

საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტი



საჰაერო ტრანსპორტის საფრენოსნო ექსპლუატაციის ფაკულტეტი

მოყვარული პილოტი

მესამე საფეხურის პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამა

**თბილისი
2015**

პროგრამის სახელწოდება	მოყვარული პილოტი
სწავლების ენა	ინგლისური
მისანიჭებელი კვალიფიკაცია	მესამე საფეხურის პილოტის პროფესიული კვალიფიკაცია
პროგრამის მოცულობა კრედიტებით	<p>საგანმანათლებლო პროგრამა ითვალისწინებს 50 კრედიტის დაგროვებას. 1 კრედიტი = 28 ასტრონომიულ საათს. კრედიტი ასახავს სამუშაოს იმ რაოდენობას, რომელიც საჭიროა ამა თუ იმ კომპონენტის დასასრულებლად და სწავლის შედეგების მისაღწევად.</p> <p>სასწავლო კონპონენტებისათვის გათვალისწინებულია 30 კრედიტი (840 სთ), მათ შორის: ა) დამოუკიდებელი მუშაობისათვის - 358 სთ; ბ)შუალედური შემონმებისა და დასკვნითი გამოცდებისათვის - 32სთ; საფრენოსნო პრაქტიკის კომპონენტისათვის - 560 სთ (20 კრედიტი); მათ შორის: ა) დამოუკიდებელი მუშაობისათვის - 191 სთ; ბ)შუალედური შემონმებისა და დასკვნითი გამოცდებისათვის - 4 სთ; საფეხური შედეგა ორი (შემოდგომისა და გაზაფხულის), სემესტრისაგან და მოიცავს 40 სასწავლო კვირას. თითოეული სემესტრი შედეგა 20 სასწავლო კვირისაგან.</p> <p>პროფესიული საგანმანათლებლო პროგრამის ვადის ამოწურვის შემდეგ, აკადემიური დავალიანების მქონე სტუდენტს უფლება აქვს, საგანმანათლებლო პროგრამის დასრულების მიზნით, სწავლა განაგრძოს არაუმეტეს 1 დამატებითი სემესტრის განმავლობაში.</p>
ხელმძღვანელი	საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტის ასოცირებული პროფესორი გიორგი ინასარიძე

ტერმინების განმარტება:

- ATPL - სატრანსპორტო პილოტის ლიცენზია;
- EASA - ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტო;
- FCL - საფრენოსნო ეკიპაჟის ლიცენზირების წესი;
- FNPT II – საფრენოსნო და სანავიგაციო პროცედურული საწაფი;
- ICAO – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია;
- MCC - მრავალ წევრიანი ეკიპაჟის წევრთა ურთიერთქმედება;
- VFR - ვიზუალური ფრენის წესები
- IFR - ხელსაწყობით ფრენის წესები

I. საგანმანათლებლო პროგრამის მიზანი

პროგრამა შედგენილია ICAO-ს ჩიკაგოს კონვენციის პირველი დანართის, EASA-ს სამოქალაქო ავიაციის ეკიპაჟის წევრების მიმართ დადგენილი მოთხოვნებისა (ევროპის პარლამენტისა და საბჭოს #216/2008 რეგულიაცია, 2008.02.20. და COMMISSION REGULATION (EU) No 1178/2011, 2011.11.03, EASA Part-FCL Annex to ED Decision 2011/016/R) და „ავიასპეციალისტთა

სერტიფიცირების წესების“ (საქართველოს სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს ბრძანება №150) შესაბამისად და ორიენტირებულია, საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის სფეროში კვალიფიციური სპეციალისტების მომზადებაზე.

აღნიშნული სპეციალობით სწავლების უმთავრესი მიზანია მოამზადოს მესამე საფეხურის პილოტი, რომელსაც აქვს სფეროსათვის დამახასიათებელი ძირითადი ამოცანების, პრინციპების, პროცესებისა და კონცეფციების ზოგადი ცოდნა, აცნობიერებს ამოცანების შესასრულებლად აუცილებელ ნაბიჯებს; შეუძლია შეაფასოს დავალებების შესასრულებლად სხვადასხვა მიდგომა, შეარჩიოს და მიუსადაგოს სათანადო მეთოდები, განსხვავებულ სიტუაციებში წარმოქმნილი პრობლემების გადასაჭრელად ინფორმაციის ცნობილი წყაროების გამოყენებით გააკეთოს მათი შეფასება და ანალიზი. ვიზუალური ფრენის წესების ფარგლებში შეუძლია განახორციელოს საჰაერო ხომალდის უსაფრთხო საფრენოსნო ექსპლუატაცია მარტივ მეტეოროლოგიურ პირობებში.

