



در پاییز 96 یک خبرگزاری مشهور و نیز بخش خبری 20:30 از شکایت یک شرکت انگلیسی درباره گران خریدن هواپیمای واری پروازی (فلایت چک)، به میزان 2.7 میلیون دلار خبر دادند

در پی این ماجرا، و تکذیب خبر توسط شرکت فرودگاهها، دیده بان عدالت و شفافیت ضمن دریافت اسناد و مدارک این خرید از مدیران شرکت فرودگاهها از دو خلبان خبره و مشهور به پاکدستی و مقبولیت در صنعت هوایی کشور دعوت کرد صحت این خبر و اسناد را بررسی کنند.

پس از چندماه بررسی و برگزاری جلسات تخصصی، هر دو خبره معتمد، ضمن تایید ادعای شرکت فرودگاهها و تاکید بر تدبیر این شرکت در حفظ منافع ملی، با ارائه اطلاعات و مدارک، مسئولان دیده بان را مطمئن کردند خبر منتشره درباره گران خریدن هواپیمای فلایت چک نادرست بوده است.

در پایان بررسی این پرونده، دیده بان شفافیت و عدالت در بیانیه ای به شرح زیر فرایند تحقیق در این باره و مستندات مربوط به بی گناهی شرکت فرودگاهها از اتهام وارده را ارائه کرده است:

متن کامل این بیانیه به این شرح است:

ملت شریف ایران

روزهای نخست پاییز 1396 یک خبرگزاری معتبر و به دنبال آن سیمای جمهوری اسلامی ایران خبری را منتشر و برجسته کردند که از یک تخلف یا سوءاستفاده ارزی حکایت داشت. ادعا شده بود که شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران، وابسته به وزارت راه و شهرسازی، در خرید یک فروند هواپیمای واری پروازی (فلایت چک)، چند میلیون دلار گرانتر از قیمت خریده است و به تلویح یا تصریح، مسئولان این خرید را به سوءاستفاده مالی متهم ساختند. تا جایی که مدیرعامل این شرکت ناچار شد در برنامه 20:30 بعضی از جزئیات خرید زیرکانه در وضعیت تحریم را افشا کند تا بتواند از خود و همکارانش و نیز شرکت دولتی مذکور دفاع کرده باشد.

مدیرعامل شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران، آقای مهابادی، با مراجعه به دیده بان شفافیت و عدالت کتباً از دیده بان خواست تا در موضوع دخالت کند و نتیجه را هر چه باشد به اطلاع مردم برساند. متن قسمتی از درخواست مذکور چنین است:

« نظر به تأثیرات سوء و بسیار مخرب اخبار و اطلاعات غیرواقع منتشره بر افکار عمومی و همچنین تخریب وجهه کشور و این شرکت معظم نزد مجامع بین المللی و احتمالی که نسبت به بهره برداری دشمنان کشور برای تهدید منافع ملی از این رویداد می رود، بدین وسیله از جنابعالی درخواست می نمایم تا نسبت به ورود آن سازمان محترم به این مسئله و کمک به تنویر افکار عمومی اقدام فرمایید.»

دیده بان در پاسخ به این درخواست به روش همیشگی تأکید کرد ما متعهد به نتیجه خاصی نیستیم؛ بلکه تمام کوشش ما این است تا روش حقی را به کار ببریم و نتیجه بررسی کارشناسی و پیگیری حقیقت، هر چه باشد همان را اعلام می کنیم و شرکت مزبور نیز پذیرفت. پس از آن ابتدا با خبرنگار محترمی که تنظیم کننده اصل خبر بود گفتگو شد. بعد تلاش شد با شرکت معترض، نماینده ایرانی شرکت انگلیسی FCSL، حضوراً گفتگو شود، که آنان پاسخ مکتوب را ترجیح دادند و به شکل کتبی و به طور مفصل دعاوی و مستندات خود را برای دیده بان فرستادند. شرکت فرودگاههای کشور نیز اسناد و مدارک خویش را ارائه کردند. همه اسناد و مدارک دو طرف به دو کارشناس برجسته داده شد و نتیجه آن در جلسه ای با حضور دو طرف، آن دو کارشناس و سه نفر دیگر (دو کارشناس اقتصادی و یک کارشناس فنی) به بحث گذاشته می شد. در این جلسه نیز نماینده شرکت FCSL در ایران، دعوت ما را نپذیرفت ولی به سه پرسش جدید ما کتباً پاسخ داد. عذر عدم شرکت در جلسه را مخالفت شرکت متبوع ذکر کرد.

