

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №142
2019 წლის 17 ივლისი

ქ. თბილისი

ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესის დამტკიცების შესახებ

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის პირველი ნაწილის, 9¹ და 56-ე მუხლების საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი“.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის
სააგენტოს დირექტორი

ლევან კარანაძე

ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის წესი

თავი I

ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

- ეს წესი ადგენს ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიცირების და საფრენოსნო ექსპლუატაციის მოთხოვნებს.
- ამ წესის მოქმედება არ ვრცელდება ექსპერიმენტულ საჰაერო ხომალდებზე, ზემსუბუქ საფრენ აპარატებზე, ასევე ზსხ-ის ექსპლუატაციაზე, რომელიც მოიცავს ფრენას პირადი მიზნებისთვის, სპორტულ და ფიგურულ (ავიაშოუ) ფრენებს.

მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

- ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:
 - ავარიული ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების რადიოტივტივა (EPIRB) – მოწყობილობა, რომელიც გადასცემს უბედურების მაუწყებელ სიგნალს ძებნა-შველის სისტემას და საშუალებას აძლევს ძებნა-შველის დანაყოფებს განსაზღვრონ ადგილმდებარეობა;
 - ზემსუბუქი საფრენი აპარატი მოიცავს:
 - საფრენ აპარატს, რომლის ცარიელი მასა ძრავას გარეშე არ აღემატება 70 კგ-ს, ძრავათი 115 კგ-ს, ხოლო საწვავის ავზის მოცულობა არ აღემატება 20 ლიტრს;
 - ნებისმიერ სხვა საფრენ აპარატს, რომლის კონსტრუქციის შემადგენელ კომპონენტს წარმოადგენს პარაშუტი;
 - ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი – საჰაერო ხომალდი არაუმეტეს 2 სავარძლით, არაუმეტეს 600 კგ მაქსიმალური ასაფრენი მასით ხმელეთიდან და 650 კგ მაქსიმალური ასაფრენი მასით წყლის ზედაპირიდან ოპერირებისას;
 - ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი – პირი, რომელიც ფლობს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს (შემდგომში – სააგენტო) მიერ გაცემულ ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატს;



ე) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი – ამ წესის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატი, რომელიც მფლობელს ანიჭებს უფლებას განახორციელოს ზსხ-ის კომერციული საფრენოსნო ექსპლუატაცია სერტიფიკატში განსაზღვრული საექსპლუატაციო სპეციფიკაციების შესაბამისად;

ვ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის კატეგორიები – ზსხ უძრავი ფრთით (თვითმფრინავი), ზსხ მოძრავი ფრთით (შვეულმფრენი), ზსხ მბრუნავი ფრთით (გიროპლანი), ზსხ მოქნილი ფრთით (მოტოდელტაპლანი):

ვ.ა) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი მბრუნავი ფრთით (მბრუნავფრთიანი ზსხ) – ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომლის მზიდი ხრახნი აეროდინამიკული ძალის ზემოქმედების შედეგად ბრუნავს ძრავასგან დამოუკიდებლად;

ვ.ბ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი მოქნილი ფრთით (მოქნილფრთიანი ზსხ) – ძრავიანი ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომლის მართვა შესაძლებელია გრძივი და განივი ღერძების მიმართ სიმძიმის ცენტრის ცვლილების საშუალებით;

ვ.გ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი მოძრავი ფრთით (მოძრავფრთიანი ზსხ) – ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომელიც სივრცეში ჰორიზონტალურ მდებარეობას ინარჩუნებს ვერტიკალურ ღერძზე დამაგრებული ერთი ან რამდენიმე მზიდი ხრახნის საშუალებით;

ვ.დ) ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი უძრავი ფრთით (უძრავფრთიანი ზსხ) – ძალური დანადგარის მეშვეობით მოძრავი, ჰაერზე უფრო მძიმე ზსხ, გარდა პლანერისა, რომლის ამწევი ძალა უძრავ ფრთებზე აეროდინამიკური რეაქციის საშუალებით იქმნება და გაზომვადი უმართავი ვარდნის დამყარებული (Steady) მინიმალური სიჩქარე (დაფრენის კონფიგურაციაში) არ აღემატება 45 კვანძს (CAS);

ზ) კრეისერული ეშელონი – ფრენის მნიშვნელოვანი ნაწილის განმავლობაში შენარჩუნებული ეშელონი;

თ) პირადი მიმყვანი რადიოშუქურა (PLB) – მექანიკურად აქტივირებადი გადასატანი მოწყობილობა, რომელიც 406 მჰც სიხშირის გამოყენებით გადასცემს უბედურების მაუწყებელ სიგნალს და დამატებით შესაძლოა გააჩნდეს განსხვავებულ სიხშირეზე მომუშავე მიმყვანი სიგნალი;

ი) საავარიო მიმყვანი რადიოგადამცემი (ELT) – აღჭურვილობა, რომელიც განსხვავებულ სიგნალებს გადასცემს გარკვეულ სიხშირეებზე და გამოყენების სახეობის მიხედვით, შეუძლია ავტომატურად ამუშავება დარტყმის შედეგად ან მექანიკურად;

კ) სერტიფიცირება – ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიცირება კომერციული საფრენოსნო ექსპლუატაციის განხორციელების მიზნით;

ლ) ფრენის (საფრენოსნო) დრო – საერთო დრო, აფრენის მიზნით საჰაერო ხომალდის მოძრაობის დაწყებიდან ფრენის დასრულებისას მის სრულ შეჩერებამდე.

2. ამ წესში გამოყენებულ შემოკლებებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) ადზ – ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი;

ბ) ვფწ – ვიზუალური ფრენის წესი;

გ) ზსხ – ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი;

დ) სმმ – საჰაერო მოძრაობის მართვა;

ე) UOC – ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატი.

3. ამ წესში გამოყენებულ სხვა ტერმინებს და განმარტებებს აქვთ საქართველოს საჰაერო კოდექსის და „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის სერტიფიცირების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2019 წლის 31 მაისის №111 ბრძანების შესაბამისად განსაზღვრული მნიშვნელობები.

მუხლი 3. ზოგადი დებულებები

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მიღების უფლება აქვს იურიდიულ პირს, რომელიც აკმაყოფილებს



ამ წესის მოთხოვნებს.

2. აკრძალულია ზსხ-ის კომერციული მიზნით ექსპლუატაცია ამ წესის შესაბამისად გაცემული სერტიფიკატის გარეშე, რომელიც წარმოადგენს ექსპლუატანტის მიერ ზსხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციის განხორციელების შესაძლებლობის დამადასტურებელ დოკუმენტს.

3. ზსხ-ის სერტიფიკატის გაცემას, გაცემაზე უარის თქმას, მოქმედების ვადის შეჩერებას და აღდგენას, მოქმედების ვადის გაგრძელებას, ცვლილების შეტანას, გაუქმებას, სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვას ახორციელებს სააგენტო.

4. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიცირებასთან დაკავშირებული ადმინისტრაციული წარმოება ხორციელდება საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის VI თავის შესაბამისად და ამ წესის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

5. დაუშვებელია ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მყოფი ზსხ-ის იმავდროულად სხვა ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატში ყოფნა.

6. ამ წესით დადგენილი მოთხოვნების შესრულებაზე ზედამხედველობას ახორციელებს სააგენტო.

მუხლი 4. საავიაციო მოვლენის შეტყობინება

საავიაციო მოვლენათა შეტყობინება და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელება ხორციელდება სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 5 თებერვლის №17 ბრძანებით დამტკიცებული „საავიაციო მოვლენათა შეტყობინების და საავიაციო მოვლენათა შესახებ ინფორმაციის გავრცელების წესის“ შესაბამისად.

მუხლი 5. სადაზღვევო მოთხოვნები

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობის დაზღვევა განისაზღვრება „საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის/საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მოწმობის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2017 წლის 14 ივნისის №95 ბრძანების შესაბამისად.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტი უფლებამოსილია განახორციელოს ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ მას გააჩნია ამ მუხლის პირველ პუნქტში აღნიშნული პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი დოკუმენტი.

