



საქართველოს მთავრობის დადგენილება

N 428 2019 წლის 4 სექტემბერი ქ. თბილისი

საჭაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის დამტკიცების შესახებ

მუხლი 1. საქართველოს საჭაერო კოდექსის 49-ე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად, დამტკიცდეს თანდართული „საჭაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესი“.

მუხლი 2. „ნორმატიული აქტების შესახებ“ საქართველოს ორგანული კანონის 25-ე მუხლის შესაბამისად, ძალადაკარგულად გამოცხადდეს „საჭაერო სივრცით მოქნილი სარგებლობის სახელმძღვანელოს დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 8 აგვისტოს №48 ბრძანება.

მუხლი 3. დადგენილება ამოქმედდეს 2020 წლის 1 იანვრიდან.

პირველი ვიცე-პრემიერი



გიორგი გახარია

საპაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესი

მუხლი 1. მიზანი და რეგულირების სფერო

1. „საპაერო ხომალდის გზის გადაჭრის წესის“ (შემდგომში - წესი) მიზანია საქართველოს საპაერო სივრცეში ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და კანონმდებლობით დადგენილი წესების დაცვა სამოქალაქო საპაერო ხომალდის (შემდგომში - სხ) გზის გადაჭრის რეგულირების გზით.
2. წესი არეგულირებს სამოქალაქო საპაერო ხომალდის გზის გადაჭრის პროცესს და განსაზღვრავს ამ პროცესში ჩართული შესაბამისი უწყებების და პირების უფლებამოსილებებს.

მუხლი 2. ტერმინთა განმარტება

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს, ამ წესის მიზნებისათვის, აქვს შემდეგი მნიშვნელობა:

- ა) საბრძოლო მართვის ცენტრი - საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს თავდაცვის ძალების ავიაციისა და საპაერო თავდაცვის სარდლობის ცენტრალური საკომანდო პუნქტის საბრძოლო მართვის ცენტრი (შემდგომში - საბრძოლო მართვის ცენტრი), რომელიც კანონმდებლობით გათვალისწინებულ სხვა ფუნქციებთან ერთად ასრულებს საქართველოს საპაერო სივრცეში სამოქალაქო საპაერო ხომალდების გზის გადაჭრასთან დაკავშირებულ ფუნქციებს და კოორდინაციას შესაბამის უწყებებთან.“;
- ბ) ორიენტაცია დაკარგული საპაერო ხომალდი - საპაერო ხომალდი, რომელიც მნიშვნელოვნად ასცდა მიმართულების მოცემულ ხაზს ან რომელიც იტყობინება ორიენტაციის დაკარგვას;
- გ) ამოუცნობი საპაერო ხომალდი - სხ, რომლის ფრენაც მოცემულ რაიონში მიმდინარეობს მეთვალყურეობის ქვეშ ან რომლის ფრენის შესახებაც ეცნობება მოცემულ რაიონის სმმ ორგანოს, მაგრამ რომლის კუთვნილებაც დადგენილი არ არის;

შენიშვნა: ერთი და იგივე სხ ერთდროულად შეიძლება განიხილებოდეს როგორც „ორიენტაციადაკარგული საპაერო ხომალდი“ ერთი ორგანოს მიერ, და როგორც „ამოუცნობი საპაერო ხომალდი“ მეორე ორგანოს მიერ.

- დ) სხ-ის გზის გადაჭრა (გზის გადაჭრა) - სამოქალაქო სხ-ის იდენტიფიცირებისკენ, ან შეჩერებისკენ მიმართული ქმედება, მის მიერ საჰაერო სივრცეში სათანადო დოკუმენტაციის ან უფლებამოსილების გარეშე შეღწევამდე.
- ე) საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი - პირი, რომელიც საქართველოს საჰაერო სივრცეში გზის გადაჭრის თაობაზე იღებს გადაწყვეტილებას.

მუხლი 3. გზის გადაჭრის პირობები

საქართველოს საჰაერო სივრცის დარღვევისა და საჰაერო მოძრაობის ორგანოს სათანადო მითითების შეუსრულებლობის შემთხვევაში, სამოქალაქო სხ-ების გზის გადაჭრა ხორციელდება შემდეგი პირობების დაცვით:

- ა) სხ-ის გზის გადაჭრა დაშვებულია მხოლოდ უკიდურეს შემთხვევაში;
- ბ) თუ გზის გადაჭრა დაწყებულია და აუცილებელია სხ-ის დაბრუნება დასახული მარშრუტის ხაზზე, გაყვანა საქართველოს საჰაერო სივრციდან, აკრძალული, შეზღუდული ან სახიფათო არეებიდან ან უნდა გაიცეს ამ სხ-ის მითითებულ აეროდრომზე დაფრენის ბრძანება, გზის გადაჭრა ხორციელდება მხოლოდ სხ-ის ამოცნობის მიზნით;
- გ) სხ-ის გზის გადაჭრა წვრთნის მიზნით დაუშვებელია;
- დ) საქართველოს ტერიტორიაზე დაფრენის აუცილებლობისას, დაფრენის აეროდრომი უნდა აკმაყოფილებდეს აღნიშნული ტიპის სხ-ის უსაფრთხო დაფრენის მოთხოვნებს.

მუხლი 4. გზის გადაჭრის საჭიროების წარმომქმნელი გარემოებები

საქართველოს საჰაერო სივრცეში სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრა ხორციელდება იმ შემთხვევაში, თუ:

- ა) საბრძოლო მართვის ცენტრი:

2. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრის აღჭურვას ისეთი მოწყობილობით, რომელიც უზრუნველყოფს რადიოკავშირის მოსმენას აგარიულ სიხშირეზე 121.5 მჰც.
3. გზის გადაჭრის საწვრთნელი ფრენები ხორციელდება მხოლოდ სამხედრო სხ-ებით.
4. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრის და გზის გადამჭრელი საჰაერო ხომალდის აღჭურვას ისეთი რადიოსატელეფონო კავშირის მოწყობილობით, რომელიც აკმაყოფილებს ჩიკაგოს კონვენციის მე-10 დანართის 1 ტომში განსაზღვრულ ტექნიკურ მოთხოვნებს, რათა საბრძოლო მართვის ცენტრს ჰქონდეს გზაგადაჭრილ საჰაერო ხომალდთან კავშირის დამყარების შესაძლებლობა 121,5 მჰც აგარიულ სიხშირეზე.

მუხლი 7. საბრძოლო მართვის ცენტრის ვალდებულებები

1. სამოქალაქო საჰაერო ხომალდის გზის გადაჭრის და საქართველოს ტერიტორიაზე მისი დაფრენის გადაწყვეტილების მიღებაზე პასუხისმგებელია საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი.
2. საბრძოლო მართვის ცენტრის საბრძოლო გათვლის უფროსი უნდა ფლობდეს ენას, რომელიც გამოიყენება საქართველოში რადიოსატელეფონო კავშირის დროს.
3. საბრძოლო მართვის ცენტრმა უნდა უზრუნველყოს აგარიული არხის უწყვეტი მოსმენა სამუშაო საათების განმავლობაში.

მუხლი 8. საჰაერო მოძრაობის მომსახურების ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის მოქმედებათა კოორდინირება

1. სმმ-ის ორგანო უზრუნველყოფს საჰაერო ოპერაციების მართვის ცენტრთან მჭიდრო თანამშრომლობას.
2. სმმ-ის ორგანოსა და საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შორის ფორმდება შეთანხმება, რომლის საფუძველზეც განხორციელდება ინფორმაციის ოპერატიული გაცვლა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო და შეუფერხებელი ფრენების უზრუნველსაყოფად.

შენიშვნა: სმმ-ის ორგანოსა და საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს შორის დასადები შეთანხმების ნიმუში მოცემულია ამ წესის N1 დანართში.

