



آسمان ایران در انتظار هواپیماهای کوچک

تا حدود سال 1380 قانونی برای مالکیت شخصی هواپیما وجود نداشت. پیش از این از هواپیماهای کوچک تنها برای آموزش‌های اولیه خلبانان، استفاده در جنگل‌بانی و نقشه‌برداری و مواردی از این دست استفاده می‌شد که همگی به نوعی در اختیار بخش دولتی بودند.

جام جم آنلاین: تا حدود سال 1380 قانونی برای مالکیت شخصی هواپیما وجود نداشت. پیش از این از هواپیماهای کوچک تنها برای آموزش‌های اولیه خلبانان، استفاده در جنگل‌بانی و نقشه‌برداری و مواردی از این دست استفاده می‌شد که همگی به نوعی در اختیار بخش دولتی بودند.

اما در این زمان بنا بر قانون، مالکیت افراد حقیقی برای هواپیما به رسمیت شناخته شد و به این ترتیب بازاری قابل توجه برای هواپیماهای کوچک که در اصطلاح فنی به آن هوانوردی عمومی (General Aviation) گفته می‌شود، ایجاد شد.

در پی این قانون فرودگاه‌های کوچکی در سراسر کشور شکل گرفتند که خیلی زود به پاتوقی برای علاقه‌مندان هوانوردی تبدیل شدند.

این گروه از افراد هواپیماهای مورد نیاز خود را با قیمتی بین 30 تا 100 میلیون تومان از کشورهای خارجی و یک شرکت داخلی تأمین می‌کردند.

خوشبختانه در سال‌های اخیر بازار این رده از هواپیماها تا حد خوبی رشد کرده و بنا بر مطالعات اولیه، هم‌اکنون تقاضای بالفعل و بالقوه‌ای برای بیش از 370 فروند هواپیماهای عمومی در کشور وجود دارد.

در این شرایط متصدیان دولتی و بخش خصوصی گردهم آمده‌اند تا برای تأمین این تعداد هواپیما برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام دهند.

در اولین گام، سازمان صنایع هوایی به ریاست دکتر منوچهر منطقی موافقت اصولی خود برای واگذاری تمامی امور مربوط به طراحی، ساخت، تولید و بهره‌برداری از هواپیماهای غیرنظامی کوچک با ظرفیت حمل تا 19 مسافر را به بخش خصوصی کشور پس از ایجاد توانمندی لازم اعلام کرد.

بر این اساس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران که از مشارکت بیش از 130 شرکت خصوصی هوافضایی کشور تشکیل یافته مامور شد تا با تشکیل کمیته‌ای تخصصی برنامه‌ریزی امور فنی، اقتصادی و مدیریتی مربوط به این بخش را بر عهده بگیرد.

به گفته ایرج ابراهیمی، رییس اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران، این اتحادیه به عنوان اولین قدم برای حضور جدی در این بخش از صنعت، تولید هواپیماهای دو نفره را مد نظر قرار داده است.

براساس بررسی‌های اولیه، بازار بالقوه این گروه از هواپیماها برای کاربردهای عکسبرداری هوایی، مرزبانی، گشت‌زنی و... تنها در بخش دولتی حدود 372 فروند است. به علاوه اگر نیاز روزافزون باشگاه‌های تفریحی و خدماتی خصوصی را نیز در نظر بگیریم با بازار چند هزار فروندی از این پرنده‌ها مواجه خواهیم بود که این بازار می‌تواند نقش بسزایی در توسعه شرکت‌های هواپیماساز خصوصی داشته باشد.

ابراهیمی البته اضافه کرد: ما به این مساله واقفیم که تولید هواپیماهای دونفره در دنیای هوافضا مساله‌ای افتخارآمیز به‌شمار نمی‌آید؛ چرا که امروزه در بسیاری از کشورهای دنیا افراد علاقه‌مند به این صنعت، قادرند با تهیه نقشه‌های موجود در اینترنت و خرید لوازم مورد نیاز، هواپیماهای دو نفره را در گاراژ خانه خود بسازند.

اما چیزی که توجه ما را به این موضوع جلب نموده استفاده از بازار این پرنده‌ها به‌عنوان پیش‌رانی برای توسعه هواپیماهای بزرگ‌تر تا 19 نفره است؛ چیزی که به صورت بالقوه می‌تواند بخشی از نیازهای حمل و نقل هوایی کشور، خصوصاً در شهرهای کوچک با ترافیک مسافر کم را پوشش دهد.