در این بررسی و تحقیق، آن دو کارشناس اصلی، دو امیر بازنشسته خوش‌نام نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که در مبارزه با فساد همکار دیده‌بان شفافیت و عدالت هستند، دعوت شد تا اسناد ادعایی علیه شرکت دولتی فرودگاه‌ها و ناوبری ایران، را بررسی و در حضور کارشناسان فنی و اقتصادی نظر کارشناسی خویش را ارائه دهند. این دو متخصص امر، استاد خلبانی برجسته‌ای است که در مدارج مختلف نظامی درخشیده است و چهره ماندگار 8 سال دفاع مقدس در نیروی هوایی ارتش شناخته شده است. میزان اعتماد به شخصیت و توانایی ایشان در حدی است که مدیریت آشیانه جمهوری اسلامی و خلبانی هواپیمای مقامات ارشد سیاسی و فرماندهان ارشد نظامی را بر عهده دارد و در عین حال در ساخت تجهیزات فرودگاهی دانش و تجربه قابل‌ی دارد. نفر دوم، استاد خلبانی، فرمانده تیم سازنده جنگنده صاعقه، فرمانده تیم تعمیر، نگهداری و سرویس هواپیما در پایگاه شکاری دزفول به نصب شهید بابایی و هم‌زم وی که یکی از تجربیاتش وابسته نظامی ایران در کشور مهم چین بوده است. دو امیر در کمال تخصص و جهان دیده که خلبانی را با درجه عالی در جوانی در ایالات متحده گذرانده بودند.

دو مقدمه

۱- داشتن هواپیمای واری پروازی برای ناوبری هوایی هر کشور از واجباتی است که نمی‌توان از آن چشم پوشید. توضیح مطلب این است که خلبان برای هدایت هواپیما محتاج دید است. این دیدن لازم برای هدایت هواپیما به دو طریق صورت می‌گیرد. یا با استفاده از چشم و مقایسه نقشه با موقعیت، یا با بهره‌گیری از دستگاه‌های فنی دقیق. چون سرعت بالاست، اگر به دید با چشم اکتفا کند فرصت تشخیص، تصمیم و اقدام مناسب کاهش می‌یابد. بنابراین محتاج کمک وسایل و ابزاری است که خیلی زودتر از آنکه با چشم پیامی از چگونگی مسیر یا موانع یا لحظات حساس برخوردار شود و نشستن به او برسد، او از موقعیت‌ها آگاهی یابد تا هدایت هواپیما ایمن باشد. بدین منظور ابزاری کمک ناوبری ساخته شده است که در ابتدا و انتهای باند و متناسب با مسیر پرواز، از آغاز تا پایان مسیر، تعدادی دستگاه رادیویی روی زمین نصب می‌کنند. این دستگاه‌ها مدرج شده‌اند و با ارسال سیگنال، خلبان را از فاصله، زاویه، میزان انحراف از مسیر، میزان انحراف از ارتفاع تعیین شده آگاه می‌کنند. به این ترتیب خلبان برای هدایت هواپیما نیازی به نگاه به بیرون هواپیما ندارد. این دستگاه‌ها مرتباً باید واری شوند تا از فعالیت کامل و دقیق آنها اطمینان حاصل شود. بدیهی است که این کنترل از راه‌های زمینی در عمل ممکن نیست. بدین منظور هواپیماهای مناسبی ساخته شده است تا پس از تجهیز به دستگاه‌های واری کننده، حین پرواز در مسیرهای مرسوم هواپیماها و بر فراز فرودگاه‌ها مأموریت واری کارکرد دقیق وسایل کمک ناوبری را انجام دهد.

۲- به این هواپیمای مجهز به تجهیزات لازم، هواپیمای واری پروازی یا فلایت چک می‌گویند. کثرت پروازها در آسمان کشورها برای پروازهای داخلی یا عبوری و اهمیت زمان ورود به فرودگاه و پرواز از آن، بر اهمیت کارکرد ایمن وسایل کمک ناوبری به شدت افزوده است و به همان نسبت اهمیت واری پروازی بالا رفته است.

