

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №149
2024 წლის 15 ივლისი

ქ. თბილისი

„ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №29 ბრძანებაში ცვლილების შეტანის შესახებ

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

მუხლი 1

„ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესის დამტკიცების შესახებ“ სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2024 წლის 2 თებერვლის №29 ბრძანებით დამტკიცებულ „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესში“ (www.matsne.gov.ge, 07/02/2024, სარეგისტრაციო კოდი: 310050000.54.066.016325) შეტანილ იქნეს შემდეგი ცვლილებები:

1. მე-2 მუხლის პირველი პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„1. ამ წესში მოცემულ ტერმინებს აქვს შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **ზსხ-ის სახეობა** – ერთი ან ორი სავარძლის მქონე ძრავიანი ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდი, რომელიც შეესაბამება შემდეგი კლასების ერთ-ერთ განმარტებას:

ა.ა) 1-ელი კლასი – მოტოდელტაპლანი არის ერთი ძრავის მქონე, საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ხისტი ფრთით, რომლის ქვეშ, როგორც წესი, მიმაგრებულია ძრავის მქონე ურიკა და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ა.ა.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში, არაუმეტეს 60 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 75 კვტ;

ა.ა.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 300 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში - 450 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით – ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 30 კგ-ით წყალზე დასაფრენად გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში და 45 კგ-ით – ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში;

ა.ა.გ) V_{50} არაუმეტეს 35 კვანძი (65 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ა.ბ) მე-2 კლასი – თვითმფრინავი არის მრავალძრავიანი, ერთი ძრავის მქონე, საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი საჰაერო ხომალდი, ფიქსირებული ფრთით და აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ა.ბ.ა) მაქსიმალური სიმძლავრე: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 65 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 85 კვტ;

ა.ბ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში, არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით - ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში - 30 კგ-ით და 45 კგ-ით - ორსავარძლიანი ზსხ შემთხვევაში;



ა.ბ.გ) V_{50} არაუმეტეს 38 კვანძი (70 კმ/სთ) შესწორებული ფრენის სიჩქარე;

ა.გ) მე-3 კლასი – ავტოჟირი არის ზემსუბუქი ავტოჟირი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ა.გ.ა) საჰაერო ხრახნით აღჭურვილი ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არის არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხს შემთხვევაში – 105 კვტ;

ა.გ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი ზსხ-ის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შესაძლებელია გაიზარდოს 15 კგ-ით ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში – 30 კგ-ით და 45 კგ-ით ორსავარძლიანი ავტოჟირის შემთხვევაში;

ა.გ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე – 4,5კგ/მ²-დან 12 კგ/მ²-მდე.

ა.დ) მე-4 კლასი – ზემსუბუქი შვეულმფრენი არის საჰაერო ხომალდი, რომელიც აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ა.დ.ა) ერთი ძრავის მქონე საჰაერო ხომალდი, რომლის მაქსიმალური სიმძლავრე ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 85 კვტ, ხოლო ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 105 კვტ;

ა.დ.ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა: ერთსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში არაუმეტეს 330 კგ, ხოლო ორსავარძლიანი შვეულმფრენის შემთხვევაში – 500 კგ; მასა შეიძლება გაიზარდოს 15 კგ-ით, ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში ან 25 კგ-ით - ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში; წყალზე დაფრენისთვის გათვალისწინებული ერთსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში 30 კგ-ით და 45 კგ-ით - ორსავარძლიანი ზემსუბუქი შვეულმფრენის შემთხვევაში;

ა.დ.გ) მზიდი ხრახნის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 8-დან 20 კგ/მ²-მდე.

ა.ე) 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ის ქვეკლასები – 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ დამხმარე ძალური დანადგარით აკმაყოფილებს შემდეგ ტექნიკურ პირობებს:

ა.ე.ა) სავარძლების რაოდენობა: ერთი;

ა.ე.ბ) მაქსიმალური სიმძლავრე არაუმეტეს: 30 კვტ;

ა.ე.გ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა არაუმეტეს: 170 კგ;

ა.ე.დ) ფრთის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე: 30 კგ/მ²-ზე ნაკლებია;

ა.ე.ე) 1A და 2A ქვეკლასის ზსხ-ისთვის გათვალისწინებული მაქსიმალური ასაფრენი მასა შეიძლება გაიზარდოს ავარიული პარაშუტით აღჭურვილი ან წყალზე გამოსაყენებლად გათვალისწინებული ზსხ-ის შემთხვევაში.

ბ) მინიმალური მასა – ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასების შემთხვევაში, მინიმალური საექსპლუატაციო მასა, რომელიც განსაზღვრულია მწარმოებლის მიერ და ფრთის დაბალი დატვირთვის მქონე ზსხ-ის ფრენის ხარისხის გათვალისწინებით;

გ) საიდენტიფიკაციო ზსხ – სერიული წარმოების სხვა ზსხ-ებთან მიმართებაში, მწარმოებლის მიერ სპეციალურად საიდენტიფიკაციო მიზნით შემუშავებული ზსხ;



დ) საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა – ზსხ-ის ცარიელი მასა მწარმოებლის მიერ შერჩეულ კონფიგურაციაში, რომელიც ექსპლუატანტს საშუალებას აძლევს ადვილად, ზუსტად და მარტივი გაანგარიშებით დაადგინოს თავისი ზსხ-ის ცარიელი მასა. საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა დგინდება აწონვით. ზსხ-ის კონფიგურაცია აწონვის დროს უნდა იყოს მკაფიოდ განსაზღვრული და შესაძლებელი უნდა იყოს აღნიშნული კონფიგურაციის ადვილად მიღება;

ე) საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა და გაწონასწორება – ზსხ-ის ცარიელი მასა და გაწონასწორება, საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასის დადგენის მიზნით, ზსხ-ის შერჩეულ კონფიგურაციაში;

ვ) სერიული ზსხ – სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული ზსხ ან სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ“.

2. მე-4 მუხლის:

ა) „ა“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ა) სერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის მოთხოვნის განაცხადი (დანართი №1);“;

ბ) „ბ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ბ) ზსხ-ის აღწერილითი ელემენტები (დანართი №2, დანართი №3)“.

გ) „ვ“ ქვეპუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„ვ) აწონვის ბარათი (დანართი №4)“;

დ) „ზ“ ქვეპუნქტი ამოღებულ იქნეს;

ე) დაემატოს შემდეგი შინაარსის მე-4 პუნქტი:

„4. საიდენტიფიკაციო ბარათის შემადგენელი ელემენტები უნდა შეესაბამებოდეს ამ წესის №5 დანართის მოთხოვნებს“.

3. მე-6 მუხლის მე-4 პუნქტი ამოღებულ იქნეს.

4. №1–№4 დანართები ჩამოყალიბდეს თანდართული რედაქციით.

5. დაემატოს №5 დანართი თანდართული რედაქციით.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