მუხლი 6. ზსხ-ის ექსპლუატანტის ვალდებულებები

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ორგანიზაციის გამართული ფუნქციონირება და მიიღოს გადაწყვეტილებები საფრენოსნო ექსპლუატაციის განხორციელებასთან დაკავშირებით ამ წესის მოთხოვნების გათვალისწინებით.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს საჰაერო ხომალდის ფრენის ვარგისობის შენარჩუნება რეგისტრაციის სახელმწიფოს მოთხოვნების შესაბამისად და არ დაუშვას საჰაერო ხომალდის საფრენოსნო ექსპლუატაცია, ვიდრე არ იქნება დაკმაყოფილებული შემდეგი პირობები:

ა) ზსხ არის საფრენად ვარგის მდგომარეობაში;

ბ) ზსხ-ზე არსებული საექსპლუატაციო და ავარიული აღჭურვილობა გამართულია და განლაგებულია სათანადო ადგილას ან გაუმართაობის შემთხვევაში, ნათლად არის აღწერილი;

გ) ზსხ-ს გააჩნია მოქმედი ფრენის ვარგისობის სერტიფიკატი;

დ) ზსხ-ს ტექნიკური მომსახურება ჩაუტარდა და ექსპლუატაციაში დაშვებულია სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებული ან აღიარებული საწარმოს მიერ, გარდა ზსხ-ის გაფრენისწინა შემოწმებისა, რომელიც შეიძლება ჩატარდეს საფრენოსნო ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი პროცედურების დაცვით;

ე) ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურება შესრულებულია ამ წესის მე-8 მუხლის მე-3 პუნქტის „ო“ ქვეპუნქტის მოთხოვნის შესაბამისად დამტკიცებული ტექნიკური მომსახურების პროგრამის მიხედვით;

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ზსხ-ის და აღჭურვილობის გამართული ფუნქციონირება.

4. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ პერსონალი იცნობს სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედ შესაბამის წესებს და ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო დოკუმენტაციას მათი კომპეტენციის შესაბამისად.



5. ექსპლუატანტმა უნდა შეიტანოს შესაბამისი დამატებები და ცვლილებები „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოში“ და ტექნიკური მომსახურების პროგრამაში მის ექსპლუატაციაში არსებული ზსხ-ის კატეგორიის შეცვლის, განსხვავებული სახეობის ზსხ-ის დამატების ან მოდიფიკაციისას, დამამზადებლის ან ზსხ-ის ტიპის სერტიფიკატზე პასუხისმგებელი ქვეყნის ან/და საერთაშორისო ორგანიზაციის შესაბამისი დირექტივის (რეკომენდაციის), სააგენტოს მიერ ტექნიკურ ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ საკითხებზე ადმინისტრაციული აქტის გამოცემის შემთხვევებში.

6. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ზსხ-ის აღჭურვილობა და ეკიპაჟის კვალიფიკაცია შეესაბამებოდეს ექსპლუატაციისთვის დადგენილ მოთხოვნებს;

7. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა შეატყობინოს სააგენტოს ნებისმიერი ცვლილების შესახებ, რომელიც უკავშირდება მის საქმიანობას, ხელმძღვანელ პირებს, საკონტაქტო მონაცემებს და მისამართს, ცვლილებიდან არაუგვიანეს 5 დღის პერიოდში.

8. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ზსხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციის განსახორციელებლად საჭირო პირობების შექმნა.

9. იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ-ის ექსპლუატანტისთვის ცნობილია ნებისმიერი მდგომარეობა, რომელმაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას ზსხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციას ვალდებულია შეზღუდოს ან შეწყვიტოს ექსპლუატაცია აღნიშნული საფრთხის სრულად აღმოფხვრამდე.

10. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ეკიპაჟი განახორციელებს საფრენოსნო ექსპლუატაციის მხოლოდ მაშინ, როდესაც მათი ჯანმრთელობის მდგომარეობა იძლევა უსაფრთხო ექსპლუატაციის განხორციელების საშუალებას.

11. სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების უზრუნველსაყოფად ზსხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია უზრუნველყოს:

ა) ზსხ-ის ეკიპაჟის წევრების მომზადება საავიაციო უშიშროების საკითხებში, ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად;

ბ) ექსპლუატაციაში არსებული ზსხ-ის დაცვა არასანქცირებული წვდომისაგან;

გ) ზსხ-ის გაფრენისწინა შემოწმების განხორციელება, ამ წესის 26-ე მუხლის შესაბამისად;

დ) ეკიპაჟის წევრების ანკეტური მონაცემების შემოწმება საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, იმ შემთხვევაში, თუ ექსპლუატანტი ახორციელებს ფრენას საქართველოში არსებულ ნებისმიერი ადგილობრივი და/ან საერთაშორისო აეროპორტებიდან/აეროპორტებში.

თავი II

ექსპლუატანტის სერტიფიცირება

მუხლი 7. ზსხ-ის ექსპლუატანტის ორგანიზაციული სტრუქტურა და პერსონალი

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა დანიშნოს პასუხისმგებელი პირები შემდეგი მიმართულებებით:

ა) საფრენოსნო ექსპლუატაცია;

ბ) სწავლება;

გ) საჰაერო ხომალდების საფრენად ვარგისობის შენარჩუნება;

შენიშვნა: ორგანიზაციის საქმიანობის მასშტაბისა და კომპლექსურობიდან გამომდინარე, შესაძლებელია ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“-„ბ“ და „გ“ ქვეპუნქტებში აღნიშნულ მიმართულებებზე პასუხისმგებელი იყოს ერთი პირი, თუ იგი აკმაყოფილებს შესაბამისი მიმართულებების პასუხისმგებელი პირების მიმართ დადგენილ მოთხოვნებს.

2. პასუხისმგებელი პირები უნდა აკმაყოფილებდნენ შემდეგ პირობებს:

ა) საფრენოსნო ექსპლუატაციაზე პასუხისმგებელი პირი უნდა იყოს საფრენოსნო ეკიპაჟის მოქმედი ან ყოფილი წევრი;



ბ) სწავლების უზრუნველყოფაზე პასუხისმგებელ პირს უნდა გააჩნდეს გამოცდილება სხ-ის ექსპლუატაციაში ჩართული პერსონალის მომზადების ორგანიზებასთან დაკავშირებით;

გ) ზსხ-ის საფრენად ვარგისობის შენარჩუნებაზე პასუხისმგებელ პირს უნდა ჰქონდეს სხ-ების საფრენად ვარგისობის შენარჩუნების მიმართულელებით არანაკლებ ერთწლიანი სამუშაო გამოცდილება.

3. ექსპლუატანტს, ასევე უნდა გააჩნდეს საკმარისი რაოდენობის კვალიფიციური მომსახურე პერსონალი ორგანიზაციის საქმიანობის მასშტაბისა და კომპლექსურობიდან გამომდინარე.

4. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს და დაადგინოს ხელმძღვანელი პირების და პერსონალის უფლებები და მოვალეობები.

მუხლი 8. განცხადება და თანდართული საბუთები

1. პირმა ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მისაღებად სააგენტოში უნდა წარადგინოს განცხადება საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 78-ე მუხლის და ამ წესის დანართი №1-ის შესაბამისად.

2. განცხადება უნდა იყოს ხელმოწერილი იურიდიული პირის წარმომადგენლობითი უფლებამოსილებით აღჭურვილი პირის მიერ.

3. განცხადებას თან უნდა ერთოდეს:

ა) საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2012 წლის 20 აპრილის №1-1/1025 ბრძანებით „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთების, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ გათვალისწინებული მომსახურების საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

ბ) ამონაწერი მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციულ) იურიდიულ პირთა რეესტრიდან;

გ) პირის ორგანიზაციული სტრუქტურა პასუხისმგებელი პირების მითითებით;

დ) ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის მონაცემები ამ წესის დანართი №8-ის შესაბამისად;

შენიშვნა: იმ შემთხვევაში, თუ საფრენოსნო და ტექნიკური პერსონალის რომელიმე წევრი სხვა ექსპლუატანტთანაც ასრულებს შესაბამის მოვალეობას, მონაცემებს უნდა დაერთოს სხვა ექსპლუატანტის ხელმძღვანელის თანხმობა;

ე) ზსხ-ის მონაცემები, რომელიც მოიცავს:

ე.ა) ზსხ-ის საფრენად ვარგისობის მოწმობის ასლს;

ე.ბ) ზსხ-ის რეგისტრაციის მოწმობის ასლს;

ვ) ხელმძღვანელი და ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან უშუალოდ დაკავშირებული პირების კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტაცია ამ წესის №7 დანართის შესაბამისად;

ზ) ზსხ-ის საკუთრების დამადასტურებელი ან ზსხ-ის იჯარის (ლიზინგის) უფლებით ფლობის დამადასტურებელი დოკუმენტი;

თ) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი პოლისი;

შენიშვნა: განაცხადთან ერთად სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი დოკუმენტის წარმოდგენლობა არ არის ადმინისტრაციული წარმოების შეჩერების საფუძველი. აღნიშნული დოკუმენტის სააგენტოში წარდგენა სავალდებულოა სააგენტოს მიერ მოთხოვნილ ვადაში, სერტიფიკატის გაცემის შესახებ გადაწყვეტილების მიღებამდე.

