

۴ **سیمورگ آسمان**

ماه نامه اختصاصی هوانوردی
Simorgh- e - Aseman
AVIATION MAGAZINE

**ارزش و اعتبار لایسنس
های صادره از هواپیمایی
کشوری در ایرلاین های
خارجی چقدر است؟**



کاپیتان شهبازی:

**تحریم، ایرلاین ها
را ورشکست
می کند**



پروفسور وثیق:

**موقعیتمان را در
صحنه جهانی از
دست داده ایم!**

گفتگو با دکتر رامین کاشف آذر

معاون دفتر بررسی های اقتصادی و سرمایه
گذاری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران

دانش مدیریتی حلقه گمشده در مدیریت فرودگاهی



سخن اول | ۲

شیوه آموزش صحیح در هوانوردی راه اصلی رسیدن به موفقیت/ نیما حامد ایمان

تیترا | ۳

دانش مدیریتی، حلقه گمشده در مدیریت فرودگاهی
گفتگو با دکتر رامین کاشف آذر

گفتگو | ۵

موقعیتمان را در صحنه جهانی از دست داده ایم!
گفتگو با پروفسور بیژن وثیق، اقتصاددان صنعت حمل و نقل هوایی

تحریم، ایرلاین‌های ایرانی را ورشکست می‌کند
گفتگو با کاپیتان شهبازی

گزارش | ۹

ارزش و اعتبار لایسنس‌های صادره از هواپیمایی کشوری در ایرلاین‌های خارجی
چقدر است؟

شرایط نا مساعد جوی، چگونه می‌تواند بر عملکرد خلبان تاثیر بگذارد؟

هواپیمایی آتا در مقابل باشگاه تراکتور سازی!
چرا شرکت هواپیمایی آتا محبوبیت خود را از دست داد؟

مقالات | ۹

لزوم تغییر پارادایم‌های حاکم بر گواهینامه‌های متخصصین صنعت هوانوردی
مهندس محمد علی حجتی، ممیز سازمان هواپیمایی کشوری

تبیین حقوق هوایی در صنعت هوانوردی
محمد حسین حقیقی، کارشناس ارشد حقوق عمومی دانشگاه تهران

تاثیر صنعت هوانوردی بر اقتصاد کشورها/ محمد شفیق خانی
فرار خلبانان بعد از فرار مغزها/ مهندس محمد علی حجتی

طراحان برتر هواپیما در جهان!
اپلیکیشن و گجت‌های گردشگری و هوانوردی/ محمد رضا پور بابکان

ترجمه | ۲۰

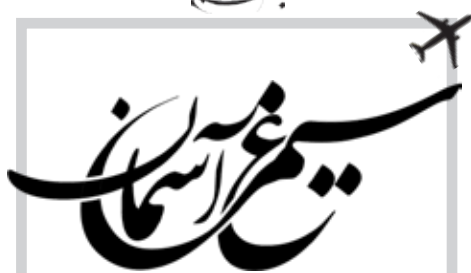
جری ماک، اولین زنی که به تنهایی دور دنیا پرواز می‌کند
چین پس از سانحه هوایی بوئینگ، از ایمنی شرکت خطوط هوایی Bona Fides
خودش پشتیبانی می‌کند

بخش انگلیسی | ۲۵

رویداد | ۲۲

پوزش از خوانندگان

با توجه به هزینه‌های سرسام آور در تامین کاغذ و مسایل فنی چاپ، قادر به
افزایش تعداد صفحات مجله نیستیم. بدین وسیله از خوانندگان و تمامی اساتیدی
که مقالات آنها در این شماره امکان نشر نیافته است، پوزش می‌طلبیم.



▪ ماه نامه تحلیلی، خبری (فارسی- انگلیسی)

▪ حوزه علوم پایه و فنی و مهندسی -
صنایع هوا و فضا

▪ صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

نیما حامدایمان

▪ روابط عمومی

مصطفی فاخری

▪ طرح و اجرا:

کانون تبلیغاتی نیما

simorghaseman.magazine

telegram.me/simorgh_aseman

simorghaseman.magazine@
gmail.com

▪ دفتر مرکزی

تبریز- خ شریعتی شمالی (نرسیده به سه راه امین) جنب
پاساژ ۱۱۰- مجتمع تجاری کاروس- طبقه ۳- واحد ۶

کد پستی: ۵۱۳۳۷۶۳۹۷۹

تلفاکس: ۰۴۱-۳۵۵۷۰۱۶۰

همراه: ۰۹۱۴۹۱۰۱۲۶۹

▪ چاپ: آذرآبادگان



نیما حامدایمان
مدیر مسئول

شیوه آموزش صحیح در هوانوردی راه اصلی رسیدن به موفقیت

چرا سازمان هواپیمایی کشوری بحث آموزش را جدی نمی گیرد؟

اصول و شیوه های آموزشی صحیح و کارآمد از سالیان دور و دراز همواره مورد توجه بشریت قرار گرفته است به طوری که آموزش صحیح در یک سیستم می تواند از نشان دهندگان راه اصلی موفقیت باشد. با یک نگاه کلی و ساده به سیستم آموزشی کشورهای پیشرفته می توان فهمید که آموزش صحیح و اصولی توأم با برنامه ریزی مناسب می تواند یک کشور را در زمره کشور های پیشرفته و توسعه یافته قرار دهد. در اصل، آموزش صحیح است که می تواند ما را از وابستگی به سایر کشورها بی نیاز سازد. کشور ایران هم از سالیان دور و دراز همواره با چالش های مختلفی در بحث آموزش و یادگیری روبه رو بوده است و همواره در بخش های مختلفی مورد ضعف ها و قوت هایی قرار گرفته است. این ضعف ها از یک سو به عدم مدیریت صحیح در یک سیستم آموزشی و یا نظارت بر آموزش بر می گردد به طوری که اگر مدیریت و برنامه ریزی صحیح و مناسب بر روی یک سیستم آموزشی صورت پذیرد، دانش آموختگان آن رشته تحصیلی هم از سطح علمی و فنی بالایی برخوردار خواهند بود. به عبارت ساده و با ذکر یک مثل می توان اینطور بیان کرد که «درخت را هر طور که بکاری همانطور رشد می کند و شکل می گیرد». صنعت هوانوردی کشور ما هم از این شرایط مستثنی نیست و همواره ضعف های مختلف و شدیدی را در بحث آموزش داشته است. بسیاری از کارشناسان صنعت هوانوردی بر این باورند که اگر آموزش صحیح و نظارت درستی بر این امر صورت پذیرد دیگر تبعات و عارضه های آموزش نادرست و برنامه ریزی نشده، در آینده گریبان گیر فرد نخواهد بود و راه خود را به درستی ادامه خواهد داد.

یکی از این مواردی که نیاز است در مورد آن تجدید نظر اساسی صورت گیرد آموزش در صنعت هوانوردی می باشد. سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان متولی صنعت هوانوردی کشور تا به حال هیچ قدم مثبتی در این راه بر نداشته است و به همین دلیل با گذشت زمان به مشکلات فراوان و متعددی بر خورد کرده است و

و سیاست های کاری و قوانین آن فعالیت می کنند راه کار های آموزشی را ارایه نداده و در مقابل نظارت خوبی هم بر روند آموزشی آن ها نداشته است و داوطلب هم از روی همان جزوات که حتی آن هم دچار ضعف و تناقض شدید است را مطالعه کرده و در آزمونی که به وسیله سازمان هواپیمایی کشوری اخذ می شود شرکت می کند و قبول می شود و آن بازار کار و سیستم هوانوردی هم که می تواند بخش خصوصی اعم از ایرلاین ها و مراکز تعمیر و نگهداری و مراکز دولتی از قبیل فرودگاه ها و... باشد به خوبی می داند که این داوطلب همچنان از شیوه آموزش صحیح و همچنین سواد و دانش کافی در این حوزه بر خوردار نبوده و همچنین سازمان هواپیمایی هم کار خود را به درستی انجام نداده است و فقط با اخذ یک آزمون کار را از سر خود وا کنده است، به ناچار همان فرد را جذب بازار کار صنعت هوانوردی می کند و هزینه های بسیار زیادی هم بابت عدم کارکرد مناسب و غیر قابل قبول پرداخت می کند و چون آن شخص هم از ابتدا، سیستم آموزشی را به طور صحیح و اصولی طی نکرده، دیگر حوصله یادگیری و آموزش های دوباره را ندارد. چه بسا اگر باز هم بخواهد شیوه آموزش را طی کند همان مراحل آموزشی که از اول آن را طی کرده را باید مجدداً تکرار کند، که دیگر حوصله این کار را هم ندارد و به خوبی می داند که نتیجه ای هم برای وی و سیستم به کار گیرنده نخواهد داشت که در نتیجه باز آن سیستم هوانوردی را با مشکلات زیادی رو به رو خواهد ساخت که در اینجا مشاهده می کنیم که مسئولیت کار در آخر گریبان گیر سازمان هواپیمایی کشوری خواهد بود.

متولی صنعت و نهاد حاکمیتی در هوانوردی به خوبی می داند که هیچ آموزش صحیح و منطقی در مراکز آموزشی زیربط داده نمی شود. جالب اینجاست، همانطور که گفته شد، نظارتی هم به آن صورت انجام نمی دهد و باعث ایجاد هرج و مرج می شود و هر کس هر جور که دلش خواست یاد می گیرد و نهایتاً هم با یک تماس تلفنی و سفارش ویژه از سمت یک آشنا، وارد بازار کار می شود و مشکلات عدیدی از جمله موارد و ضعف هایی که امروزه در ایرلاین ها و صنعت هوانوردی وجود دارد به وجود می آورد که این امر می تواند به یک آفت تبدیل شده و مانند یک کرم، ریشه یک سیستم هوانوردی را بپوساند که حال نیز مشاهده می شود. و یک نکته خیلی جالب این که همگی، همه چیز را می دانند و هیچ کس قدمی در این راه بر نمی دارد و مقصر را بالا دستی خود تلقی می کند که او هم از همان ابتدا راه آموزش را کج رفته و دیگر قلمتش خم شده و اینگونه شکل گرفته و نمی تواند سر پا بایستد و همچنان بدین طریق به آیندگان و نسل آینده منتقل خواهد کرد که آخرش هم می شود همینی که الان در صنعت هواپیمایی مشاهده می شود!

بباید به خود بیاییم و با آموزش صحیح و برنامه ریزی شده در این صنعت بتوانیم گام مستحکمی به جهت پیشرفت کشورمان، ایران اسلامی انجام دهیم و شاهد پیشرفت های روزافزون در این صنعت باشیم.

دیگر نمی تواند در صدد حل آن مشکلات برآید. از مشکلات ضعف دانش صنعت هوانوردی در سازمان هواپیمایی کشوری که باعث عدم اجرای صحیح قوانین بین المللی می شود تا نبود نیروی انسانی کار آمد و خبره که وابستگی را به کشور های پیشرفته بیشتر کند. سازمانی که تنها متولی این صنعت است نه نظارت خوب و کافی به مراکز آموزشی دارد و نه خود دارای کارشناسان آزموده و خبره است. در حالی که یکی از وظایف مهم این سازمان نظارت بر عملیات هوانوردی و همچنین آموزش در بخش های خصوصی هوانوردی است که مجوز فعالیت خود را از این سازمان گرفته و زیر نظر آن فعالیت می کنند. جالب است این نکته را بدانید که با چند تن از کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری صحبت می کردیم، خود مدعی این امر بودند که سازمان هواپیمایی در بخش آموزش مشکلات بسیار فراوانی دارد و تا به حال نتوانسته درصد حل این مشکلات بر آید و به همین دلیل بوده که نیروی متخصص و کارآمد در این حوزه کم بوده و خبره ها هم به ایرلاین های خارجی سایر کشورها کوچ کرده اند. بنابر این بسیاری از ایرلاین های موجود در کشور مجبور هستند برای رفع این کمبود از متخصصان و خبرگان خارجی صنعت هواپیمایی سایر کشور ها بهره گیرند تا بتوانند به حیات خود ادامه دهند. در صورتی که این سازمان می تواند با اصول آموزش صحیح و فرهنگ هوانوردی و ارایه راه کار های کارشناسی شده کار را یک بار و به درستی انجام دهد تا هم داوطلب آموزشی که وارد این حرفه شده است را در آینده با مشکل روبه رو نسازد و هم خود دچار مشکل نشود. البته این امر قابل ذکر است که داوطلبان و علاقه مندان ورود به این رشته و صنعت، تمایل چندانی به شیوه های یادگیری صحیح و اصولی ندارند و همیشه خود را متکی به جزوات دانسته اند که در چهارچوب امتحانات برگزار شده در سازمان هواپیمایی کشوری می باشد. اما یک موضوع اصلی و جالب اینجاست که سازمان هواپیمایی کشوری در اینجا می داند که به مراکز آموزشی که زیر نظر این سازمان



پر اعزام و پذیرش منطقه اروپا بعد از انگلیس، اسپانیا و آلمان که اعزام و پذیرش آن ها در سال ۲۰۱۷ در حدود ۱۹۳ میلیون بوده است به این آمار اضافه کنیم، بازار رقابتی ما که در سند چشم انداز هم است، چیزی حدود ۶۰۰ میلیون بوده است که ما ۶۰ میلیون از آن را در اختیار داشتیم که در مجموع ۱۰ درصد بازار رقابتی را شامل می شود. حال بحثی که پیش می آید این است که ترکیه در حال حاضر در حدود ۲۰۰ میلیون، امارات در حدود ۱۲۰ میلیون و عربستان سعودی در حدود ۹۰ میلیون اعزام و پذیرش دارد، یعنی در حال حاضر کشور ما در اعزام و پذیرش، از عربستان سعودی ۳۰ میلیون، از امارات متحده ۶۰ میلیون و ترکیه نزدیک ۱۴۰ میلیون، عقب تر است. اگر بخواهیم هدف گذاری دوم در منطقه داشته باشیم، باید ۶۰ میلیون اعزام و پذیرش بیشتری داشته باشیم تا دوم شویم. حالا اگر ترکیه را حذف کنیم و در منطقه خاورمیانه خودمان را در نظر بگیریم، باید حدود ۴۰ میلیون افزایش در اعزام و پذیرش داشته باشیم.

– ما برای کدام بازار و با چه شرایطی می خواهیم این کار را انجام دهیم؟

کاشف آذر: ما در حال حاضر به یک ظرفیت ۱۰۰ الی ۱۵۰ میلیونی نیاز داریم که در این بازار ایجاد کنیم. مورد دیگری که نیاز است به آن اشاره کنم گزارش ACI است. کلیه گزارش های IATA، ACI، و ICAO نشان می دهد که بازارهایی مبتنی بر ترانزیت مسافر است که مورد تمرکز فرودگاه و شرکت های هواپیمایی هم است. ما در فرودگاه های مهم و به خصوص فرودگاه های بین المللی، نیاز به توسعه ظرفیت ها داریم. اگر بخواهیم این توسعه ظرفیت ها را بسازیم با این شرایطی که در حال حاضر دارا هستیم، به طور مثال، حجم پول، حجم شرایط و سرعت زیر ساخت ها و... کورس خیلی خوبی نداریم که با ادامه شرایط و رویکرد های فعلی بتوانیم به نتیجه مطلوبی برسیم. به نظر نمی رسد که ادامه روند فعلی بتواند برای ما کمک کند تا از جایگاه چهارمی که در حال حاضر در آن قرار داریم ارتقا یابیم. لذا قطع و یقین ما نیاز به توسعه زیر ساخت ها، از جمله توسعه زیرساخت های ترمنالی و... پیدا می کنیم.

– چطور می توان به این کار شکل داد؟

کاشف آذر: در دنیا سه طریق برای بخش مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی وجود دارد. تقریباً ۷۰ درصد از شکل های PPP در قالب بیوتی است، در حدود ۱۴ درصد، قراردادهای لیز فرودگاهی و ۸ درصد هم خدمات یا سرویس های مدیریتی می باشد. در بحث بیوتی همانطور که مشخص است سرمایه گذار خارجی شروع به ساخت و ساز می کند و این را منتقل می کند. در حوزه قرارداد های لیز، قابلیت مدیریت بهتر و برخی شرایط وجود ندارد به طوری که یک شرکت لیز کننده با یک قراردادی که عمدتاً طولانی مدت و بالای ۶۰ سال است توسعه ای در بخش فرودگاهی انجام می دهد و یک درصدی از فروش را برای خودشان بر می دارند و درصدی هم به بخش عمومی می پردازند. یک بخشی



دانش مدیریتی حلقه گمشده در مدیریت فرودگاهی

گفتگو با دکتر رامین کاشف آذر، معاون دفتر بررسی های اقتصادی و سرمایه گذاری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران

مسائل روز صنعت باعث تفاوت در نتایج خواهد گردید. در این مورد گفتگویی انجام داده ایم با دکتر رامین کاشف آذر، معاون دفتر بررسی های اقتصادی و سرمایه گذاری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران که دید کلی شرکت فرودگاه ها در حوزه سرمایه گذاری و نگاه به آینده را از دیدگاه وی مورد بررسی قرار دهیم.

– سند راه بردی و نقشه راه سرمایه گذاری در فرودگاه های کشور چگونه است؟

کاشف آذر: در مرحله اول، برای پاسخگویی به این سوال، نیاز است که به تعدادی از آمار و ارقام اشاره کنم. طبق آمار سال ۲۰۱۷ کل اعزام و پذیرش در فرودگاه های کشور حدود ۶۰ میلیون و کل اعزام و پذیرش ما در منطقه خاورمیانه در حدود ۴۰۰ میلیون در مجموع بوده است. این ۶۰ میلیون اعزام و پذیرش کشور حدود ۱۶ درصد کل بازار اعزام و پذیرش منطقه و خاورمیانه می باشد. حالا اگر کشور ترکیه را که چهارمین کشور

بررسی دقیق پیرامون وضعیت موجود محیط سازمانی صنعت هوانوردی کشور با هدف یافتن علت اساسی مشکلات این صنعت از طریق کانونهای تخصصی متشکل از کارشناسان خبره و مدیران فعلی و گذشته این صنعت، بیانگر این است که یکی از ریشه های اصلی مشکلات امروزه صنعت هوانوردی، عدم اعتقاد مدیران به اصل برنامه ریزی در بنیانهای ذهنی شان می باشد. به نظر می رسد مجموعه صنعت تعریف درستی از برنامه ریزی را نیاموخته و کل تلقی ایشان از این مهم سازمانی معطوف به چند پروژه ای است که ناشی از شناخت دست اندکاران صنعت در دهه های گذشته بوده که در بهترین حالت صرفاً خوانش و قرائت توسعه کمی و فیزیکی از مفهوم متعالی توسعه بوده است. اما به نظر می رسد مسائلی که در حال حاضر در این صنعت دارای عمق استراتژیک می باشند، مواردی مانند توسعه انسان محور، رقابت، رشد کمی و کیفی زیرساختهای فرودگاهی و هوانوردی و غیره بوده که متأسفانه مورد غفلت قرار گرفته است. بدیهی است که تفاوت در درک صحیح

هم وجود دارد که به روند مدل ما در ایران می تواند کمک بسیاری کند، بحث خدمات مدیریت است. یکی از حلقه های اصلی گم شده در مدیریت فرودگاهی، دانش مدیریتی است. دانش مدیریتی آنقدر شکوفا و مناسب نیست که ما از بهره وری فرودگاه ها استفاده کنیم که این شکل و قالب از قرارداد ها مثل خرید خدمات مدیریتی، کمک کند. برای جمع بندی به این سوال، بحث به اینجا می رسد که ما چطور می توانیم و سند راهبردی باید چگونه باشد؟ به نظر می رسد که یک راه بیشتر با سه هدف برای ما وجود ندارد. ما اگر بخواهیم توسعه زیر ساخت هایمان را همزمان با تسلط بر بازار و توسعه آن و افزایش شاخص های عملکردی مد نظر داشته باشیم راه میان بر و خوبی که می تواند برای ما کمک کند این است که ما خود برنامه هایی داشته باشیم تا هر زمانی که شرایط محیا بود و استراتژی مشخص و شفاف شد، با یک شرکت تراز اول فرودگاهی جهان، وارد گفتگو شده و یک شرکت مشترکی ایجاد کنیم. این کار چند دلیل دارد. اول اینکه ما دانش رسوخ شده در آن شرکت ها را می توانیم به راحتی به بدنه خودمان وارد کنیم که این دانش رسوخ شده قطعا با هدف توسعه بازار و افزایش شاخص های عملکردی خواهد بود. از آن طرف هم به پول بسیار زیادی نیاز داریم که بتوانیم با کسری از آن ۱۰۰ الی ۱۵۰ میلیون ظرفیت ایجاد کنیم که خیلی راحت با این مسئله صورت پذیر است. پس اولین و مهمترین نقشه راه ما در حوزه فرودگاهی و سرمایه گذاری، این است که بدانیم به چند میلیون اعزام پذیرش و ظرفیت ترمنالی نیاز داریم، که چیزی بالغ بر ۱۰۰ الی ۱۵۰ میلیون در ۱۰ الی ۱۵ سال آینده نیاز داریم. می دانیم که این کار پول بسیار زیادی می خواهد، و از طرفی با ساختن زیر ساخت ها به خودی خود اتفاقی نمی افتد، بلکه نیاز است تا یک شریک تجاری خوبی داشته باشیم. از طرفی هم بحث چگونگی نقشه راه است. ما از طرفی دیگر هم باید بدانیم که اگر این ظرفیت ها را ایجاد کردیم ولی ایرلاین و شرکت هواپیمایی وجود نداشت که بازار را توسعه دهد (البته باید این را بگویم که وقتی با یک شرکت تراز اول دنیا شریک شدیم آن ها برای ما توسعه بازار را انجام می دهند) خب همه این جابجایی ها را نمی شود که به بخش خارجی واگذار کرد و صنعت هوانوردی خودمان بی بهره بماند. یقینا نقشه راه دوم ما، که مکمل بخش فرودگاهی است، این می باشد که حتما شرکت های داخلی به همراه چندین شرکت خارجی وارد مذاکره شوند و یک شرکت ایرانی - خارجی تشکیل دهند که بتواند رسالت جابه جایی مسافر را با هدف توسعه شبکه پروازی در فرودگاه های کشور ایجاد کنند. پس با سه هدف توسعه زیرساخت ها، توسعه بازار و افزایش شاخص های عملکردی با بخش خارجی وارد قرارداد شویم تا بتوانیم منابع و بازار داشته باشیم و عملکردمان را بالا ببریم. از طرفی هم نباید غافل از این باشیم که فرودگاه ها به خودی خود نمی توانند اعزام و پذیرش ما را افزایش دهند. فرودگاه ها باید یک ایرلانی به عنوان شریک تجاری در کنار خود داشته باشند. لذا باید شرایط را تسهیل کنیم تا بتواند یک سری از این اقدامات صورت پذیرد.

چگونه می توان در الگوهای سنتی سرمایه

گذاری با استفاده از تجارب موفق جهانی، ضمن تغییر ایجاد نمود؟

کاشف آذر: طبق مستندات ACI سه طبقه بندی اصلی در بخش فرودگاهی، در حوزه خصوصی سازی یا استفاده از سرمایه گذاری بخش خصوصی وجود دارد. یک بخش آن بیوتی است، که بالغ بر ۷۰ درصد از کل سرمایه گذاری هایی که در قالب مشارکت بخش عمومی و خصوصی که به PPP معروف است، از این طریق بوده است. در این شیوه شرکت سرمایه گذار یک توسعه زیرساخت هایی انجام می دهند. بخش دیگر این است که فرودگاه ها و بخش عمومی را به صورت لیز می دهند و بهره برداری می کنند که این یک بخش نسبتا جدیدی است که اگر نتوان فرودگاهی را بهتر اداره کرد به بخش لیز واگذار می کنند تا این کار را انجام دهند، که عمدتا برای فرودگاه هایی که غیر راهبردی هستند و یا دولت تمایل یا انگیزه یا توان لازم برای اداره آن ندارد را انجام می دهند. اما یک بخش دیگر هم وجود دارد که در مرحله رشد هم است و سهم کمتری در حدود ۸ درصد از نمونه های دنیا در این طبقه بندی گنجانده می شود، بخش خرید خدمات مدیریتی است. با توجه به اینکه دانش و عملیات فرودگاهی با سرعت زیادی رشد پیدا می کند و المان های بازار و پیچیدگی ها و عدم اطمینان هایی که در بازار رخ می دهد به مدیریت فرودگاه ها و بعضا به مدیرانی که در قالب های دولتی می باشند و از لختی برخوردار می باشند و دیرتر خود را آبدیت می کنند فشار وارد می آورد، نیاز پیدا کردند و متوجه شدند که در یک رقابت جهانی، باید از مشاوران، مدیران و یا افراد، با استعداد های بهتری استفاده کنند و به یک دانشی مجهز شوند که با روش های سنتی خیلی امکان پذیر نیست. لذا از این خدمات مدیریتی استفاده می کنند که از قضا به نظر می رسد شرکت فرودگاه های کشور و صنعت حمل و نقل ایران، خیلی خیلی به این بخش نیاز دارد و من تاکید می کنم که این بخش می تواند یکی از بخش های خوبی باشد که در حوزه سرمایه گذاری و خصوصی سازی بتوانیم این کار را انجام دهیم و قرارداد های مدیریتی منعقد کنیم. به طوری که مالکیت فرودگاه ها با ما و درصدی از سود را که افزایش بهره وری فرودگاه ها ایجاد می کنند را بردارند. پس انعقاد این قرارداد می تواند خیلی کمک کند. به نظرم این یکی از الگوهای موفق جهانی است که می توانیم به الگوی سنتی مان اضافه کنیم. این کار می تواند

یکی از حلقه های اصلی گم شده در مدیریت فرودگاهی، دانش مدیریتی است.

دانش مدیریتی آنقدر شکوفا و مناسب

نیست که ما از بهره وری فرودگاه ها

استفاده کنیم که به این شکل و قالب از

قرارداد ها مثل خرید خدمات مدیریتی،

کمک کند.

بار دانش بسیار بالایی برای داخل داشته باشد و فرودگاه ها را بهره ور کند و از اینکه یک فرودگاه بهره ور باشد، فرودگاه های دیگر هم به تبع آن می توانند پیشرفت کنند و چون قرارداد خدمات مدیریت فرودگاهی دارند و افزایش در آمد فرودگاهی باعث افزایش درآمد آن ها هم می شود، می توانند در بحث توسعه بازار و شبکه پروازی که از فضای اصلی فرودگا ها است حتما تبعیت کنند.