او در ادامه افزود: پیرو تصمیم و موافقت سازمان صنایع هوایی، اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران مطالعات گسترده‌ای را روی بازار هواپیماهای دونفره انجام داد و نظرسنجی‌هایی را نیز از مشتریان این صنعت از جمله باشگاه‌های خلبانی و سازمان حفاظت از

محیط زیست به عمل آورد تا بتواند هواپیما یا هواپیماهای مناسبی در این رده را انتخاب کرده و برای تولید روی آن سرمایه‌گذاری نماید. در این مطالعات براساس معیارهایی نظیر نوع موتور هواپیما، سرعت، توان عملیاتی، ارتفاع پرواز، امکان تهیه قطعات و... چند نمونه هواپیمای داخلی و دو نمونه هواپیمای خارجی برای تولید انتخاب شده‌اند.

لازم به ذکر است تاکنون هفت نوع هواپیمای دونفره و یک مدل کایت موتوردار در ایران طراحی و تولید شده‌اند. در این بین هواپیماهای دونفره بال‌پایین پرنده آبی ساخت شرکت هوافضای درنا با 14000 ساعت پرواز عملیاتی رکورددار ساعت پروازی پرنده‌های ایرانی است و هواپیماهای فوق‌سبک ساوانا و جاپروپلن نیز به ترتیب با 41 و 40 فرود تولید رکورددار بیشترین تعداد هواپیماهای تولید شده ایرانی محسوب می‌شوند.

همچنین هواپیمای «171#؛ اوراز» که طراحی آن توسط طراح هواپیمای مشهور آمریکایی، برت روتن، صورت گرفته از جمله هواپیماهایی است که در ایران ساخته شده و در حال اخذ مجوزهای لازم پروازی است.

قیمت این هواپیماها از حدود 60 میلیون تومان برای هواپیماهای فوق‌سبک تا حدود 350 میلیون تومان برای هواپیماهای سبک تغییر می‌کند.

ابراهیمی از دو هواپیمای خارجی تک‌نم و سسنا 162 که تاکنون در باشگاه‌های هوایی و آموزشگاه‌های خلبانی بسیار مورد توجه قرار گرفته‌اند به عنوان دو گزینه برای تولید مشترک هواپیمای دونفره یا مشارکت سازندگان خارجی آنها نام برد.

اتحادیه هوافضا در توسعه زیرساخت‌ها هم سهیم است

ضعف زیرساخت‌های لازم در بهره‌برداری از هواپیماهای دونفره همواره یکی از چالش‌های مهم در توسعه بازار این پرنده‌ها بوده است.

طبق قوانین موجود، هواپیماهای سبک در عمل اجازه استفاده از فرودگاه‌های شهرهای بزرگ را ندارند و عموم کاربران ناچارند برای استفاده از هواپیمای شخصی خود یا پرواز تفریحی مسافت‌هایی که گاهی به چند صد کیلومتر می‌رسد از محل زندگی و یا کار خود طی کنند.

ابراهیمی معتقد است قوانین هوانوردی کشور زمانی شکل گرفته‌اند که در ایران تنها ایرلاین‌ها مالک هواپیما بودند و هواپیماهای شخصی و تفریحی جایگاهی در کشور نداشتند.

اما امروز که به یمن ورود هزاران نفر از جوانان و استعداد‌های کشور در صنعت هوایی و تاسیس رشته مهندسی هوافضا در دانشگاه‌های برتر ایران، شاهد طراحی و ساخت انواع مختلفی از پرنده‌های سبک هستیم، باید قوانین و زیرساخت‌ها را نیز متناسب با زمان تقویت کرد.

وی افزود: یکی از موانع موجود در این زمینه این است که هواپیماهای سبک در رادارها دیده نمی‌شوند و لذا مراکز کنترل ترافیک هوایی قادر به مدیریت آنها نیستند. اما اتحادیه طراحی را به سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها ارائه کرده که براساس آن مرکز VFR در کشور راه‌اندازی شود و این مرکز از طریق سامانه GPS و ارتباطات رادیویی موقعیت پرنده‌های سبک در حال پرواز را دائماً رصد کرده و به مرکز کنترل ترافیک هوایی کشور مخابره می‌نماید تا آنها نیز امکان مدیریت این پروازها و جلوگیری از تداخلات پروازی را داشته باشند.

ملاحظات منطقی

مهندس انتصاری - عضو هیات مدیره اتحادیه و مدیرعامل شرکت هوافضای درنا - درباره انتخاب نوع هواپیماهای دونفره گفت: ترجیح سازمان صنایع هوایی و دکتر منطقی بر انتخاب حداکثر دو تا سه نوع پرنده با بهره‌گیری از موتور یکسان بوده است. این امر از جهت کاهش سرمایه‌گذاری‌های اولیه و کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تعمیرات مطرح شده است.

وی همچنین اظهارداشت: سعی ما در اتحادیه بر این است که یک مدل هواپیمای بال‌پایین و یک مدل هواپیمای بال‌بالا برای تولید انتخاب شود. چرا که این دو نوع از نظر کیفیت پروازی و معیارهای خلبان در دو گروه متفاوت قرار می‌گیرند و خلبانان معمولاً ترجیحات خود را در انتخاب هواپیما دارند.

