

چرا فرودگاه نظامی برای فرودگاه جدید چابهار مزاحمت ایجاد نمی‌کند؟

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری تسنیم از چابهار؛ از چند هفته پیش استقرار نیروهای ارتش در محل احداث شهر فرودگاهی چابهار، پروژه ساخت این شهر را تعطیل کرده است. فرمانده نیروی هوایی در منطقه برای رفع ابهامات، خبرنگاران منطقه را به بازدید پایگاه هوایی شکاری برد و گفت: ساخت فرودگاه جدید در محدوده زمین و هوای پروازی‌اش است، امکان نشست و برخاست جنگنده‌هایش را می‌گیرد و عملاً پایگاه دهم شکاری را تعطیل می‌کند.

این گفته‌ها بلافاصله با واکنش منطقه آزاد چابهار به‌عنوان کارفرمای فرودگاه جدید روبه‌رو می‌شود، معاون حمل‌ونقل و فرودگاهی این منطقه اعلام کرد فرودگاه مطالعه شده است، تداخلی در پرواز جنگنده‌ها ایجاد نمی‌کند و مثال زد که با وسایل ناوبری امروزه فرودگاه‌های مسافری و پایگاه‌های نظامی با فواصل بسیار کوتاه چون فرودگاه آغاجری و پایگاه هوایی امیدیه و یا فرودگاه همدان و پایگاه هوایی نوژه در 5 مایلی هم فعال هستند و مشکلی هم در پروازهایشان نیست.

عملیات احداث شهر فرودگاهی چابهار با یک‌هزار میلیارد تومان منابع منطقه آزاد چابهار از تیرماه امسال آغاز شده و حالا قرار است ادامه ساختش را یک تیم از شورای عالی امنیت ملی و کمیسیون امنیت ملی مجلس بررسی کند.

محمد باقر قالیباف رئیس مجلس شورای اسلامی دو هفته پیش در سفر استانی به سیستان و بلوچستان ضمن حمایت از ساخت فرودگاه جدید، گفت: **ساخت فرودگاه مانند راه‌آهن و پروژه‌های حمل‌ونقلی دیگر در اولویت‌های برنامه است.**

ورود به حریم‌های پروازی جنگنده‌ها ممنوع نیست/ جنوب شرق کشور منطقه پرواز ممنوع اصلاً ندارد

حمید حسینی کارشناس ارشد صنعت هواپیمایی کشور می‌گوید: قوانین هواپیمایی جهانی در قالب پیمان شیکاگو (1944 میلادی) بین تعداد زیادی از کشورهای جهان امضا شده و مبنی ایجاد هوانوردی و هواپیمایی و خدمات هوایی در کل جهان است. در این قوانین و پیوست‌های نوزده‌گانه آن، الزامات هواپیماسازی، فرودگاه‌سازی، آموزش خلبانی، سامانه‌های بی‌سیم‌ها و دستگاه‌های ناوبری، حریم‌های و ممنوعیت‌های هوایی و دیگر موارد تعریف شدند؛ صنعت هواپیمایی بر روی این قوانین می‌چرخد هیچ‌کسی در دنیا اجازه ندارد عملیات هواپیمایی را بدون رعایت این استانداردها انجام دهد.

وی در گفت‌وگو با تسنیم می‌افزاید: مناطق پروازی و حریم‌های هوایی به چهار نوع پرواز بکلی ممنوع (پایا)، پرواز محدود (رومئو)، پرواز خطرناک (دلتا) و هشدار پرواز احتمالی (چارلی -) تقسیم می‌شوند، مناطق پرواز ممنوع مانند سایت‌های هسته‌ای نطنز و خنداب و سایت نظامی پارچین است که عمدتاً مناطق حساس هسته و نظامی کشور هستند و در این مناطق هیچ پروازی حق ورود و حضور ندارد که اصلاً چنین مناطقی در جنوب شرق کشور نداریم.

این کارشناس تصریح می‌کند: مناطق پرواز محدود عموماً اطراف نیروگاه‌ها و میدان‌های نفتی و پالایشگاه‌های حساس و مناطق پدافندی و سیاسی خیلی مهم سایت‌های هسته‌ای و همچنین نیروگاه اتمی بوشهر هستند که خلبانان هواپیماهای دارای مجوز تردد در حریم هوایی ایران، با اجازه پدافند و هماهنگی با برج مراقبت می‌توانند وارد محدوده شوند و عملیات پروازی خود را انجام دهند، برای مثال فرودگاه بوشهر و منطقه پرواز محدود سایت هسته‌ای بوشهر دقیقاً در جوار هم هستند و برای ورود به محدوده فرودگاه، خلبان هوپیمای مسافربری باید با هماهنگی قبلی با پدافند و برج مراقبت وارد محدوده پرواز محدود (رومئو) شود.