چگونه می توان ظرفیت های اقتصادی فرودگاه های کشور را افزایش داد و آیا در شرایط کنونی تغییر جایگاه فرودگاه ها از یک زیرساخت حمل و نقل هوایی به بنگاه های اقتصادی وجود دارد؟ این شرایط چگونه می تواند ایجاد گردد؟

کاشف آذر: در دهه ۱۹۷۰، فلسفه وجودی فرودگاه ها، یک محلی برای نشست و برخاست هواپیما بود. اما ۲۰ سال بعد و در دهه ۱۹۹۰، صرفا فعالیت فرودگاه ها نشست و برخاست نبوده، بلکه در کنار آن به بحث های تجاری سازی فرآیندهای فرودگاهی نیز توجه گردید. اما از سال ۲۰۱۰ به بعد به طور کامل و اساسی مفهوم فرودگاه ها تغییر اساسی پیدا کرده است. از یک زیر ساخت حمل و نقل هوایی، تبدیل به یک مرکز تجاری متنوع، و در کنارش هم اقدامات جابجایی مسافر و هواپیما را انجام می دهد. لذا مفهوم فرودگاه ها به مرکز تجاری متنوع تبدیل شده است، به طوری که می تواند مرکز خرید، تفریح، بیمارستانی و هر کاری که بتواند کسب و کار در آن صورت گیرد، باشد. حال ما بایستی چه کاری برای ظرفیت فرودگاه ها انجام دهیم؟ باید بگویم که وقتی مفهوم کسب و کاری تغییر پیدا می کند، قطعا نمی توان با بیزینس مدل های قبلی این مفهوم را ادامه داد، قطعا باید مدل کسب و کار هم تغییر پیدا کند. وقتی مدل کسب و کار تغییر پیدا کرد باید برویم به قلب مدل کسب و کار و عرضه و پیشنهاد ها را عوض کنیم. شما دیگر نمی توانید در عرضه و پیشنهاد های فرودگاهی که مرکز تجاری متنوع شده است، فقط خدمات هوایی و ناوبری روی آن نام گذاری کنید، بلکه، باید خدمات جدیدی ایجاد کنید. وقتی که خدمات جدیدی داشته باشیم و محیط رقابت را می بینیم باید نوآوری هایی هم داشته باشیم، وقتی در مورد نوآوری صحبت می کنیم، نمی توانیم در مورد کار آفرینی صحبت نکنیم. وقتی هم که در مورد کار آفرینی صحبت می کنیم، باید یک کار آفرینی شرکتی را بخواهیم که ظرفیت های اقتصادی فرودگاهی ایجاد کنیم باید یک فرآیند انجام دهیم. لذا وقتی ایده ها، کانسپت و مفاهیم عوض شده باشد جنس بیزینس ها هم تغییر پیدا می کند. وقتی این امر صورت گرفت، قطعا مدل های آن بیزینس هم تغییر می کنند. وقتی این کار انجام شد، ما باید به سمت نوآوری ها و ارزش ها برویم و چون به این سمت می رویم یکی از کار هایی که باید انجام دهیم کار آفرینی است. ما باید با مفاهیم تغییر فرودگاه ها به سمت تغییر مدل های کسب و کاری برویم که مبتنی بر نوآوری و کار آفرینی باشند، باید با توسعه کار آفرینی در فرودگاه ها بتوانیم موضوع را پیش ببریم.



موقعیتمان را در صحنه جهانی از دست داده ایم!

گفتگو با پروفسور بیژن وثیق، اقتصاددان صنعت حمل و نقل هوایی

رو به کاهش است. وقتی ما اقتصاد سالم نداشته باشیم، در نتیجه شرکت های هواپیمایی هم ضرر خواهند کرد. مرحله سوم عدم مدیریت صحیح در صنعت هواپیمایی ما است. من در این باره از مدیریت های کنونی سخن نمی گویم، بلکه منظورم از مدیریت هایی است که از ۴۰ سال گذشته تا به حال وجود داشته است! اینها همه باعث شده که ما در صحنه جهانی موقعیتمان را از دست بدهیم. متأسفانه این رکود شرکت های هواپیمایی در کشور ما، باعث متبلور شدن شرکت های هواپیمایی در کشورهای همسایه از قبیل امارات، ترکیه و... می باشد. من فکر می کنم اگر به چهل سال گذشته برگردیم هیچ کدام از شرکت های هواپیمایی که مجاور ما بودند قدرت رقابت با یکی از برترین شرکت های هواپیمایی جهان یعنی شرکت هواپیمایی هما را نداشتند.

– ارتباط صنعت هوانوردی ایران با اقتصاد جهانی در چه وضعیتی است؟

وثیق: متأسفانه صنعت هواپیمایی ما هیچ رابطه ای با اقتصاد جهانی ندارد. متأسفانه مشاهده می کنیم

روش شناسی و عملیات در زمینه حمل و نقل هوایی و... منتشر شده است. آنچه در زیر می آید گفتگویی است که با ایشان انجام شده است.

– صنعت هوانوردی ایران برای نفس کشیدن خود (نه حالا پیشرفت)، با چه چالش هایی روبه رو است؟

وثیق: متأسفانه صنعت هوانوردی ما با چالش های متعددی مواجه است که تک تک این چالش ها کمر شکن هستند. من در مرحله اول می توانم بگویم، تحریم های ناعادلانه ای که بر روی صنعت هواپیمایی ما انجام شده، واقعا مشکلات عدیده ای ایجاد کرده است. به طور کلی ما قادر به تجدید ناوگان خود نمی باشیم و نمی توانیم هواپیمای جدیدی بخریم. حتی هواپیماهای ما قادر به سوختگیری در کشورهای خارجی هم نمی باشند. در نتیجه باید هواپیما را با سوخت کافی به پرواز درآوردند تا بتوانند برای برگشتشان به مقدار کافی ذخیره سوخت داشته باشند. در مرحله دوم می توانم بگویم اقتصاد بیمار ما است. متأسفانه میزان جمعیتی که توان مالی دارند تا از هواپیما برای سفرهای خود استفاده کنند

با گذشت چهار دهه از انقلاب اسلامی ایران، حمل و نقل هوایی کشور از جمله بخش هایی است که به دلایل عدیده دستخوش تغییر و تحول شده و در این بین همواره سایه محدودیت، سنگ اندازی و فشار از جانب برخی کشورها در این حوزه محسوس بوده است. اما با این اوضاع بسیاری از شرکت های هواپیمایی سرپا مانده و به فعالیت خودشان ادامه می دهند. آنچه که در اینجا قابل بحث است بحران اقتصادی پیش آمده برای شرکت های هواپیمایی است که بیشتر به چشم می خورد. متأسفانه مدتی قبل که آمریکا از برجام خارج شد صنعت هوانوردی ما با چالش هایی مواجه شد، اما از دیدگاه پروفسور بیژن وثیق، در این شرایط بحرانی هم مدیریت صحیح و کارآمد می تواند شرکت های هواپیمایی را از افول جدی نجات دهد.

پروفسور بیژن وثیق، استاد برجسته اقتصاد حمل و نقل هوایی در دانشکده کسب و کار EMBRY-RIDDLE، مدرس ایکائو و یاتا و همچنین مشاور شرکت های بزرگ هواپیمایی در جهان می باشد. از او کتاب های متعددی از جمله اقتصاد مهندسی برای هواپیما، امور مالی هواپیما،

کشورهایی از قبیل چین، سنگاپور، امارات و ترکیه که از لحاظ اقتصادی وضعیت بهتری دارند، توانسته اند صنعت هواپیمایی خود را به صورت بسیار موفقیت آمیز اداره کنند. من می توانم بگویم رابطه صنعت هوانوردی با اقتصاد جهانی، خیلی رابطه مستقیمی است، یعنی اگر اقتصاد ما قوی باشد این باعث قدرتمند شدن صنایع هواپیمایی خواهد بود. به همین خاطر ما مشاهده خواهیم کرد که در مدت ۱۰ سال آینده کشور چین، که تا ۱۵ سال پیش در رده بندی صنعت هواپیمایی جایگاهی نداشت، به عنوان بزرگترین برند بازار صنعت هواپیمایی حضور خواهد داشت. در حال حاضر از ۱۰ فرودگاه بزرگ دنیا، حداقل ۴ فرودگاه در کشور چین است که این کشور در آینده نزدیک، یکی از بزرگترین شرکت های هواپیمایی دنیا را خواهد داشت و تنها دلیل آن هم رشد بسیار سریع و قوی اقتصاد چین است.

– صنعت هوانوردی یکی از شاخصه های اصلی توسعه کشورها محسوب می شود، بر این اساس کشور ایران در زمره چه نوع کشورهایی قرار دارد؟

وثیق: همان طور که خدمتتان عرض کردم، متأسفانه کشور ما موقعیت اقتصادی خود را در دنیا کاملاً از دست داده است، به طوری که ما هیچ نوع موقعیت اقتصادی نداریم و برای همه چیز، متکی به کشورهای خارجی و واردات هستیم. در نتیجه صنعت هوانوردی ما هم مجزا از بقیه اقتصاد کشور نمی باشد. کشور ما در صنعت هواپیمایی با توجه به رتبه جهانی نقش ویژه ای نداشته و متأسفانه باز هم کشورهای همجوار ما توانستند در مدت گذشته، موقعیت ایران را به دست بیاورند و جایگاه خودشان را ترفیع دهند.

– بر اساس اصل ۴۴ قانون اساسی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) باید خصوصی سازی شود. به نظر جنابعالی این شرکت ورشکسته چگونه می تواند خصوصی سازی شود؟

وثیق: این سوال شما به مدیریت بازرگانی مربوط می شود ولی من می توانم پاسخ خیلی راحتی به این سوال بدهم. بنده خودم در پروژه های بسیار زیادی در مورد خصوصی سازی شرکت کرده ام و فرودگاه ها و سیستم های هواپیمایی بسیاری را از لحاظ خصوصی سازی مشاوره داده ام. ضرر کردن دلیل بر این نمی باشد که یک شرکتی نتواند در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد و هیچ کس آن را خریداری نکند. به ذاته معلوم است که اگر شرکتی ضرر بدهد، هیچ کس حاضر نیست این شرکت را خریداری کند ولی اگر متوجه این قضیه

شوند که علت نداشتن سودآوری، مدیریت ناصحیح بوده و مدیریت جدید بتواند با طرق مختلف این شرکت را به یک شرکت سود ده تبدیل کند، به طور حتمی آن شرکت قابلیت خصوصی سازی را خواهد داشت.

– یکی از مشکلات اصلی این صنعت، ساختار های قدیمی و سنتی شرکت های هواپیمایی است. چرا شرکت های بخش خصوصی نمی توانند ساختار های خود را به روز کنند؟

وثیق: این سوال باز هم به مدیریت بر می گردد که چقدر آمادگی این را داشته باشند که بلوغ و تکنیک های جدید صنعت هواپیمایی را قبول کنند و در شرکت خودشان پیاده سازی کنند. مثال های بسیار زیادی می توانیم بزنیم. شرکت های هواپیمایی از قبیل دلتا ایر و بریتیش ایرویز بودند که در اوایل سال ۱۹۰۰ شروع به فعالیت کردند و توانستند مشکلات اساسی را که در طی سالیان، برایشان پیش آمده بود را برطرف کنند و به یک شرکت مدرن هواپیمایی تبدیل شوند و به سودآوری برسند. مهم مدیریت است. مدیریت باید آن قدرت را داشته باشد که بتواند تصمیم درستی بگیرد و در ضمن تا قدری اجازه و اختیار فعالیت داشته باشد که بتواند آن تصمیم های درست را پیاده سازی کند. اگر بسیاری از شرکت های موفق دنیا را بررسی کنیم در می یابیم که تمام اپریشن هایشان بر اساس تکنولوژی های جدید است. به طور مثال، اوایل تمام شرکت های هواپیمایی، هواپیماهایشان را خریداری می کردند ولی حال متوجه این موضوع شده اند که خرید هواپیما برایشان یک عمل درستی نیست، بلکه اجازه کردن به صورت کوتاه مدت بهتر می تواند جوابگوی نیاز آن ها باشد. شرکت های زیادی بودند که با این کار توانسته اند به سوددهی برسند. البته ما می توانیم مشاهده کنیم که صدها شرکت هواپیمایی از قبیل پانارمینک و ایسترن ایرلاین و... که مدیریتشان آنقدر پیشرفته نبود ورشکسته شدند و از بازار صنعت هواپیمایی خارج شدند.

– آیا صنعت هوانوردی ایران با این وضعیت می تواند برای خود در توسعه بازار استراتژی مدونی تعریف کند؟

وثیق: متأسفانه مشکلات شرکت های هواپیمایی ایران بیشتر از حد مجاز است. متأسفانه به علت اینکه کشور ما مورد تحریم قرار گرفته است، شرکت های هواپیمایی هم با مشکلات کم‌رشدی روبه رو هستند و کارکرد آن ها را دچار مشکل می کند. به همین خاطر البته باید از مدیریت های هوانوردی کشورمان تقدیر کنیم که توانسته اند با این همه تحریم ها مقابله کنند و با تمام این تفاسیر که خیلی ها که ممکن است از تاخیرات

متعدد شکایت داشته باشند شرکت را سر پا نگه داشته اند. به نظر بنده یک سری مشکلات داخلی است و مشکل بعدی هم تحریم ها است که علاوه بر عدم اجازه سوختگیری حتی نمی توانند وارد پیمت یاتا شوند. بدین طریق محدودیت های بسیاری زیادی وجود دارد که با آن ها مواجه هستند که کار کردن را برایشان در بازار هوانوردی با مشکل روبه رو می سازد.

– در زمینه نرم افزاری، این صنعت با چه چالش هایی مواجه است؟

وثیق: بخش نرم افزار هم قسمتی از تکنولوژی به حساب می آید. اکثر این تکنولوژی هایی که در آمریکای شمالی لود شده و طبق قوانین تحریمی که وضع شده است این نرم افزار ها را شرکت های هواپیمایی کشور ما نمی توانند انجام دهند. حتی ما نمی توانیم جز یاتا باشیم در نتیجه برای ما ایجاد مشکل می کند و این عمل کارایی شرکت های هواپیمایی مان را به حد بسیار زیادی پایین می آورد.

– از لحاظ زیر ساخت های فرودگاهی برنامه توسعه ناوگان صنعت هواپیمایی چگونه است؟

وثیق: ما در زمان ریاست جمهوری باراک اوباما که به توافق هسته ای رسیدیم صحبت از این بود که حدود ۲۰۰ فرود هواپیما از شرکت بوئینگ و ایرباس خریداری کنیم و خوشبختانه چند فرود هواپیمای ایرباس و ای تی آر به کشور ایران تحویل داده شد. ما در حال حاضر از قدیمی ترین هواپیماهای دنیا استفاده می کنیم. ما هواپیمای ۷۴۷ اس پی را مصرف می کردیم که این نوع هواپیما بیشتر از چهل سان سن دارد. ما با هواپیمای ۷۲۷ پرواز می کنیم که این هواپیما هم حدود پنجاه سال سن دارد. این تحریم ها است که اجازه نمی دهد که ناوگانمان نو شود و هر چیزی هم دریافت می کنیم، دریافت هایی از هواپیماهای قدیمی و کهنه است که باید از رده خارج شوند. ناوگان و فرودگاه ما با کمبود تکنولوژی مواجه هستند که با سیستم هایی از قبیل رادارهای قدیمی کار می کنند.

– یکی از مشکلات این صنعت، وجود رانت های گسترده است این امر چه مشکلاتی را برای این صنعت ایجاد می کند؟

وثیق: در رانت خواری فرقی بین شرکت های هواپیمایی و شرکت های دیگر وجود ندارد. رانت مانند ملخی است که تمام بطن اقتصادی، سیاسی را از بین می برد و در نتیجه همان تاثیری که بر صنعت های دیگر دارد، بر صنعت هوانوردی هم تاثیر بسزایی می تواند داشته

باشد.

- با وجود شرایط سیاسی و اقتصادی ایران، چه چشم اندازی برای آینده این صنعت متصور است؟

وثیق: متأسفانه اگر تغییرات کلی صورت نگیرد و ما نتوانیم به یک طریقی این مشکلی که برایمان پیش آمده را حل کنیم، تغییر محسوسی در پیشرفت صنعت هوانوردی خودمان نمی بینم.

- چرا در چنین شرایط اقتصادی حاکم بر کشور و صنعت هوانوردی، تقاضا برای تاسیس ایرلاین بیشتر شده است؟

وثیق: معمولاً صنایعی که مشکلات زیادی پیشرو دارند، نمی توانید ببینید که سرمایه گذارهای بیشتری راغب هستند که وارد آن صنعت شوند. ممکن است منافع جانبی دیگری داشته باشد که من از آن خبر نداشته باشم، ولی در حالت کلی، صنعتی که با مشکلات بسیار زیادی درگیر است و علاوه بر اینکه نمی تواند هزینه های خود را کنترل کند و درآمدش که از طریق فروش بلیط و دیگر چیزها است و تحت کنترل دولت است، نمی دانم چطور شرکت های مختلفی وارد این صنعت می شوند! مگر اینکه استفاده های جانبی دیگری داشته باشند که متأسفانه از آن اطلاعی ندارم.

- بعد از برجام، صنعت هوانوردی ایران می خواست جان تازه ای بگیرد. تحریم های جدید آمریکا دوباره، چه تاثیر سویی بر این صنعت گذاشت؟ و در چنین وضعیتی پیشنهاد شما برای بهبود وضعیت صنعت هوانوردی بیمار ایران چیست؟

وثیق: وقتی برجام امضا شد واقعا امیدوار بودم که بتواند تحولی در صنعت هوانوردی ما ایجاد کند که متوجه شدیم حداقل در مرحله اول، چه شرکت هما و چه شرکت های دیگر شروع کردند ناوگان خود را تجدید حیات کنند و هواپیمای جدید خریداری کنند، ولی متأسفانه با تغییر دولت در آمریکا، این کار نشد و من هم فکر می کنم که ما نباید بیشتر خودمان را زیر تحریم ها مخفی کنیم. خیلی از مسایلی هست که با مدیریت صحیح و همچنین با برنامه هایی چون افزایش بازدهی می تواند انجام شود. چیزی که به نظر من باید از طرف دولت انجام شود کار کردن بر روی قیمت بلیط ها است. دولت باید اجازه دهد بازار آزاد تصمیم بگیرد که قیمت بلیط چقدر باشد. اگر به صورت سنتی، دولت بخواهد قیمت را کنترل کند و به هر دلیلی که هست قیمت را پایین نگه دارد این باعث خواهد شد که سیستم به صورت درست فعالیت

نکند. عیبی ندارد اگر قیمت بلیط هواپیما بالا می رود و مسافران نمی توانند از وسیله هوایی استفاده کنند، ولی در مقابل، می توانند استفاده کنندگان از سرویس بهتر و کم خطر تری بهره مند گردند. شرکت های هواپیمایی هم می توانند منابع مالی خودشان را در راه صحیح خرج کنند. غیر از این ایجاد مشکل خواهد شد. البته این عمل نیاز به یک برنامه ریزی طولانی مدت و دقیقی دارد. باصرفه ترین جایگزین شرکت هواپیمایی، قطار های سریع السیری هست که ما باید بتوانیم در کشور آن را نهادینه کنیم. در این صورت شرکت های هواپیمایی می توانند بلیط های خود را بیشتر برای مقاصد خارجی صادر کنند. بنابر این معتقد هستم که دولت هم می تواند کار مفیدی انجام دهد که رونق صنعت هوانوردی را بهبود بخشد.

- همانگونه که فرمودیده اید یکی از چالش های ما، مدیریت ضعیف در طول ۴۰ سال گذشته بوده که باعث شده است موقعیت خود را در صحنه



متأسفانه مشکلات شرکت های هواپیمایی ایران بیشتر از حد مجاز است. متأسفانه به علت اینکه کشور ما مورد تحریم قرار گرفته است، شرکت های هواپیمایی هم با مشکلات کمرشکنی روبه رو هستند و کارکرد آن ها را دچار مشکل می کند. به همین خاطر البته باید از مدیریت های هوانوردی کشورمان تقدیر کنیم که توانسته اند با این همه تحریم ها مقابله کنند و با تمام این تفاسیر که خیلی ها که ممکن است از تاخیرات متعدد شکایت داشته باشند شرکت را سر پا نگه داشته اند. به نظر بنده یک سری مشکلات داخلی است و مشکل بعدی هم تحریم ها است که علاوه بر عدم اجازه سوختگیری حتی نمی توانند وارد پیمنت یاتا شوند. بدین طریق محدودیت های بسیاری زیادی وجود دارد که با آن ها مواجه هستند که کار کردن را برایشان در بازار هوانوردی با مشکل روبه رو می سازد.



جهانی از دست بدهیم. نقش مدیریت در رفع چالش های تحریم، جنگ، عدم سرمایه گذاری خارجی و... چه می تواند باشد؟

وثیق: مشکل اصلی صنعت هوانوردی ما، تنها فقط مشکل مدیریت ضعیف نیست، بلکه مدیریت ضعیف یکی از آن عوامل است. مهمترین عاملی که واقعا باعث شده صنعت هوانوردی ما افول سریع داشته باشد تحریم های ۴۰ سال گذشته بوده که توانسته اقتصاد کشور و همچنین صنعت هوانوردی را از بین ببرد. متأسفانه مدیریت در صنعت هوانوردی ما نمی تواند جوابی برای رفع تحریم ها داشته باشد، بلکه آن موضوع در سطح سیاست کلان کشوری است که باید به آن پاسخ دهند. هیچ شرکت خصوصی و همچنین دولتی به تنهایی نمی تواند بر آن موانع غلبه پیدا کند.

- برای اینکه ایران بتواند حداقل به موقعیت منطقه ای خود دست یابد در این شرایط چه راهکار هایی را بایستی مد نظر قرار دهد؟

وثیق: متأسفانه تحریم ها در طول ۴۰ سال گذشته که توانستند صنعت هوانوردی ما را منزوی کنند و در این مدت همسایه های کشور ما از جمله امارات و ترکیه توانستند از خلاء قدرت اقتصادی ایران، خلاء شرکت های هواپیمایی و فرودگاه ما به نفع احسن استفاده کنند و امارات بتواند قدرت بزرگ هوایی در آن نقطه باشد. متأسفانه آن خلاء در حال حاضر پر شده است و در نتیجه در آینده و بعد رفع تحریم ها چه خواهد شد؟ آیا ایران می تواند موقعیت گذشته خود را به دست آورد؟ این امر تا حدودی سوال برانگیز است، ولی با این حال امیدوارم بعد از تحریم، ایران بتواند تا حدودی به شکوفایی صنعت هوانوردی برگردد. به عنوان نمونه، می توان شرکت هواپیمایی ایران ایر را نام برد که یکی از ایرلاین های بسیار معروف بود و از هواپیماهای مدرن و به روز استفاده می کرد.

- چگونه می توان ظرفیت اقتصادی صنعت هوانوردی ایران را افزایش داد؟

وثیق: به عقیده من شرط نخست و بسیار لازم، رفع تحریم ها و بازگشت به صحنه اقتصاد جهانی است. دوم، خصوصی سازی صنعت هوانوردی، سوم، دولت باید از زمینه اقتصادی شرکت هواپیمایی خارج شود و قیمت گذاری ها را به دست بازار بسپارد و در مرحله آخر مدیریت صحیح، که وقتی که شرکت های هواپیمایی و فرودگاه ها بر اساس سرمایه گذاری خصوصی انجام می دهند به طور مسلم سعی می کنند از شیوه های مدیریت صحیح بر خوردار شوند.

تحریم، ایرلاین‌های ایرانی را ورشکست می‌کند



سوخت‌رسانی مربوط به سهام‌هایی است که آمریکا در این شرکت‌های سوخت‌رسان دارد و بخشی هم به خاطر نگرانی‌هایی است که این کشورها از آینده اقتصادی خود دارند؟

شهبازی: بله کاملاً درست است. همه دنیا وقتی می‌بینند اگر بخواهند با ایران کار کنند جریمه خواهند شد، احتیاط می‌کنند، حتی برایان هوک صحبت کرده و گفته کشورهای جهان یا باید فقط با ایران کار کنند یا فقط با آمریکا کار کنند. با هر دو نمی‌شود کار کنند. نمی‌شود با ما کار کنند و به ایرانی‌ها هم سوخت بدهند. اگر با ما کار کنند تمام سرویس‌هایشان نسبت به ایران قطع خواهد شد و باید آن را قطع کنند. اتحادیه اروپا در مقابل آمریکا با ما چه کرد؟ نمی‌توانند از ترس تحریم‌های آمریکا با ما کار کنند. اگر بخواهند کار کنند جریمه می‌شوند و شرکت‌های هواپیمایی هم مستثنی نیستند.

– در صورت تداوم این روند، هواپیمایی ایران چه وضعیتی پیدا خواهد کرد؟

شهبازی: مسلماً هزینه پرواز افزایش پیدا می‌کند. برای مثال یک هواپیما از ایران می‌خواهد به مقصدی خاص پرواز کند؛ باید بنزین مورد نیاز از اینجا تا مقصد را حمل کند و علاوه بر آن باید بنزین مسیر بازگشت را نیز در باک خود تانکر کند. یعنی باید بسیار سنگین رفت و آمد کند که این روش، مصرف سوخت بالایی را تحمیل خواهد کرد و جایی هم برای مسافر نخواهد داشت و در نهایت هزینه پرواز به‌شدت بالا می‌رود. یا در مسیر بازگشت از مقصدی مانند لندن، تانکر هواپیما سوخت کافی را تا یک کشور ثالث دارد و باید در کشور ثالث یک بار دیگر بنشیند و بنزین بزند تا به ایران برسد؛ یعنی هزینه مسافرت بسیار گرانتر می‌شود و چون شرکت‌ها چنین سرمایه‌ای ندارند، این هزینه اضافه را به مسافر تحمیل می‌کنند و قیمت بلیت پروازهای خارجی باز هم گران‌تر خواهد شد. طبیعتاً شرکت‌های مسافری آرام‌آرام ورشکسته خواهند شد. چون هم هزینه‌ها افزایش خواهد یافت و هم مسافر کم خواهد شد و هم بلیت‌ها افزایش قیمت خواهد داشت و این روند به نظر من طبیعی است.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی ایران به تازگی در تشریح آخرین وضعیت سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی اعلام کرده است که شرکت‌های سوخت‌رسان هواپیما در اکثر کشورهای اروپایی و حاشیه خلیج فارس به هواپیماهای ایرانی سوخت‌رسانی نمی‌کنند.

مقصود اسعدی سامانی تأکید کرده است که به‌رغم این مساله تاکنون هیچ‌یک از پروازهای هواپیماهای ایرانی به دلیل عدم تأمین سوخت لغو نشده است. گفته می‌شود پس از خروج آمریکا از برجام با توجه به اینکه بسیاری از شرکت‌های سوخت‌رسان هواپیما چندملیتی هستند و سهامدار آنها افراد آمریکایی هستند یا با آمریکایی‌ها مراد دارند، اعلام کرده‌اند که به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی سوخت‌رسانی نخواهند کرد؛ این روند با عدم سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی در ترکیه آغاز شد و به نظر می‌رسد اکنون به بسیاری از کشورها سرایت کرده است.

به گزارش اقتصادآنلاین در گفت‌وگو با کاپیتان هوشنگ شهبازی- کارشناس ارشد صنعت هوانوردی- به پیامدهای این روند برای شرکت‌های هواپیمایی ایران پرداخته و دورنمای صنعت هوانوردی ایران در سایه چنین تحریم‌هایی را بررسی شده است که در ادامه می‌خوانید.

