმობის გაცემისას ავიასპეციალისტებისადმი წაყენებული მოთხოვნები

### მუხლი 16. პილოტ-კურსანტი

1. პილოტ-კურსანტს მიეცემა დამოუკიდებელი ფრენის უფლების დამადასტურებელი მოწმობა.
2. პილოტ-კურსანტის მოწმობის მისაღებად, პილოტ-კურსანტი შემდეგ მოთხოვნებს უნდა აკმაყოფილებდეს:
  - ა) ასაკი – არანაკლებ 16 წელი;
  - ბ) ფლობდეს I ან II კლასის „სამედიცინო სერტიფიკატს“, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი კლასის პილოტის მოწმობის მიღებას აპირებს;
  - გ) ჰქონდეს საკმაო თეორიული მომზადება, დადგენილი პროგრამის მიხედვით.
3. საფრენოსნო სდ-ის თეორიული მომზადების პროგრამა ამ წესების მე-17 ან მე-18 მუხლის პირველი პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტის (იმისდა მიხედვით, თუ კურსანტი რა კლასის პილოტის მოწმობის მიღების კანდიდატია) მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.
4. მოწმობის ფორმა და შინაარსი:
  - ა) ქალაქის 4 გვერდი, სააღრიცხვო ნომრის გარეშე;
  - ბ) შეიცავს ამ წესების მე-7 მუხლის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებულ I, II, IV, IX, X, XI პუნქტებს, ივსება ქართულად, მკაფიო გარკვეული ხელწერით, გადაშლისა და გადასწორების გარეშე, უშეცდომოდ.
5. კურსანტს მოწმობა მიეცემა დამოუკიდებელი ფრენის დაწყებამდე.
6. კურსანტი დამოუკიდებელ ფრენებზე დაიშვება ოფიციალურად დამტკიცებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ნებართვით და ზედამხედველობით.
7. პილოტ-კურსანტი დამოუკიდებლად და მეთაურად (ინსტრუქტორის გარეშე) საფრენად დაიშვება დღისით, ვიზუალურ მეტეოპირობებში:
  - ა) მარტივრელიეფიან რაიონში – ღქსს- 450 მ (1500 ფტ), ხილვადობა – 5 კმ (2,7 საზღ. მ), უსაფრთხო სიმაღლე – 150 მ (500 ფტ);
  - ბ) რთულრელიეფიან რაიონში – ღქსს- 600 მ (2000 ფტ), ხილვადობა- 10 კმ (5,4 საზღ. მ), უსაფრთხო სიმაღლე – 300 მ (1000 ფტ);
  - გ) აფრენა-დაფრენისას, ქარის გვერდითი მდგენელი ადზ-ზე 5 მ/წმ-ს (10 კვანძს) არ უნდა აღემატებოდეს.
8. პილოტ-კურსანტს ეკრძალება:
  - ა) საერთაშორისო აეროპორტში ინსტრუქტორის გარეშე ფრენა;
  - ბ) კომერციულ რეისში მონაწილეობა.
9. დამოუკიდებელ ფრენებზე დასაშვებად პილოტ-კურსანტის საფრენოსნო მომზადება, სულ ცოტა, ამ წესების მე-17 მუხლის პირველი პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს უნდა შეესაბამებოდეს.
10. პილოტ-კურსანტის მოწმობის მოქმედების ვადა „სამედიცინო სერტიფიკატის“ მოქმედების ვადას უნდა ემთხვეოდეს.
11. პილოტ-კურსანტის მოწმობას გასცემს საფრენოსნო სასწავლო დაწესებულება.

### მუხლი 17. მოყვარული პილოტის (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი) მოწმობა

1. მოყვარულ პილოტს (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი) მოწმობის გაცემისას შემდეგი მოთხოვნები წაყენება:
  - ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;
  - ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:



## საჰაერო სამართალი

ბ.ა) მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

## საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის ზოგადი ცოდნა

ბ.ბ) სხ-ების ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპი;

ბ.გ) სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები, საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

## საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა

ბ.დ) დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა საფრენოსნო მახასიათებლებზე; მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ე) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლებით პრაქტიკული სარგებლობა;

ბ.ვ) კერძო სხ-ათი ვფწ-ით ფრენისას, გაფრენისწინა და მარშრუტზე ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა, სმმ-ის შესაბამისი წესები; ადგილმდებარეობის შეტყობინების წესი; სიმაღლსაზომის დაყენება; დაძაბული მოძრაობის რაიონში ფრენის წესები;

## ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ზ) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით.

## მეტეოროლოგია

ბ.თ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების გამოყენება, მეტეოინფორმაციის მიღებისა და მისით სარგებლობის წესები, სიმაღლის შეცვლა;

## ნაოსნობა

ბ.ი) ნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები, სანაოსნო რუკებითა და საშუალებებით სარგებლობა;

## საექსპლუატაციო წესები

ბ.კ) ექსპლუატაციისას, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. DOC 9868, 9683);

ბ.ლ) AIP, NOTAM და მსგავსი სააერონაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.მ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები, სახიფათო მეტეოპირობებისა და ტურბულენტურობის შემოვლის მიზნით განხორციელებულ მოქმედებათა ჩათვლით;

ბ.ნ) (დამატებით, შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, დაფერდება და სხვა სახიფათო მოვლენები;

## ფრენის საფუძვლები

ბ.ო) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

## სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.პ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია ვფწ-ით ფრენისას; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისური ენის ცოდნა, არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატს, განხილული ტიპის სხ-ის პილოტის რანგში, აქვს არანაკლებ 45 სთ. ნაფრენი. ამ ნაფრენში შეიძლება ჩაითვალოს საწაფზე შესრულებული ნაფრენი, არა უმეტეს 5 სთ-ის ოდენობით;

გ.ბ) თუ კანდიდატს აქვს სხ-ის სხვა ტიპ(ებ)ზე (გარდა აეროსტატისა) პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ ნაფრენის 10%-ის (მაგრამ არა უმეტეს 10 სთ-ისა) ჩათვლის მიზანშეწონილობას და „გ.ა“ ქვეკუნქტის მოთხოვნების შემცირების ოდენობას;

გ.გ) კანდიდატს აქვს სხ-ის განხილულ ტიპზე, პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, შესრულებული დამოუკიდებელი ნაფრენი 10 სთ., სამარშრუტო დამოუკიდებელი ფრენის 5 სთ-ის ჩათვლით, ამასთან, ერთი მაინც – 270 (შვეულმფრენისათვის – 180) კილომეტრიან მარშრუტზე, ორ სხვადასხვა ადგილზე დაფრენით;

გ.დ) თუ კანდიდატს სურს ღამე შეასრულოს ფრენები, ამისთვის მან დამატებით უნდა იფრინოს 5 სთ. ღამე, 5 აფრენა-დაფრენის ჩათვლით, მეთაურის რანგში;

დ) საფრენოსნო მომზადება – კანდიდატმა, უფლებამოსილ პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ ტიპზე გაიარა მომზადება (არანაკლებ 25 სთ., შვეულმფრენისათვის). ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

დ.ა) გაფრენისწინა მზადება, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლითა და სხ-ის დათვალიერების ჩათვლით;

დ.ბ) სააეროდრომო მიმოსვლა და საჰაერო მოძრაობის სქემების მიხედვით ფრენა; შეჯახების თავიდან აცილების ზომები და ხერხები;

დ.გ) სხ-ის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

დ.დ) კრიზისულად მცირე საჰაერო სიჩქარით ფრენა, საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);

დ.ე) ჩავარდნის რეჟიმის საწყისი საფეხურიდან მუშა ძრავის მეშვეობით გამოსვლა; მზიდი ხრახნის დაბალი



ბრუნვათა სიხშირის რეჟიმიდან გამოსვლის ხერხები (შვეულმფრენი);  
დ.ვ) კრიზისულად მაღალი საჰაერო სიჩქარით ფრენა; ციცაბო დაღმავალი სპირალის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);  
დ.ზ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარისას აფრენა-დაფრენა (თვითმფრინავი);  
დ.თ) მინიმალურად საჭირო წევით აფრენა-დაფრენა, მაქსიმალური რეჟიმიტ აფრენა-დაფრენის ტექნიკა; შეზღუდული ზომების მოედნიდან ფრენა; სწრაფი შეჩერება (შვეულმფრენი);  
დ.ი) მხოლოდ ხელსაწყოების მეშვეობით ფრენა, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში 180<sup>0</sup> -ით შემობრუნების ჩათვლით;

დ.კ) ძრავას მოსინჯვა, ხმელეთზე მანევრირება; კიდურა; ჩვეულ პირობებში, ზურგქართა და დახრილი მოედნიდან აფრენა-დაფრენა (შვეულმფრენი);

დ.ლ) სამარშრუტო ფრენა, ხილული ორიენტირების, გზის გამოთვლის ხერხებისა და სარადიონაოსნო საშუალებების გამოყენებით;

დ.მ) ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, საბორტო აღჭურვილობის უწყისვრობის იმიტაციის ჩათვლით; (დამატებით შვეულმფრენისათვის) თვითბრუნვის რეჟიმიტ დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

დ.ნ) მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე ფრენა, იქიდან გამოფრენა და მისი გადაფრენა; სმმ-ის, სარადიოტელეფონო კავშირისა და ფრაზეოლოგიის წესების დაცვა;

ე) უნარი – კანდიდატმა, სხ-ის მეთაურის რანგში, უჩვენა ამ პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული წესების, ფრენის სქემებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

- ე.ა) სხ მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;
- ე.ბ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;
- ე.გ) ფრენისას მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;
- ე.დ) ისარგებლოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნით;
- ე.ე) სხ მართოს ისე, რომ არასოდეს აღიძრას ფრენის ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი;

ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს I ან II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. პრაქტიკული გამოცდების ჩაბარება შესაძლებელია საფრენოსნო მომზადების დასრულებიდან 6 თვის განმავლობაში. ამასთან, საფრენოსნო მომზადება და გამოცდები შეიძლება ჩატარდეს სექციებად (ბლოკებად). თუ კანდიდატმა რომელიმე გამოცდა ვერ ჩააბარა ორ ცდაზე, საჭიროა პრაქტიკული წვრთნის გაგრძელება.

3. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „მოყვარული პილოტის მოწმობით“ მის მფლობელს უფლება ენიჭება შეასრულოს ნებისმიერი თვითმფრინავისა და შვეულმფრენის მეთაურისა თუ მეორე პილოტის ფუნქციები, შემოსავლის მიღების გარეშე ფრენის შესრულების მიზნით.

4. მოყვარულ პილოტს შეიძლება აუნაზღაურდეს სამეზნ-სამაშველო სამუშაოებთან დაკავშირებული ხარჯები.

**მუხლი 18. კომერციული პილოტის (თვითმფრინავი და შვეულმფრენი) მოწმობა**

1. კომერციული პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

- ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;
- ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

**საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

**საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის ზოგადი ცოდნა**

ბ.ბ) სხ-ების ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპი და დანიშნულება;

ბ.გ) სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები, საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

ბ.დ) შესაბამისი სხ-ის აღჭურვილობითა და სისტემებით სარგებლობა და მათი გამართულობის შემოწმება;

ბ.ე) შესაბამისი სხ-ის პლანერის, ძალური დანადგარებისა და სისტემების ტექნიკური მომსახურების წესები;

**საფრენოსნო მახასიათებლები და დაგეგმვა**

ბ.ვ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მართვალობაზე დატვირთვისა და მასის განაწილების (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის) გავლენა, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ზ) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება;

ბ.თ) სფწ-ით ფრენის შესაბამისი გაფრენისწინა და მარშრუტზე ფრენის დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი;

**ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.ი) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით.

**მეტეოროლოგია**



ბ.კ) საავიაციო მეტეოროლოგიის, რუკების, პროგნოზების ცოდნა; ფრენის წინ და ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი, სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ლ) საავიაციო მეტეოროლოგია; საფრენოსნო რაიონების კლიმატოლოგია, ავიაციაზე მისი გავლენის თვალსაზრისით; დაბალი და მაღალი წნევის რაიონების გადაადგილება; ატმოსფერული ფრონტების აგებულება; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები; სახიფათო მეტეომოვლენების რაიონების შემოვლა.

### **ნაოსნობა**

ბ.მ) აერნაოსნობა, სააერნაოსნო რუკების, ხელსაწყოებისა და საშუალებების გამოყენება, სანაოსნო სისტემების მუშაობის პრინციპი და მახასიათებლები; საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

### **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ნ) ექსპლუატაციისას საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. DOC 9868, 9683);

ბ.ო) AIP, NOTAM და მსგავსი სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.პ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; (დამატებით, შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, დაფერდება და სხვა სახიფათო მოვლენები;

ბ.ჟ) ტვირთის გადაზიდვის წესები (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის); სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული საშიშროება;

ბ.რ) მგზავრების ინსტრუქტაჟის წესები და მოთხოვნები (სხ-ში ჩასხდომისას და ჩამოსხდომისას უსაფრთხოების საკითხებზე);

### **ფრენის საფუძვლები**

ბ.ს) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.ტ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისური ენის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატს აქვს არანაკლებ 200 (150 – შვეულმფრენისათვის) სთ ნაფრენი ან პირველადი მომზადების კურსებზე სხ-ის პილოტის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 150 (100 – შვეულმფრენისათვის) სთ. საერთო ნაფრენში ჩართული საწაფზე მომზადება არ უნდა აღემატებოდეს 10 სთ-ს;

გ.ბ) კანდიდატს ნაფრენი აქვს სულ ცოტა:

გ.ბ.ა) თვითმფრინავზე – არანაკლებ 100 სთ მეთაურის რანგში ან თუ კანდიდატმა გაიარა პირველადი მომზადების პროგრამით გათვალისწინებული კურსი – არანაკლებ 70 სთ მეთაურის რანგში და 80 სთ ინსტრუქტორთან ერთად ნაფრენი, საიდანაც 5 საათი შეიძლება იყოს სახმელეთო მომზადება;

გ.ბ.ბ) შვეულმფრენზე – არანაკლებ 35 სთ მეთაურის რანგში;

გ.ბ.გ) არანაკლებ 20 (10 – შვეულმფრენისათვის) სთ სამარშრუტო ფრენებზე შესაბამისი სხ-ის მეთაურის რანგში, ორ სხვადასხვა აეროდრომზე (მოედანზე) დაფრენით;

გ.ბ.დ) არანაკლებ 10 სთ სახელსაწყო ფრენის შესწავლისას, საიდანაც 5 სთ შეიძლება იყოს სახმელეთო წვრთნის დრო;

გ.ბ.ე) არანაკლებ 5 სთ ღამე ნაფრენი, 5 აფრენა-დაფრენის ჩათვლით, მეთაურის რანგში.

გ.გ) თუ კანდიდატს აქვს სხ-ის სხვა ტიპ(ებ)ზე პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ ნაფრენის ჩათვლის მიზანშეწონილობას და ამ მუხლის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის „გ.ა“ ქვეპუნქტით და „გ.ბ“ ქვეპუნქტის „გ.ბ.ა“, „გ.ბ.ბ“, „გ.ბ.დ“ ქვეპუნქტებით დადგენილი მოთხოვნების შემცირების ოდენობას შემდეგი კრიტერიუმების გათვალისწინებით:

გ.გ.ა) თუ კანდიდატს სურს კომერციული პილოტის მოწმობის აღება თვითმფრინავზე და მას აქვს ნაფრენი შვეულმფრენზე ან პლანერზე, მაშინ მას ნაფრენ 200 სთ-ში ჩათვლება შემდეგი ნაფრენი:

გ.გ.ა.ა) შვეულმფრენზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 100 სთ-ისა;

გ.გ.ა.ბ) პლანერზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 30 სთ-ისა.

გ.გ.ბ) თუ კანდიდატს სურს კომერციული პილოტის მოწმობის აღება შვეულმფრენზე და მას აქვს ნაფრენი თვითმფრინავზე, მაშინ მას ნაფრენ 150 სთ-ში ჩათვლება თვითმფრინავზე ნაფრენის 50%, მაგრამ არაუმეტეს 75 სთ-ისა.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული სახელსაწყო და ღამის ფრენის გამოცდილება კომერციულ პილოტს არ აძლევს სხ-ის სფწ-ით მართვის უფლებას.

დ) საფრენოსნო მომზადება:

დ.ა) კანდიდატმა, უფლებამოსილ პილოტ-ინსტრუქტორთან ერთად, ორმაგსამართიან სხ-ის განხილულ ტიპზე გაიარა მომზადება. ინსტრუქტორი უზრუნველყოფს კანდიდატის მიერ საექსპლუატაციო გამოცდილების მიღებას, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

დ.ა.ა) გაფრენისწინა მზადება, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლითა და სხ-ის დათვალიერების ჩათვლით;

დ.ა.ბ) სააეროდრომო მიმოსვლა და საჰაერო მოძრაობის სქემების მიხედვით ფრენა; შეჯახების თავიდან ასაცილებელი წესები და ზომები;