II. დაშვების წინაპირობა

პროგრამაზე სწავლის უფლება აქვს საქართველოში გაცემული ან მასთან გათანაბრებული სრული ზოგადი განათლების დამადასტურებელი სახელმწიფო სერტიფიკატის მქონე პირს.

პროგრამაზე სწავლის უფლების მოპოვება ასევე შესაძლებელია მობილობის ან შიდა მობილობის გზით საქართველოს კანონმდებლობითა და უნივერსიტეტის შიდა მარეგულირებელი წესების მოთხოვნათა გათვალისწინებით.

ნებისმიერ ზემოთ აღნიშნულ შემთხვევაში, სწავლის უფლების მოპოვებისათვის, „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ (სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 30 აგვისტოს ბრძანება №150) შესაბამისად, სავალდებულოა კანდიდატი ფლობდეს „საფრენოსნო საექსპერტო-საექიმო კომისიის“ მიერ გაცემულ ჯანმთელობის დამადასტურებელ პირველი კლასის სამედიცინო სერტიფიკატს.

III. სწავლის შედეგები

მესამე საფეხურის საგანმანათლებლო პროგრამა შესაძლებლობას აძლევს სტუდენტს შეიძინოს ცოდნა, გამოიმუშავოს შესაბამისი უნარები და მოახდინოს მათი რეალიზება სასწავლო გეგმით გათვალისწინებული კომპონენტების ძირითადი თავისებურებების შესწავლისა და გაანალიზების საფუძველზე. კურსდამთავრებული უნდა ფლობდეს შემდეგ კომპეტენციებს:

<p>ცოდნა და გაცნობიერება</p>	<p>პილოტმა იცის:</p> <ul style="list-style-type: none"> • აეროდინამიკის საფუძვლები; • საავიაციო კანონმდებლობა; • საჰაერო ხომალდებისა და საავიაციო ძრავების კონსტრუქცია და მათი საფრენოსნო ექსპლუატაცია; • მარტივ მეტეოროლოგიურ პირობებში საჰაერო ხომალდების რადიოელექტრონული და საპილოტაჟო-სანავიგაციო სისტემებისა და ხელსაწყოების მუშაობის პრინციპები, სამუშაო დიაპაზონები, შესაძლო ცდომილებები და საფრენოსნო ექსპლუატაცია როგორც სტანდარტულ ასევე გაუთვალისწინებელ და განსაკუთრებულ სიტუაციებში; • საჰაერო ნავიგაციის თეორიული საფუძვლები; • საჰაერო სივრცის სტრუქტურა.
-------------------------------------	--

<p>ცოდნის პრაქტიკაში გამოყენების უნარი</p>	<p>პილოტს შეუძლია:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ერთდრავიანი საჰაერო ხომალდების პილოტირების ტექნიკის ათვისება; • საჰაერო სივრცის მეტეოროლოგიური შეფასება როგორც აეროდრომის რაიონში ასევე შესასრულებელი ფრენის მთელ მარშრუტზე; • საჰაერო ხომალდის, საავიაციო ძრავას, ფუნქციური სისტემების, რადიოელექტრონული და საპილოტაჟო-სანავიგაციო მოწყობილობების უსაფრთხო საფრენოსნო ექსპლუატაცია მარტივ მეტეოროლოგიურ პირობებში; • ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა შესასრულებელი მარშრუტის ყველა ეტაპზე.
<p>დასკვნის უნარი</p>	<ul style="list-style-type: none"> • შექმნილი სიტუაციიდან გამომდინარე მიიღოს გადაწყვეტილება დაგეგმილი ფრენის გადადების, მარშრუტის შეცვლის, დასაფრენად შემოსვლის ეტაპზე მეორე წრეზე წასვლის ან სათადარიგო აეროდრომზე დაფრენის შესახებ.
<p>კომუნიკაციის უნარი</p>	<ul style="list-style-type: none"> • პროფესიასთან დაკავშირებულ საკითხებზე თავისუფალი კომუნიკაცია პროფესიულ და არაპროფესიულ საზოგადოებაში სახელმწიფო და უცხოურ ენებზე.; • საჰაერო რადიოკავშირის წარმოება ქართულ და ინგლისურ ენებზე; • თანამედროვე საინფორმაციო-საკომუნიკაციო ტექნოლოგიების გამოყენება, საფრენოსნო ექსპლუატაციის სფეროში
<p>სწავლის უნარი</p>	<ul style="list-style-type: none"> • შეათვასოს საკუთარი პროფესიული განვითარების პერსპექტივები და პასუხისმგებლობა აიღოს შემდგომ სწავლაზე.
<p>ღირებულებები</p>	<ul style="list-style-type: none"> • გათავისებული აქვს საჰაერო ხომალდების საფრენოსნო ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა. არასტანდარტულ სიტუაციაში არის დაკვირვებული, განონასწორებული, მოქმედებს ინსტრუქციის თანახმად და შეუძლია გადაწყვეტილებების სწრაფად მიღება.