– اکنون برخی از کشورهای اروپایی و همسایگان ما در حاشیه خلیج فارس به هواپیماهای ایرانی سوخت‌رسانی نمی‌کنند؛ آیا این امر را می‌توان نوعی کارشکنی دانست یا آنکه روند تحریم‌ها این شرایط را ایجاد کرده است؟

شهبازی: در تحریم قبلی هم چنین مساله‌ای را با این کشورها داشته‌ایم و این از نظر من طبیعی است. این سوخت ندادن شرکت‌های خصوصی که با آمریکا کار می‌کنند به هواپیماهای ایرانی، آن هم وقتی آمریکا ایران را تحریم کرده بسیار طبیعی است. مثلاً هواپیمایی ما می‌خواهد از اینجا بلند شود و برود لندن و بازگردد؛ این روند مستلزم آن است که در لندن سوخت بگیرد اما در لندن شرکت‌های سوخت‌رسان با آمریکا کار می‌کنند. اینها شرکت‌های دولتی اروپایی نیستند، شرکت‌های خصوصی اروپایی هستند. شرکت‌های خصوصی از ترس آمریکا سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی را متوقف می‌کنند. یعنی با ایران، ایر، تابان، ماهان، زاگرس و دیگر ایرلاین‌های ما کار نمی‌کنند؛ به خاطر ترسشان از جریمه‌های آمریکا، سوخت نمی‌دهند؛ و همین‌طور کشورهای دیگر و طبیعی هم هست و جای تعجب ندارد. حالا آقای سامانی لطف کرده‌اند و گفته‌اند کارشکنی می‌کنند؛ خیر، کارشکنی یا کم‌کاری نمی‌کنند؛ مساله، تحریم است. این مساله مانند تحریم نفت است؛ آمریکا معافیت‌های این هشت کشور را هم تمدید نکرده است. شرکای تجاری ما یعنی همان هشت کشور مشتری نفت ایران، از ترس جریمه‌شدن توسط آمریکا طبعاً نمی‌آیند از ما نفت بخرند و این حلقه محاصره آمریکا دارد دائماً تنگ‌تر می‌شود. در مورد هواپیمایی هم تنگ‌تر می‌شود.

– پس آیا می‌توان گفت بخشی از این عدم

– به نظر می‌رسد که اکنون ایرلاین‌های کشورهایمانند ترکیه و قطر از این موضوع استقبال می‌کنند و درصدد هستند این خلأ را پر کنند. آیا ممکن است مسافران ایرانی به سمت ایرلاین‌های ترکیه و قطر بروند؟

شهبازی: ممکن نیست بلکه حتماً همین طور است! سال‌های سال است که مسافران ایرانی را ایرلاین‌های کشورهای حاشیه خلیج فارس استفاده می‌کنند و رشدی که در این سال‌ها ایرلاین‌های اماراتی و قطری و ترکیه داشته‌اند به دلیل حمل همین مسافرانی است که در حقیقت سهمیه ایران هستند. همه اینها را سال‌ها قبل ما جابه‌جا می‌کردیم. من باز هم تأکید می‌کنم که در سال ۲۰۱۵ درآمد هواپیمایی امارات با آن وسعت اندک جغرافیایی برابر فروش یک سال نفت ایران بود؛ ترکیه هم همین‌طور. هم به دلیل قوانین سرسختانه و هم به دلیل اینکه سیستم حمل و نقل هوایی مناسبی نداریم توریست‌های ما را هم آنها جذب می‌کنند. هوانوردی توسعه گردشگری، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی ایجاد می‌کند. وقتی هواپیمایی را به این صورت سرسختانه تحریم می‌کنند همه اینها از ایران پر می‌کشند و در کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌نشینند. کاملاً درست است؛ آنها از این امر بسیار خوشحال هستند. شاید در ظاهر نشان ندهند اما در باطن تمام منافع ما را به کشورهای خود جذب می‌کنند.

– از زمان خروج آمریکا راه‌اندازی کانال ارتباطی ایران و اروپا مطرح است. این امر تا چه حد می‌تواند راهگشا باشد؟ آیا شرکت‌های کوچک و متوسط اروپایی می‌توانند وارد همکاری با ایران شوند و سوخت‌رسانی را انجام دهند؟

شهبازی: من فکر نمی‌کنم آن اتفاقی که ما انتظار می‌کشیم رخ دهد. در واقع انگار آنها دستشان را در دهان و بینی کسی گذاشته‌اند تا خفه‌اش کنند بعد می‌گویند حالا به اندازه یک نی راه بگذاریم که بتواند نفس بکشد. انسان با یک نی نمی‌تواند زنده بماند مگر برای مدت‌زمان کوتاه؛ اما پس از آن قطعاً خواهد مرد چون اکسیژن مورد نیاز را تأمین نمی‌کند. این کوره‌راهی که اروپایی‌ها به هر دلیل ایجاد کرده‌اند و در ظاهر با ما کنار می‌آیند و مسائلی همچون اینستکس و بانک‌های تعامل‌کننده با ایران را مطرح می‌کنند که به خاطر تأمین غذا و دارو و کمک‌های انسان‌دوستانه ایجاد شده است، اینها راه‌هایی برای کمک به ما نیست. البته شاید موقتاً کمک‌کننده باشد و شاید هم برای فریب دادن ایران باشد؛ اما راهی نیست که بخواهد نیازهای مردم و دولت ایران را برآورده کند. به نظر من آنها هم طبیعتاً بعد از مدتی از تعاملات تجاری و اقتصادی با ایران کنار خواهند کشید.

– به نظر شما اکنون راهکاری وجود دارد که ما به نوعی بتوانیم مشکل سوخت‌رسانی به هواپیماهای ایرانی در کشورهای خارجی که تعدادشان رو به افزایش است را پشت سر بگذاریم؟

شهبازی: نه به نظر من هیچ راهی وجود ندارد مگر راه‌های کلان سیاسی، که آن هم بایستی در رده‌های بالای نظام تصمیم‌گیری شود و الا ما هیچ راه دیگری نداریم.



ارزش و اعتبار لایسنس های صادره از هواپیمایی کشوری در ایرلاین های خارجی چقدر است؟

تغییر آن با توجه به نوع عملکرد کشورهای صادرکننده قابل تغییر است. اما چرا نمی توان با گواهینامه های ایرانی در خارج از کشور مشغول به کار شد و یا حداقل به سختی و با پیچ و خم فراوان این مسئله حاصل می شود، ریشه در جایی دیگر دارد که در ادامه به آن می پردازیم. قبل از بحث در مورد چرایی مشکلات پرواز با گواهینامه های ایرانی در خارج از کشور ابتدا اجازه فرمایید مختصری در باب نحوه صدور گواهینامه در ایران مطالبی را عرض کنم.

از نگاه کلی نحوه صدور گواهینامه در ایران تفاوت آن چنانی با سایر کشورها ندارد. یعنی به طور کلی دانشجوی پس از گذراندن دوره های مربوطه و شرکت در امتحانات مربوط به آن دوره در سازمان هواپیمایی کشوری، نسبت به چک شدن بر روی هواپیما اقدام کرده و سپس مراحل صدور گواهینامه مربوطه برای وی طی می شود، اما در بخش روند صدور و هویت بخشی به ماهیت شخص خلبان و گواهینامه وی در آرشو های سازمان، اشکالاتی وارد هست. به عنوان مثال، سازمان هواپیمایی کشوری اقدام به طراحی سیستمی با عنوان «کارتابل» در آرشو خود کرده، بدین معنی که هر شرکت هواپیمایی یک کارتابل در آرشو سازمان دارد که خلبانهای مربوط به آن شرکت در زیر مجموعه آن کارتابل قرار دارند و این بدعتی کاملاً غلط و ناصحیح است چراکه بر طبق قوانین خود سازمان هواپیمایی کشوری، گواهینامه خلبانی یک مقوله شخصی است، در واقع هر گواهینامه یک صاحب دارد که یک شخص حقیقی است و در حقیقت گواهینامه برای شخص صادر می شود و نه شرکت هواپیمایی، لذا هیچ نیازی نیست که گواهینامه یک خلبان در زیر مجموعه کارتابل یک شرکت هواپیمایی و در واقع در انحصار آن شرکت قرار گیرد چرا که این کار ابتدا روند اداری صدور گواهینامه را افزایش می دهد و مهمتر از آن استقلال گواهینامه خلبانی و شخص خلبان را که ایکائو به شدت روی آن تاکید دارد صلب می کند.

همچنین در بحث صدور گواهینامه ها، ایراد دیگری که وارد است نبود یک سیستم قدرتمند و پیشرفته الکترونیکی و فراگیر جهت صدور گواهینامه است، به عنوان مثال در خواست اولیه را می توان از طریق سایت و آن هم تنها از سوی شرکت مربوطه تکمیل کرد ولی در ادامه همچنان می بایست نامه نگاریهای سنتی فی مابین شرکتها و سازمان انجام گیرد و حضور فیزیکی نیروهای شرکتها مربوطه در سازمان جهت پیگیری صدور الزامی است و این ایراد مدت زمان روند صدور



کاپیتان بابک بنان

بحث مطرح شده در باب گواهینامه های صادره از سوی ایران، علی الخصوص گواهینامه های بخش عملیات پرواز یعنی سیار، مهم و البته پیچیده است، لذا از این نظر از شما بابت طرح این موضوع تشکر ویژه دارم. در ابتدا اجازه فرمائید در مورد رتبه گواهینامه های خلبانی ایران در سطح بین المللی توضیحاتی را عرض کنم. همانطور که مستحضر هستید سازمان هواپیمایی کشوری ایران یکی از اعضای رسمی سازمان ایکائو به حساب می آید، از این رو تمام گواهینامه های صادره از سوی ایران از اعتبار رسمی نزد سازمان ایکائو برخوردار است، از سوی دیگر در نزد ایکائو، تمام کشورهای زیر مجموعه بسته به نوع عملکردشان و همچنین شرایط آن کشور های صادره از آن کشورها هم از رتبه بندی خاص در نزد ایکائو برخوردارند. خوشبختانه باید عرض کنم که تا این لحظه گواهینامه های صادره از سوی ایران از رتبه بالایی نزد ایکائو برخوردارند. تا آنجا که به عنوان مثال، رتبه گواهینامه های ایران از بسیاری کشورها از جمله هندوستان، اندونزی، تقریباً تمام کشورهای عربی به جز امارات، کشورهای مشترک المنافع، افغانستان، پاکستان، کشورهای آفریقایی، کشورهای آمریکای جنوبی، چین و... بالاتر است. البته این رتبه بندی ثابت نیست و امکان

سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان یک نهاد حاکمیتی و عضو سازمان جهانی هوانوردی، ایکائو وظیفه صدور لایسنس های فنی و خلبانی و... را بر عهده دارد. این وظیفه در کشور ما به دفتر گواهینامه ها، امتحانات و امور پزشکی سازمان هواپیمایی کشوری مربوط می شود. این دفتر حسب وظیفه خود اقدامات مربوط به این بخش را انجام می دهد. با یک دیدگاه کلی می شود فهمید که چون سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران عضو ایکائو است. پس باید گواهینامه های صادره از آن هم حداقل در کشورهای عضو، اعتبار و ارزش یکسانی داشته باشد و به تبدیل نیازی نداشته باشد. ولی در عمل اینطور نیست. در این گزارش سعی کردیم دیدگاه های متخصصین داخلی مختلفی که در ایرلاین های خارجی مشغول به کار بوده و با این مشکلات روبه رو بوده اند گفتگویی انجام دهیم و ارزش لایسنس های هواپیمایی کشوری ایران را مورد بحث و بررسی قرار دهیم. در این مورد چندین سوال اساسی پیش رو است. با توجه اینکه ایران عضو ایکائو است آیا نحوه صدور لایسنس در کشور ما با کشورهای دیگر عضو این پیمان، متفاوت است یا خیر؟ و این تفاوت از کجا ناشی می شود؟ چه مشکلاتی در تبدیل کردن این نوع لایسنس ها در کشورهای خارجی وجود دارد؟ کشورهای عضو از چه استانداردهایی در این زمینه پیروی می کنند که کشور ما در این زمینه دچار کمبود است؟ نگاه ایرلاین های خارجی نسبت به این موضوع چگونه است؟ جهت پاسخ به این سوالات سراغ چندی از کارشناسان صنعت هوانوردی رفتیم. کاپیتان بابک بنان فردی که قریب به ۲۰ سال است که در شرکت های مختلف هواپیمایی در ایران، به عنوان خلبان مشغول به فعالیت بوده و از جمله اولین خلبانانی است که در تاسیس چندین شرکت هواپیمایی در کشور نقش مهمی داشته است و هم اکنون خلبان هواپیمای ایرباس ۳۲۰ در شرکت هواپیمایی ترکیش می باشد. و خلبان محمد جواد روح نواز، عضو هیئت مدیره شرکت SCD AERO نماینده شرکت QCM در زمینه مشاوره و آموزش قوانین EASA نماینده شرکت SIM AERO در زمینه خدمات سیمپلاتور- و نماینده شرکت ایرومیزن (در زمینه مشاوره و آموزش قوانین EASA) می باشد. و مهندس محمد علی حجتی، ممیز و بازرس سازمان هواپیمایی کشوری و فعال در حوزه هوانوردی و همچنین یکی از خلبانان ایرانی شاغل در ایرلاین خارجی، که نخواست نامش در این گزارش درج شود.

و همچنین رفت و آمد پرسنل در سازمان که بعضا با اشکالات و مشکلاتی جهت ورود و خروج هم همراه هست را به شدت افزایش داده است.

اکنون اجازه می‌خواهم بپردازیم به این موضوع که علت اینکه خلبانان با گواهینامه‌های ایرانی از شانس کمتری برای کار در خارج از کشور برخوردار هستند چیست؟ به عبارت دیگر چرا شرکتهای خارجی تمایلی به جذب خلبان با گواهینامه ایران و یا در واقع ملیت ایرانی ندارند. ابتدا باید دو نکته را به عنوان مقدمه عرض کنم. اول اینکه در برخی از کشورها، اساسا گواهینامه ایکائو مورد قبول نیست و ارتباطی به کشور ایران یا غیر ایران ندارد. به عنوان مثال عمده این کشورها عبارتند از تمامی کشورهای حوزه اروپا و یا کشور آمریکا. نکته دوم اینکه برخی از کشورها هم با ملیت ایرانی مشکل دارند که بحث حال حاضر ما نیست، مانند کشورهای حوزه خلیج و یا کشور کانادا. با توجه به دونگته فوق می‌پردازیم به مشکلاتی که اعتبار گواهینامه‌های ایران داراست و در دایره دو نکته فوق هم جا ندارد، یعنی کشورهایی که گواهینامه ایکائو را کاملا به رسمیت می‌شناسند و مشکلی هم با ملیت ایرانی ندارند، اما همچنان تمایل چندانی برای کار با دارندگان گواهینامه‌های ایران ندارند. اگر بخواهیم به صورت خلاصه علت مشکل را پیدا کنیم باید ریشه تمام این مشکلات را متاسفانه در خود سازمان هواپیمایی کشوری بیابیم.

اما در مورد چرایی این موضوع باید عرض کنم که در حال حاضر سازمان هواپیمایی کشوری ایران حاضر به هیچگونه همکاری با کشورهای دیگر برای تأیید گواهینامه‌هایی که خود صادر کرده نیست. در واقع اساس کار بدین گونه است که برای کار کردن با گواهینامه یک کشور در کشوری دیگر، این گواهینامه باید به تأیید کشوری که قصد کار کردن در آن است برسد، برای این تأییدیه کشور مقصد اقدام به صدور اعتبارنامه‌ای تحت عنوان VALIDATION می‌کند که حداکثر یکسال اعتبار دارد. حال برای صدور این اعتبار نامه، کشور مقصد اقدام به اخذ تأییدیه گواهینامه از کشور صادر کننده خواهد کرد، به عبارت دیگر کشور مقصد از کشور صادر کننده درخواست می‌کند که آیا گواهینامه فوق از نظر مرجع صادر کننده معتبر است یا خیر؟ و کشور صادر کننده این تأییدیه را تحت عنوان یک نامه با عنوان VERIFICATION LETTER صادر می‌کند. متاسفانه این تأییدیه توسط سازمان هواپیمایی کشوری یا صادر نمی‌شود و یا با تاخیر بسیار صادر می‌شود و تقریبا می‌توان گفت صدور این تأییدیه رنگ و بوی غیر تخصصی به خود گرفته است تا آنجا که دخالت‌های بیجای مدیران شرکتهای داخلی و یا مسئولینی که بعضا خارج از حوزه هوانوردی هستند باعث بروز وضعیت جاری شده است.

اشکال دوم که کار را برای دارندگان گواهینامه‌های ایرانی سخت کرده است وضعیت چکهای پروازی سالیانه خلبانان در سیمولاتور و توسط شرکتهای هواپیمایی است که تحت عنوان LPC و یا LICENCE PROFICIENCY CHECK نامیده می‌شود. هر خلبان حداقل سالی یکبار باید تحت آزمون

عملی در دستگاه شبیه ساز پرواز قرار گیرد و مدارک این آزمون که توسط شرکت انجام می‌شود در سازمان هواپیمایی کشوری صادر کننده گواهینامه تأیید و ثبت شود و گواهینامه شخص مورد نظر تمدید می‌گردد. (البته حد فاصل دو چک LPC و یا OPERATOR PROFICIENCY CHECK که قاعدتا موضوع بحث نیست).

در حال حاضر وقتی خلبانان با گواهینامه ایرانی در کشورهای دیگر مشغول به کار می‌شوند با این مقوله مشکل پیدا می‌کنند، چرا که سازمان هواپیمایی کشوری ایران، آزمونها، دستگاه‌های شبیه ساز و معلمین خلبان شرکتهای خارجی را که تماما زیر مجموعه یکی از کشورهای عضو ایکائو هستند به رسمیت نمی‌شناسد و در نتیجه تمدید گواهینامه این خلبانان را بر اساس آزمونهایی که در شرکتهای خود پشت سر می‌گذارند انجام نمی‌دهد.

متاسفانه این بی‌تدبیری از سوی سازمان، علاوه بر مشکلاتی که در پی دارد، موجب پیدایش نوع جدیدی از فساد در صنعت شده است، بدین صورت که اشخاصی از این مسئله سوء استفاده کرده و وارد میدان می‌شوند و ضمن هماهنگی با برخی معلمین خلبان ایرانی اقدام به برگزاری یک جلسه سیمولاتور برای خلبانان کرده و سپس مدارک این آزمون را تحت عنوان همان معلم خلبان ایرانی در سازمان تأیید و به ثبت رسانده و گواهینامه خلبان مذکور تمدید می‌شود. به عبارت دیگر راهی برای دور زدن سازمان و ابداع روشی برای فریب سازمانی بحساب می‌آید که متاسفانه خلبانان هم چاره‌ای جز تن دادن به شرایط فوق ندارند. در این میان و با ابداع روشهای فوق متاسفانه شاهد هزینه‌های هنگفتی هستیم که این سیستم بر دوش خلبانان گذاشته و بعضا تا ۲۰۰۰ یورو برای هر شخص در یک جلسه آزمون سیمولاتور هم رسیده است.

تمام این مشکلات تماما توسط شرکتهای خارجی و کشورهایی که تمایل به جذب خلبان دارند رصد می‌شود و طبیعتا باید بپذیریم که هیچ کشور و یا شرکتی تمایل به ورود به باتلاقی که عرض کردم را ندارد، از این رو عطای خلبان ایرانی را به لقای می‌بخشند. مضافا بر اینکه سازمان محترم بر بی‌تدبیریهای خود می‌افزاید تا آنجا که علاوه بر مشکلات فوق، اقدام به صدور عدم گواهینامه‌هایی که کمبود خلبان دارند نموده و خواستار عدم جذب خلبان ایرانی می‌شود مگر اینکه رضایت نامه از شرکت اولیه خود داشته باشند، اقدامی که بر دخالتهای بی‌مورد سازمان در روابط بین خلبانان با شرکتهای خود مهر تأیید می‌زند که این امر کاملا غیرقانونی و خارج از حیطه وظایف سازمان است، و همچنین موجبات یک آبروریزی آشکار در بین کشورهای دریافت کننده اینگونه نامه‌ها می‌شود، در واقع یک خودزنی و گل به خودی آشکار به حساب می‌آید که برخی آن را تحریم داخلی می‌نامند. طبیعتا منطقی است که با توجه به مشکلات فوق و همچنین صدور چنین نامه‌هایی که در خوشبینانه ترین حالت، بی‌تدبیری از سوی سازمان هواپیمایی کشوری است، تمایل و رقیبت چندانی برای کار کردن با دارندگان گواهینامه‌های ایرانی از سوی کشورهای دیگر نمی‌باشد.

به نظر می‌رسد سازمان هواپیمایی کشوری می‌بایست برای برگرداندن اعتبار گواهینامه‌های خود، هر چه سریعتر راه‌نق را پیش بگیرد و اقدامات معقولی را انجام دهد، اقداماتی از قبیل: تسهیل در صدور تأییدیه گواهینامه خلبانان برای کشورهای درخواست کننده و همچنین ارائه راهکارهایی برای تسریع در صدور چنین تأییدیه‌هایی.

همچنین سازمان می‌تواند با پاسخ دادن به درخواستهای شرکتهای مختلف، آزمونهای این شرکتهای برای چکهای سالیانه خلبانان را پس از بازرسی از روند سیستم آموزشی آنان به رسمیت بشناسد که البته این، عمل علاوه بر کمک به افزایش اعتبار گواهینامه‌های ایرانی باعث بسته شدن راههای فساد این معضل می‌شود که این امر برای پیشرفت روند آموزشی و همچنین قانون مداری صنعت بسیار مفید خواهد بود.

از آنجا که وجود چنین معضلاتی به شدت می‌تواند در تنزل رتبه گواهینامه‌های ایران نزد ایکائو تأثیر گذار باشد لذا امید است که سازمان محترم هواپیمایی کشوری اقدامات لازم و مقتضی را برای حفظ و حتی افزایش رتبه ایران نزد ایکائو در دستور کار قرار دهد.

۲

خلبان محمد جواد روح نواز

لایسنس‌های ایران به این دلیل که به وسیله سازمان هواپیمایی کشوری که عضو ایکائو است صادر می‌شود، دارای ارزش بین‌المللی هستند. اما اگر بخواهیم به طور کامل و جامع به آن بپردازیم اینطور می‌شود گفت که: وقتی که ما گریدهای مختلفی از جمله گریه پایین یا بالا می‌گیریم، باعث این خواهد شد که اعتبار گواهینامه‌های ما در جهان مورد بحث قرار گیرد. پس بازرسی‌های مختلفی از جمله یوساپ که اواخر، از سازمان هواپیمایی کشوری ایران، انجام شد، می‌تواند منجر به این شود که اعتبار جهانی سازمان هواپیمایی ایران بالا رود. یعنی در اصل، تطابق قوانین و انجام آن در مجموعه‌های سازمان هواپیمایی کشوری که یکی از آن مجموعه‌ها می‌تواند



ایرلاین ها باشد، دارای اعتبار بالاتری خواهد بود. با این تفاوت هایی که در این اواخر اتفاق افتاد و ما به سمت اجرای قوانین یاسا رفتیم، اعتبار این گواهینامه ها بیشتر شد و به این دلیل، دفتر گواهینامه های سازمان هواپیمایی کشوری با ۸۹ درصد تطابق از بازرسی یوساپ موفق شد و این نمره دریافتی باعث شد اعتبار گواهینامه ها بالا رود. این تطابق ها شاید در درس هایی به وجود آورده باشد ولی دارای ارزش و اعتبار بیشتری از زمان قبل بوده است.

باید دید کشورها و ایرلاین هایی که برای جذب خلبانانی که با لایسنس ایران مشغول کار هستند، خودشان زیر نظر چه چهارچوبی هستند. به طور مثال، اخیرا تعداد زیادی از خلبانان کشورمان در کشور هایی از جمله هند، اندونزی و مالزی پرواز می کنند چون آن کشور ها هم به طور مستقیم با ایکائو در ارتباط هستند هیچ منافاتی را به وجود نخواهد آورد. اما اگر شرکت هایی که تطابق و AOC خودشان را با قوانین یاسا ادغام می کنند و شخصی که مشغول به کار می شود با یاسا طرف می شود، حتما باید لایسنس های یاسا را داشته باشند که این نوع گواهینامه ها به دلیل اینکه کشور ایران مورد تایید یاسا و همچنین طرف قرارداد با آن نیست، صورت نمی گیرد.

مشکلاتی که در کانونت کردن می تواند به وجود آید بستگی به این دارد که چه شخصی و با چه معیارهایی برای این کار اقدام می کند. به طور مثال، در رشته خلبانی، نفراتی که به صورت اینشیشال هستند در گذشته با حدود ۱۵۰ الی ۱۷۰ ساعت با گواهینامه اینیسترومنت، نه مالتی آنجین، نه نایت فلایت، پرواز کرده بودند و نه امتحاناتی که برای کانونت کردن یاسا داده بودند. به مشکلی بر می خوردند، چون برخی از امتحانات را برای کانونت کردن طی می کردند. اما کسانی که در ایرلاین پرواز کرده بودند بحث کانونت کردن خیلی ساده و راحت خواهد بود، به این دلیل که تمام پرواز های خود را با هواپیمای مسافربری انجام داده اند و در اصل آموزش ها را تکمیل کرده اند. معمولا در کانونت کردن لایسنس ها بزرگترین معضل برای افراد اینشیشال هست که، با یک مقدار ساعت و سیلابس های کمتری پاس کرده اند و لایسنس گرفتند.

در حال حاضر سازمان هواپیمایی کشوری این چشم و پرتاب را به سمت ارزش بخشیدن به لایسنس ها انجام داده است که در این راستا قوانین خود را با قوانین یاسا که جزو بالاترین دسته استانداردهای جهانی هست انجام داد اما می بایست این طور انجام شود که، زیر ساخت ها هم آماده انجام این کار باشد تا به جایی برسیم که اگر بشود، سازمان هواپیمایی کشوری طرف قرارداد با خود مجموعه یاسا باشد و چه بسا بتواند گواهینامه های ایرانی را یاسا اپرو کرد.