۳- افزایش ترافیک هوایی، کثرت وسایل کمک ناوبری و نصب آنها در نقاط خاص به دور از دسترسی زمینی، بر اهمیت خدمات واری پروازی افزوده است. نظام حمل‌ونقل هوایی بدون خدمات واری پروازی بدین معنی است که خطر و بحران ایمنی را پذیرفته‌ایم. پس داشتن هواپیمای واری پروازی یا حتی ناوگانی از این نوع هواپیما امری راهبردی برای صنعت هوایی کشور است. چون برابر قانون و مقررات هوانوردی، دستگاه‌های مزبور باید دائماً بازرسی شوند که این کار را هواپیمای واری پروازی بر عهده دارد، واری پروازی انجام می‌گیرد تا اطمینان پیدا شود که :

اولاً، دستگاه نصب شده در زمین، عملیاتی و فعال است

ثانیاً، سیگنال‌ها درست و برابر آنچه از پیش تعیین شده ارسال می‌شود

ثالثاً، این سیگنال‌ها در ارتفاع‌های تعیین شده و در مسیرهای هوایی که نقش اتوبان‌ها در زمین را دارند، قابل دریافت است.

۴- با این حد از اهمیت، ایران تنها یک هواپیمای واری پرواز داشت که آن هم در سال 1392 در آب‌های جزیره کیش سقوط می‌کند. با وجود کوشش مستمر نهادهای امنیتی، به دلیل تحریم، راه بسته خرید باز نشد. در سه مرحله با کرایه کردن این هواپیما سعی در جبران نقیصه کردند که آن هم پس از مدتی از بیم جاسوسی، متوقف گردید. متعاقباً با همکاری جدی تمام نهادهای ذیربط، بالاخره قرار شد از طرفی یک هواپیمای کینگ‌ایر 350 خریداری شود که آن هم به نتیجه نرسید و حمل‌ونقل هوایی کشور در وضعیت خطیری قرار گرفت.

۵- با تغییر مدیران در دولت جدید مدیرعامل جدید سازمان فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور پیشنهاد داد تا وظیفه تهیه و تأمین خدمات «واری پروازی» را به جای سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها بر عهده بگیرد. این پیشنهاد با موافقت وزیر راه و شهرسازی روبرو شد. شرکت فرودگاه‌ها با کوشش فراوان از طریق یک واسطه در مزایده‌ای جهانی هواپیمای سابق‌الذکر تأیید شده سازمان هواپیمایی حضور یافت و توانست 2 میلیون یورو کمتر از نرخ متعارف این هواپیما را بخرد و با ترفندهایی آن را وارد کشور کند.

* مقایسه دو هواپیما و دلایل ترجیح هواپیمای خریداری شده

شرکت معترض به این خرید، شرکتی ایرانی است که نماینده سازنده انگلیسی هواپیمای Diamond 62 است. این شرکت مدعی است که

Diamond 62 ، با توجه به قیمتش بر هواپیمای King Air 350i ترجیح دارد. جدول زیر مقایسه ویژگی‌های این دو نوع را ممکن می‌سازد. در این جدول سعی شده که از ذکر و مقایسه ویژگی‌های فنی و تخصصی پرهیز شود و به مقایسه مشخصات عمومی‌تر اکتفا شده است :

مقایسه ویژگی‌های مهم فنی و کارکردی دو هواپیما

ردیف	ویژگی	Diamond 62	King Air 350i
۱	رده‌بندی (Class)	سبک (Light)	نیمه سنگین (Medium)
۲	سقف پروازی	۲۰,۰۰۰ پا	۳۵,۰۰۰ پا
۳	سرعت در ساعت	۱۶۰ تانیکال مایل	۲۶۵ تانیکال مایل
۴	نوع پیشرانه (موتور)	پیستونی	جت توربو پراپ
۵	برد پرواز (طی مسافت با یک نوبت سوختگیری)	۲۳۰۰ کیلومتر	۳۰۰۰ کیلومتر
۶	در حال کار برای فلایت چک	۴ فروند	۱۱۰ فروند
۷	قدرت موتور	۱۸۰ اسب بخار	۳۸۰۰ اسب بخار
۸	ظرفیت سرنشین	۵ نفر	۱۱ نفر
۹	کاربری	تفریحی، آموزشی	تاکسی، فلایت چک، نقشه برداری
۱۰	قدمت کارخانه سازنده	۲۷ سال	۹۶ سال
۱۲	سهم در ناوگان فلایت چک جهانی	تقریباً صفر درصد	۶۰ درصد
۱۳	کشور(های) سازنده	اتریش و آلمان	ایالات متحده آمریکا
۱۴	قیمت بدون سامانه و ارسی	حدود ۱ میلیون دلار	حدود ۸ میلیون دلار

