07/04/2026 წ.

საქაერონავიგაციის გენერალურ დირექტორს, ბატონ გოჩა მეზვრიშვილს

“რადიო თავისუფლება” ამზადებს სტატიას საქართველოს საჰაერო სივრცეში ახალი შემზღუდველი ზონის შემოღების შესახებ, რომელიც მოქმედებაში 2026 წლის 16 აპრილიდან იქნება. გამომდინარე აქედან, გთხოვთ თქვენმა ორგანიზაციამ გვიპასუხოთ ქვემოთ მოყვანილ შეკითხვებზე.

1. თქვენ მიერ გამოქვეყნებული სანავიგაციო ცვლილებების მიხედვით (AIRAC AMDT 02/26) 2026 წლის 16 აპრილიდან აბასთუმნის ობსერვატორიის გარშემო იქმნება ახალი შეზღუდული ზონა.
   ზონა UGR-58 ფარავს მოქმედ საერთაშორისო ტრასებს (მათ შორის N644 და M747). გთხოვთ გვიპასუხოთ, გაუქმდება თუ შეიცვლება აღნიშნული ტრასების ტრაექტორია?
2. იზრდება თუ არა და დაახლოებით რამდენი საზღვაო მილით, მარშრუტი იმ საჰაერო ხომალდებისთვის, რომლებიც აქამდე აბასთუმნის თავზე გადიოდნენ და ახლა იძულებულნი არიან, გვერდი აუარონ 28-მილიანი (52 კმ) დიამეტრის მქონე შეზღუდულ ზონას?
3. ხომ არ გამოიწვევს მარშრუტების დაგრძელება საერთაშორისო ავიაკომპანიების მიერ საქართველოს საჰაერო სივრცისთვის გვერდის ავლას? მეზობელი ქვეყნის საჰაერო სივრცეში გადანაცვლებას?
   „საქაერონავიგაციას“ დათვლილი აქვს თუ არა ამ ცვლილების ეკონომიკური ეფექტი? თუ ელით შემოსავლის კლებას და თუ კი დაახლოებით რამდენით?

---

4. ახალი შემზღუდველი ზონის გამო, ნაკადების ჩრდილოეთისკენ გადატყორცნა რა შედეგს მოიტანს? ნაკადების ჩრდილოეთით, კავკასიონის ქედისკენ გადაწევა ხომ არ გაზრდის ფრენების სიმჭიდროვეს და დააკმაყოფილებს თუ არა გამტარიანობა და ნაკადების მოწესრიგება საერთაშორისო სტანდარტებს? მოხდა თუ არა ამ ცვლილებების უსაფრთხოების ნაწილის წინასწარი შეფასება და შეგიძლიათ თუ არა ამის დამადასტურებელი შესაბამისი მტკიცებულებების მოწოდება?
5. რამდენად თანხვედრაშია აბასთუმნის თავზე 2000 კვ.კმ-ის ჩაკეტვა საქართველოს მიერ დეკლარირებულ „თავისუფალი მარშრუტების“ (FRA) პრინციპთან, რომელიც ფრენების

ოპტიმიზაციას,  ტრასების დამოკლებას და ხარჯების და ეკოლოგიური ზიანის შემცირებას ისახავს მიზნად?

6. რატომ გახდა საჭირო შეზღუდვის დაწესება UNL (უსასრულო) სიმაღლემდე, მაშინ როცა საერთაშორისო პრაქტიკით ობსერვატორიების თავზე აკრძალვა მხოლოდ დაბალ სიმაღლეებს (მაგ. 5,000–6,000 ფუტამდე) ეხება? რა სამეცნიერო დასაბუთება არსებობს, (თქვენს ორგანიზაციას თუ გააცნეს ასეთი დოკუმენტი ) 11-12 კმ სიმაღლეზე მფრინავი ლაინერების აკრძალვისთვის?
7. აბასთუმნის ირგვლივ დაწესებულ შეზღუდვებში UGR-57, UGR-58 დაშვებულია გამონაკლისი აბასთუმანში მიმფრენი და იქედან მომფრენი საშუალებებისთვის. რატომ მოხდა ამ გამონაკლისის დაშვება? (სახანძრო და სამაშველო ტექნიკაზე ხომ ისედაც არ ვრცელდება ეს შეზღუდვა) ეს გამონაკლისი ხომ არ არის ჩაწერილი კერძო ფრენებისთვის?
8. საქართველოს საჰაერო სივრცეში ამ მოცულობის შეზღუდული ზონის შემოღება, აფერხებს თუ არა საქართველოს საჰერო სივრცის მართვის, მისი ინფრასტრუქტურის ტექნიკურ და ეკონომიკურ განვითარებას, რომელიც განსაკუთრებით შესამჩნევია 2014 წლიდან, ევროკონტროლში საქართველოს გაწევრიანების შემდეგ?

გთხოვთ, აღნიშნული ინფორმაცია მოგვაწოდოთ ელექტრონული სახით, მისამართზე: mgeladzegia@gmail.com

წინასწარ გიხდით მადლობას, პატივისცემით

გ. მგელაძე

გიორგი მგელაძე

“რადიო თავისუფლების”  ჟურნალისტი