- დ.ა.გ) სხ-ის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;
- დ.ა.დ) კრიზისულად მცირე საჭაერო სიჩქარით ფრენა, შტოპორის თავიდან აცილება, საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);
- დ.ა.ე) ჩავარდნის რეჟიმის საწყისი საფეხურიდან მუშა ძრავის მეშვეობით გამოსვლა; მზიდი ხრახნის დაბალი ბრუნვათა სიხშირის რეჟიმიდან გამოსვლის ხერხები (შვეულმფრენი);
- დ.ა.ვ) ძრავის მოსინჯვა, ხმელეთზე მანევრირება; კიდურა; ჩვეულ პირობებში ზურგქართა და დახრილი მოედნიდან აფრენა-დაფრენა; ციცაბო ტრაექტორიით დასაფრენად შესვლა (შვეულმფრენი);
- დ.ა.ზ) მინიმალურად საჭირო წევით აფრენა-დაფრენა; მაქსიმალური რეჟიმით აფრენა-დაფრენის ტექნიკა; შეზღუდული ზომების მოედნიდან ფრენა; სწრაფი შეჩერება; თვითბრუნვის რეჟიმით დასაფრენად შესვლა და დაფრენა; დედამიწის გავლენის გარეშე ჩამოკიდება; დიდ სიმაღლეზე ფრენა (შვეულმფრენი);
- დ.ა.თ) ძირითადი საპილოტაჟო ხელსაწყოების მეშვეობით უმთავრესი მანევრების შესრულება და კუთხური მდგომარეობიდან გამოსვლა;
- დ.ა.ი) სამარშრუტო ფრენა, ხილული ორიენტირების, გზის გამოთვლის ხერხებისა და სარადიონაოსნო საშუალებების გამოყენებით; მარშრუტის შეცვლის წესი;
- დ.ა.კ) კრიზისულად მაღალი საჭაერო სიჩქარით ფრენა; ციცაბო დაღმავალი სპირალის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა (თვითმფრინავი);
- დ.ა.ლ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარისას აფრენა-დაფრენა (თვითმფრინავი);
- დ.ა.მ) მოკლე გარბენით აფრენა (შემცირებული ასაფრენი ზოლიდან და დაბრკოლებათა გადალახვის სიმაღლის გათვალისწინებით); შეზღუდული ზომების აეროდრომზე დაფრენა (თვითმფრინავი);
- დ.ა.ნ) განსაკუთრებულ შემთხვევებში და ავარიულ ვითარებაში მოქმედებათა წესები, საბორტო აღჭურვილობის უწყისივრობის იმიტაციის ჩათვლით;
- დ.ა.ო) მეთვალყურეობის ქვეშ მყოფ აეროდრომზე ფრენა, იქიდან გამოფრენა და მისი გადაფრენა; სმმ-ის, სარადიოტელეფონო კავშირისა და ფრაზეოლოგიის წესების დაცვა;
- დ.ბ) ღამით ფრენის უფლების მისაღებად, კანდიდატი, ორმაგსამართიან სხ-ზე, ინსტრუქტორთან ერთად, გადის ღამის ფრენებზე მზადებას, აფრენის, დაფრენისა და ნაოსნობის ჩათვლით;
- ე) უნარი – კანდიდატმა, მეთაურის რანგში, უჩვენა ამ პუნქტის „დ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული წესების, სქემებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:
- ე.ა) სხ მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;
- ე.ბ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;
- ე.გ) ფრენისას მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;
- ე.დ) ისარგებლოს აერონაოსნობის დარგის ცოდნით; და
- ე.ე) სხ მართოს ისე, რომ არასოდეს აღიძრას ფრენის ნებისმიერი სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი;
- ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.
2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „კომერციული პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა:
- ა) განახორციელოს „მოყვარული პილოტის მოწმობით“ მინიჭებული უფლებები;
- ბ) კომერციულ გადაზიდვებზე, ერთი პილოტისათვის სერტიფიცირებულ ნებისმიერ თვითმფრინავსა თუ შვეულმფრენზე შეასრულოს მეთაურის მოვალეობები;
- გ) კომერციულ გადაზიდვებზე, შეასრულოს მეორე პილოტის დანიშნულება იმ თვითმფრინავსა თუ შვეულმფრენზე, რომლის ექსპლუატაციისათვისაც მეორე პილოტია საჭირო.
- დ) შეასრულოს მეთაურის ან მეორე პილოტის მოვალეობები იმ საჭაერო ხომალდზე, რომელიც არ ასრულებს კომერციულ გადაყვანა-გადაზიდვებს (ფრენებს).
- ე) შეასრულოს მეთაურის მოვალეობები ერთპილოტიან საჭაერო ხომალდზე.
3. თეორიული მომზადების კურსი უნდა იყოს მინიმუმ 300 საათი, რომელიც უნდა იყოს გაწერილი კომერციული პილოტის მომზადების პროგრამაში და შეთანხმებული სააგენტოსთან.
4. მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელმა კომერციული პილოტის მოწმობის მისაღებად უნდა გაიაროს სულ ცოტა 200 საათი თეორიული სწავლება ფრენის დაწყებამდე 18 თვის განმავლობაში და სასწავლო დაწესებულებაში საფრენოსნო მომზადება არანაკლებ 25 სთ. აქედან, 10 სთ. სფწ-ით, საიდანაც 5 სთ. შეიძლება იყოს სახმელეთო მომზადება (საწაფი, კაბინა) და ხუთი საათი ღამე ნაფრენი.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

**მუხლი 19. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის (თვითმფრინავი და შვეულმფრენი) მოწმობა**

1. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას პილოტს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:
- ა) ასაკი – არანაკლებ 21 წელი;
- ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:
- საჭაერო სამართალი**
- ბ.ა) ასპ-ს მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის





შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

### **საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია**

ბ.ბ) სხ-ის ძალური დანადგარების, ტრანსმისიის მუშაობის პრინციპი, სარგებლობის წესები და შეზღუდვები; ძრავების მახასიათებლებზე ატმოსფერული პირობების გავლენა; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

ბ.გ) სხ-ის სისტემების ზოგადი მახასიათებლები და შეზღუდვები; ფრენის მართვის სისტემები, ავტოპილოტისა და ავტოსტაბილიზების ჩათვლით; სხ-ის სისტემებითა და აღჭურვილობით სარგებლობა და გამართულობის შემოწმება;

ბ.დ) საპილოტაჟო ხელსაწყოები, მათი მწყობრიდან გამოსვლისას მოქმედებათა წესები; კომპასები, საბრუნო და აჩქარებით გამოწვეული შეცდომები; გიროსკოპული ხელსაწყოები, საექსპლუატაციო შეზღუდვები და პრეცესიის ზემოქმედება;

ბ.ე) სხ-ის პლანერის, ძალური დანადგარებისა და სისტემების ტექნიკური მომსახურების წესები;

### **საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა**

ბ.ვ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებსა და მართვადობაზე დატვირთვისა და მასის განაწილების (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის) გავლენა, მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ზ) ასაფრენი, დასაფრენი და სხვა საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება, კრეისერულ რეჟიმში მართვის წესების ჩათვლით;

ბ.თ) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა და ოპერატიული დაგეგმვა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი;

### **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.ი) ადამიანის შესაძლებლობები, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით;

### **მეტეოროლოგია**

ბ.კ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკების, პროგნოზების ცოდნა; კოდები და შემოკლებები; ფრენის წინ და ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი, სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ლ) საავიაციო მეტეოროლოგია; საფრენოსნო რაიონების კლიმატოლოგია, ავიაციაზე მისი გავლენის თვალსაზრისით; დაბალი და მაღალი წნევის რაიონების გადაადგილება; ატმოსფერული ფრონტების აგებულება; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები;

ბ.მ) ძრავებისა და პლანერის შემოყინვის მიზეზები, ამოცნობა და შედეგები; ფრონტალურ არეში შესვლის წესი; სახიფათო მეტეომოვლენების რაიონების შემოვლა;

ბ.ნ) დიდი სიმაღლეების მეტეოროლოგიის პრაქტიკული ცოდნა, მეტეოცნობების, რუკებისა და პროგნოზების ჩათვლით; ჭავლური დინება (თვითმფრინავი);

### **ნაოსნობა**

ბ.ო) აერნაოსნობა, სააერნაოსნო რუკების, სარადიონაოსნო საშუალებებისა და ზონალური ნაოსნობის ჩათვლით; გაზრდილი სიშორის მარშრუტზე ფრენისადმი წაყენებული განსაკუთრებული სანაოსნო მოთხოვნები;

ბ.პ) სხ-ის მართვისა და ნაოსნობისათვის აუცილებელი ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო საიმედობა;

ბ.ჟ) გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დასაფრენად შესვლისა და დაფრენის საფეხურებზე მოქმედი სანაოსნო სისტემებით სარგებლობა, მათი სიზუსტე და საიმედოობა;

ბ.რ) ავტონომიური და გარეგან საშუალებებზე ორიენტირებული სისტემების მუშაობის პრინციპი და მახასიათებლები; საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

### **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ს) ექსპლუატაციისას, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის მეთოდების გამოყენება (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

ბ.ტ) AIP, NOTAM და მსგავსი სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები; გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დაშვებისა და დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის რუკებით სარგებლობა;

ბ.უ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედების წესები; სფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების წესები;

ბ.ფ) (შვეულმფრენისათვის) მუშა ძრავით ჩავარდნა, მიწისპირა რეზონანსი, უკუმხევ ლაპოტზე ნაკადის მოწყვეტა, დინამიური დაფრედა და სხვა სახიფათო მოვლენები; ვფწ-ით ფრენისას უსაფრთხოების წესები;

ბ.ქ) ტვირთის გადაზიდვის წესები (საკიდელზე ტვირთის ჩათვლით – შვეულმფრენისათვის); სახიფათო ტვირთთან დაკავშირებული საშიშროება;

ბ.ღ) მგზავრების ინსტრუქტაჟის წესები და მოთხოვნები (სხ-ში ჩასხდომისას და ჩამოსხდომისას უსაფრთხოების საკითხებზე);

### **ფრენის საფუძვლები**

ბ.ყ) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

### **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.შ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები;



საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით);

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატს, პილოტის რანგში, აქვს, სულ ცოტა, 1500 სთ. (1000 – შვეულმფრენისათვის) ნაფრენი. საერთოში ჩართული, საწაფზე შესრულებული ნაფრენი არ უნდა აღემატებოდეს 100 სთ-ის, საიდანაც არა უმეტეს 25 სთ. არის საწაფზე მართვის ტექნიკის დასამუშავებელი ან სახელსაწყო ფრენისათვის მოსამზადებელი ნაფრენი.

გ.ბ) კანდიდატმა იფრინა, სულ ცოტა:

გ.ბ.ა) 500 სთ. მეთაური-შეგირდის რანგში ან 250 სთ. სხ-ის მეთაურის რანგში ან 70 სთ. მეთაურის რანგში, დანარჩენი კი – მეთაური-შეგირდის რანგში;

გ.ბ.ბ) 200 სთ. სამარშრუტო ფრენებზე; საიდანაც 100 სთ. უნდა იყოს მეთაურის ან მეთაური-შეგირდის რანგში;

გ.ბ.გ) 75 სთ. (30 – შვეულმფრენისათვის) სახელსაწყო ფრენებზე, საიდანაც არა უმეტეს 30 სთ. (10 – შვეულმფრენისათვის) შეადგენს ხელსაწყოებით სახმელეთო წვრთნის დროს; და

გ.ბ.დ) 100 სთ. (50 – შვეულმფრენისათვის) ღამის ფრენებზე, მეთაურის ან მეორე პილოტის რანგში.

დ) საფრენოსნო მომზადება – კანდიდატმა, ორმაგსამართიან სხ-ზე, გაიარა „კომერციული პილოტის მოწმობის“ მისაღებად საჭირო მომზადება ამ წესების მე-18 მუხლის თანახმად, აგრეთვე (დამატებით – თვითმფრინავისათვის), კანდიდატმა ორმაგსამართიან მრავალძრავიან სხ-ზე გაიარა სახელსაწყო ფრენების ოსტატობის აღნიშვნის მიმცემი მომზადება ამ წესების მე-11 მუხლის მიხედვით;

ე) უნარი:

ე.ა) კანდიდატმა სხ-ზე, რომლის ექსპლუატაციისათვის საჭიროა მეორე პილოტი, მეთაურის რანგში გამოავლინა შემდეგი პროცედურებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა:

ე.ა.ა) გაფრენისწინა მომზადება, ფრენის გეგმის მომზადებისა და სმმ-ის მიზნებისათვის წარდგენის ჩათვლით;

ე.ა.ბ) ფრენის ჩვეული სქემები და მანევრები ფრენის ყველა საფეხურზე;

ე.ა.გ) (თვითმფრინავისათვის) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ ვითარებაში სფწ-ით ფრენის სქემები და მანევრები, ძრავის მწყობრიდან გამოსვლის მიბაძვით ფრენის ჩათვლით, ამ წესების მე-11 მუხლის პირველი პუნქტის „გ.ა.გ“ ქვეპუნქტის მიხედვით;

ე.ა.დ) განსაკუთრებულ და ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები; ძალური დანადგარების, პლანერისა და სისტემების მწყობრიდან გამოსვლისა და უწყისივრობის გამო შესრულებული მანევრები;

ე.ა.ე) ეკიპაჟის წევრის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვისას ქმედებათა წესი და ეკიპაჟის წევრების ურთიერთმოქმედება, მართვის, მათი მოქმედების კოორდინირებისა და საკონტროლო შემოწმებათა ნუსხით სარგებლობის ამოცანების ჩათვლით;

ე.ბ) კანდიდატმა გამოავლინა ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ე.ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული პროცედურებისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე, უნარი:

ე.ბ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაო-ს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

ე.ბ.ბ) სხ უშუალოდ მართოს ნარნარად და ზუსტად, მისი შეზღუდვების ფარგლებში ისე, რომ უზრუნველყოს სქემისა თუ მანევრის წარმატებით შესრულება;

ე.ბ.გ) ფრენისას, მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

ვ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით კანდიდატი უნდა ფლობდეს I კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა:

ა) განახორციელოს მოყვარული პილოტისა და კომერციული პილოტის მოწმობებით მინიჭებული ყველა უფლება;

ბ) ნებისმიერ საჰაერო გადაზიდვაზე შეასრულოს მეთაურისა თუ მეორე პილოტის დანიშნულება.

3. ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მიღების კანდიდატი უნდა ფლობდეს, სულ ცოტა, მოყვარული პილოტის მოწმობას ან კომერციული პილოტის მოწმობას და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მიღებამდე და საფრენოსნო შემოწმებამდე, 18 თვის განმავლობაში გაიაროს თეორიული მომზადების კურსი (თუ არ აქვს გავლილი ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად საჭირო თეორიული ცოდნა), შემდეგი მოცულობით:

ა) მოყვარული პილოტის მოწმობის მფლობელმა – არანაკლებ 650 სთ;

ბ) კომერციული პილოტის მოწმობის მფლობელმა – არანაკლებ 450 სთ;

გ) კომერციული პილოტის მოწმობის და სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის უფლების მფლობელმა – არანაკლებ 400 სთ.

4. თუ კანდიდატს აქვს ბორტინჟინრად და/ან ნაოსნად ნაფრენი, მას 1500 (1000) ნაფრენ სთ-ში, ჩათვლება ამ ნაფრენის 50%, მაგრამ არა უმეტეს – 250 საათისა.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.



## **მუხლი 20. პლანერის პილოტის მოწმობა**

1. პლანერის პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

### **საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

### **საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია**

ბ.ბ) პლანერების სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; პლანერების საექსპლუატაციო შეზღუდვები; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

### **საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა**

ბ.გ) საფრენოსნო მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გათვალისწინება;

ბ.დ) სასტარტო, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება;

ბ.ე) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა დაგეგმვა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი; დაძაბული მოძრაობის რაიონში ფრენა;

### **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.ვ) ადამიანის შესაძლებლობები პლანერის პილოტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

### **მეტეოროლოგია**

ბ.ზ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების ცოდნა; მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

### **ნაოსნობა**

ბ.თ) აერნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები; სააერნაოსნო რუკებით სარგებლობა;

### **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ი) AIP, NOTAM და სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.კ) სტარტის სხვადასხვა ხერხი და შესაბამისი ქმედებათა წესები;

ბ.ლ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, სახიფათო მეტეოპირობების, ტურბულენტური კვალისა და სხვა სახიფათო მოვლენების შემოვლის მიზნით მოქმედებათა ჩათვლით;

### **ფრენის საფუძვლები**

ბ.მ) პლანერების ფრენის საფუძვლები;

### **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.ნ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

## **2. გამოცდილება:**

ა) კანდიდატმა პლანერის პილოტის რანგში, უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან ერთად, იფრინა არანაკლებ 4 სთ. და 2 სთ. დამოუკიდებელად; ამ პერიოდში შეასრულა არანაკლებ 20 აფრენა-დაფრენა. თუ გათვალისწინებულია მგზავრების გადაყვანა, მოწმობის მფლობელს უნდა ჰქონდეს პლანერის მეთაურის რანგში შესრულებული ნაფრენი, არანაკლებ 10 სთ;

ბ) კანდიდატმა, სათანადო ზედამხედველობით, შეიძინა პლანერების ექსპლუატაციის გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) გაფრენისწინა მომზადება, პლანერის აწყობა და დათვალიერება;

ბ.ბ) სტარტის სხვადასხვა ხერხის დროს გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები და წესები; საჰაერო სიჩქარის შეზღუდვები; ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები და გამოყენებული სიგნალები;

ბ.გ) ფრენის სქემები; შეჯახების თავიდან ასაცილებელი ზომები და ხერხები;

ბ.დ) პლანერის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;

ბ.ე) ფრენის რეჟიმების საექსპლუატაციო დიაპაზონში ფრენა;

ბ.ვ) საწყისი და განვითარებული ვარდნის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა; ციცაბო სპირალიდან გამოსვლა;

ბ.ზ) ჩვეულ პირობებში და გვერდითი ქარის დროს სტარტი, დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

ბ.თ) ხილული ორიენტირების მეშვეობით და გზის გამოთვლის ხერხებით მარშრუტზე ფრენა;

ბ.ი) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესი.

3. უნარი – კანდიდატმა პლანერის მეთაურის რანგში უჩვენა ფრენისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა, აგრეთვე უნარი:

ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, DOC 9683);

ბ) პლანერი მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;

გ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;



- დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;
  - ე) გამოიყენოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნა;
  - ვ) პლანური მართოს ისე, რომ არ აღიძრას ფრენის სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი.
4. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.
5. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „პლანერის პილოტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა მეთაურის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ პლანერზე, თუკი მას აქვს სტარტის გამოყენებული ხერხით სარგებლობის გამოცდილება.

**მუხლი 21. თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობა**

1. თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:
- ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;
  - ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

**საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) „თავისუფალი აეროსტატის პილოტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; ფრენის წესები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

**საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაცია**

ბ.ბ) თავისუფალი აეროსტატის, მისი სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; საექსპლუატაციო შეზღუდვები; შესაბამისი საექსპლუატაციო მონაცემები სეს-იდან;

ბ.გ) თავისუფალ აეროსტატში გამოყენებული აირების მახასიათებლები და პრაქტიკული მოხმარება;

**საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა**

ბ.დ) საფრენოსნო მახასიათებლებზე დატვირთვის გავლენა; მასის გამოთვლა;

ბ.ე) სასტარტო, დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების პრაქტიკული გამოყენება, ტემპერატურის გავლენის ჩათვლით;

ბ.ვ) სამარშრუტო ფრენის გაფრენისწინა დაგეგმვა; სმმ-ის შესაბამისი წესები; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი; დამატული მოძრაობის რაიონში ფრენა;

**ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.ზ) ადამიანის შესაძლებლობები თავისუფალი აეროსტატის პილოტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

**მეტეოროლოგია**

ბ.თ) საავიაციო მეტეოროლოგიის საფუძვლების ცოდნა; მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

**ნაოსნობა**

ბ.ი) აერნაოსნობის პრაქტიკული ასპექტები და გზის გამოთვლის ხერხები; სააერნაოსნო რუკებით სარგებლობა;

**საექსპლუატაციო წესები**

ბ.კ) AIP, NOTAM და სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

ბ.ლ) სიფრთხილის ზომები და ავარიულ ვითარებაში მოქმედება, სახიფათო მეტეოპირობების, ტურბულენტური კვალისა და სხვა სახიფათო მოვლენების შემოვლის მიზნით მოქმედებათა ჩათვლით;

**ფრენის საფუძვლები**

ბ.მ) თავისუფალი აეროსტატის ფრენის საფუძვლები;

**სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.ნ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; კავშირის დაკარგვისას საჭირო ქმედებები; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

სულ ცოტა, მე-4 დონეზე.