3. სმმ-ის ორგანო და საბრძოლო მართვის ცენტრი შეიმუშავებენ პროცედურებს მოქმედებათა კოორდინირების უზრუნველსაყოფად.
4. იმ შემთხვევაში, თუ გზის გადაჭრა შეიძლება გახდეს საჭირო ან მიმდინარეობს, საბრძოლო მართვის ცენტრსა და სმმ-ის ორგანოებს შორის უზრუნველყოფილი უნდა იქნას მოქმედებათა მჭიდრო კოორდინირება ყველა ფაზის დროს, რათა სმმ-ის ორგანოები სრულად იყვნენ ინფორმირებული მოვლენების განვითარებისა და გზაგადაჭრილი სხ-ის მიერ მოთხოვნილი ქმედებების შესრულების შესახებ.
5. სმმ-ის ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის მოქმედებათა მჭიდრო კოორდინირებით, ყველა ზომა იქნეს მიღებული სხ-ის კუთვნილების დასადასტურებლად და მისთვის ისეთი სანაოსნო მიმართვის უზრუნველსაყოფად, რომელიც საჭიროა გზის გადაჭრის აუცილებლობის თავიდან ასაცილებლად.

მუხლი 9. სმმ-ის ორგანოების კომპეტენცია

სმმ-ის ორგანო უზრუნველყოფს:

- ა) ნებისმიერი მიმოხილვითი/დაკვირვების სისტემებით იმ არეების აღჭურვას, სადაც გზის გადაჭრა შეიძლება გახდეს საჭირო.
- ბ) რადიოსატელეფონო კავშირის 121.5 მჰც სიხშირით აღჭურვას იმ არეების, სადაც გზის გადაჭრა შეიძლება გახდეს საჭირო.

მუხლი 10. ინფორმაციის გამოქვეყნება ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში

1. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო ასახავს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში პროცედურებს და ვიზუალურ სიგნალებს, რომლებიც გამოიყენება გზის გადაჭრის შემთხვევაში და უზრუნველყოფს მათ მუდმივ განახლებას.
2. სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო, საქართველოს თავდაცვის სამინისტროსთან კოორდინირების საფუძველზე, ასახავს სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (იკაო) და ეროვნულ მოთხოვნებს შორის არსებულ სხვაობებს იკაოს შესაბამის მონაცემთა ბაზაში.
3. საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო გადაწყვეტილების შემთხვევაში ასახავს ჰაერსანაოსნო ინფორმაციის კრებულში ინფორმაციას, იმის შესახებ, რომ გზის გადაჭრა არ განხორციელდება საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

- საქართველოს თავდაცვის სამინისტრო სმმ-ის ორგანოსთან შეთანხმებით, განსაზღვრავს აეროდრომებს, რომლებსაც გზაგადაჭრილი სხ გამოიყენებს, თუ მისგან მოთხოვნილი იქნება დაფრენის შესრულება.

მუხლი 11. სმმ-ის ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის კავშირგაბმულობის საშუალებები.

- სმმ ორგანო აღჭურვილი უნდა იყოს შესაბამისი ტექნიკური საშუალებებით, რაც უზრუნველყოფს საბრძოლო მართვის ცენტრთან ოპერატიულ და საიმედო კავშირს.
- ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული კავშირის საშუალებამ უნდა უზრუნველყოს:
 - არაუმეტეს 15 წამის განმავლობაში პირდაპირი ხმოვანი კავშირის დამყარება;
 - საჭიროებისას, ასოთსაბეჭდი კავშირის შემთხვევაში, ნაბეჭდი შეტყობინებების გადაცემა რომ არ აღემატებოდეს 5 წუთს.
- სმმ-ის ორგანოებსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის უნდა ხორციელდებოდეს ხმოვანი კავშირის ავტომატური ჩაწერა და აღნიშნული ინფორმაცია ინახებოდეს 30 დღის განმავლობაში.
- სმმ-ის ორგანოებსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის უნდა დადგინდეს ხმოვანი კავშირის წარმოების ისეთი პროცედურები, რომელთა მიხედვით შესაძლებელი იქნება კავშირის დაუყოვნებლივ დამყარება ისეთი სასწრაფო გამოძახებების გადასაცემად, რომლებიც სხ-ის უსაფრთხოებასთანაა დაკავშირებული და, საჭიროებისას, ნაკლებად სასწრაფო გამოძახებების შეწყვეტა.

მუხლი 12. კავშირი „ჰაერი-მიწა“

სხ-ის გზის გადაჭრისას სხ-სა და გზისგადამჭრელ სხ-ს ან გზისგადამჭრელ სხ-სა და სმმ-ის ორგანოებს შორის რადიოსატელეფონო კავშირისთვის გამოიყენება მხოლოდ ავარიული სიხშირე (121.5 მჰც).

მუხლი 13. რადიოკავშირით გადასაცემი ფრაზები

თუ გზის გადაჭრისას რადიოკავშირი დამყარებულია, მაგრამ კავშირის განხორციელება საერთო ენაზე შეუძლებელია, მითითების, დასტურის და ძირითადი ინფორმაციის გადაცემა უნდა განხორციელდეს ამ წესის №2 დანართში მითითებული ფრაზების გამოყენებით, თითოეული ფრაზის ორჯერ გამეორებით.

მუხლი 14. სხ-ს გზის გადაჭრისას სმმ-ის ორგანოს მოქმედება

1. სმმ-ის ორგანო, როდესაც მისთვის ცნობილი ხდება მისი პასუხისმგებლობის რაიონში სხ-ის გზის გადაჭრის შესახებ, ვალდებულია დაუყოვნებლივ მიმართოს მოცემულ გარემოებებში ყველაზე შესაფერის ზომას, კერძოდ:
 - ა) შეეცადოს გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი კავშირის დამყარება რომელიმე არსებული საშუალების მეშვეობით, მათ შორის 121,5 მპვ ავარიულ სიხშირეზეც, თუ ასეთი კავშირი ჯერ არ არის დამყარებული;
 - ბ) აცნობოს გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტს გზის გადაჭრის შესახებ;
 - გ) დაამყაროს კავშირი საბრძოლო მართვის ცენტრთან, რომელსაც ორმხრივი კავშირი აქვს გზის გადამჭრელ სხ-თან და მიაწოდოს მას სხ-ის შესახებ არსებული ინფორმაცია;
 - დ) საჭიროებისამებრ, განახორციელოს შეტყობინებების გადაცემა გზისგადამჭრელ სხ-ს ან საბრძოლო მართვის ცენტრსა და გზაგადაჭრილ სხ-ს შორის;
 - ე) საბრძოლო მართვის ცენტრთან მჭიდრო ურთიერთკავშირის შედეგად მიიღოს ყველა საჭირო ზომა გზაგადაჭრილი სხ-ის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად;
 - ვ) თუ აღმოჩნდა, რომ სხ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონების ფარგლებს გასცდა, აცნობოს სმმ-ის იმ ორგანოებს, რომლებიც მეზობელ საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონებს ემსახურებიან.
2. სმმ-ის ორგანო, როდესაც მისთვის ცნობილი ხდება, რომ საბრძოლო მართვის ცენტრის მიერ გზაგადაჭრილი სხ-საგან მოთხოვნილია დაფრენის შესრულება საქართველოს ტერიტორიაზე, იგი ვალდებულია, ვითარებიდან გამომდინარე, დაუყოვნებლივ განახორციელოს შესაბამისი ღონისძიება, კერძოდ:
 - ა) აცნობოს გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტს მითითებულ აეროდრომზე დაფრენის შესრულების აუცილებლობის შესახებ;
 - ბ) გზაგადაჭრილ სხ-ს მიაწოდოს მითითებულ აეროდრომამდე მიფრენისა და მასზე დაფრენისათვის საჭირო ინფორმაცია, დასაფრენად სახელსაწყო შესვლის დადგენილი სქემების ჩათვლით;

