

სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის

ბრძანება №29

2024 წლის 2 თებერვალი

ქ. თბილისი

ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესის დამტკიცების შესახებ
საქართველოს საჰაერო კოდექსის მე-9 მუხლის 1-ლი ნაწილის, 9¹ მუხლისა და 21² მუხლის მე-5 ნაწილის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესი“.

მუხლი 2

ბრძანება ამოქმედდეს 2024 წლის 1 თებერვლიდან.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს
დირექტორი

გივი დავითაშვილი

ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის წესი

თავი I

ზოგადი ნაწილი

მუხლი 1. რეგულირების სფერო

ეს წესი ადგენს ზსხ-ის მწარმოებლის იდენტიფიკაციის მოთხოვნებს და ზემსუბუქი საჰაერო ხომალდებისათვის განსაზღვრავს ტექნიკურ პირობებსა და შესაბამისობის დემონსტრირების პროგრამას.

მუხლი 2. ტერმინები და განმარტებები

1. ამ წესში მოცემულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:

ა) **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;

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

გ) **საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა** – ზსხ-ის ცარიელი მასა მწარმოებლის მიერ შერჩეულ კონფიგურაციაში, რომელიც ექსპლუატანტს საშუალებას აძლევს ადვილად, ზუსტად და მარტივი გაანგარიშებით დადგინოს 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;

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

ე) **სერიული ზსხ** – სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული ზსხ ან სერიული წარმოების შედეგად დამზადებული კომპონენტებისგან (Kit) აწყობილი ზსხ.

2. ამ წესში მოცემულ განმარტებებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობები:



ა) V_{DF} – საფრენოსნო ცდების დროს დემონსტრირებული მაქსიმალური სიჩქარე;

ბ) V_{NE} – სიჩქარე, რომელიც ფრენისას არასდროს უნდა იქნეს გადაჭარბებული. აღნიშნული სიჩქარე მუდმივია და მიიღება V_{DF} -ის 0,9 ფიქსირებულ კოეფიციენტზე გამრავლებით (ფორმულა: $V_{DF} * 0,9 = V_{NE}$);

გ) V_A – მანევრირების სიჩქარე (შესაძლებელია მართვის საჭის მყისიერი სრული გადახრა);

დ) V_{FE} – მაქსიმალური სიჩქარე ფრთაუკანების კონკრეტულ განსაზღვრულ პოზიციაზე გადახრისთვის;

ე) V_H – ჰორიზონტალური ფრენის სიჩქარე მაქსიმალურ უწყვეტ სიმძლავრეზე, რომელსაც განსაზღვრავს ზსხ-ის მწარმოებელი.

მუხლი 3. ზსხ-ის ზოგადი მახასიათებლები

1. ზსხ ხასიათდება:

ა) შემუშავების მარტივი პრინციპით;

ბ) ზოგადი გამძლეობის დემონსტრირებით;

გ) გამორთული ძრავით, მინდორში უსაფრთხო დაფრენის განხორციელებისთვის საკმარისი შესაძლებლობით;

დ) მართვის სიმარტივით, რომელიც არ მოითხოვს ზსხ-ის პილოტის განსაკუთრებულ უნარ-ჩვევებს;

ე) საფრენოსნო შესაძლებლობების შეზღუდული დიაგრამით;

ვ) მარტივი ტექნიკური მომსახურებით. ზსხ-ის ყველა შემადგენელი ნაწილი უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი და ვიზუალურად შესამჩნევი.

2. ზსხ-ის მწარმოებელმა, რომელიც ზსხ-ზე განათავსებს ისეთ მოწყობილობას, რომელიც არ აკმაყოფილებს ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში აღნიშნულ მახასიათებლებს, ამის შესახებ გარკვევით უნდა მიუთითოს ზსხ-ს ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს საწყის გვერდზე.

3. ზსხ-ის შემუშავებისას შეძლებისდაგვარად პრიორიტეტი უნდა მიენიჭოს ისეთ მარტივ გადაწყვეტილებებს, რომლებიც უკვე გამოცდილია ექსპლუატაციაში.

4. ზსხ-ის შემუშავებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს სტრუქტურის შემადგენელი კომპონენტების ადვილად შემოწმების შესაძლებლობა მარტივი დაშლის პრინციპის გამოყენებით, კერძოდ, დათვალთქვის ლიუკების მარტივად მოხსნის მეშვეობით. ქსოვილის გამოყენების შემთხვევაში კონტროლის ზონები იმგვარად უნდა იქნეს შემუშავებული, რომ შესაძლებელი იყოს დროთა განმავლობაში სიმტკიცის დაკარგვის შეფასების განხორციელება.

5. ზსხ-ის შემადგენელი კრიტიკული კომპონენტების საჭირო გამძლეობა (რომელთა რღვევამ შესაძლოა გამოიწვიოს მართვის კონტროლის დაკარგვა) უნდა დადასტურდეს უსაფრთხოების მაღალი (გაზრდილი) კოეფიციენტებით ან ცდების განხორციელების შედეგად, ან უსაფრთხოების სხვა ელემენტების გამოყენებით (მაგ.: უსაფრთხოების ბაგირის გამოყენება სტრუქტურულ კომპონენტში).

6. ისეთი კონსტრუქციის მქონე ზსხ-ის მიმართ, რომლის შემუშავებისას გამოყენებულია ახალი, არასტანდარტული ან ზსხ-ის შემუშავების ზოგადი მახასიათებლების შეუსაბამო მეთოდები, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო (შემდგომში – სააგენტო) უფლებამოსილია განსაზღვროს აღნიშნული ზსხ-ის შემუშავების სპეციალური ტექნიკური პირობები.

მუხლი 4. საიდენტიფიკაციო ბარათი



1. სერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის მოთხოვნით განმცხადებელმა სააგენტოს უნდა წარუდგინოს:

ა) სერიული ზსხ-ს საიდენტიფიკაციო ბარათის მოთხოვნის განაცხადი;

ბ) ზსხ-ის აღწერილობითი ელემენტები;

გ) მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია;

დ) საფრენოსნო ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო;

ე) ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო;

ვ) აწონვის ბარათი;

ზ) მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია.

2. საიდენტიფიკაციო ბარათი გაიცემა საიდენტიფიკაციო ზსხ-ზე და მისი მოქმედება ვრცელდება არსებითად იგივე მახასიათებლების მქონე სერიის ყველა ერთეულ ზსხ-ზე.

3. სააგენტო გასცემს საიდენტიფიკაციო ბარათის იმ შემთხვევაში, თუ ამ მუხლის მოთხოვნები დაცულია და განმცხადებელი ადასტურებს, რომ ზსხ შეესაბამება აღწერით ელემენტებში მოცემულ მონაცემებს და მოქმედ ტექნიკურ პირობებს, შესაბამისობის დემონსტრირების დადგენილი პროგრამის თანახმად.

შენიშვნა: მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის მიზნებისთვის, ტერმინი „მწარმოებელი“ 1-ელი კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში აღნიშნავს ზსხ-ს ფრთის მწარმოებელს.

მუხლი 5. მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია

მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაცია სერიული ზსხ-ის საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის შემთხვევაში ეგზავნება სააგენტოს მხოლოდ არქივირების მიზნით.

