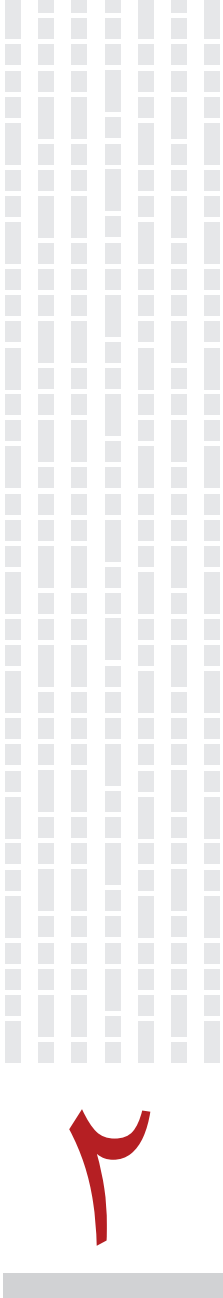
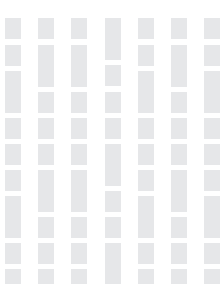


روز قضا

<div><div>📅</div><div><div>دوشنبه ۹ بهمن ۱۴۰۲</div></div></div>
<div><div>📞</div><div><div>شماره ۴۰۶۹</div></div></div>
<div><div>🌐</div><div><div>www.fdn.ir</div></div></div>
<div><div>🌐</div><div><div>FARHIKHTEGANDAILY</div></div></div>



به گفته کارشناسان فضایی ایران با پرتاب سه ماهواره مه‌دا، کیهان ۲ و هاتف وارد فاز جدیدی از دستاوردهای فضایی شد

سلام ایران به آسمان جدید با مه‌دا



نظر ایدئولوژیک و دیپلماتیک و راهبردی قرار دارند، طبیعتا به دنبال این هستند که از هر موردی علیه ما استفاده کنند و واکنش نشان دهند و فقط هم در حوزه فضایی این اتفاق نمی‌افتد. واکنشی که آنها نشان می‌دهند، حرکت ذاتی‌شان است و حرکت به سمت توسعه نیز یک الزام حیاتی است و نمی‌شود از آن چشم‌پوشی کرد.»

پرتاب ماهواره ایرانی مه‌دا

ماهواره مه‌دا محموله اصلی پرتابگر سیمِرخ بوده است و دو ماهواره دیگر از محموله‌های فرعی این پرتابگر بودند. این ماهواره توسط پژوهشگاه فضایی ایران ساخته شده است. از جمله نکات جالب توجه انتخاب نام این ماهواره ایرانی است. محمد نذافی پور مبیندی، مدیر پروژه این ماهواره در سال ۱۴۰۰ بر اثر کرونا درگذشت. نام‌گذاری این ماهواره ایرانی نیز به یاد مدیر این پروژه و به نام دختر مرحوم نذافی‌پور انجام شده است. از مأموریت‌های اصلی این ماهواره بررسی صحت عملکرد ماهواره‌بر سیمِرخ در مدار پایین و ارزیابی عملکرد قابلیت اطمینان و فناوری‌های بومی در فضا است. پرتاب سه ماهواره ایرانی استا تنها پرتاب موفق در چند وقت اخیر نبود. هفته‌گذشته بود که ماهواره ایرانی ثریا توسط ماهواره‌بر قائم ۱۰۰ هوافضای سپاه پرتاب شد. ثریا یک ماهواره مخابراتی است که با هدف آزمون عملکرد و قابلیت اعتماد زیر سامانه‌های ماهواره‌ای و ارتباطات ایستگاه‌های زمینی با ماهواره پرتاب شد و با موفقیت در مدار ۷۵۰ کیلومتری زمین قرار گرفت. پرتاب این ماهواره و ارسال آن با واکنش‌هایی از جانب کشورهای بین‌المللی همراه شد و تروئیکای اروپایی پرتاب این ماهواره را محکوم کردند و در بیانیه‌ای مدعی شدند ماهواره‌بر ثریا از فناوری‌های ضروری برای ساخت سامانه موشک‌های بالستیک دوربرد استفاده می‌کند. با این حال کارشناسان مأموریت پرتاب ماهواره مه‌دا را حد-تاز زیادی مشابه ماهواره ثریا می‌دانند و می‌توان گفت پرتاب‌های موفقیت‌آمیز این ماهواره‌ها از جمله دستاوردهای مهم و قابل توجهی در حوزه فضایی به شمار می‌رود که می‌تواند مسیر پیشرفت ایران در حوزه پرتاب ماهواره را هموار کند.