IV. დასაქმების სფერო

დასაქმების სფერო მოიცავს სამოქალაქო და სახელმწიფო ავიაციის ისეთ სტრუქტურებს, როგორებიც არის: ავიაკლუბები, თავდაცვის სამინისტროს საავიაციო სამხედრო ნაწილები და სხვა საავიაციო საწარმოები.

V. სასწავლო კურსების სწავლების ფორმა

პროგრამით გათვალისწინებული კომპონენტების შესწავლა ხორციელდება ლექციებზე, პრაქტიკულ მეცადინეობებზე და საფრენოსნო პრაქტიკის პროცესში, ამასთან სტუდენტის მიერ დამოუკიდებელი მეცადინეობის დროსაც უზრუნველყოფილია პროგრამის შესაბამისად კომპონენტების შესწავლა.

სწავლების ფორმები:

- **ლექცია** - სტუდენტებისადმი თანმიმდევრულად სასწავლო მასალის გადაცემა სილაბუსით განსაზღვრული თემების ახსნა-განმარტების გზით.
- **პრაქტიკული მეცადინეობა** - ჯგუფთან სალექციო მასალის შესაბამისი პრაქტიკული ამოცანების, ზეპირი და ტესტური სამუშაოების, პრეზენტაციების, დისკუსიებისა და სხვა სამუშაოების ფარგლებში გამოვლენილი ცოდნის და უნარ-ჩვევების შეფასება;
- **დამოუკიდებელი მეცადინეობა** - სასწავლო გეგმით გათვალისწინებული ლექციებსა და პრაქტიკულ მეცოდანეობებზე განხილული თემების ათვისება და შუალედური შემოწმებისა და დასკვნითი გამოცდებისათვის მომზადება.
- **საფრენოსნო პრაქტიკა** - მოიცავს ხუთ ძირითად კომპონენტს:
 - 1) **მინისზედა მომზადება** - ტარდება ფრენის კონკრეტული სახეობის (დავალების) მომზადების მიზნით. აუცილებლობის შემთხვევაში, შესაძლებელია დაინიშნოს დამატებითი მიზნობრივი მინისზედა მომზადება.
 - 2) **საწაფზე მომზადება/კაბინაში წვრთვნა** - ხორციელდება საფრენოსნო მომზადებაზე დასამუშავებელი სავარჯიშოებისა და დავალებების წინასწარი მომზადება საწაფზე, რაც ხელს უწყობს პილოტირებისა და სანავიგაციო ელემენტების უნარ-ჩვევების განმტკიცებას.
 - 3) **ფრენისწინა მომზადება** - მოიცავს: უშუალოდ ფრენის წინ შექმნილი მეტეოროლოგიური და აერონავიგაციური პირობების გათვალისწინებით სავარჯიშოს უსაფრთხოდ შესრულების ინსტრუქციებსა და მითითებებს.
 - 4) **საფრენოსნო მომზადება** - ხორციელდება უშუალოდ სასწავლო საჰაერო ხომალდებზე რეალური ფრენის სახით, როგორც ინსტრუქტორთან ერთად (საჩვენებელი და საკონტროლო), ასევე დამოუკიდებლად. საფრენოსნო მომზადების დროს, სტუდენტი მონაცვლეობით ეტაპობრივად, ჯერ ინსტრუქტორთან ერთად ხოლო შემდეგ დამოუკიდებლად ახორციელებს პილოტირების უნარ-ჩვევების ათვისებასა და დახვეწას.
 - 5) **ფრენის შემდგომი გარჩევა** - დაშვებული შეცდომების ან/და დარღვევების ანალიზი, რომელიც ინსტრუქტორის შეხედულებისამებრ შეიძლება იყოს ინდივიდუალური ან ჯგუფური.