به هر حال برای جابجایی از یک سیستم به سیستم دیگر، اگر این حق برای ایرلاین مقصد وجود دارد که فرد دارنده گواهینامه ایرانی را نسبت به چهارچوب خود بسنجد و اگر این امر در تغییر چهارچوب بالا دستی (FAA-JAA...) است تفاوت هایی را در قوانین و انکس های خود دارند این در اصل بدین معنی نیست که قوانین بالادستی ایکائو رعایت نشده است. وقتی اینها

زیر دست یاسا قرار می گیرند و یک چهارچوب مجزایی تشکیل می دهند علاوه بر این که باید قوانین و انکس های ایکائو را دنبال کنند مقداری از سخت گیری هایی نسبت به شرایط خودشان از قبیل آب و هوایی، ایرلاین های موجود، نوع هواپیما، زیر ساخت های فرودگاه، موقعیت جهانی و... دارند که محدودیت های خاص تری را ایجاد می کنند. به هر حال برای کانونت کردن این تفاوت ها ایجاد خواهد شد که به این دلیل نیاز به انجام آزمون می باشد و این بدین معنی نمی باشد که لایسنس های ایران، آنچنان اعتباری ندارند! فرد دارنده لایسنس می تواند به راحتی برای کشورهایی که مثل ایران به طور مستقیم با ایکائو در ارتباط هستند کار کند. اما قسمت دیگر کار هم به برنامه های سیاسی مربوط می شود که بالطبع بحث کم بودن اعتبار پاسپورت های ایرانی است که اغلب مشکلات به این دلیل است و دیگر به دلیل تحریم هایی که روی کشور ایران انجام گرفته بزرگتر از مسئله قبلی (لایسنس) پیش رو است و بیشتر در فضای سیاسی است که خلبانان ایرانی در کشورهای دیگر خودشان ارزش و اعتباری ندارند یعنی درد اغلب خلبانان به این است امکان و قابلیت مشغول به کار شدن در خیلی از کشور های دنیا را دارا می باشند ولی به دلیل اینکه کشور مقصد با ایران مشکل دارد این اتفاق صورت نمی گیرد. پس می توان نتیجه گرفت که چندین بخش مجزا در این موضوع تاثیر پذیر است.

یقینا سازمان هواپیمایی کشوری ایران، استانداردها را رعایت می کند به این دلیل که یک سازمان بالا دستی به نام ایکائو بر روی عملکرد آن نظارت دارد. پس نمی توان ادعا کرد که سازمان هواپیمایی کشوری استانداردها را رعایت نمی کند. همه استانداردها به نحو احسن رعایت می شود، اما بر حسب تبصره و قانون. ما باید به این نحو به قضیه نگاه کنیم که بگوییم چطور می شود که از استانداردهای بالاتری برخوردار باشیم؟ سازمان هواپیمایی کشوری جهش خود را برای اعتبار بخشیدن به گواهینامه ها انجام داده است. سخت ترین قوانین دنیا را انتخاب کرده و قوانین خود را به آن سمت می برد. این خود یک جهش اولیه است ولی خلاء ای که وجود دارد این است که برای این عمل باید زیر ساخت هایی هم از قبیل هواپیما، فرودگاه، نیروی انسانی فنی و عملیاتی و... آماده شده و در دسترس باشد تا این جهش بتواند خود را منسجم و عملی سازد و انجام شدنی باشد.

۳

مهندس محمد علی حجتی

وقتی که مشاهده می کنیم، برخی ها به پشتوانه گواهینامه و لایسنس های ایرانی، در ایرلاین های خارجی مشغول به فعالیت هستند، پس می توانیم بگوییم که تأیید صورت گرفته و مشکلی نیست. در این مورد می توانیم بگوییم حتی یک مورد هم بحث منفی نشنیده و سراغ ندارم، اما در کشورهایی همچون ترکیه چرا! خلبان هایی بودند که وقتی به کشور ترکیه رفتند هم لایسنس ایرانی داشتند و هم اکراینی. آن زمان، ترکیه یک نوع محدودیتی برای لایسنس های اکراینی گذاشته بود که مورد قبول نیست، اما لایسنس های ایرانی چنین باز خوردی نداشتند. وقتی

که استعلامی در این مورد از سمت کشور مقصد صورت می گیرد، پس می تواند گواه بر مورد تأیید بودن برای آن کشور یا ایرلاین باشد، مگر آن که کشوری باشد که به لحاظ سیاسی و عقیدتی مشکلی با کشور ما داشته باشد، که بنده در مورد اینگونه مباحث مشاهده نکردم اما شنیده ام که می گویند کشور چین از لحاظ مذهبی مشکل دارد و گرنه تا به حال مشکل فنی در لایسنس های فنی و خلبانی نشنیده ام.

در گواهینامه ها دو چیز وجود دارد. یکی رندل ولید و دیگری کانونت. وقتی که گواهینامه ای از اول در کشور ایران اخذ می شود مثل PPL-CPL و تایپ ها و دیگری اینکه فردی که گواهینامه خارجی دارد و می خواهد با آن گواهینامه در ایرلاین های ایرانی پرواز کند که هواپیمایی کشوری ایران هم چنین اجازه ای به فرد متقاضی نمی دهد چرا که باید رندل ولید گواهینامه با رجیستر هواپیما یکی باشد، یعنی اگر رجیستر هواپیمایی EP است، پس خلبانی که می خواهد پرواز کند باید گواهینامه اش را از سازمان هواپیمایی کشوری ایران اخذ کرده باشد. حالا سوال اینجاست که به طور مثال چگونه یک خلبان اماراتی می تواند در ایران با یک هواپیمایی ایرانی پرواز کند؟ دو راه برای آن وجود دارد، متقاضی یا می تواند ولید کند یا کانونت. اگر بخواید ولید کند سازمان هواپیمایی به پشتوانه گواهینامه ایرانی، یک ولیدیشن به متقاضی ارائه می دهد که این ولیدیشن ایرانی است و خلبان می تواند با آن در ایران پرواز کند که مقررات این بخش مختصر است. به این خاطر که موقتی است و به پشتوانه کشوری است اگر بخواید کانونت انجام دهد به پشتوانه مثلا گواهینامه اماراتی، یک گواهینامه ایرانی هم اخذ می کند و همه کشورها هم این حالت ها را دارند و رعایت می کنند. قبلا در گواهینامه های رندل ولید به صورت خیلی ساده یک مصاحبه انجام می دادیم و گواهینامه صادر می کردیم اما از زمانی که پیش نویس مقررات را از یاسا گرفتیم مفصل تر و سخت گیرانه تر شد. در گواهینامه کانونت هم به همین شکل که قبلا یک سری قوانین مختصری بود اما حال الزامات آن بیشتر شده است. بعضی از کشورهایی در اتحادیه اروپا هستند که اصلا اجازه کانونت به خلبان داده نمی شود و خلبان مجبور است رندل ولید کند. درست است که همگی جزو ایکائو هستند اما ایکائو فقط در این مورد به کلیت ها پرداخته است نه به جز. به طوری که هر کشوری با توجه به شرایط خود، آن جزئیات را اجرا می کند و در کشور ما هم همین طور است.

در این مورد باید عنوان کنم که در سیستم یاسا اصلا چیزی به نام کانونت وجود ندارد و نمی پذیرد. مثلا در گواهینامه های مراقبت پرواز، در هیچ جای دنیا مشاهده نکردم که کانونت بر روی آن انجام گیرد، چون به نوعی یک شغل حاکمیتی هم می توان از آن یاد کرد. پس در اینجا نمی توانیم بگوییم که نقض انکس بوده است، بلکه از حدود و اختیاراتش استفاده کرده است ولی چرا استفاده کرده است این را باید از خودشان سوال کرد. اما در مورد اجرای استانداردها و تفاوت آن با سایر کشورها، این را باید عنوان کنم که در بحث انکس و قوانین، ایکائو چهار چوب کلی را تعریف کرده است، اما جزئیات را در اختیار خود کشورها گذاشته است، تا

کشورها بتوانند نسبت به زیر ساخت هایی که دارند در مورد اجرای آن تصمیم گیری کنند. حتی در قوانین ایکائو آمده است که اگر کشوری نخواهد این مقررات را اجرا کند اشکالی ندارد. فقط باید یک اختلاف عملکردی ارایه دهد تا ایکائو هم آن را جهت اطلاع در اختیار سایر کشورهای عضو قرار دهد.

سازمان هواپیمایی کشوری، قبلاً مقررات را به صورت فارسی نوشته بود و نواقص زیادی داشت و مشکلاتی به وجود می آورد که برای حل این مشکلات نیاز به نیروی کار زیاد و همچنین زمان بیشتری بود که متوجه شد دیگر مقررات جاری جوابگوی این صنعت نیست. در این مورد مجبور بود دو مدل را اجرا کند، یکی FAA و دیگری EASA، چون ارتباطی با FAA نداشت. پس اجرای آن هم برای سازمان بی معنی بود که ناچاراً آن را به سمت یاسا کشاند. به همین دلیل در بحث لایسنس ها هم به این سمت رفت. سازمان هواپیمایی هیچ اختلاف عملکردی بین ایر کرو و یاسا با انکس ندارد. این که عنوان کنیم مقررات سازمان هواپیمایی کشوری ایران چه اختلافی با سایر کشورها دارد از این نظر مطالعه تطبیقی صورت نگرفته است و لزومی هم بر این کار وجود ندارد. اما در اینجا اگر بگوییم چه تفاوتی با مقررات یاسا دارد، خب این منطقی است. باید عنوان کنم که سازمان هواپیمایی فقط پیش نویس را از یاسا گرفته اما عیناً از یاسا طبیعت نمی کند. در مورد اختلاف سازمان هواپیمایی با قوانین یاسا می

توانم بگویم که این اختلاف خیلی کم است، اما در اجرای قوانین باید بگویم که خیلی کمتر اجرا می شود. علت این است که وقتی که خواستند قوانین را اجرا کنند، همه جوانب از قبیل بازخورد و تبعات آن را ندیدند. دلیل دیگر هم این بود که کسی بلد نبود و اینکه آموزش هم در این خصوص نداشتند و اگر هم داشتند خیلی کم بود، چون دوره هایی که به زبان انگلیسی برگزار می شود سخت است و تعداد زیادی نمی توانند در آن موفق شوند. البته باید بگویم مجری این برنامه مجری خوبی نبود و در عین حال مخاطب هم مخاطب خوبی نبوده است. معمولاً کسانی را که در کشور ایران در حوزه آپ و ایر کرو دیده ام، مدعی هستند اما رزومه اجرایی نداشته اند. یکی از ضعف های سازمان هواپیمایی کشوری در صدور لایسنس این است که کجای پارت ۶۶ گفته شده که سازمان هواپیمایی کشوری باید امتحان لایسنس برگزار کند؟! اصلاً امتحانات تاپ در این پارت ممنوع است که ما در این مورد با توجه به قانون یاسا تغییرات را اعمال نکرده ایم و ضعف داریم.

۴

یک خلبان شرکت هواپیمایی ترکیش

به طور کلی مشغول به کار بودن خلبانان ایرانی در ایرلاین های خارجی گواه بر مورد قبول بودن این امر است. البته باید بگویم که برای شروع به کار در کشورهای خارجی،

لایسنس ها اعتبار سنجی می شوند به گونه ای که با اخذ امتحاناتی از قبیل مقررات و همچنین دستورالعمل های عملیاتی و پروازی در کشور هدف می توانند شروع به کار کنند. بحثی که برای ایرلاین های خارجی مهم است متکی به ایکائو بودن است که کشور ایران هم جز ایکائو می باشد. دارنده گواهینامه های ایرانی یا سایر گواهینامه ها، معمولاً برای مدت یک سال مجوز پرواز دریافت می کنند. نگاه ایرلاین های خارجی نسبت به خلبان های ایرانی صرفاً نگاه به گواهینامه نیست، همه ایرلاین ها زمانی که نیاز به جذب نیروی انسانی پیدا می کنند سیستم گزینشی که می تواند سخت یا آسوده باشد را راه اندازی می کنند به طوری که ایرلاین درخواست کننده از قبل لایسنس ها و معیارهایی که برای خود در نظر دارند را ارایه می دهند. کانورت کردن یا ولیدیشن گرفتن، شرط کلی است که همه ایرلاین ها زیر نظر سازمان هواپیمایی کشوری خودشان فعالیت می کنند و برای خلبان های خارجی منظور می کنند. حتی خلبان های خارجی هم که در کشور ایران گاه مشغول به کار می شوند لایسنس هایشان اعتبار سنجی شده و به تایید سازمان هواپیمایی کشوری ایران می رسد. در ضمن برخی از خلبانان به جهت راحتی کار خود می توانند لایسنس های کشورهای دیگر را هم امتحان داده و داشته باشند که البته کار بسیار سخت و طاقت فرسایی است.

شرایط نامساعد جوی، چگونه می تواند بر عملکرد خلبان تاثیر بگذارد؟

دفتر بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی کشوری در گزارشات خود می نویسد: در پی وقوع سانحه مورخه ۹۸/۰۲/۰۱ هواپیمای فوق سبک از نوع تکنام به علامت ثبت EP-۱۱۴۲ با بهره برداری شرکت راز طلایی پرواز به هنگام انجام پرواز تفریحی در منطقه زرقان فارس گزارش نهایی به شرح زیر است:

هواپیمای فوق سبک از نوع ULTRA-LIGHT متعلق به شخص خلبان و بهره بردار شرکت راز طلایی در ساعت ۱۰:۰۰ به وقت محلی به منظور انجام پرواز تفریحی در خلال فرود در باند ۲۰ فرودگاه زرقان شیراز از باند خارج و با موانع خاکی نزدیک باند برخورد و دچار سانحه می شود.

– صدمات جانی

در این سانحه، به خلبان و مسافر آسیبی وارد نگردیده است.

– خسارات وارده به هواپیما

در این سانحه، خسارت وارده به هواپیما در حد کلی و غیر قابل تعمیر می باشد.

– اطلاعات پرسنلی

دفتر بررسی سوانح می گوید: خلبان متولد سال ۱۳۳۶ و دارنده گواهینامه UL و تجربه پروازی ۴۸۰ ساعت

اند. پس از رسیدن به ارتفاع نهایی در فاصله ۱۵ مایلی شمال فرودگاه یاد شده با توجه به تشخیص شرایط نا مساعد جوی از سوی معاون عملیات شرکت راز طلایی با دستگاه VHF که در مجاورت باند حضور داشته اند، به خلبان گزارش شده به فرودگاه مبدأ بازگشت نماید که در خلال فرود به دلیل وجود WIND SHEAR در سطح باند و ناتوانی برای کنترل، هواپیما از باند خارج و به موانع اطراف باند برخورد می کند.

سازمان هواپیمایی کشوری علت اصلی سانحه را، عملکرد خلبان با توجه به وجود WIND SHEAR و شرایط نامناسب جوی و تصمیم نادرست خلبان در انصراف از فرود بوده و بنابر این علت سانحه، عامل انسانی (اشتباه خلبان) اعلام می دارد.

– توصیه های ایمنی دفتر بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی کشوری به منظور پیشگیری از وقوع سوانح و حوادث مشابه، پیشنهاد می گردد:

ادارات کل فرودگاه های هر استان، ضمن هماهنگی های عملیاتی با فرودگاه های محلی و هواپیماهای فوق سبک، توافق نامه برای نحوه انجام پرواز ها و اطلاعات هواشناسی ملزوم و نحوه اطلاع رسانی را تهیه نمایند. کلیه بهره برداران هواپیماهای فوق سبک، در آموزش های مقدماتی خلبان های خود در خصوص مواجهه با شرایط مختل آب و هوایی و نحوه انجام پرواز در این شرایط را تقویت نمایند.

با هواپیمای تکنام (فوق سبک) بوده و از نظر اعتبار صلاحیت پروازی و پزشکی، در زمان وقوع سانحه مورد خاصی نداشته است.

– اما هواپیما از چه نوعی بوده است؟

فوق سبک از نوع تکنام و کارخانه سازنده ایتالیا و در سال ۲۰۰۹ ساخته شده است. گواهینامه معاینه فنی وسیله پرنده معتبر بوده و تحت پوشش شرکت بیمه کوثر می باشد.

– گزارش هواشناسی

هوای حاضر فرودگاه زرقان که از طریق اطلاعات هواشناسی فرودگاه شیراز دریافت گردیده به شرح زیر می باشد:

۰۰Q/۲۲ ۰۴۰ FEW ۹۹۹۹ ۱۸۰۰۴ ۰۵۵۰ ۲۱ OISS NOSIG ۱۰۱۶

اطلاعات هواشناسی فوق، مربوط به فرودگاه شیراز بوده و به پدیده خاصی اشاره نشده است.

– تجزیه و تحلیل

در ساعت ۱۰:۰۰ به وقت محلی ۹۸/۰۲/۰۱ خلبان به اتفاق یک نفر مسافر به منظور انجام پرواز تفریحی از باند ۲ فرودگاه زرقان مبادرت به پرواز کرده و قصد پرواز به مدت یک ساعت تا ارتفاع فشاری ۶۵۰۰ پایی داشته





لزوم تغییر پارادایم های حاکم بر گواهینامه های متخصصین صنعت هوانوری

مهندس محمد علی حجتی
میزبان سازمان هواپیمایی کشوری

حوزه گواهینامه ها کرده و با رعایت چارچوبهای تعیین شده در انکسهای ایکائو و مقررات مصوب هیات دولت و استفاده حداکثری از این مقررات و با حفظ شرایط ایمنی مورد قبول بیش از ۲۵ کشور توسعه یافته دنیا، رویکردی جدید را اتخاذ نمود. اگرچه بخش اعظمی از این مقررات که عمدتا به دلیل پارادایم حاکم بر سیستم آموزش و پرورش آموزش و ارزیابی متخصصین ایران کماکان اجرا نشده است، ولی امید است در آینده ای نه چندان دور شاهد اجرای صحیح این مقررات و به روز رسانی به موقع آنها باشیم. موارد کاربردی از این مقررات (منتج از CAO.IRI PART-۶۶ و CAO.IRI PART-AIRCREW) که می تواند گره گشای بسیاری از دغدغه های متقاضیان و متولیان صنعت باشد به شرح زیر است:

۱. برای اخذ گواهینامه های پایه تعمیر و نگهداری، دارا بودن دانش پایه حسب گواهینامه مورد تقاضا الزامی است. این دانش با گذراندن آزمون در مراکز آموزشی و یا سازمان حاصل می شود. در مقررات جدید، آزمونهای مرکز آموزش مورد تأیید (دارای گواهینامه ۱۴۷) که در انتهای هر MODULE اخذ می شود، مبنای عمل قرار خواهد گرفت و لذا ارائه آزمون جامع در آن مرکز و یا سازمان هواپیمایی الزامی نیست.

۲. تجربه لازم برای اخذ گواهینامه تعمیر و نگهداری حسب نوع آموزش و گواهینامه درخواستی تعیین می گردد. چه بسا بدون گذراندن دوره آموزشی نیز می توان گواهینامه پایه را اخذ نمود. به عنوان مثال جهت دریافت گواهینامه B2، در صورتیکه متقاضی آزمونها را قبول شده و قبلا هیچ آموزشی ندیده باشد می تواند با ۵ سال تجربه کاری گواهینامه پایه را اخذ نماید. اگر به اصطلاح SKILL WORKER باشد (مثلا دارای لیسانس الکترونیک) با دارا بودن ۳ سال تجربه کاری این گواهینامه را اخذ می نماید و در صورتیکه قبلا آموزش پایه را در یک مرکز آموزش مورد تأیید گذرانده باشد، با دارا بودن ۲ سال تجربه کاری می تواند گواهینامه پایه را اخذ نماید. با این رویکرد متقاضیان می توانند صرفا با قبولی در آزمونها در شرکتهای هواپیمایی استخدام شوند و پس از کسب تجربه لازم گواهینامه های مربوطه را اخذ نمایند.

و نگهداری و تداوم صلاحیت پروازی معمولا داشتن گواهینامه های پایه B1 یا B2 از سازمان هواپیمایی شرط اصلی پذیرش افراد می باشد. متأسفانه این ورودیها معمولا محدود به فارغ التحصیلان رشته های تعمیر و نگهداری در دانشکده هواپیمایی و بیشتر از آن فارغ التحصیلان مراکز علمی و کاربردی می شوند. چه بسیار فارغ التحصیلان رشته های دانشگاهی هوافضا و مکانیک و برق که به دلیل عدم امکان اخذ گواهینامه های پایه و یا مشقت های پیش رویشان، موفق به ورود به این صنعت نشده و یا اگر وارد شده باشند در مشاغل اصلی فعالیت نمی نمایند. از طرفی پرسنل تعمیر و نگهداری فعال نیز پس از ورودشان بارها برای اخذ ریتینگ های تایپ و گواهینامه های COMPETENCY مجبور به مراجعه به سازمان هواپیمایی می شوند. در حوزه ناوبری نیز انجام و پذیرش مسئولیتهای مشاغل مراقبت پرواز منوط به داشتن گواهینامه های مراقبت پرواز و ریتینگ های مربوطه و متعاقب آن گواهینامه های پزشکی و زبان است.

قطعا توسعه صنعت هوانوردی که توسط دولت جمهوری اسلامی و همه دلسوزان نظام پیگیری می شود، افزایش متقاضیان را در پی خواهد داشت. پس سازمان برای پاسخگویی مناسب به تقاضای آنها یا باید به فراخور توسعه صنعت، نسبت به افزایش پرسنل و ساختمان و تجهیزات خود اقدام نماید و یا رویکرد خود را نسبت به گواهینامه های متخصصین تغییر دهد. از سوی دیگر سیاستهای کلان دولت بر کوچک سازی نهادهای دولتی مانع از افزایش پرسنل و بزرگ شدن سازمان می شود و چه بسا افزایش پرسنل و تجهیزات دولت هیچ تضمینی بر ارتقای کیفیت، ایمنی و تسهیل امور متقاضیان نخواهد بود و فقط باعث افزایش بروکراسی غیر ضروری در فرآیند صدور و تمدید گواهینامه ها و مجوزها می شود. عدم اقدام عاجل جهت پاسخگویی سریع و مناسب به تقاضای روز افزون صنعت هوانوردی باعث عدم اعتماد، کاهش سرمایه اجتماعی و ایجاد نارضایتی ناشی از اختلاف سطح انتظار متقاضیان و سطح ارائه خدمات دولت و در نتیجه تاثیر مستقیم آن بر نحوه ارائه خدمات هوانوردی به مردم خواهد شد.

خوشبختانه سازمان هواپیمایی علی رغم تمام موانع موجود در حرکتی رو به جلو اقدام به تغییر اهم مقررات

دستیابی به گواهینامه های صادره توسط سازمان هواپیمایی کشوری، یکی از دغدغه هایی بوده است که هم متقاضیان ورود به صنعت هوایی با آن مواجه می باشند و هم فعالین اصلی صنعت هوانوردی برای ارتقا و یا استمرار فعالیت خود نیازمند آن هستند. فرآیند صدور و تمدید گواهینامه ها به دلیل اعتبار ویژه آن و لزوم حفظ حداقل های لازم معمولا دچار بروکراسی هایی می شود که نه تنها متقاضیان را با مشکل مواجه می نماید، بلکه متولی صدور را از هدف اصلی گواهینامه باز می دارد. به عنوان مثال ارائه کتابچه سوالات آزمونهای سازمان هواپیمایی یکی از مواردی بود که به نظر فرآیند امتحانات و صدور گواهینامه ها را تسهیل می کرد. ولی نه تنها مانعی از جلوی پای متقاضیان برنداشت، بلکه تیشه به ریشه سطح کیفی آموزشهای هوانوردی زد. مراکز آموزشی چگونه می توانند دانشجویی را به کلاس و آموزش ترغیب کنند که هدفش ورود به بازار کار هوانوردی است و لازمه آن را در گذراندن آزمون می داند که سوال و جوابش را دارد؟ همچنین جدا کردن آزمونهای هوانوردی بمانند کنکور سراسری توسط نهادهای که ذاتا آموزش دهنده نیست بمانند سازمان سنجش، نتیجه ای جز امحا شدن کیفیت آموزش در پیچ و خم فرآیند صدور گواهینامه نخواهد بود.

از طرفی وابستگی متقاضیان و فعالین اصلی صنعت هوانوردی به گواهینامه ها و یا تاییدیه های سازمان هواپیمایی گریز ناپذیر است و لازم است فارغ از فرآیندهای پیچیده و در هم تنیده موجود اقدام مناسبی برای ارتقا سطح کیفی و تسهیل آن صورت گیرد. از مصادیق این وابستگی شرط ورود شرکتهای هواپیمایی به مشاغل خلبانی با دارا بودن گواهینامه CPL و ریتینگ IR و اخیرا گذراندن دوره ATPL است. همچنین ارتقای خلبانان و تغییر تایپ های آنها منوط به اخذ گواهینامه های خلبانی بوده و علاوه بر آن هر خلبان حداقل دو بار در سال جهت گواهینامه پزشکی و تایید PROFICIENCY CHECK سر و کارش با سازمان خواهد افتاد. شرکتهای هواپیمایی برای جذب مهماندار نیز از کسانی استفاده می کنند که دوره های آموزشی مورد تأیید سازمان هواپیمایی را دیده باشند و اخیرا لازمه شروع فعالیت مهماندارانی دارا بودن گواهینامه ATTESTATION می دانند. همچنین در حوزه تعمیر



تبیین حقوق هوایی در صنعت هوانوردی

محمد حسین حقیقی

کارشناس ارشد حقوق عمومی دانشگاه تهران



۳. متقاضیان اخذ گواهینامه تایپ تعمیر و نگهداری با گذراندن آموزش تایپ (شامل تئوری و عملی) در یک دوره مورد تایید و یا مرکز آموزش مورد تایید و طبیعتاً ارائه آزمون در همان مرکز و صرفاً با معرفی به سازمان، می توانند گواهینامه تایپ خود را دریافت کنند. در مقررات جدید سازمان مجاز به اخذ آزمون تایپ نمی باشد.

۴. صدور گواهینامه های COMPETENCY جهت پرسنل تعمیر و نگهداری توسط سازمان حذف گردیده و این امر در قالب گواهینامه AUTHORISATION به مدیران کیفی مراکز تعمیر و نگهداری برابر CAO.IRI PART-۱۴۵ واگذار شده است.

۵. آزمونهای تایپ خلبانی توسط مراکز آموزشی مورد تایید انجام می گیرد و لذا متقاضیان تایپ نیاز به مراجعه به سازمان جهت ارائه آزمون تایپ ندارند و صرفاً با گذراندن دوره آموزشی تایپ (شامل تئوری و سیمولاتور و یا پرواز) در یک مرکز آموزش مورد تایید و معرفی به سازمان صادر می گردد. سازمان صرفاً آزمونهای پایه خلبانی مانند IR، ATPL، CPL، PPL را برگزار می کند.

۶. گواهینامه های PROFICIENCY CHECK توسط سازمان صادر نمی شود. بلکه در صورتیکه مشمول LPC(LICENCE PROFICIENCY CHECK) باشد، برگه آخر گواهینامه متقاضی توسط EXAMINER که آزمون سیمولاتور را به عمل آورده است، مضمون می گردد و لذا مراجعه به سازمان لازم نمی باشد. در صورتیکه مشمول OPC(OPERATOR PROFICIENCY CHECK) گردد، صرفاً مدارک انجام PROFICIENCY CHECK توسط EXAMINER به تایید رسیده و در شرکت مربوطه بایگانی می شود. برای OPC نیاز به صدور گواهینامه و یا تایید اعتبار لازم نمی باشد.

۷. مراکز آموزش خلبانی و شرکتهای هواپیمایی برای انجام آموزش ها و آزمونهای پروازی می توانند از سیمولاتورهایی استفاده کنند که دارای تاییدیه از FAA، EASA، TCCA و یا سازمان هواپیمایی کشوری باشند. لذا در صورتی که این سیمولاتورها دارای یکی از تاییدیه های فوق باشند، سازمان صرفاً نسبت به ارائه استفاده از آنها در قالب نظامنامه های مربوطه می نماید.