**2. გამოცდილება:**

ა) კანდიდატმა თავისუფალი აეროსტატის პილოტის რანგში, უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან ერთად, იფრინა არანაკლებ 16 სთ., რის განმავლობაშიც შეასრულა არანაკლებ 8 გაშვება და აწევა, საიდანაც ერთი მაინც უნდა იყოს დამოუკიდებელი. თუ კანდიდატი აპირებს კომერციული მგზავრების გადაყვანას, მას უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 35 სთ. ნაფრენი, საიდანაც 20 სთ. უნდა იყოს თავისუფალი აეროსტატის პილოტის რანგში;

ბ) კანდიდატმა, სათანადო ზედამხედველობით, შეიძინა თავისუფალი აეროსტატების ექსპლუატაციის გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) გაფრენისწინა მომზადება, აეროსტატის აწყობის, აღჭურვის, გავსების, სადგომზე დამაგრებისა და დათვალეირების ჩათვლით;

ბ.ბ) გაშვებისა და აწევისას გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები და წესები, შესაბამისი შეზღუდვები, ავარიულ ვითარებაში ქმედებები და გამოყენებული სიგნალები;

ბ.გ) შეჯახების თავიდან აცილების ზომები და ხერხები;



- ბ.დ) აეროსტატის მართვა ხილული ორიენტირების მეშვეობით;
- ბ.ე) სწრაფი დაშვების რეჟიმის ამოცნობა და იქიდან გამოსვლა;
- ბ.ვ) ხილული ორიენტირების მეშვეობით და გზის გამოთვლის ხერხებით მარშრუტზე ფრენა;
- ბ.ზ) დასაფრენად შესვლა და დაფრენა; მიწაზე აეროსტატთან მოპყრობის წესები;
- ბ.თ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები;
- გ) თუკი მოწმობით მინიჭებული უფლებები უნდა განხორციელდეს ღამითაც, კანდიდატი, სათანადო ზედამხედველობით, იღებს აეროსტატით ღამით ფრენის გამოცდილებას.

3. უნარი – კანდიდატმა, თავისუფალი აეროსტატის მეთაურის რანგში, უზენა ფრენისა და მანევრების შესრულების შესაძლებლობა, აგრეთვე უნარი:

- ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);
- ბ) თავისუფალი აეროსტატი მართოს მისი შეზღუდვების ფარგლებში;
- გ) ნარნარად და ზუსტად შეასრულოს ნებისმიერი მანევრი;
- დ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;
- ე) გამოიყენოს აერნაოსნობის დარგის ცოდნა;
- ვ) თავისუფალი აეროსტატი მართოს ისე, რომ არ აღიძრას ფრენის სქემისა თუ მანევრის წარმატებით დასრულების ეჭვი.

4. ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

5. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „თავისუფალი აეროსტატის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა მეთაურის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ ცხელ ჰაერზე ან აირზე მოქმედ აეროსტატზე, თუ მას აქვს ამგვარ აეროსტატზე ფრენის გამოცდილება.

## **მუხლი 22. აერნაოსნის მოწმობა**

1. აერნაოსნის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

- ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;
- ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „აერნაოსნის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

### **საჰაერო სამართალი**

- ბ.ა) „აერნაოსნის მოწმობის“ მფლობელის შესაბამისი წესები და დებულებები; საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა
- ბ.ბ) სხ-ების საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა;
- ბ.გ) ასაფრენ-დასაფრენი და სხვა მახასიათებლების გამოყენება, კრეისერულ რეჟიმში მართვის წესების ჩათვლით;

ბ.დ) გაფრენისწინა და მარშრუტზე ფრენის ოპერატიული დაგეგმვა; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა; სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა; სიმაღლსაზომის დაყენების წესი;

### **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.ე) ადამიანის შესაძლებლობები აერნაოსანთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683).

### **მეტეოროლოგია**

ბ.ვ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკების, პროგნოზების ცოდნა და პრაქტიკული გამოყენება; კოდები და შემოკლებები; ფრენის წინ და ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ზ) საავიაციო მეტეოროლოგია; საფრენოსნო რაიონების კლიმატოლოგია, ავიაციაზე მისი გავლენის თვალსაზრისით; დაბალი და მაღალი წნევის რაიონების გადაადგილება; ატმოსფერული ფრონტების აგებულება; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები;

### **ნაოსნობა**

- ბ.თ) ფრენის წესები;
- ბ.ი) გზის გამოთვლის ხერხები, სააერნაოსნო რუკებით, სარადიონაოსნო საშუალებებითა და ზონალური ნაოსნობის სისტემებით სარგებლობა; გაზრდილი სიშორის მარშრუტზე ფრენისადმი წაყენებული განსაკუთრებული სანაოსნო მოთხოვნები;

ბ.კ) სხ-ის ნაოსნობისათვის აუცილებელი სანაოსნო სისტემებითა და ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო საიმედოობა;

ბ.ლ) გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დასაფრენად შესვლის საფეხურებზე მოქმედი სანაოსნო სისტემებით სარგებლობა, მათი სიზუსტე და საიმედოობა; სარადიონაოსნო საშუალებების ამოცნობა;

ბ.მ) ავტონომიური და გარეგან საშუალებებზე ორიენტირებული სისტემების მუშაობის პრინციპი და მახასიათებლები, მათი გამოყენება; საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

ბ.ნ) ნაოსნობაში გამოყენებული განსაზღვრებები, საზომი ერთეულები და ფორმულები;

### **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ო) AIP, NOTAM და მსგავსი სააერნაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;



გაფრენის, მარშრუტზე ფრენის, დაშვებისა და დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის რუკებით სარგებლობა;

### **ფრენის საფუძვლები**

ბ.კ) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

### **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.ჟ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზოლოგია; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატმა, აერნოსნის დანიშნულების შესრულებისას, სამარშრუტო ფრენებზე შეასრულა არანაკლებ 200 სთ., 30 სთ. ღამის ფრენების ჩათვლით; თუ კანდიდატს აქვს პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ გამოცდილების ჩათვლის მიზანშეწონილობას და ნაფრენზე მოთხოვნების შემცირების საკითხს;

გ.ბ) კანდიდატმა დაამტკიცა სხ-ის ადგილმდებარეობის დამაკმაყოფილებლად განსაზღვრისა და ამ ინფორმაციის ნაოსნობისათვის გამოყენების შესაძლებლობა;

დ) უნარი – კანდიდატმა უჩვენა „აერნოსნის მოწმობის“ მფლობელისათვის მინიჭებული უფლებების შესრულების შესაძლებლობა და აგრეთვე უნარი:

დ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

დ.ბ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო მეთვალყურეობა;

დ.გ) გამოიყენოს ცოდნა აერნოსნობის დარგში;

დ.დ) შეასრულოს ერთიანი ეკიპაჟის წევრის ყველა მოვალეობა;

დ.ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებთან დაამყაროს ქმედითი ურთიერთობა;

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „აერნოსნის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა აერნოსნის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც აერნოსანი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

### **მუხლი 23. ბორტინჟინრის მოწმობა**

1. ბორტინჟინრის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

#### **საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; სამოქალაქო სხ-ებით სარგებლობის მომარტვისრიგებელი წესები და დებულებები ბორტინჟინრის მოვალეობებზე შეფარდებით;

#### **საჰაერო ხომალდების ზოგადი ცოდნა**

ბ.ბ) აირტურბინული და/ან დგუშიანი ძრავების აგებულების პრინციპი; სსმ და სისტემები; საწვავის მახასიათებლები, საწვავის სისტემები, მიწოდების რეგულირების ჩათვლით; ფორსაჟული კამერები და შემზაპუნების სისტემები, ძრავების ანთებისა და ამუშავების სისტემების დანიშნულება და მუშაობის პრინციპი;

ბ.გ) ძალური დანადგარების მუშაობის პრინციპი, ექსპლუატაციის წესები და შეზღუდვები; ძრავის მახასიათებლებზე ატმოსფერული პირობების გავლენა;

ბ.დ) პლანერები, სამართი ორგანოები, ბორბლიანი შასი, მუხრუჭები, მოსრილებების საწინალო მოწყობილობა; მასალების დამკვლევისა და დაჟანგვის მიმართ რესურსები; სხ-ის აგებულებაში დაზიანების ხარვეზის აღმოჩენა;

ბ.ე) შემოყინვის საწინალო და წყალმოსხეპის სისტემები;

ბ.ვ) ნაბერის, კონდიციონერებისა და ჟანგბადის სისტემები;

ბ.ზ) ჰიდრაულიკური და პნევმატური სისტემები;

ბ.თ) ელექტრონიკის საფუძვლები, ელექტროგაყვანილობის, მუდმივი და ცვალებადი დენის სისტემები, მოლითონება და ეკრანირება;

ბ.ი) სახელსაწყო აღჭურვილობის, კავშირის რადიომოწყობილობის, ავტოპილოტების, კომპასების, სარადიონაოსნო და სარადიოლოკაციო საშუალებების, ფრენის მართვის სისტემების, დისპლეებისა და ელექტრონული მოწყობილობების მუშაობის პრინციპები;

ბ.კ) შესაბამისი სხ-ების შეზღუდვები;

ბ.ლ) ხანძარსაწინალო და ხანძრის სანიშნი სისტემები;

ბ.მ) შესაბამისი სხ-ების სისტემებითა და აღჭურვილობით სარგებლობა და მათი გამართულობის შემოწმება;

#### **საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა**

ბ.ნ) სხ-ის საფრენოსნო-ტექნიკურ და მართვადობის მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების



გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა;

ბ.ო) საფრენოსნო-ტექნიკური მახასიათებლების მონაცემების პრაქტიკული გამოყენება, კრეისერულ რეჟიმში მართვის წესები;

#### **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.პ) ადამიანის შესაძლებლობები ბორტინჟინერთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

#### **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ჟ) ტმ-ის პრინციპები, საფრენოსნო ვარგისობის შენარჩუნების წესები; ხარვეზჩენა; გაფრენისწინა დათვალიერება; უსაფრთხოების ზომები საწვავით გაწყობისას და კვების გარეწყაროების გამოყენება; საფრენოსნო ეკიპაჟის კაბინის სისტემები და აღჭურვილობა;

ბ.რ) ჩვეულ, განსაკუთრებულ და ავარიულ პირობებში ქმედებათა წესები;

ბ.ს) სატვირთო და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვების წესები;

#### **ფრენის საფუძვლები**

ბ.ტ) აეროდინამიკის საფუძვლები;

#### **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.უ) სარადიოტელეფონო კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია.

გ) გამოცდილება:

გ.ა) კანდიდატმა ბორტინჟინრის მოვალეობების შესრულებისას, ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, იფრინა არანაკლებ 100 სთ. ამ ნაფრენში შეიძლება ჩაითვალოს საწაფზე შესრულებული ნაფრენი, არა უმეტეს 50 სთ-ის ოდენობით;

გ.ბ) თუ კანდიდატს აქვს პილოტის რანგში ნაფრენი, სააგენტო განსაზღვრავს ამ გამოცდილების ჩათვლის მიზანშეწონილობას და წინა ქვეპუნქტით მითითებული მოთხოვნების შემცირების ოდენობას;

გ.გ) კანდიდატმა, ბორტინჟინრის მოვალეობების შესრულებისას, ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობით, მიიღო საექსპლუატაციო გამოცდილება, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

გ.გ.ა) ჩვეულ პირობებში ქმედებები:

გ.გ.ა.ა) სხ-ის გაფრენისწინა დათვალიერება;

გ.გ.ა.ბ) საწვავით გაწყობის წესი, საწვავის ხარჯვის რეგულირება;

გ.გ.ა.გ) ტმ-ის საბუთების შემოწმება;

გ.გ.ა.დ) კაბინაში ჩვეული ქმედებები ფრენის ყველა საფეხურზე;

გ.გ.ა.ე) ეკიპაჟის წევრის შრომისუნარიანობის დაკარგვისას, ეკიპაჟში მოქმედებათა შეთანხმება და ქმედებათა წესები;

გ.გ.ა.ვ) ხარვეზჩენა;

გ.გ.ბ) განსაკუთრებულ პირობებში ქმედებები და ალტერნატიული პროცედურები;

გ.გ.ბ.ა) საბორტო სისტემების მუშაობაში გადაზრების ამოცნობა;

გ.გ.ბ.ბ) განსაკუთრებული და ალტერნატიული პროცედურების გამოყენება;

გ.გ.გ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებათა წესები:

გ.გ.გ.ა) ავარიული ვითარების ამოცნობა;

გ.გ.გ.ბ) ავარიულ ვითარებაში ქმედებები;

დ) უნარი – კანდიდატმა უჩვენა ბორტინჟინრის, ამ პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტით მითითებული, ვალდებულებებისა და წესების შესრულების შესაძლებლობა და აგრეთვე უნარი:

დ.ა) ამოიცნოს და აკონტროლოს საშიშროების წარმომშობი ფაქტორები და შეცდომები (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9868, 9683);

დ.ბ) საბორტო სისტემებით ისარგებლოს სხ-ის მახასიათებლებისა და შეზღუდვების გათვალისწინებით;

დ.გ) მიიღოს სწორი გადაწყვეტილებები და ფრენისას განახორციელოს სათანადო დაკვირვება;

დ.დ) გამოიყენოს ცოდნა აერნაოსნობის დარგში;

დ.ე) შეასრულოს ერთიანი ეკიპაჟის წევრის ყველა მოვალეობა ისე, რომ მიღწეულ იქნეს წარმატებული შედეგები;

დ.ვ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებთან დაამყაროს ქმედითი ურთიერთობა.

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ბორტინჟინრის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა ბორტინჟინრის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც ბორტინჟინერი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

#### **მუხლი 24. ბორტრადისტის მოწმობა**

1. ბორტრადისტის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა ბორტრადისტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:



## საჰაერო სამართალი

ბ.ა) ბორტრადისტის მოწმობის მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პრაქტიკა;

საფრენოსნო მახასიათებლები, დაგეგმვა და დატვირთვა

ბ.ბ) სმმ-ის მიზნებისათვის, ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა;

### ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.გ) ადამიანის შესაძლებლობები ბორტრადისტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემები: DOC 9683).

### მეტეოროლოგია

ბ.დ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკების, პროგნოზების ცოდნა და პრაქტიკული გამოყენება; კოდები და შემოკლებები; ფრენისას, მეტეოინფორმაციის მიღების წესი; სიმაღლის გაზომვა;

ბ.ე) საავიაციო მეტეოროლოგია; აფრენა-დაფრენისა და მარშრუტზე ფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული და სახიფათო მოვლენების მახასიათებლები.

### ნაოსნობა

ბ.ვ) ფრენის წესები, ბორტრადისტთან შეფარდებით;

ბ.ზ) სხ-ის ნაოსნობისათვის აუცილებელი სანაოსნო სისტემებითა და ავიონიკით სარგებლობა, შეზღუდვები და საექსპლუატაციო საიმედობა;

ბ.თ) სარადიონაოსნო საშუალებების ამოცნობა;

ბ.ი) საბორტო აღჭურვილობის მუშაობა;

ბ.კ) ნაოსნობაში გამოყენებული განსაზღვრებები და საზომი ერთეულები.

### საექსპლუატაციო წესები

ბ.ლ) AIP, №OTAM და მსგავსი სააერონაოსნო ინფორმაციით სარგებლობა, საავიაციო კოდები და შემოკლებები;

### ფრენის საფუძვლები

ბ.მ) სხ-ების ფრენის საფუძვლები;

### სარადიოტელეფონო კავშირი

ბ.ნ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა, არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით).

გ) გამოცდილება – კანდიდატმა:

გ.ა) წარმატებით დაამთავრა პირველადი მომზადების კურსი;

გ.ბ) ბორტრადისტის დანიშნულების შესრულებისას, სამარშრუტო ფრენებზე, ინსტრუქტორის (უფლებამოსილი პირის) ზედამხედველობით, იფრინა არანაკლებ 60 სთ.;

გ.გ) ნაფრენის უქონლობისას, კანდიდატი სააგენტოში იღებს მოწმობას და ოსტატობის აღნიშვნას: „ბორტრადისტი-შეგირდი“.

დ) უნარი – კანდიდატმა სამარშრუტო ფრენებზე უჩვენა სხ-ის ბორტრადისტის მოვალეობების შესრულების შესაძლებლობა და, აგრეთვე – უნარი:

დ.ა) სხ-ის რადიომოწყობილობების ექსპლუატაცია და რეგულირება, საექსპლუატაციო მდგომარეობის ვიზუალური დათვალიერება, უწყისივრობის აღმოსაჩენად აუცილებელ ფარგლებში;

დ.ბ) სარადიოტელეფონო კავშირის სათანადოდ წარმართვა და ფრაზეოლოგიის ცოდნა.

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ბორტრადისტის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა ბორტრადისტის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც ბორტრადისტი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

## მუხლი 25. ბორტგამყოლის მოწმობა

1. ბორტგამყოლის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ბორტგამყოლის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

ბ.ა) საქართველოს საჰაერო კოდექსი, საავიაციო კანონმდებლობა, ავიაკომპანიის სახელმძღვანელო საბუთები;

ბ.ბ) სხ-ის აგებულება და ექსპლუატაცია;

ბ.გ) საჰაერო გადაზიდვები;

ბ.დ) საავიაციო უშიშროება; შიდასაობიექტო რეჟიმი;

ბ.ე) სხ-ის გაფრენისწინა და ფრენისშემდგომი დათვალიერება;

ბ.ვ) საბორტო საავარიო-სამაშველო საშუალებები და ავარიულ ვითარებაში მათი გამოყენების წესები; საავარიო-სამაშველო სამუშაოები;

ბ.ზ) სხ-ზე ტვირთის, ბარგისა და ფოსტის განთავსების წესები და მათ მიმართ წაყენებული მოთხოვნები;





გაწონასწორება;

ბ.თ) სახიფათო ტვირთის გადაზიდვა;

ბ.ი) მგზავრების მომსახურების ტექნოლოგია;

ბ.კ) სხ-ის საყოფაცხოვრებო და სამზარეულო მოწყობილობა; ბორტკვების მოგვარება;

ბ.ლ) მგზავრების სამედიცინო მომსახურება; დაზარალებულთათვის პირველი დახმარების აღმოჩენა;

საბორტო აფთიაქი;

ბ.მ) მგზავრების უსაფრთხოებისა და კეთილმოწყობის უზრუნველყოფა; სხ-ზე ქცევის წესები;

ბ.ნ) სხ-ის სანიტარიული მდგომარეობა;

ბ.ო) სხ-ის განსაკუთრებული აღჭურვილობა;

ბ.პ) მომსახურე ეკიპაჟის წევრების მოვალეობები და ურთიერთქმედება;

ბ.ჟ) ეკიპაჟის წევრის მიერ შრომისუნარიანობის დაკარგვისას ქმედებათა წესი;

ბ.რ) საბუთების გაფორმება;

ბ.ს) საქართველოს სამოქალაქო ავიაციაში დადგენილი საურთიერთო ენები.

გ) გამოცდილება:

გ.ა) ბორტგამყოლის მოწმობა გაიცემა, თუ კანდიდატს გავლილი აქვს სააგენტოს მიერ დამტკიცებული (შეთანხმებული) პირველადი მომზადებისა თეორიული კურსი და შეგირდის რანგში ნაფრენი აქვს 20 საათი და 15 მარშრუტის სექტორი;

გ.ბ) ნაფრენის უქონლობისას, კანდიდატი სააგენტოში იღებს მოწმობას და ოსტატობის აღნიშვნას: „ბორტგამყოლი-შეგირდი“.