- გ) საბრძოლო მართვის ცენტრის და გზაგადაჭრილი სხ-ის მოთხოვნების საფუძველზე, გასცეს შესაბამისი მითითებები, რომლებიც საჭიროა შესაბამის აეროდრომამდე ამ სხ-ის მიგრენის უზრუნველსაყოფად.
3. სმმ-ის ორგანო, რომლისთვისაც ცნობილი ხდება, რომ მისი პასუხისმგებლობის რაიონის მიღმა ხორციელდება სხ-ის გზის გადაჭრა, ვალდებულია, ვითარებიდან გამომდინარე, დაუყოვნებლივ განახორციელოს შესაბამისი ღონისძიება, კერძოდ:
- ა) აცნობოს იმ საჰაერო სივრცის სმმ-ის ორგანოს, სადაც ხორციელდება გზის გადაჭრა და მიაწოდოს მას ყველა ხელმისაწვდომი ინფორმაცია, რომელიც ხელს შეუწყობს ამ სხ-ის ამოცნობას და მოსთხოვოს მას ამ მუხლის პირველი პუნქტით განსაზღვრული ქმედებების შესრულება; და
- ბ) განახორციელოს შეტყობინებების გადაცემა გზაგადაჭრილ სხ-სა და სმმ-ის შესაბამის ორგანოს, საბრძოლო მართვის ცენტრს ან გზისგადამჭრელ სხ-ს შორის.

მუხლი 15. გზაგადაჭრილი სხ-ის მოქმედება

1. გზაგადაჭრილი სამოქალაქო სხ-ის მეთაური ახდენს ვიზუალური სიგნალების იდენტიფიცირებას და რეაგირებს მათზე ამ წესის №3 დანართში მოყვანილი ფორმით.
2. გზაგადაჭრილმა სხ-მა დაუყოვნებლივ უნდა:
- ა) შეასრულოს გზისგადამჭრელი სხ-ის მითითებები, მოახდინოს ვიზუალურ სიგნალზე რეაგირება ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად;
- ბ) შეძლებისდაგვარად, შეატყობინოს გზის გადაჭრის შესახებ სმმ-ის შესაბამის ორგანოს;
- გ) სცადოს/ეცადოს გზისგადამჭრელ სხ-თან ან საბრძოლო მართვის ცენტრთან რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე, გზაგადაჭრილი სხ-ის და მისი ფრენის ხასიათის დასახელებით;
- დ) თუ სხ აღჭურვილია მეორეული მიმოხილვითი რადიოლოკატორის (შემდგომში მმრლ) მიმღებ-მოპასუხეებით, A რეჟიმში დააყენოს კოდი 7700, თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები.

ე) თუ სხ აღჭურვილია ავტომატური დამოკიდებული დაკვირვება-მაუწყებლობის საშუალებით (შემდგომში - ADS-B ან ADS-C-), დააყენოს მასზე შესაბამისი საავარიო რეჟიმი (ასეთის არასებობის შემთხვევაში), თუ არ არის სმმ-ის შესაბამისი ორგანოს სხვა მითითებები.

3. თუ ნებისმიერი წყაროდან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული რაიმე მითითება განსხვავდება გზისგადამჭრელი სხ-სგან მიღებული ვიზუალური სიგნალებისგან, გზაგადაჭრილი სხ, აგრძელებს გზისგადამჭრელი სხ-გან მიღებული ვიზუალური მითითებების შესრულებას და დაუყოვნებლივ მოითხოვს განმარტებას განსხვავების შესახებ.

4. თუ ნებისმიერი წყაროდან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული რაიმე მითითება განსხვავდება გზისგადამჭრელი სხ-ის მიერ რადიოსატელეფონო კავშირით გადმოცემული მითითებებისგან, მაშინ გზაგადაჭრილი სხ, აგრძელებს გზისგადამჭრელი სხ-გან რადიოსატელეფონო კავშირით მიღებული მითითებების შესრულებას და დაუყოვნებლივ მოითხოვს განმარტებას განსხვავების შესახებ.

5. სხ-ზე, რომელიც ასრულებს ფრენას იმ ტერიტორიაზე სადაც არსებობს გზის გადაჭრის ალბათობა უნდა გააჩნდეთ გზის გადაჭრასთან დაკავშირებული პროცედურა, რომელიც, სულ მცირე, შეიცავს:

ა) გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურის მოქმედების პროცედურებს, ამ წესის მე-20 მუხლის შესაბამისად;

ბ) გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ების ვიზუალურ სიგნალებს, ამ წესის №3 დანართის შესაბამისად.

შენიშვნა: პილოტების მირ გამოსაყენებელი ბარათების ნიმუშები მოცემულია ამ წესის №5 დანართში.

მუხლი 16. საბრძოლო მართვის ცენტრის მოქმედება

როგორც კი ცნობილი ხდება, რომ ხორციელდება სხ-ის გზის გადაჭრა, საბრძოლო მართვის ცენტრმა და გზისგადამჭრელმა სხ-მა:

ა) უნდა სცადონ ერთ ენაზე გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება 121,5 მჰც ავარიულ სიხშირეზე, ისეთი მოსახმობების გამოყენებით, როგორებიცაა: "გზის გადაჭრის მართვა" (INTERCEPT CONTROL), გზისგადამჭრელი (მოსახმობი) (INTERCEPTOR (call sign)) და "გზაგადაჭრილი საჰაერო ხომალდი" (INTERCEPTED AIRCRAFT); და

- ბ) თუ კავშირის დამყარება ვერ ხერხდება, უნდა სცადონ გზაგადაჭრილ სხ-თან ორმხრივი რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება სმმ-ის შესაბამის ორგანოს მიერ განსაზღვრულ სხვა სიხშირეზე ან სიხშირეებზე, ან სხვაგვარი კონტაქტის დამყარება შესაბამისი სმმ-ის ორგანო(ები)ს მეშვეობით.

მუხლი 17. საჰაერო ხომალდის გაფრთხილება ვიზუალური სიგნალების საშუალებით

ხმელეთიდან 10-წამიანი ინტერვალით გაშვებული მაშხალების ჯერი, რომლებიც აფეთქებისას იძლევა წითელ ან/და მწვანე ნათებას ან ვარსკვლავურ ნათებას, სხ-ს მიანიშნებს, რომ იგი შედის ან უახლოვდება ფრენისათვის შეზღუდულ ან აკრძალულ არეს და სხ-მა არ უნდა შეაღწიოს აღნიშნულ არეში.

მუხლი 18. „ჰაერი-ჰაერი“ ტიპის ვიზუალური სიგნალები

1. გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ების მიერ გამოსაყენებელი „ჰაერი-ჰაერის“ ტიპის ვიზუალური სიგნალები განსაზღვრულია ამ წესის №3 დანართში.
2. გზისგადამჭრელი და გზაგადაჭრილი სხ-ს მეთაურმა ზედმიწევნით უნდა დაიცვას ამ წესის №3 დანართით განსაზღვრული მითითებები და მოახდინოს მეორე სხ-ის მიერ მიცემული სიგნალების სწორი ინტერპრეტაცია.
3. გზისგადამჭრელი სხ-ის პილოტი ვალდებულია განსაკუთრებული ყურადღება მიაქციოს გზაგადაჭრილი სხ-ის იმ სიგნალებს, რომლებიც მიუთითებს, რომ სხ იმყოფება გასაჭირში ან გადაუდებელ დახმარებას საჭიროებს.

