



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

**საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომებზე
გამოცხადებული მანძილების გაანგარიშების და ხელოვნური
საფარის მზიდ-უნარიანობის წარდგენის
პრაქტიკული სახელმძღვანელო**

©დოკუმენტი შემუშავებულია 2026 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო



სარჩევი

1. მიზანი	3
2. მოქმედების სფერო	3
3. გამოცხადებული მანძილების გაანგარიშება	3
4. ხელოვნური საფარის სიმტკიცის შესახებ მონაცემების წარმოდგენა ACR-PCR მეთოდით .4	
დანართი 1.....	7

1. მიზანი

აღნიშნული სახელმძღვანელო მასალის მიზანია აეროდრომის ექსპლუატანტებისათვის გამოცხადებული მანძილების გაანგარიშების და ხელოვნური საფარის მზიდ-უნარიანობის წარდგენის სახელმძღვანელო მოთხოვნების განსაზღვრა.

აღნიშნული სახელმძღვანელო მასალა განსაზღვრავს ადზ-ზე, საჰაერო ხომალდების აფრენა-დაფრენისათვის საჭირო გამოცხადებული მანძილების და ხელოვნური საფარის მზიდ-უნარიანობის შესახებ წარსადგენი ინფორმაციის დადგენას, რომელიც საჭიროა საჰაერო ხომალდების უსაფრთხო აფრენა-დაფრენისათვის და ხელოვნური საფარის გადატვირთვით ექსპლუატაციისათვის.

მოცემული სახელმძღვანელო მასალა წარმოადგენს საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის N87 დადგენილებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების დაპროექტებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების“ მე-10 და მე-12 მუხლებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესრულებისათვის სახელმძღვანელო ინსტრუქციას.

2. მოქმედების სფერო

აღნიშნული სახელმძღვანელო მოქმედებს იმ აეროდრომებზე, რომლებზეც სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2021 წლის 04 მარტის N32 ბრძანებით დამტკიცებული „აეროდრომის/ვერტოდრომების სერტიფიცირებისა და საფერენი მოედნების რეგისტრაციის და აღრიცხვის წესი“-ს შესაბამისად გაცემულია აეროდრომის ვარგისობის სერტიფიკატი.

3. გამოცხადებული მანძილების გაანგარიშება

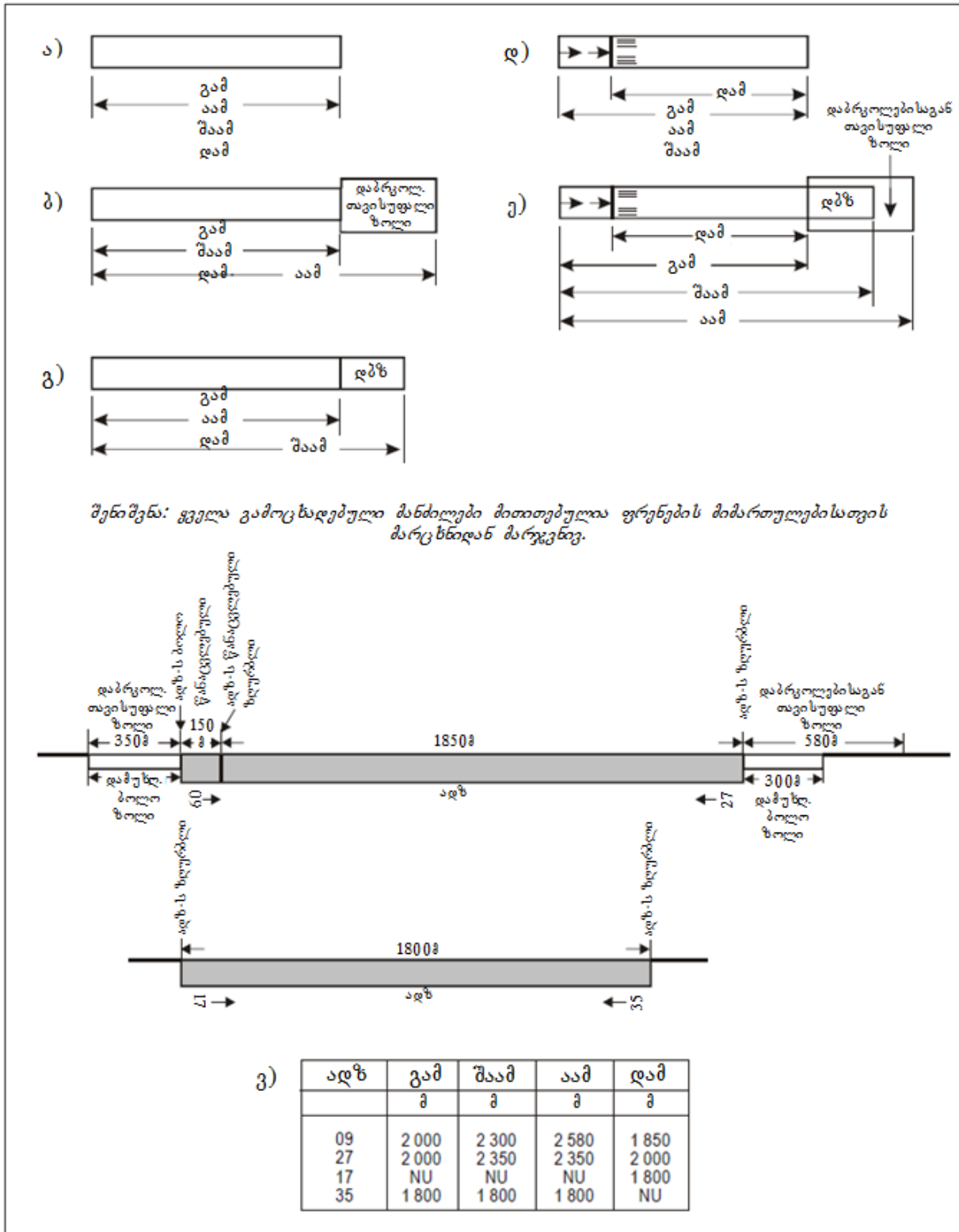
- 3.1 ადზ-ის ყოველი მიმართულებით გამოცხადებული მანძილების გაანგარიშება მოიცავს:
 - 3.1.1 გასაქანად არსებულ მანძილს (**გამ/TORA**);
 - 3.1.2 ასაფრენად არსებულ მანძილს (**აამ/TODA**);
 - 3.1.3 შეწყვეტილი აფრენისთვის არსებულ მანძილს (**შაამ/ASDA**);
 - 3.1.4 დასაფრენად არსებულ მანძილს (**დამ/LDA**).
- 3.2 თუ ადზ-ზე გათვალისწინებული არ არის დამუხრუჭების ბოლო ზოლი ან დაბრკოლებისგან თავისუფალი ზოლი, ხოლო ადზ-ს ზღურბლი განლაგებულია ადზ-ს ბოლოში, მაშინ ჩვეულებრივ, ოთხივე გამოცხადებული მანძილი ტოლი უნდა იყოს ადზ-ს სიგრძის, როგორც ეს ნაჩვენებია დანართი 1-ს ნახ. 1 „ა“.
- 3.3 თუ ადზ-ზე გათვალისწინებულია დაბრკოლებისგან თავისუფალი ზოლი, მაშინ ასაფრენად არსებული მანძილი (**აამ/TODA**) მოიცავს დაბრკოლებისგან თავისუფალ ზოლს, როგორც ნაჩვენებია დანართი 1-ს ნახ. 1 „ბ“.

