

بررسی ناوگان هوایی جمهوری اسلامی و مقایسه آن با سایر خطوط هوای دنیا



همه ما در زندگی خود بارها و بارها به دلایل مختلف از هواپیما ، به عنوان یک وسیله نقلیه سریع و راحت استفاده کرده ایم. اما یکی از اولین مفاهیمی که با شنیدن کلمه هواپیما ذهن اکثر ما را درگیر خودش می کند ، بحث ایمنی آن است. یک لحظه غفلت خلبان ، یک تغییر کوچک آب و هوایی ، نامناسب بودن باند فرود که ممکن است از چشم همه پنهان بماند ، و حتی یک لحظه غفلت خلبان هواپیمای مجاور می تواند پایان دردناکی بر زندگی مسافران باشد. اما فاکتور های دیگری هم هستند که از پیش می توان آنها را کنترل کرد. ایمنی هواپیما امروزه به یک صنعت بزرگ تبدیل شده است . یکی از مهمترین عناصری که در این صنعت نقش بسزایی ایفا می کند ، بحث عمر هواپیما است. خوب است ابتدا درک شفاف تری از عمر هواپیما داشته باشیم .

در حقیقت طول عمر یک هواپیمای مسافربری نه با زمان ، بلکه بر اساس سیکل های فشار وارد بر آن سنجیده می شود. هر بار که هواپیما در طول پرواز خود تحت این فشارها باشد ، بدنه آن در معرض تنش قرار می گیرد. " عمر 20 سال " به عنوان عبارتی برای 51000 ساعت پرواز و 75000 سیکل فشار برای اغلب هواپیماها مورد استفاده قرار می گیرد. هر زمان که فشار داخل کابین یک هواپیمای بزرگ زیاد می شود و در نتیجه مسافران قادر خواهند بود بدون

نیاز به ماسک هوا تنفس نمایند ، بدنه هواپیما در معرض فشار قرار می گیرد . این فشار کمی بدنه فلزی هواپیما را منبسط می کند و دوباره در زمان فرود هواپیما که فشار هوا مناسب تنفس می باشد ، بدنه به حالت اولیه خود برمی گردد .

اگر هواپیما در مسیرهای طولانی مورد استفاده قرار بگیرد ، چرخه فشار نسبتاً کمتری را تجربه کرده ، و در نتیجه طول عمر آن از 20 سال بیشتر می شود .

سازنده هواپیما ، بدین صورت طول عمری برای بدنه تعیین می نماید . در طی صدور پروانه ساخت هواپیما ، یک هواپیما ساخته می شود که در آزمون ثابت ، که فرود و برخاستن هواپیما را شبیه سازی می کند ، شرکت داده می شود . در این آزمون ، نیروهای وارد بر بال ها ، دم و همچنین نیروهای ناشی از فشار درونی هواپیما به بدنه ، اعمال می شود . آنها این آزمایشها را برای چرخه های پروازی 4 برابر طول عمر مورد انتظار هواپیما ، انجام می دهند . به عبارتی دیگر ، اگر بخواهند هواپیما 90,000 بار پرواز کند ، این آزمایش ها برای 360,000 چرخه صورت می گیرند . با این عمل ، آنها ضریب اطمینان خوبی را برای پیش بینی های خود در نظر می گیرند .

همچنین ، برخی از اجزای ساختاری مهم هواپیما نیز جهت تعیین طول عمر ، مورد ارزیابی قرار می گیرند . از این جمله می توان به موتور ها ، چرخ ها و عمده اتصالات سازنده اشاره کرد . به نتیجه این گونه آزمایش ها ، " حد عمر این " می گویند که بر اساس تجزیه و تحلیل خستگی است . به عنوان مثال ، چرخ های هواپیما (ارابه های فرود) مورد آزمایش قرار می گیرند تا جایی که معیوب شوند . داده های حاصل ، طول عمر (یا تعداد چرخه های) شکست برای نیروهای که در پرواز با آنها مواجه میشد را پیش بینی می کنند . و سپس این نتیجه را همانند قبل جهت ضریب اطمینان ، به $1/3$ یا کمتر کاهش می یابد .

حال که به صورت کلی بیشتر با عمر هواپیما آشنا شدیم ، بد نیست سری بزنیم به ناوگان هواپیمایی کشورمون ، ایران .