მუხლი 6. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო

1. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ზოგადი პრინციპებია:

ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო სავალდებულოა ყველა ერთსავარძლიანი სერიული წარმოების ზსხ-ის და ყველა ორსავარძლიანი ზსხ-ისთვის და ასევე ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში. ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო თითოეული ზსხ-ისთვის უნდა მომზადდეს მკაფიო და ზუსტი ფორმით, რომელიც ექსპლუატანტისთვის იქნება ადვილად გამოსაყენებელი;

ბ) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო შესაძლოა მოიცავდეს თანმდევი განახლებისთვის განკუთვნილ გვერდებს, ზსხ-ის ექსპლუატაციაში შესვლის შემდეგ განხორციელებული კომპლექტაციის ან მოდიფიცირების გათვალისწინებით;

გ) ზსხ-ის მწარმოებელი არის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ავტორი, რომელიც განსაზღვრავს თავისი ზსხ-ის ექსპლუატაციის პირობებს. მწარმოებელი უფლებამოსილია საექსპლუატაციო პარამეტრების, მართვადობის და მდგრადობის კუთხით არ დაადგინოს ნომინალური მნიშვნელობები იმ პირობით, რომ შეიმუშავებს პროცედურებს, რომლებიც შესაძლებლობას მისცემს პილოტს შეაფასოს ექსპლუატაციის პირობები და უზრუნველყოფს, რომ პილოტი არ გასცდება საფრენოსნო შესაძლებლობების დიაგრამით განსაზღვრულ შეზღუდვებს;

დ) ექსპლუატაციის პირობები და მასთან დაკავშირებული შეზღუდვები არ უნდა გასცდეს მწარმოებლის მიერ ფრენის პირობებისთვის განსაზღვრულ შეზღუდვებს.

2. 1-ელი კლასის ზსხ-ის ექსპლუატაციის პირობები და მასთან დაკავშირებული შეზღუდვები შესაძლებელია უკავშირდებოდეს კონკრეტულ ფრთას, ჩასაჯდომი ეტლის სპეციფიური ტიპის გათვალისწინების გარეშე იმ პირობით, რომ მწარმოებელი განსაზღვრავს ეტლის მისაღებ ტიპებს ან ეტლისთვის საჭირო მახასიათებლებს (კერძოდ, მასის შეზღუდვები, ფრთის მიმაგრების წერტილის მახასიათებლები, ძალური დანადგარი). მწარმოებელმა, ეტლის ტიპების ან ეტლისთვის საჭირო



მახასიათებლების განსაზღვრისას უნდა უზრუნველყოს სახელმძღვანელოში მოცემული ინფორმაციის ადაპტირება.

3. ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასების შემთხვევაში ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოს ნაცვლად გამოიყენება ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო იმ შემთხვევაში, თუ სახელმძღვანელოში მოცემულია, სულ მცირე, შემდეგი ინფორმაცია:

ა) საიდენტიფიკაციო ცარიელი მასა;

ბ) მაქსიმალური ასაფრენი მასა;

გ) მინიმალური მასა;

დ) ფრთის ფართობი;

ე) ჩასაჯდომი ეტლის მისაღები ტიპები ან ეტლის საჭირო მახასიათებლები, კერძოდ: მასა, მიმაგრების წერტილის მახასიათებლები და ძალური დანადგარი.

4. მე-2, მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ისთვის ექსპლუატაციის სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს, სულ მცირე, ამ წესის დანართ №1-ში განსაზღვრულ ინფორმაციას.

მუხლი 7. ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო

1. ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო მოიცავს ინფორმაციას ზსხ-ს შემადგენელ შემდეგ ელემენტებთან დაკავშირებით:

ა) ფრთა ან მზიდი ხრახნი(ებ)ი;

ბ) სტრუქტურა;

გ) ძრავა და საჭიროებისას, საჭაერო ხრახნი;

დ) მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში ქურო, რედუქტორული და გადაცემის სისტემები.

2. ზსხ-ის ტექნიკური მომსახურება ძირითადად დამოკიდებულია ზსხ-ის ექსპლუატაციის (ექსპლუატაციის გარემო და სახეობა) და შენახვის პირობებზე. სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებით, საშუალო სირთულის საექსპლუატაციო პირობებში და ასევე გამაფრთხილებელ ინფორმაციას ექსპლუატანტისთვის, რთულ საექსპლუატაციო პირობებში ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებით.

3. ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს:

ა) სხვადასხვა სახის ზოგად რეკომენდაციებს ზსხ-ის ტექნიკურ მომსახურებასთან დაკავშირებით;

ბ) ტექნიკური მომსახურების მარტივ პერიოდულ სამუშაოებს. აღნიშნული სამუშაოები უნდა იქნეს დაჯგუფებული 25 საათი ფრენის ან 3 თვის საფრენოსნო ექსპლუატაციის პერიოდის შემდგომ ჩასატარებლად, იმისდა მიხედვით, თუ რომელი დადგება პირველი;

გ) მწარმოებლის მიერ განსაზღვრული ტექნიკური მომსახურების სამუშაოების ჩამონათვალს, რომელიც უნდა განხორციელდეს სახელმძღვანელოში მწარმოებლის მიერ მითითებული ინფორმაციის შესაბამისად;

დ) მნიშვნელოვანი ტექნიკური მომსახურების სამუშაოებს, რომლებიც საჭიროებენ საფუძვლიან შემოწმებას, როგორცაა ყოველწლიური ინსპექტირება. საჭიროების შემთხვევაში, უნდა განხორციელდეს ყველა პარამეტრის შემოწმება ინსპექტირებიდან პირველი 10 საათის შემდეგ.

ე) საჭირო შემოწმებებს, რომელიც უნდა განხორციელდეს შენახვის პერიოდის დასრულების შემდეგ, მათ შორის, იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ ზამთრის პერიოდში არ გამოიყენებოდა.



4. ტექნიკური მომსახურების ჩატარება დოკუმენტალურად უნდა აღირიცხოს ცხრილის ფორმით, რომელშიც შეიტანება ინსპექტირების სახეობა, ინსპექტირების მოქმედების ვადა, აღრიცხვის ბარათის მფლობელის ხელმოწერა და ინსპექტირების თარიღი. ყოველი შემოწმებისას ინსპექტირების შინაარსი შესაძლოა დაჯგუფდეს კონკრეტულ თავში. სახელმძღვანელოში მოცემული დამატებითი ბარათები შესაძლოა მოიცავდეს ინფორმაციას ექსპლუატანტისთვის ზსხ-ზე ნებისმიერი შესაძლო უწყესივრობის გამოვლენის მიზნით და, ასევე, მათი გადაჭრისთვის საჭირო ღონისძიებებთან და სავალდებულოდ შესაცვლელ ნაწილებთან დაკავშირებით.

5. ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო უნდა მოიცავდეს ზსხ-ის შემადგენელი ელემენტების შეფასების და შემოწმების კრიტერიუმებს (შემოწმების საშუალებები არ უნდა იყოს ძვირადღირებული და უნდა იყოს ადვილად ხელმისაწვდომი ექსპლუატანტებისთვის), ნაწილების და შემადგენელი კომპონენტების დასაშვებ ცდომილებებს და მათი სავალდებულო შეცვლის კრიტერიუმებს, ნახაზებს ან სქემებს სხვადასხვა ნაწილების მონტაჟის და დემონტაჟის ჩვენების მიზნით, რომელთა მონტაჟი და დემონტაჟიც ზოგადად შესაძლებელია, ასევე მონტაჟისას გასათვალისწინებელ სიფრთხილის ზომებს (მოჭერის ძალის მომენტს, შესაცვლელ მაერთებელ კვანძებს და ა.შ.). აღნიშნული ნახაზები, თუ შესაძლებელია, უნდა მოიცავდეს მითითებებს ნაწილებზე და მათ რაოდენობას.

6. ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო დასაშვებია მოიცავდეს ინფორმაციას ზსხ-ის ცალკეულ ელემენტებთან დაკავშირებით, რომელიც შემუშავებულია აღნიშნული ელემენტების მწარმოებლების მიერ.

მუხლი 8. ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაცია

1. სერიული ზსხ-ის ძირეული მოდიფიკაციის შემთხვევაში, როდესაც იცვლება საიდენტიფიკაციო ბარათში მოცემული აწერითი ელემენტები, საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელი ახორციელებს მოდიფიცირებული ზსხ-ის მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის და ფრენისუნარიანობის შემოწმებას და აღნიშნულის დადასტურების შემთხვევაში, ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათის გაცემის მიზნით განცხადებით მიმართავს სააგენტოს ამ წესის მე-4 მუხლის 1-ელი პუნქტის შესაბამისად, რის საფუძველზეც სააგენტო გასცემს ახალ საიდენტიფიკაციო ბარათს.

შენიშვნა: საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელი საჭიროების შემთხვევაში განცხადებას დაურთავს მხოლოდ ზსხ-ს შეცვლილ აღწერით ელემენტებს, მწარმოებლის ტექნიკური დოკუმენტაციის იმ ნაწილს, რომელიც ადასტურებს მოდიფიკაციის შედეგად ზსხ-ს შესაბამისობას მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან და განახლებულ აწონვის ბარათს.

2. საიდენტიფიკაციო ბარათის მფლობელი ვალდებულია აღრიცხვის ბარათის მფლობელის მოთხოვნის შემთხვევაში მიაწოდოს მას ახალი საიდენტიფიკაციო ბარათი, მოდიფიკაციის განხორციელების ინსტრუქცია და საჭიროების შემთხვევაში განახლებული ექსპლუატაციის და ტექნიკური მომსახურების სახელმძღვანელო.

მუხლი 9. მწარმოებლის აღრიცხვის ბარათი

1. ზსხ-ის მწარმოებლის აღრიცხვის ბარათის მოთხოვნის განაცხადი უნდა წარედგინოს სააგენტოს.
2. მწარმოებლის აღრიცხვის ბარათს საიდენტიფიკაციო ზსხ-ზე გასცემს სააგენტო, რომლითაც განსაზღვრავს მწარმოებლის აღრიცხვის ნიშნებს და მწარმოებელს ანიჭებს უფლებამოსილებას საიდენტიფიკაციო ზსხ-ით განხორციელოს საფრენოსნო ცდები ზსხ-ის მოდიფიკაციის მიზნით ან ფრენა ადგილმდებარეობის შეცვლის მიზნით, რომელიც შეიძლება უკავშირდებოდეს ზსხ-ის საწარმოდან, ზსხ-ის სარეალიზაციო პუნქტში (მაღაზია) გადაყვანას ან ზსხ-ის გასხვისების შემთხვევაში, მესაკუთრის მიერ მითითებულ ადგილზე ზსხ-ის გადაყვანას და/ან ფრენა საჩვენებელი ფრენების ფარგლებში, რომელიც შეიძლება უკავშირდებოდეს პოტენციური მესაკუთრე(ებ)ისთვის ზსხ-ის მახასიათებლების დემონსტრირებას.

3. მწარმოებლის აღრიცხვის ნიშნები მოიცავს, ლათინურ ასოს – „W“, რომელსაც მოჰყვება მწარმოებლის საიდენტიფიკაციო ორი არაბული ციფრი და ასევე, ორი ან სამი ლათინური ასო, რომელსაც მოითხოვს მწარმოებელი და ითანხმებს სააგენტო.

4. ზსხ-ის ყოველი ექსპლუატაციისას მწარმოებელი თავის რეესტრში დოკუმენტურად აფიქსირებს გამოყენებულ მწარმოებლის აღრიცხვის ნიშანს, დაკავშირებულ ზსხ-ის, მის მახასიათებლებს და ექსპლუატაციის ტიპს. ადგილმდებარეობის შეცვლის მიზნით გადაფრენის შემთხვევაში,



მწარმოებელმა რეესტრში უნდა მიუთითოს გაფრენის ადგილი და თარიღი, დანიშნულების პუნქტი და, ასევე, საიდენტიფიკაციო ბარათის ნომერი. აღნიშნული რეესტრი უნდა იყოს ხელმისაწვდომი სააგენტოსთვის.

5. მწარმოებლის აღრიცხვის ბარათი მოქმედია 5 წლის განმავლობაში და ექვემდებარება განახლებას.

მუხლი 10. დროებითი აღრიცხვის ბარათი

ზსხ-ის მწარმოებელი, რომელსაც საწყის ეტაპზე არ გააჩნია საიდენტიფიკაციო ბარათი, პირველი საიდენტიფიკაციო ბარათის მიღებისთვის საფრენოსნო ცდებს ახორციელებს დროებითი აღრიცხვის ბარათის ფარგლებში.

თავი II

მოქმედი ტექნიკური პირობები და შესაბამისობის დემონსტრირების პროგრამა

მუხლი 11. ზოგადი მოთხოვნები

1. შესაბამისობის დემონსტრირების პროგრამა უზრუნველყოფს ზსხ-ის შესაბამისობის დემონსტრირებას სააგენტოს მიერ დადგენილ ფრენისუნარიანობის პირობებთან.
2. შესაბამისობის დემონსტრირების პროგრამა მოიცავს ზსხ-ის ფრენისუნარიანობის დემონსტრირებას ზსხ-ს მიზნობრივი ექსპლუატაციის ყველა ტიპისთვის.

3. შესაბამისობის დემონსტრირების კომპონენტები გაერთიანებულია „შესაბამისობის დემონსტრირების პროგრამაში“, რომელიც თითოეული მოთხოვნისთვის მოიცავს განმცხადებლის მიერ შერჩეულ შესაბამისობის დემონსტრირების საშუალებებს და მიიღება გამოთვლების დოკუმენტაციის და, ასევე სახმელეთო და საფრენოსნო ცდების შედეგების ჩანაწერების გაერთიანებით, ამ წესის მე-13 და მე-14 მუხლების შესაბამისად.

4. ზსხ-ის მწარმოებელმა უნდა განახორციელოს განსაზღვრული ცდები და მოახდინოს შედეგების დოკუმენტირება ანგარიშში, რომელიც სხვა შესაბამის ინფორმაციასთან ერთად უნდა მოიცავდეს ინფორმაციას ცდების ჩატარების ადგილთან, თარიღთან და ასევე, იმ პირობებთან დაკავშირებით, რომლებსაც შესაძლოა მოეხდინა ზეგავლენა ცდების განხორციელების შედეგად მიღებულ შედეგებზე.

5. იმ შემთხვევაში, თუ მწარმოებელი ახორციელებს ზსხ-ის მოდიფიკაციას, რომელიც უკვე შეესაბამება მოქმედ წესებს და რომლისთვისაც მას განხორციელებული აქვს შესაბამისობის დემონსტრირება მოქმედ ტექნიკურ პირობებთან დადგენილი პროგრამის მიხედვით, იგი უფლებამოსილია დამატებით განახორციელოს შესაბამისობის დემონსტრირება მხოლოდ განხორციელებული მოდიფიკაციისთვის.