- 3.4 თუ ადზ-ზე გათვალისწინებულია დამუხრუჭების ბოლო ზოლი, მაშინ შეწყვეტილი აფრენისათვის არსებული მანძილი (შაამ/ASDA) მოიცავს დამუხრუჭების ბოლო ზოლს, როგორც ნაჩვენებია დანართი 1-ს ნახ. 1 „გ“.
- 3.5 თუ ადზ-ს ზღურბლი არის წანაცვლებული, მაშინ დასაფრენად არსებული მანძილი (დამ/LDA) უნდა შემცირდეს ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლის სიდიდით, როგორც ნაჩვენებია დანართი 1-ს ნახ. 1 „დ“. ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლი გავლენას ახდენს მხოლოდ დასაფრენად არსებული მანძილზე (დამ/LDA), აღნიშნული ადზ-ს ზღურბლის მიმართულებით დასაფრენად შესვლის განხორციელებისას. ყველა გამოცხადებული მანძილი საპირისპირო მიმართულებით რჩება უცვლელი.
- 3.6 დანართი 1-ს ნახ. 1 „ბ“, „დ“ მოცემულია ასაფრენ-დასაფრენი ზოლი დაბრკოლებისაგან თავისუფალი ზოლით ან დამუხრუჭების ბოლო ზოლით ან ადზ-ს წანაცვლებული ზღურბლით. თუ არსებობს რამდენიმე მითითებული თავისებურება, მაშინ უნდა შეიცვალოს რამდენიმე გამოცხადებული მანძილი, თუმცა ცვლილება განხორციელდება იგივე მითითებული პრინციპით. ყველა მითითებული თავისებურებების მაგალითები მოცემულია დანართი 1-ს ნახ. 1 „ე“.
- 3.7 გამოცხადებული მანძილების შესახებ ინფორმაციის წარდგენის შემოთავაზებული ფორმა მოცემულია დანართი 1-ს ნახ. 1 „ვ“. თუ შეუძლებელია ადზ-ს მიმართულების გამოყენება ასაფრენად ან დასაფრენად ან ორივე შემთხვევისთვის, რადგან ეს იკრძალება საექსპლუატაციო პირობებით, საჭიროა მიეთითოს სიტყვიერად „არ გამოიყენება“ ან შემოკლებით „NU“.