ناوگان هواپیمایی ایران ایر




تصویر	مدل	تعداد در ناوگان	فعال	زمین گیر	میانگین سن ناوگان
	B747-100/200	5 فروند	4 فروند	1 فروند	30 سال
	B747SP	4 فروند	3 فروند	1 فروند	34.3 سال
	A300-600	4 فروند	4 فروند	0 فروند	18 سال
	A300-B2/B4	10 فروند	8 فروند	2 فروند	28.3 سال

18.5 سال	5 فروند	2 فروند	7 فروند	A310	
16.8 سال	1 فروند	4 فروند	5 فروند	A320	
37.3 سال	2 فروند	1 فروند	3 فروند	B727-200	
19 سال	0 فروند	16 فروند	16 فروند	F100	
23.3 سال	12 فروند	42 فروند	تعداد کل ناوگان : 54 فروند		

ناوگان هواپیمایی ماهان







تصویر	مدل	تعداد در ناوگان	فعال	زمین گیر	میانگین سن ناوگان	
	B747-300	2 فروند	2 فروند	0	25.8 سال	
	B747-400	3 فروند	0 فروند	3 فروند	20 سال	
	A300-600	14 فروند	12 فروند	2 فروند	22 سال	
	A300B2/B4	6 فروند	4 فروند	2 فروند	30 سال	
	A310	9 فروند	7 فروند	2 فروند	21 سال	
	BAE 146-300	3 فروند	3 فروند	0 فروند	20.9 سال	
		تعداد کل ناوگان: 37 فروند		28 فروند	9 فروند	23 سال

ناوگان هواپیمایی آسمان



IRAN ASEMAN AIRLINES

تصویر	مدل	تعداد در ناوگان	فعال	زمین گیر	میانگین سن ناوگان
	A340-300	1	فروند 0	1 فروند	19.8
	B727-200 & F	6 فروند	3 فروند	3 فروند	سال 31.6
	Fokker 100	20 فروند	19 فروند	1 فروند	سال 19
	ATR72-200 ATR72-500	4 فروند 2 فروند	3 فروند 2 فروند	1 فروند 0 فروند	سال 18.1 سال 10.1
		تعداد کل ناوگان: 33 فروند		6 فروند	سال 19.6

براي مطالعه ساير خطوط هوايي مي توانيد به سايت

http://aviationnews.ir/fa/index.php?option=com_content&view=article&id=364&Itemid=71

مراجعه نماييد.

و همچنين براي اطلاعات بيشتر و جزئي تر مي توانيد به سايت <http://fleet.myaviation.ir/> مراجعه كنيد.

حال به بررسي ناوگان هوايي چند شركت جهان مي پردازيم :

ناوگان هواپيمائي لوفتانزا



Aircraft	Number	Age
Airbus A319	27	11.1 years
Airbus A320	46	16.2 years
Airbus A321	55	8.3 years
Airbus A330	15	6 years
Airbus A340	50	10 years
Airbus A380	8	1.5 years
Boeing 737	56	21 years
Boeing 747	30	17.8 years
McDonnell Douglas MD-11	18	13.7 years
TOTAL	305	13.3 years

ناوگان هواپیمایی امارات

Aircraft	Number	Age
Airbus A330	27	10.7 years
Airbus A340	18	10.8 years
Airbus A380	20	2.4 years
Boeing 747	5	8.7 years
Boeing 777	97	5.4 years
TOTAL	167	6.6 years



- در زیر هواپیماهایی از رده خارج شده این شرکت را ملاحظه می کنید که خود به خوبی گویای روند رو به رشد این شرکت می باشد.
- شایان ذکر است که شرکت خطوط هوایی امارات کمی پس از سال 1985 تأسیس گردیده است.

Emirates Retired Fleet

Aircraft	Total	Operations
Airbus A300B4	1	1985 1988
Airbus A300-600R	6	1989 2002
Airbus A310-300	11	1987 2007
Boeing 727-200	3	1985 1994
Boeing 737-300	1	1985 1987

ناوگان هواپیمایی قطر

Aircraft	Number	Age
Airbus A300	3	21.4 years
Airbus A319	2	8.4 years
Airbus A320	24	4.4 years
Airbus A321	12	4.3 years
Airbus A330	29	6.4 years
Airbus A340	4	5.4 years
Boeing 777	28	2 years
TOTAL	102	4.9 years



ناوگان هواپیمایی عربستان



[Saudi Arabian Airlines](#)

Aircraft	Number	Age
Airbus A300	10	21.9 years
Airbus A310	1	20.4 years
Airbus A320	34	1.5 years
Airbus A321	7	0.7 years
Airbus A330	12	5.9 years
Boeing 747	19	23.4 years
Boeing 777	23	13 years
Embraer 170/175	15	5.5 years
McDonnell Douglas MD-11	4	14.3 years
McDonnell Douglas MD-80/90	12	13.5 years
TOTAL	137	10.3 years

فهرست سوانح هوایی در ایران :