حسینی ادامه می‌دهد: نوع سوم مناطق پرواز خطرناک هستند که جهت آزمایش سلاح و مهمات و برگزاری رزمایش از آنها استفاده می‌

شود و معمولاً مناطقی خالی از سکنه هستند، در این مناطق زمانی که فعال باشند نباید پرواز غیر نظامی وارد شود که البته با توجه به گسترش جمعیت چابهار و توسعه منطقه آزاد و اسناد بالادستی نظام و اوامر رهبر معظم انقلاب، بدیهیست که منطقه پرواز خطرناک تعریف شده (دلتا 21) در جوار مناطق مسکونی با طی تشریفات قانونی و تصویب کمیته فضای کشور بهتر است از مناطق جمعیتی دور شود تا خدای نکرده در آینده شاهد حوادث دلخراشی نباشیم.

وی می‌گوید: نوع چهارم مناطق هشدار پرواز احتمالی (چارلی) هستند منطقه احتیاط محسوب می‌شود، در این مناطق هر نوع وسیله پرنده چه نظامی و چه غیر نظامی با هماهنگی و احتیاط باید وارد شود که در این مناطق عملیات پروازی عادی ممنوع نیست بلکه محدود است و هواپیماهای مسافری به راحتی و با هماهنگی می‌توانند وارد این محدوده‌ها شوند.

این کارشناس ارشد صنعت هواپیمایی تاکید می‌کند: مثلاً ما در محدوده چابهار دو حریم چارلی 21 و 51 در خشکی، یک حریم پرواز محدود رومئو 27 اطراف بندر کنارک، یک حریم پرواز خطرناک دلتا 21 در خشکی و یک منطقه خطرناک هم با نام دلتا 105 در دریا داریم که به نام نیروی هوایی ثبت شده است و برای ساخت فرودگاه جدید می‌توان یکبار این چند حریم پروازی را آزاد نمود و در اختیار فرودگاه جدید چابهار قرارداد و طبق ضوابط از بقیه حریم‌ها هم هواپیما با هماهنگی قبلی می‌تواند عبور کند. این موضوع عادی و روتینی در صنعت هواپیمایی است و قبلاً هم در نقاط مختلف کشور اتفاق افتاده است، زمانی که نیاز به توسعه باشد حریم‌ها تغییر می‌کند ضمن آنکه اگر همه سه حریم هم در اختیار نیروی هوایی باشد مشکلی نیست و می‌تواند با اجازه برج مراقبت ارشد وارد محدوده پروازی شد.



تعداد زیادی از فرودگاه‌های نظامی و غیرنظامی و مناطق پدافندی حساس کشور کنار هم هستند و مشکلی در پروازها نیست

این کارشناس می‌گوید: در استانداردها و قوانین بین‌المللی هواپیمایی ما برج مراقبت ارشد داریم که تعداد زیادی از فرودگاه‌های اطراف یک محدوده پروازی را راهبری می‌کند و طبق قوانین برج مراقبت فرودگاه مسافری، برج مراقبت ارشد است و تمامی پروازهای نظامی و غیرنظامی باید از آن اجازه بگیرند که برای مثال برج مراقبت ارشد در تهران، برج مسافری فرودگاه مهرآباد است؛ در تهران 12 فرودگاه هواپیمایی و هلیکوپتری نظامی و غیرنظامی در حریم ترافیکی تهران (TMA) وجود دارد که بیش از نیمی از پروازهای کشورمان در این منطقه انجام می‌شود.

حسینی ادامه می‌دهد: در این محدوده 70 مایلی همه پروازها باید با برج مراقبت ارشد هماهنگ شوند و مشکلی هم در پروازهای آنان نیست؛ علاوه بر آن در اصفهان نیز ما 4 فرودگاه نظامی و غیرنظامی در دایره با قطر کمتر از 50 کیلومتر داریم که هر پروازی باید با برج مراقبت ارشد که فرودگاه مسافری است هماهنگ کند.

این کارشناس ارشد صنعت هواپیمایی می‌گوید: مثال‌های مختلف در کشورهای دیگر هم زیاد است، مثلاً در مسکو ما 17 فرودگاه عملیاتی داریم که نکته جالب این است در مسکو چهار تا از این فرودگاه‌ها عملیات مسافری انجام می‌دهند؛ در تایلند و بانکوک ما بیش از 4 فرودگاه بزرگ داریم که عملیات مسافری در مقیاس عظیم انجام می‌دهند.