۸. گواهینامه های پزشکی توسط پزشکان معاین صادر می گردد. بر این اساس متقاضی با انجام معاینه نزد پزشک معاین گواهینامه پزشکی خود را از ایشان دریافت می نماید و نیازی به مراجعه مجدد به سازمان جهت تایید پزشک ارزیاب نمی باشد.

۹. گواهینامه های ATTESTATION مهمانداری می تواند توسط سازمان و یا مراکز آموزش مورد تایید از جمله AOC HOLDER های دارای تاییدیه صادر گردد.

با رشد فزاینده و توسعه روزافزون صنعت هوانوردی در جهان، رعایت الزام پایبندی و اعمال قوانین و مقررات در کشورها بیش از پیش احساس می شود. توجه به معاهدات و عهدنامه های بین المللی از یک سو و قوانین داخلی، حقوق هوایی را به موضوعی مهم در امر رسیدگی به قوانین و قواعد مربوط به عبور و مرور هواپیماها و بهره برداری از هوا و همچنین روابط حقوقی و تجاری ناشی از آن ها مبدل نموده و همین امر حقوق هوانوردی را به امری ناپایدار و متغیر تبدیل ساخته است.

با توجه اینکه صنعت هوانوردی و به طور اخص امور فرودگاهی و حمل و نقل هوایی با پیشرفت فناوری های نوین در حال تحول چشمگیر است، لذا می طلبد تا با توجه به تکامل این صنعت، قوانین مربوط به آن ها نیز با اصلاح و تغییرات لازم و متناسب با شرایط روز مواجه گردد. حقوق هوایی از زمره حقوق فنی و مرکب است که در حوزه سازمان های حاکمیتی، تصدی گری و مسئولیت متصدی حمل و نقل تابع اصول خاصی است، که البته بعضی آن را حقوق ماشین ها و تاسیسات گفتند که در تکنیک و روش قضایی تابع نظم خاص خود بوده، مضافاً آنکه قوانین حقوق عمومی و خصوصی و نیز حقوق داخلی و بین المللی در کنار یکدیگر قرار می گیرند، علاوه بر آن، قواعد و مقررات مربوط به فرودگاه ها و مقررات مربوط به حق پرواز و هدایت هواپیما نیز در قلمرو حقوق هوایی قرار می گیرد.

با توجه به آنچه گفته شد؛ مباحث حقوقی مورد استناد در صنعت هوانوردی عموماً در ارتباط با حقوق بین الملل هوایی و به عنوان یکی از شاخه ها یا شعبات حقوق بین الملل مشتمل بر همان منابع اصلی حقوق بین الملل یعنی معاهدات، عرف و نیز اصول کلی حقوقی داخلی کشورهای عضو می باشد که در کنار آنها باید منابع فرعی یا تبعی یعنی دکترین و رویه قضایی بین المللی را نیز بدان افزود. به طور اخص حقوق بین الملل هوایی در بردارنده مجموعه قواعد و مقررات حقوقی بین المللی منجمله دیدگاه های دانشمندان حقوق بین الملل و آراء دادگاه های بین المللی به ویژه دیوان بین المللی

دادگستری است که در زمینه مسائل هوایی و هوانوردی وجود دارد. از مهمترین منبع حقوق بین الملل هوایی می توان به معاهدات و عهدنامه های بین المللی ۱۹۱۹ پاریس، پروتکل اصلاحی ۱۹۲۹، عهدنامه های مصوب در کنفرانس شیکاگو و بالاخره معاهدات مربوط به هواپیما ربایی و امنیت هوایی کشوری اشاره کرد.

شاید بتوان اولین حقوقدانی که نظریه خاصی در مورد ماهیت حقوق بین الملل هوایی از دیدگاه بین المللی ابراز نمود، پل فوشین است، اما به طور کلی از نظر حقوقدانان ماهیت حقوقی هوا در سه نظریه خلاصه می شود:

۱. نظریه ای که از حقوق خصوصی اقتباس شده و به موجب آن، کشور ها همانطور که مالک زمین هستند، مالک فضای بالای آن نیز هستند. به عبارت دیگر، نظریه حاکمیت کامل کشور ها بر بالای قلمرو خود.

۲. نظریه ای که بنابر آن، هوا متعلق به عموم است و کشورها بر فضای بالای قلمرو خود هیچگونه حق اختصاصی ندارند و در نتیجه عبور و مرور هواپیما در قلمرو هوایی آن کشورها آزاد است.

۳. نظریه میانه، بر اساس این نظریه هوا به دو طبقه متمایز تقسیم می گردد؛ طبقه نزدیک به زمین تا ارتفاع معین و طبقه مافوق آن. طبقه اول تحت حاکمیت کشور زیرین (مثل آبهای داخلی و دریای سرزمینی) و طبقه دوم آزاد به روی کلیه کشور ها (مثل دریای آزاد) و خارج از هرگونه صلاحیت و حاکمیت سرزمینی.

انعقاد عهدنامه هوایی پاریس ۱۹۱۹ که در بجنوبه سالهای پایانی جنگ جهانی اول بود؛ تنها نظریه مورد قبول کشور ها بود و بر اساس همین نظریه اکثر کشورهای اروپایی در این عصر قوانین و مقرراتی در زمینه هواپیمایی وضع نمودند و در جریان جنگ اول، کشور سوئیس به عنوان کشوری بی طرف، مانع عبور هواپیماهای کشور های در حال جنگ از قلمرو هوایی خود شد و در نتیجه حاکمیت خود بر قلمرو هوایی بالای قلمرو خاکی و دریای سرزمین خود اعلام داشت.

این بحث ادامه دارد...



هوایمایی آتا در مقابل باشگاه تراکتور سازی!

چرا شرکت هوایمایی آتا محبوبیت خود را از دست داد؟

سخت تر خواهد کرد. همچنین علاوه بر اینکه محبوبیت این شرکت هوایمایی در برابر مشتریانش کاهش یافته، گویا مسئولانی که زمانی این شرکت هوایمایی را مورد حمایت های خود قرار می دادند حال دل خوشی از این شرکت هوایمایی ندارند. یکی از این موارد می توان به ساخت آشیانه شرکت هوایمایی آتا در تبریز اشاره کرد. مرداد سال ۱۳۹۴ بود که عملیات احداث آشیانه آتا در فرودگاه تبریز تیترا بسیاری از رسانه ها از جمله رسانه های محلی شد. یونس دقیق کیا، مدیر عامل وقت شرکت هوایمایی آتا، از تجهیز تکنولوژی های جدید برای این آشیانه و همچنین بحث ایجاد اشتغال برای ۱۶۰۰ نفر، سخن به میان آورد و گفت که این پروژه در زمینی به وسعت ۱۲ هزار و ۴۸۰ متر مربع و با هزینه ای بالغ بر ۲۶۰ میلیارد ریال انجام خواهد شد. اما تا به حال این آشیانه پس از گذشت حدود ۴ سال هنوز در مراحل ساخت اولیه بوده و به نتیجه نرسیده است به طوری که چندی پیش برخی از رسانه های محلی از سنگ اندازی مسئولان تبریزی جهت احداث نشدن آشیانه آتا نوشتند و عنوان کردند که مسئولان فرودگاه در تبریز تمایلی به ساخت آشیانه این شرکت هوایمایی ندارند و تمام تلاش خود را بر این بسته اند که نام این ایرلاین را از شهر خود پاک کنند. به عبارت ساده تر با وجود کاستی هایی که گریبانگیر تمامی ایرلاین ها شده است، مسئولان شهر نیز درصدد ذائقه سازی اند تا بر مشکلات شرکت هوایمایی آتا بیفزایند و سایر شرکت ها سهم بیشتری از پروازها را در اختیار گیرند که این امر هم به نتیجه رسیده و نشان از از دست رفتن محبوبیت این شرکت هوایمایی به دلایل مختلف دارد.

مردم به خصوص استان های آذربایجان برخوردار بود. حال رفته رفته با چالش های جدی مواجه می شود. با زمین گیر شدن یکایک هوایماها و افزایش سوانح و حوادث، به نظر می رسد این شرکت هوایمایی کم کم محبوبیت خود را از دست داده و جای خود را به سایر شرکت های هوایمایی در فرودگاه تبریز داده است که این امر باعث افزایش تعداد پروازهای سایر ایرلاین ها شده است. تاخیرات در این شرکت هوایمایی به حدی بالا بوده که رضا جعفر زاده - سخنگوی سازمان هوایمایی کشوری - از اخطار کتبی به این شرکت خبر داد و گفت: «شرکت هوایمایی آتا به دلیل تاخیرهای مکرر و ناراضی مسافری از سازمان هوایمایی کشوری اخطار کتبی دریافت نمود». اما فارغ از مواردی از این دست که در حمل و نقل هوایی ریسک سفر را افزایش می دهد هوایمایی آتا در میزان پرواز های به موقع خود سابقه درخشانی ندارد. بر اساس آمار و ارقامی که سازمان هوایمایی کشوری منتشر کرده از ابتدای فروردین تا انتهای بهمن ماه سال گذشته ۴ هزار و ۶۰۹ عملیات پروازی داشته که از این میزان ۲ هزار و ۵۹۳ پرواز به موقع انجام شده و ما بقی با تاخیر بوده است. یعنی حدود ۲ هزار و ۱۱۶ پرواز این ایرلاین در سال گذشته با تاخیر همراه بوده است. حالا و در نخستین ماه های سال ۹۸ به نظر می رسد پرونده تاخیر های پروازی برای یکی از بی نظم ترین ایرلاین های کشور کماکان مفتوح است. ایرلاینی که حالا به دلیل ناوگان کم خود مجبور به جایجایی های هوایماهای خود برای پاسخگویی به حجم تقاضا و مسافران است همه این عوامل کار را برای تداوم فعالیت میلیاردی تبریزی در بازار حمل و نقل هوایی

هوایمایی آتا یک شرکت هوایمایی ایرانی است، که در استان آذربایجان شرقی و در شهر تبریز تأسیس شده است. این شرکت با تصویب هیئت دولت، در تاریخ ۲۷ آذر ۱۳۸۷، به عنوان شانزدهمین شرکت هوایمایی کشور ایران، راه اندازی شد. نخستین پرواز شرکت هوایمایی آتا در تاریخ ۱۰ دی ۱۳۸۸ هم زمان با افتتاح این شرکت توسط وزیر راه و ترابری وقت، از فرودگاه بین المللی تبریز به مقصد مشهد صورت پذیرفت و پروازهای رسمی این شرکت از تاریخ ۱۷ بهمن ۱۳۸۸ از تبریز به مقصد تهران انجام گرفت.

این شرکت در ابتدای تاسیس، به نوبه خود به عنوان یکی از موفق ترین شرکت های هوایمایی در کشور شناخته می شد که روند رو به رشد آن قابل توجه بود. یکی از عمده ترین دلایل پیشرفت آن می توان حمایت مردم تبریز را نام برد. مردم تبریز از ابتدای تاسیس این شرکت پا به پای آن آمده و حمایت های خود را انجام داده اند. اما به نظر می رسد با گذشت زمان، از محبوبیت این شرکت هوایمایی کاسته می شود. از علت های بارز و عمده آن می توان به افزایش قیمت بلیط از بدو تاسیس تا به حال اشاره کرد که در مقایسه با سایر ایرلاین ها معمولاً سیر صعودی با شیب تندی را با خود به همراه داشته است. اما با توجه به این مسئله، مردم همچنان حمایت های خود را انجام داده و انتظار خدمات دهی مطلوب در بخش های مختلف از جانب آن ها نیز بالا رفته است. از دیگر علل می توان به کاهش تعداد پروازها از فرودگاه تبریز اشاره کرد که این خود نشان از کم رنگ شدن نقش این شرکت هوایمایی دارد. شرکتی که زمانی از محبوبیت بسیار بالایی در بین



محمد شفیق خانی^۱

تأثیر صنعت هوانوردی بر اقتصاد کشورها

سازمان های دولتی و حکومتی مستقر در فرودگاه ها مانند گمرک و مهاجرت و... نیز به طور متوسط در کشور های در حال توسعه ۲۵۰ نفر، در کشور های عضو سازمان همکاری های اقتصادی و توسعه ۲۸۷ نفر و در کل دنیا به طور متوسط ۲۷۶ نفر ذکر شده است. بر این اساس اشتغال غیرمستقیم به ازای هر هواپیما در صنایع و خدمات زنجیره تامین نیازهای صنعت هوانوردی به طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۴۰۸ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی و توسعه ۴۱۰ نفر و در کل دنیا ۴۲۰ نفر گزارش شده است. ضمن اینکه اشتغال القایی (حمایت از مشاغل مختلف خارج از صنعت هوانوردی از طریق هزینه کرد شاغلین مستقیم در صنعت هوانوردی) به ازای هر هواپیما به طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۲۳۰ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه ۱۹۴ نفر و در کل دنیا ۲۰۰ نفر است. این آمار به تنهایی نشان دهنده تاثیر هوانوردی و صنعت توریسم بر اقتصاد یک کشور است و این ادعا که صنعت هوانوردی تنها بر زندگی پنج در صد افراد یک جامعه تاثیر می گذارد تا چه اندازه ادعایی غلط و اشتباه است. علاوه بر این ها بیابید به تاثیر ورود گردشگران در ایجاد اشتغال در یک کشور نگاهی بیندازیم. بر اساس آمار به ازای هر شش نفر گردشگر خارجی یک شغل و به ازای هر ۲۵ نفر گردشگر داخلی نیز یک شغل ایجاد می شود. پیش بینی می شود در سال ۲۰۲۰ تقریباً از هر یازده نفر، یک نفر به شکل مستقیم و یا غیرمستقیم در اقتصاد سفر و گردشگری مشغول به کار باشد و این امر نشان دهنده ظرفیت بالای اشتغالزایی این صنعت است.

ترکیه با تکیه بر همین آمار و برنامه ریزی مدون و یکپارچه سازی و استاندارد سازی مراکز آموزشی هوانوردی خود، توانست به یکی از کشورهای موفق در زمینه گردشگری و هوانوردی تبدیل شود. ترکیه هم اکنون یکی از کشورهای تولید کننده قطعات هواپیماست. این کشور در طول ۱۵ سال توانست، تعداد فرودگاه های خود را از ۲۶ به ۵۵ فرودگاه افزایش دهد و تعداد مسافران هوایی خود را سالانه از ۳۵ میلیون به ۱۸۰ میلیون نفر برساند. ترکیه با اقتصاد رو به رشد خود در بین ۲۰ اقتصاد برتر جهان جای دارد و در نظر دارد با جمعیت پویا و رو به رشد خود و با تکیه بر صنعت گردشگری تا سال ۲۰۲۳ تبدیل به یکی از ده اقتصاد برتر جهان شود.

۱. مدیر سایت مقالات هوانوردی

شرکت گلدمن ساکس که یک شرکت چند ملیتی خدمات مالی و بانکداری آمریکایی است در سال ۲۰۰۵ میلادی پیش بینی نمود، که چهار کشور چین، هند، روسیه و برزیل تا سال ۲۰۱۰ میلادی در مسیر توسعه اقتصادی قرار می گیرند و دارای بالاترین نرخ رشد اقتصادی خواهند بود که با گذشت زمان و به واقعیت پیوستن بخش عمده ای از پیش بینی های این موسسه، اعتبار بیش تری میان تحلیل گران اقتصادی پیدا نمود. بر اساس مطالعات گلدمن ساکس در سال ۲۰۰۷ میلادی که علاوه بر آمارهای اقتصادی مبتنی بر سال مالی ۲۰۰۶ محور شاخص های محیطی رشد ثبات و شرایط اقتصاد کلان، سرمایه انسانی، شرایط سیاسی، تکنولوژی و نوآوری بدست آمده، یازده کشور می توانستند بین سال های ۲۰۱۵ تا ۲۰۲۵ میلادی، دارای بیش ترین نرخ رشد اقتصادی با تکیه بر صنعت هوانوردی و گردشگری خود باشند و نگاه سرمایه گذاران را به خود معطوف کنند. این کشورها عبارت اند از: ایران، کره جنوبی، مکزیک، اندونزی، ترکیه، ویتنام، پاکستان، مصر، فیلیپین، نیجریه و بنگلادش.

اما ما بین این یازده کشور، فقط یک نام را می توان به عنوان یک کشور موفق در جهت پیشبرد اهداف خود در زمینه هوایی نام برد و آن ترکیه است. با نگاهی به تحولات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی سال های اخیر این یازده کشور، متوجه می شویم ترکیه کمترین چالش و تحول را مابین کشورهای ذکر شده داشته. مابقی کشورها به دلیل فشارها و دخالت های خارجی، انقلاب ها و کارشکنی های داخلی، نداشتن برنامه جامع و مدون هوانوردی و دخالت سیاستمداران در حوزه تخصصی هوانوردی، نتوانستند اهداف و برنامه های خود را در هوانوردی پیاده سازی کنند و از هوانوردی به عنوان پلی برای بهبود شرایط اقتصادی کشور خود بهره ببرند.

مطالعات و تحقیقات به عمل آمده در بیش از شصت کشور دنیا در سال ۱۳۹۵ هجری شمسی توسط موسسه اقتصاد آکسفورد وابسته به دانشکده کسب و کار دانشکده آکسفورد نشان می دهد. اشتغال مستقیم به ازای هر هواپیما در شرکت های هواپیمایی به طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۱۳۰ نفر و در کشورهای عضو سازمان همکاری های اقتصادی و توسعه ۸۰ نفر و در کل دنیا ۱۰۴ نفر است. این در حالی است که اشتغال مستقیم به ازای هر هواپیما در سایر بخش های صنعت هوانوردی (فرودگاه، خدمات ناوبری، صنایع هوایی،

محمد رضا زنوزی، مالک و رئیس هیئت مدیره و سهامدار اصلی در شرکت هواپیمایی آتا را یدک می کشد. به گزارش هفته نامه حمل و نقل، وی یکی از ۱۰ میلیاردی های بزرگ ایران است که حدود ۷ سال پیش به دلیل بدهی بانکی، چند ماهی را در زندان گذراند و سرانجام با پرداخت ۱/۴ هزار میلیارد تومان از بدهی ها و استمهال باقی مانده بدهی خود، از زندان آزاد شد اما با این همه مشکلاتی که بر دوش محمد رضا زنوزی، مالک این شرکت هواپیمایی، قرار دارد وی اقدام به خرید باشگاه تراکتور سازی تبریز نموده و در حال حاضر مالک اصلی این باشگاه به حساب می آید. آگهی مزایده باشگاه تراکتورسازی در روزنامه های کثیرالانتشار به چاپ رسید تا مشتریان پاکت های پیشنهادی خود برای خرید باشگاه را ارائه دهند. با توجه به اینکه این تیم زمان زیادی در اختیار مسئولان تراکتورسازی نبود، آنها قصد داشتند طی یکی دو روز پیشنهادها را جمع آوری کرده و سپس با بررسی اهلیت و صلاحیت مشتریان خرید باشگاه بهترین تصمیم را درباره آینده باشگاه بگیرند. یک روز بعد از آنکه بازیکنان تیم ماشین سازی به دلیل پرداخت نشدن مطالبات فصل گذشته و پیش قرارداد فصل جدیدشان با حضور در هیات فوتبال استان آذربایجان شرقی قصد فرسخ دسته جمعی قراردادهایشان را داشتند، دست به کار شد و باشگاه ماشین سازی را خرید. این اقدام زنوزی، ماشین سازی را از مرگ حتمی نجات داد تا این باشگاه قدیمی فوتبال تبریز بار دیگر به حیات خود ادامه دهد. زنوزی که در وهله های مختلف با در اختیار گذاشتن هواپیماهای شرکت آتا ارادت خود را به باشگاه تراکتورسازی ابراز کرده بود یک هواپیمای اختصاصی را به تراکتوری ها کادو داده بود تا آنها آخرین بازی خود در لیگ هفدهم را با هواپیمای اختصاصی سفر کنند. همچنین برخی از رسانه ها خبر از عدم همکاری شرکت هواپیمایی آتا با تیم ملی برای جام ملت ها خبر داده بودند به طوری که مدیر رسانه ای این تیم گفته بود «در روزهای مهم و حساسی که تیم ملی فوتبال خود را برای رقابتهای مهم جام ملت های آسیا و حضوری پر قدرت در این مسابقات آماده می کند، شرکت هواپیمایی آتا خدمات و پروازهای اختصاصی خود را به تیم ملی متوقف کرده و از ادامه همکاری با فدراسیون فوتبال امتناع ورزیده است». شنیده ها حاکی از این امر است که به دلیل ناوگان زمینگیر شده خود، شاید شرکت هواپیمایی آتا توانایی مالی و حتی پروازی نداشته باشد. به عبارتی دیگر، مالکی که نتوانسته شرکت هواپیمایی آتا را به ثمر قابل قبول برساند حال می خواهد با در اختیار گرفتن این تیم محبوب آذری، محبوبیت خود را در بین مردم آذربایجان بیشتر کند. به همین دلیل است که طبق برخی شنیده ها مخارج و درآمدهای ناشی از شرکت هواپیمایی آتا را صرف این باشگاه کرده است. طبیعی است که اگر به همین روند ادامه داده شود، این شرکت هواپیمایی ورشکسته خواهد شد.

با این حساب محمد رضا زنوزی این روزها تاوان مدیریت نامناسب خود را علاوه بر شرکت هواپیمایی آتا، در باشگاه تراکتورسازی و عرصه فوتبال هم می دهد. با وجود حاشیه های مختلف در این عرصه نیز گمان می رود شرایط سخت تری در بازار پر رقابت امروزی حمل و نقل هوایی داشته باشد.



فرار خلبانان بعد از فرار مغزها

مهندس محمد علی حجتی

میزب سازمان هواپیمایی کشوری

یکی از نشانه‌های ناهنجاری‌های اجتماعی و دغدغه کشورها، مهاجرت نخبگان یا نیروی انسانی ارزشمندی است که کشور برای تربیت آنها، متحمل هزینه‌های زیادی شده. تاکنون بیشتر مباحث مطرح شده در ایران، درباره مهاجرت نخبگان علمی دانشگاهی بوده است و به دلیل وجود نیروی کار مازاد، کمتر به خروج نیروی کار حرفه‌ای پرداخته شده و حتی در این موارد از عنوان اعزام نیروی کار به خارج از کشور یاد می‌شود. مهاجرت خلبانان ایرانی اگرچه در زمره مهاجرت نیروی کار قرار می‌گیرد، اما به دلیل تعداد زیاد آن در سال گذشته و موج درخواست‌های مهاجرت این صنف، بازتاب گسترده‌ای داشته و در محافل تخصصی و بعضاً سیاسی، به عنوان بحران پیش روی صنعت هوایی ایران قلمداد شده است. این مهاجرت‌ها، شرکت‌های هواپیمایی را نسبت به آینده نگران کرده و با اعلام وضعیت بحرانی، سعی کرده‌اند به هر شیوه ممکن از خروج خلبانان ممانعت کنند. اخذ تعهدات سنگین و بلندمدت از خلبانانی که در شرف استخدام یا در آستانه ارتقا بودند، ممنوع الخروجی برخی از خلبانانی که تعهد داشتند، صادر نکردن تأییدیه یک طرفه گواهینامه خلبانی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری و در کمال ناباوری تعلیق گواهینامه برخی از خلبانان ایرانی که در شرکت‌های هواپیمایی خارجی پرواز می‌کردند، بخشی از این اقدامات است. مهاجرت برای بهبود وضعیت مادی یا معنوی، امری پذیرفته شده است و چه بسا در همه جای دنیا چنین مهاجرت‌هایی وجود داشته باشد؛ با این حال، فرار، مهاجرتی است که به دلیل نارضایتی شدید از وضعیت موجود و بیشتر به صورت آنی و بدون اطلاع قبلی انجام می‌شود. تقریباً همه مهاجرت‌های خلبانان ایرانی با درخواست فردی و ارتباط مستقیم آنها با شرکت‌های هواپیمایی خارجی بوده و اعزامی از سوی شرکت یا نهاد رسمی داخلی صورت نگرفته است. این مهاجرت‌ها که عموماً با نارضایتی و گاهی بدون اطلاع قبلی بوده، حتی با وجود داشتن تعهد به شرکت ایرانی نیز صورت می‌گیرد. از آنجایی که خلبانان ایرانی مکانی برای احقاق حقوق خود و بیان مشکلات و نارضایتی‌شان ندارند، پس از پیگیری‌های اداری معمول و حاصل نشدن نتیجه، یا به شرایط موجود خو می‌کنند یا رخت مهاجرت بر تن می‌کنند. چنین مهاجرت‌هایی نه تنها اعزام نیروی کار نیست، بلکه به یک «فرار هماهنگ نشده جمعی» شبیه است. فرار ناشی از نارضایتی این خلبانان که در سال‌های دور با رفتن به یک شرکت هواپیمایی داخلی دیگر التیام می‌یافت، عموماً از سر استیصال بوده و از آنجایی که همه جای آسمان ایران یک رنگ دارد، در سال‌های اخیر به یک شرکت هواپیمایی خارجی ختم شده و در نبود امکان

بروز سایر نمادهای اعتراض جهانی، به کنشی برای بیان اعتراض و اعلام نارضایتی آنها تبدیل شده است؛ کنشی که شاید بزرگ‌ترین نمود آن که اوج نارضایتی این قشر را نشان می‌دهد، درخواست مهاجرت رسمی بیش از صد نفر در سه ماه پایانی سال ۹۷ و تعداد درخورد توجهی از ناوگان جدیدالورود هواپیمایی ATR شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی، از جمله سر فیلیت (ناوگان) و جانشین آن که از بهترین خلبانان ایران بودند، است. چرا نارضایتی خلبانان ایرانی که نمود شایان توجهی نیز در سطح جامعه ندارد، به مهاجرت یا فرار منتهی می‌شود، درحالی که نارضایتی‌های خلبانان شرکت‌های بزرگ کشورهای توسعه یافته با اینکه کنش‌های صنعتی بزرگی را در کشورشان ایجاد می‌کنند و هزینه‌های گزافی را بر آنها تحمیل می‌کنند، حتی به مهاجرت هم ختم نمی‌شود، چه اینکه بخواهند فرار کنند؟ از این کنش‌ها می‌توان به اعتصاب گسترده خلبانان شرکت‌های هواپیمایی لوفت هانزا، ایرفرانس و رایان ایر در سال گذشته میلادی و لغو چند روزه پروازهایشان اشاره کرد. در ایران، در نبود سندیکاها و صنفی قدرتمند و بی توجهی به حقوق شهروندی در قوانین و مقررات و رویه‌های اجرائی، نمود اجتماعی درخورد توجهی مانند شرکت‌های هواپیمایی خارجی نداشته و هزینه‌ای را از این بابت به شرکت‌های هواپیمایی تحمیل نمی‌کند. این در حالی است که کمترین هزینه‌ای که یک خلبان ناراضی می‌تواند تحمیل کند، هزینه‌های پنهانی است که با کوچک‌ترین تصمیم او در هدایت هواپیما روی باند فرودگاه یا حتی در حین پرواز با افزایش مصرف سوخت، وقوع تأخیرات پروازی، افزایش استهلاک قطعات مصرفی هواپیما و مانند آنها رخ می‌دهد. همچنین بدترین واکنش قابل تصور نارضایتی خلبانان، تحت تأثیر قرار گرفتن شرایط ایمن پرواز از طریق رعایت نکردن اصول مدیریت منابع خدمه پروازی (CRM) خواهد بود. ناگفته نماند اگر فرایند اصلی پرواز از سوی خلبانان ناراضی و پرسنل مراقبت پروازی که نارضایتی‌شان مسبوق به سابقه بوده و سال‌هاست که هیچ کس به داد آنها نرسیده و مانند خلبانان امکان مهاجرت هم ندارند، در یک قاب ببینیم، تهدید ایمنی پروازها بیشتر به چشم می‌آید و از آینده این صنعت بیشتر نگران می‌شویم.