VI. სწავლის შედეგების მიღწევის მეთოდები

სწავლების პროცესის მაღალ დონეზე წარმართვის, სტუდენტთა აქტიურად ჩართულობის უზრუნველყოფისათვის გამოიყენება სწავლების შემდეგი მეთოდები:

1. **ვერბალური ანუ ზეპირსიტყვიერი მეთოდი**- გულისხმობს სალექციო მასალის გადაცემას სტუდენტისათვის ვერბალური გზით, რომლის დროსაც გამოიყენება კითხვა-პასუხის, ინტერაქტიური მუშაობის, პრაქტიკული სიტუაციის მოდელირების საფუძველზე თეორიული დებულებების ახსნის მეთოდები;
2. **დისკუსია/დებატები** - სტუდენტებს საშუალება ეძლევათ აქტიურად გამოხატონ განსახილველ საკითხთან დაკავშირებით საკუთარი აზრი, ინტენსიურად ჩაერთონ დისკუსიაში და განახორციელონ საკუთარი მოსაზრებების არგუმენტირებული დაცვა;
3. **შემთხვევის ანალიზი (Case study)** - პროფესორი სტუდენტებთან ერთად ლექციაზე განიხილავს კონკრეტულ შემთხვევებს, რომელთა მიხედვით ყოველმხრივ და საფუძვლიანად შეისწავლება საკითხი;
4. **ჯგუფური მუშაობა** - გულისხმობს სტუდენტთა ჯგუფებად დაყოფას და მათთვის სასწავლო დავალების მიცემას. ჯგუფის წევრები ინდივიდუალურად ამუშავებენ საკითხს და პარალელურად უზიარებენ მას ჯგუფის დანარჩენ წევრებს. დასახული ამოცანიდან გამომდინარე შესაძლებელია

ჯგუფის მუშაობის პროცესში წევრებს შორის მოხდეს ფუნქციების გადანაწილება, ეს სტრატეგია უზრუნველყოფს ყველა სტუდენტის მაქსიმალურ ჩართულობას სასწავლო პროცესში;

5. **დემონსტრირების მეთოდი** – ეს მეთოდი ინფორმაციის ვიზუალურად წარმოდგენას გულისხმობს. შედეგის მიღწევის თვალსაზრისით ის საკმაოდ ეფექტურია. ხშირ შემთხვევაში უმჯობესია, მასალა ერთდროულად აუდიო და ვიზუალური გზით მიეწოდოს სტუდენტებს. შესასწავლი მასალის დემონსტრირება შესაძლებელია განხორციელდეს როგორც მასწავლებლის, ისე სტუდენტის მიერ. ეს მეთოდი გვეხმარება თვალსაჩინო გაეხადოთ სასწავლო მასალის აღქმის სხვადასხვა საფეხური, დავაკონკრეტოთ, თუ რისი შესრულება მოუწევთ სტუდენტებს დამოუკიდებლად; ამავე დროს, ეს სტრატეგია ვიზუალურად წარმოაჩენს საკითხის/პრობლემის არსს.
6. **ახსნა-განმარტებითი მეთოდი** – ეფუძნება მსჯელობას მოცემული საკითხის ირგვლივ. პროფესორს მასალის გადმოცემისას მოჰყავს კონკრეტული მაგალითი, რომლის დაწვრილებით განხილვაც ხდება მოცემული თემის ფარგლებში.
7. **ქმედებაზე ორიენტირებული სწავლება** – მოითხოვს პროფესორისა და სტუდენტის აქტიურ ჩართულობას სწავლების პროცესში, სადაც განსაკუთრებულ დატვირთვას იძენს თეორიული მასალის პრაქტიკული ინტერპრეტაცია.
8. **ანალიზის მეთოდის** გამოყენებით სტუდენტებთან ერთად ლექციაზე განხილვება კონკრეტული შემთხვევები, რომლებიც ყოველმხრივ და საფუძვლიანად შეისწავლიან საკითხის მანამდე უცნობ მხარეებს. ანალიზის მეთოდი გვეხმარება სასწავლო მასალის, როგორც ერთი მთლიანის, შემადგენელ ნაწილებად დაშლაში, რაც ამარტივებს დასმული პრობლემის შიგნით არსებული ცალკეული საკითხების დეტალურ გაშუქებას.
9. **საფრენოსნო სწავლების მეთოდი** - გულისხმობს პილოტ-ინსტრუქტორისა და სტუდენტის, როგორც ჯგუფურ ასევე ინდივიდუალურ სასწავლო პროცესს რაც მოიცავს: ამოცანის დასახვას, მისი შესწავლას, მეტეოროლოგიური პირობების გათვალისწინებით საჭირო ხომალდის მახასიათებლების შეფასებას, შესასრულებელი ამოცანის გეგმის შედგენას, უსაფრთხოების ნორმების ანალიზს, მარშრუტის შედგენას, წონისა და ბალანსის გათვლას, სანჯავის გაანგარიშებას. უშუალოდ ფრენის შესრულების პროცესში სტუდენტი მოქმედებს სწავლის პროცესში შექმნილი ცოდნისა და გამოცდილების ფარგლებში. გადახრებისა და დარღვევის შემთხვევაში ინსტრუქტორი იძლევა მოკლე, ადვილად გასაგებ, მკაფიო და მშვიდ მითითებას. ფრენის შემდეგ მიმდინარეობს შენიშვნების, დაშვებული შეცდომების შესაძლო შედეგების, მათი გამოსწორებისა და პრევენციების განხილვა, რომელიც ინსტრუქტორის შეხედულებისამებრ შეიძლება იყოს ინდივიდუალური და ჯგუფური.