وی تأکید می‌کند: مثال‌های دیگر در ایران شامل پایگاه هوایی بسیار مهم نوزه همدان، فرودگاه همدان و منطقه پندافند هوایی راهبردی غرب کشور، سوباشی، است که در دایره‌ی 60 کیلومتری هم قرار دارند؛ فرودگاه غیرنظامی آغا جاری و پایگاه هوایی امیدیه در کمتر از 30 کیلومتر فعال هستند؛ فرودگاه بوشهر با حریم پروازی محدود نیروگاه اتمی بوشهر (A17) هم جوار است و همه پروازهای نظامی و غیرنظامی فرودگاه بوشهر باید با هماهنگی پدافند هوایی نیروگاه اتمی وارد محدوده فرودگاه شوند.

کارشناس صنعت هواپیمایی کشور می‌گوید: در مناطق جنوبی مثال‌های مختلف از عدم تداخل پروازی در مناطق جنوبی وجود دارد مثلاً ما در بندر عباس و جزایر جنوبی تعداد زیادی فرودگاه نظامی، غیرنظامی و حتی ناوهای داریم که روی آن‌ها بالگرد نشست و برخاست دارد و همه این پروازها باید با برج مراقبت ارشد در که برج مراقبت فرودگاه بندر عباس است هماهنگ شوند یا مثلاً فرودگاه لامرد و فرودگاه عسلویه در فاصله کمتر از 35 کیلومتری هم فعال هستند.

وی تأکید می‌کند: با این تفاسیر، ما زمانی که تعدد فرودگاه و پایگاه هوایی داشته باشیم با رعایت استانداردهای جهانی مانع و ممنوعیتی ندارد و نه در ایران بلکه جهان تعدد فرودگاه کنار هم حتی در فاصله‌های خیلی نزدیک چیز عجیبی نیست و بیش از این در مناطق پرتراфик تر از چابهار نیز داشتیم؛ شما می‌دانید در محدوده تهران و حومه تا البرز نزدیک 20 میلیون نفر جمعیت، یک چهارم جمعیت کشور ساکن است و بیش از نصف پروازهای کشور در این رینگ حریم هوایی حریم پرواز تهران است.

حسینی می‌افزاید: اما همانطور که پیشتر گفتم اگر اینجا فرودگاه تاسیس شود و این فرودگاه برج مراقبتی داشته باشد باید در منطقه همجوار و نزدیک یک برج مراقبت ارشد وجود داشته باشد که طبق قانون فرودگاه مسافری مانند تهران، بندرعباس، اصفهان و برج ارشد می‌شود و برج مراقبت نظامی باید با آن هماهنگ شود.

ساخت شهر فرودگاهی چابهار در منطقه آزاد، صنعت هواپیمایی کشور را هم جلو می‌اندازد

این کارشناس می‌گوید: جدای از این موضوعات ما بحث توسعه‌هایی، دریایی و ریلی جنوب شرق کشور به کشورهای همسایه مانند افغانستان، هند و حتی غیر همسایه را داریم، برای رشد چابهار باید فرودگاه، فرودگاه منطقه آزاد شود که شده است تا بتوان بدون تشریفات گمرکی در آن سرمایه‌گذاری کرد.

وی ادامه می‌دهد: یک بخش شهرک فرودگاهی چابهار برای اورهال و نگهداری هواپیماهای ایران و کشورهای منطقه است و تا تعمیر و نگهداری و اورهال هواپیماها در آنجا انجام شود. در خود ایران ما در حال حاضر بیش از 10 نوع هواپیما داریم که متخصصان صنعت هواپیمایی، آن‌ها را به قطعات بسیار کوچک تبدیل و اورهال می‌کنند و از خروج ارز از کشور جلوگیری می‌کنند.

حسینی تصریح می‌کند: اورهال و تعمیر و نگهداری هواپیماها هزینه‌های صد میلیاردی در بر خواهد داشت اگر ما بخواهیم این کارها را در کشورهای همسایه انجام بدهیم؛ چه بهتر که ما یک منطقه آزاد خارج از منطقه کلی و به معنای گمرکی داشته باشیم که هواپیماهای داخلی و خارجی به راحتی بتوانند بیایند و ما به راحتی بتوانیم آن‌ها را اورهال کنیم و درآمد تخصصی در حدود همین صد میلیارد تومان برای ما ایجاد کند.

کارشناس صنعت هواپیمایی خاطرنشان می‌کند: هاب فرودگاهی منطقه آزاد موجب می‌شود که این هواپیماها بیایند وارد این هاب شوند و برای آن‌ها نیز به صرفه و خوب است چرا که با هزینه‌های پایین کارشان در ایران راه می‌افتد و قطعات این هواپیماها نیز به خاطر این که در منطقه به دلیل اینکه تنها نقطه‌ای است که از تحریمات آمریکا مسدود مانده است به راحتی تامین و وارد می‌شود.