ი) ხელშეკრულება სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ ან აღიარებულ სხ-ის ტექნიკური მომსახურების საწარმოსთან (საჭიროების შემთხვევაში);

კ) „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმძღვანელო“;



ლ) პერსონალის მომზადების პროგრამა და კვალიფიკაციის დამადასტურებელი დოკუმენტები (სერტიფიკატების ასლები);

მ) საავიაციო უშიშროების სფეროში საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის მომზადების დამადასტურებელი სერტიფიკატის ასლ(ებ)ი;

ნ) ინფორმაცია დაგეგმილი ფრენების შესახებ, რომელიც წარმოდგენილი უნდა იყოს ფრენის რაიონების გეოგრაფიული კოორდინატების მითითებით;

ო) ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურების პროგრამა, რომელის დაფუძნებულია მწარმოებლის მიერ დადგენილ ინსტრუქციებზე;

პ) ინფორმაცია ზსხ-ის ექსპლუატანტის ინფრასტრუქტურის შესახებ;

4. ამ მუხლის მე-3 პუნქტით გათვალისწინებული საბუთები სააგენტოს წარედგინება ხელმოწერილი დედნის ან სანოტარო წესით დამოწმებული ასლის სახით როგორც მატერიალური, ასევე ელექტრონული ფორმით.

მუხლი 9. ზსხ-ის სერტიფიკატის მოქმედების ვადა, მოქმედების ვადის გაგრძელება და სერტიფიკატში ცვლილებების შეტანა

1. ზსხ-ის სერტიფიკატის გაცემა და მოქმედების ვადის გაგრძელება ხორციელდება 24 თვის ვადით.
2. სერტიფიკატი ძალაშია მისი მოქმედების ვადის ამოწურვამდე ან სააგენტოს მიერ მის შეჩერებამდე ან გაუქმებამდე.

3. სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელება ხორციელდება სააგენტოში განცხადების წარმოდგენის საფუძველზე ამ წესის დანართი №1-ის შესაბამისად.

4. სერტიფიკატის მოქმედების ვადის გაგრძელების მიზნით სააგენტოში განცხადება უნდა იქნეს წარმოდგენილი სერტიფიკატის მოქმედების ვადის ამოწურვამდე 30 დღით ადრე.

5. სერტიფიკატში ცვლილებების შეტანა ხორციელდება სააგენტოში განცხადების წარმოდგენის საფუძველზე, ამ წესის დანართი №4-ის შესაბამისად.

მუხლი 10. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემა ან გაცემაზე უარის თქმა

1. ამ წესის მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემთხვევაში, სააგენტო საქართველოს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსით დადგენილი წესით, გამოსცემს ადმინისტრაციულ-სამართლებრივ აქტს ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემის შესახებ.

2. ამ წესის მოთხოვნებთან შეუსაბამობისას და სააგენტოს მიერ დადგენილ ვადაში ნაკლოვანებების გამოუსწორებლობის შემთხვევაში, სააგენტო არ გასცემს სერტიფიკატს, რასაც წერილობით აცნობებს პირს გადაწყვეტილების მიღებიდან 3 დღის ვადაში.

3. სააგენტოს მიერ სერტიფიკატის გაცემაზე უარყოფითი გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ პირი უფლებამოსილია განმეორებით მიმართოს სააგენტოს სერტიფიკატის მოთხოვნით სააგენტოს მიერ გადაწყვეტილების მიღებიდან ერთი თვის შემდეგ.

მუხლი 11. ზსხ-ის ექსპლუატანტი სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვა

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვა ხორციელდება:

ა) ექსპლუატანტის განცხადების საფუძველზე;

ბ) ზედამხედველობისას გამოვლენილი ისეთი ნაკლოვანებების არსებობისას, რომლითაც დასტურდება, რომ ექსპლუატანტი სრულყოფილად ვეღარ უზრუნველყოფს სერტიფიკატით განსაზღვრული საექსპლუატაციო სპეციფიკაციის შესრულებას.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვის მოხსნის მიზნით ექსპლუატანტი ვალდებულია სააგენტოს მიერ განსაზღვრულ გონივრულ ვადაში აღმოფხვრას სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვის საფუძველი.

მუხლი 12. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაუქმება, მოქმედების ვადის შეჩერება და აღდგენა

1. სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მოქმედების ვადის შეჩერების შესახებ იმ შემთხვევაში, თუ:

ა) ზსხ-ის ექსპლუატანტმა დაარღვია სამოქალაქო ავიაციის სფეროში მოქმედი შესაბამისი ნორმატიული



აქტების და ამ წესის მოთხოვნები, რამაც საფრთხე შეუქმნა ან შეეძლო საფრთხე შეექმნა ფრენის უსაფრთხოებისთვის;

ბ) ზსხ-ის ექსპლუატანტი ვედარ აკმაყოფილებს ამ წესით დადგენილ მოთხოვნებს;

გ) ზედამხედველობისას გამოვლენილი ნაკლოვანებები არ იქნა გამოსწორებული სააგენტოს მიერ განსაზღვრულ ვადაში;

დ) მოითხოვს ზსხ-ის ექსპლუატანტი;

ე) ზსხ-ის ექსპლუატანტს სარგებლობაში არ გააჩნია არცერთი საფრენად ვარგისი ზსხ;

ვ) არსებობს საქართველოს საჰაერო კოდექსის 58-ე მუხლით დადგენილი დარღვევების რომელიმე შემთხვევა.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მოქმედება შეჩერდება იმ დრომდე, ვიდრე სრულად არ გამოსწორდება შეჩერების საფუძველი, მაგრამ გადაწყვეტილების მიღებიდან არაუმეტეს 30 დღით.

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მოქმედების შეჩერების საფუძველის აღმოფხვრის შესახებ ექსპლუატანტმა წერილობით უნდა აცნობოს სააგენტოს.

4. სააგენტო იღებს გადაწყვეტილებას ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაუქმების შესახებ, თუ:

ა) მიიჩნევს, რომ არსებობს ამ მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული საფუძველი;

ბ) ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის მოქმედების შეჩერების ვადის გასვლის შემდეგ სრულად არ არის აღმოფხვრილი შეჩერების საფუძველი;

გ) განხორციელდა ზსხ-ის ექსპლუატანტის ლიკვიდაცია;

დ) მოითხოვს ზსხ-ის ექსპლუატანტი;

ე) ზსხ-ის ექსპლუატანტი უგულბელყოფს სააგენტოს გადაწყვეტილებას სერტიფიკატით განსაზღვრული უფლებების შეზღუდვასთან დაკავშირებით;

ვ) ზსხ-ის ექსპლუატანტს აღარ ფლობს არცერთ ზსხ-ს.

5. სააგენტოს მიერ სერტიფიკატის გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების შემთხვევაში, პირი უფლებამოსილია განმეორებით მიმართოს სააგენტოს სერტიფიკატის გაცემის მოთხოვნით სერტიფიკატის გაუქმების შესახებ გადაწყვეტილების მიღებიდან სამი თვის შემდეგ.

მუხლი 13. ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების რეესტრი

1. ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების რეესტრში აღირიცხება ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატით განსაზღვრული მონაცემები, ასევე ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის გაცემის, მოქმედების ვადის გაგრძელების, შეჩერების, აღდგენის და გაუქმების შესახებ მონაცემები, აგრეთვე, მონაცემები ზსხ-ის ექსპლუატანტის სერტიფიკატის დუბლიკატის გაცემის შესახებ.

2. ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტების რეესტრის მონაცემები საჯაროა.