اگر ویژگی‌های فنی‌تر و تخصصی‌تر را به جدول بیفزاییم، مزیت‌ها از 40 مورد نیز تجاوز می‌کند. اگرچه هر فرد معمولی هم به این جدول نگاهی بیندازد به راحتی این مثال یکی از کارشناسان متخصص دیده‌بان را می‌پذیرد که می‌گفت مقایسه این دو با هم، مقایسه بنز 600 مدل 2018 است با پژو 405 در عین حال دو دلیل ذکر می‌شود:

نخست آنکه زمانی دو وسیله فنی و تکنولوژیک با یکدیگر قابل قیاس‌اند که از جهت تأمین هدف یکسان باشند ولی از یک یا چند جهت دیگر مانند قیمت، شکل، هزینه جاری، خدمات پس از فروش و مشابه آن، متفاوت باشند. گفته شد که هدایت ایمن هواپیما متکی به دستگاه‌های کمک ناوبری است که سلامت کارکرد آنها را، فلایت چک‌ها بر عهده دارند. رساندن به فرودگاه و نشان دادن درست بر باند از مصادیق این مهم است. نوع هواپیمای و ارسی پروازی که سیستم هدایت به فرودگاه و یا باند پرواز را بازرسی و تأیید می‌کند می‌تواند هواپیمایی باشد که سقف پرواز زیر ۰۰۰۰۲ پا را دارند مشروط بر اینکه تجهیزات و اپراتورهای مربوط بتوانند در آن هواپیما به راحتی عمل کنند. اما مسیر کریدورهای پروازی که عملاً بالای ۸۹ در صد ترافیک هوایی هستند بایستی در ارتفاع زیر ۰۰۰۰۲ پا و بالای ۰۰۰۰۲ پا چک شود. و عملاً با استفاده از هواپیمای diamond62 و ارسی همه مسیرهای هوایی امکان‌پذیر نیست؛ گرچه به روشنی هواپیمای diamond فناوری بالایی دارد.

دوم؛ اقبال اکثر عقلاهی جهان به King Air 350i با 3800 فروند تولید که 110 فروند آن 60 درصد ناوگان و ارسی پروازی جهان را در اختیار دارند، بهترین دلیل درست بودن انتخاب شرکت فرودگاه‌ها است. در مقایسه با هواپیمایی که تعداد انگشت‌شماری تولیدشده و تنها 4 فروند آن کارکرد فلایت چکی دارند. گزارش تخصصی این مقایسه‌ها با دقت و استدلال به طور مشروح آمده است.

۶- هواپیمای King Air 350i خریداری شده در نوع خود چه از نظر مشخصات فنی از جمله قابلیت پرواز و چه از نظر سامانه فلایت چک (FIS))، مدرن‌ترین، به روزترین و بهترین گزینه موجود (حتی در شرایط جاری) بوده و از نظر سن و ساعت پرواز هم جوان‌ترین هواپیمای خریداری شده در دوران تحریم‌های بین‌المللی است (پیش از برجام). از نظر قیمت نیز بررسی قیمت‌های هواپیماهای مشابه و قیمت سامانه FIS در بازار و همچنین ملاحظه مستندات موجود از جمله قیمت پایه مزایده و نیز قیمت‌های ارائه شده در فرایند برگزاری مناقصه بین‌المللی (که با پذیرش برجام امکان‌پذیر شده بود) برای خرید هواپیمای دوم از همین نوع برگزار شده است؛ گواهی می‌نماید که این هواپیمای مجهز و استراتژیک با قیمتی بسیار مناسب خریداری شده است و قیمت‌های ادعا شده ۵ یا ۶ میلیون دلاری توسط برخی از اشخاص، دور از واقعیت است.

