

ملخص العرض

فيكتور ف. غورلوف

رئيس ادارة استمرار صلاحية الطائرات للطيران
والتنمية الفنية للطيران المدني ، بالهيئة
الحكومية للطيران المدني في روسيا

تخرج السيد غورلوف في عام ١٩٦١ من معهد
كوبيشيف للطيران ببالوريبوس المهندس
الميكانيكية .

وهو على دراية كبيرة وخبرة واسعة بإدارة عمليات
الطائرات المدنية وصيانتها ، وصلاحية الطائرات
للطيران ، واعتمادية الطائرات ، والتحقيق في
الحوادث ، وترخيص الطائرات ، وحماية البيئة من
آثار الطيران .

في أثناء الوظائف التي شغلها لأربعين عاما ، تنقل
في مناصب عدة منها منصب نائب وزير الطيران
المدني (لشؤون تشغيل الطائرات وصيانتها ،
١٩٨٦-١٩٩١) ، وبعد حل الاتحاد السوفييتي عمل
نائب مدير ادارة النقل الجوي بوزارة النقل في
الاتحاد الروسي (١٩٩١-١٩٩٦) ونائب مدير هيئة
الطيران الاتحادية الروسية (١٩٩٦-٢٠٠٠) .

يتكون أسطول الطائرات المدنية في روسيا من ٨١٤٨ طائرة . منها ١٥٣٧
طائرة ركاب للمدى الطويل و ٦١٣ طائرة بضاعة مصنوعة في روسيا ،
ومعظمها صنع وأنتج في الستينات والسبعينات والثمانينات . وتملك
معظم الدول المصنعة للطائرات عددا كبيرا من الطائرات القديمة نسبيا
التي أنتجت أصلا للاستخدام الداخلي ثم للبيع . وفي الثمانينات
أنتجت روسيا طرزا جديدة من الطائرات والمحركات ، لكن تجديد
أسطول الطائرات كان يتقدم ببطء شديد لأن الدولة كانت تمر
بفترة انتقالية .

من ناحية الضوضاء تنتمي ١٠٤٩ طائرة (٦٨,٧ في المائة) من ١٥٣٧
طائرة ركاب طويلة المدى ، و ٥٦٢ طائرة (٩١ في المائة) من ٦١٨ طائرة
بضاعة الى طائرات الفصل الثاني . أما طائرات الفصل الثالث في الوقت
الراهن فهي ٥٤٤ طائرة ، منها ٣٤٤ طائرة من طراز YAK-40 ولا
علاقة لها بالطيران الدولي ، وبالتالي فإن عدد طائرات الفصل الثالث
يصبح ٢٠٠ طائرة في حالة تشغيل . وهذا لا يعني أن تجديد هذا
الاسطول مستحيل . ذلك لأن الطائرات من طراز توبوليف ١٥٤م
واليوشن ٦٢م و YAK-42 وأنطونوف ١٢٤ يجري ترخيصها حسب
مقتضيات الفصل الثالث ، وذلك بتركيب معدات كتم الضوضاء فيها ،
وستنتهي هذه العملية في المهلة الزمنية التي حددتها الايكاو . ويبلغ عدد
تلك الطائرات ٢٤١ طائرة . أما الطائرات من طراز اليوشن ٧٦ وتوبوليف
١٣٤ وتوبوليف ١٥٤ب واليوشن ٨٦ وأنطونوف ١٢ وأنطونوف ٢٦
وأنطونوف ٢٤ (١٣٣٢ طائرة في المجموع) فلن يتسنى تحديثها الا
بتغيير محركاتها .

ان التوصيات التي أصدرتها لجنة حماية البيئة في اجتماعها الخامس
تثير منذ الآن مشاكل اقتصادية عسيرة لأسطول الطائرات الروسي ،
ولكن الحلول المعقولة مازالت في المتناول .

أما موقف الاتحاد الأوروبي ، الذي يطالب بقواعد قياسية أكثر تشددا
من حيث مستويات الضوضاء والمهل الزمنية والحدود التشغيلية ، فانه
يستثني بالفعل امكانية تجديد هذه الطائرات ويشكل تمييزا في مجال
الملاحة الجوية الدولية .

تؤيد روسيا توصيات الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة ، وتعتقد أن
السياسة في هذا المجال يجب أن تكون مرنة بما فيها الكفاية لضمان
بلوغ الأهداف المرجوة ، مع اقامة الاعتبار الواجب للمواقف الاقتصادية
والفنية السليمة التي أعربت عنها الدول الأعضاء في الايكاو .