მუხლი 19. გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მიერ შეჯახების აცილების საბორტო სისტემის გამოყენება

მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხით აღჭურვილი გზისგადამჭრელი სხ-ის პილოტი ვალდებულია ჩაახშოს ბარომეტრული სიმაღლის შესახებ ინფორმაციის გადაცემა გზაგადაჭრილი სხ-ისაგან 20 საზღვაო მილზე ნაკლები მანძილის ფარგლებში.

მუხლი 20. საჰაერო ხომალდის ვიზუალური ამოცნობისათვის გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მიერ განხორციელებული მანევრები

სამოქალაქო სხ-ის ვიზუალური ამოცნობისათვის, გზისგადამჭრელი სხ ახორციელებს შემდეგ მანევრებს:

ა) ფაზა I. გზისგადამჭრელი სხ გზაგადაჭრილ სხ-ს უახლოვდება კუდის მხრიდან. როდესაც გზისგადამჭრელი წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ, იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-ის პილოტის მხედველობის არეში, ჩვეულებრივ, იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარცხენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ, და თავდაპირველად სხ-საგან არანაკლებ 300 მ-ის მანძილზე. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით, ჩვეულებრივ, ოდნავ ზევით და უკან. სიჩქარის და პოზიციის დაკავების შემდეგ სხ, საჭიროების შემთხვევაში, გადადის გზის გადაჭრის II ფაზაში.

ბ) ფაზა II. გზისგადამჭრელი ქვედანაყოფის წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ ფრთხილად იწყებს იმავე სიმაღლეზე გზაგადაჭრილ სხ-თან მიახლოებას, მაგრამ იმაზე ახლოს არა, რაც საჭიროა აუცილებელი ინფორმაციის მისაღებად. გზისგადამჭრელმა წამყვანმა სხ-მა ან ცალკეულმა გზისგადამჭრელმა სხ-მა უნდა გამოიჩინოს სიფრთხილე, რათა გზაგადაჭრილი სხ-ის ეკიპაჟსა და მგზავრებში არ გამოიწვიოს უარყოფითი რეაქცია, იმის გათვალისწინებით, რომ მანევრები, რომლებსაც გზისგადამჭრელი სხ ჩვეულებრივ ასრულებს გზის გადაჭრისას, სამოქალაქო სხ-ის ეკიპაჟმა და მგზავრებმა შეიძლება აღიქვან, როგორც საშიშროება. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით. ამოცნობის დასრულების შემდეგ, გზისგადამჭრელი სხ გამოდის გზაგადაჭრილ სხ-თან მიახლოების ზონიდან, როგორც ეს III ფაზითაა გათვალისწინებული.

გ) ფაზა III. გზისგადამჭრელი წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ ფრთხილად სცილდება გზაგადაჭრილ სხ-ს დამრეც პიკირებაში გადასვლით. გზის გადაჭრაში მონაწილე ნებისმიერი სხვა სხ იმყოფება გზაგადაჭრილი სხ-საგან საკმარისი დაშორებით და, შემდეგ, წამყვან სხ-ს უერთდება.

შენიშვნა: ამ მუხლით განსაზღვრული ფაზები ვიზუალურად გამოსახულია ამ წესის №4 დანართში.

მუხლი 21. გზისგადამჭრელი საჰაერო ხომალდის მანევრები გზაგადაჭრილი სხ-ის სანაოსნო მართვისათვის

1. თუ ამ წესის მე-20 მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტების ფაზებით გათვალისწინებული ამოცნობის მანევრების დასრულების შემდეგ ჩნდება გზაგადაჭრილი სხ-ის ფრენის მიმართულების ჩარევის აუცილებლობა, წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ, ჩვეულებრივ, იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარცხენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ, რათა გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაური ხედავდეს მისთვის მიცემულ ვიზუალურ სიგნალებს.

2. გზისგადამჭრელი სხ-ის მეთაური უნდა დარწმუნდეს, რომ გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაური აცნობიერებს გზის გადაჭრის ფაქტს და ადასტურებს მისთვის მიცემულ სიგნალებს. თუ ამ წესის №1 დანართის I სერიის სიგნალის მეშვეობით გზაგადაჭრილ სხ-თან კონტაქტის დამყარების მრავალჯერადი მცდელობები უშედეგოა, გამოიყენება სიგნალის მიწოდების სხვა მეთოდები, უკიდურესი ზომის სახით ფორსაჟის დროს წარმოქმნილი ვიზუალური ეფექტის ჩათვლით, მაგრამ იმ პირობით, რომ გზაგადაჭრილ სხ-ს საფრთხე არ შეექმნება.
3. საჭიროების შემთხვევაში, მეტეოროლოგიური პირობებისა ან მიდამოების რელიეფიდან გამომდინარე, წამყვანი სხ ან ცალკეული გზისგადამჭრელი სხ იკავებს პოზიციას გზაგადაჭრილი სხ-ის მარჯვენა მხარეს, ოდნავ ზევით და წინ. ამ შემთხვევაში, გზისგადამჭრელი სხ-ის მეთაური მაქსიმალურად ცდილობს, რომ მისი სხ ყოველთვის იმყოფებოდეს გზაგადაჭრილი სხ-ის მეთაურის მხედველობის არეში.

შენიშვნა: სანაოსნო მართვის მანევრები ვიზუალურად წარმოდგენილია ამ წესის №4 დანართში.

მუხლი 22. ყურადღების მიპყრობა ვიზუალური საშუალებების მეშვეობით

1. გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად გამოიყენება ამ წესის №3 დანართის I სერიის ვიზუალური სიგნალი. თუ ამ სიგნალის მეშვეობით გზაგადაჭრილ სხ-თან კონტაქტის დამყარების მრავალჯერადი მცდელობები უშედეგოა, გამოიყენება სიგნალის მიწოდების სხვა მეთოდები, უკიდურესი ზომის სახით ფორსაჟის დროს წარმოქმნილი ვიზუალური ეფექტის ჩათვლით, მაგრამ იმ პირობით, რომ გზაგადაჭრილ სხ-ს საფრთხე არ შეექმნება, მაგალითად ისეთი, როგორცაა თანამდევ კვალზე ტურბულენტობაში მოხვედრა.
2. დღისით გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად შეიძლება გამოიყენებოდეს ფერადი კვამლის გამომშვები პიროტექნიკური მოწყობილობები.
3. დღისით და ღამით, გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს მალალ სიმძლავრიანი იმპულსური (სტრობი) ნათურები, თუ ისინი გზისგადამჭრელ სხ-ზე დაყენებულია შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით.
4. გზაგადაჭრილი სხ-ის ყურადღების მისაპყრობად ყველაზე უკიდურესი ზომის სახით შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს ფორსაჟის მანევრი, მისი სიფრთხილით შესრულების პირობით.

მუხლი 23. გზაგადაჭრილი საჰაერო ხომალდისათვის ფრენის მიმართულების მითითება

1. გზაგადაჭრილი სხ-ის სანაოსნო მართვა და მასზე შესაბამისი ინფორმაციის გადაცემა ხორციელდება რადიოტელეფონით, თუ რადიოსატელეფონო კავშირის დამყარება შესაძლებელია.
2. გზაგადაჭრილი სხ-ისათვის ფრენის მიმართულების მითითებისას გასათვალისწინებელია ის, რომ იგი არ უნდა იქნას წაყვანილი ისეთ პირობებში, სადაც ხილვადობა ვიზუალურ მეტეოროლოგიურ მინიმუმზე ნაკლებია და მას არ უნდა მოეთხოვებოდეს ისეთი მანევრების შესრულება, რომლებიც უკვე არსებულ საფრთხეს გაამწვავებს იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ის საექსპლუატაციო ეფექტურობა დაქვეითებულია.
3. იმ შემთხვევაში, თუ გზაგადაჭრილი სხ რეაგირებას არ ახდენს ვიზუალური სიგნალების ან რადიოტელეფონის მეშვეობით მისთვის მითითებების გადმოცემის მრავალჯერად მცდელობებზე, გზისგადაჭრილი სხ აგრძელებს გზაგადაჭრილი სხ-ზე თვალყურის დევნებას მანამ, სანამ იგი არ განახორციელებს დაფრენას ან საქართველოს საჰაერო სივრცეს არ დატოვებს. ინციდენტის შესახებ სრული ანგარიში მიეწოდება შესაბამის სხ-ის მარეგისტრირებელ სახელმწიფოს შემდგომი რეაგირებისათვის.