پرتاب شده نوع مداری که برای اینها در نظر گرفته شده، مدار بیضوی است که ارتفاع حضیض این مدار ۴۵۰ کیلومتر و ارتفاع اوج آن هزار و ۱۰۰کیلومتر است. اینها ماهواره‌هایی از نوع تحقیقاتی هستند. ماهواره‌های تحقیقاتی، یعنی اینکه شما می‌خواهید یک فناوری را به اثبات برسانید و برای کارهای بعدی‌تان مورد ارزیابی قرار بدهید پس یک مقیاس کوچک از این فناوری را در قالب ماهواره به فضا پرتاب می‌کنید و بازخوردی که از آن حسگرها روی ماهواره‌ها نصب کردید، می‌گذاشتید را برای تکمیل کار بزرگ بعدی‌تان استفاده می‌کنید. سه ماهواره‌ای که پرتاب شد، از این نوع هستند. این سه ماهواره درواقع بستری برای تست بعضی از فناوری‌های حوزه جدید فضایی هستند که در قالب این سه ماهواره که ماهواره‌های نسبتاً کوچکی هستند، فناوری‌هاست می‌شود تا در ماهواره‌های بعدی‌مان که ماهواره‌های بزرگ‌تری هستند، از این فناوری استفاده شود.»

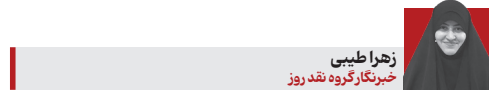
واکنش‌های بین‌المللی به پرتاب ماهواره ثریا

شلتونکی در رابطه با اینکه ساخت ماهواره‌های جدید و پرتاب آنها مثل ثریا با واکنش‌های کشورهای بین‌المللی همراه شده و مورد توجه قرار گرفته نیز گفت: «برنامه فضایی ایران سال‌هاست به خاطر اینکه در دولت قبل گره‌ای با بحث‌های سیاسی پیدا کرد، تبدیل به محوری برای جنگ روانی و شانناژ رسانه‌ای غربی‌ها علیه ایران شده است. درصورتی‌که برنامه فضایی ایران یک برنامه کاملاً علمی و فضایی است و مبتنی بر نیازهای کشور است. ماکشور وسیعی هستیم که برای یک سری خدمات در کشورمان ناچاریم به سمت فضا حرکت کنیم. کشوری مثل ایران با این جغرافیای وسیع قطعاً برای نظارت دقیق روی سرزمین خودش که پایش اراضی و پایش زمین دارد، چاره‌ای ندارد که به سمت فناوری‌های فضایی برود. می‌خواهم این را بگویم که الزامات سزرزمینی ایران، کشور را به این سمت سوق می‌دهد که به سراغ به دست آوردن و توسعه برنامه سزرزمینی حرکت کند، چون چاره دیگری وجود ندارد. البته خیلی هم دیر شروع کرده‌ایم و به نوعی از کشورهای منطقه هم عقب هستیم. کشورهای اروپایی چون ما در یک مخاصمه از