4. ხელოვნური საფარის სიმტკიცის შესახებ მონაცემების წარმოდგენა ACR-PCR მეთოდით

- 4.1 დიდი რაოდენობით გადატვირთვა ან ხელოვნური საფარით სარგებლობის მნიშვნელოვანი ზრდა ან ორივე ერთად შეიძლება გახდეს ხელოვნური საფარის გადატვირთვის მიზეზი. დატვირთვა, რომლებიც აღემატება დადგენილ (გაანგარიშებული ან შეფასებითი) ნორმას, ამცირებს საფარის საექსპლუატაციო ვადას, მაშინ, როდესაც ნაკლები დატვირთვის პირობებში მისი გამოყენების ვადა ხანგრძლივდება. საფარს სტატისტიკური მუშაობისას არ გააჩნია კონკრეტული ზღვრული დატვირთვა, გარდა გადატვირთვის შემთხვევებისა, როდესაც შესაძლოა საფარის მოულოდნელი ან სერიოზული რღვევა. სტატისტიკური მუშაობა მიმდინარეობს ისეთი სახით, რომ საფარს გაანგარიშებული სასამსახურო ვადის განმავლობაში, სავარაუდოდ შეუძლია გაუძლოს განსაზღვრული რაოდენობის მრავალჯერად დატვირთვას. ამდენად, აუცილებლობის შემთხვევაში, ზოგჯერ დასაშვებია უმნიშვნელო გადატვირთვა, რაც განაპირობებს საფარის სავარაუდო სამსახურის ვადას მხოლოდ განსაზღვრული პერიოდით შემცირებას და ცვეთის შედარებით უმნიშვნელო ზრდას. იმ შემთხვევაში, როდესაც გადატვირთვის სიდიდის და/ან საფარის გამოყენების სიხშირის მიხედვით გაუმართლებელია დეტალური ანალიზის ჩატარება, გასათვალისწინებელია შემდეგი კრიტერიუმები:

- 4.1.1 არახისტი და ხისტი ხელოვნური საფარი: იმ შემთხვევაში, თუ თვითმფრინავის აფრენა-დაფრენა და გადაადგილება იშვიათია, და მისი საკლასიფიკაციო მაჩვენებელი (ACR) არ აღემატება გამოცხადებულ ხელოვნური საფარის საკლასიფიკაციო რიცხვს (PCR) 10%-ზე მეტით, ეს არ მოახდენს საფარზე უარყოფით გავლენას.
- 4.1.2 გადატვირთვით, აფრენა-დაფრენის ოპერაციების წლიური რაოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს საჰაერო ხომალდების წლიური აფრენა-დაფრენის ოპერაციების რაოდენობის 5%-ს.
- 4.2 ჩვეულებრივ, მიზანშეწონილი არ არის აფრენა-დაფრენის განხორციელება გადატვირთვით, როდესაც საფარის მდგომარეობა იწყებს გაუარესებას ან რღვევას. გადატვირთვები განსაკუთრებით ასარიღებელია ყინვების შემდეგ დათბობის პერიოდში ან როდესაც საფარის სიმტკიცე შემცირებულია ან გაუარესებულია მისი გრუნტიანი საძირკვლის წყალსარინი სისტემა. გადატვირთვით აფრენა-დაფრენის ოპერაციების შესრულებისას, შესაბამისმა უფლებამოსილმა სამსახურმა რეგულარულად უნდა აკონტროლოს შესაბამისი საფარის მდგომარეობა და პერიოდულად გადაისინჯოს საფარის საექსპლუატაციო კრიტერიუმები; გადატვირთვით ოპერაციების ხშირი შესრულების მიზეზით, შეიძლება მკვეთრად შემცირდეს საფარის საექსპლუატაციო ვადა ან წარმოიშვას მისი კაპიტალური რემონტის აუცილებლობა.
- 4.3 გარკვეულის საჰაერო ხომალდების შესახებ, წინასწარ განსაზღვრულია ხისტი და არა ხისტი ხელოვნური საფარის საფუძვლის კატეგორიები, რომელიც მოცემულია საქართველოს მთავრობის 2018 წლის 16 თებერვლის N87 დადგენილებით დამტკიცებული „სამოქალაქო ავიაციის აეროდრომების/ვერტოდრომების დაპროექტებისა და ექსპლუატაციის ძირითადი პირობების“ მე-10 მუხლის მე-6 პუნქტში და ICAO-ს ოფიციალური გამოცემა დოკუმენტი 9157 მე-3 ნაწილში მოცემული ცხრილებში.



ნახაზი 1. გამოცხადებული მანძილები



საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო
Georgian Civil Aviation Agency

©დოკუმენტი შემუშავებულია 2026 წელს, სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

მასალის გამოყენების პირობები: საავიაციო დარგისათვის დამახასიათებელი კონტექსტის, სპეციფიკის და ტერმინოლოგიის სირთულის გათვალისწინებით, დაუშვებელია დოკუმენტის, ტექსტში მოყვანილი ცალკეული თავების, ინფორმაციის ან მისი ნაწილის მედია გაშუქება, სხვა ვებ-გვერდებზე, თუ ბეჭდურ გამოცემებში გამოქვეყნება სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს თანხმობის გარეშე.

სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო

www.gcaa.ge