მუხლი 12. საფრენოსნო ცდების ზოგადი მოთხოვნები

1. საფრენოსნო ცდების პროგრამა განსაზღვრავს არანაკლებ შემდეგ მონაცემებს:

ა) ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში მოცემული მასის შეზღუდვებს;

ბ) მახასიათებლებს ზსხ-ის მაქსიმალური ასაფრენი მასის შემთხვევაში, რომლებიც მოცემულია ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში;

გ) დემონსტრირებული საფრენოსნო შესაძლებლობების დიაგრამის ფარგლებში, ზსხ-ის მართვადობასა და მდგრადობას, მასისა და გაწონასწორების ყველა კონფიგურაციაში ფრენის შემდეგი ეტაპებისთვის:

გ.ა) აფრენა, დაფრენა (ძრავით ან ძრავის სიმძლავრის გარეშე) გვერდითი ქარის შეზღუდვის ზვრამდე, მათ შორის, წყლის ზედაპირზე, წყალზე ექსპლუატაციისთვის განკუთვნილი ზსხ-ის შემთხვევაში;

გ.ბ) ჰაერში დაკიდების და ტრანზიციის რეჟიმში გადაყვანა (თუ შესაბამისია);

გ.გ) ჰაერში დაკიდების რეჟიმის შენარჩუნება (თუ შესაბამისია);

გ.დ) სრიალი (თუ შესაბამისია);

გ.ე) სიმაღლეზე ასვლა;



გ.ვ) ჰორიზონტალური ფრენა;

გ.ზ) პიკირება;

გ.თ) დაფერდება;

გ.ი) ავტოროტაცია (თუ შესაბამისია).

2. საფრენოსნო ცდების შედეგად მიღებული მონაცემები უნდა იქნეს დაყვანილი სტანდარტულ პირობებში (15°C , 1013.2 ჰექტოპასკალი) მოსალოდნელ მონაცემებამდე.

3. V_{SO} სიჩქარე (თუ შესაბამისია ზსხ-ითვის) უნდა განისაზღვროს საფრენოსნო ცდებით ზსხ-ის შემდეგ კონფიგურაციაში: ძრავი უქმ სვლაზე ან გამორთული, ძრავი მინიმალური სიმძლავრის რეჟიმში, საჰაერო ხრახნი აფრენის სტანდარტულ კონფიგურაციაში, გამოშვებული შასით, ფრთაუკანები დაფრენის რეჟიმში, სიმძიმის ცენტრი ყველაზე არახელსაყრელ მდებარეობაში მაქსიმალური ასაფრენი მასით;

4. V_{SO} სიჩქარე უნდა განისაზღვროს შემდეგი პროცედურის შესაბამისად:

ა) ზსხ-ის სიჩქარე უნდა შემცირდეს სიმაღლის საჭის გამოყენებით იმ ნიშნულამდე, რომელიც მცირედით აღემატება უმართავი ვარდნის სიჩქარეს;

ბ) სიმაღლის საჭის გამოყენებით ზსხ-ის აჩქარება უნდა შემცირდეს იმ ნიშნულამდე, რომელიც არ აღემატება 1,9 კმ/სთ-ს (1 კვანძს) წამში უმართავი ვარდნის დაწყებამდე, ან თუ არ განვითარდა უმართავი ვარდნა, სიმაღლის საჭის მაქსიმალური გადახრის ნიშნულამდე.

5. V_{SO} სიჩქარე მიიღება ამ მუხლის მე-4 პუნქტში განსაზღვრული პროცედურის შესაბამისად განხორციელებული სამი საფრენოსნო ცდით მიღებული შედეგების საშუალო მაჩვენებლით.

6. V_{SO} სიჩქარიდან შესწორებული ფრენის სიჩქარის (CAS) შესაბამისი მნიშვნელობის დადგენისას უნდა გადამოწმდეს, რომ იგი არ აღემატება ზსხ-ის კონკრეტული სახეობის კლასისთვის დადგენილი ტექნიკური პირობებით გათვალისწინებულ შეზღუდვებს. შესწორებული ფრენის სიჩქარის მნიშვნელობა უნდა იყოს მითითებული ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში.

7. იმ შემთხვევაში, თუ ზსხ აღჭურვილია სიჩქარის მზომი ხელსაწყოთი, V_{SO} სიჩქარე, რომელიც მითითებულია ექსპლუატაციის სახელმძღვანელოში და სიჩქარის მზომ ხელსაწყოზე უნდა იქნეს მოცემული (გამოსახული) როგორც სახელსაწყო ფრენის სიჩქარე (IAS).

მუხლი 13. სახმელეთო ცდების ზოგადი მოთხოვნები

1. სახმელეთო ცდების მიზანია:

ა) განისაზღვროს მასალების ტექნიკური მახასიათებლები ღუნვის, ჭიმვის და გრეხის მხრივ, ზსხ-ის მიერ დემონსტრირებული საფრენოსნო შესაძლებლობების დიაგრამის ფარგლებში და ასევე დადგინდეს ზღვრები მასალათა მახასიათებლების დისპერსიის გათვალისწინებით. ამ მოთხოვნის დაკმაყოფილება ალტერნატიული გზით ასევე შესაძლებელია მასალების მწარმოებლის მიერ მოწოდებული მახასიათებლების გამოყენებით.

ბ) სახმელეთო ცდების ფარგლებში უნდა განხორციელდეს ზსხ-ის სტრუქტურული მდგრადობის შემოწმება და შედეგად გამოთვლების დოკუმენტაციაში მოცემული გამოანგარიშებული მონაცემების დადასტურება. ამ სახის ცდებს ეწოდება „სტატიკური ცდები“.

2. სტატიკური ცდები უნდა განხორციელდეს შემდეგ კომპონენტებზე, იმ შემთხვევაში, თუ შესაბამისია ზსხ-ის კლასისთვის:

ა) ფრთა (დადებითი და უარყოფითი – არასიმეტრიული ფრთის დამჭერი ძელების (ბაგირების) ან



ლონჯერონების არსებობის შემთხვევაში);

ბ) მზიდი ხრახნის ფრთები და მათ დამჭერები;

გ) შემაერთებელი კვანძები და საყრდენები;

დ) მზიდი ხრახნის ღერძი;

ე) კუდის ფრთასხმულობა;

ვ) სავარძლები;

ზ) ფრენის მართვის მექანიზმი (ცდები ტარდება მოძრავი ნაწილების ბლოკირებით);

თ) ძრავის საყრდენი;

ი) ავზის სამაგრები.

3. ცდების სწორად ჩატარება უნდა დასტურდებოდეს დამოუკიდებელი დამკვირვებლის დასწრებით, ვიდეოს და ფოტოსურათების გადაღებით.

4. სერიული წარმოების ზსხ-ის შემთხვევაში ცდები უნდა ჩატარდეს გადაჭარბებული დატვირთვებით და კონსტრუქციის რღვევის მომენტამდე, საიდენტიფიკაციო ზსხ-ის უსაფრთხოების რეალური ზღვრის დადგენის მიზნით.

5. არასერიული წარმოების შემთხვევაში ზსხ-ის სტრუქტურული მდგრადობის სრული დემონსტრირება არ არის სავალდებულო. ამ შემთხვევაში ხორციელდება ახალი კომპონენტების საჩვენებელ ნიმუშებზე ნაწილობრივი ცდების ჩატარება.