که لیگ پرتاب همزمان چند ماهواره است. پرتابگر سیمِرخ، پرتابگری است که توان حمل محموله‌اش نسبتاً خوب است. شما تصور کنید می‌شود پنج ماهواره ۵۰ کیلویی را با یک پرتاب در مدار قرار داد یا همین نسبت ۲۵۰ کیلوگرم را تقسیم کنید. ما الان در کشورمان تعداد قابل توجهی ماهواره دانشجویی داریم که توسط تیم‌های دانشجویی ساخته می‌شوند که عمدتاً ماهواره‌های «کیوب‌ست» هستند. یکی از چالش‌های اصلی که اینها دارند، بحث پرتاب است. ماهواره را می‌سازند و این ماهواره سال‌های سال در مرکز رشد و پژوهشگاه‌ها معطل می‌ماند و امکان پرتایش وجود ندارد، کم‌اینکه ماهواره‌هایی‌که اخیراً پرتاب می‌کنیم مثل ماهواره ثریا، ماهواره مه‌دا و ماهواره‌های دیگری که در یکی دو هفته اخیر پرتاب کردیم، ماهواره‌هایی هستند که ساخته شده بودند و معطل پرتابگر بودند. امروز به یک توان خوب در این حوزه رسیدیم و راه را شروع کرده‌ایم. نمی‌خواهم بزرگنمایی کنم ولی ما حقیقتاً اول راه فضایی‌شدن قرار داریم و اولین راه را نسبتاً خوب شروع کردیم. الان با تئیینتی که در پرتابگرهایمان به وجود آمده، چه پرتابگرهایی که در سپاه داریم چه آنهایی که در وزارت دفاع داریم، فضا برای پرتاب ماهواره‌هایی که ساخته شده به وجود آمده که درصد عمده‌ای از اینها ماهواره‌های دانشجویی هستند و با این قابلیت جدیدی که در پرتابگر سیمِرخ به وجود آمده در آینده نزدیک شاهد این خواهیم بودیم که تعداد زیادی ماهواره علی‌الخصوص ماهواره‌های دانشجویی، با این پرتابگر به مدار تزریق می‌شوند.»

پرتاب سه ماهواره جدید، بستری برای استفاده از این فناوری در ماهواره‌های بزرگ‌تر

شلتونکی در ادامه در مورد کاربردی که ماهواره‌های ساخته شده دارند، نیز گفت: «ماهواره‌ها کاربردهای مختلفی دارند. به‌طور خاص شناخته‌شده‌ترین کاربرد ماهواره‌ها سنجنشی است که عمده ماهواره‌های سنجنشی بحث تصویربرداری از زمین را انجام می‌دهند، منتها ماهواره سنجنشی تنها برای تصویربرداری نیست و در موارد دیگری هم مورد استفاده قرار می‌گیرد. ماهواره‌های مخابراتی و موقعیت‌یابی هم داریم. این ماهواره‌هایی که الان



زهرا طهمی خبرنگار گروه شد روز

روز گذشته بود که خبر پرتاب سه ماهواره ایرانی به فضا به نام مه‌دا، کیهان ۲، هاتف ۱ توسط پرتابگر سیمِرخ منتشر شد. مه‌دا یک ماهواره ۲۲ کیلوگرمی است که توسط پژوهشگاه فضایی ایران، طراحی و ساخته شده است. کیهان ۲ و هاتف ۱ نیز از جمله ماهواره‌های ۱۰ کیلوگرمی است که توسط شرکت صابریان ساخته شده است. ازجمله نکات قابل توجهی که در پرداخت این ماهواره‌ها مورد توجه قرار دارد، موفقیت در پرداخت همزمان این سه ماهواره به فضا است. درواقع این امکان برای اولین بار توسط پرتابگر سیمِرخ فراهم شده است. بر مبنای آنچه کارشناسان و تحلیلگران گفته‌اند، این ماهواره‌ها، ماهواره‌های تحقیقاتی هستند که با توجه به اینکه ماهواره‌های کوچکی هستند، گام مهمی برای استفاده از ماهواره‌های بزرگ‌تر هستند که پرتاب موفقیت‌آمیز آنها از این جهت مهم و قابل توجه است. برای بررسی بیشتر ابعاد قابل توجه این پرداخت و مشخصات این ماهواره با محمد شلتونکی، کارشناس حوزه دفاعی گفت‌وگو کردیم که در ادامه می‌خوانید.