მუხლი 24. დასაფრენად საჭირო ინფორმაციით უზრუნველყოფა

1. იმ შემთხვევაში, როდესაც სხ-ს მოეთხოვება დაფრენის განხორციელება იმ ტერიტორიაზე, რომლის თავზეც იგი ფრენას ასრულებს, აუცილებელია საჰაერო მოძრაობის მომსახურების განმახორციელებელი ორგანო დარწმუნდეს, რომ:
 - ა) მითითებული აეროდრომი მოცემული ტიპის სხ-ის უსაფრთხო დაფრენისათვის გამოსადეგია, განსაკუთრებით, თუ აეროდრომი სამოქალაქო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებისათვის, ჩვეულებრივ, არ გამოიყენება;
 - ბ) მიდამოების ლანდშაფტი ხელსაყრელია წრეზე ფრენის, დასაფრენად შესვლის და მეორე წრეზე წასვლის მანევრების შესასრულებლად;
 - გ) გზაგადაჭრილი სხ-ის საწვავის მარაგი აეროდრომამდე საფრენად საკმარისია;
2. როდესაც სხ-ს მოეთხოვება უცნობ აეროდრომზე დაფრენის განხორციელება, სხ-ს უნდა ჰქონდეს საკმარისი დრო ამ აეროდრომზე დაფრენისათვის მოსამზადებლად.

3. მხოლოდ სხ-ის მეთაური იღებს გადაწყვეტილებას, თუ რამდენად უსაფრთხო იქნება დაფრენა, ასაფრენ-დასაფრენი ზოლის (შემდგომში ადზ) სიგრძისა და დაფრენის მომენტზე სხ-ის მასიდან გამომდინარე.
4. გზაგადაჭრილ სხ-ს, დასაფრენად შესვლის და დაფრენის უსაფრთხოდ შესრულების მიზნით საჭირო ინფორმაციის გადაცემა ხორციელდება რადიოტელეფონით

დანართი 1. (სმმ-ის ორგანოსა) და (საქართველოს თავდაცვის სამინისტროს) შორის გაფორმებული შეთანხმების ნიმუში

1. შესავალი

1.1 ძალაში შესვლის თარიღი

1.1.1 წინამდებარე შეთანხმება ძალაში შედის _____.

1.2 შეთანხმების მიზანი

1.2.1 წინამდებარე შეთანხმების მიზანია ისეთი მაკოორდინირებელი პროცედურების დადგენა, რომელთა მეშვეობითაც მოხდება სმმ-ის ორგანოსა და საბრძოლო მართვის ცენტრს შორის იმ ფრენებთან დაკავშირებული ინფორმაციის გაცვლა, რომლებიც სამოქალაქო სხელების მიერ სრულდება სმმ-ის მარშრუტებზე, დამატება №1-ში განსაზღვრულ არეებში. ამ შეთანხმების მიზანია ფრენის გეგმით მითითებული მარშრუტიდან გადახრილი სხ-ის ამოცნობის უზრუნველყოფა და გზის გადაჭრის აუცილებლობის და, შესაბამისად, გზის გადაჭრის თანმხლები რისკების შემცირება ან თავიდან აცილება (გამორიცხვა).

1.3 მოქმედების სფერო

1.3.1 ამ შეთანხმების პროცედურები ამატებს ან აზუსტებს მთავრობის დადგენილების №0000 დებულებებს სამოქალაქო სხ-ის გზის გადაჭრასთან დაკავშირებით და გამოიყენება წინა პუნქტში განსაზღვრულ ფრენებთან მიმართებაში.

2. პროცედურები

2.1 ინფორმაციის გაცვლა

2.1.1 (საბრძოლო მართვის ცენტრისგან) (სმმ-ის ორგანოს)

2.1.1.1 (საბრძოლო მართვის ცენტრი) (სმმ-ის ორგანოს) ატყობინებს, თუ მის მიერ შემჩნეულია, რომ ამოუცნობი სხ შედის ან შევიდა ამ შეთანხმების დამატება №1-ში განსაზღვრულ არე(ებ)ში.

2.1.2 (სმმ-ის ორგანოსაგან) (საბრძოლო მართვის ცენტრს)

2.1.2.1 ინფორმაციაში, რომელსაც (სმმ-ის ორგანო) (საბრძოლო მართვის ცენტრს) აწვდის ამ შეთანხმების დამატება №1-ში განსაზღვრულ არე(ებ)ში სმმ-ის მარშრუტებზე ფრენებთან დაკავშირებით, უნდა შედიოდეს:

ა) სხ-ის კუთვნილება;

ბ) მინიჭებული მმრლ-ის კოდი (ასეთის არსებობის შემთხვევაში);

გ) ფრენის ეშელონი; და

დ) ურთიერთშეთანხმებული წერტილის გავლის გამოანგარიშებული დრო.

2.1.2.2 როგორც კი (სმმ-ის ორგანო) შეიტყობს კურსიდან აცდენილი სხ-ის შესახებ:

ა) როდესაც სხ-ის ადგილმდებარეობა უცნობია - ატყობინებს (საბრძოლო მართვის ცენტრს) და წარუდგენს მას შესაბამის ფრენის გეგმას და სხვა მონაცემებს კურსიდან აცდენილი სხ-ის შესახებ; და

ბ) როდესაც სხ-ის ადგილმდებარეობა ცნობილია - საჭიროებისამებრ, (საბრძოლო მართვის ცენტრს) აწვდის სათანადო ინფორმაციას კურსიდან აცდენილი სხ-ის და მისთვის მიცემული რჩევა/მითითებების შესახებ.

2.1.2.3 როგორც კი (სმმ-ის ორგანო) შეიტყობს, რომ ამოუცნობი სხ იმყოფება ამ შეთანხმების დამატება №1-ში განსაზღვრულ კრიტიკულ არე(ებ)ში ან მის უშუალო სიახლოვეს, იგი (საბრძოლო მართვის ცენტრს) ატყობინებს ამის შესახებ, ისევე, როგორც მაშინ, როდესაც სხ-ის კუთვნილება დადგენილია.

2.1.2.4 როგორც კი (სმმ-ის ორგანო) შეიტყობს, რომ სხ-ის გზის გადაჭრა ხორციელდება:

ა) მისი პასუხისმგებლობის რაიონის ფარგლებში:

1) იგი ამყარებს კავშირს (საბრძოლო მართვის ცენტრთან), რომელსაც ორმხრივი კავშირი აქვს გზაგადაჭრილ სხ-თან და აწვდის მას არსებულ ინფორმაციას ამ სხ-ის შესახებ; და

2) საჭიროებისამებრ, ახორციელებს შეტყობინებების გადაცემას გზისგადაჭრელ სხ-სა ან (საბრძოლო მართვის ცენტრსა) და გზაგადაჭრილ სხ-ს შორის; და

ბ) მისი პასუხისმგებლობის რაიონის მიღმა - საჭიროებისამებრ, ატყობინებს (საბრძოლო მართვის ცენტრს) და აწვდის მას არსებულ ინფორმაციას ამ სხ-ის და განხორციელებული მაკოორდინირებული ზომების შესახებ.