۷- نکته مهم دیگر این است که مدیران شرکت فرودگاه‌ها با برنامه‌ریزی مناسب توانسته‌اند در کمترین زمان ممکن عملیات فلایت چک را آغاز نموده و با هزینه‌ای بسیار پایین، ضمن آموزش خلبانان، متخصصان FIS و نفرات فنی، در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی؛ در فاصله بسیار کوتاهی با بهره‌برداری از ظرفیت‌های مرکز تعطیل شده آموزش فنون هوایی و دریافت گواهینامه‌های معتبر بین‌المللی و ملی، ضمن ایجاد فرصت‌های شغلی تخصصی، تمام دانش فنی عملیات پرواز (خلبانان)، فنی (متخصصین FIS) و تعمیر و نگهداری این هواپیما را به کارکنان خود منتقل و عملیات بهره‌برداری را با کادر عملیاتی صد درصد ایرانی به انجام رسانند.

۸- جدا از اهمیت برخورداری کشور از ناوگان و ارسای پروازی، باید خاطر نشان نمود که هرگونه تأخیر در خرید این هواپیما نیز می‌توانست از طریق تأثیر بر افزایش مخاطرات عملیات پرواز ناوگان مسافری خسارات بسیار سنگین جانی، مالی، اجتماعی و سیاسی را برای کشور در پی داشته باشد. مطالعه مستندات موجود گواه آن است که بسیاری از سامانه‌های کمک ناوبری کشور پیش از آغاز عملیات و ارسای پروازی، در شرایط غیر استاندارد و بحرانی از دو جنبه پایان مدت اعتبار بهره‌برداری و صحت عملکرد سامانه قرار داشته‌اند که عدم اصلاح آنها می‌توانست فاجعه‌آمیز باشد و یا تعطیلی پروازهای برخی شرکت‌های هواپیمایی خارجی (مثلاً توقف پروازهای هواپیمایی ترکیه در فرودگاه تبریز و تهدید شرکت هواپیمایی سعودی به انصراف از عملیات حمل‌ونقل حجاج، به دلیل ضعف و ارسای پروازی) نمونه‌ای از تأثیرات ناشی از فقدان فلایت چک سامانه‌های کمک ناوبری هوایی در طول مدت بروز بحران پیش گفته است.

۹- مورد کاوی و تحلیل این اتهام زنی و لوازم جانبی آن، از جمله انتشار اسناد کاملاً محرمانه حساس‌ترین و استراتژیک‌ترین خرید صنعت هوانوردی کشور در رسانه‌ها، با تکیه بر دعاوی نماینده یک شرکت انگلیسی رقیب، که در جای خود محترم است، باید در فرصتی مناسب توسط متولیان امور امنیتی کشور با دقت تمام انجام شود.

نتیجه‌گیری

با در نظر گرفتن مطالب بیان شده، استراتژیک بودن این نوع هواپیما، پیچیده بودن فرایند خرید، مسئولیت‌پذیری ستودنی مدیران شرکت فرودگاه‌ها در خرید این هواپیما و تلاش مؤثرشان بر پایان دادن به بحران و بازگشت آرامش و ایمنی به صنعت هوانوردی کشور، این اقدام موفق را باید نمونه‌ای از مدیریت عاقلانه و مسئولیت‌پذیر به دست مدیران متدین و وطن‌دوست خواند.

احمد توکلی

رئیس هیئت‌مدیره سازمان مردم نهاد

دیده‌بان شفافیت و عدالت

21/03/1397

رونوشت:

رئیس محترم جمهور

رئیس محترم قوه قضاییه

رئیس محترم مجلس

معاون اول محترم رئیس‌جمهور

معاون اول محترم رئیس قوه قضاییه

دادستان کل محترم

وزیر محترم اطلاعات

وزیر محترم راه و شهرسازی

رئیس محترم سازمان صداوسیما

رئیس سازمان بازرسی کل کشور

رئیس محترم سازمان اطلاعات سپاه

نماینده محترم شرکت FCSL در ایران
مدیرعامل محترم شرکت فرودگاه‌های کشور
فرماندهی محترم سپاه حفاظت فرودگاه‌های کشور

انتهای پیام/

منبع: [فارس نیوز](#)