დ) უნარი – კანდიდატს შეუძლია მგზავრების უსაფრთხოების საუზრუნველყოფო ღონისძიებების დროული და სწორი გატარება; ფრენისას მომსახურების ნებისმიერი სახეობის გამოყენება, ელექტრო და საერთო დანიშნულების მოწყობილობებით სარგებლობა; ბორტგამყოლისათვის განსაზღვრული საბუთების გაფორმება;

ე) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს II კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

**შენიშვნა:** ბორტგამყოლების სწავლების საკითხებთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-CC ნაწილის CC.TRA.220 პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, „ბორტგამყოლის მოწმობის“ მფლობელს უფლება ეძლევა ბორტგამყოლის დანიშნულება შეასრულოს სხ-ის ნებისმიერ ტიპზე. სხ-ის ის ტიპები, რომლებზეც ბორტგამყოლი მინიჭებულ უფლებებს განახორციელებს, მოწმობაში უნდა ჩაიწეროს ოსტატობის აღნიშვნის სახით.

3. ავიასაწარმო უფლებამოსილია უფროს ბორტგამყოლად დანიშნოს ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელი პირი, რომელსაც აქვს ბორტგამყოლად მუშაობის ერთი წლის სტაჟი და საერთო ნაფრენი სულ მცირე 200 სთ და აგრეთვე:

ა) გავლილი აქვს უფროსი ბორტგამყოლის მომზადება ავიასაწარმოში;

ბ) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ნაფრენი აქვს სულ მცირე 100 სთ;

გ) შესრულებული აქვს სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ სულ მცირე 2 მარშრუტის სექტორი;

დ) გავლილი აქვს სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-გამომცდელთან შემოწმება სულ მცირე 2 მარშრუტის სექტორი;

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

## **მუხლი 26. (ამოღებულია)**

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

## **მუხლი 27. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის/მეთვალყურის მოწმობა**

1. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობის გაცემისას კანდიდატის მიმართ წაყენებული მოთხოვნებია:

ა) ასაკი-არანაკლებ 18 წელი;

გ) კანდიდატის მიერ პირველადი მომზადების კურსის (ძირითადი და ოსტატობის შემსწავლელი) წარმატებით დამთავრების დამადასტურებელი საბუთის წარმოდგენა;

გ) III კლასის სამედიცინო სერტიფიკატის ფლობა;

დ) ინგლისური ენის, იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით არანაკლებ მე-4 დონის ცოდნის დამადასტურებელი საბუთის წარმოდგენა;

2. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობის მფლობელი მუშაობს სმ მეთვალყურე-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ.

3. საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურის მოწმობის გაცემისას, კანდიდატის მიმართ წაყენებული მოთხოვნებია:

ა) ასაკი – არანაკლებ 21 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „სმ მეთვალყურის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:



## **საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) სმ მეთვალყურეზე შეფარდებული წესები და დებულებები;

## **სმმ-ის აღჭურვილობა**

ბ.ბ) სმმ-ის აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები, გამოყენება და შეზღუდვები;

## **ზოგადი ცოდნა**

ბ.გ) ფრენის პრინციპები; სხ-ების, ძრავებისა და სისტემების მოქმედებისა და ექსპლუატაციის პრინციპები; სხ-ების ის მახასიათებლები, რომლებიც სმმ-ის საქმიანობას უკავშირდება;

## **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.დ) ადამიანის შესაძლებლობები სმ მეთვალყურესთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683);

## **მეტეოროლოგია**

ბ.ე) საავიაციო მეტეოროლოგია; მეტეოროლოგიური საბუთებისა და ინფორმაციის ცოდნა და გამოყენება; ფრენის უსაფრთხოებაზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული მოვლენების წარმოქმნა და მათი მახასიათებლები; სიმაღლის გაზომვა;

## **ნაოსნობა**

ბ.ვ) აერნაოსნობის პრინციპები; სანაოსნო სისტემებისა და ვიზუალური საშუალებების მოქმედების პრინციპები, შეზღუდვები და სიზუსტე;

## **საექსპლუატაციო წესები**

ბ.ზ) საჰაერო მოძრაობის მართვის, კავშირგაბმულობის, სარადიოტელეფონო კავშირისა და ფრაზეოლოგიის წესები (საშტატო, არასაშტატო და ავარიული); შესაბამისი საავიაციო საბუთებით სარგებლობა; ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პრაქტიკული ხერხები;

## **სარადიოტელეფონო კავშირი**

ბ.თ) კავშირის წარმართვის წესები და ფრაზეოლოგია; საერთაშორისო ფრენების შესრულებისას სარადიოტელეფონო კავშირის ენის – ინგლისურის ცოდნა არანაკლებ მე-4 დონეზე (იკაოს შეფასებათა სკალის მიხედვით);

გ) გამოცდილება – ფლობდეს საჰაერო მოძრაობის მეთვალყურე-შეგირდის მოწმობას; დამთავრებული ჰქონდეს სწავლება სააგენტოსთან შეთანხმებული სამუშაო ადგილის სასწავლო გეგმით (UTP).

დ) ჯანმრთელობის მდგომარეობის მიხედვით, კანდიდატი უნდა ფლობდეს III კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 24 დეკემბრის ბრძანება №207 - ვებგვერდი, 26.12.2012წ.

## **მუხლი 28. ავიადისპეტჩერის მოწმობა**

1. ავიადისპეტჩერის მოწმობის გაცემისას კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 21 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „ავიადისპეტჩერის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

### **საჰაერო სამართალი**

ბ.ა) ავიადისპეტჩერის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და დებულებები; სმმ-ის შესაბამისი წესები და პროცედურები; ავიაკომპანიის ფშს;

### **საჰაერო ხომალდებზე ზოგადი ცოდნა**

ბ.ბ) ძრავების, სისტემებისა და სახელსაწყო აღჭურვილობის მუშაობის პრინციპები; სხ-ებისა და ძალური დანადგარების საექსპლუატაციო შეზღუდვები;

ბ.გ) მინიმალურად საჭირო მოწყობილობის ჩამონათვალი;

### **საფრენოსნო მახასიათებლების გაანგარიშება, დაგეგმვა და დატვირთვა**

ბ.დ) სხ-ების საფრენოსნო-ტექნიკურ მახასიათებლებზე დატვირთვისა და მასის განაწილების გავლენა; მასისა და გაწონასწორების გაანგარიშება;

ბ.ე) ფრენის ოპერატიული დაგეგმვა; საწვავის ხარჯისა და ოდენობის მიხედვით ფრენის ხანგრძლივობის გამოთვლა; სათადარიგო აეროდრომის ამორჩევის პროცედურები; მარშრუტზე კრეისერული ფრენის მართვა; ფრენის გაზრდილი მანძილი;

ბ.ვ) სმმ-ის მიზნებისათვის ფრენის გეგმის მომზადება და წარდგენა;

ბ.ზ) კომპიუტერის მეშვეობით დაგეგმარების ძირითადი პრინციპები;

### **ადამიანის შესაძლებლობები**

ბ.თ) ადამიანის შესაძლებლობები ავიადისპეტჩერთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683).

### **მეტეოროლოგია**

ბ.ი) საავიაციო მეტეოროლოგია; დაბალი და მაღალი წნევის ჰაერის მასის გადაადგილება; ფრონტების აგებულება; აფრენის, მარშრუტზე ფრენისა და დაფრენის პირობებზე მოქმედი ამინდის განსაკუთრებული მოვლენების წარმოქმნა და მახასიათებლები;

ბ.კ) საავიაციო მეტეოცნობების, რუკებისა და პროგნოზების ცოდნა და გამოყენება; კოდები და შემოკლებები; მეტეოინფორმაციის მიღებისა და გამოყენების წესი;



## ნაოსნობა

ბ.ლ) აერნაოსნობის პრინციპები; სახელსაწყო ფრენის წესები;

საექსპლუატაციო წესები

ბ.მ) სააერნაოსნო საბუთებით სარგებლობა;

ბ.ნ) ჩვეულებრივი და სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის პროცედურები;

ბ.ო) საავიაციო მოვლენებთან დაკავშირებული პროცედურები; ავარიულ ვითარებაში ფრენის წესები;

ბ.პ) სხ-ებზე უკანონო ჩარევებსა და დივერსიულ აქტებთან დაკავშირებული პროცედურები;

ფრენის პრინციპები

ბ.ჟ) შესაბამისი სხ-ების ფრენის პრინციპები;

## რადიოკავშირი

ბ.რ) სხ-ებთან და სახმელეთო სადგურებთან კავშირის წარმართვის წესები.

გ) გამოცდილება – კანდიდატმა შეიძინა შემდეგი გამოცდილება:

გ.ა) ქვემოთ ჩამოთვლილ თანამდებობებზე, ერთ-ერთზე ან რამდენიმეზე, საერთო ჯამში, იმუშავა ორი წელი, იმ პირობით, რომ თითოეულზე სამუშაო სტაჟი შეადგენს არანაკლებ ერთ წელს:

გ.ა.ა) სატრანსპორტო ავიაციის სხ-ის საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი;

გ.ა.ბ) სატრანსპორტო ავიაციის ფრენის უზრუნველყოფის ორგანიზაციის მეტეოროლოგი;

გ.ა.გ) სმ მეთვალყურე ან ავიადისპეტჩერების ტექნიკური ხელმძღვანელი ან სატრანსპორტო ავიაციის საფრენოსნო სამსახურის ტექნიკური ხელმძღვანელი;

გ.ა.დ) სატრანსპორტო ავიაციის სხ-ების მომსახურების დამხმარე მუშაკი;

გ.ა.ე) წარმატებით დაამთავრა პირველადი მომზადების კურსი;

გ.ბ) კანდიდატმა, განცხადების წარდგენამდე 6 თვის განმავლობაში, ავიადისპეტჩერის ზედამხედველობით, იმუშავა არანაკლებ 90 სამუშაო დღე;

დ) უნარი – კანდიდატმა უჩვენა საკუთარი შესაძლებლობები:

დ.ა) ყოველდღიური სინოპტიკური რუკებისა და ამინდის ცნობების სერიის საფუძველზე, შეძლოს, საექსპლუატაციო თვალსაზრისით მისაღები, ამინდის ზუსტად გაანალიზება; კონკრეტული საჰაერო ტრასის რაიონში ამინდის პირობებზე ინსტრუქტაჟის ჩატარება; სატრანსპორტო ავიაციისათვის ამინდის პროგნოზის შედგენა, დანიშნულებისა და სათადარიგო აეროდრომებზე ყურადღების გამახვილებით;

დ.ბ) ტრასის კონკრეტული მონაკვეთისათვის ფრენის ოპტიმალური ტრაექტორიის განსაზღვრა; ფრენის ზუსტი გეგმების ხელით ან კომპიუტერის მეშვეობით მომზადება;

დ.გ) უზრუნველყოს ავიადისპეტჩერის მოწმობის მფლობელის მოვალეობების შესაბამისი ოპერატიული ზედამხედველობა და, არახელსაყრელ მეტეოპირობებში ფრენისას, ეკიპაჟს გაუწიოს ყველა სახის დახმარება.

2. ამ წესებით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, ავიადისპეტჩერის მოწმობის მფლობელი უფლებამოსილია ავიადისპეტჩერის დანიშნულება შეასრულოს ნებისმიერ იმ რაიონში, სადაც უფლება აქვს მინიჭებული.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

## მუხლი 29. საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობა

1. საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტების მოწმობებში (შემდგომ - მოწმობა) ოსტატობები იყოფა შემდეგ კატეგორიებად:

ა) A კატეგორია;

ბ) B1 კატეგორია;

გ) B2 კატეგორია;

დ) C კატეგორია.

2. A და B1 კატეგორიები იყოფა ქვეკატეგორიებად თვითმფრინავების, შვეულმფრენების და ძრავების კომბინაციების შესაბამისად:

ა) A1 და B1.1 – აირტურბინიანძრავიანი თვითმფრინავი;

ბ) A2 და B1.2 – შიგაწვისძრავიანი თვითმფრინავი;

გ) A3 და B1.3 – აირტურბინიანძრავიანი შვეულმფრენი;

დ) A4 და B1.4 – შიგაწვისძრავიანი შვეულმფრენი.

3. მოწმობის გაცემისას, კანდიდატს წაეყენება შემდეგი მოთხოვნები:

ა) ასაკი – არანაკლებ 18 წელი;

ბ) ცოდნა – კანდიდატმა გამოავლინა „საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის“ მფლობელის კვალიფიკაციის შესაბამისი ცოდნა, სულ ცოტა, შემდეგი მოცულობით:

### საჰაერო სამართალი და საფრენად ვარგისობისადმი წაყენებული მოთხოვნები

ბ.ა) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის კვალიფიკაციის შესაბამისი წესები და ნორმატიული დებულებები, სხ-ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება და სერტიფიცირების პროცესი; სხ-ის ტექნიკური მომსახურების მეთოდები და პროცედურები;

### საბუნებისმეტყველო მეცნიერებები და ზოგადი ცნობები საჰაერო ხომალდზე

ბ.ბ) მათემატიკის საფუძვლები; საზომი ერთეულები; ფიზიკისა და ქიმიის ის ძირითადი პრინციპები და თეორიული საფუძვლები, რაც სხ-ის ტექნიკურ მომსახურებას ეხება;



## საჰაერო ხომალდების დაპროექტება

ბ.გ) მასალების მახასიათებლები და, სხ-ის დაპროექტებისას, მათი გამოყენება; აგებულების დაპროექტების პრინციპები და სხ-ის სისტემების მოქმედება; აწყობის ხერხები; ძალური დანადგარები და მათთან დაკავშირებული სისტემები; კვების მექანიკური, ჰიდრავლიკური, ელექტრული, ელექტრონული წყაროები; სხ-ის სახელსაწყო აღჭურვილობა და ინდიკაციის სისტემები; სხ-ის სამართი, სანაოსნო და კავშირის სისტემები;

## საჰაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურება

ბ.დ) სამუშაოები, რომელთა შესრულებაც საჭიროა საფრენად ვარგისობის შესანარჩუნებლად, სხ-ის აგებულების, მისი შემადგენელი ნაწილებისა და სისტემების კაპიტალური და მიმდინარე რემონტის, შემოწმების, შეცვლის, სახეცვალების, ხარვეზების აღმოფხვრის ხერხებისა და პროცედურების ჩათვლით, ტმ-ის სახელმძღვანელოებით და საფრენად ვარგისობის სტანდარტებით გათვალისწინებული მეთოდების შესაბამისად;

## ადამიანის შესაძლებლობები

ბ.ე) ადამიანის შესაძლებლობები ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტთან შეფარდებით, საშიშროებისა და შეცდომების წარმომშობი ფაქტორების კონტროლის პრინციპების ჩათვლით (იხ. იკაოს ოფიციალური გამოცემა: DOC 9683).

გ) გამოცდილება;

გ.ა) მოწმობის კანდიდატს მოეთხოვება:

გ.ა.ა) A კატეგორიისათვის, B1.2 და B1.4 ქვეკატეგორიებისათვის - არანაკლებ სამი წლის პრაქტიკული ტექნიკური მომსახურების გამოცდილება;

გ.ა.ბ) B2 კატეგორიისათვის, B1.1 და B1.3 ქვეკატეგორიებისათვის - არანაკლებ ხუთი წლის პრაქტიკული ტექნიკური მომსახურების გამოცდილება;

**შენიშვნა :** პრაქტიკული ტექნიკური მომსახურების გამოცდილება ნიშნავს, რომ კანდიდატი ჩართული უნდა იყოს საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების პროცესში.

გ.ა.გ) C კატეგორიისათვის - არანაკლებ სამი წლის B1 და / ან B2 კატეგორიის პრაქტიკული ტექნიკური მომსახურების გამოცდილება შესაბამის საჰაერო ხომალდზე .

დ) კანდიდატს უნდა ჰქონდეს მოწმობის კატეგორიის შესაბამისი საავიაციო ტექნიკური სასწავლო დაწესებულების დამთავრების ( პირველადი საავიაციო - ტექნიკური განათლების ) დოკუმენტი ( იხ . იკაოს ოფიციალური გამოცემა : DOC 7192);

ე) უნარი - კანდიდატმა გამოავლინა მინიჭებული უფლებებით გათვალისწინებული დანიშნულების შესრულების შესაძლებლობა.

4. მოწმობის მფლობელის უფლებები:

ა) ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს, რომელიც ფლობს მოწმობას A კატეგორიის ოსტატობით, უფლება აქვს გასცეს ექსპლუატაციაში დაშვების სერტიფიკატი (Certificate of release to service) უმნიშვნელო გეგმურ ოპერატიულ ტექნიკურ მომსახურებაზე და მარტივი დეფექტების აღმოფხვრაზე, რომელსაც მოწმობის მფლობელი პირადად ასრულებს ტექნიკური მომსახურების საწარმოში.

**შენიშვნა: ოპერატიული ტექნიკური მომსახურება** - ნიშნავს ტექნიკურ მომსახურებას, რომელიც სრულდება გაფრენამდე, იმის დასადგენად, რომ სხ არის მზად ფრენის შესასრულებლად. ის მოიცავს: გაუმართაობის პოვნას; დეფექტის/გაუმართაობის აღმოფხვრას; კომპონენტების გამოცვლას გარეშე მოწყობილობის გამოყენებით, საჭიროების შემთხვევაში (კომპონენტებში იგულისხმება სხ-ის ძალური დანადგარებიც და პროპელერებიც); გეგმურ ტექნიკურ მომსახურებას და/ან შემოწმებას, რომელიც მოიცავს ვიზუალურ ინსპექციებს აშკარა არადაზიანებული მდგომარეობის/შეუსაბამობების აღმოსაჩენად, მაგრამ არ საჭიროებს ფართო სიღრმისეულ ინსპექტირებას. იგი ასევე შეიძლება მოიცავდეს სხ-ის შიდა სტრუქტურის, სისტემების და ძალური დანადგარის დათვალიერებას, რომელიც არის ხილვადი სწრაფად გახსნადი პანელების/ლუკების ქვეშ; უმნიშვნელო რემონტებს და დაყვანით სამუშაოებს, რომლებიც არ ითვალისწინებს დიდ დაშლით სამუშაოებს;

**პერიოდული (საბაზო) ტექნიკური მომსახურება** - ნიშნავს ნებისმიერ სხვა ტექნიკურ მომსახურებას, რომელიც არ შედის ოპერატიულ ტექნიკურ მომსახურებაში.;

ბ) ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს, რომელიც ფლობს მოწმობას B1 კატეგორიის ოსტატობით, უფლება აქვს გასცეს ექსპლუატაციაში დაშვების სერტიფიკატი (Certificate of release to service) ტექნიკურ მომსახურებაზე და შეასრულოს სამუშაოები სხ-ის სტრუქტურაზე, ძალურ დანადგარზე, მექანიკურ და ელექტრულ სისტემებზე. მის უფლებამოსილებაში შედის აგრეთვე სხ-ის რადიოელექტრონული (ავიონიკის) სისტემების იმ აგრეგატების შეცვლაც, რომლების შემოწმებაც ხდება მარტივი ტესტებით. B1 კატეგორიის ოსტატობა ავტომატურად მოიცავს A კატეგორიის ოსტატობასაც.