تاریخ سانحه	نوع هواپیما	کاربر هواپیما	تعداد تلفات
1390/07/26	Boeing 727-200	ایران ایر	0
1390/06/12	Airbus A300-600	ماهان ایر	0
1389/12/05	Diamond D-40	آموزشگاه خلبانی بوتیا	0
1389/10/19	Boeing 727-200	ایران ایر	79
1389/06/04	Fokker 100	هواپیمایی آسمان	0
1388/11/04	Tupolev TU-154M	هواپیمایی تابان	0
1388/08/27	Fokker 100	ایران ایر	0
1388/06/31	Ilyushin II-76MD	نیروی هوایی	7
1388/05/12	Boeing 707-3J9C	هواپیمایی ساها	0
1388/05/02	Ilyushin II-62M	هواپیمایی آریا	16
1388/04/24	Tupolev TU-154M	هواپیمایی کاسپین	168
1388/02/18	Tupolev 154M	ایران ایرتور	0
1387/11/27	Iran-140-100	هسا	5
1387/10/30	Fokker 100	ایران ایر	0
1386/10/12	Fokker 100	ایران ایر	0
1386/07/19	Paravar Pars Pelican	پرآور پارس	1
1385/09/06	Antonov 74T-200	نیروی هوایی سپاه	37
1385/06/10	Tupolev 154M	ایران ایرتور	28
1384/10/19	Dassault Falcon 20	نیروی هوایی سپاه	11
1384/09/15	C-130 Hercules	نیروی هوایی	94+12

1384/05/21	HESA Iran-140	هواپیمایی سفیران	0
1384/01/31	Boeing 707-3J9C	هواپیمایی ساها	3
1383/12/17	Airbus A310-304ET	هواپیمایی ماهان	0
1382/11/21	Fokker 50	کیش ایر	43
1382/04/04	Lockheed C-130 Hercules	نیروی هوایی	7
1381/11/30	Ilyushin 76MD	نیروی هوایی سپاه	275
1380/12/05	Ilyushin 76	نیروی هوایی سپاه	0
1380/12/01	Tupolev 154M	کیش ایر	0
1380/11/23	Tupolev 154M	ایران ایرتور	119
1380/02/27	Yakovlev 40	فراز قشم	30
1379/08/23	Yakovlev 40	آریاتور قشم	0
1379/07/03	Fokker 100	ایران ایر	0
1379/04/28	Fokker F-28-4000	هواپیمایی آسمان	0
1378/11/13	Airbus A300B2-203	ایران ایر	0
1378/11/13	Lockheed C-130E Hercules	نیروی هوایی	8
1378/08/04	نامشخص	ایران ایر	0
1376/01/25	Fokker 100	ایران ایر	0
1376/07/14	نامشخص	ایران ایر	0
1375/12/23	Lockheed C-130 Hercules	نیروی هوایی	86
1375/12/13	Falcon 20	هوانیروز	4
1375/03/20	Boeing 727-286	ایران ایر	4
1375/01/07	Tupolev 154M	ایران ایرتور	0
1373/10/15	Lockheed Jetstar 8	نیروی هوایی	12
1373/07/20	Fokker F-28 -1000	هواپیمایی آسمان	66
1372/12/26	Lockheed C-130H Hercules	نیروی هوایی	32
1371/11/19	Tupolev 154M	ایران ایرتور	131
1371/02/06	Fokker F-27 - 400M	شرکت نفت	39
1369/07/12	Fokker F-27 - 600	هواپیمایی آسمان	0
1368/11/06	Boeing 727	ایران ایر	4
1367/07/30	Boeing 747	ایران ایر	0
1367/04/12	Airbus A300B2-203	ایران ایر	290
1366/10/15	نامشخص	ایران ایر	نامشخص
1366/02/15	نامشخص	ایران ایر	نامشخص
1365/08/11	Lockheed C-130 Hercules	نیروی هوایی	98
1365/07/23	Boeing 737-286	ایران ایر	3
1364/12/01	Fokker F-27- 600	شرکت نفت	0
1364/10/02	نامشخص	ایران ایر	1
1364/08/11	Boeing 707	ایران ایر	0
1364/05/14	Boeing 727	ایران ایر	1
1363/06/21	Airbus A300B2-203	ایران ایر	0
1363/06/18	Boeing 727	ایران ایر	0
1363/06/23	Airbus A300B2-203	ایران ایر	0
1363/05/16	Airbus A300	ایران ایر	0

