

طرح موضوع تداخل پروازی پایگاه کنارک و فرودگاه چابهار کارشناسی نیست

در TMA تهران (فضای کنترل پروازها) سه فرودگاه بزرگ (بین‌المللی حضرت امام خمینی، مهرآباد و پیام) و چندین فرودگاه کوچک (فتح، دوشان‌تپه و سپهر) مشغول به فعالیت هستند. فرودگاه‌های حضرت امام، فرودگاه مهرآباد و فرودگاه پیام پیش از تعطیلی و کم شدن پروازها به دلیل شیوع کرونا که فاصله آنها حداکثر بین 7 تا 17 مایل است، روزانه حدود 650 پرواز داشتند. وقتی در این فاصله کوتاه 3 فرودگاه مشغول فعالیت هستند و مشکلی هم ایجاد نمی‌شود، پس طرح این موضوع از اساس اشتباه است که شهر فرودگاهی چابهار با حدود 25 مایل فاصله، پروازهای پایگاه نظامی کنارک را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد.

طرح موضوع تداخل از اساس اشتباه است/ از تکنولوژی 50 سال قبل استفاده نمی‌کنیم

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار سعید چلندری، معاون حمل‌ونقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد چابهار باین بیان این مطلب به چالش‌های پیش‌آمده پیرامون طرح موضوع تداخل پروازی میان شهر فرودگاهی چابهار و پایگاه نظامی کنارک پاسخ داد. وی گفت: طرح موضوع تداخل شهر فرودگاهی و پایگاه نظامی کنارک از اساس اشتباه است و از منظر کارشناسی و فنی تنها در شرایطی می‌توان این فرضیه را پذیرفت که به 50 سال قبل بازگردیم. در سنوات قدیم به دلیل نبود سیستم‌های پیشرفته کنترلی و راداری مرکز کنترل فضای پروازی کشور، این موضوع صادق بود که ممکن است فعالیت دو فرودگاه نزدیک، در کار هم مشکل ایجاد کند. اما از آنجایی که امروزه صنعت هوانوردی کشورمان از تکنولوژی‌های پیشرفت و تکامل یافته‌ای برابر با استانداردهای جهانی بهره برده و از وجود کارشناسان خبره و توانمند در سطح بین‌المللی در سازمان هواپیمایی کشوری، استفاده می‌کند و همچنین در بالاترین سطح ممکن به پروازهای داخلی و خارجی و عبوری خدمت‌رسانی می‌کند، کوچک‌ترین مشکلی از باب سوانح و تداخل پروازها مشاهده نمی‌شود. چنانکه امروزه شاهد آن هستیم فرودگاه‌هایی با فواصل بسیار کوتاه چون فرودگاه آجاجری و پایگاه هوایی امیدیه و یا فرودگاه همدان و پایگاه هوایی نوزده در فواصل 5 مایلی فعال هستند و هیچ مشکلی هم به وجود نمی‌آید. چنانکه باوجود سیستم‌های پیشرفته و چندوجهی فرودگاهی که کنترل حجم بالایی از پروازها را بر عهده دارد، فرودگاه بزرگ دنیا در نزدیکی هم و بدون مشکل مشغول به فعالیت هستند.

چلندری افزود: شهر فرودگاهی چابهار از پایگاه نظامی کنارک حدود 25 مایل فاصله دارد و در طرح‌های پروازی ارائه‌شده که به تأیید سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری رسیده، هیچ تداخل پروازی بین این دو فرودگاه ایجاد نخواهد شد. چنانکه در اخذ موافقت اصولی سخت شهر فرودگاهی چابهار، تمام این موضوعات و دغدغه‌ها به جد موردتوجه قرار گرفته است. اکنون در شهرهای لجستیکی دنیا مانند دبی، سنگاپور و یا لندن فرودگاه‌های بزرگ در فواصل 5 یا 10 مایلی از هم فعالیت دارند و بدون کوچکترین تداخلی به فعالیت ادامه می‌دهند.