صنعت هواپیمایی ایران را که کل ناوگان مسافری فعال آن کمتر از هر یک از شرکت‌های هواپیمایی برتر منطقه است (کمتر از ۲۰۰ فروند) می‌توان توسعه نیافته و رو به افول تلقی کرد. بنابراین گفته دیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی، کاهش ۱۳ درصدی مسافرت‌های هوایی سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶، نشان از وضعیت پیش رو دارد. این موضوع با وجود حدود دو هزار خلبان بی‌کار و

استمرار مضاعف آموزش خلبانی که با وجود هزینه بالا، کماکان به شوق پرواز یا امید به بهبود شرایط صنعت هوایی ایران افراد بسیاری را به خود جذب کرده، قابل توجه است.

در شرایطی کاملاً برعکس، خبرگزاری یورونیوز در ۲۶ جولای ۲۰۱۸، با توجه به رشد سالانه ۴،۴ درصد ترافیک هوایی جهانی، از کمبود شدید خلبان تا سال ۲۰۳۶ در جهان و فعالیت شرکت‌های هواپیمایی بزرگ دنیا برای جبران این کمبود خبر داده است. به همین دلیل شرکت‌های هواپیمایی دنیا علاوه بر راضی نگه داشتن خلبانان خود، سعی می‌کنند نیروهای آموزش دیده خبره‌ای را نیز جذب کنند.

پس با توجه به تعداد قابل توجه خلبان به نسبت پروازهای موجود، به نظر می‌رسد مسئله اصلی در ایران، نارضایتی خلبانان است که هر روز بر حجم آن افزوده می‌شود، نه مهاجرت یا کمبود خلبان. با این فرض می‌توان گفت محدودیت‌هایی هم که برای مهاجرت خلبانان وضع می‌شود نه تنها مشکل اصلی را حل نمی‌کند، بلکه شرایط را بدتر از گذشته کرده و صنعت هوانوردی را با کاهش سرمایه اجتماعی مواجه می‌کند. در چنین شرایطی لازم است برای حفظ ایمنی پروازها و جلوگیری از هدررفت سرمایه اجتماعی اندک صنعت هوایی و همچنین برای استفاده بهینه از نیروی کار حرفه‌ای، عواملی را که باعث نارضایتی خلبانان شده، شناسایی کرد و درصدد رفع آنها برآمد. برای این منظور در نظر گرفتن موارد زیر می‌تواند مؤثر باشد:

۱- شرکت‌های هواپیمایی رویکرد خود را نسبت به مهاجرت خلبانان تغییر دهند و برای حفظ منابع انسانی از جمله خلبانان، به جای استفاده از روش‌های قهری و تشکیل پرونده‌های متعدد قضائی و بحرانی جلوه دادن مهاجرت آنها، از روش‌های نوین مدیریت منابع انسانی استفاده کنند و اولویت را در تعامل دوسویه قرار دهند.

۲- سازمان هواپیمایی کشوری پیرو بند ۳ اولویت‌های عمومی ابلاغی ریاست محترم جمهور به «>منشور حقوق شهروندی» و رعایت این حقوق پایبند باشد و رویه‌های خود را به جای حمایت صرف از سرمایه‌گذاران، در جهت حفظ حقوق شهروندان و ارتقای ایمنی پروازها قرار دهد تا اعتماد جامعه هوانوردی و مردم از این بخش دولت سلب نشود.

۳- از آنجا که در کشور با افزایش نیروی انسانی در حرفه خلبانی، نارضایتی آنها و رشد منفی مسافرت‌های هوایی روبه‌رو هستیم و از سوی دیگر کشورهایی با رشد مثبت مسافرت‌های هوایی و کمبود خلبان وجود دارند، سازمان هواپیمایی به جای ممانعت از مهاجرت خلبانان، با همکاری وزارت کار و وزارت امور خارجه، از شرکت‌های هواپیمایی یا بنگاه‌های اعزام خلبان به خارج از کشور حمایت کرده و از بازار کار غنی خلبانی در جهان از جمله کشورهای همسایه و منطقه استفاده کند.

مطمئناً آورده این خلبانان برای کشور از لحاظ ارزی، تکنولوژی، تعاملات بین‌المللی و حفظ سرمایه، از هزینه‌ای که برای آموزش، ارتقا و انتقالشان می‌شود، به مراتب بیشتر خواهد بود.

طراحان برتر هواپیما در جهان!

امروزه علاقه مندان به هوانوردی بیشتر محصولات نهایی که از خط تولید کارخانه ها خارج می شوند را می شناسند و اطلاعات آنها در این خصوص بالا است. اما در پشت این پرنده های آهنی انسان هایی وجود دارند که طراحی این هواپیماها را به عهده داشته و به آنان معنی می بخشند. البته به مانند بسیاری دیگر از عرصه ها نام این مردان بزرگ که در پشت صحنه فعالیت می کنند آن چنان برای مخاطبان آشنا نیست. در این مطلب سعی داریم تا ۵ طراح برجسته هواپیما در جهان را معرفی کنیم.

۱. کورت تانک

این طراح آلمانی سازنده یکی از مخوف ترین جنگنده ها در زمان جنگ دوم جهانی یعنی شکاری فوکه ولف FW۱۹۰ بود که در طول جنگ لقب «قصاب آسمان» را به خود اختصاص داد. کورت تانک در شهر برومبرگ آلمان به تاریخ ۲۴ فوریه ۱۸۹۸ متولد شد. وی در یک خانواده نظامی متولد شده و در طول جنگ اول جهانی بر خلاف میل باطنی به دنباله روی از سنت خانوادگی در رسته سواره نظام در جنگ اول جهانی شرکت کرد. وی پس از جنگ به دانشگاه رفته و در رشته مهندسی الکترونیک فارغ التحصیل شد.

او سپس در چندین شرکت هواپیما سازی از جمله مسراشمیت به کار مشغول شده و نهایتاً در سال ۱۹۳۱ با انتقال به شهر برمن آلمان به عنوان مهندس ارشد شرکت فوکه ولف مشغول به کار شد. وی در این شرکت دو طرح بسیار مشهور و موفق را طراحی کرد که یکی شکاری FW۱۹۰ بود. نزدیک به ۲۰ هزار فروند از این هواپیما تولید شد و در سالهای جنگ دوم جهانی به کابوس خلبانان متفقین بدل شد. اما پرنده بعدی وی هواپیما چند منظور FW۲۰۰ بود که در مدلهای گوناگونی وارد خدمت شد. این هواپیمای ۴ موتوره



شهرت عمده خود را برای پروازهای گشت دریایی دارد. تنها در بین سالهای ۱۹۴۰ تا ۱۹۴۱ میلادی ۳۵۰ هزار تن از کشتی های متفقین بر اثر حملات این هواپیما که به کرکس مشهور شده بود غرق شدند. وینستون چرچیل این هواپیما را "بلای آسمانی آتلانتیک" نامیده بود. TA ۱۵۲ نیز شکاری دیگری بود که وی برای نبرد در ارتفاع بالا طراحی کرده بود که نهایتاً در سال پایانی جنگ نمونه های کمی از آن تولید شده و هیچ گاه نتوانست در جنگ اثرگذار باشد. وی پس از جنگ به آرژانتین رفته و در آن کشور به طراحی هواپیما پرداخت اما به دلیل مشکلات مالی در آن کشور در دهه ۱۹۵۰ آنجا را ترک کرده و به هندوستان رفت. در این کشور نیز وی جنگنده چند منظور HF-۲۴ را طراحی کرد که از اوایل دهه ۱۹۶۰ تا سال ۱۹۸۵ میلادی در نیروی هوایی هند خدمت کرد. وی سپس به آلمان بازگشته و به عنوان مشاور شرکت هواپیمایی MBB آلمان به کار مشغول شد. وی نهایتاً در ۵ ژوئن سال ۱۹۸۳ میلادی در مونیخ درگذشت.

۲. ریچارد ژوزف میچل

این طراح انگلیسی خالق یکی از مشهورترین پرنده های رزمی جنگ دوم جهانی، یعنی شکاری اسپیت فایر است. هواپیمایی بسیار مهم که بسیاری از کارشناسان آن را یکی از دلایل اصلی بقاء انگلستان در طول جنگ دوم جهانی می دانند. نکته جالب در مورد میچل این است که وی اینقدر زنده ماند که موفقیت طرح خود را مشاهده کند. این مهندس مشهور بریتانیایی به تاریخ ۲۰ می ۱۸۹۵ در استافورشاير انگلستان به دنیا آمده و در سن ۱۶ سالگی بعد از ترک دبیرستان در مدارس شبانه به خواندن ریاضی و مهندسی روی آورد. وی در سال ۱۹۱۷ میلادی شغلی را در شرکت هواپیما سازی سوپر مارین انگلستان به دست آورده و به سرعت در آن پیشرفت



کرد. وی در این شرکت در ابتدا به طراحی هواپیماهای آب نشین که تخصص اصلی این شرکت بود پرداخت. در ابتدای دهه ۱۹۳۰ میلادی نیروی هوایی انگلستان درخواستی برای طرح شرکتهای گوناگون برای یک جنگنده را ارائه کرد که در ابتدا طرح شرکت سوپر مارین به دلیل عدم برآورده کردن خواسته ها رد شد. در نهایت و با تلاشهای میچل این پرنده به عنوان شکاری مورد نظر نیروی هوایی انگلستان انتخاب گشت. اما وی خیلی عمر نکرد تا موفقیت طرح خود را ببیند. میچل به دلیل ابتلاء به سرطان در ۱۱ ژوئن سال ۱۹۳۷ میلادی در سن ۴۲ سالگی درگذشت. طرح وی در چند سال بعد تکمیل شده و به عنوان جنگنده ای بسیار موفق در نیروی هوایی انگلستان خدمت کرد.

۳. دیوید سلوان لوئیس جونیور

اما طراح بعدی ما از ایالات متحده آمریکا، پرنده ای را به جهان هوانوردی معرفی کرد که برای ما ایرانیان تبدیل به نامی آشنا در روزهای سخت پیکار شد. این طراح آمریکا در سال ۱۹۱۷ میلادی در کارولینای جنوبی متولد شده و از کودکی علاقه خاصی به هوانوردی نشان داد. وی در سال ۱۹۳۹ به عنوان یک مهندس هوافضا از دانشگاه جورجیا فارغ التحصیل شده و در سال ۱۹۴۶ میلادی به شرکت مک دانلد داگلاس پیوست.

وی در این شرکت به سمت مهندس ارشد هوافضا رسیده و به عنوان مدیر طرح جنگنده اف ۴ فانتوم به کار گرفته شد. پس از آن وی در شرکت مک دانلد داگلاس به طراحی فضاییهای مرکوری و هواپیماهای تجاری دی سی ۸ و ۹ پرداخت. سپس در اواخر دهه ۱۹۶۰ میلادی با طرح اف ۱۵ برنده مناقصه جنگنده برتری هوایی برای نیروی هوایی آمریکا شد. وی در سال ۱۹۷۰ در حرکتی بسیار عجیب شرکت مک دانلد داگلاس را ترک کرده و به عنوان مدیر به شرکت جنرال دینامیکز نقل مکان کرد و با کمک وی این شرکت برنده قرارداد ساخت جنگنده های اف ۱۶ شد. او در سال ۱۹۸۶ به دنبال فشارهای کنگره آمریکا در زمینه رشوه خواری در بخش ساخت



اپلیکیشن و گجت های گردشگری و هوانوردی

محمد رضا پور بابکان

- زود شور

حتما برای شما هم زیاد پیش آمده که در طول سفر به خشکشویی لباس نیاز پیدا کرده اید و به دلیل آشنا نبودن به آدرس ها از خیر یک لباس اتو کشیده که در چمدان پر از چین و چروک شده گذشته اید. اپلیکیشن زودشور حالا این مشکل را به یک مشکل قدیمی تبدیل کرده است. با استفاده از این اپلیکیشن شما میتوانید سفارش خدمات خشکشویی خود را از طریق اپلیکیشن موبایل و وب سایت زودشور ثبت کنید. پس از دریافت سفارش، فردی به شما مراجعه میکند و لباس را از شما تحویل می گیرد. البسه شما تحویل خشکشویی های ممتاز طرف قرار داد زودشور خواهد شد و فرایند خشکشویی و اتو بخار انجام می شود و در نهایت پس از اتمام فرایند خشکشویی تمامی سفارشات پس از هماهنگی در زمان و مکان مقرر شده تحویل شما خواهد شد.

- VACASA

قصد سفر به آمریکا و اروپا را دارید؟ هزینه کمرشکن و سنگین هتل فکرتان را مشغول کرده است؟ پیشنهاد ما به شما نصب اپلیکیشن کاربردی VACASA است. این اپلیکیشن که در ابتدا به صورت وب سایت اجاره اقامتگاه بود، ابتدا با گسترش فعالیت خود در ۱۵ ایالت از ایالات متحده آمریکا آغاز به کار کرد. اکنون این شرکت با طراحی اپلیکیشن کار را برای مسافران و کاربران خود راحت تر کرده است و در آمریکای لاتین، ایتالیا و اسپانیا آپارتمان ها و خانه هایی را برای اجاره در تعطیلات ارائه میدهد. برخلاف اپلیکیشن هایی مثل AIRBNB، VRBO، اجاره این خانه ها تماما توسط اپلیکیشن مدیریت شده و شما هرگز مالک خانه را ملاقات نمی کنید.

- SCRUBBA WASH BAG

اگر اهل سفرهای طولانی مدت، طبیعت گردی های چند هفته ای یا حتی کوهنوردی هستید و در نتیجه در هتل و یا مکان ثابتی اقامت نمی کنید حتما با مشکل شست شوی لباس مواجه شده اید. مثلا وقتی قرار است به یک سفر طولانی مدت دور دنیا یا حتی دور اروپا یا آسیا بروید نمی توانید تمام لباس های کمذتان را در کوله پشتی و پمذاتان جای دهید. از طرفی به همان تعداد محدود لباس تمیز که همراه خود برده اید هر دو، سه روز یک بار نیاز دارید. در این میان به نظر می رسد چاره کار استفاده از یک وسیله شست و شوی آسان لباس است. البته مشخص است که منظورمان این نیست که یک ماشین لباسشویی در کوله و چمدانتان بگذارید و به سفر بروید بلکه در مورد یک وسیله لباسشویی سفری قابل حمل در کوله پشتی و چمدان صحبت می کنیم.

WASH BAG SCRUBBA یک گجت جالب و کاربردی است که شبیه یک کیف است و تنها به دو تا چهار لیتر آب و کمی مایع لباسشویی نیاز دارید تا ظرف کمتر از سه دقیقه لباس هایتان را بشوید.

طراحی و ساخته شد. از دیگر طراح های این مهندس روسی می توان به هواپیماهای مسافربری TU۱۱۰ و TU ۱۵۴ اشاره کرد. وی نهایتا در ۲۳ دسامبر ۱۹۷۲ در سن ۸۴ سالگی در مسکو درگذشت.

۵. مارسل داسو

اما آخرین طراح ما در این لیست مردی است که صنعت هوانوردی نظامی فرانسه بسیار به وی و طرح های او مدیون است. مارسل بلوش در ۲۲ ژانویه ۱۸۹۲ در شهر پاریس متولد شد. وی از کودکی به هوانوردی علاقه خاصی داشت و در سال ۱۹۱۳ در رشته طراحی هواپیما فارغ التحصیل شد. وی در طول جنگ اول جهانی دو نوع جنگنده را برای نیروی هوایی فرانسه تکمیل کرد. وی در زمان جنگ دوم جهانی به طراحی هواپیما برای نیروی هوایی کشورش مشغول بود و پس از تسلیم فرانسه از همکاری با آلمانی ها سرباز زده و به قلعه ای تحت نظر حکومت ویشی به همراه خانواده اش منتقل شد.

وی مدتی از جنگ را نیز در اردوگاه های کار اجباری گذراند که تا سالها اثرات آن مدت از نظر جسمی وی را آزار می داد. وی پس از جنگ نام فامیل خود را به داسو تغییر داده و شرکت هوانوردی داسو را بنیانگذاری کرد. MD-۴۵۰ در سال ۱۹۴۹ اولین جنگنده ساخت این شرکت برای شکل دادن به صنعت هوانوردی فرانسه پس از جنگ بود.

در سال ۱۹۵۴ وی طرح جنگنده موفق MYSTÈRE را معرفی کرد که در بین کشورهای ناتو و متحدین غرب بسیار طرفدار ظاهر شد. وی پس از این در طراحی جنگنده های سری میراژ مثل میراژ ۳، ۵ و بمب افکن استراتژیک میراژ ۴ نیز نقش اصلی را بر عهده داشت. وی به غیر از حوزه هوانوردی در بخش هایی همچون مطبوعات، سیاست، سینما و معماری نیز حضور داشته و به دلیل خدمات بالا به کشورش نشان عالی شوالیه فرانسه را دریافت کرده است. وی در ۱۷ آوریل ۱۹۸۶ درگذشت.

منبع: باشگاه خبرنگاران

زیردریایی در این شرکت بازنشسته شد. وی نهایتا در ۱۵ دسامبر سال ۲۰۰۳ میلادی در گذشت.

۴. آندره توپولوف

نام فامیل این طراح هواپیما از دیگر نام های آشنا در صنعت هوایی برای مردم ایران است. طراحی که در سالهای آغازین جنگ سرد چندین مدل بمب افکن و هواپیمای مسافربری معروف را برای شوروی سابق طراحی کرد. وی در ۱۰ نوامبر ۱۸۸۰ میلادی در روسیه تزاری متولد شده و پس از گذراندن مراحل اولیه آموزش در خانه و فارغ التحصیلی در سال ۱۹۰۸ از دبیرستان به دانشگاه مسکو رفته و به خواندن اصول هوانوردی مشغول شد. وی در سال ۱۹۰۹ میلادی یکی از اولین تونل های باد جهان را ساخته و توانست یک آزمایشگاه هوانوردی را در این دانشگاه راه اندازی کند. وی در اواخر در سال ۱۹۱۱ به دلیل شرکت در فعالیت های ضد حکومتی بازداشت شده و مدتی را در حبس گذراند و پس از انقلاب کمونیستی در موسسه فنی مسکو به تدریس و تحقیق پرداخت. اما در دوره حکومت استالین در سال ۱۹۳۷ به اتهام همکاری با حزب فاشیست شوروی دستگیر شده و تا سال ۱۹۴۴ در زندان بود. در این زمان وی برای مهندسی معکوس ۳ فروند بمب افکن آمریکایی بی ۲۹ که مجبور به فرود اضطراری در خاک شوروی شده بودند فرخوانده شد. این طرح نهایتا به تولید بمب افکن های سری TU-۴ شوروی منجر شد. اما دوره رهبر بعدی شوروی یعنی خورشچف به نوعی دوران طلایی توپولوف محسوب می شد. وی در این دوران یکی از موفق ترین طرح های خود یعنی بمب افکن برد بلند TU-۹۵ را طراحی کرد که حتی امروز نیز همچنان در خدمت ارتش روسیه حضور دارد.

در بخش مسافربری نیز این طراح روسی پرنده های زیادی را تولید کرده است. توپولوف ۱۰۴ اولین هواپیمای مسافربری جت موفق در طول تاریخ توسط آندره توپولوف ساخته شد. TU۱۴۴ اولین پرنده مسافربری مافوق صوت جهان نیز در این شرکت و توسط پسر وی





جری ماک، اولین زنی که به تنهایی دور دنیا پرواز می کند

مادر بزرگ من، اولین خلبان زن

– خیلی شبیه به قهرمان پرواز

بزرگ ترین ترین پسر ماک، بنام راجر، پدر من است. من در خانه مشغول مطالعه و درس خواندن بودم، بنابراین زمان زیادی را با مادر بزرگم سپری می کردم. ما تلویزیون تماشا می کردیم («جزیره گیلگان» و «رویای من از جینی» برنامه های مورد علاقه ما بودند)، چای می نوشیدیم، به تکه هایی از اپرا گوش می دادیم (او وردی و موتزارت را دوست داشت) و ساعت ها باهم صحبت می کردیم. مادر بزرگ و من در تمام طول زندگی خیلی به هم نزدیک بودیم. من همیشه روح او را تحسین می کردم، مخصوصاً هنگامی که به اندازه کافی بزرگ شدم تا اینکه اهمیت آنچه را که او انجام داده بود درک نمودم. من همیشه سرگذشت او را می دانستم، اما سالها طول کشید که به آن احترام و از آن تمجید کنم، خوب؛ زیرا او فقط مادر بزرگ بود. داستان او صرفاً بخشی از زندگی من بود.

– چند از خاطره او

داستان هایی که مادر بزرگم به من می گفت درباره پروازهایی بود که وی هرگز در آن مرا ترک نکرده بود. در اینجا چند مورد از داستان های مورد علاقه من وجود دارند. هنگامی که اکثر مردم بازدیدها و سفرهای خود را از مراکش تعریف می کنند، آنها درباره غذا، مکان های توریستی که آنها بازدید کرده اند و شاید جالب توجه اینکه، درباره تجربه خود از قصر کازابلانکا صحبت می کنند. با این حال، خاطره ای که MOCK اغلب از مراکش داشته را به اشتراک گذاشته است، شاهزاده ای با لباس های ابریشمی قرمز که از خط خشکسویی در سقف کاخ پرواز می کند، و درست در زیر اتاق هتلش بوده است. او تصویری از آن گرفته، اما قادر به نگه داشتن آن نبود. او می گفت: «هنوز نمی دانم چرا دولت عکس های من را ضبط کرده است، اما من این تصویر

به گزارش CNN، زن خانه دار خلبان، آماده عزیمت و پرواز است. «ازدحامی از جمعیت حاضر در یک روز سرد در ماه مارس ۱۹۶۴ در مسیری از فرودگاه اوهایو از بندر کلمبوس دیده می شود». وی در آنجا چمدان به دست و با یک ماشین تایپ و جعبه ای از انواع غذاها ایستگاه بود تا پروازی طولانی را بر فراز اقیانوس پهناور تجربه کند. جرالدين «جری» فردریش ماک از سن ۷ سالگی، وقتی که اولین بار با هواپیما به نمایشگاهی در کشورش مسافرت کرد، رویای پرواز کردن به دور دنیا را در ذهنش داشته است. وی علاقه خود را در دانشگاه مجسمه سازی و هنر اوهایو دنبال می کرد، به طوری که او تنها زن، از بین ۱۰۰ نفر دانشجوی بود که در کلاس هوانوردی شرکت داشت. اما در سن ۱۹ سالگی به فکر ازدواج با راسل ماک افتاد. رویای به دام افتادن وی در نیویارک، اوهایو، با ازدواج بومی سه بچه بود. او در نهایت مجوز خلبانی خود را گرفت و همچنان به دنبال هوانوردی بود.

در واقع شوهرش همسرش را تشویق کرد تا رویای خودش را برای پرواز دور دنیا دنبال کند. راسل، یک مردی که در کار تبلیغات بود و می دانست که از طریق تأیید و تعریف برندهای تجاری می تواند از این رویا پشتیبانی کند.

روزنامه COLUMBUS DISPATCH و فروشگاه محلی CHAMPION SPARK PLUGS، از جمله، حامیان مالی این کار از میان سایرین بودند، در حالی که نیروی هوایی ایالات متحده، مسیر پرواز را از برنامه ریزی و مهیا ساخت. به رغم سابقه و دستاوردهای پروازی اش، رسانه ها او را «زن خانه دار خلبان یا زن پرواز کننده» نامگذاری کردند. او یک دامن و کفش پاشنه داری پوشیده بود و ماک، به وی کمک کرد تا به داخل هواپیمای تک موتوره ۱۱ ساله اش بنام CESSNA ۱۸۰ برود و وی آن را چارلی می نامید – و موتور شروع به کار کرد.

را می خواهیم!» توقف بعدی قاهره بود- یا حداقل، آنچه او فکر می کرد قاهره بود. همانطور که معلوم است، روستای INSHAS در ۶۰ کیلومتری شرق قاهره در مصر، مجموعه ای از یک پایگاه نظامی مخفی طراحی شده با تقلید از فرودگاه قاهره است. اغلب روزها در حال کار با نوار قرمز رنگ و تماشای تلویزیون سربازان در کاخ پادشاه تبعیدی فاروق بوده تا زمانی که اجازه عزیمت و رفتن را پیدا می کرد. سه روز بعد، در زهران عربستان سعودی، جری خودش را در محاصره سربازان نیروی هوایی دولت سلطنتی عربستان می بیند- که توسط خود شاهزاده فیصل فرستاده شده بودند. آنها هواپیمای وی را بررسی کردند و به دنبال مردی بودند که با آن پرواز کرده بود. خوب بالاخره، رانندگی زنان در عربستان سعودی غیر قانونی بود. (این قانون در سال ۲۰۱۸ لغو شد) ماک اظهار داشت که پرواز او به لحاظ فنی غیرقانونی نبوده است: احتمالاً هیچ کس فکر نکرده که قانونی را اتخاذ کند که می گوید یک زن نمی تواند یک هواپیما را هدایت کند. فریاد بزرگ پیروزی از جمعیت بلند شد زمانی که دامن و کفش پاشنه بلند ماک را تایید کردند که او واقعا یک زن بوده است. مردم منطقه بسیار کنجکاو بودند که شاهد چنین حادثه عجیب و غریب بوده اند- یک خلبان زن- که ماشین ماک چندین بار فرودگاه را دور زد تا مردم به اتفاق آن را ببینند.