1363/04/05	Boeing 727	ایران ایر	0
1363-1364	Lockheed P-3F Orion	نیروی هوایی	نامشخص
1362/04/15	Boeing 747	ایران ایر	0
1361/12/26	Pilatus BN-2A-3	پارس ایر	0
1361/10/17	Boeing 727-86	ایران ایر	0
1361/08/12	Pilatus BN-2A-21	پارس ایر	1
1360/07/07	Lockheed C-130H Hercules	نیروی هوایی	80
1358/11/01	Boeing 727-86	ایران ایر	128
1358/03/29	Lockheed C-130H Hercules	نیروی هوایی	5
1357/06/28	Lockheed C-130H Hercules	نیروی هوایی	9
1356/12/06	Fairchild FH-227D	ایر سرویس	0
1356/08/01	C-47-DL	Uniran	3
1355/09/30	Lockheed C-130H Hercules	نیروی هوایی	9
1355/02/19	Boeing 747-131F	نیروی هوایی	17
1353/08/30	Falcon 20E	ایر تاکسی	2
1353/07/08	Fokker F-27 Friendship 400M	نیروی هوایی	نامشخص
1352/12/09	Lockheed C-130E Hercules	نیروی هوایی	10
1352/06/03	Fokker F-27 Friendship 600	نیروی هوایی	5
1351/05/20	Pilatus-Britten BN-2A-6	پارس ایر	0
1350/03/23	C-47A-60-DL	ایر تاکسی	0
1349/07/18	Boeing 727	ایران ایر	0
1349/03/31	Boeing 727	ایران ایر	0
1349/01/24	C-47B-20-DK	ایر تاکسی	0
1348/01/18	Lockheed C-130E Hercules	نیروی هوایی	نامشخص
1346/01/29	Lockheed C-130E Hercules	نیروی هوایی	23
1345/12/26	C-47A-70-DL	ایران ایر	11
1343/11/26	Vickers 782D Viscount	ایرانیان ایرلاینز	0
1343/02/14	R4D-4 (DC-3)	ایران ایر	نامشخص
1341/07/18	Fokker F-27- 200	دولت ایران	4
1341/12/01	C-47A-25-DK	ایران ایر	نامشخص
1340/10/12	C-47-DL	ایران ایر	0
1340/05/13	Douglas DC-4	ایران ایر	0
1338/04/24	Avro 685 York C.1	پرشین ایرسرویس	نامشخص
1338/02/05	C-47A-20-DL	ایران ایر	0
1335/06/27	Avro 685 York C.1	پرشین ایرسرویس	نامشخص
1334/06/23	Avro 685 York C.1	پرشین ایرسرویس	0
1332/04/09	C-47A-20-DK	ایران ایر	0
1331/10/05	C-47A-35-DL	ایران ایر	27

بررسی وضعیت خطوط هوایی جهان از نظر سوانح هوایی از سال 1986 تا سال 2010

NORTH AMERICA					
Airline	Million Flights	Fatal Events	Adj. Fatal Events	Last Fatal Accident	Above / Below Average Accident Rate
Air Canada	4.90	0	0	(1983)	-150%
AirTran Airways (ValuJet)	2.35	1	1.00	1996	+28%
Alaska Airlines / Horizon	6.43	1	1.00	2000	-97%
American Airlines	20.33	6	4.04	2001	-219%
American Eagle / Executive	13.31	4	3.72	1994	-36%
Comair	5.69	3	3.00	2006	+126%
Continental AL/Cont. Exp.	14.80	4	2.34	2009	-219%
Delta Airlines	19.93	3	0.94	1996	-517%
Hawaiian Airlines	1.66	0	0	None	-51%
JetBlue	1.37	0	0	None	-42%
Midwest Express Airlines	0.82	1	1.00	1985	+75%
Southwest Airlines	18.78	0	0	None	-575%
United Airlines	16.47	6	3.42	2001	-162%
United Express	12.57	3	2.67	1996	-118%
US Airways	15.58	5	2.52	1994	-225%
USAir Shuttle	0.90	0	0	None	-28%
WestJet	1.15	0	0	None	-35%
EUROPE					
Airline	Million Flights	Fatal Events	Adj. Fatal Events	Last Fatal Accident	Above / Below Average Accident Rate
Aer Lingus	1.51	0	0	1968	-46%
Aeroflot Russian Airlines	2.24	2	2.00	2008	+131%
Air Europa	0.83	0	0	None	-26%
Air France	7.28	5	3.03	2009	+80%
Alitalia-Compagnia Aerea	4.40	1	1.00	1990	-35%
Austrian Airlines	1.17	0	0	(1960)	-36%
British Airways	6.19	0	0	(1976)	-189%
British Midland	2.33	1	0.40	(1989)	-31%
EasyJet	2.29	0	0	None	-70%
Finnair	2.32	0	0	(1963)	-71%