6. კომპონენტებისგან დამზადებული (Kit) ზსხ-ის ან სქემის მიხედვით აწყობის შემთხვევაში (არასრული აწყობის ზსხ) არ მოითხოვება სტატიკური ცდების განხორციელება, იმ შემთხვევაში, თუ აწყობის შედეგად დასრულებული ზსხ შეესაბამება საიდენტიფიკაციო ზსხ-ის.

7. ზსხ-ის საფრენოსნო შესაძლებლობების დიაგრამის ფარგლების სხვადასხვა შეზღუდვის დადგენის მიზნით საჭირო სტატიკური ცდები შესაძლებელია დაიყოს რამდენიმე ცალკეულ ცდად, ყოველ ცალკეულ შემთხვევაში შესაბამისი დატვირთვებით. დატვირთვა უნდა მოხდეს რეალობასთან მაქსიმალურად მიახლოებულ პირობებში.

8. დატვირთვისას მხედველობაში მიიღება მგზავრ(ებ)ის, საწვავის, მნიშვნელოვანი აღჭურვილობის (მაგ.: პარაშუტის) მასა, ძრავის წევა, ინერციის ძალები (მაგ.: უსაფრთხოების ღვედის დამჭერზე). შესაბამისი მოქმედი ძალები ნიუტონის ერთეულებში გამოითვლება, თითოეული აღნიშნული მასის ნამრავლი დატვირთვის კოეფიციენტზე და თავისუფალი ვარდნის აჩქარებაზე (9.81 მ/წ^2).

9. სხვა შესაბამის საშუალებებთან ერთად, დატვირთვის განსახორციელებლად დასაშვებია შემდეგი საშუალებების გამოყენება:

ა) ფრთის შევსება მეტად მსუბუქი, კუმშვამდეგი მასალისგან დამზადებული ბურთულებით, დატვირთვის ფრთის მხოლოდ ერთ მხარეს გადატანის მიზნით (მაგ.: ფრთის ქვედა ზედაპირზე, დადებითი დატვირთვისას, ამობრუნებული ფრთით);

ბ) საყრდენების დაყენება ფრთის წინა კიდეს და უკანა კიდეს შორის, ფრთის გასწვრივ მათ შორის დაშორებების შემცირებით. ამ შემთხვევაში, თითოეულ საყრდენზე დატვირთვა გამოითვლება ფრთის გაქანზე მისი პოზიციისა და ფრთის ქორდის მიხედვით დატვირთვის გათვალისწინებით;

გ) ქსოვილების და მოქნილი პანელების გამოყენება დატვირთვების უკეთ გადასანაწილებლად;

დ) დატვირთვის განხორციელება ქვიშის ან ღორღის ტომრებით, რომელთა მასაც მოწმდება



გამოცდამდე;

10. დატვირთვის შესაბამისად სტრუქტურული ელემენტების გადაადგილება შეიძლება გაიზომოს თარაზოს მეშვეობით, რომელიც სასურველია განთავსდეს კონსტრუქციის ელემენტის მაქსიმალური გადახრის/გადაადგილების წერტილებში.

11. ცდებმა, დატვირთვების თანმიმდევრული განთავსებით, უნდა დაადასტუროს, რომ ზღვრული დატვირთვების მოქმედების შემდეგ, ზსხ-ზე არ აღინიშნება რაიმე სახის მუდმივი დეფორმაცია. ამასთან, ზღვრულ დატვირთვებზე ასევე უნდა შემოწმდეს, რომ მიღებული დეფორმაციები შეესაბამება გამოთვლების დოკუმენტაციაში მითითებულ მონაცემებს და რომ ფრენის მართვის მექანიზმი მუშაობს გამართულად.

მუხლი 14. ფრენისუნარიანობის სპეციალური პირობები

1. ამ მუხლით გათვალისწინებული მახასიათებლების მქონე ზსხ-ების მიმართ მოქმედებს სააგენტოს მიერ დადგენილი ფრენისუნარიანობის სპეციალური პირობები.

2. მე-2 კლასის ზსხ-ის მიმართ, რომლის ფრთის დატვირთვა მაქსიმალურ ასაფრენ მასაზე აღემატება 30 კგ/მ², სპეციალური პირობები განისაზღვრება შემდეგი მოთხოვნებიდან ერთ-ერთის საფუძველზე:

ა) ევროპის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს (EASA) მიერ მიღებული ტექნიკური სტანდარტის „CS-VLA Very Light Aeroplanes“ B (ფრენა) და C (სტრუქტურა) თავის მიხედვით;

ბ) საქართველოს ან ჩიკაგოს კონვენციის წევრი სხვა სახელმწიფოს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნების მიხედვით, რომლებიც წარმოადგენდა ან წარმოადგენს მსუბუქი თვითმფრინავის სერტიფიცირების საფუძველს;

გ) განმცხადებლის მიერ შეთავაზებული სპეციალური პირობების მიხედვით, რომლებიც მისაღებია სააგენტოსთვის.

3. მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, სპეციალური პირობები განისაზღვრება შემდეგი მოთხოვნებიდან ერთ-ერთის საფუძველზე:

ა) ზემსუბუქი შვეულმფრენის ფრენისუნარიანობის სპეციფიკური პირობების მიხედვით;

ბ) საქართველოს ან ჩიკაგოს კონვენციის წევრი სხვა სახელმწიფოს საფრენად ვარგისობის სერტიფიცირების მოთხოვნების მიხედვით, რომლებიც წარმოადგენდა ან წარმოადგენს მსუბუქი შვეულმფრენების სერტიფიცირების საფუძველს;

გ) განმცხადებლის მიერ შეთავაზებული სპეციალური პირობების მიხედვით, რომლებიც მისაღებია სააგენტოსთვის.

4. ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასების შემთხვევაში, შესაბამისობის დემონსტრირების მიზნით შესაძლებელია გამოყენებული იყოს სააგენტოსთვის მისაღები უსაფრთხოების სხვა ტექნიკური სტანდარტების მიხედვით ჩატარებული ცდები.

მუხლი 15. საფრენოსნო ცდების სპეციალური მოთხოვნები

1. საფრენოსნო ცდების შედეგად ზსხ-ზე უნდა განხორციელდეს შემდეგის დემონსტრირება:

ა) შესაფერისი გრძივი და განივი მდგრადობა ფრენის და გაწონასწორების ყველა შესაბამის პირობებში, იმ კონკრეტული საექსპლუატაციო გარემოს გათვალისწინებით, რომლისთვისაც შემუშავებულია ზსხ. კერძოდ, თვითმფრინავის და მოტოდელტაპლანის შემთხვევაში გრძივი სტატიკური მდგრადობის დემონსტრირება უნდა განხორციელდეს თავისუფალი საჭის პირობებში, სტაბილური ჰორიზონტალური ფრენისას, რა დროსაც ზსხ უბრუნდება სიჩქარის იმ დიაპაზონს, რომელიც მას ჰქონდა საჭეზე ზემოქმედებამდე („Push“ ან „Pull“);

ბ) დემონსტრირებულ მაქსიმალურ სიჩქარემდე მზარდი რხევების არარსებობა (V_{DF});

გ) შესაძლებელი უნდა იყოს, 45° სტაბილიზებული დაფერდების შემდეგ, საპირისპირო



მიმართულებით 45° სტაბილიზებული დაფრდების განხორციელება 5 წამზე ნაკლებ დროში, იმ სიჩქარით, რომელიც ტოლია იმ მინიმალური სიჩქარის 120%-ის, რომლითაც შესაძლებელია ჰორიზონტალური ფრენის შენარჩუნება;

დ) ზსხ-ისთვის ქარის ნაკადების მაქსიმალური სიჩქარე შესაძლებელია იყოს ტურბულენტურ ჰაერის ნაკადში მანევრირების სიჩქარის (V_A) მაქსიმალური მნიშვნელობის ტოლი.