**შენიშვნა: სხ-ის ელექტრული სისტემა** მოიცავს სხ-ის ელექტროდენის წყაროს და ელექტროდენის გადაცემის სისტემებს სხ-ის მოწყობილობებთან/კომპონენტებთან და შესაბამის შემაერთებლებს;

**სხ-ის რადიოელექტრონული (ავიონიკის) სისტემები** მოიცავს სხ-ის იმ სისტემებს, რომლებიც ამუშავებს, ინახავს, გადასცემს და აჩვენებს დისპლეიბზე ან ინსტრუმენტებზე ანალოგურ და ციფრულ მონაცემებს და შედგება სისტემების კომპონენტების, გადაცემის სპეციალური ქსელის და შემაერთებლებისაგან. მაგალითად: ფრენის ავტომატური სისტემა, კომუნიკაციის სისტემა, რადიოლოკაციის სისტემა, ნავიგაციის სისტემა, სხ-ის ინსტრუმენტების სისტემა, საინფორმაციო სისტემა, ტექნიკური მომსახურების კომპიუტერი, ფრენის დროს



მგზავრების გართობის სისტემა.

**მარტივი ტესტი** – ტესტი, რომელიც აღწერილია ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციებში და აკმაყოფილებს შემდეგ კრიტერიუმებს: სხ-ის სისტემის გამართულობა მტკიცდება სხ-ის მართვის სისტემების, მოწყობილობების, ჩამრთველების, ცენტრალური ტექნიკური კომპიუტერის ან გარეშე შესამოწმებელი მოწყობილობის (რომელიც არ მოითხოვს სპეციალურ სწავლებას) გამოყენებით; ტესტის რეზულტატი გამოხატულია ზუსტი ინდიკაციით ან პარამეტრით (მაგალითად: მუშაობს-არ მუშაობს, ჩართულია-არ არის ჩართული და ა.შ.); ტესტი არ უნდა მოიცავდეს ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციაში აღწერილ 10-ზე მეტ მოქმედებას (მასში არ შედის მოქმედებები სხ-ის ტესტისათვის მომზადებისა და ტესტის შემდეგ პირვანდელ კონფიგურაციაში დასაბრუნებლად). მართვის ორგანოს ან ჩამრთველის მოქმედებაში მოყვანა და რეზულტატის წაკითხვა/აღქმა ითვლება ერთ მოქმედებად.

**გაუმართაობის პოვნა** – ნიშნავს ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციებში აღწერილ იმ პროცედურებს და მოქმედებებს, რომლებიც აუცილებელია დეფექტის ან გაუმართაობის მიზეზის აღმოსაჩენად;

**გ)** ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს, რომელიც ფლობს მოწმობას B2 კატეგორიის ოსტატობით, უფლება აქვს გასცეს ექსპლუატაციაში დაშვების (Certificate of release to service) სერტიფიკატი რადიოელექტრონული (ავიონიკის) სისტემების ტექნიკურ მომსახურებაზე. B2 კატეგორიის ოსტატობა არ მოიცავს A კატეგორიის ოსტატობას.

**შენიშვნა:** B1 და B2 კატეგორიის ოსტატობის მფლობელ ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს უფლება არ აქვს გასცეს ექსპლუატაციაში დაშვების სერტიფიკატი (Certificate of release to service) პერიოდულ (საბაზო) ტექნიკურ მომსახურებაზე მძიმე საჭაერო ხომალდებისათვის;

**დ)** ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს, რომელიც ფლობს მოწმობას C კატეგორიის ოსტატობით, უფლება აქვს გასცეს ექსპლუატაციაში დაშვების სერტიფიკატი (Certificate of release to service) პერიოდულ (საბაზო) ტექნიკურ მომსახურებაზე;

**ე)** ამ მუხლით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესრულების შემთხვევაში, მოწმობის მფლობელი უფლებამოსილია (ამ პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის შეზღუდვის გათვალისწინებით) დაადასტუროს მთლიანად სხ-ის ან მისი ნაწილების საექსპლუატაციო ვარგისობა, ძალური დანადგარის, დამხმარე აგრეგატის, ხელსაწყო და/ან აღჭურვილობის ერთეულების სანქცირებული რემონტის, სახეცვლილების ან დამონტაჟების შემდეგ გასცეს მათი ექსპლუატაციაში დაშვების სერტიფიკატი (Certificate of release to service) ექსპლუატაციის ნებართვა დათვალიერების, ოპერატიული და/ან პერიოდული მომსახურების შემდეგ;

**ვ)** მოწმობის მფლობელი საკუთარ უფლებამოსილებას ახორციელებს იმ სხ-ებზე ან მის ნაწილებზე და იმ უფლებამოსილების ფარგლებში, რომლებიც მოწმობაში მითითებულია ოსტატობის აღნიშვნის სახით, იმ პირობით, რომ:

**ვ.ა)** მოწმობის მფლობელი ფლობს ინფორმაციას იმ კონკრეტული სხ-ის ტექნიკურ მომსახურებასა და საფრენად ვარგისობაზე, რომლის ტმ-საც აწერს ხელს, ან იმ პლანერის, ძალური დანადგარის, სახომალდე სისტემის ან მისი ნაწილის თაობაზე, რომლის საექსპლუატაციო ვარგისობასაც იგი ადასტურებს;

**ვ.ბ)** უკანასკნელი 24 თვის განმავლობაში, სხ-ის ან მისი ნაწილის დათვალიერებას, მომსახურებას ან ტექნიკურ ექსპლუატაციას ახორციელებდა არანაკლებ 6 თვის მანძილზე.

5. საჭაერო ხომალდის ტიპზე ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტმა კატეგორიის ოსტატობების მიხედვით უნდა გაიაროს შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული ტრენინგები სააგენტოს მიერ აღიარებულ ან სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებაში:

ა) A კატეგორიის ოსტატობის მისაღებად, ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტმა უნდა გაიაროს საჭაერო ხომალდის შესაბამის ტიპზე მინიმუმ II დონის თეორიული ტრენინგი სასწავლო დაწესებულებაში და პრაქტიკული ტრენინგი ტექნიკური მომსახურების საწარმოში ან სასწავლო დაწესებულებაში;

ბ) B1 და B2 კატეგორიის ოსტატობის მისაღებად, ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტმა უნდა გაიაროს საჭაერო ხომალდის შესაბამის ტიპზე მინიმუმ III დონის თეორიული ტრენინგი სასწავლო დაწესებულებაში და პრაქტიკული ტრენინგი ტექნიკური მომსახურების საწარმოში ან სასწავლო დაწესებულებაში;

გ) C კატეგორიის ოსტატობის მისაღებად, ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტმა უნდა გაიაროს საჭაერო ხომალდის შესაბამის ტიპზე მინიმუმ III დონის თეორიული ტრენინგი სასწავლო დაწესებულებაში.

**შენიშვნა:** დონე I: სხ-ის პლანერის, სისტემების და ძალური დანადგარის მოკლე აღწერილობა, როგორც მოცემულია სხ ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციაში. დონე II: სხ პლანერის, სისტემების და ძალური დანადგარის ძირითადი მიმოხილვა, მისი კომპონენტების ადგილმდებარეობა და დანიშნულება, გეგმური ტექნიკური მომსახურება და მარტივი გაუმართაობის აღმოფხვრა. დონე III: სხ პლანერის, სისტემების და ძალური დანადგარის დეტალური აღწერილობა, მუშაობის პრინციპები, კომპონენტების დანიშნულება და გამოცვლა, გაუმართაობის პოვნა და აღმოფხვრა ტექნიკური მომსახურების ინსტრუქციების შესაბამისად.

6. საჭაერო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობაში ოსტატობის კატეგორიის/ქვეკატეგორიის და ზემსუბუქი საჭაერო ხომალდის შესაბამისი ქვესახეობის ოსტატობის მისაღებად განმცხადებელს გავლილი უნდა ჰქონდეს საჭაერო ხომალდის შესაბამის ქვესახეობაზე (ზსხ



კატეგორიაზე) გადაამზადება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში (ან სათანადოდ უფლებამოსილ ორგანიზაციაში).

7. საჯარო ხომალდების ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობაში ზემსუბუქი საჯარო ხომალდის შესაბამისი ქვესახეობის ოსტატობის შესახებ ჩანაწერი ხორციელდება სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 31 მაისის №111 ბრძანებით დამტკიცებული „ზემსუბუქი საჯარო ხომალდის ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის სერტიფიცირების წესის“ მე-2 მუხლის 1-ლი პუნქტის „რ – უ“ ქვეპუნქტებით დადგენილი შემოკლების მიხედვით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 აგვისტოს ბრძანება №160 - ვებგვერდი, 27.08.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

## თავი IV აღიარების წესები

### მუხლი 30. ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარება

1. სააგენტო უფლებამოსილია აღიაროს სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობა იმ შემთხვევაში, თუ ავიასპეციალისტი დასაქმებულია საქართველოში რეგისტრირებულ ავიასაწარმოში და მოწმობით მინიჭებულ უფლებამოსილებას განხორციელებს საქართველოს სამოქალაქო საჯარო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში შეტანილ საჯარო ხომალდზე, ან შეასრულებს არაკომერციულ ფრენას.

2. სხვა ქვეყნის მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარებისას სააგენტო გასცემს მოწმობის აღიარების ჩანართს, რომელიც მოქმედია მხოლოდ მოწმობის ორიგინალთან ერთად.

3. ჩანართი გაცემა:

ა) ავიასპეციალისტის მოწმობის (გარდა მოყვარული პილოტის მოწმობისა), მოწმობით მინიჭებული შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ის და სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადებიდან უმოკლესი ვადით, მაგრამ არაუმეტეს 12 თვის ვადით;

ბ) მოყვარული პილოტის მოწმობის, მოწმობით მინიჭებული შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ის და სამედიცინო სერტიფიკატის მოქმედების ვადებიდან უმოკლესი ვადით.

4. მოწმობის აღიარების ჩანართის გაცემამდე, სააგენტო ამოწმებს მოწმობის შესაბამისობას ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებთან, მოწმობის და ოსტატობების ნამდვილობას (ავთენტურობას) მოწმობის გამცემ საავიაციო ხელისუფლებასთან ამ წესის №15 დანართის შესაბამისად, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც მოწმობის აღიარება ხდება მხოლოდ ერთჯერადი, არაკომერციული ფრენის განხორციელებისთვის.

5. მოწმობის აღიარებით დაინტერესებული პირი ან ავიასაწარმო სააგენტოს მიმართავს განცხადებით, რომელშიც აღინიშნება სხ-ის ტიპ(ებ)ი (შესაბამისი უფლებამოსილებ(ებ)ით), რომელზეც სურს ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარების მიღება და წარუდგენს სააგენტოს:

ა) (ამოღებულია - 22.12.2020, №208);

ბ) ავიასპეციალისტის მოწმობას ან მის ასლს;

გ) შესაბამისი კლასის მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს, რომელიც გაცემულია საქართველოს ეროვნული ან ავიასპეციალისტის მოწმობის გამცემი ქვეყნის მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად;

დ) ავიასპეციალისტის პირადობის დამადასტურებელ დოკუმენტის ასლს;

ე) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის მოწმობის აღიარების შემთხვევაში:

ე.ა) მოწმობის პირველად აღიარების შემთხვევაში (გარდა არაკომერციული ფრენის მიზნით (ტექნიკური გადაფრენა, საავიაციო ტექნიკის შემოწმება, საფრენოსნო პერსონალის საკვალიფიკაციო შემოწმება) მოწმობის აღიარებისა) მოწმობის კატეგორიის/მოწმობის აღიარების მიზნების შესაბამისი თეორიული ცოდნის დამადასტურებელ დოკუმენტ(ებ)ს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებიდან შემდეგ საგნებში:

ე.ა.ა) საჯარო სამართალი;

ე.ა.ბ) მეტეოროლოგია (გარდა ბორტინჟინრის მოწმობის მფლობელისა);

ე.ა.გ) საექსპლუატაციო წესები (გარდა მოყვარული პილოტის მოწმობის აღიარებისა).

ე.ბ) ოსტატობის შესაბამის უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგებს ამ წესის №4 დანართის შესაბამისად:

ე.ბ.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ/აღიარებულ სდ-ში/საწაფზე, ხოლო საწაფის არარსებობის შემთხვევაში საჯარო ხომალდზე;

ე.ბ.ბ) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის (CPI, SFE, TRE, FE) მიერ, გარდა იმ შემთხვევისა თუ აღნიშნული პირი არის სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ის წარმომადგენელი/თანამშრომელი და სდ-ის ფარგლებში ატარებს შემოწმებას;

ე.გ) ამ წესის №19 დანართის შესაბამისად შევსებულ ფორმას და საფრენოსნო წიგნაკს, რომლითაც დასტურდება სათანადო გამოცდილება;



ე.დ) არაკომერციული ფრენის მიზნით (ტექნიკური გადაფრენა, საავიაციო ტექნიკის შემოწმება, საფრენოსნო პერსონალის საკვალიფიკაციო შემოწმება) მოწმობის აღიარებისა) საწაფზე ან სხ-ზე უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების დამადასტურებელი საბუთი;

ვ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის აღიარებისთვის დოკუმენტს, რომლითაც დადასტურდება, რომ მოწმობის მფლობელი სხ-ის შესაბამის ტიპზე ბოლო ორი წლის განმავლობაში არანაკლებ 6 თვე ახორციელებდა მოწმობით მინიჭებულ უფლებამოსილებას;

ზ) ბორტგამყოლის მოწმობის აღიარების შემთხვევაში – ბორტგამყოლ-გამომცდელთან წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმების დამადასტურებელ დოკუმენტს.

6. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის (გარდა ბორტინჟინრისა) მოწმობის აღიარებისთვის გარდა ამ მუხლის მე-5 პუნქტის „ა-ე“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, სააგენტოს უნდა წარედგინოს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სდ-ში ინგლისური ენის გამოცდის წარმატებით (იკაოს შკალის მიხედვით მინიმუმ მე-4 დონის მაჩვენებლით) ჩაბარების დამადასტურებელი მოქმედი დოკუმენტი;

7. ამ მუხლის მე-6 პუნქტით გათვალისწინებული ინგლისური ენის ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტის წარმოდგენა საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრის არ მოეთხოვება, თუ:

ა) ფლობს ევროკავშირის წევრი ქვეყნის მიერ გაცემულ პილოტის მოწმობას და ინგლისური ენის ცოდნის მე-5 ან მე-6 დონის (იკაოს შეფასებათა შკალის მიხედვით) ჩანაწერს მოწმობაში;

ბ) ასრულებს ერთჯერად არაკომერციულ ფრენას;

გ) ასრულებს არაკომერციულ ფრენას არაკონტროლირებად ზონაში.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის მიზნებისათვის პილოტის მოწმობაში მითითებული უნდა იყოს სულ მცირე სარადიოტელეფონო კავშირის ცოდნის დონე ინგლისურ ენაზე.

8. სააგენტო უფლებამოსილია განმცხადებელს მოსთხოვოს აღიარებისათვის წარმოსადგენი დოკუმენტების ორიგინალები, აგრეთვე მოსთხოვოს შესაბამის სასწავლო დაწესებულებას/ექსპლუატანტს ამ მუხლის მე-8 და მე-9 პუნქტებით გათვალისწინებული უნარების/საკვალიფიკაციო შემოწმების დროს გაფორმებული საწაფის ჟურნალის ამონაწერი, სხ-ზე საკვალიფიკაციო შემოწმების ჩატარების შემთხვევაში საფრენოსნო დავალება.

9. მოწმობის ჩანართში აღინიშნება ავიასპეციალისტის მონაცემები (სახელი, გვარი), მოწმობის ნომერი, ჩანართის გაცემის თარიღი, მოწმობის გამცემი უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლება, გაცემის თარიღი, ჩანართის მოქმედების ვადა და საჰაერო ხომალდის კონკრეტული ტიპ(ებ)ი (შესაბამისი უფლებამოსილებით). ჩანართს ხელს აწერს სააგენტოს უფლებამოსილი პირი და ამოწმებს სააგენტოს ბეჭდით.

10. ავიასპეციალისტის მოწმობის აღიარება შეიძლება შეჩერდეს ან გაუქმდეს სააგენტოს მიერ, თუ:

ა) ავიასპეციალისტი ვეღარ აკმაყოფილებს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებს;

ბ) ავიასაწარმოს მოთხოვნის საფუძველზე;

გ) ფრენის უსაფრთხოების წესების დარღვევისას.

11. აღიარებული მოწმობის მფლობელის მიერ ფრენის უსაფრთხოების წესების დარღვევის შემთხვევაში, სააგენტო აცნობებს მოწმობის გამცემ უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებას.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 24 აპრილის ბრძანება №79 - ვებგვერდი, 30.04.2020წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

### **მუხლი 31. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტისათვის მოწმობის გაცემა**

1. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტზე სამოქალაქო ავიაციის ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისას სააგენტო წარმოდგენილი დოკუმენტების საფუძველზე განსაზღვრავს, თუ რა სახეობის მოწმობა შეიძლება გაიცეს განმცხადებელზე.

2. სახელმწიფო ავიაციის ავიასპეციალისტზე შეიძლება გაიცეს სამოქალაქო ავიაციის ავიასპეციალისტის მოწმობა, თუ იგი სახელმწიფო ავიაციის სამსახურიდან დათხოვნილი არ ყოფილა არაპროფესიონალიზმის ან საჰაერო ხომალდის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული დისციპლინარული გადაცდომის საფუძველით და აკმაყოფილებს ავიასპეციალისტის მოწმობის გაცემისათვის ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს.

3. ავიასპეციალისტის მოწმობის მიღების კანდიდატმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) ამ წესის №17 დანართით გათვალისწინებული განაცხადის ფორმა;

ბ) მოწმობის გაცემის საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

გ) საბუთი, რომელიც პირზე გაიცა მისი სახელმწიფო ავიაციაში ნამსახურობის დასადასტურებლად;

დ) პილოტის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

დ.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული სასწავლო დაწესებულებიდან თეორიული გამოცდების წარმატებით ჩაბარების დამადასტურებელი დოკუმენტი, ამ წესის №17 დანართის 5.1 პუნქტით დადგენილ საგნებში – ავიაკომპანიის სატრანსპორტო/კომერციული პილოტის მოწმობის მისაღებად, ხოლო ამავე დანართის 5.2 პუნქტით დადგენილ საგნებში – მოყვარული პილოტის მოწმობის მისაღებად, ან ამავე დაწესებულებიდან პირველადი მომზადების სრული



თეორიული კურსის გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

დ.ბ) სახელმწიფო ავიაციაში პილოტად (მეთაურად ან მეორე-პილოტად) დანიშვნის ბრძანება ან საფრენოსნო სასწავლებლის დამთავრების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომლითაც პირს მიენიჭა პილოტის კვალიფიკაცია;

დ.გ) შესაბამისი კლასის სამედიცინო სერტიფიკატი;

დ.დ) შესაბამისი მოწმობის ან ოსტატობის მიღებისთვის საჭირო საფრენოსნო გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

დ.ე) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის მანძილზე წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმება საჰაერო ხომალდის იმ სახეობაზე, რომლის ოსტატობის დამატებასაც ითხოვს;

დ.ვ) საფრენოსნო წიგნაკი ან ფორმა, რომელიც ადასტურებს სახელმწიფო ავიაციაში პილოტის სტატუსს და საჰაერო ხომალდზე ნაფრენი საათების საერთო რაოდენობას;

დ.ზ) თუ პილოტს სურს სახელსაწყო ოსტატობის მიღება, უნდა წარმოადგინოს განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის განმავლობაში წარმატებით გავლილი სახელსაწყო ოსტატობის შემოწმება საჰაერო ხომალდის იმ სახეობაზე, რომლის ოსტატობის ითხოვს და სახელმწიფო ავიაციის უწყების მიერ მინიჭებული უფლებამოსილება განახორციელოს ფრენები სახელსაწყო ფრენის წესების მიხედვით იმ საჰაერო ხომალდის სახეობაზე, რომლის ოსტატობასაც ითხოვს.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის „დ.ე“ და „დ.ზ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნები ვრცელდება მხოლოდ იმ საჰაერო ხომალდებზე, რომელზეც გამოიყენება როგორც სამოქალაქო ასევე სახელმწიფო ავიაციაში (ორმაგი დანიშნულების სხ-ები).