اولین پرتاب موفق سیمِرخ

شلتونکی ابتدا توضیحی درباره پرتابگر سیمِرخ ارائه داد و گفت: «پرتابگر سیمِرخ درواقع برای قرار دادن یک محموله به جرم ۲۰۰کیلوگرم، در مدار ۵۰۰کیلومتر دایره‌ای طراحی شده است. چند سالی می‌شود که این پرتابگر در فرآیندهای تحقیقاتی قرار دارد و ناموفق بودن برخی از پرتاب‌ها در این فرآیند، قابل پیش‌بینی است. چون شما در یک فرآیند تحقیقی قرار دارید، امکان اینکه فرآیند شما منجر به موفقیت نشود، وجود دارد. این موضوع برای پرتابگر سیمِرخ هم در چندسال اخیر وجود داشت. در پرتاب‌هایی که تا الان انجام شده عمدتاً ناموفق بودند. درحقیقت این اولین باری است که پرتابگر سیمِرخ موفق شده تا محموله خود را در مدار تزریق کند. درواقع یکی از اولین‌های اتفاق روز گذشته این بود که اولین پرتاب موفق ماهواره‌بر سیمِرخ را شاهد بودیم. سیمِرخ، ماهواره‌بر دو مرحله‌ای سوخت مایع است که می‌تواند محموله ۲۵۰ کیلوگرمی را به مدار ۵۰۰کیلومتری دایره ببرد. اتفاق دیگری که در کنار این پرتاب برای اولین بار به صورت موفق رخ داد و در گذشته این اقدام یک بار به صورت ناموفق انجام شده بود، پرتاب همزمان بود. ماهواره‌بر، یک محموله اصلی دارد و دو محموله فرعی همراه آن است و این پرتاب به صورت همزمان انجام می‌شود و اصطلاحاً به آن سیستم تزریق چندگانه می‌گویند. یعنی می‌تواند چند ماهواره را در یک پرتاب در مدار تزریق کند. در پرتاب امروز محموله اصلی ماهواره «مه‌دا» بود که متعلق به پژوهشگاه فضایی وزارت ارتباطات بود. دو ماهواره دیگر به نام هاتف ۱ و کیهان ۲ متعلق به «صا ایران» و برای وزارت دفاع بودند که محموله‌های جنبی هستند. هر سه این ماهواره‌ها با موفقیت در مدار تزریق شد. البته منتظر هستیم داده‌های تله متری این ماهواره‌ها دریافت شود، چون اینها معمولاً توسط جایی به نام «نوراد» رهگیری می‌شوند و در سایت‌های بین‌المللی قرار داده می‌شوند و اطلاعات برای مردم قابل مشاهده است و شاید فردا این اتفاق رخ دهد و اطلاعات قابل مشاهده باشد. البته ایستگاه‌های کنترل زمینی خودمان در کشور همان‌طور که وزیر ارتباطات هم اعلام کرده، سیگنال را دریافت کردند اما احتمالاً فردا داده‌های تله متری ماهواره قابل دریافت است و می‌توان موقعیت آنها را در نظر گرفت.»

بخش قابل توجهی از ماهواره‌های ساخته شده ماهواره‌های دانشجویی هستند

شلتونکی در ادامه به این نکته اشاره کرد که پرتاب این سه ماهواره اتفاق تازه‌ای در حوزه فضایی برای ایران به حساب می‌آید و توضیح داد: «به‌طور کلی کار جدید و موثقی بود و ما را وارد لیگ جدیدی در حوزه فضایی می‌کند

وضعیت دسترسی مردم به بلیت وسایل نقلیه بین شهری خراب است

به شریان ترمینال‌ها هم توجه کنید

مردم باچه‌وسپه‌ای خودشان را به مقصد موردنظرشان برسانند؟

دقیقاً چند هفته گذشته بود که در صحن علنی مجلس شورای اسلامی مهدی طغیانی، نماینده اصفهان در تذکری گفت: تا مین حد اقل نیاز مردم در مسافرت، بلیت اتوبوس است. امروز مردم گرفتار تهیه بلیت اتوبوس هستند، روزگاری با داد و فریاد به دنبال مسافر بودند، امروز نیازمند به آشنا و پارتی برای تأمین بلیت اتوبوس هستند. تهیه بلیت اتوبوس برای خانواده‌هایی که دانشجوی دارند تبدیل به کابوس شده است. ناوگان مسافربری بین شهری به یک سوسم رسیده و در این راستا مردم با مشکلاتی روبه‌رو هستند. وضعیت نامناسب مدیریت راه‌آهن باید مورد توجه قرار گیرد، حدود ۲۰ هزار واگن به دلیل واهی متوقف هستند، اجازه صدور بارنامه به آنها نمی‌دهیم، آیا این مشوق سرمایه‌گذاری است؟ این‌گونه می‌خواهید راه‌آهن را در بخش اقتصادی فعال کنید؟»