2. მე-2 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, რომლის ფრთის დატვირთვა მაქსიმალურ მასას აღემატება 30 კგ/მ² ან მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში, საფრენოსნო მახასიათებლების და ფრენის ხარისხის მოთხოვნები მოცემულია სააგენტოს ფრენისუნარიანობის სპეციალურ ტექნიკურ პირობებში.

მუხლი 16. სახმელეთო ცდები

1. ავტოჟირის და შვეულმფრენის შემთხვევაში, რომლებსაც არ გააჩნიათ სტაბილიზატორის მქონე ორნიჩბიანი მზიდი ხრახნი, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული სახმელეთო რეზონანსის ცდების განხორციელება.

2. მოტოდელტაპლანის, ავტოჟირის და შვეულმფრენის ურიკებზე ცდების განხორციელების შემთხვევაში, ცდები უნდა ჩატარდეს მხოლოდ დადებით დატვირთვაზე, რა დროსაც დატვირთვის მოდება უნდა განხორციელდეს ფრთის ქვემოთ მიმაგრების სტანდარტულ წერტილში.

3. ფრთაზე ცდების განხორციელების შემთხვევაში შესაძლებელია ფრთაზე დატვირთვის მოხსნის გათვალისწინება, ფრთის მასის მნიშვნელობიდან გამომდინარე. დელტაპლანის შემთხვევაში, იმის გათვალისწინებით, რომ ე.წ. „Ca“ არის ფრთის დატვირთვა, მხედველობაში მიიღება ამწევი ძალის მნიშვნელობის წრფივი შემცირება 2Ca მნიშვნელობიდან 0-ის მნიშვნელობამდე, ფრთის სიმეტრიის ღერძიდან ფრთის გაქანისკენ.

4. ფრთის ქორდის გასწვრივ ამწევი ძალის განაწილება ხორციელდება ფრთის წინა კიდიდან: 5Ca მნიშვნელობიდან ქორდის 25%-ზე არსებული Ca-ს მნიშვნელობისკენ, ხოლო ფრთის უკანა კიდეზე: Ca-დან 0-ის მნიშვნელობამდე. თვითმფრინავის შემთხვევაში, ზუსტი მონაცემების არარსებობის შემთხვევაში უნდა ჩაითვალოს, რომ ამწევი ძალის ტოლქმედი მოქმედებს ფრთის წინა კიდიდან ფრთის ქორდის სიგრძის 25%-ზე და რომ ფრთის გაქანის მიმართულებით ამწევი ძალის განაწილება (მართკუთხა ფორმის ფრთისთვის) მუდმივია (სხვა შემთხვევაში იხ. CS-VLA).

5. ფრთის დამჭერი ორი ძელის (ბაგირის) მქონე თვითმფრინავის თითოეულ ფრთაზე გრეხის ძალის გავლენა უნდა იქნეს უგულვებელყოფილი, თუმცა ყველა შემთხვევაში მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული დატვირთვა, რომელიც დაკავშირებულია Va სიჩქარეზე ელერონის მყისიერ გადახრასთან.

6. კუდის ფრთასხმულობაზე (თვითმფრინავი და ავტოჟირი) უნდა განხორციელდეს შემდეგი ცდები:

ა) Va სიჩქარეზე სიმაღლის საჭის მყისიერი გადახრა;

ბ) Va სიჩქარეზე მიმართულების საჭის მყისიერი გადახრა;

გ) ჰორიზონტალური სტაბილიზატორის ასიმეტრიული დატვირთვა, რომელიც სტაბილიზატორის ერთ მხარეს შეესაბამება მაქსიმალური დატვირთვის 100%-ს, ხოლო საპირისპირო მხარეს 70%-ს;

დ) კომბინირებული დატვირთვა, რომელიც შედგება ჰორიზონტალური სტაბილიზატორის მაქსიმალური დატვირთვის 75%-ის, ხოლო ვერტიკალური სტაბილიზატორის 100% დატვირთვის მნიშვნელობებისაგან.

თავი III

გამოთვლების დოკუმენტაცია და შემუშავებასთან დაკავშირებული სიფრთხილის ზომები

მუხლი 17. დატვირთვის კოეფიციენტები

1. 1-ელი და მე-2 კლასის ზსხ-ების ზღვრული დატვირთვებია +4 g და -2 g, ხოლო მე-3 და მე-4 კლასის ზსხ-ებისთვის +3,5 g. ამ სიდიდეებზე ფრენის მართვის მექანიზმები უნდა მოძრაობდეს თავისუფლად და ზსხ-ის სტრუქტურამ ზღვრული დატვირთვების ზემოქმედების შემდეგ არ უნდა განიცადოს



მუდმივი დეფორმაციები.

2. გადაჭარბებული დატვირთვები გამოითვლება ზღვრული დატვირთვების უსაფრთხოების ზოგად მინიმალურ კოეფიციენტზე (ტოლია 1,5-ის) გამრავლებით (შესაძლებელია უფრო მაღალი კოეფიციენტის გამოყენება, ზსხ-ზე გამოყენებული მასალების მიხედვით). ამ სიდიდეებზე სტრუქტურა არ უნდა დაირღვეს (გატყდეს), მაგრამ დატვირთვის შემდეგ შესაძლოა განიცადოს დეფორმაციები. სტრუქტურამ უნდა გაუძლოს გადაჭარბებულ დატვირთვებს არანაკლებ სამი წამის განმავლობაში.

3. გამოთვლების დოკუმენტაციაში უნდა იქნეს გათვალისწინებული ზსხ-ის ექსპლუატაციის ყველა შესაძლო შემთხვევა.

მუხლი 18. მასალების შერჩევა

სასურველია გამოყენებული იყოს საავიაციო მასალები, რომელთა მახასიათებლები დადასტურებულია და ხარისხი შემოწმებულია მასალების მომხმარებელამდე მიწოდებამდე. მასალების შესაბამისობა უნდა იქნეს დეკლარირებული განცხადების საფუძველზე.

მუხლი 19. უსაფრთხოების კოეფიციენტები

1. გამოყენებული მასალა უნდა აკმაყოფილებდეს მრღვევი ძაბვის ზღვრის მნიშვნელობას, რომელიც მეტია ან ტოლია დენადობის ზღვრის მნიშვნელობისა და უსაფრთხოების კოეფიციენტის 1,5-ის ნამრავლის, რაც მოცემულია გამოთვლების დოკუმენტაციაში და განსაზღვრულია მწარმოებლის მიერ.

2. შემდეგი კომპონენტების შემთხვევაში უსაფრთხოების კოეფიციენტი 1,5 მრავლდება 2-ზე (უსაფრთხოების კოეფიციენტი არანაკლებ – 3, რომელიც გამოიყენება ზღვრული დატვირთვების მიმართ):

ა) სხმული ნაკეთობები;

ბ) ნაწილები, რომლებიც ხშირად იხსნება;

გ) სტრუქტურის ან ფრენის მართვის მექანიზმის შემადგენელი ბაგირები, ფრენის მართვის მექანიზმის შემადგენელი ელემენტები;

დ) ნაწილები, რომლებიც განიცდიან დაღლილობის მნიშვნელოვან ზემოქმედებას.