– پیشگامی به نام مادر بزرگ

پنجاه و پنج سال بعد، ماک (که در سال ۲۰۱۴ فوت کرد) کمتر از املیا ارهارت مشهور باقی ماند، که به شدت ناپدید شد. در حالیکه در تلاش برای تکمیل پرواز انفرادی دور دنیا بود که بعدها ماک آن را به اتمام رساند. اما چرا؟ او تنها چند سال پس از ثبت پرواز انجام شده اش رسانه ها بود. «سه پسر من» یک قسمتی را بر اساس کار او انجام دادند. در سال ۱۹۶۹، ماک پرواز کردن را کنار گذاشت و در سالهای بعدی یک خاطره ای را تحت عنوان «چارلی سه-هشت» را منتشر کرد. در سال های بعد، او شروع به رفتن به نمایش های هوایی بیشتر و گفتگو مجدد در این حوزه نمود. اما اکثر اوقات، به محض اینکه وی سوابق هوانوردی اش را به پایان رساند، از محل مورد توجه و تماشای عموم ناپدید شد و فرزندانش را بالا برد. رویای او برای من لزوماً این نبوده که من قدمهای او را دنبال کرده باشم و به سمت هوانوردی بروم، بلکه من به دنبال دستیابی به رویاهای خودم بوده ام به همان ترتیبی که آنها به رویاهایشان دست یافته بودند. علاوه بر داستان زندگی باور نکردنی او، من چند چیز دیگر از مادر بزرگم به یاد دارم. مادر بزرگ ظروف چینی را جمع آوری می کرد. او حدود ۱۲ مجموعه کامل از سرویس های چینی را داشت که هر کدام بیش از ۱۸ نوع بودند، و سایر مجموعه های جزئی از ده ها نمونه چینی دیگر را داشت. نمونه های مورد علاقه او، ظروف چینی نقاشی شده با دست بودند که از پرتقال خریداری کرده بود، و مدت کوتاهی آنها را به من داد قبل از اینکه از دنیا برود.

ریتا جوانیتا پیک نوه دختر اولین زن خلبان جری ماک است، اولین زنی که با هواپیما دور دنیا را خلبانی نمود.

چین پس از سانحه هوایی بوئینگ، از ایمنی شرکت خطوط هوایی BONA FIDES خودش پشتیبانی می کند

به گزارش پکن- از زمانی که پروازش در آسمان ها مرگبار شناخته شد، چین با افزایش سرمایه و توان خود، ایمنی در صنعت هوایی اش را دو برابر نمود. این هفته، همانطور که رهبر چین در جلسه ای که بین دولت های جهان در رابطه با زمین گیر شدن بوئینگ ۷۳۷ ماکس ۸ برگزار می شد، اعلام نمود که چین خواسته های خود را در تأمین امنیت خطوط هوایی اعلام کرده است. دست اندرکاران چینی به سرعت وارد عمل شدند و ۹۶ فروند از هواپیماهای زمین گیر ۷۳۷ ماکس ۸ مسافربری را که توسط شرکت های ترابری چینی کمتر از ۲۰ ساعت کار می کردند پس از یک روند کاری به دنبال سانحه خطوط هواپیمایی اتیوپی مورد بررسی قرار دادند. آن درست کمتر از پنج ماه پس از یک حادثه مرگبار مشابه از این مدل بود. اگر چه ده ها دولت دیگر از اندونزی گرفته تا فرانسه، پروازهای خود را پس از تصمیم چین ممنوع اعلام کردند، اما ایالات متحده اعلام کرد که تا پروازهای خود را همچنان انجام خواهد داد. این یعنی یک تغییر بزرگ از یک نسل پیشین، زمانی که دست اندرکاران و متولیان چینی عمدتاً از رهبری سازمان هوایی فدرال تبعیت نمودند. طبق آمار صنعت، امروزه خطوط هوایی چین در این میان امن ترین خطوط در جهان می باشند. لین ژی جی، مشاور هوایی در شهر جنوب شرقی XIAMEN می گوید: «در گذشته، ما عمدتاً با توجه به تصمیم F.A.A. عمل می کردیم اگر F.A.A. می گفت: ما فرود بیاییم ما فرود می آمدیم، و بالعکس». آقای لین می گوید: «خواستهای متولیان و دست اندرکاران پکن الان به تهای در روندها و کارها عملی می شوند» و این یک رویداد برجسته و بسیار ارزشمند است.

محققان به دنبال بررسی علل و دلایل سقوط و سانحه هوایی خطوط هواپیمایی اتیوپی هستند، که باعث کشته شدن ۱۵۷ نفر شد. مشخص نیست که آیا ماکس ۸ دارای نقص ایمنی پروازی مرگبار است یا نه. اما صنعت هواپیمایی چین اعلام کرد که حرکت و جابجایی محتاطانه نشانه ای از تعهدش به ایمنی است. لیو شایونگ، رییس شرکت هواپیمایی، گفت: «خطوط هوایی شرق چین دارای ۱۴ هواپیمای ماکس ۸ است و ما پیش از این همه آنها را به حالت تعلیق درآورده ایم، دولت ها و سایر شرکتهای ترابری هنوز این هفته تصمیم گرفته اند که چگونه در برابر این قضیه واکنش نشان دهند». وی افزود: «عمده نگرانی ما در مورد ایمنی زندگی و حفظ احساس مسئولیت قوی است. چالش مورد ظن برای کشور چین این خواهد بود که آیا می تواند رکورد ایمنی خود را به دنبال رشد و توسعه بخش خطوط هوایی اش بهبود بخشد یا نه».

در پیش بینی بازار سالانه، بوئینگ پیش بینی کرد که چین تا سال ۲۰۲۷ تقریباً یک پنجم ترافیک هوایی جهانی را تشکیل می دهد، که در حال حاضر تقریباً با

۱۴ درصد ترافیک مقایسه شده است- توسعه و گسترش نیازمند خرید هزاران هواپیما و آموزش گروه خلبانان جدید است. نگرانی ها در مورد آموزش همچنان در هاله ای از شک و تردید است. لی جیان، معاون مدیر اداره هواپیمایی شهری چین، درباره نقد ابهاماتی صحبت نمود: در مورد اینکه آیا خلبانان می توانند هواپیماها را به صورت دستی هدایت کنند یا نه، و به مشکلاتی که آنها در سیستم های خودکارشان با آن مواجه می شوند، اشاره کرد. علت سانحه خطوط هوایی اتیوپی هنوز معلوم نیست. اما هواپیماهای زمین گیر شده بخشی از نگرانی های متولیان و دست اندرکاران پیرامون شباهت هایی با حادثه مرگبار در ماه اکتبر بوده، زمانی که پرواز ماکس ۸ شرکت هواپیمایی LION AIR در سواحل اندونزی سقوط کرد و ۱۸۹ نفر کشته شدند. تحقیقات اولیه در مورد این حادثه نشان داد که ممکن است ترکیبی از ابزارهای ضعیف پروازی و یک سیستم پرواز خودکار در این روند نقش داشته باشند. شرکت های هواپیمایی چینی آموزش بیشتری را صرف کار با سیستم کنترل پرواز خودکار، پس از این حادثه داشته اند. خلبانان ما قادر به مقابله با آن هستند- ما می توانیم به سادگی تداخل کامپیوتری را متوقف و غیرفعال سازیم. به گفته NOA SUN، یک خلبان بوئینگ ۷۳۷ در چین، اگرچه او هنوز پرواز با نمونه هواپیمای ماکس ۸ را تجربه نکرده است توانایی این کار را خواهد داشت. وی همچنین هشدار داد که اگر یک مشکلی وجود داشته باشد، هیچ خلبانی زمان زیادی برای واکنش ندارد. چین جاه طلبی های گسترده ای را برای رقابت با ایالات متحده و اروپا در حوزه شرکت های هواپیمایی و پروازی دارد. این کشور هواپیماهای خود را با اهداف بلند مدت برای رقابت با بوئینگ و ایرباس، غول صنعت هوافضای اروپایی می سازد. چین تجهیزات الکترونیکی شرکت های هواپیمایی را تولید می کند و در حال توسعه موتورهای جت خود استو مدیران آن در حال حاضر نقش مهمی در سازمان های بین المللی حمل و نقل هوایی ایفا می کنند. این افزایش مشارکت جهانی شامل ایمنی خطوط هوایی می شود. سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری، سازمان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد که مقررات حمل و نقل هوایی جهانی را هماهنگ می کند، برای نخستین بار در سال ۲۰۱۵، یک رئیس اجرایی چینی را به عنوان دبیر کل خود انتخاب کرد. رئیس اجرایی، فنگ لیو، یک متخصص و کارشناس اصول هوانوردی و هوایی بود که مدت زمان طولانی برای آژانس تنظیم مقررات پروازهای اصلی در چین فعالیت داشته و سال گذشته برای یک دوره سه ساله دوم منصوب شد. برخی از این جاه طلبی ها در دولت ترامپ مطرح شده اند زیرا مسیر بین فن آوری های شهری (عمرانی) و نظامی می تواند به سرعت در امور حمل و نقل هوایی تضعیف شود. به عنوان مثال، شرکت تعاونی هواپیمایی صنعت چین، یک

شرکت دولتی است که بخوبی به AVIC شناخته شده است، و تبدیل به تولید کننده بزرگ قطعات هواپیماهای تجاری مانند بوئینگ شده است. این روند همچنین باعث می شود تا برخی از پیشرفته ترین هواپیماهای جنگنده خیره کننده در جهان برای نیروی هوایی چین ساخته شوند. دولت ترامپ برخی از انواع تجهیزات هواپیماها مانند موتورهای جت را تحت ۲۵ درصد تعرفه های اولیه قرار داده است که تابستان گذشته مبلغ ۵۰ میلیارد دلار در سال را به کالاهای وارداتی از چین تحمیل نمود. چین در زمینه حمل و نقل بین المللی همیشه اعتماد به نفس نداشته است. موجی از حوادث مرگبار در ۱۹۹۰ میلادی، از جمله هفت حادثه از سال ۱۹۹۲-۱۹۹۴ که در مجموع ۴۹۲ نفر کشته شدند، کشور چین را ترغیب نمود تا به نوبه خود برای کمک در این قضیه به F.A.A. برگردد. F.A.A. مشاورانی را فرستاد و اطلاعات فراوانی را در مورد نحوه عملکرد هر جزئی از عملیات هوایی در ایالات متحده ارائه داد. قانونگذاران و متولیان چینی با موفقیت از این روش های مشابه استفاده کردند. در حالی که اقتصادهای در حال توسعه و سریع در کشورهای با درآمد متوسط سوانحی دوره ای را داشته اند، چین از سال ۲۰۱۰ سانحه و حادثه هوایی اساسی را نداشته است. این بود که زمانی که یک هواپیمای EMBRAER ERJ-۱۹۰LR، از برزیل وارد شد و توسط خطوط هوایی هنان بکار گرفته شد، دچار سانحه شد و سوخت؛ در حالیکه خلبان این هواپیما در تلاش برای به زمین نشستن و فرود هواپیما در باند مه الود در شمال شرقی چین بود. در این سانحه هوایی ۴۴ نفر از ۹۶ نفر مسافر هواپیما کشته شدند. بعضی از راه کارهایی که چین آسمان خود را امن می کند راهکارها و روشهایی آشنا هستند- گاهی اوقات، به طرز آزارنده ای- در پروازهای مکرر تجربه می شوند. حتی در آب و هوای خوب، فرودگاه های چینی اجازه نمی دهند به هواپیماها که با سرعت پرواز کنند یا فرود بیایند که به طور پیوسته در بسیاری از فرودگاه ها در غرب رعایت می شود. هنگامی که رعد و برق تهدید می کند، آنها بلند شدن و فرود هواپیماها را حتی بیشتر از این هم محدود می کنند. گاهی اوقات کنترل کننده های هواپیما به خلبانان می گویند که فرود خود را به جای دیگری ببرند. تاخیرهای طولانی منجر به نقل داستان های مکرر در رسانه های چینی از مسافران ناامید شده گردیده که شروع به جنگیدن یا بازکردن یک درب اضطراری برای دسترسی به هوای تازه می کنند. اما این اقدامات به حفظ امنیت پرواز کمک می کنند. چین در سال ۲۰۰۵ ایالات متحده را به عنوان بزرگترین بازار جهانی برای تحویل جت های تجاری جدید پشت سر گذاشت و هرگز به عقب بازنگشته است. اما در حالی که چین در ابتدا تقریباً همه چیز را برای بخش حمل و نقل تجاری وارد کرد، کار سختی را برای یادگیری از نحوه ساخت هواپیما و تجهیزاتی انجام داده است. ایرباس در حال حاضر به مونتاژ ده ها جت A۳۲۰ می پردازد، یک رقیبی برای بوئینگ ۷۳۷؛ اگرچه پیشرفته ترین نسخه در یک کارخانه مونتاژ در شهر بندری تیانجین چین توانسته بسازد.



راه اندازی شرکت هواپیمایی استان هرمزگان با سرمایه گذاری بخش خصوصی

استاندار هرمزگان از تشکیل شرکت هواپیمایی استان هرمزگان با نام گامبرون با سرمایه گذاری بخش خصوصی خبر داد.

فریدون همتی در حاشیه دیدار با سرمایه گذار این طرح عنوان کرد: در پی برگزاری همایش بین المللی فرصت های سرمایه گذاری استان هرمزگان، سرمایه گذار بخش خصوصی برای راه اندازی شرکت هواپیمایی مخصوص استان هرمزگان با نام گامبرون اعلام آمادگی کرد و فرآیند سرمایه گذاری در حال انجام است.

وی ادامه داد: در راستای تشکیل این شرکت هواپیمایی مذاکراتی از سوی بنده با کاپیتان خانلری سرمایه گذار این پروژه که از خلبانان با سابقه کشور می باشد و همچنین در دوره ای ریاست سازمان هواپیمایی کشور را بر عهده داشته اند، انجام شد.

استاندار هرمزگان افزود: تشکیل این شرکت هواپیمایی یکی از اقدامات اساسی و زیرساخت های مهم در راستای توسعه گردشگری در هرمزگان در ابعاد داخلی و بین المللی و همچنین تحقق هدف مهم جذب ۱۰ میلیون گردشگر در هرمزگان است.



همتی بیان کرد: این کار که مکمل بسیار مهمی برای توسعه هرمزگان محسوب می شود با پیشرفت خوبی در حال انجام است.

به گزارش ایسنا، وی تصریح کرد: مقر اصلی شرکت هواپیمایی گامبرون در استان هرمزگان و فرودگاه بین المللی بندرعباس خواهد بود و در گام اول نیز این شرکت با ۱۰ فروند هواپیمای کار خود را آغاز می کند که امیدواریم این کار تا پایان سال جاری عملیاتی شود.

سرمایه گذار این پروژه نیز در توضیحاتی عنوان کرد: پس از برگزاری همایش بین المللی فرصت های سرمایه گذاری هرمزگان در جلسات مختلفی که با استاندار هرمزگان داشتیم، تشکیل شرکت هواپیمایی گامبرون برای استان هرمزگان مورد پیگیری قرار گرفت و به نتیجه رسید.

کاپیتان خانلری بیان کرد: این شرکت هواپیمایی با مرکزیت بندرعباس فعالیت خود را انجام می دهد و جزایر و دیگر مناطق دارای فرودگاه در استان هرمزگان را نیز تحت پوشش قرار می دهد.

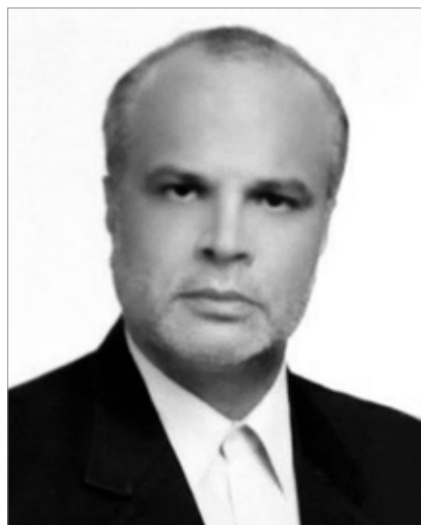
وی با بیان اینکه پروازهای این شرکت با مرکزیت بندرعباس به دیگر مناطق کشور انجام می شود، عنوان کرد: ۷۰ درصد پروازهای شرکت هواپیمایی گامبرون داخلی و ۳۰ درصد پروازهای این شرکت نیز خارجی

با اولویت شهرهای زیارتی و همچنین کشورهای حاشیه خلیج فارس خواهد بود.

رضا حیدری، مدیرعامل جدید شرکت هواپیمایی قشم

در پی استعفای محمود شکرآبی، مدیرعامل پیشین این شرکت، بر اساس پیشنهاد مدیرعامل هلدینگ توسعه سورینت قشم و رای اعضای هیئت مدیره شرکت هواپیمایی قشم، رضا حیدری به سمت مدیر عامل شرکت هواپیمایی قشم منصوب گردید.

از سوابق کاری ایشان می توان به این موارد اشاره نمود: نایب رئیس و رئیس هیئت مدیره شرکت هواپیمایی



قشم- مدیرعامل شرکت هواپیمایی فراز قشم-نایب رئیس و رئیس هیئت مدیره شرکت هواپیمایی نفت ایران (کارون)- رئیس هیئت مدیره شرکت کشتیرانی خط دریا-بندر و عضویت در هیئت مدیره شرکت های بنادر و کشتیرانی

فراپورس آماده تامین مالی ایران ایر و سایر شرکت های صنعت هوایی

مدیرعامل فراپورس ایران با بیان اینکه این شرکت از آمادگی لازم برای عرضه بلوکی و یا پذیرش سهام



شرکت ایران ایر برای عرضه عمومی برخوردار است، افزود: در ابتدا باید این موضوع را در نظر گرفت که آیا شرکت ایران ایر از شرایط و معیارهای لازم برای پذیرش برخوردار است یا خیر؟

امیر هامونی، در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی ایرنا به آخرین وضعیت عرضه سهام ایران ایر در فراپورس اشاره و بیان کرد: در چند سال گذشته ما در صدد عرضه سهام شرکت ایران ایر به صورت بلوکی در فراپورس بودیم که برخی اتفاقات مثبت در این خصوص در جریان بود، اما پس از مدتی اعلام کردند نام این شرکت از لیست واگذاری ها خارج و برای رد دیون به یکی از دستگاه ها واگذار شده است.

نامه شرکت فراپورس به وزارت راه و شهرسازی

هامونی به نامه ای که از سوی فراپورس ایران به وزارت راه و شهرسازی ارسال شده است، اشاره و بیان کرد: در این نامه اعلام شد که فراپورس ایران آماده تامین مالی برای تمامی حوزه های حمل و نقل هوایی و ریلی از طریق عرضه اولیه سهام یا انتشار اوراق است.

مدیرعامل فراپورس ایران با بیان اینکه نخستین صکوک منتشر شده در فراپورس مربوط به شرکت هواپیمایی ماهان است، گفت: تامین مالی شرکت هواپیمایی ماهان از طریق اوراق صکوک بالغ بر یک هزار میلیارد تومان بود که این شرکت از طریق فروش همین اوراق توانست ناوگان هوایی خود را توسعه دهد.

هامونی با بیان اینکه ایران ایر و سایر شرکت های هوایی نیز از این قاعده مستثنی نیستند، اعلام کرد: انتشار اوراق صکوک و عرضه بلوکی سهام برای سایر شرکت های صنعت هوایی از جمله ظرفیت ها و روش هایی است که بازار سرمایه برای تامین مالی این شرکت ها اندیشیده و این موضوع در حال است که برای پذیرش و عرضه اولیه سهام اینگونه شرکت ها نیز در بازارهای اصلی فراپورس شرایط فراهم است و می توان اقدامات کارشناسی را در خصوص آن انجام داد.

تجربه موفق تامین مالی حمل و نقل ریلی در بورس

هامونی با تاکید بر اینکه تاکنون حمل و نقل ریلی برای تامین مالی تجربه خوبی را در بازار سرمایه کسب کرده، گفت: اکنون حمل و نقل ریلی باری وارد بازار سرمایه شده است و برای حمل و نقل ریلی مسافری نیز در حال مذاکره هستیم تا بتوانیم آنها را وارد این بازار کنیم.

وی با اشاره به زمان عرضه سهام ایران ایر در بازار سرمایه افزود: این موضوع وابسته به سطح آماده سازی مدارک، مستندات و معیارهای مدنظر بازار سرمایه است که در صورت آماده بودن مدارک و احراز شرایط، سهام این شرکت وارد تابلو فراپورس خواهد شد.

مدیرعامل فراپورس ایران با تاکید بر اینکه شرکت هایی که از معیارهای لازم برای ورود به بازار سرمایه برخوردارند تا کمتر از یک ماه وارد این بازار می شوند، گفت: این در حالی است که برخی دیگر از شرکت ها حتی پس از گذشت چند سال هنوز قادر به تامین معیارهای لازم برای ورود به بازار سرمایه نشده اند.

ارتقای استاندارد مهندسی در بورس

وی به بهره‌برداری از پروژه نخستین صندوق زمین و ساختمان بازار سرمایه که سال ۹۳ در فرابورس پذیره‌نویسی شده بود اشاره کرد و گفت: سال ۹۶ و در زمان بهره‌برداری از پروژه این صندوق که توسط بازار سرمایه تامین مالی شده بود، آخوندی وزیر سابق راه و شهرسازی اعلام کرد بورس نه تنها استاندارد مالی ساخت‌وساز را ارتقا داد بلکه زمینه افزایش استاندارد مهندسی را نیز فراهم ساخت.

هامونی اظهار داشت: آخوندی در آن مراسم گفت که به دلیل فیلترهایی که در مسیر ورود شرکت‌ها به فرابورس وجود دارد و نیز سخت‌گیری‌هایی که در اساسنامه صندوق‌های زمین و ساختمان است، می‌توان برای ساختمان‌های نوساز گواهی‌نامه زلزله ۹ ریشتری صادر کرد.



نداشتند بازگردانده شد.

این پرواز که با حدود نیم ساعت تاخیر از باند فرودگاه تبریز برخاست به دلیل نقص فنی دقیقی بعد به فرودگاه بازگشت و به مسافران این پرواز اعلام شده است که دو ساعت رفع نقص فنی هواپیما طول می‌کشد.

۶

۵۰ میلیون دلار، نیاز ارزی شرکت‌های هواپیمایی ماهانه

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: این شرکت‌ها برای تامین نیازهای جاری خود ماهانه حداقل ۵۰ میلیون دلار ارز نیاز دارند و این جدای از ارز مورد نیاز برای خرید هواپیماست.

به گزارش وزارت راه و شهرسازی، مقصود اسعدی سامانی درباره تامین ارز مورد نیاز شرکت‌های هواپیمایی اظهار داشت: در بحث تامین ارز مورد نیاز، متأسفانه این امکان فراهم نیست که هزینه شرکت‌ها با ارز دولتی تامین شود.

وی افزود: شرکت‌های هواپیمایی برای تامین نیازهای جاری خود ماهانه دست کم به ۵۰ میلیون دلار ارز نیاز دارند و این جدای از ارز مورد نیاز برای خرید هواپیما است. در سال ۹۷ عدد تخصیص یافته با عدد مورد نیاز فاصله زیادی داشت. این مشکلات فعالیت شرکت‌های هواپیمایی را محدود می‌کند.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی در پاسخ به این پرسش که قوانین گمرکی و فرایند تخصیص ارز در بانک مرکزی چه مشکلاتی را برای شرکت‌های هواپیمایی ایجاد کرده است؟ یادآور شد: مشکلاتی در ارتباط با ثبت سفارش و مقررات گمرکی وجود دارد. با توجه به سخت‌تر شدن مسائل تحریم، امکان اینکه شرکت هواپیمایی از طریق ثبت سفارش قطعات مورد نیاز خود را خریداری کنند، عملاً وجود ندارد.

وی با بیان اینکه ما باید بتوانیم به محض اینکه یک قطعه هواپیما مشکل پیدا می‌کند، با سرعت این قطعه را خریداری و وارد کنیم، گفت: اما پروسه ثبت سفارش مانع از این امر است. ما اکنون نمی‌دانیم که هواپیما در آینده چه مشکلی خواهد داشت که قطعه مورد نیاز را از قبل تهیه کنیم.

اسعدی سامانی ادامه داد: برخی از قطعات که مصرفی است، در انبار شرکت هواپیمایی موجود است. برخی دیگر از قطعات ممکن است در سال یک بار نیز دچار مشکل نشوند، اما در یک مقطع ناگهان خراب شده و نیاز به تعویض داشته باشند. طبعاً این قطعات را شرکت هواپیمایی از قبل تهیه نکرده و باید بلافاصله از بازار تهیه کند.

وی تصریح کرد: موکول کردن خرید این قطعه به طی مراحل ثبت سفارش و مقررات صادرات و واردات، عملاً برای شرکت هواپیمایی امکان‌پذیر نیست.

به گفته این فعال صنفی صنعت هوانوردی، یکی از خواسته‌های شرکت‌های هواپیمایی از دولت که ستاد مقابله با تحریم باید آن را مدنظر قرار دهد، این است که مقررات مربوط به ورود کالا را برای قطعات هواپیمایی حذف کنند.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی تأکید کرد: البته در حال حاضر ستاد مقابله با تحریم مصوباتی در این رابطه داشته اما محدودیت‌هایی که در ابلاغ این مصوبات وجود دارد، عملاً باعث شده کارایی مصوبات مخدوش شده و ما نتوانیم از اقداماتی که وزارت راه برای حذف تشریفات ثبت سفارش انجام داده، استفاده کنیم.

۷

پارکینگ هواپیماها در تهران، موزه می‌شود

هواپیماهایی که روزی بر فراز ایران مثل عقاب پرواز می‌کردند حالا پس از اتمام ماموریتشان دوره بازنشستگی را نزدیک فرودگاه مهرآباد می‌گذرانند؛ جایی که قرار است موزه هوایی شود.

به گزارش خبرنگار مهر، مرکز نمایش‌های هوایی در شهرک اکباتان واقع شده جایی که اگرچه به مرکز شهر دور است اما نزدیک به فرودگاه مهر آباد قرار دارد. هر زمان هواپیمایی از دور خارج شد و یا ماموریتش به پایان رسید به این مرکز منتقل می‌شود.

مرکز نمایش‌های هوایی زیر نظر وزارت دفاع قرار دارد و سازمان هواپیمایی هم ناظر بر آن است. این مرکز بخشی به نام توسعه هوانوردی و گردشگری دارد که ماموریتش ایجاد موزه هوانوردی و تلاش برای ایجاد رفاه کارکنان صنعت هوانوردی و آموزش دوره‌های مختلف مرتبط با صنعت هوایی به مردم است.

این مرکز اکنون به عنوان مرکز نمایش‌های هوایی و موزه صنعت هوایی در بین اهالی تهران شناخته شده است. تعدادی از هواپیماهای از رده خارج شده در محوطه باز چند هکتاری قرار دارد که با ظاهری سالم و ناسالم پذیرای بازدیدکنندگان است که به آنجا مراجعه می‌کنند. بازدیدکنندگان داخل برخی از هواپیماها می‌شوند. اولین جایی که به سراغش می‌روند کابین خلبان است. بسیاری از این هواپیماها در داخل کابین خلبان چیزی جز چند تکه آهن پاره باقی نمانده. برخی از آنها صندلی‌های پلاستیکی و فلزی دارند. با این وجود خیلی‌ها می‌نشینند و عکس می‌گیرند. وقتی تعداد بازدیدکنندگان در داخل



۴

فرزانه شرفیافی، سرپرست جدید شرکت هواپیمایی کیش

با حکم مدیرعامل سازمان منطقه آزاد کیش، فرزانه شرفیافی به عضویت هیأت مدیره شرکت هواپیمایی کیش درآمد و سرپرست این شرکت هواپیمایی شد. شرفیافی پیش از این مدیرعامل شرکت هواپیمایی



جمهوری اسلامی ایران بود که جایگزین کاپیتان سعید رضا نصر فرد شد.