ე) ბორტინჟინრის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე:

ე.ა) სახელმწიფო ავიაციაში ბორტინჟინრად დანიშვნის ბრძანება ან საფრენოსნო სასწავლებლის დამთავრების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომლითაც პირს მიენიჭა ბორტინჟინრის კვალიფიკაცია;

ე.ბ) შესაბამისი კლასის სამედიცინო სერტიფიკატი;

ე.გ) ბორტინჟინრის მოწმობის ან ოსტატობის მიღებისთვის საჭირო საფრენოსნო გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ე.დ) განაცხადის წარდგენამდე ბოლო 12 თვის მანძილზე წარმატებით გავლილი საკვალიფიკაციო შემოწმების შედეგები საჰაერო ხომალდის იმ ტიპზე, რომლის ოსტატობის დამატებასაც ითხოვს;

ე.ე) საფრენოსნო წიგნაკი ან ფორმა, რომელიც ადასტურებს სახელმწიფო ავიაციაში ბორტინჟინრის სტატუსს და საჰაერო ხომალდზე ნაფრენი საათების საერთო რაოდენობას;

ვ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის გასაცემად, გარდა ამ პუნქტის „ა“, „ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული დოკუმენტებისა, ასევე საჰაერო ხომალდის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის გასაცემად ოსტატობის კატეგორიის შესაბამისი გამოცდილების დამადასტურებელი დოკუმენტები.

4. მოყვარული, კომერციული, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემისას სააგენტო ითვალისწინებს სახელმწიფო ავიაციაში ოსტატობას თუ საჰაერო ხომალდის ტიპზე ოსტატობა ჩაწერილია საფრენოსნო წიგნაკში ან იდენტურ საბუთში.

5. დაუშვებელია მოყვარული, კომერციული, ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის გაცემა საჰაერო ხომალდის შესაბამის სახეობაზე ოსტატობის დაშვების მითითების გარეშე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 19 აპრილის ბრძანება №60 - ვებგვერდი, 22.04.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 23 აგვისტოს ბრძანება №160 - ვებგვერდი, 27.08.2018წ.

### **მუხლი 32. სხვა ქვეყნის სასწავლო დაწესებულებისა და საწაფის აღიარება**

1. სხვა ქვეყნის ის სასწავლო დაწესებულება და საწაფი, სადაც ხორციელდება სააგენტოს მიერ გაცემული ავიასპეციალისტის მოწმობის მფლობელის/მადიებლის სწავლება, წვრთნა ან/და შემოწმება, აღიარებული უნდა იყოს სააგენტოს მიერ.

2. სდ-ის ან/და საწაფის აღიარებით დაინტერესებული ავიასაწარმო ან ფიზიკური პირი მიმართავს სააგენტოს განცხადებით, რომელსაც უნდა დაერთოს შემდეგი დოკუმენტები:

ა) სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების აღიარების მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ) სდ-ის აღიარების შემთხვევაში:

ბ.ა) სდ-ის მოქმედი სერტიფიკატი და მისი დანართი სასწავლო პროგრამების მითითებით, გაცემული უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების (ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდების სდ-ის შემთხვევაში – შესაბამისი უწყების) მიერ;

ბ.ბ) სდ-ის ის სასწავლო და/ან საწვრთნელი პროგრამა, ან მონაცემები თეორიული /პრაქტიკული მომზადების და მისი მოცულობის (საათები) შესახებ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც სდ-ის აღიარება ხდება მხოლოდ ავიასპეციალისტის უნარების შემოწმების მიზნით;

ბ.გ) მონაცემები სასწავლო პროგრამით გათვალისწინებული აღჭურვილობების (სხ, საწაფი, და სხვ.) შესახებ.

გ) საწაფის აღიარების შემთხვევაში:

გ.ა) საწაფის მოქმედი სერტიფიკატი, გაცემული უფლებამოსილი საავიაციო ხელისუფლების მიერ;





გ.ბ) საწაფის სპეციფიკაციები (სერტიფიკატის დანართი).

3. სააგენტო განიხილავს სდ-ის/საწაფის აღიარების განცხადებით წარმოდგენილ დოკუმენტებს, ამოწმებს სერტიფიკატის ნამდვილობას და მოქმედების ვადებს სერტიფიკატის გამცემი ქვეყნის უფლებამოსილ საავიაციო ხელისუფლებასთან (ზემსუბუქი სხ-ების სდ შემთხვევაში – შესაბამის უწყებასთან), ადგენს პროგრამის შესაბამისობას საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებთან და დადებითი დასკვნის შემთხვევაში ახდენს სდ-ის აღიარებას კონკრეტული სასწავლო პროგრამის ფარგლებში ან/და საწაფის აღიარებას. აღიარების შესახებ დგება „აღიარების ოქმი,“ რომელსაც ხელს აწერენ სააგენტოს უფლებამოსილი პირი და განხილვაში მონაწილე სპეციალისტები.

**შენიშვნა:** ზემსუბუქი სხ-ების სდ-ის აღიარებისათვის თეორიული და პრაქტიკული სწავლების ხანგრძლივობა შესაძლებელია იყოს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ მოთხოვნებზე არაუმეტეს 20 პროცენტით ნაკლები.

4. სდ-ის/საწაფის აღიარება ხორციელდება წარმოდგენილი სერტიფიკატების მოქმედების ვადით, მაგრამ არაუმეტეს 2 წლით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 14 აგვისტოს ბრძანება №167 - ვებგვერდი, 19.08.2019წ.

## თავი V

### ავიასპეციალისტების მომზადებისა და გადამზადების წესები

#### მუხლი 33. ავიასპეციალისტების ახალ ტექნიკაზე გადამზადება

1. ავიასპეციალისტების გადამზადება (თეორიული და პრაქტიკული) ხორციელდება კანონმდებლობის შესაბამისად, სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სამოქალაქო ავიაციის სდ-ში.

2. გადამზადების კანდიდატის თეორიული და პრაქტიკული მომზადება უნდა აკმაყოფილებდეს ამ „წესების“ მოთხოვნებს და კანდიდატი უნდა ფლობდეს შესაბამისი კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

3. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

4. სხ-ის ტიპზე უნარების შემოწმება უნდა მოხდეს ტიპზე თეორიული სწავლების დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში.

**შენიშვნა:** თუ სწავლება და შემდეგ უნარების შემოწმება ჩატარდა საწაფზე, უნარების შემოწმების გავლის შემდეგ მაქსიმუმ 30 დღის განმავლობაში უნდა მოხდეს უშუალოდ საჰაერო ხომალდზე ფრენა პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ. თუ შესვენების პერიოდი აღემატება 30 დღეს, უნდა მოხდეს ეკიპაჟის წევრის ცოდნის განახლება საწაფზე და მხოლოდ ამის შემდეგ დაიშვას უშუალოდ სხ-ზე (პირველი 6 აფრენა-დაფრენა სასურველია იმ დროს როდესაც ბორტზე არ იმყოფება მგზავრი და არ არის ტვირთი).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

#### მუხლი 34. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების კლასი და ტიპი

1. ამ წესის მიზნებისთვის, ქვემოთ მოყვანილი სხ-ები იყოფა ტიპებად:

- ა) თვითმფრინავი, რომელიც სერტიფიცირებულია არანაკლებ ორი პილოტით საფრენად;
- ბ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე არაკომპლექსური თვითმფრინავი;
- გ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე კომპლექსური თვითმფრინავი;
- დ) შვეულმფრენი;
- ე) ვსხ.

2. თვითმფრინავები, რომლებიც სერტიფიცირებულია ერთი პილოტით საფრენად იყოფა კლასებად და მოიცავს:

ა.ა) თვითმფრინავებს, რომლებსაც გააჩნია ერთი დგუშისანი ძრავი (მოწმობაში აღინიშნება – SEP (Land/Sea));

ა.ბ) თვითმფრინავებს, რომლებსაც გააჩნია ორი დგუშისანი ძრავი (მოწმობაში აღინიშნება – MEP (Land/Sea)).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 16 მაისის ბრძანება №73 - ვებგვერდი, 19.05.2014წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

#### მუხლი 35. სხ-ის ტიპების საფრენად დაშვებული რაოდენობა

1. პილოტი და ბორტინჟინერი უფლებამოსილი არიან იფრინონ სხ-ის სამ ტიპზე ან/და კლასზე, მათი სახეობის მიუხედავად.

2. ნაოსანი უფლებამოსილია იფრინოს სხ-ის ოთხ ტიპზე, მათი სახეობის მიუხედავად.

3. პილოტი სხ-ის ერთზე მეტ ტიპზე საფრენად დაიშვება:

ა) თვითმფრინავის შემთხვევაში – თუ მისი საერთო ნაფრენი თვითმფრინავზე შეადგენს არანაკლებ 700 საათს, საიდანაც თვითმფრინავის ტიპზე ნაფრენი ექნება არანაკლებ 500 საათისა;

ბ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – თუ მისი საერთო ნაფრენი შეადგენს არანაკლებ 500 საათს, საიდანაც 300 საათი ნაფრენი ექნება შვეულმფრენზე.



4. (ამოღებულია - 09.01.2018, №4).

5. ბორტგამყოლი არ დაიშვება საფრენად:

ა) სხ - ის არაუმეტეს 3 ტიპზე, ან

ბ) სხ - ის არაუმეტეს 4 ტიპზე, თუ ამ ტიპებიდან ორზე მაინც

ბ.ა) საავარიო - სამაშველო აღჭურვილობა იდენტურია;

ბ.ბ) სტანდარტული და ავარიული პროცედურები მსგავსია.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

### მუხლი 36. მწყობრში შესვლა

1. სხ-ის კონკრეტულ ტიპზე მწყობრში შეყვანის შემთხვევაში, სხ-ის სხვა ტიპზე ფრენა აკრძალულია.

2. მეორე პილოტის მწყობრში შეყვანა უნდა მოიცავდეს არანაკლებ:

ა) ტურბორეაქტიული თვითმფრინავებისათვის:

ა.ა) 136000 კგ-ზე ნაკლები მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით – 100 სთ-ს ან 40 სექტორს;

ა.ბ) 136000 კგ და მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასით – 200 სთ-ს და 40 სექტორს;

ბ) 5700 კგ-ზე ნაკლები წონის ან 19-ზე ნაკლები სამგზავრო ადგილის მქონე თვითმფრინავებისათვის, გარდა ტურბორეაქტიული თვითმფრინავებისა – 40 სექტორს;

გ) შვეულმფრენზე – 50 სთ-ს.

3. ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელი, მწყობრში შესვლისას ვალდებულია ამ ტიპზე, შეგირდის რანგში, იფრინოს არანაკლებ 20 საათი და 15 მარშრუტის სექტორი. ოსტატობის აღნიშვნა გაიცემა ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის დასკვნის საფუძველზე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

### მუხლი 37. საჰაერო ხომალდის კლასის/ტიპის ოსტატობის აღნიშვნა (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ) საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრებისათვის

1. ერთპილოტიან თვითმფრინავზე კლასის/ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტს:

ა) ერთპილოტიანი მრავალმრავიანი თვითმფრინავისათვის:

ა.ა) მეთაურის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სათანადო სასწავლო კურსი და ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული გამოცდები. აღნიშნული სასწავლო კურსი უნდა მოიცავდეს:

ა.ბ.ა) თეორიულ მომზადებას – მრავალმრავიანი თვითმფრინავის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით, სულ მცირე 7 საათის ოდენობით;

ა.ბ.ბ) საფრენოსნო მომზადებას ინსტრუქტორთან ერთად:

- მრავალმრავიანი თვითმფრინავის სტანდარტულ პირობებში ექსპლუატაციასთან დაკავშირებით სულ მცირე 2 საათისა და 30 წუთის ხანგრძლივობით; და

- ძრავის მტყუნების პროცედურებსა და ასიმეტრიული ფრენის ტექნიკაში არანაკლებ 3 საათისა და 30 წუთის ხანგრძლივობით.

ა.გ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ბ დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, სათანადო კლასის ან ტიპის სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და კლასის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში;

ბ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე არაკომპლექსური თვითმფრინავისათვის:

ბ.ა) საფრენოსნო მომზადების დაწყებამდე:

ბ.ა.ა) საერთო ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 200 საათისა, საიდანაც 70 საათი ნაფრენი აქვს მეთაურის რანგში;

ბ.ა.ბ) უნდა აკმაყოფილებდეს ქვემოთ მოყვანილი მოთხოვნებიდან ერთ-ერთს:

ბ.ა.ბ.ა) ჰქონდეს დამატებითი თეორიული სასწავლო კურსის სასწავლო დაწესებულებაში წარმატებით დასრულების დამადასტურებელი სერტიფიკატი; ან

ბ.ა.ბ.ბ) ჩაბარებული ჰქონდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(A)) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად; ან

ბ.ა.ბ.გ) ფლობდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას (ATPL(A)) ან კომერციული პილოტის მოწმობას თვითმფრინავზე სფწ ოსტატობით (CPL(A)/IR);

ბ.ბ) უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ა.ბ“ და „ა.გ“ ქვეპუნქტებით დადგენილ მოთხოვნებს;

გ) ერთპილოტიანი მაღალეფექტური მახასიათებლების მქონე კომპლექსური თვითმფრინავისათვის:

გ.ა) უნდა ჰქონდეს ამ მუხლის 1-ლი პუნქტის „ბ.ა.ა“ ქვეპუნქტით დადგენილი ნაფრენი საათები და უნდა



აკმაყოფილებდეს ამავე პუნქტის „ბ.ა.ბ“ მოთხოვნას;

გ.ბ) უნდა ჰქონდეს ან ჰქონოდა ერთმრავიან ან მრავალმრავიან თვითმფრინავზე ამ წესების მე-11 მუხლის შესაბამისად გაცემული სფწ ოსტატობა (SE- or ME-IR(A));

გ.გ) გავლილი ჰქონდეს ამ მუხლის მე-9 პუნქტით გათვალისწინებული სასწავლო კურსი;

გ.დ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები;

გ.ე) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ა დანართის მოთხოვნების შესაბამისად, სათანადო სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და კლასის ან ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში;

დ) ამ პუნქტის შესაბამისი პირობების გარდა, ერთპილოტიან თვითმფრინავზე მრავალპილოტიანი ექსპლუატაციის უფლებამოსილების მაძიებელი პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს ამ მუხლის მე-2 პუნქტის დ) და ბ.ა.დ) ქვეპუნქტების მოთხოვნებს.

**2. მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი:**

ა) სასწავლო დაწესებულებაში სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსის გავლამდე უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ა) მეთაურის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) უნდა ჰქონდეს ან ჰქონოდა მრავალმრავიან თვითმფრინავზე/შვეულმფრენზე ამ წესების მე-11 მუხლის შესაბამისად გაცემული სფწ ოსტატობა (ME-IR) ან გავლილი უნდა ჰქონდეს აღნიშნული სფწ მომზადების სასწავლო კურსი;

ა.გ) ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს თვითმფრინავის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(A)) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად;

**[ა.დ) უნდა ფლობდეს თვითმფრინავის მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ სხ-ის ტიპის ოსტატობის სასწავლო კურსი კომბინირებულია MCC სასწავლო კურსთან ან:**

**ა.დ.ა) უნდა ჰქონდეს შვეულმფრენის MCC-ის სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი და მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში ნაფრენი არანაკლებ 100 საათი; ან**

**ა.დ.ბ) მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი; (ამოქმედდეს 2022 წლის 1 ივლისიდან)]**

ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი, რომელიც:

ბ.ა) მსმენელს უნდა აძლევდეს საშუალებას სათანადო ზედამხედველობის ქვეშ მოიპოვოს შესაბამისი თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდისათვის და სხ-ის კომპლექსურობის შესაბამისად უნდა მოიცავდეს შემდეგ მიმართულებებს:

ბ.ა.ა) – ფრენის სტანდარტული პროცედურები და მანევრირება ფრენის ყველა ეტაპზე;

ბ.ა.ბ) – არასტანდარტული და ავარიული პროცედურები და მანევრირება, სხ-ის აღჭურვილობის (ძრავის, სისტემების და კონსტრუქციის) გაუმართაობის და მტყუნების შემთხვევაში;

ბ.ა.გ) – საჭიროების შემთხვევაში, სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის პროცედურები, მათ შორის სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის, მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენის პროცედურები სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიული სიტუაციისას, ძრავის მტყუნების სიმულაციის ჩათვლით;

ბ.ა.დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს **გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანის (UPRT) სასწავლო კურსი.**

ბ.ა.ე) პროცედურები ეკიპაჟის წევრების შრომისუნარიანობის დაკარგვისას (incapacitation) და მათი კოორდინირებისათვის, პილოტის ფუნქციების გადანაწილების ჩათვლით; ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების და შემოწმების კითხვარების გამოყენება;

ბ.ბ) უნდა მოიცავდეს პრაქტიკულ წვრთნას საწაფზე და, თუ არ არის გათვალისწინებული ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე მომზადება (ZFTT) ამ მუხლის მე-7 პუნქტის შესაბამისად, სხ-ზე საბაზო წვრთნას;

გ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები (რასაც ადასტურებს კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი), რათა მოახდინოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდის ტიპის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის საჭირო თეორიული ცოდნის სათანადო დონის დემონსტრირება;

დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 ა დანართის შესაბამისად, სათანადო ტიპის სხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში.

**3. სააგენტო უფლებამოსილია მიანიჭოს განმცხადებელს მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე ტიპის ოსტატობა შეზღუდული უფლებამოსილებით, რომელიც გულისხმობს, რომ პილოტი მოწმობით მინიჭებულ უფლებამოსილებას განახორციელებს მხოლოდ ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცვლელი მეორე პილოტის რანგში ფრენის ეშელონ 200-ზე მაღლა (FL200) (მოწმობაში აღინიშნება – Cruise relief co-pilot), იმ პირობით, რომ საფრენოსნო ეკიპაჟის დანარჩენი წევრები ფლობდნენ ამ მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად გაცემულ ტიპზე ოსტატობას.**



4. გადასწავლების შემდეგ სხ-ის ტიპის ოსტატობა გაიცემა შეზღუდვით (მოწმობაში აღინიშნება Co-pilot Trainee) ამ წესის 36-ე მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრული მწყობრში შესვლის მიმართ დადგენილი მოთხოვნების შესრულებამდე, რომელიც ითვალისწინებს ფრენას უფლებამოსილი პილოტ-ინსტრუქტორის/უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ზედამხედველობის ქვეშ. ზედამხედველობის ქვეშ ნაფრენი საათების შესახებ ინფორმაცია აისახება საფრენოსნო წიგნაკში ან ეკვივალენტურ დოკუმენტში და ხელმოწერით დასტურდება ინსტრუქტორის მიერ.

5. მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი:

ა) სასწავლო დაწესებულებაში სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსის გავლამდე უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა.ა) მეთაურის რანგში შვეულმფრენზე ნაფრენი უნდა ჰქონდეს სულ მცირე 70 საათი;

ა.ბ) ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შვეულმფრენის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობის მისაღებად (ATPL(H) საჭირო თეორიული გამოცდები ამ წესების №3 დანართის შესაბამისად;

ა.გ) უნდა ფლობდეს შვეულმფრენის მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ სხ-ის ტიპის ოსტატობის სასწავლო კურსი კომბინირებულია MCC სასწავლო კურსთან ან:

ა.გ.ა) მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე პილოტის რანგში ნაფრენი უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი; ან

ა.გ.ბ) მრავალპილოტიან და მრავალმრავიან შვეულმფრენზე ნაფრენი ჰქონდეს არანაკლებ 500 საათი **მრავალპილოტიანი შემადგენლობით; (ამოქმედდეს 2022 წლის 1 ივლისიდან)]**

ბ) სასწავლო დაწესებულებაში გავლილი უნდა ჰქონდეს სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი, რომელიც:

ბ.ა) მსმენელს უნდა აძლევდეს საშუალებას სათანადო ზედამხედველობის ქვეშ მოიპოვოს შესაბამისი თეორიული ცოდნა და პრაქტიკული გამოცდილება კონკრეტული ტიპის საჰაერო ხომალდისათვის და სხ-ის კომპლექსურობის შესაბამისად უნდა მოიცავდეს შემდეგ მიმართულებებს:

ბ.ა.ა) – ფრენის სტანდარტული პროცედურები და მანევრირება ფრენის ყველა ეტაპზე;

ბ.ა.ბ) – არასტანდარტული და ავარიული პროცედურები და მანევრირება, სხ-ის აღჭურვილობის (ძრავის, სისტემების და კონსტრუქციის) გაუმართაობის და მტყუნების შემთხვევაში;

ბ.ა.გ) – საჭიროების შემთხვევაში, სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენის პროცედურები, მათ შორის სახელსაწყო წესებით დასაფრენად შესვლის, მეორე წრეზე წასვლის და დაფრენის პროცედურები სტანდარტულ, არასტანდარტულ და ავარიული სიტუაციისას, ძრავის მტყუნების სიმულაციის ჩათვლით;

ბ.ა.დ) პროცედურები ეკიპაჟის წევრების შრომისუნარიანობის დაკარგვისას (incapacitation) და მათი კოორდინირებისათვის, პილოტის ფუნქციების გადანაწილების ჩათვლით; ეკიპაჟის წევრების ურთიერთქმედების და შემოწმების კითხვარების გამოყენება;

ბ.ბ) უნდა მოიცავდეს სათანადო პრაქტიკულ წვრთნას სხ-ზე ან/და საწაფზე;

გ) სდ-ში ჩაბარებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისი თეორიული ცოდნის გამოცდები (რასაც ადასტურებს კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატი), რათა მოახდინოს შესაბამისი საჰაერო ხომალდის ტიპის უსაფრთხო ექსპლუატაციისთვის საჭირო თეორიული ცოდნის სათანადო დონის დემონსტრირება;

დ) გავლილი უნდა ჰქონდეს უნარების შემოწმება წინამდებარე წესის მე-4 გ დანართის შესაბამისად, სათანადო ტიპის შვეულმფრენის უსაფრთხო ექსპლუატაციისათვის საჭირო უნარების გამოვლენის მიზნით. უნარების შემოწმება პილოტს გავლილი უნდა ჰქონდეს ზემოაღნიშნული სასწავლო კურსის დაწყებიდან 6 თვის განმავლობაში და ტიპის ოსტატობის მიღებაზე განაცხადის გაკეთებამდე 6 თვის ვადაში.

6. ამწევი ძალის სამატი სისტემით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდის (ვსხ) ტიპის ოსტატობის აღნიშვნის პირველად მოპოვებისათვის პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) თვითმფრინავის პილოტი:

ა.ა) ფლობდეს CPL/IR(A)-სა და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის თეორიულ ცოდნას ან ATPL(A)-ს;

ა.ბ) ფლობდეს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს;

ა.გ) ნაფრენი ჰქონდეს სულ მცირე 100 საათი მრავალპილოტიანი თვითმფრინავზე პილოტის რანგში;

ა.დ) გავლილი ჰქონდეს საფრენოსნო მომზადება შვეულმფრენზე სულ მცირე 40 საათის ოდენობით;

ბ) შვეულმფრენის პილოტი:

ბ.ა) ფლობდეს CPL/IR(H)-სა და ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის თეორიულ ცოდნას ან ATPL/IR(H)-ს;

ბ.ბ) ფლობდეს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების (MCC) სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების სერტიფიკატს;

ბ.გ) ნაფრენი ჰქონდეს სულ მცირე 100 საათი მრავალპილოტიან შვეულმფრენზე პილოტის რანგში;

ბ.დ) გავლილი ჰქონდეს საფრენოსნო მომზადება თვითმფრინავზე სულ მცირე 40 სთ-ის ოდენობით;

გ) ვსხ-ს ტიპის ოსტატობის გაცემისათვის სასწავლო კურსის საფრენოსნო მომზადების ნაწილი უნდა შესრულდეს როგორც უშუალოდ საჰაერო ხომალდზე, ისე შესაბამისი კვალიფიკაციის საწაფზე (FSTD).

7. ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე (თვითმფრინავები) მომზადების სასწავლო კურსი (ZFTT):

ა) პილოტმა შეიძლება გაიაროს, თუ:

ა.ა) 136000 კგ-ზე ნაკლები მასის მქონე თვითმფრინავის ტიპზე მომზადების შემთხვევაში – წარმატებით აქვს გავლილი სხ-ის ტიპზე გადამზადების სასწავლო პროგრამა;



ა.ბ) 136000 კვ და მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავის ტიპზე მომზადების შემთხვევაში:

ა.ბ.ა) წარმატებით აქვს გავლილი სხ-ის ტიპზე გადამზადების სასწავლო პროგრამა;

ა.ბ.ბ) მრავალპილოტიან რეაქტიულ თვითმფრინავზე ან 10 ტონაზე მეტი მაქსიმალური სერტიფიცირებული ასაფრენი მასის მქონე ან 19-ზე მეტი სერტიფიცირებული სამგზავრო ადგილების კონფიგურაციის მქონე მრავალპილოტიან ხრახნიან თვითმფრინავზე ნაფრენი აქვს 500 საათი ან სხ-ის განცხადებულ/მოთხოვნილ ტიპზე ფრენის კრეისერულ ეტაპზე შემცველი მეორე პილოტის რანგში ნაფრენი აქვს სულ მცირე 100 საათი.

ბ) სრულდება მეორე პილოტის მწყობრში შეყვანის პროგრამის დაწყებამდე და მოიცავს სხ-ის აფრენა/დაფრენასთან დაკავშირებით საწაფზე სპეციალურ წვრთნას.

შენიშვნა: ნულოვანი საფრენოსნო დროით სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან დაკავშირებული სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის №1178/2011 რეგულაციის, Part-FCL ნაწილის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC2 ORA.ATO.125).

**8. მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი (MCC) უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:**

**ა) თვითმფრინავებისათვის:**

ა.ა) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ა.ა.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ა.ა.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკულ მომზადებას 20 საათის ოდენობით ან 15 საათს იმ მსმენელი (სტუდენტი) პილოტისათვის, რომელიც გადის ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის ინტეგრირებულ კურსს;

ა.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსში გამოყენებული უნდა იქნას მინიმუმ მე-2 დონის საფრენოსნო და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა (FNPT II MCC) ან სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS);

ა.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი კომბინირებულია სხ-ის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 10 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე სრულპილოტაჟიან საწაფზე (FFS);

ა.დ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი უნდა განხორციელდეს სასწავლო დაწესებულებაში და დასრულდეს 6 თვის პერიოდში;

ა.ე) იმ შემთხვევაში, თუ მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი არ არის კომბინირებული სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან, მისი დასრულების შემდეგ კურსდამთავრებულზე (მსმენელზე) გაიცემა MCC სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი;

ა.ვ) მსმენელი, რომელსაც გავლილი აქვს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი ნებისმიერი სხვა კატეგორიის სხ-ზე, გათავისუფლებული უნდა იქნეს ა.ა.ა) ქვეპუნქტში გათვალისწინებული მოთხოვნისაგან.

**ბ) შვეულმფრენებისათვის:**

ბ.ა) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სახელსაწყო ფრენის წესებით ფრენისათვის (MCC/IR) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ბ.ა.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ბ.ა.ბ) MCC პრაქტიკული სწავლების 20 საათს ან 15 საათს იმ პილოტ-კურსანტების შემთხვევაში, რომლებიც გადიან ATP(H)/IR თეორიულ კურსს;

ბ.ა.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი კომბინირებულია მრავალპილოტიანი შვეულმფრენის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 10 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე საწაფზე (FSTD);

ბ.ბ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების ვიზუალური ფრენის წესებით ფრენისათვის (MCC/VFR) სულ მცირე უნდა მოიცავდეს:

ბ.ბ.ა) თეორიულ სწავლებასა და სავარჯიშოებს 25 საათის ოდენობით;

ბ.ბ.ბ) MCC პრაქტიკული სწავლების 15 საათს ან 10 საათს იმ პილოტ-კურსანტების შემთხვევაში, რომლებიც გადიან ATP(H)/IR თეორიულ კურსს;

ბ.ბ.გ) იმ შემთხვევაში, როდესაც მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი კომბინირებულია მრავალპილოტიან შვეულმფრენის ტიპზე პირველადი მომზადების კურსთან, მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების პრაქტიკული მოსამზადებელი კურსი შეიძლება შემცირდეს 7 საათამდე, თუ წვრთნა განხორციელდება ერთსა და იმავე საწაფზე (FSTD);

ბ.გ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი უნდა განხორციელდეს სასწავლო დაწესებულებაში და დასრულდეს 6 თვის პერიოდში;

ბ.დ) მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსში გამოყენებული უნდა იქნეს მინიმუმ მე-2 ან მე-3 დონის საფრენოსნო და სანავიგაციო პროცედურების საწვრთნელი მოწყობილობა, რომელიც კვალიფიციურია MCC სწავლებისთვის (FNPT II, FNPT III MCC) ან საფრენოსნო საწვრთნელი მოწყობილობა (FTD) 2/3 ან სრულპილოტაჟიანი საწაფი (FFS);



ბ.ე) იმ შემთხვევაში, თუ მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი არ არის კომბინირებული მრავალპილოტიანი სხ-ის ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსთან, მისი დასრულების შემდეგ კურსდამთავრებულზე (მსმენელზე) გაიცემა MCC სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი;

ბ.ვ) მსმენელი, რომელსაც გავლილი აქვს მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსი ნებისმიერი სხვა კატეგორიის სხ-ზე, გათავისუფლებული უნდა იქნეს ამ პუნქტის „ბ.ა.ა“ და „ბ.ბ.ა“ ქვეპუნქტებში გათვალისწინებული მოთხოვნებისაგან.

ბ.ზ) MCC/IR მაძიებელი, რომელსაც გავლილი აქვს MCC/VFR სასწავლო კურსი, გათავისუფლდება ამ პუნქტის „ბ.ა.ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნისაგან და ვალდებულია შეასრულოს ამ პუნქტის „ბ.ა.ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული პრაქტიკული სწავლება 5 საათის ოდენობით.

**შენიშვნა:** მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-FCL ნაწილის FCL.735.A და FCL.735.H პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).“.

**[9. გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანისათვის საჭირო (UPRT) სასწავლო კურსი:**

ა) უნდა განხორციელდეს სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სასწავლო დაწესებულებაში და უნდა მოიცავდეს:

- ა.ა) არანაკლებ 5-საათიან თეორიულ მომზადებას;
- ა.ბ) გაფრენისწინა ბრიფინგსა და ფრენის შემდგომ განხილვას; და
- ა.გ) აღნიშნული წვრთნისთვის სათანადოდ უფლებამოსილ ინსტრუქტორთან 3-საათიან საფრენოსნო წვრთნას იმ თვითმფრინავზე, რომელსაც გააჩნია აღნიშნული სავარჯიშოსათვის სათანადო ტექნიკური შესაძლებლობები;

ბ) UPRT სასწავლო კურსის წარმატებით დასრულების შემდეგ, პილოტს ეძლევა სასწავლო კურსის დასრულების სერტიფიკატი, რომელიც გაცემული უნდა იყოს სერტიფიცირებული ან აღიარებული სდ-ს მიერ;

გ) ერთპილოტიან კომპლექსურ არამაღალეფექტურ, ერთპილოტიან მაღალეფექტურ კომპლექსურ თვითმფრინავზე, აგრეთვე მრავალპილოტიან თვითმფრინავზე კლასზე/ტიპზე მომზადების სასწავლო კურსი უნდა მოიცავდეს შესაბამისი კლასის ან ტიპის სხ-ის თავისებურებებთან დაკავშირებულ გაურკვეველ სივრცულ მდგომარეობაში მოხვედრის თავიდან აცილებისა და ამ მდგომარეობიდან გამოყვანისათვის საჭირო (UPRT) თეორიულ და საფრენოსნო მომზადებას; *(ამოქმედდეს 2022 წლის 1 ივლისიდან)*

**შენიშვნა:** მრავალწევრიანი ეკიპაჟის ურთიერთქმედების სასწავლო კურსთან დაკავშირებით სახელმძღვანელო მასალა მოცემულია ევროკომისიის 2011 წლის 3 ნოემბრის № 1178/2011 რეგულაციის Part-FCL ნაწილის FCL.745.A პუნქტის შესაბამისობის დადგენის საშუალებებსა და სახელმძღვანელო მასალაში (AMC & GM).“.

**10. სხ-ის კლასის და ტიპის მოდიფიკაციაზე მომზადება ხორციელდება შემდეგი მოთხოვნების შესაბამისად:**

ა) ერთი და იმავე კლასის ან ტიპის სხ-ის განსხვავებულ მოდიფიკაციაზე ფრენის უფლებამოსილების მოპოვების მიზნით პილოტმა უნდა გაიაროს სხ-ზე განსხვავებების სწავლება/წვრთნა ან გაცნობითი მომზადება არანაკლებ ერთი საათის და 5 აფრენა-დაფრენის მოცულობით. ერთი და იმავე კლასის ან ტიპის მოდიფიკაციის ფარგლებში, განსხვავებების სწავლება ან გაცნობითი მომზადება უნდა მოიცავდეს მწარმოებლის საექსპლუატაციო ვარგისობის მონაცემებით (OSD) დადგენილ შესაბამის ელემენტებს, ასეთის არსებობის შემთხვევაში;

ბ) განსხვავებების სწავლება უნდა განხორციელდეს:

- ბ.ა) სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში; ან
- ბ.ბ) საქართველოში სერტიფიცირებული საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის მიერ, რომელსაც გააჩნია შესაბამისი კლასის ან ტიპის განსხვავებების სწავლების სათანადოდ დამტკიცებული პროგრამა;
- ბ.გ) ერთპილოტიანი დგუშიანი ძრავის მქონე სხ-ზე (SEP), ერთპილოტიანი აირტურბინული ძრავის მქონე სხ-ზე (SET) და მრავალძრავიანი დგუშიანი ძრავების მქონე სხ-ზე (MEP) შესაძლებელია განხორციელოს შესაბამისი კვალიფიკაციის მქონე ინსტრუქტორმა, თუ სხვა რამ არ არის დადგენილი მწარმოებლის საექსპლუატაციო ვარგისობის მონაცემებით (OSD);

გ) იმ შემთხვევაში, თუ პილოტს ამ პუნქტის ბ) ქვეპუნქტით განსაზღვრულ განსხვავებათა სასწავლო კურსის გავლიდან 2 წლის განმავლობაში არ უფრენია საჰაერო ხომალდის შესაბამისი მოდიფიკაციაზე, უფლებამოსილების შესანარჩუნებლად მან უნდა გაიაროს განსხვავებათა სასწავლო კურსი ან ოსტატობის შემოწმება ამ მოდიფიკაციაზე. აღნიშნული მოთხოვნა არ ვრცელდება ერთძრავიანი დგუშიანი სხ-ის (SEP) ოსტატობის მფლობელ პილოტზე;

დ) განსხვავებათა სწავლების კურსი ან საკვალიფიკაციო შემოწმების შესახებ ჩანაწერი უნდა აღინიშნოს პილოტის საფრენოსნო წიგნაკში (Log Book) და შესაბამისად ხელმოწერილი უნდა იქნეს ინსტრუქტორის ან გამომცდელის მიერ.

**შენიშვნა:** ამ წესის მიზნებისთვის, საჰაერო ხომალდის კლასის/ტიპის ოსტატობა და მოწმობაში სათანადო აღნიშვნა დადგენილია დანართით №20.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

### **მუხლი 38. აერნაოსნად მომზადება და გადამზადება**

1. სამოქალაქო ავიაციის აერნაოსნად ინიშნება „აერნაოსნის მოწმობის“ მფლობელი, რომელმაც დაამთავრა აერნაოსნების მოსამზადებელი სასწავლო დაწესებულება.

2. აერნაოსნად შეიძლება გადამზადდეს პილოტის, ბორტინჟინრის, ბორტრადისტის, სმ მეთვალყურის მოწმობის მფლობელი.

### **მუხლი 39. ბორტინჟინრად გადამზადება**

სხ-ის ბორტინჟინრის გადამზადებელ კურსებზე დაიშვება:

ა) პირი, რომელსაც გავლილი აქვს ბორტინჟინრის პირველადი მომზადების კურსი სასწავლო დაწესებულებაში;

ბ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტის მოწმობის მქონე პირი, რომელსაც გააჩნია სხ-ის შესაბამის ტიპზე B1 კატეგორიით მუშაობის არანაკლებ 2-წლიანი გამოცდილება;

გ) პირი, რომელსაც გააჩნია ნებისმიერი ტიპის სხ-ზე ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტად B1 კატეგორიით მუშაობის 5-წლიანი გამოცდილება.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.*

### **მუხლი 40. მრავალპილოტიანი სხ-ის პილოტის მეთაურად მომზადება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)**

1. მრავალპილოტიანი სხ-ის მეთაურის უფლებამოსილების პირველად მოპოვებისათვის, პილოტი უნდა აკმაყოფილებდეს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) ფლობს ავიაკომპანიის სატრანსპორტო პილოტის მოწმობას შესაბამისი სახეობის სხ-ზე;

ბ) ნაფრენი აქვს არანაკლებ:

ბ.ა) თვითმფრინავის შემთხვევაში – 500 საათი სხ-ის მოთხოვნილ ტიპზე

ბ.გ) შვეულმფრენის შემთხვევაში – 350 საათი მოთხოვნილ ტიპზე.

2. იმ შემთხვევაში, თუ პილოტი ფლობს მრავალპილოტიანი სხ-ის ტიპზე მეთაურის უფლებამოსილებას, ამავე სახეობის სხ-ის სხვა ტიპზე მეთაურის უფლებამოსილების მოპოვებისათვის მან უნდა გაიაროს სხ-ის ამ ტიპზე შესაბამისი გადამზადების კურსი და მეთაურის მწყობრში შესვლის პროგრამა.