3. კომპოზიციური მასალებისგან დამზადებული დეტალების შემთხვევაში, უსაფრთხოების კოეფიციენტი შეიძლება შემცირდეს 2-მდე, თუ დამადასტურებელი ცდები, მასალების ხარისხი, წარმოების პირობები და წარმოების ხარისხის კონტროლი უზრუნველყოფილია მწარმოებლის მიერ.

მუხლი 20. შეუღლების კოეფიციენტი

1. ამ პუნქტში მოცემული კრიტერიუმის დაცვა უზრუნველყოფს ექსპლუატაციისას შეუღლების ღიობების (ნახვრეტების) ოვალიზაციის ტენდენციის ან ნაწილების რღვევის თავიდან აცილებას. გარდა ამისა, უნდა შემოწმდეს, რომ ნაწილები, რომლებიც ბრუნავს, განიცდიან დარტყმებს ან ვიბრაციებს შეუღლების ელემენტის დონეზე (მაგ.: ჭანჭიკი), გააჩნია შეუღლების კოეფიციენტი – 1,33 (ჭანჭიკის კონტაქტის გამომავალ ზედაპირზე დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს რღვევის საპროექტო დატვირთვის მნიშვნელობის 1,33-თან ფარდობას).

2. შეუღლების სხვა შემთხვევაში შეუღლების დატვირთვა არ უნდა აღემატებოდეს მრღვევი ძაბვის ზღვრის მნიშვნელობას.

მუხლი 21. კონსტრუქციის აწყობა რამდენიმე ჭანჭიკით, მოქლონით, სამაგრი კავით ან სხვა საშუალებით

ჭანჭიკით, მოქლონით, სამაგრი კავით ან სხვა საშუალებით კონსტრუქციის აწყობისას მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული მოქმედ ძალთა არათანაბარი განაწილება დამაკავშირებელი ელემენტების საერთო რაოდენობაზე. შესაბამისად, ცდის შედეგად მიღებული სხვაგვარი მტკიცებულების გარეშე ითვლება, რომ პირველი ჭანჭიკი იღებს უფრო დიდ დატვირთვას, ვიდრე რიგით მე-2 ჭანჭიკი (მაგ.: ფრთის დამჭერი ძელი).

მუხლი 22. დნობადი ზონები

სტრუქტურაში უნდა იქნეს გათვალისწინებული ე.წ. დნობადი ზონები, რომლებიც დარტყმის შემთხვევაში, მგზავრ(ებ)ის დაცვის მიზნით და მთელი სტრუქტურის დეფორმაციის თავიდან



აცილების მიზნით, შთანთქავს დარტყმის შედეგად წარმოქმნილ ენერგიას.

მუხლი 23. დატვირთვის კონცენტრაცია

სტრუქტურის შემადგენელ ნაწილში არსებულმა ნახვრეტმა ან ნაკვეთურის მყისიერმა ძლიერმა დატვირთვამ შესაძლოა გამოიწვიოს მდგრადობის 3-ჯერ ან მეტჯერ შემცირება (მაგ.: სითხელის კოეფიციენტი). აღნიშნული დატვირთვის კონცენტრაციის მნიშვნელობები განისაზღვრება შესაბამისი ცხრილებით.

მუხლი 24. კოროზია

ზსხ-ის შემუშავებისას გამოყენებული უნდა იყოს ისეთი მასალები, რომლებსაც აქვთ კოროზიისადმი მედეგობის კარგი მაჩვენებელი ან უზრუნველყოფილი უნდა იყოს კოროზიისგან საკმარისი დაცვა.

შენიშვნა: კოროზიის დაწყებამ შეიძლება გამოიწვიოს დატვირთვის ქვეშ მყოფი ნაწილების რღვევა მოსალოდნელზე გაცილებით დაბალ დატვირთვის სიდიდეებზე (კოროზიული დასკდომა ძაბვის ქვეშ).

მუხლი 25. გალვანური წყვილები

ზსხ-ის შემუშავებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს გალვანური კოროზიის რისკი, რომელიც გამოწვეულია სხვადასხვა ლითონის შეუღლებით და ხელშემწყობ ფაქტორს წარმოადგენს მარილიანი გარემოს არსებობა. შესაბამისად, თავიდან უნდა იქნეს აცილებული სხვადასხვა ლითონის დაცვის გარეშე შეუღლება (მაგ.: შეუღლება პლასტმასის საყელურის ან თასის ჩასმის გარეშე).

შენიშვნა: საავიაციო დანიშნულების მასალებს, როგორც წესი, გააჩნია დაცვა, რომელიც ამცირებს გალვანური კოროზიის რისკებს (მაგ.: ალუმინის შენადნობის ქრომის მქავეში ანოდური დაფარვა).

მუხლი 26. ფრენის მართვის ძირითადი მექანიზმი

ფრენის მართვის ძირითად მექანიზმში არ უნდა იქნეს გამოყენებული 2 მილიმეტრზე ნაკლები დიამეტრის მქონე ბაგირი. თითოეულ ჭოჭონაქს უნდა გააჩნდეს დაცვის მექანიზმი, რათა თავიდან იქნეს აცილებული ბაგირების ჭოჭონაქსის ღარიდან ამოვარდნა. უსაფრთხოების ანალიზის შედეგად უნდა განისაზღვროს ფრენის მართვის მექანიზმის ერთ-ერთი ელემენტის რღვევის შედეგები, დადგინდეს უსაფრთხოების ზომები ფრენის მართვის მექანიზმის დაბლოკვის თავიდან აცილების მიზნით (მაგ.: უცხო სხეულის მოხვედრა პილოტის კაბინაში) და მე-4 კლასის ზსხ-ის შემთხვევაში დადგინდეს უსაფრთხოების ზომები, რომელიც უზრუნველყოფს, რომ ფრენის მართვის მექანიზმი მედეგია ცვალებადი დატვირთვების და ვიბრაციების მიმართ.

მუხლი 27. ბურთულა სახსრები

ბურთულა სახსრების გამოყენებისას გათვალისწინებული უნდა იყოს დაღლილობასთან დაკავშირებული რისკები. ბურთულა სახსრები არ უნდა იქნეს გამოყენებული კრიტიკული შეერთების წერტილებში, რომლებიც ექვემდებარება ღუნვის ძალების ზემოქმედებას და იწვევს ბურთულა სახსრის კუთხვილიანი დაბოლოების ბრუნვას.

თავი IV

დამატებითი მოთხოვნები

მუხლი 28. სპეციალური დანიშნულების აქტივობების აღჭურვილობა

საჭიროების შემთხვევაში, შესაძლებელია მოიხსნას ორსავარძლიანი ზსხ-ის მგზავრის სავარძელი, სპეციალური დანიშნულების აქტივობის აღჭურვილობის დამონტაჟების მიზნით.

მუხლი 29. უსაფრთხოების ღვედი

ზსხ-ის სავარძელი აღჭურვილი უნდა იყოს უსაფრთხოების ღვედით.