قصد پیگیری و به در بسته خوردن برای پیدا کردن بلیت همین است. تاریخ عرضه بلیت‌های اتوبوس‌ها نامشخص است و مسافران بعضاً حتی برای پیدا کردن بلیت به پایانه‌های مسافربری می‌روند و به در بسته می‌خورند. بلیت قطار نیز هر ماه تنها در تاریخ معین ارائه می‌شود و عمده سایت‌های فروش بلیت در لحظه و ساعت عرضه بلیت قطار از دسترس خارج می‌شوند. مسافر تا به خودش می‌آید بلیت در تاریخ مدنظر را از دست داده و مجبور است که تاریخ حرکت را پس و پیش کند تا بلیت قطار پیدا شود. بلیت هواپیما هم اغلب از طریق تماس و واسطه با ایرلاین‌ها و شرکت‌های هواپیمایی در دسترس است و سوالاتی که پیش می‌آید پس مسافر و کسی که مجبور است مسیری را طی کند، دقیقاً با کدام وسیله باید از شهری به شهر دیگر جا به جا شود؟ مردم باید برای نظارت بر عرضه بلیت‌ها به سراغ کدام نهاد بروند؟ به نظر می‌رسد مساله نبود بلیت برای مسافران بیش از اینکه فرسودگی ناوگان مسافربری مانند اتوبوس، قطار و هواپیما باشد؛ بحران مدیریت و تعارض منافع است. براساس گزارش‌های به دست آمده توسط خبرنگار «فرهیختگان» در گفت‌وگو با صاحبان توره‌های مختلف مسافرتی بلیت‌های هواپیما در چند وقت اخیر در اختیار آژانس‌های هواپیمایی قرار می‌گیرد و این‌گونه با چندبرابر قیمت یا به صورت قطره‌چکانی، عرضه می‌شود.

دیوان عدالت اداری به نفع شرکت‌های هواپیمایی!

انجمن شرکت‌های هواپیمایی در اعتراض به دامنه نرخی مصوب شده خردادماه امسال به دیوان عدالت اداری شکایت کردند و این دیوان، مصوبه قیمت‌گذاری بلیت پروازهای داخلی را ابطال و اعلام کرده است که نرخ‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل هوایی در موضوع نرخ‌گذاری تکلیفی دولت قرار نمی‌گیرد و عرضه و تقاضا نرخ خدمات را تعیین می‌کند. مجوزی که صادر شده مبنی بر این است که ستاد تنظیم بازار و شورای عالی هواپیمایی نقشی در تعیین قیمت بلیت پروازهای داخلی ندارند و نرخ براساس عرضه و تقاضا مشخص می‌شود، موضوعی که به افزایش قیمت بلیت هواپیما در یکی دو هفته اخیر منجر شد.