این کارشناس ارشد صنعت هوانوردی همچنین به دقت نظرهای فنی و کارشناسی در زمان اخذ موافقت اصولی از سامان هواپیمایی کشوری اشاره کرد و گفت: تداخل‌های پروازی با فرودگاه‌های همجوار یکی از ابعاد موردتوجه در موافقت اصولی است. هنگامی که موافقت اصولی یک فرودگاه صادرشده و مجوزهای فنی و کارشناسی صادر می‌شود، تمام ابعاد و جوانب ساخت و فعالیت فرودگاه در نظر گرفته می‌شود. یکی از این ابعاد و جوانب فنی، تداخل‌های پروازی با فرودگاه‌های همجوار است. برای این کار، پس از ارائه طرح از سوی مشاورین، کارشناسان سازمان هواپیمایی با استفاده از سیستم‌های شبیه‌ساز فعالیت‌ها پروازهای دو فرودگاه را با دقت بسیار بالایی موردبررسی قرار دادند. علاوه بر این، مطالعات تطبیقی بسیاری در مورد فرودگاه‌های مشابه و نزدیک به هم صورت گرفته و درنهایت، موافقت فنی و کارشناسی و موافقت اصولی شهر فرودگاهی چابهار صادرشده است.

معاون حمل‌ونقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد افزود: ساخت فرودگاه سابقه 22 ساله دارد. در سال 94 مطالعات این فرودگاه به‌طور

کامل انجام و حتی موافقت اصولی آن هم اخذ شد. اما با توجه به اینکه شرکت فرودگاه‌ها به دلیل استفاده از بودجه دولتی به دنبال مجوزهای اعتباری بود، روند کار با تأخیر مواجه شده و موافقت اصولی باطل شد. لیکن مطالعات جدید و براساس شهر فرودگاهی با لحاظ کردن تمام ابعاد شهر فرودگاهی، صورت گرفت و در این مرحله سازمان منطقه آزاد چابهار توانست به استناد مواد 2 و 5 آئین‌نامه هیات وزیران مصوب سال 92 در خصوص احداث، توسعه و بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، ضمن اخذ موافقت شورای عالی معماری و شهرسازی، موافقت محیط‌زیست و سایر دستگاه‌های ذیربط، موافقت اصولی سازمان هواپیمایی کشوری، اخذ کند. لذا اگر ساخت شهر فرودگاهی چابهار کوچکترین اشکالی به لحاظ فنی، عملیاتی، شهرسازی و زیست‌محیطی داشت، قطعاً این مجوزها صادر نمی‌شد.

مشکل سوخت‌رسانی یا چالش ساخت فرودگاه جدید

نیمه دوم شهریورماه پایگاه نظامی کنارک بدون اطلاع قبلی، اقدام به تعطیلی فرودگاه و چالش عجیب را برای مردم و فعالان اقتصادی چابهار پدید آورد. بااینکه دلیل این چالش از سوی مالک فرودگاه، برخی مشکلات فنی و عدم امکان سوخت‌رسانی به پروازهای مسافری اعلام شد، اما برخی منابع رسمی چون استاندار سیستان و بلوچستان دلیل تعطیلی پایگاه نظامی کنارک و عدم سرویس‌دهی به پروازهای مسافری را، واکنش نیروی هوایی به عملیات ساخت شهر فرودگاهی اعلام کردند. سعید چلندری، معاون حمل‌ونقل و ترانزیت سازمان منطقه آزاد چابهار در این رابطه گفت: یکی از مهمترین دلایلی که برای تعطیلی پایگاه نظامی کنارک و عدم سرویس‌دهی به پروازهای مسافری عنوان شد، عدم امکان سوخت‌رسانی به پروازهای مسافری بود. این در حالی است که زمانی که این چنین مشکلاتی در یک فرودگاه پیش می‌آید، فرودگاه را تعطیل نمی‌کنند، بلکه مشکلات به شرکت‌های هواپیمایی اعلام می‌کنند و خود شرکت برای ادامه فعالیت تصمیم می‌گیرند که آیا از این فرودگاه تردد کنند یا خیر؛ زمانی که یک فرودگاه مشکل سوخت‌رسانی پیدا می‌کند، متولی فرودگاه اطلاعیه هوانوردی صادر می‌کند و ایرلاین‌ها خودشان تصمیم می‌گیرند و بعضاً با کاهش مسافر و یا استفاده از هواپیماهایی که نیازی به سوخت‌گیری در مقصد نداشته باشند، استفاده می‌کنند.

