

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №219
2024 წლის 26 სექტემბერი

ქ. თბილისი

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

„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 წ., სარეგისტრაციო კოდი: 310050000.54.066.016325) შეტანილ იქნეს შემდეგი ცვლილებები:

1. მე-6 მუხლის მე-4 პუნქტი ჩამოყალიბდეს შემდეგი რედაქციით:

„4. ზსხ-ის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს, სულ მცირე, ამ წესის №10 დანართით განსაზღვრულ ინფორმაციას.“.

2. დანართს №10 დანართი თანდართული რედაქციით.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს გამოქვეყნებისთანავე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

„დანართი №10

ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო
ზოგადი შინაარსი

A – ზოგადი ნაწილი:

A.1. – ზსხ-ის აღწერა

A.2. – ძრავა, საჰაერო ხრახნი, მზიდი ხრახნი (შესაბამისად)

A.3. – სამგანზომილებიანი ნახაზი (წინხედი, გვერდხედი და ზედახედი)

B – შეზღუდვები:

B.1. – მასა:

B.1.1. – მაქსიმალური მასა

B.1.2. – მაქსიმალური ცარიელი მასა. ამ შემთხვევაში მწარმოებელი მიუთითებს, რომ ზსხ-ის ცარიელი მასა ყოველთვის უნდა იყოს მაქსიმალურ ცარიელ მასაზე ნაკლები.

B.2. – სიჩქარე:



B.2.1. – მაქსიმალური სიჩქარე. მაქსიმალური სიჩქარე არ შეიძლება იყოს ფრენისას მაქსიმალური დემონსტრირებული სიჩქარის 0,9-ზე ნამრავლის მნიშვნელობაზე მეტი. მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, მაქსიმალური სიჩქარე, უნდა დადგინდეს ძრავით და ძრავის სიმძლავრის გარეშე ფრენის დროს.

B.2. 2. – V_{so} (სადაც შესაბამისია)

B.3. – მანევრირების დატვირთვის კოეფიციენტები:

B.4. – მასისა და გაწონასწორების შეზღუდვები. საჭიროების შემთხვევაში მწარმოებელი დამატებით მიუთითებს ზსხ-ის საფრენოსნო მახასიათებლებს, მასისა და გაწონასწორების მიხედვით საფრენოსნო შესაძლებლობების დიაგრამის კონკრეტულ ფარგლებში. მოტოდელტაპლანის შემთხვევაში გაწონასწორების ცნება შემოიფარგლება ფრთის მიმაგრების წერტილის მახასიათებლებით

B.5. – ნებადართული მანევრები

B.6. – ძალური დანადგარი

B.7. – მაქსიმალური სიმძლავრე

B.8. – მაქსიმალური ბრუნნი/წუთში

B.9. – საჰაერო ხრახნის ბრუნვის მაქსიმალური სიჩქარე (სადაც შესაბამისია)

B.10. – რედუქტორის ტიპი და გადაცემის ფარდობა

B.11. – მზიდი ხრახნის ბრუნვის სიჩქარის დიაპაზონი (მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში)

C – პროცედურები ავარიულ ვითარებაში

C.1. – ძრავის გაუმართაობა

C.2. – ფრენისას ძრავას განმეორებით ამუშავება

C.3. – დაკვამლიანება და ხანძარი

C.4. – პლანირება ან ავტოროტაცია მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ების შემთხვევაში

C.5. – ავარიული დაფრენა

C.6. – სხვა ავარიული ვითარებები, მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში კუდის ხრახნის მტყუნების ჩათვლით

C.7. – ავარიული ვითარების პროცედურების განხორციელების სწავლება მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში

D – სტანდარტული პროცედურები

D.1. – გაფრენისწინა შემოწმება

D.2. – ძრავის ამუშავება

D.3. – აფრენა

D.4. – მარშრუტზე ფრენა

D.5. – დაფრენა



D.6. – დაფრენის და ძრავას გათიშვის შემდგომი პროცედურები

E – საფრენოსნო მახასიათებლები

E.1. – აფრენა

E.2. – აფრენის რეკომენდებული სიჩქარე

E.3. – აფრენის გარბენის მანძილი (*)

E.4. – აფრენის მანძილი (15 მ-მდე დაბრკოლების გადასაფრენად) (*)

E.5. – აფრენისას გვერდითი ქარის დემონსტრირებული შეზღუდვა

E.6. – დაფრენა

E.7. – დაფრენის რეკომენდებული სიჩქარე

E.8. – დაფრენის მანძილი (15 მეტრამდე დაბრკოლების გადასაფრენად) (*)

E.9. – დაფრენისას გვერდითი ქარის დემონსტრირებული შეზღუდვა

E.10. – მაქსიმალური პლანირების კოეფიციენტი ძრავას სიმძლავრის გარეშე და მაქსიმალური პლანირების სიჩქარე

E.11. – ფარდობითი სიმაღლის-სიჩქარის დიაგრამა აფრენისას და დინამიკური საჰაერო ბალიშის პირობებში და მის მიღმა სიმაღლის ჭერი მე-4 კლასის ზსხ-ისთვის

შენიშვნა: (*) მე-4 კლასის ზსხ-ისთვის, აღნიშნული მონაცემები შესაბამისად ადაპტირებულია, რათა უზრუნველყოს პილოტის ინფორმირება ტრანზიციის რეჟიმის მახასიათებლებთან დაკავშირებით სტაციონალური ფრენიდან ტრანსლაციის ფრენის ეტაპებს შორის დინამიკური საჰაერო ბალიშის პირობებში და მის მიღმა, ასევე ავტოროტაციასთან და გრიგალური ნაკადიდან გამოსვლასთან დაკავშირებით.

F – მასა და გაწონასწორება, აღჭურვილობა

F.1. – საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა

F.2. – საიდენტიფიკაციო სიმძიმის ცენტრი

F.3. – ზსხ-ის შერჩეული კონფიგურაცია საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასის დასადგენად

F.4. – აღჭურვილობის ჩამონათვალი – ცარიელი მასა და გაწონასწორება (მწარმოებელმა უნდა უზრუნველყოს ყველა საჭირო ინფორმაციის მიწოდება, რომელიც საშუალებას მისცემს ექსპლუატანტს მარტივად და ზუსტად განახორციელოს თავისი ზსხ-ის ცარიელი მასისა და გაწონასწორების გამოთვლა. აღნიშნული მიზნით მწარმოებელი მიუთითებს ყველა აღჭურვილობის მასას და დაკავშირებულ მხარეს.

F.5. – მასა და გაწონასწორება (მწარმოებელი უზრუნველყოფს ყველა საჭირო ინფორმაციის მიწოდებას, რომელიც თითოეულ ექსპლუატანტს საშუალებას მისცემს გამოთვალოს თავისი ზსხ-ის მასა და გაწონასწორება)

F.6. – აწონვის მეთოდი

G – მონტაჟი და დაკავშირებული პარამეტრები



G.1. – მონტაჟის და მოხსნის (დაშლის) ინსტრუქციები

G.2. – ექსპლუატანტისთვის ხელმისაწვდომი პარამეტრების სია და აღნიშნული პარამეტრების გამოყენების გავლენა საფრენოსნო მახასიათებლებზე

H – სპეციალური გამოყენება

H.1. – ყველა სახის სპეციალური აღჭურვილობის (მათ შორის, თხილამურების და ტივტივების) მონტაჟის ან დაკავშირებული კონკრეტული ექსპლუატაციის ზემოქმედება ზსხ-ზე და ასევე ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული პროცედურები და შეზღუდვები.“