მუხლი 14. მუდმივი ზედამხედველობა

ზსხ-ის ექსპლუატანტის გეგმიური საინსპექციო შემოწმების პერიოდულობა განისაზღვრება „სამოქალაქო საავიაციო საქმიანობის ინსპექტირების წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2018 წლის 4 სექტემბრის №166 ბრძანების შესაბამისად.

თავი III

სახელმძღვანელოები, ჩანაწერები და დოკუმენტაცია

მუხლი 15. სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ეკიპაჟისთვის ხელმისაწვდომი იყოს:

ა) შესაბამისი საკონტროლო ბარათები, ასევე პროცედურები, მათ შორის განსაკუთრებულ და ავარიულ სიტუაციებში მოქმედებების პროცედურები;



ბ) შესაბამისი სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია, რომელიც დაკავშირებულია ეკიპაჟის უფლება-მოვალეობების შესრულებასთან;

გ) ინფორმაცია იმ არეების შესახებ, სადაც უნდა განხორციელდეს საფრენოსნო ექსპლუატაცია.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს სულ მცირე ერთი მოქმედი ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოს ასლი, საფრენოსნო ექსპლუატაციის თითოეულ ადგილზე;

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა სააგენტოსთან უნდა შეათანხმოს ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოში ნებისმიერი ცვლილება.

მუხლი 16. ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სახელმძღვანელო

ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოს შინაარსი განსაზღვრულია ამ წესის დანართი №5-ის შესაბამისად.

მუხლი 17. პილოტის საფრენოსნო წიგნაკი (Logbook)

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ეკიპაჟი ინარჩუნებს ზუსტ და განახლებულ საფრენოსნო წიგნაკს, რომლის მონაცემები შეესაბამება ამ წესის დანართი №6-ით განსაზღვრულ მოთხოვნებს.

2. საფრენოსნო წიგნაკი უნდა:

ა) იყოს ყდიანი წიგნის სახის და მასში შეტანილი ჩანაწერები გაკეთებული წაუშლელი მელნით;

ბ) მოიცავდეს თითოეული ფრენის შესახებ ჩანაწერს:

ბ.ა) როგორც ცალკეული ჩანაწერს; ან

ბ.ბ) კომპიუტერით გაკეთებულ ფრენის ჩანაწერს, რომელიც მუდმივად ინახება საფრენოსნო წიგნაკში და რომლის შესახებ მონაცემები დანართი №6-ის პირველი პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტში აღნიშნულ ფრენებთან დაკავშირებით შეტანილია ცალკე ჩანაწერის სახით და მოიცავს დაჯამებულ სრულ საფრენოსნო დროს; ან

ბ.გ) რამდენიმე ფრენის შემთხვევაში, რომელიც განხორციელდა ერთი დღის განმავლობაში და რომელთა სახეობა – გაფრენის ადგილი, შუალედური დაფრენის ადგილი და დანიშნულების ადგილი – ერთი და იგივეა, ჩანაწერს ცალკეულ გრაფაში აღნიშნულ თარიღში შესრულებული ფრენის სრული დროის მითითებით.

გ) იყოს თითოეული გვერდის ბოლოს ეკიპაჟის მიერ ხელმოწერილი შეტანილი ჩანაწერების სისწორეზე.

3. საფრენოსნო წიგნაკი უნდა იყოს შენარჩუნებული ეკიპაჟის მიერ შესაბამისი მოწმობის გაუქმებამდე, ხოლო გაუქმების შემდგომ – სულ მცირე 12 თვის პერიოდით.

4. საფრენოსნო წიგნაკში გაკეთებული არასწორი ჩანაწერი შესაძლოა შეიცვალოს მხოლოდ არასწორი ჩანაწერის ხაზის გადასმით და სწორი ინფორმაციის შეტანით ხაზგადასმული ჩანაწერის გვერდით/მახლობლად ან ახალი ხაზიდან.

5. სააგენტოში საფრენოსნო წიგნაკის წარდგენამდე ეკიპაჟს უნდა ჰქონდეს:

ა) დაჯამებული თითოეულ გვერდზე მოცემული ფრენის სრული დრო;

ბ) ხელმოწერა უკანასკნელი ჩანაწერის ქვემოთ ჩანაწერების სისწორეზე.

6. საფრენოსნო წიგნაკში ყველა ჩანაწერი უნდა იყოს შეტანილი ფრენის განხორციელებიდან არაუგვიანეს 7 დღის პერიოდში, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეკიპაჟი საბაზო ადგილიდან მოშორებით ახორციელებს ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციას, საფრენოსნო წიგნაკში ჩანაწერები უნდა იყოს შეტანილი ბაზაზე დაბრუნებიდან არაუგვიანეს 48 საათის განმავლობაში.

მუხლი 18. ფრენების აღრიცხვა

ზსხ-ის ექსპლუატანტმა ფრენების აღრიცხვის ჟურნალში უნდა განახორციელოს ფრენების აღრიცხვა ამ წესის №9 დანართით განსაზღვრული ფორმის შესაბამისად.

მუხლი 19. ჩანაწერების მართვა

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტი ვალდებულია შექმნას ჩანაწერების მართვის სისტემა, რომელიც უზრუნველყოფს ყველა საჭირო ჩანაწერის შენახვას.



2. ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს ისეთ პირობებში, რომელიც გამორიცხავს მათ დაზიანებას ან შესაბამისი უფლებამოსილების არმქონე პირის მიერ ცვლილებების შეტანას ან ჩანაწერების დაკარგვას.

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს ჩანაწერები ეკიპაჟის თითოეული წევრის მიერ გავლილი მომზადების, შემოწმების და მათთვის მინიჭებული კვალიფიკაციის შესახებ და უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული ჩანაწერები ეკიპაჟის ნებისმიერი წევრის მოთხოვნისამებრ იყოს ხელმისაწვდომი.

4. ამ მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული პერიოდების განმავლობაში, ექსპლუატანტი ვალდებულია შეინახოს ზსხ-ის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ინფორმაცია და ჩანაწერები ეკიპაჟის წევრების მომზადების შესახებ იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც იგი აღნიშნული ზსხ-ის ექსპლუატაციას ან ეკიპაჟის წევრებთან საქმიან ურთიერთობებს წყვეტს.

5. ზსხ-ის ექსპლუატანტი, რომლის ეკიპაჟის წევრი იწყებს მუშაობას სხვა ექსპლუატანტთან, ვალდებულია უზრუნველყოს, რომ აღნიშნული ეკიპაჟის წევრის ყველა ჩანაწერი ხელმისაწვდომია სხვა ექსპლუატანტისთვის ამ მუხლის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული პერიოდების განმავლობაში.

6. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა აწარმოოს ჩანაწერები ორგანიზაციის პერსონალით უზრუნველყოფასთან დაკავშირებით, რომელიც მოიცავს ინფორმაციას პერსონალის სამუშაო გამოცდილების, კვალიფიკაციის და გავლილი სასწავლო კურსების შესახებ.

7. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს აღჭურვილობის, ხელსაწყოების და მასალების მოხმარების შესახებ ჩანაწერების შენახვა.

8. ჩანაწერები უნდა ინახებოდეს შემდეგი ვადებით:

ა) 5 წლის ვადით შენახვას ექვემდებარება:

ა.ა) სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია;

ბ) 6 თვის ვადით შენახვას ექვემდებარება ფრენის მომზადებისა და შესრულებასთან დაკავშირებული ინფორმაცია და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტები:

ბ.ა) ფრენის სამუშაო გეგმა, თუ იგი იქნა გამოყენებული;

ბ.ბ) შეტყობინება მფრინავთათვის (NOTAM) და სააერონავსო ინფორმაცია (AIP);

ბ.გ) დოკუმენტაცია მასისა და გაწონასწორების შესახებ;

ბ.დ) საბორტო ჟურნალი ან ანალოგიური დოკუმენტი;

გ) პერსონალის მონაცემები, რომელიც ექვემდებარება შენახვას მოიცავს:

გ.ა) შესაბამისი მოწმობა და საატესტაციო დოკუმენტაციას – მოწმობაში და საატესტაციო დოკუმენტაციაში არსებული საკვალიფიკაციო აღნიშვნები – ექსპლუატანტთან მუშაობის მთელი პერიოდის განმავლობაში;

გ.ბ) ჩანაწერებს ეკიპაჟის მომზადების, შემოწმების და მინიჭებული კვალიფიკაციის შესახებ – 3 წელი;

გ.გ) ჩანაწერებს ეკიპაჟის წინა გამოცდილების შესახებ (სხვა ზსხ-ზე საფრენად გადასვლის შემთხვევაში) – 15 თვე;

გ.დ) ინფორმაციას ეკიპაჟის მიერ მარშრუტის, აეროდრომის/დავალების და ფრენის რეგიონის გაცნობის შესახებ, იმისდა მიხედვით, თუ რომელია გამოყენებული – 3 წელი;

გ.ე) სხვა პერსონალის წვრთნის და კვალიფიკაციის ჩანაწერებს – ბოლო ორი მომზადების ჩანაწერი.