VII. სტუდენტის ცოდნის შეფასების სისტემა

შეფასების სისტემა უშვებს ხუთი სახის დადებით შეფასებას:

ქულა	შეფასება
მაქსიმალური შეფასების 91% და მეტი	A - „ფრიალი“
მაქსიმალური შეფასების 81-90%	B - „ძალიან კარგი“
მაქსიმალური შეფასების 71-80%	C - „კარგი“
მაქსიმალური შეფასების 61-70%	D - „დამაკმაყოფილებელი“
მაქსიმალური შეფასების 51-60%	E - „საკმარისი“

და ორი სახის უარყოფით შეფასებას:

ქულა	შეფასება
მაქსიმალური შეფასების 41-50%	Fx - „ვერ ჩააბარა“
მაქსიმალური შეფასების 40% და ნაკლები	F - „ჩაიჭრა“

სტუდენტის ცოდნა ფასდება 100-ქულიანი სისტემით. მის მიერ განეული პრომის შეფასება გარკვეული შეფარდებით ითვალისწინებს:

- ა) შუალედურ შეფასებას - 60 ქულა (ერთი შუალედური შემონმება და მიმდინარე შეფასება);
- ბ) დასკვნითი გამოცდის შეფასებას - 40 ქულა.

სტუდენტთა შეფასების სქემა, პერიოდულობა და კრიტერიუმები მოცემულია თითოეულ სილაბუსში.

სტუდენტის მიერ სასწავლო კურსით გათვალისწინებული კრედიტის ათვისებას ადასტურებს სილაბუსით დაგეგმილი სამუშაოების შესრულებაში მიღებული დადებითი შეფასება.

EASA-ს სამოქალაქო ავიაციის ეკიპაჟის წევრების მიმართ დადგენილი მოთხოვნების გათვალისწინებით, „EASA PPL“ ნომენკლატურული კოდით აღინიშნულ კომპონენტებში შუალედური შემონმება და დასკვნითი გამოცდები ტარდება ტესტური მეთოდით, EASA-ს მიერ სერტიფიცირებული „EASA ATPL EXAM“-ის ტესტური მასალის მეშვეობით.