მუხლი 30. სერიული წარმოება

1. ამ მუხლის მოქმედება არ ვრცელდება ზსხ-ის 1A და 2A ქვეკლასებზე.
2. სერიული წარმოების შემთხვევაში უნდა იყოს მიღებული შემდეგი დამატებითი უსაფრთხოების ზომები:

ა) მწარმოებლის მიერ ზსხ-ის შემუშავების მასალებისა და შემადგენელი კომპონენტების მიღების პროცედურამ უნდა უზრუნველყოს მათი ხარისხის დადასტურება (მაგ.: მწარმოებლის დოკუმენტაცია), სათანადო შენახვა, რათა თავიდან იქნეს აცილებული შერევა და მონტაჟისას შეცდომების დაშვება (მაგ.: მარკირება ფერით ან იარლიყით), კონკრეტულ სერიაში გამოყენება, რათა წუნის შემთხვევაში



შესაძლებელი იყოს ჩასატარებელი შემოწმებების რაოდენობის შეზღუდვა;

ბ) მოწყობილობებზე მკაფიოდ უნდა იქნეს დაფიქსირებული ტიპი და სერიული ნომერი, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სათადარიგო ნაწილების მიღების შესაძლებლობა;

გ) მწარმოებელმა უნდა უზრუნველყოს სერიული წარმოების მოწყობილობების წარმოება იმგვარად, რომ მუდმივად იყოს დაცული შესაბამისობა მოწყობილობის საკვალიფიკაციო მოდელთან (მაგ.: კომპოზიტური მასალების შემთხვევაში, გამოყენებული პოლიმერები, ქსოვილები და მათი ქსოვის მიმართულება, ფენების რაოდენობა და ტემპერატურა და ა.შ.);

დ) მწარმოებელმა უნდა განსაზღვროს შემოწმების პროცედურები, მათ შორის, მარტივი პროცედურების სახით, პროდუქტის საბოლოო ხარისხის უზრუნველყოფის მიზნით;

ე) როდესაც ზსხ-ს გააჩნია ექსპლუატაციის შეზღუდული ვადის მქონე კრიტიკული მნიშვნელობის სტრუქტურული ნაწილები, რომლებიც შემუშავებულია სპეციალურად ზსხ-ისთვის, აღნიშნული ნაწილები უნდა იქნეს მარკირებული ნაწილის ნომრით და სერიული ნომრით ექსპლუატაციისას მათი მონიტორინგის მიზნებისთვის.

მუხლი 31. ფრენის მართვის დამხმარე მექანიზმების გადაადგილების მიმართულება

ფრენის მართვის დამხმარე მექანიზმების გააქტიურება უნდა ხდებოდეს წინ მიწევით (მაგ.: ძრავის სიმძლავრის მომატება უნდა მოხდეს ბერკეტის წინ მიწევით). გააქტიურების ბერკეტი უნდა იყოს გათიშულ მდგომარეობაში, როდესაც ბერკეტი მიმართულია ქვემოთ. აგრეთვე გათვალისწინებული უნდა იყოს ხელსაწყოების და მექანიზმების მარკირებისთვის არსებული შესაბამისი ფერიანი კოდები.

მუხლი 32. საჰაერო ხრახნის მწყობრიდან გამოსვლა

1. ზსხ-ზე გათვალისწინებული უნდა იყოს საჰაერო ხრახნის დაზიანების შესაძლებლობა უცხო სხეულთან შეჯახების, ხმელეთის ზედაპირთან შეხების ან ნიჩბის მწყობრიდან გამოსვლის გამო. იმ შემთხვევაში, თუ საჰაერო ხრახნის მწყობრიდან გამოსვლამ შესაძლოა დააზიანოს კრიტიკული მნიშვნელობის მქონე ნაწილები, აღნიშნული ნაწილები უნდა იყოს სათანადოდ გამაგრებული (მაგ.: მოტოდელტაპლანზე ფრთის უკანა კიდის გამაგრება დამჭერ ზონარზე რამდენიმე ნაკერის დამატებით).

2. ზსხ-ზე გათვალისწინებული უნდა იყოს საჰაერო ხრახნის მწყობრიდან გამოსვლის შესაძლებლობა მისი სტრუქტურასთან ძალიან ახლოს ბრუნვის გამო, რომელიც იწვევს რეზონანსს საჰაერო ხრახნში.

მუხლი 33. მონტაჟისას დაშვებული შეცდომები

ნაწილები, რომლებიც შესაძლოა შებრუნებულად (რევერსიულად) დამონტაჟდეს, უნდა იქნეს მარკირებული ან აღჭურვილი შეცდომის დაშვების გამომრიცხავი მოწყობილობით (მაგ.: გაურკვეველობა ფრთის წინა კიდის მარჯვენა და მარცხენა მხარის ნაწილებს შორის).

მუხლი 34. ძალური დანადგარი

საწვავის დაბინძურების თავიდან აცილების მიზნით საწვავის ავზი აღჭურვილი უნდა იყოს ფილტრებით და გამწმენდი სისტემით.

მუხლი 35. პირველადი მასალების შეცვლა

ზსხ-ის შემუშავებისას გამოყენებული მასალები უნდა იყოს ტექნიკურ დოკუმენტაციაში მოცემული მასალების შესაბამისი. ნებისმიერი ცვლილება დასაშვებია მხოლოდ ცდების და გამოთვლების შემდეგ, რომლებიც ადასტურებენ ზსხ-ის სტრუქტურის მდგრადობის ეკვივალენტურ დონეს. დადგენილი მოთხოვნების შესაბამისად ცვლილებებზე მუდმივი პასუხისმგებლობა ეკისრება პირს, რომელიც უშუალოდ ახორციელებს აღნიშნულ ცვლილებას.

მუხლი 36. მოდიფიკაციები

ზსხ-ზე გათვალისწინებული უნდა იყოს ისეთი მოდიფიკაციები, რომლებმაც შესაძლოა შექმნან მნიშვნელოვანი რისკები (მაგ.: გარსშემომდენის დამატება, რომელიც ართულებს ზსხ-ის მართვას; ფრთის დამჭერი ძელის გაბურღვა, რაც იწვევს ფრენისას მის რღვევას, ასევე მოტოდელტაპლანის ფრთის შეცვლა, საჰაერო ხრახნის მიმართ მისი გადაადგილების შემოწმების გარეშე და ა.შ.).



მუხლი 37. ზსხ-ის სახელდება

1. აღრიცხვის ბარათში უნდა მიეთითოს ზსხ-ის ძრავის და ფრთის ტიპი. მოწყობილობების სხვა მსგავსი მოწყობილობებისგან ადვილად გარჩევის და ნებისმიერი გაურკვევლობის თავიდან აცილების მიზნით მწარმოებელმა გამოყენებულ მოწყობილობებს უნდა მიანიჭოს დასახელება ან საიდენტიფიკაციო მონაცემი. ზსხ-ის ფრთის პროფილის ან ამწევი ზედაპირის ცვლილება საჭიროებს განსხვავებული საიდენტიფიკაციო მონაცემის მინიჭებას.

2. გამოყენებული მოწყობილობების ნებისმიერი მნიშვნელოვანი მოდიფიკაციის გარკვევით იდენტიფიცირების მიზნით, მწარმოებელმა მოწყობილობის საიდენტიფიკაციო მონაცემებში უნდა გამოიყენოს თანმიმდევრული ნუმერაცია (მაგ.: ძრავას შეცვლა, ამწევი ზედაპირის შეცვლა, გამოყენებული მასალების შეცვლა და ა.შ.).