თავი IV

ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა

მუხლი 20. ეკიპაჟის სწავლება და კომპეტენცია

ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) პირი, რომელიც დანიშნულია საფრენოსნო ეკიპაჟის წევრად:



ა.ა) ფლობს პილოტის მოქმედ მოწმობას და ოსტატობას შესაბამისი კატეგორიის ზსხ-ზე;

ა.ბ) ფლობს მოქმედ სამედიცინო სერტიფიკატს და გავლილი აქვს ყველა შესაბამისი სწავლება;

ა.გ) ფლობს საავიაციო უშიშროების სფეროში საჭირო ხომალდის ეკიპაჟის წევრების მომზადების დამადასტურებელ სერტიფიკატს და აქვს გავლილი შესაბამისი სწავლება „სამოქალაქო ავიაციის სფეროში, საავიაციო უშიშროების საკითხებში მომზადების პროგრამის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 20 სექტემბრის №125 ბრძანების მოთხოვნების შესაბამისად;

ბ) ეკიპაჟის თითოეულ წევრს გავლილი აქვს ექსპლუატანტის გაცნობითი სწავლება, რომელიც მოიცავს:

ბ.ა) ექსპლუატაციაში არსებული ზსხ-ის შესახებ გაცნობით სწავლებას;

ბ.ბ) ინფორმაციას ექსპლუატანტის პოლიტიკისა და საექსპლუატაციო პროცედურების შესახებ;

ბ.გ) ეკიპაჟის უფლება-მოვალეობებს;

ბ.დ) ინფორმაციას მარშრუტების, ასევე გაფრენისა და დანიშნულების პუნქტების შესახებ;

ბ.ე) ინფორმაციას ექსპლუატანტის სამაშველო აღჭურვილობის შესახებ;

ბ.ვ) ინფორმაციას ექსპლუატანტის სახელმძღვანელო დოკუმენტაციის შესახებ.

გ) თითოეული ეკიპაჟის წევრი გაივლის დამატებით სწავლებას იმ შემთხვევაში თუ:

გ.ა) ეკიპაჟის წევრმა უნდა განახორციელოს ექსპლუატაცია ზსხ-ის განსხვავებულ სახეობაზე ან ტიპზე; ან

გ.ბ) ექსპლუატაცია უნდა განხორციელდეს შეცვლილი პროცედურების ან აღჭურვილობის გამოყენებით;

დ) სააგენტოსთან შეთანხმებით ორგანიზაციაში დანიშნულია პირი, რომელიც უფლებამოსილია განახორციელოს ექსპლუატანტის ეკიპაჟის სწავლება და კომპეტენციის შეფასება;

ე) პილოტს ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობის წევრად დანიშვნამდე უტარდება გაცნობითი სწავლება;

ვ) ეკიპაჟის თითოეულმა წევრმა გაიაროს კომპეტენციის შეფასება არანაკლებ 12 თვეში ერთხელ.

მუხლი 21. საფრენოსნო დროის შეზღუდვები

ზსხ-ის ექსპლუატანტის ეკიპაჟმა უნდა განახორციელოს ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია დადგენილი ფრენის დროის შეზღუდვების დაცვით, რომელიც მოიცავს:

ა) 900 საათს ნებისმიერი თანმიმდევრული 365 დღის პერიოდში;

ბ) 100 საათს ნებისმიერი თანმიმდევრული 30 დღის პერიოდში;

გ) 30 საათს ნებისმიერი თანმიმდევრული 7 დღის პერიოდში;

დ) 8 საათს ნებისმიერი ერთი სამუშაო დღის პერიოდში.

თავი V

საექსპლუატაციო პროცედურები

მუხლი 22. აეროდრომი და საფრენი მოედანი

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაცია განხორციელდეს აეროდრომიდან ან საფრენი მოედნიდან, რომლის ფიზიკური მახასიათებლები, დაბრკოლებისაგან შემზღუდავი ზედაპირები და ვიზუალური დამხმარე საშუალებები უზრუნველყოფს ზსხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციას.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) აეროდრომიდან და საფრენი მოედნიდან ფრენა შესრულდეს სააეროდრომო ფრენის წრის სქემით, ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;



ბ) სააეროდრომო ფრენის წრის მოძრაობის სქემაზე ფრენისას ზემსუბუქმა საჰაერო ხომალდმა შეინარჩუნოს უსაფრთხო დისტანცია და არ უნდა განახორციელოს სხვა ზსხ-(ებ)ის გასწრება;

გ) სააეროდრომო ფრენის წრეზე შესვლა და გამოსვლა ხორციელდება სააეროდრომო ფრენის წრის სქემაზე აღნიშნული მარშრუტების შესაბამისად.

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) აეროდრომის და საფრენი მოედნის ადზ-ის ორივე მიმართულების საწყისი 250-მეტრიანი მონაკვეთი ადზ-ის ცენტრალური ხაზიდან 25 მეტრის რადიუსში თავისუფალია იმ დაბრკოლებებისგან, რომელთა სიმაღლე აღემატება 2 მეტრს;

ბ) აეროდრომზე და საფრენ მოედანზე განთავსდეს სულ მცირე ერთი ქარის მიმართულების მაჩვენებელი, რომელიც შესამჩნევი იქნება აფრენის და დაფრენის განხორციელებისას;

გ) აეროდრომი და საფრენი მოედანი მარკირებულია შესაბამისი აღნიშვნებით, რომლის გარჩევა შესაძლებელია ხმელეთიდან და ჰაერიდან, რომელიც უზრუნველყოფს ზსხ-ის უსაფრთხო ექსპლუატაციას, მარკირება უნდა მოიცავდეს:

გ.ა) ადზ-ის დასაწყისი და დასასრულის მონიშვნას;

გ.ბ) ადზ-ის გვერდების საზღვრების მონიშვნას;

გ.გ) ადზ-ის ცენტრის ხაზს (საჭიროებისას);

გ.დ) ადზ-ის აღნიშვნას (მაგნიტური კურსები) (საჭიროებისას);

დ) აეროდრომი და საფრენი მოედანი აღჭურვილია შესაბამისი ტიპის და რაოდენობის ცეცხლმაქრებით და გარეშე პირების დაშვების კონტროლის საშუალებებით.

მუხლი 23. საწვავი

1. ზსხ გამართული უნდა იყოს საკმარისი საწვავის მარაგით, ფრენის უსაფრთხო დასრულებისთვის და ფრენის გეგმიდან შესაძლო გადახვევის შესაძლებლობისთვის.

2. ზსხ-ის საწვავის მარაგის გათვლა ეყრდნობა სულ მცირე:

ა) საწვავის გახარჯვის მონიტორინგის სისტემიდან მიღებული კონკრეტული ზსხ-ის აქტუალურ მონაცემებს;

ბ) ზსხ-ის დამამზადებლის მონაცემებს, თუ არ არსებობს ზსხ-ის საწვავის გახარჯვის მონიტორინგის სისტემა;

გ) დაგეგმილი ფრენის საექსპლუატაციო პირობებს, შემდეგი მონაცემების ჩათვლით:

გ.ა) ზსხ-ის მოსალოდნელი მასა;

გ.ბ) NOTAM;

გ.გ) არსებული მეტეოშეტყობინებები ან არსებული მეტეოშეტყობინებებისა და პროგნოზების ერთობლიობა;

გ.დ) საჰაერო მოძრაობის მომსახურების პროცედურები, შეზღუდვები და გაფრენის მოსალოდნელი შეყოვნებები;

გ.ე) ტექნიკური მომსახურების რომელიმე სახეობების ჩატარების დაყოვნების შედეგები და/ან კონფიგურაციიდან გადახრები (საჭიროებისას).