Iberia	4.52	1	1.00	(1985)	-38%
Icelandair	0.62	0	0	(1951)	-19%
JAT Yugoslavian Airways	0.57	0	0	(1973)	-18%
KLM Royal Dutch Airlines	3.39	1	0.09	1994	-95%
Lufthansa Airlines	9.37	2	0.23	1993	-264%
Malev- Hungarian Airlines	0.78	0	0	(1977)	-24%
RyanAir	2.85	0	0	None	-87%
SAS Scandinavian Airlines	6.87	1	1.00	(2001)	-110%
TAP Air Portugal	1.35	0	0	(1977)	-41%
Transaero airlines	0.21	0	0	None	-6%
Turkish Airlines	2.34	3	1.75	(2009)	+103%
Ukraine Int. Airlines	0.19	0	0	None	-6%
Virgin Atlantic Airilnes	0.29	0	0	None	-9%

ASIA - AUSTRALIA

Airline	Million Flights	Fatal Events	Adj. Fatal Event	Last Fatal Accident	Above / Below Average Accident Rate
Air China	3.52	1	0.77	(2002)	-31%
Air India	0.59	1	0.95	2010	+77%
Air New Zealand	1.51	0	0	(1979)	-46%
All Nippon Airways	4.77	0	0	(1971)	-146%
Asiana Airlines	1.72	1	0.62	1993	+9%
Cathay Pacific Airways	1.24	0	0	(1972)	-38%
China Airlines	0.93	6	4.98	2002	+469%
China Eastern Airlines	3.41	4	1.88	2004	+84%
China Southern Airlines	4.57	2	1.51	1997	+11%
Dragon Air	0.40	0	0	None	-12%
Garuda Airlines	2.01	4	1.65	2007	+103%
Hainin Airlines	1.54	0	0	None	-47%
Indian Airlines	2.28	5	3.06	1999	+236%
Japan Air Lines	3.27	1	1.00	1985	0%
Korean Airlines	2.81	1	0.91	1997	+5%
Malaysia Airlines	3.70	1	0.65	1995	-48%
Pakistan Airlines	1.44	5	4.18	2006	+374%
Philippine Air Lines	1.18	6	2.09	1994	+173%
Qantas Airways	2.76	0	0	(1951)	-85%
Singapore Airlines/Silk Air	1.62	2	1.5	2000	+100%

Thai Airways	2.05	4	3.69	1998	+306%
Virgin Blue	1.02	0	0	None	-31%
SOUTH/CENTRAL AMERICA - MEXICO-CARIBBEAN					
Airline	Million Flights	Fatal Events	Adj. Fatal Event	Last Fatal Accident	Above / Below Average Accident Rate
Aerolíneas Argentinas	1.30	0	0	(1970)	-40%
Aeromexico	2.47	1	1.00	1986	+24%
Air Jamaica	0.43	0	0	None	-13%
Avianca	1.52	3	2.43	1990	+196%
Cubana Airlines	0.31	8	5.23	1999	+513%
GOL / Varig	4.10	3	2.20	2006	+95%
LAN Chile S.A.	0.65	1	0.31	1991	+11%
Mexicana de Aviacion	2.36	1	1.00	1986	+28%
TACA International Airlines	0.50	2	0.26	2008	+11%
TAM	2.62	4	2.06	2007	+126%
AFRICA - MIDDLE EAST					
Airline	Million Flights	Fatal Events	Adj. Fatal Event	Last Fatal Accident	Above / Below Average Accident Rate
Air Zimbabwe	0.22	0	0	(1979)	+7%
EgyptAir	1.13	4	2.66	2002	+232%
EI AI	0.42	0	0	(1992)	-13%
Emirates Airline	1.01	0	0	None	-31%
Iran Air	0.95	5	3.42	2011	+313%
Kenya Airways	0.48	2	1.94	2000	+179%
Kuwait Airways	0.38	1	0.02	1988	-10%
Olympic Air	2.09	0	0	None	-64%
Oman Aviation	0.24	0	0	None	-7%
Royal Air Maroc	0.77	1	1.00	1994	+76%
Royal Jordanian	0.39	0	0	None	-12%
Saudi Arabian Airlines	2.50	1	1.00	1996	+23%
South African Airways	1.37	1	1.00	1987	+58%

توضیح داده های جدول بالا:

- آمارها بر اساس داده های 25 سال از 1986 تا 2010 می باشند.
- Million Flights تعداد پروازها در میلیون می باشد.