VIII. გამოცდები

1. დასკვნითი გამოცდა

ა) დასკვნითი გამოცდა (წერილი, ზეპირი ან ტესტური ფორმით) ტარდება სასწავლო პროცესის აკადემიური კალენდრით განსაზღვრულ ვადებში. დასკვნითი გამოცდის შეფასების კრიტერიუმები ლექტორის მიერ განისაზღვრება სილაბუსში;

ბ) დასკვნით გამოცდაზე გასვლის უფლება ეძლევა სტუდენტს, რომელსაც შუალედური შეფასებების ქულისა და დასკვნითი გამოცდის მაქსიმალური ქულის გათვალისწინებით უგროვდება არანაკლებ 51 ქულა;

გ) დასკვნითი გამოცდის მაქსიმალური ქულაა - 40;

დ) დასკვნით გამოცდაზე დადებით შეფასებად ითვლება 5 ქულა და მეტი;

ე) თუ სტუდენტმა შუალედური და დასკვნითი გამოცდის შედეგების შეჯამების საფუძველზე დააგროვა 41-50 ქულა, მაშინ მას ეძლევა დამოუკიდებელი მუშაობით დამატებით გამოცდაზე ერთხელ გასვლის უფლება;

ვ) თუ დასკვნითი გამოცდის და შუალედური შეფასებების ქულათა ჯამი შეადგენს 40 და ნაკლებს, სტუდენტი დამატებით გამოცდაზე არ დაიშვება და მის სემესტრულ შეფასებად ჩაითვლება „F“ (ჩაიჭრა) შესაბამისი ქულით.

2. დამატებითი გამოცდა

ა) სტუდენტს უფლება აქვს დამატებით გამოცდაზე გავიდეს იმავე სემესტრში, დასკვნითი გამოცდიდან არანაკლებ 10 დღის შემდეგ;

ბ) დამატებით გამოცდაზე დადებით შეფასებად ითვლება 5 და მეტი ქულა;

გ) დამატებით გამოცდაზე გამოუცხადებლობის შემთხვევაში სტუდენტი შეფასდება 0 ქულით და მისი სემესტრული შეფასება იქნება „F“ (ჩაიჭრა);

დ) დამატებით გამოცდაზე მიღებული უარყოფითი შეფასება ავტომატურად განსაზღვრავს სტუდენტის შესაბამის სემესტრულ შეფასებას - 0 ქულა - „F“ (ჩაიჭრა);

ე) თუ შუალედური შეფასებებისა და დამატებითი გამოცდის ქულათა ჯამი შეადგენს „FX“-ის (ვერ ჩააბარა) ან „F“-ის (ჩაიჭრა) შესაბამის ქულებს, სტუდენტი ვალდებულია ხელახლა შეისწავლოს საგანი და მის სემესტრულ შეფასებად ჩაითვლება “F” (ჩაიჭრა) 0 (ნული) ქულით.

3. საფრენოსნო პრაქტიკის შეფასების სისტემა

სტუდენტის ცოდნის შეფასება მოხდება შემდეგი ფორმების და კრიტერიუმების მიხედვით: მიმდინარე საფრენოსნო შემოწმება, შუალედური საფრენოსნო შემოწმება და დასკვნითი საფრენოსნო შემოწმება.

შენიშვნა:

- 1- შეფასება მოხდება „პილოტთა პირველადი მომზადების პროგრამით“ (შეთანხმებულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის მიერ 13.08.2014წ.) გათვალისწინებული შეფასების ნორმატივების შესაბამისად რომელიც წარმოდგენილია საფრენოსნო პრაქტიკის სილაბუსში.
- 2- „ავიასპეციალისტთა სერტიფიცირების წესების“ (სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის, 2012 წლის 30 აგვისტოს ბრძანება №150) მე-5 მუხლის, მე-2 და მე-3 პუნქტების შესაბამისად დადებით შედეგად ითვლება დასკვნითი გამოცდის 80% და მეტი, რომელიც ამავე წესების თანახმად, საფრენოსნო-სააღრიცხვო დოკუმენტაციაში ჩაინერგება „ჩააბარა“-„ვერ ჩააბარა“ ან „იყის“-„არ იყის“ პრინციპით.

შუალედური საფრენოსნო შემოწმება - ტარდება სემესტრში ერთხელ VIII - IX კვირაში და მიზნად ისახავს პირველი 7 კვირის განმავლობაში, სტუდენტის მიერ შეძენილი უნარ-ჩვევების შეფასებას რათა დაშვებულ იქნეს პირველ დამოუკიდებელ ფრენაზე.

შუალედური შემოწმება ტარდება ფრენის პროცესში, უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ სტუდენტის ქმედებებზე დაკვირვებით, დადგენილი შეფასების ნორმატივების მიხედვით და ფასდება მაქსიმუმ 20 ქულით. თუ სტუდენტმა საფრენოსნო შემოწმების შედეგების საფუძველზე ვერ დააგროვა 15 ქულა, იგი ვალდებულია აუთვისებელი სავარჯიშოები გაიაროს თავიდან და ჩააბაროს შუალედური გამოცდა.