3. გამოსაყენებლად საჭირო საწვავის მარაგის გაფრენისწინა გაანგარიშებაში გათვალისწინებული უნდა იყოს:

ა) აფრენის წინ სამიმოსვლოდ გახარჯული საწვავის რაოდენობა;

ბ) მარშრუტზე ფრენისთვის საწვავის მარაგის რაოდენობა, რომელიც საჭიროა ფრენის უზრუნველსაყოფად ზსხ-ის აფრენიდან ან ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან საფრენად დანიშნულების აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დაფრენამდე საექსპლუატაციო პირობების გათვალისწინებით;



გ) საწვავის მარაგი გაუთვალისწინებელი ვითარების წარმოქმნის შემთხვევაში, რომელიც საჭიროა გაუთვალისწინებელი ფაქტორების კომპენსაციისთვის შეადგენს მარშრუტზე ფრენისთვის დაგეგმილი საწვავის მარაგის 5%-ს. ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან საწვავის მარაგი არ უნდა იყოს იმაზე ნაკლები, რაც გათვალისწინებულია სტანდარტულ პირობებში: 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე, 5 წთ-ის განმავლობაში, დანიშნულების აეროდრომის ან საფრენი მოედნის მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით.

შენიშვნა: გაუთვალისწინებელი ფაქტორი არის ისეთი ფაქტორი, რომელსაც შეუძლია ზეგავლენა იქონიოს დანიშნულების აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე ფრენის დროს საწვავის გახარჯვაზე, როგორც არის კონკრეტული ზსხ-ის საწვავის მოსალოდნელი გახარჯვის მაჩვენებლიდან გადახრა, პროგნოზირებადი მეტეოროლოგიური პირობებისგან გადახრა, აფრენის წინ მიმოსვლის დროის გაზრდა და დაგეგმილი მარშრუტისგან და/ან ფრენის კრეისერული ეშელონისგან გადახრა.

დ) საწვავის მარაგი სათადარიგო აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე ფრენისთვის უნდა იყოს მინიმუმ შემდეგი ოდენობის:

დ.ა) იმ შემთხვევაში, როცა დანიშნულების აეროდრომისთვის ან საფრენი მოედნისთვის აუცილებელია სათადარიგო აეროდრომის არჩევა, ზსხ-ს ესაჭიროება საწვავის მარაგი:

დ.ა.ა) დანიშნულების აეროდრომზე მეორე წრეზე წასასვლელად;

დ.ა.ბ) კრეისერული ფრენის მოსალოდნელი აბსოლუტური სიმაღლის ასაღებად;

დ.ა.გ) მოსალოდნელ მარშრუტზე ფრენისათვის;

დ.ა.დ) დასაფრენად შესვლის მოსალოდნელ საწყის წერტილამდე დასაშვებად;

დ.ა.ე) სათადარიგო აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დასაფრენად შესვლის და დაფრენის შესრულებისთვის;

დ.ბ) იმ შემთხვევაში, როდესაც საჭიროა 2 სათადარიგო აეროდრომი, ზსხ-ს ესაჭიროება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „დ.ა“ ქვეპუნქტის შესაბამისად გამოთვლილი საწვავის მარაგი, რომელიც უზრუნველყოფს ფრენის შესრულებას იმ სათადარიგო აეროდრომამდე ან საფრენ მოედნამდე, რომლისთვისაც საჭიროა მეტი საწვავის მარაგი; ან

დ.გ) იმ შემთხვევაში, როცა ფრენა სრულდება სათადარიგო აეროდრომის ან საფრენი მოედნის გარეშე, ზსხ-ზე უნდა იყოს საწვავის მარაგი, რომელიც მისცემს ზსხ-ს ფრენის საშუალებას სტანდარტულ პირობებში დანიშნულების აეროდრომის ან საფრენი მოედნის თავზე მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე 15 წთ-ის განმავლობაში; ან

დ.დ) თუ დანიშნულების აეროდრომი წარმოადგენს იზოლირებულ აეროდრომს, მაშინ:

დ.დ.ა) ზსხ-ისთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში ფრენისთვის და დამატებული 15% საფრენის დროიდან, რომელიც დაგეგმილია კრეისერულ ეშელონზე ფრენისთვის საწვავის ფინალური რეზერვის ჩათვლით ან 2 სთ-ის განმავლობაში, იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი უფრო ხანმოკლეა; ან

ე) საწვავის ფინალური რეზერვი, რომელიც წარმოადგენს საწვავის მარაგს, გამოთვლილი სათადარიგო აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე მიფრენისას დასაფრენი მასის გათვალისწინებით ან დანიშნულების აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე მიფრენისას, როდესაც სათადარიგო აეროდრომი/საფრენი მოედანი არ არის საჭირო:

ე.ა) ზსხ-ისთვის საჭიროა საწვავის მარაგი 45 წთ-ის განმავლობაში აეროდრომის თავზე მოსაცდელ არეში 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე სტანდარტულ პირობებში; ან

ვ) საწვავის დამატებითი მარაგი, რომელიც წარმოადგენს საწვავის დამატებით ოდენობას, რომელიც საჭიროა იმ შემთხვევაში, თუ მინიმალური საწვავის მარაგი გამოთვლილი ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“, „გ“, „დ“, „ე“ ქვეპუნქტების შესაბამისად, არ არის საკმარისი, რომ:

ვ.ა) ზსხ-მა აუცილებლობის შემთხვევაში შეასრულოს დაშვება და გააგრძელოს ფრენა სათადარიგო აეროდრომამდე მრავალ მტყუნების დროს, რისთვისაც საჭიროა საწვავის მეტი რაოდენობა იმის



გათვალისწინებით, რომ ეს მტყუნება მოხდება მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში იმისთვის, რომ;

ვ.ა.ა) ზსხ-მა შეასრულოს ფრენა სტანდარტულ პირობებში მოსაცდელ არეში ფრენის სიჩქარით 450 მ-ის (1500 ფტ) სიმაღლეზე 15 წთ-ის განმავლობაში;

ვ.ა.ბ) შეასრულოს დასაფრენად შესვლა და დაფრენა;

შენიშვნა: საწვავის რაოდენობის დაგეგმვამ იმის გათვალისწინებით, რომ მტყუნება შეიძლება მოხდეს მარშრუტის ყველაზე კრიტიკულ წერტილში, შეიძლება ზსხ ჩააგდოს ავარიულ სიტუაციაში საწვავის მარაგის თვალსაზრისით ამ წესის 24-ე მუხლის მე-2 პუნქტის გათვალისწინებით.

ზ) დისკრეციული საწვავის მარაგი – საწვავის დამატებითი რაოდენობა, რომელიც აღებულია ზსხ-ის მეთაურის გადაწყვეტილებით.

4. ექსპლუატანტმა უნდა განსაზღვროს საწვავის ფინალური რეზერვის რაოდენობა თავის ზსხ-ის პარკისა და მათი მოდიფიკაციებისთვის და ეს რაოდენობა დაამრგვალოს ადვილად დასამახსოვრებელ ციფრამდე.

5. ფრენის დაწყება და/ან ფრენის გეგმის შეცვლის წერტილიდან გაგრძელება არ შეიძლება იმ შემთხვევაში, თუ საწვავის მარაგი არ შეესაბამება ამ მუხლის მე-3 პუნქტის „ა“-„ბ“-„გ“-„დ“-„ე“ და საჭიროების შემთხვევაში „ვ“ ქვეპუნქტების მოთხოვნებს.

6. მიუხედავად ამ მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნისა, სააგენტო უფლებამოსილია, ექსპლუატანტის მიერ ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შეფასების საფუძველზე, რომელმაც აჩვენა ფრენის უსაფრთხოების დონის შენარჩუნების ეკვივალენტური ხერხები, დაამტკიცოს საწვავის მარაგის გათვლის სხვადასხვა ხერხები აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე მიმოსვლისთვის, მარშრუტზე ფრენისთვის, გაუთვალისწინებელი სიტუაციისთვის, სათადარიგო აეროდრომამდე ან საფრენ მოედანამდე ფრენისთვის და საწვავის დამატებითი მარაგისთვის. ფრენის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რისკების შეფასება მოიცავს:

ა) მარშრუტზე ფრენისთვის საჭირო საწვავის მარაგის გათვლას;

ბ) ექსპლუატანტის შესაძლებლობებს, რომელიც იძლევა საშუალებას:

ბ.ა) ავტომატიზებული მეთოდის განსაზღვრის, რომელიც მოიცავს საწვავის ხარჯვის მონიტორინგის პროგრამას; და/ან

ბ.ბ) სათადარიგო აეროდრომების ან საფრენი მოედნის გამოყენების თანამედროვე საშუალებების მოხმარებას.