- Fatal Events تعداد پروازهایی می باشد که در آنها حداقل یک مسافر جان خود را از دست داده است.
- Adjusted Fatal Event بدین صورت محاسبه می شود :

Fatal Events حقیقی به بر اساس در صد مسافران کشته شده در هر سانحه می باشد. محاسبه D یا Adjusted Fatal Events همانند مثال زیر می باشد :

یک شرکت هوایی دارای 3 سانحه منجر به مرگ می باشد :

- در حادثه اول ، 120 نفر از 120 مسافر کشته شده اند.
- در حادثه دوم ، 75 نفر از 150 مسافر کشته شده اند.
- در حادثه سوم ، 5 نفر از 200 مسافر کشته شده اند.

$$120 / 120 = 1$$

$$75 / 150 = 0.5$$

$$5 / 200 = 0.025$$

به جای 3 fatal event حقیقی ، Adjusted Fatal Events برابرست با $0.025+0.5+1$ یا 1.525.

Last Event : سالی که در آن آخرین fatal event روی داده است.

Accident Rate : درصد بالا یا پایین میانگین نرخ سوانح هوایی برای تمام 85 خط هوایی

Accident Rate به این صورت حساب می شود : $(\text{Accident Rate} = ((A * (B/C)) - D)$

که در آن :

A : تعداد پرواز ها در میلیون برای خط هوایی در حال بررسی می باشد.

B : adjusted fatal events برای همه خطوط هوایی موجود در لیست.

C : تعداد پرواز ها در میلیون برای همه خطوط هوایی موجود در لیست.

D : adjusted fatal events برای خط هوایی در حال بررسی.

بعد از این مقایسه ، نظر شما را به تاریخچه ایران ایر جلب می نمایم . که در آن نکات مهمی نهفته است ، مانند :

- ایران ایر چگونه و در چه زمانی شکل گرفت ؛
- وضعیت آن در دوره های مختلف تاریخ چگونه بوده است ؛
- در چه دوره هایی جهت بهبود آن تلاش شده است ؛

- این خط هوایی یا به عبارتی ایران چه نقشی در حمل و نقل جهانی دارد و چه نقشی می‌توانست داشته باشد.

کامل این مطلب را اینجا بخوانید :

http://fa.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86_%D8%A7%DB%8C%D8%B1



گروهی از بازرگانان ایرانی در سال ۱۹۴۲، شرکت هواپیمایی ایرانین ایزویز را تأسیس نمودند. این شرکت به جابجایی مسافر و بار در مسیرهای داخلی و منطقه‌ای می‌پرداخت و علاوه بر آن یک پرواز هفتگی باری نیز به اروپا انجام می‌داد.

در سال ۱۹۵۴، یک شرکت هواپیمایی خصوصی دیگر به نام پرشین ایرسرویسز (پاس) در تهران تشکیل شد. پاس فعالیت‌های خود را در زمینه حمل بار آغاز کرد و بعدها به حمل مسافر در مسیرهای داخلی منتهی به تهران نیز پرداخت. این شرکت در سال ۱۹۶۰ پروازهای بین‌المللی خود را در مسیرهای اروپایی آغاز نمود. این مسیرها شامل تهران-لندن، تهران-پاریس، تهران-ژنو و تهران-بروکسل می‌شد. این پروازها با استفاده از هواپیماهای دی سی ۷ اجاره شده از شرکت سابنا انجام می‌گرفت.

در روز ۲۴ فوریه سال ۱۹۶۲، دو شرکت ایرانین ایزویز و پرشین ایرسرویسز در یکدیگر ادغام شده و شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) تأسیس گشت. این شرکت ملی اعلام شد و تمام امکانات و پرسنل دو شرکت مذکور را در اختیار گرفت. در همان زمان نشان هما برای این شرکت تازه تأسیس طراحی گشت.

دوران طلایی

اولین پرواز هما با هواپیماهای جت در سال ۱۹۶۵ با استفاده از یک فروند بوئینگ ۷۲۷-۱۰۰ در مسیر تهران-بیروت انجام شد. پس از آن شرکت تصمیم به تبدیل تمام ناوگان خود به هواپیماهای جت گرفت. با شروع دهه ۱۹۷۰ عصر طلایی هما نیز آغاز گشت. در سال ۱۹۷۱ تعدادی بوئینگ ۷۳۷-۱۰۰ و در سال ۱۹۷۴ تعدادی بوئینگ ۷۲۷-۲۰۰ وارد ناوگان شرکت شد. همچنین تحویل هواپیماهای گران قیمت بوئینگ ۷۴۷ از نوع ۱۰۰ و ۲۰۰ و اس پی از سال ۱۹۷۵ آغاز گشت.