۵

فرود اضطراری هواپیمای «آتا» در تبریز

مدیرکل فرودگاه‌های آذربایجان شرقی گفت: پرواز ۵۶۰۷ هواپیمایی آتا که از تبریز به تهران برخاسته بود، به دلیل نقص فنی به فرودگاه بازگشته و با ایمنی کامل و آمادگی فرودگاه به زمین نشست.

به گزارش خبرنگار آنا از تبریز، مصطفی صفایی در تشریح ماجرای فرود اضطراری هواپیمایی آتا در فرودگاه تبریز اظهار کرد: پرواز ساعت ۱۰:۱۰ تبریز به تهران هواپیمایی آتا بعد از پرواز دچار مشکل فنی شده و خلبان درخواست بازگشت به فرودگاه تبریز را می‌کند.

وی افزود: با توجه به اینکه خلبان مسئولیت کامل و تام داشت، پرواز با ایمنی کامل و آمادگی فرودگاه به زمین می‌نشیند.

وی خاطرنشان کرد: با توجه به طولانی بودن فرآیند تعمیرات، شرکت هواپیمایی آتا پرواز را باطل اعلام کرده و پرواز ساعت ۱۶ برای مسافرانی که قصد عزیمت داشتند رزرو شده و هزینه مسافرانی که قصد عزیمت

هواپیما زیاد می‌شود مردم سر شوخی را باز می‌کنند. از همراهانشان می‌خواهند که هواپیما را هدایت کنند. برخی از این هواپیماها هنوز صندلی‌های وی‌ای پی را نگه داشته‌اند. داخل برخی از آنها موقت کار شده و آئینه کاری‌های زیبایی دارد. اما تعدادی دیگر نه صندلی دارند نه تزئیناتی. گویا هر آنچه که به کار می‌آمده از داخل کابین مسافران هم برداشته شده است. بازدیدکنندگانی که مدت‌ها پیش به اینجا آمده بودند می‌گویند که «هواپیما قبلاً سالم‌تر بود. الان چیزی از آن باقی نمانده. شاید برای اینکه می‌توانستند از همان قطعات هم استفاده کنند. قبلاً در وی‌ای پی تخت هم وجود داشت، اما الان نیست.»

قرار است مرکز نمایش‌های هوایی شکل و شمایل موزه‌ای به خود بگیرد. بخشی از این مجموعه ساختمانی است که به آن ساختمان موزه هوایی می‌گویند. داخل آن شبیه به انبار است. همه تجهیزات مربوط به هواپیما داخل آن به نمایش گذاشته شده. سرسره نجات نیز وسط سالن قرار دارد با این توضیح که در مدت تنها سه ثانیه باز خواهد شد و مسافران در حالت اضطرار از آن به بیرون هواپیما هدایت می‌شوند. در بخش دیگری انواع جعبه‌های سیاه به نمایش گذاشته شده با کمترین اطلاعات درباره آنها. با وجود اینکه این مرکز قابلیت تبدیل به موزه صنعت هوایی را دارد اما قرار است تا آخر امسال تجهیز شده و مردم بتوانند حداقل چند ساعتی را در این مرکز وقت گذرانند و با صنعت هوایی آشنا شوند همچنین قرار شده تا دوره‌های آموزشی مرتبط با صنعت هوانوردی مانند مهمانداری و آموزش پرواز با پاراگلایدر و پرنده‌های سبک برگزار شود. باید دید آیا این مرکز با توجه به قابلیتی که دارد چنین اقداماتی را انجام خواهد داد تا بتواند به جمع موزه‌ها و مراکز تفریحی تهران تبدیل شود یا نه.

حذف خودسرانه سیستم هشدار هواپیما ۷۳۷ مکس بوئینگ

شرکت بوئینگ بیش از یک سال به سازمان نظارت هوانوردی آمریکا خبر نداده است که سیستم هشدار داده‌های پرواز را سهواً در هواپیماهای ۷۳۷ مکس به آپشنی اختیاری تبدیل کرده است.

به گزارش رویترز، شرکت بوئینگ بیش از ۱ سال به سازمان نظارت هوانوردی آمریکا خبر نداده است که سیستم هشدار در مورد ناهماهنگی داده‌های پرواز، که در هواپیماهای ۷۳۷ اس، قابلیت استاندارد بوده را سهواً در هواپیماهای ۷۳۷ مکس به آپشنی اختیاری تبدیل کرده است. حالا با مشخص شدن این موضوع، بوئینگ اصرار دارد که نبود این سیستم هشدار هیچ مشکلی در ایمنی پرواز ایجاد نمی‌کند.

بوئینگ به سختی تلاش می‌کند دیدگاه به وجود آمده در مورد اینکه مشتریان خود را مجبور می‌کرده برای داشتن ایمنی، پول اضافی پرداخت کنند، از بین ببرد. این دیدگاه زمانی به وجود آمد که مشخص شد در هواپیماهای مکس سیستم هشدار در مورد داده‌های «زاویه حمله» (زاویه بال هواپیما با نیروی جلوبرنده)، از دو سنسور بال، به



عنوان یک آپشن اضافی، ارائه شده است. این در حالی است که خطاهای موجود در مورد این داده‌ها، منجر به بروز اشکالاتی در نرم‌افزار دو هواپیما بوئینگ که اخیراً سقوط کردند، شده و هواپیماها را به پایین کشیده است. بوئینگ اعلام کرده است که خود این شرکت هم در موقع آغاز تحویل هواپیماهای مکس در سال ۲۰۱۷، متوجه شده است که این سیستم هشدار، که به آن ای‌او‌ای (AOA) می‌گویند، اشتباهاً به جای اینکه در حالت استاندارد هواپیما ارائه شود، به عنوان آپشن اضافی ارائه شده است.

یک مقام اداره هوانوردی فدرال می‌گوید: بوئینگ ۱۳ ماه صبر کرده است تا بالاخره در نوامبر ۲۰۱۸ این مسأله را به اداره خبر داده است.

با اختیاری کردن این گزینه، بوئینگ این سیستم هشدار را در ردیف سیستم‌های ارائه داده‌های تکمیلی و اضافی، که به ندرت مورد استفاده قرار می‌گیرند، قرار داده است. بوئینگ در بیانیه خود گفت: نه هشداردهنده زاویه حمله و نه هشداردهنده عدم تطابق داده‌های پرواز برای عملکرد ایمن هواپیما ضروری نیستند.

اداره هوانوردی فدرال با این ادعای بوئینگ مخالفتی نکرده است اما در مورد اینکه اطلاع دادن این مسأله خیلی طول کشیده است انتقاد دارد.

این اولین باری است که پس از دو حادثه مرگبار سقوط هواپیماهای ۷۳۷ مکس، بوئینگ رسماً اعلام می‌کند که در تولید این هواپیما سهواً اشتباهی انجام داده است.

برخی تحلیل‌گران معتقدند اگر هواپیماهای سقوط کرده دارای این سیستم هشدار بودند، خدمه تعمیر و نگهداری هواپیما، در آخرین پرواز قبل از سقوط احتمالاً متوجه ایرادی که منجر به حادثه شد، می‌شدند.

خلبان دهقانی زنگنه، مدیرعامل جدید هما

با تأیید هیأت دولت و ابلاغ حکم از سوی وزیر راه و شهرسازی، خلبان تورج دهقانی زنگنه به مدیرعاملی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران منصوب شد.



خلبان تورج دهقانی زنگنه، معلم خلبان با بیش از ۸۰۰۰ ساعت پرواز در هواپیماهای ایرباس ۳۲۰، ۳۳۱، ۳۱۹ و ۳۴۰ است.

وی دارای مدرک کارشناسی ارشد مدیریت و از مدیران صنعت هوانوردی و رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی در چندین سال متوالی بوده است.

تورج دهقانی زنگنه که فرماندهی آشیانه جمهوری اسلامی ایران هم در پرونده کاری خود دارد، پیش از این مدیرعامل شرکت هواپیمایی معراج بود.

ایران ایر بیش از ۴۷ فروند هواپیمای فعال و زمین‌گیر دارد.

خروج یک هواپیمای روسی از باند فرودگاه مهرآباد

مدیر روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری از خروج یک فروند هواپیمای مسیر مسکو - تهران از باند پس از فرود در فرودگاه مهرآباد تهران خبر داد.

رضا جعفرزاده اظهار کرد: در ساعت ۳:۰۷ دقیقه بامداد امروز سهشنبه یک فروند جت خصوصی BAE۱۲۵ روسی بعد از فرود در فرودگاه مهرآباد تهران از باند خارج شد.

وی افزود: این هواپیما حامل سه نفر خدمه پروازی و سه نفر مسافر بود که به سرنشینان این پرواز آسیبی نرسیده است.

جعفرزاده تصریح کرد: به محض بروز این اتفاق کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری به همراه عوامل فرودگاهی در محل حاضر و نسبت به انتقال این هواپیما به پارکینگ اقدام کردند.

وی در خصوص علت خروج این هواپیما از باند اظهارنظری نکرد و گفت: بررسی‌ها طبق آئین نامه رسمی سوانح و حوادث انجام و اطلاعیه وقوع این حادثه به روسیه و انگلستان به عنوان بهره‌بردار و مالک هواپیما داده شده و نتیجه پس از بررسی‌ها متعاقباً اعلام خواهد شد.

سایت مقالات تحلیلی هوانوردی راه اندازی شد

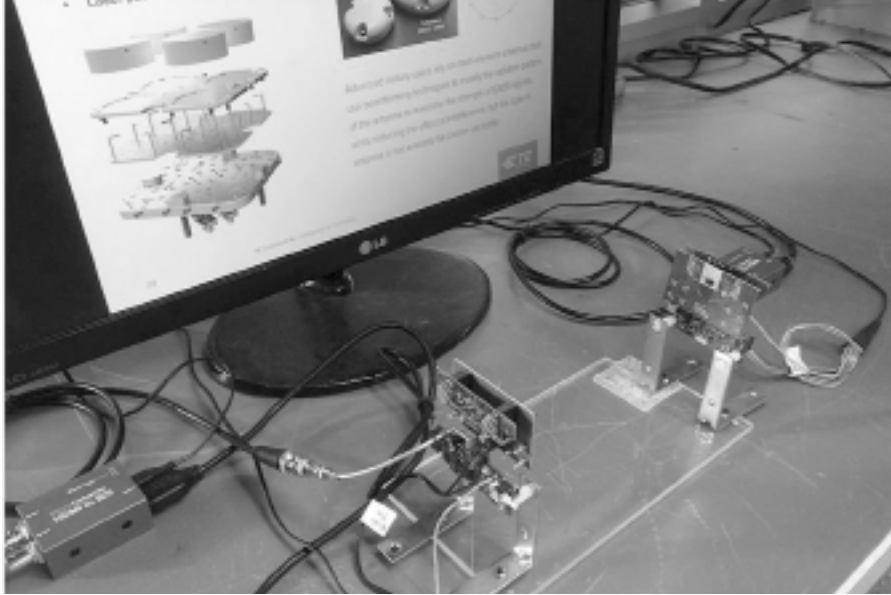
پایگاه تحلیلی مقالات هوانوردی در بهمن ماه ۱۳۹۷ و باهدف پرکردن خلا یک منبع تخصصی مقالات و مطالب هوانوردی و کم کردن فاصله‌ی متخصصان این صنعت با علاقه‌مندان هوانوردی تاسیس شد.

پایگاهی که سعی دارد با بهره‌گیری از متخصصان با تجربه و مجرب صنعت هوانوردی، مقالاتی نو، جامع و مفید را در اختیار مخاطبان خود قرار دهد.

مدیر و موسس این سایت، محمد شفیع خانی است که در کارنامه ایشان تألیف کتاب آشنایی با صنعت هوانوردی و نحوه ورود به آن و نویسندگی و کارگردانی مستند هوانوردی شمشیر سوزان را می‌توان دید.

شما می‌توانید برای مشاهده مقالات گوناگون هوانوردی و نسخه الکترونیکی ماهنامه سیمرغ آسمان از سایت مقالات هوانوردی به آدرس

WWW.AVIATIONARTICLES.IR دیدن فرمایید.



make power available to power sensors, heaters, cameras, valves, microprocessors or batteries. Although the transmitter and receiver are separate, they function as an inductively coupled device that can operate in very demanding environments- underwater, clean rooms, or in the presence of grease or mud contaminants — with little or no maintenance.

■ Overcoming design challenges

The primary goal in any wireless connection design is reliable transmission of power or data across a space in an environment where a wired connection is not desired. Several factors challenge the effectiveness of transmission across the gap, namely:

1. Efficiency

Inefficiency in the system creates thermal stress. Energy that is not transmitted efficiently is converted into heat. In low power devices, however, efficiency is not a problem because the amount of heat can be easily managed. For example, if the application requires 10 watts and efficiency is around 70%, then the 30% loss translates into three watts, which does not usually pose environmental or safety problems. But in a 100-watt application, 30 watts of heat -- which is equivalent to a small light bulb or small soldering iron -- can create difficulties; 1,000-watt applications with 300 watt losses may cause substantial thermal problems.

Consequently, efficiency is a key parameter in wireless connection designs. Recent advances in coils and proprietary

electronics developed by TE Connectivity (TE) have demonstrated efficiencies of approximately 90 percent to 94 percent, an efficiency level that can help minimize thermal concerns.

2. EMI-EMC

Electromagnetic interference (EMI) and electromagnetic compatibility (EMC) are serious issues in aerospace and defense applications. By its nature, when a conductor is powered up, “parasitic” energy is generated. The coil acts as an antenna that emits energy that impacts surrounding equipment. To minimize electromagnetic problems, printed circuit board (PCB) designs and electronics have been developed to enable wireless contact systems to meet avionics standard DO-160 Environmental Conditions and Test Procedures for Airborne Equipment.

3. Adaptability

Transmission distance is a critical factor in the performance of wireless connected system. Developments now enable an inductively coupled system to optimize efficiency despite variations in the gap between the transmitter and the receiver. This capability enables applications where motion, displacement or vibrations would otherwise interrupt transmissions over conventional wireless transmitter-receiver technologies.

4. Data transmission

Different options are available for wireless data connections depending on the environment:

- In air, the transmitter is used as a proxim-

ity antenna for a 60 GHz RF link (Figure 3). TE engineering would recommend this solution when the gap is not larger than 20 cm and the allowance for misalignment is not greater than 5 cm. Separation and offset depend on the directionality and gain of the antenna. The described configuration can support a data rate above 400 Mb/s.

- Underwater, a wireless connection solution can be devised with a 60 GHz bandwidth that can withstand signal absorption by seawater above 104 dB/m.

- Optic solutions have been explored for data rates above 1 Gb/s. Based on the principle of collimated beam technology, a laboratory demonstration by TE has successfully transmitted 12 Gb/s through a 5 mm gap using transparent materials within a (-45°C - to +145°C) temperature range. A free space optics solution is also feasible, provided there is an allowance for a suitable offset and a standard chip is used in conjunction with a wide-area detector or a detector array for faster application. By meeting these challenges, advanced wireless connection technologies are providing new options for robust, nonphysical connectivity in more ways than military product designers may have thought possible just a few years ago. Wireless connectively platforms are capable of facilitating a wide range of product innovations. Design assistance and evaluation kits are available to help product designers realize those possibilities today.

■ About the author

Thierry Marin-Martinod is vice president of engineering & chief technology officer (CTO), Aerospace Defense and Marine, at TE Connectivity. He is an aerospace engineer from ESTACA in France and has now more than 30 years of expertise in electrical systems design. He holds over 30 patents mainly in the aerospace industry and has developed several electrical system such as electro-mechanical solutions within SAFRAN and GE in the US. Thierry leads the engineering activities within the aerospace defense and marine business unit of TE Connectivity.





Wireless 'ghost' connections make data and power transmissions without physical contact a reality



By Thierry Marin-Martinod

vice president of engineering and chief technology officer (CTO), Aerospace Defense and Marine, TE Connectivity

Over 100 years ago, when Nikola Tesla illuminated light bulbs that he held in his hands, it looked like a magic trick. Today, the principle of induction used by the Tesla Coil to make electrons flow wirelessly across space- the same principle used by electric toothbrush chargers and wireless charging pads for smartphones- is being employed for more demanding applications. In fact, recent developments in wireless connectivity are giving military product designers new options for transmitting power or signals through air or water without the need for a direct physical connection. Neither magic nor science fiction, wireless connection technology is now a real possibility in a wide range of applications where a wired connection was previously difficult or impossible to implement.

■ Situations where a wireless connection may be an option

A wireless connection solution can be defined as a hybrid interconnection system using either non-contact power or non-contact data technology to make a connection over a short distance without using physical media. For product design-

ers, opportunities to implement a wireless connection may appear whenever:

- Body armor, helmets, uniforms or other clothing make using wires or wiring harnesses unmanageable or dangerous.
- Container walls or surfaces that separate two fluids or two different pressurized environments, such as submarine/ submerged vessels, pressurized tanks, or nuclear applications, make it impractical to use a penetration where a catastrophic leak could occur.
- Penetrations in structures need substantial local reinforcement to maintain the load path.
- Moving parts- such as helicopter blades, wind turbines, fans, and even industrial robot applications- create an environment where stresses, vibration, or friction could destroy wiring and contacts.
- Tight areas where thermal or acoustic insulation is breached to allow wiring and conduit to pass through make it difficult to apply sealants or gaskets around the penetration.
- Multiple connections/disconnections make it difficult for physical limitations in materials or plating to provide the neces-

sary friction to ensure positive contact.

- Accessibility difficulties do not allow sufficient space or visibility to enable safe, repeatable connections.

- Automatic disconnection must occur at the precise moment of drop or launch in launchers, missiles, or weapons.
- Alternatives to wiring and conduit make life more convenient in everyday work-spaces, furnishings, or mobile gear by eliminating the hassles of physical power or data connections.

Further indication that a wireless connection may be an option is when a "yes" answer is given to these questions: Is the environment harsh and safety-critical? Is transmission through water? Must arcing be minimized or eliminated? Is a penetration required through metal? Will background noise interfere with transmission?

■ How does wireless connectivity work?

While knowledge about the principle of induction is over a century old, understanding how to apply it in various situations has deepened in recent decades. Before smartphone charging stations, an important application was aircraft tire monitoring systems developed in the late 1970s to measure and transmit pressure data without any physical contact. Since then, opportunities to transfer power and data across small distances through inductive coupling have increased as the technology has evolved.

The design of a wireless connectivity system employs two basic components: A transmitter (primary coil) and a receiver (secondary coil), as shown in Figure 1. In a wireless power system, for example, the transmitter circuitry generates a high frequency alternating magnetic field around the transmitter coil. This coil is coupled to the receptor coil and, through inductance, the magnetic field is converted to electrical energy, which can then be used to power other circuitry.

To illustrate how the two components function, consider a robotics application: The transmitter in a stationary robot arm transfers power inductively to a receiver on a rotating, indexing or fixed mobile part, like a gripper. The mobile part can then

Nate, it was pushing the boundaries of technology, being innovative and figuring out what the next frontier was going to be," Loomis said.

Subscribe to get the BusinessWatch email newsletter twice daily.

Zelazo was company president until 1984 and chief executive officer until the end of 2000, when he became chairman emeritus. He was called back from retirement in 2004 to become CEO of Astronautics' subsidiary, Kearfott Guidance and Navigation Corp., for about three years.

Through 2016, he continued to serve on the board of directors of both corporations and as a consultant to the business.

"He was still very much involved with the company," Loomis said.

It was a life of many accomplishments for the 10-year-old boy who came to New York with his mother and younger sister in 1928 and didn't speak a word of English.

His keen intelligence was noticed by his teachers, and he was admitted to the prestigious Stuyvesant High School, in New York, which specialized in sciences. He then earned a bachelor's degree in engineering from City College of New York and a master's degree in mechanical engineering from UW.

"Nate did a number of things to pay for his college textbooks and other academic expenses, including selling ice cream, fruits and vegetables from a horse-drawn cart at a local park in New York City," Loomis said. As an adult, he was an avid sailor, skier and classical music enthusiast. He often cruised Lake Michigan on his sailboat, named "Astronut."

"One of the things he loved to do, whenever the company had customers in from around the world, was to take them out on his boat and show them Milwaukee from Lake Michigan," Loomis said.

In memory of his late wife, Helene, he donated a building at the University of Wisconsin-Milwaukee for the Helene Zelazo Center for the Performing Arts.

Zelazo died Thursday. He was preceded in death by Helene and a daughter, Annette.

He is survived by his son, Ronald, three grandchildren, five great-grandchildren and Marina Marcus, his partner of 22 years.

There will be a memorial service at 2 p.m. Wednesday at Congregation Emanu-El

B'ne Jeshurun, 2020 W. Brown Deer Road, River Hills.

3 Airbus becomes first foreign helicopter manufacturer to open Chinese final assembly line facility

QINGDAO, China- Its partner with the China, Airbus Helicopters has expanded its industrial footprint with the opening of the H135 final assembly line (FAL) in Qingdao. The factory is the first helicopter FAL built by a foreign manufacturer in China, as well as the first H135 FAL outside of Europe.

The opening of this FAL follows a cooperation agreement signed between Airbus Helicopters and China in 2016 for the purchase of 100 H135s destined for the Chinese market, of which 95 will be assembled on this FAL from 2019 onwards.

Main components including the main fuselage, main gearbox kits and rear fuselage will be shipped to Qingdao from Donauwörth, Germany and Albacete, Spain respectively.

The Qingdao plant is composed of four working stations, a paint booth, ground and flight test areas, and a delivery center.



The site will employ around 40 people, 23 of whom received on-the-job training in Germany

The first aircraft roll-out from Qingdao is expected to take place in the second half of 2019. Operations will start with an annual capacity of 18 helicopters, which could be doubled to accommodate future growth.

4 Purdue researcher finds solution for rotorcraft UAVs to withstand windy conditions and handle larger payloads

WEST LAFAYETTE, Ind.- A Purdue



University researcher has been awarded a patent for a solution for unmanned aerial vehicles (UAVs) to fly in high-wind conditions, provide energy savings, and handle a larger payload. Assistant professor Dr. Xiumin Diao's design got inspiration from the insect kingdom.

"Our drone design was inspired by the wings and flight patterns of insects," Diao. "We created a drone design with automatic folding arms that can make in-flight adjustments."

The researcher noted that because the UAV design did not have fixed arms like a traditional rigid "quadcopter" drone, its adjustable arms could adjust the aircraft's center of gravity during the flight. In addition, Diao said that the full range of the UAVs thrust power could be taken advantage of thanks to the adjustable arms, which boosts energy efficiency and payload capacity.

Diao, along with Hao Xiong and Jin Hu, had a paper published on the design. In the abstract, they noted that "an arm-rotation approach is proposed to optimize the energy efficiency of a quadrotor with a center-of-gravity offset in steady hovering. It is shown with simulation that an example quadrotor with rotatable arms can save up to 13% of energy. Experiments show that the same example quadrotor can save even more energy in practice, owing to the byproduct of the arm-rotation."

"The drones on the market now have fixed arms and that greatly reduces their maximum payload capacity when the payload is offset their center of gravity," Diao said. "Our design allows a larger payload because the movable arms can liberate part of rotor thrust to fight the weight on the overall device."

To patent his device, Diao worked with the Purdue Office of Technology Commercialization, and they are looking for more researchers and partners to license the technology.



Simorgh- e- Aseman AVIATION MAGAZINE

Basic Sciences and
Engineering and aerospace

Licensee and Editor - in- Chief:
Nima Hamed Iman

simorghaseman.magazine

telegram.me/simorgh_aseman

simorghaseman.magazine@
gmail.com

■ central office:

unit 6
floor 3
Carous building
North Shariati Street
Iran- Tabriz

Tel/ Fax: +98 411 355 70 160

+98 914 910 12 69



1 Embraer and Republic Airways close 2018 with a firm order of 100 E175 jets with an option for another 100

SÃO PAULO, Brazil– Embraer and Republic Airways have signed a contract for a firm order of 100 E175 jets. This agreement was announced as a Letter of Intent (Lol) at the Farnborough Airshow, in July, 2018. The firm order has a value of \$4.69 billion USD, based on current list prices. Deliveries will start in 2020.

The contract also includes purchase rights for an additional 100 E175s, with conversion rights to the E175-E2, bringing the total potential order up to 200 E-Jets. With all purchase rights being exercised, the deal has a list price of USD 9.38 billion.

"As we promised in Farnborough, we are now closing a very important contract with Republic for these additional E175's, continuously growing our long-standing partnership," said John Slattery, President & CEO, Embraer Commercial Aviation.

"This order represents another significant advance in our long-standing partnership with Embraer, and it positions Republic to compete for the more than 300 regional aircraft we anticipate being up for bid during the next five years as existing flying agreements expire with our global codeshare partners", said Bryan Bedford, Republic's President and CEO.

2 Avionics pioneer Nate Zelazo dies at 100 years of age

Nathaniel "Nate" Zelazo, a Polish immigrant who earned money for school textbooks by selling ice cream on the streets of New York and who grew up to launch a global avionics business in Milwaukee, has died at age 100.

Zelazo and his sister, Norma Paige, founded Astronautics Corporation of America in 1959. The company, which now has more than 1,200 employees, makes devices used in aircraft navigation and air-to-ground communications, among other things. A key customer is Boeing Corp. and its 787 Dreamliner.

But long before there was a 787, Zelazo was on the cutting edge of aviation. When World War II broke out, he put his graduate studies at Columbia University on hold so that he could design radar systems for the U.S. Navy. After the war, he continued working on engineering projects for the Navy and the Department of Defense.

At the avionics division of the John Oster Manufacturing Co., in Racine, Zelazo led research and development efforts.

Then in 1959 he and his sister, an attorney, founded Astronautics- and Zelazo set his sights on outer space.

"He became aware of a program the U.S. Air Force was sponsoring, prior to NASA, to optimize and conserve fuel in a manned space vehicle going to the moon and back," said Mary Loomis, senior manager of communications for Astronautics.

"He thought it would be the perfect first project for his new company," working with Rosemount Aeronautical Laboratories at the University of Minnesota and professors at the University of Wisconsin.

The company continued to partner with UW-Madison on projects, including recording sensor data on NASA's TIROS weather satellites.

Astronautics pioneered the use of "electronic flight bags."

Previously, pilots carried a black bag with them that held their charts, maps, flight plans and other documents. It could weigh up to 50 pounds, but with the Astronautics version the information could be accessed electronically in the aircraft cockpit.

"If there was something that epitomized





مجلات KIOSK

• انجمن • غروب • هنر و اقتصاد • آلوارس

با ما متفاوت بنگرید، ببیندیشید، بدانید!

Look at us differently, think, know!

Bizimlə fərqli baxın, düşünün, Bilin!

kioskmagazines

telegram.me/kioskmagazines

+98 914 114 60 66

facebook.com/Kioskmagazines

kiosk.magazines@gmail.com

www.kioskmagazines.ir

۰۴۱- ۳ ۵۵ ۷۰ ۱۶۰

تبریز-خ شریعتی شمالی-جنب پاساژ ۱۱۰-مجتمع تجاری

کاروس- طبقه ۳- واحد ۶ / کد پستی: ۵۱۳۳۷۶۳۹۷۹