მუხლი 24. საწვავის ხარჯვის მართვა ფრენისას

1. ფრენისას საწვავის ხარჯვის მართვის მიზნით ექსპლუატანტმა უნდა დაადგინოს საწვავის რაოდენობის კონტროლის პოლიტიკა და პროცედურები.

2. ზსხ-ის მეთაურმა მუდმივად უნდა აკონტროლოს, რომ საწვავის მარაგი იყოს არანაკლები იმ რაოდენობაზე, რომელიც საჭიროა აეროდრომამდე ან საფრენ მოედანამდე ფრენის გასაგრძელებლად, სადაც შესაძლებელია უსაფრთხო დაფრენა და დაფრენის შემდეგ საწვავის რაოდენობა უნდა იყოს დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე არანაკლები.

3. ზსხ-ის მეთაურმა უნდა მოითხოვოს სმმ-დან დაყოვნების შესახებ ინფორმაცია, როდესაც გაუთვალისწინებელმა შემთხვევამ შეიძლება გამოიწვიოს დანიშნულების აეროდრომზე ან საფრენ მოედანზე დაფრენა იმაზე ნაკლები საწვავის მარაგით, რომელიც იქნება ფინალური რეზერვის და იმ საწვავის მარაგის ჯამზე ნაკლები, რომელიც საჭიროა სათადარიგო ან იზოლირებულ აეროდრომამდე ფრენისთვის.

4. მინიმალური საწვავის მარაგის შესახებ, ზსხ-ის მეთაურმა სმმ-ის სამსახურს უნდა გადასცეს შეტყობინება MINIMUM FUEL, როდესაც მან უნდა შეასრულოს დაფრენა კონკრეტულ აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე და თვლის, რომ ამ აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე გაცემული ფრენის ნებართვის ნებისმიერი ცვლილება გამოიწვევს დაფრენას დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები საწვავის მარაგით.

შენიშვნა: MINIMUM FUEL-ს შეტყობინება არ ნიშნავს ავარიულ სიტუაციას, არამედ მიუთითებს იმაზე, რომ შესაძლებელია წარმოიქმნას ავარიული სიტუაცია, თუ ადგილი აქვს რაიმე დაუგეგმავ დაგვიანებას.

5. საწვავის მარაგით გამოწვეული ავარიული სიტუაციის შესახებ ზსხ-ის მეთაური იძლევა შეტყობინებას – MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY FUEL, როდესაც საწვავის მარაგის სავარაუდო გამოთვლა აჩვენებს, რომ



უახლოეს აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე დაფრენისას საწვავის მარაგი იქნება დაგეგმილ ფინალურ რეზერვზე ნაკლები. საწვავის დაგეგმილი ფინალური რეზერვის რაოდენობა წარმოადგენს საწვავის მინიმალურ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა დაფრენის მომენტისთვის ნებისმიერ აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე.

მუხლი 25. საწვავ-საპოხი მასალების შენახვა, ზსხ-ის საწვავით გამართვა

1. საწვავ-საპოხი მასალების შესანახი პირობები:

ა) უზრუნველყოფს მეტეოპირობებისგან ეფექტურ დაცვას;

ბ) უზრუნველყოფს შესანახი ადგილის განთავსებას;

გ) უზრუნველყოფილია შესაბამისი ტიპის ცეცხლმაქრით;

დ) საწვავ-საპოხ მასალებს, საჭიროებისას უზრუნველყოფს შესაბამისი ტემპერატურით.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) ზსხ-ის გამართვა ხორციელდება მხოლოდ იმ ხარისხისა და მარკის საწვავ-საპოხი მასალებით, რომელიც დადგენილია ზსხ-ის ან/და ძრავას მწარმოებლის მიერ;

ბ) საწვავით გამართვის სახელმძღვანელო პროცედურა შემუშავებულია ზსხ-ის ან/და ძრავას მწარმოებლის ინსტრუქციების შესაბამისად;

გ) საწვავით გამართვას ახორციელებს ეკიპაჟის წევრი;

დ) საწვავით გამართვის პუნქტი უნდა იყოს შემოსაზღვრული შესაბამისი მარკირებებით;

ე) საწვავით გამართვის პუნქტში არ უნდა აღწევდეს სხვა ზსხ-ის პროპელერის ჭავლი;

ვ) საწვავით გამართვისათვის საჭირო მოწყობილობები და ზსხ უნდა იყოს დამიწებული;

ზ) საწვავის გამართვისას ძრავა გამორთულია;

თ) საწვავით გამართვის განმავლობაში არ განხორციელდება ზსხ-ის ელექტროწყაროს (აკუმულატორი, ბატარეა) დაყენება ან მოხსნა, ასევე ელექტრული წყაროს დამტენი მოწყობილობის შეერთება და მოქმედება;

ი) საწვავით გამართვისას ზსხ-ის განათების სისტემა გამორთულია.

3. აკრძალულია:

ა) საწვავის გადატანა და შენახვა ანგარში და სხვა შენობებში, გარდა საწვავის შესანახად განკუთვნილი ადგილისა;

ბ) ზსხ-ის საწვავით გამართვა ბორტზე მგზავრის ან სხვა პირის არსებობისას;

გ) საწვავით გამართვისას ფანრის ან სხვა ელექტრომოწყობილობის გამოყენება, რომელსაც აქვს უნარი გამოასხივოს სითბო ან ელექტრომაგნიტური ენერჯია;

დ) საწვავის შენახვის მიზნით გამოყენებული კონტეინერის სხვა ნივთიერების შესაგროვებლად გამოყენება და პირიქით;

ე) პლასტიკის ძაბრის გამოყენება საწვავით გამართვისას;

ვ) შასის ან სხვა მაღალი დატვირთვების გავლენის ქვეშ მყოფი კომპონენტის დამიწების წერტილად გამოყენება, იმ შემთხვევაში თუ ზსხ-ზე არაა წარმოდგენილი დამიწების წერტილი;

ზ) ზსხ-ის საწვავით გამართვა ჟანგბადის სისტემებთან ახლოს ან ტექნიკური მომსახურებისთვის განკუთვნილ ადგილას.

4. საწვავის შესანახ კონტეინერს უნდა გააჩნდეს შესაბამისი საწვავის ტიპის აღმნიშვნელი იარლიყი.



5. ექსპლუატანტს უნდა გააჩნდეს საწვავ-საპოხი მასალების დაღვრის შემთხვევაში მოქმედების პროცედურა.

6. ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საწვავის ვიზუალური შემოწმება, საწვავის ხარისხის კონტროლი მექანიკურ მინარევებზე და თავისუფალი წყლის კონტროლი.

მუხლი 26. გაფრენის წინა მომზადება

ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) ზსხ-ზე ხორციელდება გაფრენის წინა შემოწმება ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს შესაბამისად;

ბ) მგზავრებს უტარდებათ გაფრენის წინა ინსტრუქტაჟი;

გ) იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ აღჭურვილია ღია კაბინით გამოიყენება უსაფრთხოების ჩაფხუტ(ებ)ი;

დ) ძრავა იქნება ამუშავებული მხოლოდ ანგარის მიღმა, საიდანაც პროპელერის ჭავლი არ აღწევს ანგარის კარებში და ასევე, გარეშე პირებისგან მოშორებით;

ე) ზსხ ყოველი გაფრენის წინ გადის საავიაციო უშიშროების შემოწმებას. ზსხ-ის გაფრენის წინა შემოწმებას ახორციელებს ეკიპაჟის წევრი, რომელიც მოიცავს, როგორც ზსხ-ის, ასევე მგზავრის შემოწმებას. ზსხ-ის შემოწმება ხორციელდება ვიზუალურად და ხელით (ვიზუალური დათვალიერება გამოიყენება, როგორც ალტერნატიული მეთოდი ცარიელი არეების შესამოწმებლად, ხოლო მისი მგზავრების შემოწმება ხორციელდება ხელით);

ვ) ზსხ აღჭურვილია უსაფრთხოების ღვედით ან დიაგონალური სამხრეულით ან უსაფრთხოების ღვედების სისტემით;