javanam56.com

جبرجت بوئینگ ۷۴۷-SP

یک پیروزی تازه برای هواپیمائی ملی ایران «هما»



«هما» همچنان در راه پیروزی گام بر میدارد و در سراسر جهان دومین شرکت هواپیمائی است که مددزترین هواپیمای بدنه وسیع دنیا را که دارای بهترین نصیصیات پروازی در بین هواپیمای موجود دنیا است خدمت میگیرد. بوئینگ ۷۴۷SP قادر است با ۳۰۵ مسافر، بالاتر، سریعتر و دورتر از سایر هواپیمای مادن است. صوت جهان پرواز کرده، مسافران خود را با آسایش و آرامش بیشتر، قصد سفر

۵۶ جوانان
 へイカン ジャワナン
 هواپیمائی ایران ۴۰

در میانه دهه هفتاد میلادی، هما پروازهای بدون توقف بسیاری را به طور روزانه به قاره اروپا انجام میداد، در این دوره هواپیمایی ملی ایران تنها در مسیر تهران-لندن بیش از سی پرواز هفتگی انجام میداد. خط هوایی تهران به فرودگاه جان اف کندی نیویورک در سال ۱۹۷۵ با بهره‌گیری از بوئینگ ۷۰۷ و با یک توقف در فرودگاه هیثرولندن آغاز شد. با خرید بوئینگ‌های ۷۴۷ اس پی، هما این هواپیماهای دوربرد را در مسیر تهران-نیویورک به کار گرفت و به این ترتیب طولانی‌ترین خط هوایی بدون توقف جهان را راه اندازی کرد.

در ۸ اکتبر سال ۱۹۷۲ هما قرارداد خرید دو فروند هواپیمای مافوق صوت کنکور را با کنسرسیوم انگلیسی-فرانسوی آن به امضا رساند. البته این هواپیماها هرگز به ناوگان هما وارد نشدند، چرا که در آوریل ۱۹۸۰ با توجه به روی دادن انقلاب ایران

و دگرگون شدن سیاست‌های حکومت، این قرارداد فسخ شد. هما آخرین شرکت هوایی خارجی بود که قرارداد خرید این هواپیما را فسخ می‌کرد.

در سال ۱۹۷۸ هما ۶ فروند ایرباس مدل آ-۳۰۰ را برای به کارگیری در مسیرهای محلی از شرکت اروپایی ایرباس خریداری کرد و نخستین بهره بردار هواپیماهای ایرباس در خاورمیانه لقب گرفت. در پایان این سال هما به بیش از ۳۱ مقصد در داخل و خارج از ایران، از پکن و توکیو تا نیویورک به طور روزانه پرواز می‌کرد و در حال راه اندازی خطوط هوایی جدیدی به مقصد لس آنجلس و سیدنی بود.

در سال‌های پایانی دهه هفتاد، هواپیمایی ملی ایران به عنوان رو به رشدترین شرکت هواپیمایی جهان شناخته می‌شد و در عین حال یکی از ایمن‌ترین، مدرن‌ترین، و پردرآمدترین شرکت‌های هواپیمایی دنیا نیز به شمار می‌رفت. در سال ۱۹۷۶ هما پس از شرکت استرالیایی کوانتاس ایمن‌ترین شرکت هوایی جهان لقب گرفت. در آن سال‌ها هما سعی داشت از موقعیت استراتژیک ایران به عنوان نقطه‌ای میان شرق و غرب عالم به نحو احسن استفاده کرده و ایران را به مرکز ترانزیت بار و مسافر در جهان تبدیل کند. این روند با انقلاب ۱۹۷۹ ایران به کلی متوقف شد.



آخرین فرود هما در فرودگاه جان اف کندی نیویورک در روز ۷ نوامبر سال ۱۹۷۹ اتفاق افتاد. دولت آمریکا پرواز روز بعد هما را درحالی که برای فرود آماده می‌شد به فرودگاه مونترال تغییر مسیر داد و اعلام کرد به دلیل تنش‌های ایجاد شده در روابط دو کشور در جریان اشغال سفارت آمریکا در تهران، هواپیماهای ایرانی حق فرود در هیچ یک از فرودگاه‌های ایالات متحده را ندارند.

نام رسمی شرکت در سال ۱۹۸۱ به هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تغییر یافت.

با آغاز دهه ۱۹۹۰ میلادی با وجود افزایش شدید تقاضا برای سفرهای هوایی، به دلیل تحریم‌های اعمال شده علیه صنعت هوایی ایران از سوی آمریکا، هما تنها توانست چند فروند هواپیمای کوچک فوکر ۱۰۰ را از شرکت سازنده هلندی آن خریداری کند.