3. მეთაურად მწყობრში შესვლის პროგრამა უნდა მოიცავდეს:

ა) თვითმფრინავის ტიპზე არანაკლებ:

ა.ა) 30 სექტორს, როდესაც ხდება ახალ ტიპზე მომზადება;

ა.ბ) 20 სექტორს, როდესაც გამოცდილი მეორე პილოტია იმავე ტიპზე;

ბ) ორპილოტიან შვეულმფრენზე არანაკლებ:

ბ.ა) 50 სთ-ს, როდესაც ხდება ახალ ტიპზე მომზადება;

ბ.ბ) 100 სთ-ს, როდესაც გამოცდილი პილოტია იმავე ტიპზე;

გ) ერთპილოტიან შვეულმფრენზე არანაკლებ 10 სექტორს.

**შენიშვნა:** ამ პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტი არ ვრცელდება 34-ე მუხლის მე-2 პუნქტით განსაზღვრულ თვითმფრინავებზე .

4. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

5. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

6. (ამოღებულია - 22.12.2020, №208).

7. მრავალწევრიან სხ-ის ეკიპაჟის შემადგენლობაში არ უნდა იყოს არასაკმარისი გამოცდილების მქონე ერთზე მეტი ეკიპაჟის წევრი. საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრი ითვლება არასაკმარისი გამოცდილების მქონედ, თუ გადასწავლების და მწყობრში შეყვანის შემდეგ არ აქვს ნაფრენი სულ მცირე:

ა) თვითმფრინავზე 100 სთ და 10 სექტორი თანმიმდევრული 120 დღის განმავლობაში ან 150 სთ-ი და 20 სექტორი პერიოდის შეუზღუდავად;

ბ) შვეულმფრენზე 50 სთ-ი თანმიმდევრული 60 დღის განმავლობაში ან 100 სთ-ი პერიოდის შეუზღუდავად.

8. სააგენტოს თანხმობით, გამონაკლისის სახით, ამ მუხლის მე-7 პუნქტით დადგენილი მოთხოვნა შეიძლება შემსუბუქდეს ავიაკომპანიის მიერ ახალი ტიპის საჰაერო ხომალდის ათვისების შემთხვევაში.

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.*

*სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.*

### **მუხლი 41. პილოტ-ინსტრუქტორის და უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ინსტრუქტორად მომზადება, მოქმედების ვადის გაგრძელება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)**

1. პილოტ-ინსტრუქტორის, უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობა მოქმედია 3 წლის განმავლობაში, იმ შემთხვევაში თუ მისმა მფლობელმა გაიარა წვრთნა სააგენტოს მიერ შეთანხმებული პროგრამით (თეორიული სწავლება და საწაფზე/სხ-ზე წვრთნა) ან სხვა სახელმწიფოს სერტიფიცირებულ სასწავლო დაწესებულებაში, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ.

2. პილოტ-ინსტრუქტორის ოსტატობის ვადის გასაგრძელებლად პილოტ-ინსტრუქტორმა ოსტატობის მოქმედების ვადის განმავლობაში უნდა იფრინოს არანაკლებ 50 სთ პილოტ-ინსტრუქტორის რანგში, მაგრამ არანაკლებ 15 საათი ან 20 აფრენა – დაფრენა ყოველ წელს.

3. უფროსმა პილოტ-ინსტრუქტორმა ოსტატობის ვადის გასაგრძელებლად უნდა დააკამაყოფილოს შემდეგი მოთხოვნები:



- ა) ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე განმეორებით გაიაროს გაცნობითი ხასიათის ინსტრუქტაჟი სააგენტოში;
- ბ) ოსტატობის ვადის ყოველი 12 თვის პერიოდში ჩატარებული უნდა ჰქონდეს არანაკლებ 2 შემოწმება;
- გ) ოსტატობის ვადის ბოლო წელს გაიაროს საკვალიფიკაციო შემოწმება /Proficiency Check საწაფზე ან საჰაერო ხომალდზე (საწაფის არარსებობის შემთხვევაში), რომელსაც წარმართავს ან ზედამხედველობას გაუწევს სააგენტოს პილოტ-ინსპექტორი.

4. საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორის მომზადების კურსი უნდა მოიცავდეს სულ მცირე:

- ა) 25 სთ თეორიულ სწავლებას;
- ბ) 10 სთ ტექნიკურ სწავლებას, რომელიც მოიცავს ტექნიკური ცოდნის გამეორებას, გაკვეთილის გეგმის მომზადებას და საწაფზე საინსტრუქტორო უნარების განვითარებას;
- გ) 5 საათიან საფრენოსნო სწავლებას შესაბამის საწაფზე ერთპილოტიანი სხ-ის, ხოლო 10 სთ-ს ორპილოტიანი სხ-ს შემთხვევაში.

5. საწაფის პილოტ-ინსტრუქტორის უფლებამოსილების განხორციელების შესახებ სააგენტო გასცემს წერილობით თანხმობას, რომელიც მოქმედია 3 წლის განმავლობაში. ვადის გასაგრძელებლად ინსტრუქტორს უნდა ჰქონდეს საწაფზე ინსტრუქტორად ნაფრენი 50 სთ, საიდანაც 15 საათი უნდა იყოს ბოლო 12 თვის განმავლობაში და გაიაროს პრაქტიკული მუშაობის შემოწმება.

6. ყველა ინსტრუქტორი ვალდებულია სამ წელიწადში ერთხელ გაიაროს ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსები სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში.

7. საჰაერო ხომალდის სხვა ტიპზე ან კლასზე უფროსი პილოტ - ინსტრუქტორის ფუნქციის განსახორციელებლად, უფროსი პილოტ - ინსტრუქტორი უნდა აკმაყოფილებდეს ამ წესის მე-12 მუხლის მე-5 პუნქტის "ე" ქვეპუნქტის მოთხოვნას და უნდა ჰქონდეს სააგენტოს პილოტ - ინსპექტორის ან სააგენტოს მიერ უფლებამოსილი უფროსი პილოტ - ინსტრუქტორის მიერ ჩატარებული კომპეტენციის შეფასება სხ - ის ამ ტიპზე ან კლასზე.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 22 ოქტომბრის ბრძანება №219 - ვებგვერდი, 25.10.2013წ.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

#### **მუხლი 41<sup>1</sup>. ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, მოქმედების ვადის გაგრძელება (თვითმფრინავი, შვეულმფრენი, ვსხ)**

1. ავიასპეციალისტი შეიძლება გახდეს ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორი სხ-ის ტიპზე, თუ მას ამ ტიპზე აქვს ბორტინჟინერად ნაფრენი 300 სთ, გავლილი აქვს ინსტრუქტორის თეორიული კურსი და შეფასება ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორთან.

2. სხ-ის სხვა ტიპზე გადასწავლებისას ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორი მოიპოვებს ინსტრუქტორის კვალიფიკაციას ამ ტიპზე 50 სთ ნაფრენის შემდეგ.

**[3. ბორტგამყოლი შეიძლება გახდეს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორი, იმ შემთხვევაში, თუ იგი აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:**

- ა) ფლობს ბორტგამყოლის მოქმედ მოწმობას;
- ბ) გააჩნია არანაკლებ ორი წლის საფრენოსნო სტაჟი, საიდანაც სულ მცირე ერთი წელი ნაფრენი აქვს უფროსი ბორტგამყოლის რანგში;
- გ) საერთო ნაფრენი აქვს არანაკლებ 500 საათი, საიდანაც კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე – 50 საათი;
- დ) წარმატებით აქვს გავლილი ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსი სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სდ-ში;
- ე) კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ბორტგამყოლ-გამომცდელთან გავლილი აქვს შემოწმება სულ მცირე ორი მარშრუტის სექტორი.

4. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორს უფლება აქვს განახორციელოს:

- ა) ბორტგამყოლ-შეგირდის გაცნობითი მიწისზედა და გაცნობითი პრაქტიკული მომზადება სამუშაო ადგილზე;
- ბ) ბორტგამყოლის, უფროსი ბორტგამყოლის და ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის სამუშაო ადგილზე პერიოდული პრაქტიკული შემოწმება (Line check).

5. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორობის კანდიდატი, ოსტატობის მოპოვების მიზნით სააგენტოში წარადგენს შესაბამის განაცხადს (დანართი №1) და, საჭიროების შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის შუამდგომლობას (დანართი №2), რომელსაც თან უნდა დაერთოს:

- ა) მოქმედი ბორტგამყოლის მოწმობის ასლი, შესაბამისი მოქმედი ოსტატობის აღნიშვნით;
- ბ) მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატის ასლი;
- გ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის მომზადების თეორიული კურსის წარმატებით გავლის დამადასტურებელი დოკუმენტი;
- დ) ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ბ), გ) ქვეპუნქტებით გათვალისწინებული სამუშაო სტაჟისა და ნაფრენი საათების დამადასტურებელი დოკუმენტები;
- ე) ამ მუხლის მე-3 პუნქტის ე) ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ბორტგამყოლ-გამომცდელთან წარმატებით გავლილი შემოწმების დამადასტურებელი დოკუმენტი ამ წესის დანართი №21-ის შესაბამისად.

6. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის მოქმედების ვადის გაგრძელებისათვის, განმცხადებელმა





სააგენტოში უნდა წარადგინოს:

ა) ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტები, გარდა დ) და ე) ქვეპუნქტებით დადგენილი დოკუმენტებისა;

ბ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე 12 თვის პერიოდში მის მიერ განხორციელებული ორი პერიოდული პრაქტიკული შემოწმება (Line check) სამუშაო ადგილზე სხ-ის ტიპის მიხედვით.

7. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის განახლებისათვის, განმცხადებელმა სააგენტოში უნდა წარმოადგინოს ამ მუხლის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული დოკუმენტები სრულად.

8. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორმა შეიძლება მოიპოვოს ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, იმ შემთხვევაში, თუ იგი აკმაყოფილებს შემდეგ მოთხოვნებს:

ა) აქვს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორად მოწმობის 3 წლიანი უწყვეტი სტაჟი;

ბ) ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის რანგში საერთო ნაფრენი შეადგენს 100 საათს, საიდანაც კონკრეტულ სხ-ის ტიპზე ნაფრენი აქვს 20 საათი.

9. ბორტგამყოლ-გამომცდელს უფლება აქვს განახორციელოს სხ-ის ექსპლუატანტის შესაბამის სახელმძღვანელოში განსაზღვრული ბორტგამყოლი-შეგირდის, ბორტგამყოლის, უფროსი ბორტგამყოლის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის თეორიული მომზადება, თეორიული მომზადების შემოწმება და სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული მომზადება და შემოწმება. სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული შემოწმება უნდა განხორციელდეს ამ წესის დანართი №21-ის შესაბამისად.

10. ბორტგამყოლ-გამომცდელობის კანდიდატი, ოსტატობის მოპოვების/გაგრძელების მიზნით სააგენტოში წარადგენს ამ წესის №22 დანართით გათვალისწინებულ ბორტგამყოლ-გამომცდელის წარდგენის/განაცხადის შევსებულ ფორმას, რომელსაც თან უნდა დაერთოს:

ა) მოქმედი ბორტგამყოლის მოწმობის ასლი, შესაბამისი მოქმედი ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის ოსტატობის აღნიშვნით;

ბ) მოქმედი სამედიცინო სერტიფიკატის ასლი;

გ) ამ მუხლის მე-8 პუნქტის ა) და ბ) ქვეპუნქტებით განსაზღვრული სამუშაო სტაჟისა და ნაფრენი საათების დამადასტურებელი დოკუმენტები;

დ) ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობის ვადის ამოწურვამდე 12 თვის პერიოდში მის მიერ სხ-ის ტიპის მიხედვით განხორციელებული ერთი თეორიული მომზადებისა და თეორიული შემოწმების ჩანაწერი, ან ორი სამუშაო ადგილზე პრაქტიკული შემოწმების (Line check) ჩანაწერი.

11. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორი და ბორტგამყოლ-გამომცდელი არ არის უფლებამოსილი განახორციელოს ამ მუხლის მე-4 და მე-9 პუნქტებით განსაზღვრული შესაბამისი უფლებამოსილებები, თუ ადგილი აქვს ინტერესთა კონფლიქტს. ინტერესთა კონფლიქტად მიიჩნევა:

ა) თუ ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორმა ან ბორტგამყოლ-გამომცდელმა ჩაატარა შემოწმება კანდიდატთან, რომელსაც ბორტგამყოლის მოწმობის ან ოსტატობის მისაღებად ჩაუტარა მომზადება;

ბ) საქართველოს კანონმდებლობით განსაზღვრული სხვა გარემოებები, რომელმაც შეიძლება გავლენა მოახდინოს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის მიერ ობიექტური გადაწყვეტილების მიღებაზე.

12. სააგენტოს უფლება აქვს შეაჩეროს ან გააუქმოს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა, თუ მან:

ა) მინიჭებული უფლებამოსილების განხორციელების პროცესში ვერ უზრუნველყო აუცილებელი სტანდარტების, პროცედურების ან ინსტრუქციების დაცვა;

ბ) ბოროტად გამოიყენა მინიჭებული უფლებამოსილება;

გ) დაარღვია საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი ნორმატიული აქტების მოთხოვნები;

დ) წარუმატებლად გაიარა ნებისმიერი ოსტატობის დამადასტურებელი შემოწმება;

ე) მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში ფუნქციის შესრულებისას მოუვიდა საავიაციო შემთხვევა ან ინციდენტი და მოკვლევის შედეგად დადგინდა მისი პასუხისმგებლობა.

13. სააგენტო ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის ოსტატობის შეჩერების ან გაუქმების შესახებ აცნობებს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორს/გამომცდელს და მის დამსაქმებელ ავიასაწარმოს.

14. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის ოსტატობის სააგენტოს მიერ გაუქმების შემთხვევაში, განმეორებით იმავე პირზე ოსტატობა არ გაიცემა.

15. ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორზე/გამომცდელზე დაკისრებული ფუნქციების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტოს ბორტგამყოლ-ინსპექტორი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის/გამომცდელის მიერ თავისი მოვალეობებისა და ფუნქციების მიუკერძოებლად ყველა სტანდარტისა და მოთხოვნის შესაბამისად შესრულება.

16. სააგენტოს მიერ გაცემული ბორტგამყოლის მოწმობის მფლობელს უფლება აქვს გაიაროს ამ მუხლით დადგენილი შემოწმებები სხვა სახელმწიფოს უფლებამოსილი ორგანოს მიერ გაცემული ბორტგამყოლის მოწმობის შესაბამისი უფლებამოსილების მფლობელთან, რომელიც აღიარებულია სააგენტოს მიერ ამ წესის 30-ე მუხლის შესაბამისად.

17. სააგენტო აწარმოებს ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორთა/გამომცდელთა და აღიარებულ ბორტგამყოლთა რეესტრს ოსტატობების და მოქმედების ვადის მითითებით. (ამოქმედდეს 2021 წლის 1 აპრილიდან)]



18. ბორტინჟინერ-ინსტრუქტორის, ბორტგამყოლ-ინსტრუქტორის და ბორტგამყოლ-გამომცდელის ოსტატობა მოქმედა 3 წლის განმავლობაში.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

#### **მუხლი 42. სახელმწიფო ავიაციაში ნაფრენის ჩათვლა**

1. ამ წესების მიზნებისათვის, სახელმწიფო ავიაციაში პილოტის რანგში ნაფრენი ჩათვლება შემდეგნაირად:

ა) სატრანსპორტო სხ-ზე პილოტის რანგში ნაფრენი ჩათვლება სრულად, სამოქალაქო ავიაციაში პილოტად ნაფრენი საათების შესაბამისად;

ბ) საბრძოლო ავიაციის პილოტის რანგში ნაფრენი – 5700კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე თვითმფრინავებსა და 3175 კგ-ზე მეტი მაქსიმალური ასაფრენი მასის მქონე შვეულმფრენებზე მეთაურად მომზადებისას, არ ჩათვლება.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2020 წლის 22 დეკემბრის ბრძანება №208 - ვებგვერდი, 25.12.2020წ.

#### **მუხლი 43. სამოქალაქო ავიაციის სასწავლო დაწესებულების მასწავლებლის მოწმობის გაცემა**

1. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სდ-ის ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების უშუალო უზრუნველყოფასთან დაკავშირებულ სასწავლო პროგრამებში შემავალი საგნების მასწავლებელი შეიძლება იყოს:

ა) საავიაციო-პირველადი განათლების მქონე ავიასპეციალისტი;

ბ) უმაღლესი განათლების მქონე არასავიაციო სპეციალისტი, რომელსაც აქვს სამოქალაქო ავიაციის სდ-ში წასაკითხის მომიჯნავე საგნების სწავლების სამწლიანი სტაჟი.

2. მასწავლებლობის კანდიდატს უნდა ჰქონდეს საკუთარი სპეციალობით მუშაობის შემდეგი სტაჟი:

ა) სხ-ის ეკიპაჟის წევრს – 5 წელი ან 3 წელი ინსტრუქტორის რანგში;

ბ) სმ მეთვალყურესა და ავიადისპეტჩერს – 5 წელი მეთვალყურის (ავიადისპეტჩერის) რანგში;

გ) სხ-ის ტექნიკური მომსახურების სპეციალისტს – 5 წელი ინჟინრის რანგში.

3. კანდიდატი სააგენტოში შემდეგ საბუთებს წარადგენს:

ა) განცხადებას და სდ-ის ან ავიასაწარმოს ხელმძღვანელის შუამდგომლობას (დანართი №13 და №14);

ბ) განათლების დამადასტურებელ საბუთებს;

გ) სასწავლო საგნის მასალებს (სახელმძღვანელო(ები), კონსპექტ(ებ)ი, ნაბეჭდი, ან ელექტრონული ვერსია);

დ) მოწმობის გაცემის საფასურის გადახდის დამადასტურებელ დოკუმენტს.

4. სააგენტო ამოწმებს სახელმძღვანელო მასალასა და კანდიდატის მიერ ლექციის ჩატარების უნარს, საგნის რომელიმე თემის მიხედვით, და, დადებითი შეფასების შემთხვევაში, გასცემს „მასწავლებლის მოწმობას“ (დანართი №10).

5. მასწავლებლის მოწმობაში მითითებულ უნდა იქნეს ყველა ის საგანი, რომელთა სწავლების უფლება ენიჭება კანდიდატს.

6. „მასწავლებლის მოწმობა“ გაიცემა არა უმეტეს 3 წლის ვადით.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

### **თავი VI**

#### **ავიასპეციალისტების მოწმობების უწყებრივი რეესტრი**

#### **მუხლი 44. მოწმობებისა და ბლანკების აღრიცხვა, უწყებრივი რეესტრის წარმოება**

1. ავიასპეციალისტებზე გაცემული მოწმობების აღრიცხვას და მონაცემთა ბაზას სააგენტო აწარმოებს ელექტრონულად.

2. (ამოღებულია - 09.01.2018, №4).

3. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

4. (ამოღებულია - 25.11.2016, №158).

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 25 ნოემბრის ბრძანება №158 - ვებგვერდი, 29.11.2016წ.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 9 იანვრის ბრძანება №4 - ვებგვერდი, 16.01.2018წ.