ზ) წყლის ზედაპირზე ფრენების განხორციელებისას ბორტზე განთავსებულია შემდეგი აღჭურვილობა:

ზ.ა) სამაშველო ჟილეტები (Lifejacket) ან პირადი ტივტივა მოწყობილობები (PFD) მგზავრისა და ეკიპაჟისთვის;

ზ.ბ) სასიგნალო მაშხალა;

თ) იმ შემთხვევაში, თუ აფრენა და დაფრენა ხორციელდება წყლის ზედაპირის გამოყენებით მგზავრს და ეკიპაჟს უნდა ეცვას სამაშველო ჟილეტი ან პირადი ტივტივა მოწყობილობა;

ი) მარშრუტზე ფრენის განხორციელებისას ზსხ აღჭურვილია სერტიფიცირებული და გამართულ მდგომარეობაში მყოფი ავარიული მიმყვანი რადიოგადამცემით (ELT);

შენიშვნა 1: იმ შემთხვევაში, თუ ELT არ არის ხელმისაწვდომი შესაბამისი ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდისათვის, მარშრუტზე ფრენის განხორციელებისას უნდა იქნეს გამოყენებული ავარიული ადგილმდებარეობის იდენტიფიცირების რადიოტივტივა (EPIRB) ან პირადი მიმყვანი რადიოშუქურა (PLB).

შენიშვნა 2: ELT, EPIRB და PLB ფრენის განმავლობაში უნდა იყოს ზსხ-ზე უპრავად დამაგრებული.

კ) ზსხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასა არ აღემატება მწარმოებლის მიერ დადგენილ მოთხოვნას;

ლ) ყოველი საფრენოსნო ექსპლუატაციისას მგზავრის და ეკიპაჟის მასა განისაზღვრება არსებული მასის ან ექსპლუატანტის სახელმძღვანელოში მოცემული შემდეგი სტანდარტული მასის გამოყენებით:

ლ.ა) მგზავრის სტანდარტული მასა:

ლ.ა.ა) 46 კგ პირისთვის – 9 წლიდან 13 წლამდე;

ლ.ა.ბ) 86 კგ პირისათვის – 13 წლის ზემოთ.

ლ.ბ) ეკიპაჟის სტანდარტული მასა:

ლ.ბ.ა) 86 კგ სტანდარტული მასა ეკიპაჟისათვის.

მუხლი 27. ფრენის მომზადება



ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ:

ა) ზსხ-ის მეთაურისთვის ხელმისაწვდომია შესაბამისი ინფორმაცია საფრენოსნო ექსპლუატაციის მომზადების და განხორციელებისთვის;

ბ) ეკიპაჟს გააჩნია ზსხ-ის ფრენის შესრულების სახელმძღვანელო დოკუმენტაცია და იცნობს ზსხ-ის საექსპლუატაციო შეზღუდვებსა და ფრენის შესრულების პროცედურებს;

გ) ეკიპაჟის საფრენოსნო შემადგენლობა იცნობს ზსხ-ის საფრენად ვარგისობის მოთხოვნებს და ასრულებს მათ;

დ) ზსხ-ის საფრენოსნო ექსპლუატაციის განხორციელებისას საჭირო ხომალდის ბორტზე ხელმისაწვდომია ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო და სხვა შესაბამისი დოკუმენტაცია.

მუხლი 28. ფრენის დაგეგმვა

1. ფრენის დაგეგმვისას ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს საჭირო მოძრაობის მომსახურების ორგანოს ინფორმირება ან ფრენის გეგმის წარდგენა „საქართველოს საჭირო სივრცეში ფრენის წესების დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2016 წლის 31 აგვისტოს №113 ბრძანების შესაბამისად.

2. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ზსხ-ის მეთაურის ინფორმირება ფრენის გეგმაში მოცემული ინფორმაციის შესახებ.

3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს, რომ ფრენის გეგმა მომზადდება ზსხ-ის მეთაურის მიერ ან სხვა პირის მიერ, რომელსაც:

ა) გავლილი აქვს შესაბამისი სწავლება და კომპეტენტურია აღნიშნული სამუშაოს შესასრულებლად; და

ბ) აქვს ინფორმაცია ნებისმიერ ცვლილებასთან დაკავშირებით, რომელიც მოიცავს:

ბ.ა) ზსხ-ის აღჭურვილობას და ექსპლუატაციის პროცედურებს;

ბ.ბ) სანაოსნო დამხმარე საშუალებებს;

ბ.გ) აეროდრომებს/საფრენ მოედნებს და აეროდრომზე/საფრენ მოედანზე მოძრაობის წესებს;

ბ.დ) საჭირო მოძრაობის მართვის წესებს და პროცედურებს;

ბ.ე) ცნობილ საფრთხეებს, მათ შორის პოტენციურად საფრთხის შემცველ მეტეოროლოგიურ პირობებს და საფრთხეებს ხმელეთზე.

მუხლი 29. საექსპლუატაციო აკრძალვები

აკრძალულია ზსხ-ზე მგზავრის ყოფნისას არანორმალური (Abnormal) და უწესივრობის იმიტაციის მანევრების შესრულება, რომელიც მოიცავს, მათ შორის:

ა) ძრავას უწესივრობის იმიტაციას, როდესაც ძრავას სიმძლავრე შემცირებულია ან შეწყვეტილია;

ბ) იმიტირებულ ასიმეტრიულ ფრენას;

გ) ნებისმიერი იმიტირებული ზსხ-ის სისტემის უწესივრობას, რომელიც ააქტიურებს ვიზუალურ ან ხმოვან მაფრთხილებელ სისტემას;

დ) ნებისმიერი სხვა სისტემის იმიტირებულ უწესივრობას, რომელმაც შესაძლოა საფრთხე შეუქმნას ფრენის უსაფრთხოებას.

მუხლი 30. საფრენოსნო ექსპლუატაცია დღის ნათელ პერიოდში

1. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა განახორციელოს საფრენოსნო ექსპლუატაცია მხოლოდ დღის ნათელ პერიოდში ვფწ-ის გამოყენებით.

2. მიუხედავად პირველი პუნქტისა, ზსხ-ის ექსპლუატაცია შესაძლებელია შესრულდეს სამოქალაქო ბინდის პერიოდში მზის ამოსვლამდე 30 წუთით ადრე და მზის ჩასვლის შემდეგ 30 წუთის განმავლობაში, თუ:

ა) ზსხ აღჭურვილია შეჯახების ასაცილებელი ნათურებით (ციმციმა), რომელიც შესამჩნევია სულ მცირე 5 კმ-დან; და



ბ) საფრენოსნო ექსპლუატაცია ხორციელდება არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში.

თავი VI

ხელსაწყოები, მონაცემები და აღჭურვილობა

მუხლი 31. საფრენად ვარგისობა და რეგისტრაცია

1. ზსხ-ს უნდა გააჩნდეს რეგისტრაციის სერტიფიკატი და მასზე დატანილი უნდა იყოს ეროვნული ამოსაცნობი ნიშნები.
2. ზსხ უნდა იყოს საფრენად ვარგისი და გააჩნდეს საფრენად ვარგისობის მოქმედი სერტიფიკატი.
3. ზსხ-ის ექსპლუატანტმა უნდა უზრუნველყოს ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურების ჩანაწერების წარმოება.

მუხლი 32. ზსხ-ის მინიმალური აღჭურვილობა

1. ზსხ აღჭურვილი უნდა იყოს შემდეგი მინიმალური ფრენის ინსტრუმენტებით:

ა) მაგნიტური კომპასი ან მიმართულების განმსაზღვრელი სხვა ხელსაწყო;

ბ) ალტიმეტრი ან ფრენის სიმაღლის საზომი სხვა ხელსაწყო;

გ) საჰაერო სიჩქარის მაჩვენებელი ან საჰაერო სიჩქარის გამზომი სხვა ხელსაწყო;

დ) ორმხრივი რადიოკავშირის საშუალება შესაბამის სმმ-სთან კავშირის დამყარების მიზნით.

2. ზსხ აღჭურვილი უნდა იყოს ძალური დანადგარის შემდეგი ხელსაწყოებით:

ა) წნევის, ტემპერატურის და ძრავას ბრუნთა რიცხვის მაჩვენებლები, ძრავას მწარმოებლის მოთხოვნის შესაბამისად;

ბ) საწვავის რაოდენობის მაჩვენებელი;

გ) ზეთის რაოდენობის მაჩვენებელი.