მიმდინარე საფრენოსნო შემოწმება - ტარდება „პილოტთა პირველადი მომზადების პროგრამით“ (შეთანხმებულია სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის მიერ 13.08.2014წ.) გათვალისწინებული #2; #5; #7; #9; #10; #11; #12; #13; #14; და #15 სავარჯიშოს დამასრულებელი ფრენის პროცესში, უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორის მიერ სტუდენტის ქმედებებზე დაკვირვებით, დადგენილი შეფასების ნორმატივების (დანართი2) შესაბამისად და ფასდება მაქსიმუმ 4 ქულით, დადებით შეფასებად ჩაითვლება 3 ქულა, ხოლო ჯამური რაოდენობა უნდა შეადგენდეს 35 და მეტ ქულას.

დასკვნითი საფრენოსნო შემოწმება:

ა) დასკვნითი საფრენოსნო შემოწმება ტარდება სემესტრის ბოლოს (XVIII-XX კვირა), და მიზნად ისახავს საფრენოსნო პრაქტიკა I-ის განმავლობაში, სტუდენტის მიერ შეძენილი უნარ-ჩვევების შეფასებას;

ბ) დასკვნითი საფრენოსნო შემოწმების მაქსიმალური ქულაა – 40;

გ) დასკვნით საფრენოსნო შემოწმებაზე დადებით შეფასებად ითვლება 30 ქულა და მეტი;

დ) თუ სტუდენტმა დასკვნითი საფრენოსნო შემოწმების შედეგების საფუძველზე ვერ დააგროვა მაქსიმალური შეფასების 80%, ამ შემთხვევაში იგი ვალდებულია, აუთვისებელი სავარჯიშოები გაიაროს თავიდან და ჩააბაროს დასკვნითი გამოცდა.

სასწავლო გეგმა

1	სასწავლო კურსის დასახელება	სასწავლო კურსის კოდი	დაშვების წინაპირობა	კრედიტი	საათები						სწავლების წლები და სემესტრები		სულ კრედიტი
					სულ	საკონტაქტო	ლექცია/ პრაქტიკული მეცადინეობა/ გამოცდა	პრაქტიკული საფერწონსო მომზადება	შუალედური შემოწმება/გაოცდა	დამოუკიდებელი	I		
											I	II	
											კრედიტი	კრედიტი	
2	3	4	5	6	7	8			9	10	11	12	
თეორიული სწავლების მოდული													
1	საჰაერო კანონმდებლობა	EASA PPL 010	წინაპირობის გარეშე	4	112	64	30/30		4	48	4		4
2	საჰაერო ხომალდი და სისტემები	EASA PPL 021	წინაპირობის გარეშე	4	112	64	30/30		4	48	4		4
3	საავიაციო ხელსაწყოები	EASA PPL 022	წინაპირობის გარეშე	4	112	64	30/30		4	48	4		4
4	საავიაციო ძრავები	EASA PPL 023	წინაპირობის გარეშე	2	56	34	15/15		4	22	2		2
5	ელექტრული სისტემები	EASA PPL 024	წინაპირობის გარეშე	2	56	34	15/15		4	22	2		2
6	ზოგადი ნავიგაცია	EASA PPL 061	წინაპირობის გარეშე	6	168	94	45/45		4	74	6		6
7	ფრენის პრინციპები	EASA PPL 080	წინაპირობის გარეშე	4	112	64	30/30		4	48	4		4
8	ვიზუალური ფრენების რადიო კომუნიკაცია ინგლისურ ენაზე	EASA PPL 091	წინაპირობის გარეშე	4	112	64	0/60		4	48	4		4
სულ თეორიული სწავლების მოდული				30	840	482			32	358	30	0	30
საფერწონსო პრაქტიკის მოდული													
9	საფერწონსო პრაქტიკა	PPL FT	თეორიული სწავლების მოდული	20	560	369		0/365	4	191		20	20
სულ საფერწონსო პრაქტიკის მოდული									4		0	20	20
ს უ ლ				50	1400	851			36	549	30	20	50