3. კავშირგაბმულობის საშუალებები

3.1 კავშირი (სმმ-ის ორგანოსა) და (საბრძოლო მართვის ცენტრს) შორის

3.1.1 მაკოორდინირებელი პროცედურების ეფექტური შესრულების მიზნით, ხსენებული ორგანოები იყენებენ ან უზრუნველყოფენ ამ შეთანხმების დამატება 2-ში მითითებული კავშირგაბმულობის საშუალებების დამონტაჟებას. ამ საშუალებების მეშვეობით შესაძლებელი უნდა იყოს 15 წამის განმავლობაში პირდაპირი ხმოვანი კავშირის დამყარება აუდიოკონფერენციის მოსაწყობად, საუბრების ავტომატური ჩაწერით.

3.2 ავარიული არხი (121.5 მჰც)

3.2.1 სამოქალაქო და/ან გზისგადამჭრელ სხ-სა და (სმმ-ის ორგანოს) და (საბრძოლო მართვის ცენტრს) შორის კავშირის დასამყარებლად გამოიყენება 121.5 მჰც სიხშირე.

3.3 შეტყობინებების ჩაწერის და ჩანაწერების შენახვის ვალდებულება.

4. შეთანხმების გადახედვა

4.1 წინამდებარე შეთანხმება ექვემდებარება გადახედვას, თუ მოქმედ სტანდარტებში შეტანილი შესწორებები ან ორგანოების მიერ ახალი საშუალებების ექსპლუატაციაში შეყვანა მასში შესულ პროცედურებსა და დანართებზე გავლენას ახდენს. ახალი საშუალებების გამოყენების და/ან არსებულთა მოდიფიცირების შემთხვევაში, გადასინჯვაზე პასუხისმგებელია ის ორგანო, რომლის ინიციატივითაც აღნიშნული ქმედება განხორციელდა. ყველა დანარჩენ შემთხვევაში, შესაბამის ცვლილებას სთავაზობს ის ორგანო, რომელსაც იგი უშუალოდ ეხება.

4.2 თუ შესწორება ეხება მხოლოდ და მხოლოდ დამატებებში მითითებულ ინფორმაციას, შეთანხმებაში ჩაირთვება ახალი გადასინჯული დამატებები, რომლებიც ძალაში შევა ურთიერთ შეთანხმებულ თარიღში.

5. გარდამავალი დებულებები

1.1 პუნქტში მითითებული ძალაში შესვლის თარიღიდან, ინფორმაციის გაცვლასთან დაკავშირებული მაკოორდინირებელი პროცედურები ჩაანაცვლებს ნებისმიერ იმ სხვა პროცედურებს, რომლებსაც (სმმ-ის ორგანო) და (საბრძოლო მართვის ცენტრი) იყენებდნენ ურთიერთშეთანხმების საფუძველზე.

დანართი №1

1. კონკრეტული საჰაერო სივრცე ან არეები:

2. სმმ-ის მარშრუტები:

დანართი №2

1. კავშირგაბმულობის მოთხოვნილი საშუალებები:

დანართი 2. გზის გადაჭრის დროს გამოყენებული ფრაზები და მათი მნიშვნელობა

გზაგადამჭრელი სხ-ების მიერ გამოყენებული ფრაზები				გზაგადაჭრილი სხ-ების მიერ გამოყენებული ფრაზები			
ფრაზა	წარმოთქმ ა ¹	მნიშვნელობა		ფრაზა	წარმოთქმა ¹	მნიშვნელობა	
CALL SIGN	KOL SA- IN	გთხოვთ მოსახმობი	შემატყობინოთ სიგნალი	CALL SIGN ² (call sign)	KOL SA-IN	ჩემი მოსახმობი	
FOLLO W	FOL-LO	მომყევით		WILCO Will comply	VILL-KO	გავიგე, ვასრულებ	
DESCEN D	DEE- SEND	დაეშვით დასაფრენად		CAN NOT	KANN NOTT	შესრულება არ შემძლია	
YOU LAND PROCEE D	YOU LAAND PRO-SEED	განახორციელეთ აეროდრომზე	დაფრენა იმოძრავეთ თქვენი კურსით	REPEAT	REE-PEET	გაიმეორეთ მითითება	თქვენი
				AM LOST	AM LOSST	დავკარგე ორიენტაცია	
				MAYDAY HIJACK ³	MAYDAY HI-JACK	გასაჭირში ვარ გატაცებული ვარ	
				LAND (და დაამატეთ აეროდრომ ის სახელი)	LAAND(და დაამატეთ აეროდრომ ის სახელი)	გთხოვთ დაფრენას (და დაამატეთ აეროდრომის სახელი)	
				DESCEND	DEE-SEND	აუცილებელია დაშვება	

1. მეორე სვეტში ხაზგასმულია მახვილიანი მარცვლები.
 2. მითითებული უნდა იყოს ის მოსახმობი, რომელიც გამოიყენება სმმ-ის ორგანოებთან რადიოსატელეფონო კავშირის დროს და ფრენის გეგმაში მითითებულ სხ-ის ამოსაცნობ ინდექსს შეესაბამება.
 3. ფრაზა HIJACK-ის გამოყენება ზოგჯერ ვერ ხერხდება არსებული გარემოებების გამო.

დანართი 3. გზის გადაჭრისას გამოყენებული სიგნალები

გზისგადამჭრელი სხ-ის სიგნალები და გზაგადაჭრილი სხ-ის პასუხები

სერია	გზისგადამჭრელი სხ-ის სიგნალი	მნიშვნელობა	გზაგადაჭრილი სხ-ის პასუხი	მნიშვნელობა
1	<p>დღისით ან ღამით – სხ-ის ფრთების რხევა და სააერნაოსნო ნათურების (შვეულმფრენებისათვის – დასაფრენი ფარების) ციმციმი დროის არათანაბარ შუალედებში, გზაგადაჭრილი სხ-ის ოდნავ ზევით, წინ და, ჩვეულებრივ, მის მარცხნივ (ან მარჯვნივ, თუ გზაგადაჭრილი სხ არის შვეულმფრენი) ყოფნისას, და სიგნალის მიღების დადასტურების შემდეგ, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში ნელი მოზრუნება, ჩვეულებრივ, მარცხნივ (ან მარჯვნივ, შვეულმფრენის გზის გადაჭრის შემთხვევაში), საჭირო კურსზე გასასვლელად.</p> <p><i>შენიშვნა 1: მიდამოების რელიეფის ან მეტეოროლოგიური პირობების გამო შესაძლოა საჭირო გახდეს გზისგადამჭრელი სხ-ის ადგილმდებარეობის და ბრუნვის მიმართულების შეცვლა სერია 1-ში მითითებულის საწინააღმდეგოზე.</i></p> <p><i>შენიშვნა 2. თუ გზაგადაჭრილ სხ-ს არ შეუძლია ფრენის განხორციელება გზისგადამჭრელისაგან ჩამორჩენის გარეშე, მაშინ მიიჩნევა, რომ გზისგადამჭრელი სხ იფრენს წინ, „აპოდრომის“ ტიპის სტეშით წრეების სერიის შესრულებით და ფრთების რხევით ყოველთვის, როდესაც კი გაიფრენს გზაგადაჭრილი სხ-ის გვერდით.</i></p>	გზაგადაჭრილი ხართ, მომეცით	<p>დღისით ან ღამით – სხ-ის ფრთების რხევა, დროის არათანაბარ შუალედებში სააერნაოსნო ნათურების ციმციმი და გზისგადამჭრელი სხ-ის კურსით მოპრაობა</p> <p><i>შენიშვნა: გზაგადაჭრილი სხ-ისაგან მოთხოვნილი დამატებითი მოქმედებები მე-3 თავის პუნქტ 3.8-შია აღწერილი.</i></p>	გავიგე, ვასრულებ
2	<p>დღისით ან ღამით – გზაგადაჭრილი სხ-გან მკვეთრი მოზრუნება 90° ან მეტი კუთხით სიმაღლის აღებით, გზაგადაჭრილი სხ-ის ფრენის მიმართულების გადაკვეთის გარეშე.</p>	განაგრძეთ ფრენა თქვენი კურსით	დღისით ან ღამით – სხ-ის ფრთების რხევა	გავიგე, ვასრულებ
3	<p>დღისით ან ღამით – შასის გამოშვება (თუ შესაძლებელია), მუდმივი ნათების დასაფრენი ფარების ჩართვა და</p>	შეასრულეთ დაფრენა ან აეროდრომზე	დღისით ან ღამით – შასის გამოშვება (თუ შესაძლებელია), მუდმივი	გავიგე, ვასრულებ