از مهم‌ترین اتفاقات دیگر دهه نود میلادی برای هما می‌توان به راه اندازی شرکت‌های هواپیمایی خصوصی در ایران اشاره کرد. با توجه به سیاست‌های دولت ایران در زمان ریاست جمهوری اکبر هاشمی رفسنجانی شرکت‌های هواپیمایی مختلفی مانند هواپیمایی ماهان، هواپیمایی کاسپین و کیش ایرت‌اسیس شدند که به انحصار هما در پروازهای داخلی و خارجی پایان بخشیدند. در حال حاضر شرکت هواپیمایی در حال رشد ماهان را می‌توان مهم‌ترین رقیب داخلی هما ارزیابی کرد.

در سال‌های پایانی دهه ۱۹۹۰ با توجه به بهبود روابط جمهوری اسلامی ایران با اروپا در دوره ریاست جمهوری سیدمحمدخانی، هما توانست قرارداد خرید چند فروند هواپیمای مدرن ایرباس ای ۳۳۰-۲۰۰ را با شرکت اروپایی ایرباس‌نهایی کند، این قرارداد هم در سال ۲۰۰۱ با توجه به فشارهای ایالات متحده آمریکا لغو شد. در همان سال شرکت ۵ فروند ایرباس آ-۳۱۰-۲۰۰ و ۱ فروند ایرباس آ-۳۱۰-۳۰۰ را به صورت دسته دوم از ترکیه خریداری کرد.

تحریم‌های آمریکا علیه ایران که شامل ممنوعیت فروش هواپیما و قطعات آن می‌شود مهم‌ترین مانع بر سر رشد هما به شما می‌رود. امروزه به دلیل این تحریم‌ها، هما ناوگانی فرسوده و قدیمی دارد. این شرکت نه تنها جایگاه ممتاز جهانی خود در دهه هفتاد را به کلی از دست داده بلکه با سرمایه‌گذاری برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات عربی متحده، قطر و بحرین بر صنعت هوایی خود، در منطقه خاورمیانه نیز به عنوان یک شرکت هواپیمایی درجه دو شناخته می‌شود.

بسیاری از پروازهای بین‌المللی هما به دلیل کمبودهای این شرکت متوقف شده و شبکه پروازی داخلی این شرکت نیز با وجود افزایش تقاضاها تغییر چندانی نکرده است. به دلیل عمر زیاد هواپیماهای این شرکت میزان تاخیر پروازهای آن نیز افزایش قابل ملاحظه‌ای یافته است. بسیاری از هواپیماهای هما به دلیل نقائص فنی جزئی بازنشسته شده‌اند، چرا که شرکت قدرت تعمیر و تامین قطعات یدکی آنها را ندارد. نمونه این هواپیماها را می‌توان در فرودگاه مهرآباد دید. یک بوئینگ ۷۴۷ اس پی این شرکت نیز بعد از شکستن ارابه فرود آن در سال ۲۰۰۴ در فرودگاه پکن، بلا استفاده شده است. با این حال هما سعی دارد با اجاره یا خرید هواپیماهای دست‌دوم از کشورهایمانند ترکیه یا خرید هواپیماهای روسی بخشی از کمبودهای خود را رفع کند.



در ژوئن سال ۲۰۰۶ میلادی پنج کشور عضو دائم شورای امنیت سازمان ملل متحد به اضافه آلمان پیشنهادی به جمهوری اسلامی ایران ارائه دادند که براساس آن به ازای تعلیق فعالیتهای هسته‌ای امتیازاتی به ایران تعلق می‌گرفت، از جمله این امتیازات لغو تحریم‌های هوایی علیه ایران بود. البته با توجه به پاسخ منفی ایران به این پیشنهاد به نظر می‌رسد تحریم‌ها در سال‌های آینده نیز ادامه یابد.

منابع :

http://wiki.answers.com/Q/What_is_the_average_life_expectancy_for_a_commercial_Aircraft

http://wiki.answers.com/Q/How_long_does_a_airplane_last

<http://answers.yahoo.com/question/index?qid=20060713112729AAwDh1U>

<http://fleet.myaviation.ir/>

http://aviationnews.ir/fa/index.php?option=com_content&view=article&id=364&Itemid=71

http://fa.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86_%D8%A7%DB%8C%D8%B1

[http://en.wikipedia.org/wiki/Emirates_\(airline\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Emirates_(airline))

<http://www.airsafe.com/events/airlines/fleetage.htm>

http://aviationnews.ir/fa/index.php?option=com_content&view=article&id=254&catid=35&Itemid=104

<http://planecrashinfo.com/rates.htm>