X. სწავლის შედეგების რუკა

N	სასწავლო კურსის დასახელება	კომპეტენციები					
		ცოდნა და გაცნობიერება	ცოდნის პრაქტიკაში გამოყენების უნარი	დასკვნის უნარი	კომუნიკაციის უნარი	სწავლის უნარი	ღირებულებები
1.	საჰაერო კანონმდებლობა	X	X			X	X
2.	საჰაერო ხომალდი და სისტემები	X	X	X			
3.	საავიაციო ხელსაწყოები	X	X	X			
4.	საავიაციო ძრავები	X	X	X			
5.	ელექტრული სისტემები	X	X	X			
6.	ზოგადი ნავიგაცია	X	X	X	X	X	
7.	ფრენის პრინციპები	X	X				
8.	ვიზუალური ფრენების რადიო კომუნიკაცია ინგლისურ ენაზე	X	X		X		
9.	საფრენოსნო პრაქტიკა	X	X	X	X	X	X

XI. ადამიანური და მატერიალურ-ტექნიკური რესურსები

საგანმანათლებლო პროგრამით გათვალისწინებულ კომპონენტებს უზრუნველყოფს უნივერსიტეტის აკადემიური პერსონალი, პილოტ-ინსტრუქტორები და მონვეული სპეციალისტები. პროგრამით გათვალისწინებული სწავლის შედეგების მისაღწევად გამოიყენება სტუდენტებისთვის ხელმისაწვდომი უნივერსიტეტის მატერიალურ-ტექნიკური ბაზა, კერძოდ: აუდიტორიები, კომპიუტერული კლასები (ინტერნეტი და შიდა ქსელში ჩართული კომპიუტერული ტექნიკა, სწავლების პროცესისთვის განკუთვნილი კომპიუტერული პროგრამები), ლინგვაფონის კაბინეტი, ბიბლიოთეკა, რომელიც უზრუნველყოფილია სასწავლო-მეთოდური ლიტერატურით, ელექტრონული სახელმძღვანელოებითა და ბიბლიოთეკის წიგნადი ფონდის მონაცემთა ბაზით.

სტუდენტები საფრენოსნო-მეთოდურ მომზადებას გადიან საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტის ექსპლუატაციაში არსებული FNPT II+MCC ტიპის საწავლის მეშვეობით, ხოლო საფრენოსნო მომზადება სრულდება უნივერსიტეტის კუთვნილ ქ. თელავის აეროდრომ „მიმინოს“ ბაზაზე, ერთძრავიანი Aeroprakt-22, Cessna-152 და ორ ძრავიანი PA-34 220T ტიპის სასწავლო საჰაერო ხომალდებით.

აღამიანური რესურსი

პროფესორ -მასწავლებლები		
N	სახელი, გვარი	აკადემიური თანამდებობა
1	კოტე ბროლაძე	პროფესორი
2	გიორგი ინასარიძე	ასოცირებული პროფესორი
3	ჯემალ ბზარაშვილი	ასოცირებული პროფესორი
4	ნოდარი ხვედელიძე	ასისტენტი
მონვეული სპეციალისტი		
1	გიორგი ეგვინიძე	მონვეული სპეციალისტი
2	ვალერი მიქაძე	მონვეული სპეციალისტი
3	ზაზა ჩხეიძე	მონვეული სპეციალისტი
4	როსტომ მასურაშვილი	მონვეული სპეციალისტი
5	ზურაბ ხოშტარია	მონვეული სპეციალისტი
პილოტ-ინსტრუქტორები		
1	ბონდო ბუზალაძე	უფროსი პილოტ-ინსტრუქტორი
2	კახაბერ კალანდაძე	პილოტ-ინსტრუქტორი
3	დიმა სართანია	პილოტ-ინსტრუქტორი
4	ვაჟა მოღებაძე	პილოტ-ინსტრუქტორი
5	თამაზ ლობჯანიძე	პილოტ-ინსტრუქტორი

საგანმანათლებლო პროგრამის ხელმძღვანელი, ასოცირებული პროფესორი

გიორგი ინასარიძე

შეთანხმებულია

საქართველოს საავიაციო უნივერსიტეტის ხარისხის უზრუნველყოფის სამსახურის უფროსი, პროფესორი

_____ **ქ. დავითაძე**

მიღებულია

საჰაერო ტრანსპორტის საფრენოსნო ექსპლუატაციის ფაკულტეტის საბჭოს სხდომაზე
ოქმი N _____ „____“ _____ 2015 წ.

საბჭოს თავმჯდომარე, ასოცირებული პროფესორი

_____ **გ. ინასარიძე**