	<p>გამოსაყენებელი ადრ-ის ან, თუ გზაგადაჭრილი სხ შვეულმფრენია, შვეულმფრენის დასაფრენი მოედნის გადაფრენა. შვეულმფრენის შემთხვევაში, გზისგადაჭრელი შვეულმფრენი დასაფრენად შესვლას ასრულებს, დასაფრენ მოედანთან ახლოს, კიდურა რეჟიმში გადასვლით.</p>		<p>ნათების დასაფრენი ფარების ჩართვა და მოძრაობა გზისგადაჭრელი სხ-ის კურსით და, თუ გამოსაყენებელი ადრ-ის ან შვეულმფრენის დასაფრენი მოედნის გადაფრენის შემდეგ დაფრენის პირობები უსაფრთხოდაა მიჩნეული, დაფრენის დაწყება.</p>	
--	--	--	---	--

გზაგადაჭრილი სხ-ის სიგნალები და გზისგადაჭრელი სხ-ის პასუხები

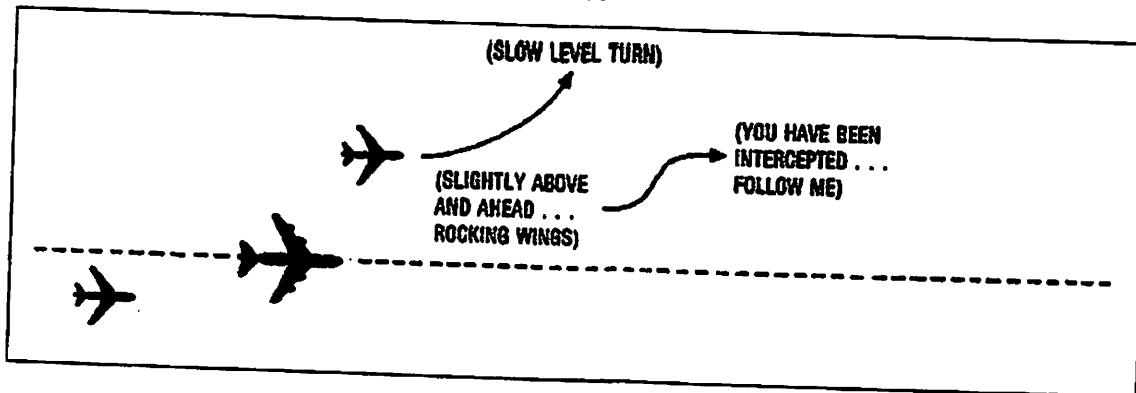
სერია	გზისგადაჭრელი სხ-ის სიგნალი	მნიშვნელობა	გზაგადაჭრილი სხ-ის პასუხი	მნიშვნელობა
1	<p>დღისით ან ღამით – შასის აკეცვა (თუ შესაძლებელია) და დასაფრენი ფარების ციმციმი აეროდრომის დონიდან 300 მ-ზე (1000 ფტ)მეტ, მაგრამ არაუმეტეს 600 მ-ის (2000 ფტ)სიმაღლეზე (შვეულმფრენისათვის 50 მ-ზე (170 ფტ) მეტ, მაგრამ არაუმეტეს 100 მ-ის (330 ფტ) სიმაღლეზე) ადრ-ის ან შვეულმფრენის დასაფრენი მოედნის გადაფრენისას და წრეზე ფრენის გაგრძელება ადრ-ის ან შვეულმფრენის დასაფრენი მოედნის თავზე. თუ შეუძლებელია დასაფრენი ფარების გამოყენება, ციმციმი უნდა განხორციელდეს სხვა ნებისმიერი საბორტო ნათურებით.</p>	<p>თქვენს მიერ მითითებული აეროდრომი გამოუსადეგარია</p>	<p>დღისით ან ღამით – თუ გზაგადაჭრილი სხ-ს მოეთხოვება, რომ გზისგადაჭრელ სხ-ს მიჰყვეს სათადარიგო აეროდრომამდე, გზისგადაჭრელი სხ კეცავს შასის (თუ შესაძლებელია) დაიყენებს გზისგადაჭრელი სხ-ის 1-ლი სერიის სიგნალებს.</p> <p>თუ მიღებულია გადაწყვეტილება სხ-ის გზის გადაჭრის შეწყვეტის შესახებ, გზისგადაჭრელი სხ იყენებს გზისგადაჭრელი სხ-ის მე-2 სერიის სიგნალებს.</p>	<p>გავიგე, მომყვით</p> <p>გავიგე, განაგრძეთ ფრენა თქვენი კურსით</p>
2	<p>დღისით ან ღამით – ყველა საბორტო ნათურის რეგულარული ჩართვა-გამორთვა ისე, რომ შესაძლებელი იყოს მათი განსხვავება ციმციმისაგან</p>	<p>შესრულება არ შემიძლია</p>	<p>დღისით ან ღამით – გამოიყენეთ გზისგადაჭრელი სხ-ის მე-2 სერიის სიგნალები.</p>	<p>გავიგე</p>
3	<p>დღისით ან ღამით – დროის არათანაბარი შუალედებით ყველა საბორტო ნათურის ციმციმი</p>	<p>გასაჭირში ვარ</p>	<p>დღისით ან ღამით – გამოიყენეთ გზისგადაჭრელი სხ-ის მე-2 სერიის სიგნალები.</p>	<p>გავიგე</p>

დანართი 4. გზის გადაჭრის მანევრები

1. მანევრები ვიზუალური ამოცნობისათვის

ფაზა 1 მიახლოვება	ფაზა 2 ამოცნობა	ფაზა 3 ამოცნობის მანევრი	შემდგომი

2. ფრენის მიმართულების მითითების მანევრი



<p>1. Ընկերությունը կհարգի ձեր հարցերը և կօգնի ձեր խնդիրները կատարելու գործընթացում:</p>		
<p>WILCO</p>	<p>WILL-KO</p>	<p>Յանքային հատված</p>
<p>CAN NOT</p>	<p>KANN NOT</p>	<p>Մեղադրանքներ չկան</p>
<p>REPAT</p>	<p>REE-PHEET</p>	<p>Բարձրագույն</p>
<p>AM LOST</p>	<p>AM LOSST</p>	<p>Չգտնվեց</p>
<p>MAYDAY</p>	<p>MAYDAY</p>	<p>Գնահատված</p>
<p>HIJACK</p>	<p>HI-JACK</p>	<p>Գնահատված</p>
<p>LAND</p>	<p>LAND</p>	<p>(Ը) Գնահատված</p>
<p>DESCEND</p>	<p>DEE SEND</p>	<p>Բարձրագույն</p>
<p>6. Երբ կատարվում է հարցումը, կատարողը պետք է հարգի ձեր անվտանգությունը և խոստովանի իր սխալները:</p>		

1. Ընկերությունը կհարգի ձեր հարցերը և կօգնի ձեր խնդիրները կատարելու գործընթացում:

2. Ընկերությունը կհարգի ձեր հարցերը և կօգնի ձեր խնդիրները կատարելու գործընթացում:

3. Ընկերությունը կհարգի ձեր հարցերը և կօգնի ձեր խնդիրները կատարելու գործընթացում:

4. Երբ կատարվում է հարցումը, կատարողը պետք է հարգի ձեր անվտանգությունը և խոստովանի իր սխալները:

5. Երբ կատարվում է հարցումը, կատարողը պետք է հարգի ձեր անվտանգությունը և խոստովանի իր սխալները:

Ձեր հարցերը

5. Երբ կատարվում է հարցումը, կատարողը պետք է հարգի ձեր անվտանգությունը և խոստովանի իր սխալները:

ბარათის უკანა მხარე

გზის გადაჭრის პროცედურები			
გზისგადამჭერი სხ-ის სიგნალი	მნიშვნელობა	გზაგადაჭრილი სხ-ის პასუხი	მნიშვნელობა
<p>1</p> <p>დღისით- სხ-ის ფრთების რხევა გზაგადაჭრილი სხ-ის წინ და, ჩვეულებრივ, მის მარცხნივ ყოფნისას, და სიგნალის მიღების დადასტურების შემდეგ, ჰორიზონტალურ სიბრტყეში წელი მობრუნება, ჩვეულებრივ მარცხნივ, საჭირო კურსზე გასასვლელად.</p> <p>ღამით - იგივე, მაგრამ ამას ემატება დროის არათანაბარ შუალედებში სააერნოსნო ნათურების ციმციმი.</p>	<p>გზაგადაჭრილი ხართ, მომყვებით</p>	<p>დღისით- სხ-ის ფრთების რხევა და გზისგადამჭერი სხ-ის კურსით მოძრაობა</p> <p>ღამით - იგივე, მაგრამ ამას ემატება დროის არათანაბარ შუალედებში სააერნოსნო ნათურების ციმციმი.</p>	<p>გავიგე, ვასრულებ</p>
<p>2</p> <p>დღისით ან ღამით - გზაგადაჭრილი სხ-გან მკვეთრი მობრუნება 90° ან მეტი კუთხით სიმაღლის აღებით.</p>	<p>განაგრძეთ ფრენა თქვენი კურსით</p>	<p>დღისით ან ღამით - სხ-ის ფრთების რხევა</p>	<p>გავიგე, ვასრულებ</p>
<p>3</p> <p>დღისით - წრეზე ფრენა აეროდრომის თავზე, შასის გამოშვება და ადზ-ის გადაფრენა დაფრენის მიმართულებით.</p> <p>ღამით - იგივე, მაგრამ ამას ემატება მუდმივი ნათების დასაფრენი ფარების ჩართვა.</p>	<p>შეასრულეთ დაფრენა ან აეროდრომზე</p>	<p>დღისით - შასის გამოშვება, მოძრაობა გზისგადამჭერი სხ-ის კურსით და, თუ გამოსაყენებელი ადზ-ის გადაფრენის შემდეგ დაფრენის პირობები უსაფრთხოდაა მიჩნეული, დაფრენის დაწყება.</p> <p>ღამით - იგივე, მაგრამ ამას ემატება მუდმივი ნათების დასაფრენი ფარების ჩართვა (ასეთების არსებობის შემთხვევაში).</p>	<p>გავიგე, ვასრულებ</p>
გზისგადამჭერი სხ-ის სიგნალი	მნიშვნელობა	გზაგადაჭრილი სხ-ის პასუხი	მნიშვნელობა
<p>4</p> <p>დღისით - შასის აკვეცა აეროდრომის დონიდან 300 მ-ზე (1000 ფტ)მეტ, მაგრამ არაუმეტეს 600 მ-ის (2000 ფტ) სიმაღლეზე ადზ-ის გადაფრენისას და აეროდრომის თავზე წრეზე ფრენის გაგრძელება.</p> <p>ღამით -და საფრენი ფარების ციმციმი ადზ-ის</p>	<p>თქვენს მიერ მინიშნებული აეროდრომი გამოუსადეგარია</p>	<p>დღისით ან ღამით - თუ გზაგადაჭრილი სხ-ს მოეთხოვება, რომ გზისგადამჭერ სხ-ს მიჰყვეს სათადარიგო აეროდრომამდე, აკვეცთ შასი (თუ შესაძლებელია) და გამოიყენეთ გზისგადამჭერი სხ-ის I-ლი სერიის სიგნალები.</p> <p>თუ მიღებულია</p>	<p>გავიგე, მომყვებით</p> <p>გავიგე.</p>

	გადაფრენისას და აეროდრომის თავზე წრეზე ფრენის გაგრძელება. თუ შეუძლებელია და საფრენი ფარების გამოყენება, ცივიში უნდა განხორციელდეს სხვა ნებისმიერი საბორტო ნათურებით.		გადაწყვეტილება სხ-ის გზის გადაჭრის შეწყვეტის შესახებ, გამოიყენეთ გზისგადამჭრელი სხ-ის მე-2 სერიის სიგნალები.	განაგრძეთ ფრენა თქვენი კურსით
5	დღისით ან ღამით - ყველა საბორტო ნათურის რეგულარული ჩართვა-გამორთვა ისე, რომ შესაძლებელი იყოს მათი განსხვავება ცივიშისაგან	შესრულება არ შემოიძლება	დღისით ან ღამით - გამოიყენეთ გზისგადამჭრელი სხ-ისათვის გათვალისწინებული მე-2 სერიის სიგნალები.	გავიგე
6	დღისით ან ღამით - დროის არათანაბარი შუალედებით ყველა საბორტო ნათურის ცივიში	გასაჭირში ვარ	დღისით ან ღამით - გამოიყენეთ გზისგადამჭრელი სხ-ის მე-2 სერიის სიგნალები.	გავიგე

ბარათის წინა მხარე

სხ-ის მიერ გზის გადაჭრის შემთხვევაში

1. უპასუხეთ გზისგადამჭრელი სხ-ის მიერ მიცემულ ვიზუალურ სიგნალებსა და ინსტრუქციებს.
2. შეატყობინეთ სმმ-ის ორგანოებს.
3. შეეცადეთ გზისგადამჭრელ სხ-თან კონტაქტის დამყარება 121,5 ან 243 მჰც სიხშირეზე,
4. მმრლ-ის მიმღებ-მოპასუხეზე დააყენეთ A რეჟიმი, კოდი 7700.
5. თუნებისმიერი წყაროდან რადიოთიმიღებულ ირამიემითი თე ბაგანსხვადეგა გზისგადამჭრელის სხ-ის მიერ გადმოცემული მითითებებისგან, შესარულეთ გზისგადამჭრელი სხ-ის მითითებები და მოითხოვეთ განმარტება.
6. ენობრივი პრობლემების არსებობის შემთხვევაში, გამოიყენეთ ქვემოთ მოცემული ფრაზები:

ვიზუალური სიგნალების განმარტება მოყვანილია ბარათის უკანა მხარეზე

ფრაზა	წარმოთქმა	მნიშვნელობა
CALL SIGN	KOL SA-IN	ჩემი მოსახმობია (.....)
WILCO	VILL-KO	გავიგე, ვასრულებ
CAN NOT	KANN NOT	შესრულება არ შემიძლია
REPEAT	REE-PEET	გაიმეორეთ თქვენი მითითება
AM LOST	AM LOSST	დავკარგე ორიენტაცია
MAYDAY	MAYDAY	გასაჭირში ვარ
HIJACK	HI-JACK	გატაცებული ვარ
LAND (აეროდრომის დასახელება)	LAAND	ვითხოვ დაფრენას (აეროდრომის დასახელება)-ში
DESCEND	DEE-SEND	ვითხოვ დაშვებას

ბარათის უკანა მხარე