۲۱ دی ماه امسال؛ حسین مذهب، مدیرکل بازرسی وزارت راه و شهرسازی در صفحه شخصی خود درباره قیمت بلیت هواپیما نوشت: «بر خلاف اخبار منتشرشده در چند روز اخیر هیچ مجوزی برای افزایش قیمت بلیت هواپیما صادر نشده است. مرجع قیمت‌گذاری بلیت هواپیما فقط شورای عالی هواپیمایی است.» به گفته مدیرکل بازرسی وزارت راه و شهرسازی شرکت‌های هواپیمایی موظف به اعمال قیمت مصوب خرداد سال جاری هستند و در غیر این صورت با آنها برخورد قانونی صورت خواهد گرفت. در ماده ۶ قانون هواپیمایی کشوری، وظیفه تعیین و تصویب نرخ حمل‌ونقل هوایی مسافر و بار به شورای عالی هواپیمایی کشوری سپرده شده است که در هماهنگی با ستاد تنظیم بازار انجام می‌شود. اوایل امسال انجمن شرکت‌های هواپیمایی نرخنامه پیشنهادی خود را با ۵۰ درصد افزایش نرخ مصوب ارسال کرد اما سازمان هواپیمایی کشوری مخالفت و قواعد سختگیرانه‌ای برای فروش بلیت به نرخ مصوب وضع کرد. در ادامه ستاد تنظیم بازار، نرخ مصوب بلیت پروازهای داخلی را با متوسط ۲۹ درصد افزایش اباح کرد و تخلف از این مصوبه به تعزیر شدیدی متخلف منجر می‌شد. معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری به تازگی در گفت‌وگویی با خبرنگاری مهر گفته است: «در هفته اخیر مشکلاتی بین ایرلاین‌ها و بازار فروش بلیت هواپیما رخ داده بود که بلیت هواپیما با قیمت‌های نجومی به فروش می‌رسد. چند روز گذشته در پی رای دیوان عدالت اداری مبنی بر اینکه شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند آزادانه قیمت‌گذاری بلیت داشته باشند و قیمت‌گذاری تکلیفی نباشد

سازمان هواپیمایی کشور و وزارت راه و شهرسازی پیگیری‌هایی برای برپا نگه داشتن حکم قبلی و ثابت نگه داشتن قیمت بلیت هواپیما داشتند که این موضوع موجب شد تا برخی از شرکت‌های هواپیمایی همچنان با قیمت قبلی بلیت‌ها را در بازار عرضه کنند. البته همچنان تصمیم قاطع برای این مسیر وجود ندارد.» نکته قابل توجه این است که در ماده ۶ قانون هواپیمایی کشوری، شورای عالی هواپیمایی مرجع تعیین قیمت بلیت معرفی شده و در رأی دیوان عدالت اداری باوجود ابطال مصوبه قیمت بلیت هواپیما و تجویز قیمت‌گذاری براساس عرضه و تقاضا، این ماده قانونی نقض نشده است. بر این اساس به نظر می‌رسد احتمالاً وزارت راه و شهرسازی و متولیان حمل‌ونقل هوایی بر اجرای نرخنامه قبلی تداوم پیدا کند و کار به دستگاه قضایی نکشد. در این میان با توجه به اینکه فشار گران‌فروشی بلیت هواپیما به مردم منتقل می‌شود، متولیان حوزه حمل‌ونقل قادر نیستند با افزایش قیمت سوخت یا خدمات فرودگاهی یا ایرلاین‌ها مقابله کنند. همین مساله نیز احتمال توافق با ایرلاین‌ها در نرخ‌های بالاتر از مصوبه قبلی را تقویت می‌کند و در نهایت ماجرا با قیمت‌های نجومی به ضرر مردم تمام می‌شود. البته این تمام ماجرا نیست، برخی از گزارشات مردمی از تاخیر در حرکت یا رسیدن به مبدأ قطارها هم گله کرده‌اند و شرکت‌های هوایی نیز تاخیر برخی مواقع حاضر به پرداخت جریمه شده‌اند، یعنی مسافر علاوه بر اینکه از نظر زمانی متحمل ضرر شده است و دیر به مقصد مورد نظر رسیده، هیچ غرامتی هم به او پرداخت نشده است و شرکت ریلی هرطور که شده خود را از پرداخت غرامت به مسافران خارج کرده است. البته این ماجرا برای شرکت‌های هواپیمایی نیز اتفاق افتاده است. یکی از مسافران ایران ایر؛ تجربه مشابهی داشته است. یکی از مسافران اربعین می‌گوید که از مقصد نجف به تهران برای ۴ صبح بلیت داشته‌اند. اما در نهایت پرواز ساعت ۸ صبح از فرودگاه نجف بلند شده بود. دو مسافر این پرواز به سازمان بازرسی هواپیمایی کشور از این تاخیر ثبت شکایت کردند. یک روز بعد از ثبت شکایت پاسخ شکایت آمده بود اما با دو پاسخ متفاوت. برای یکی از مسافران، ایران ایر متحمل خسارت شده اما برای مسافر دیگر مشمول خسارت نشده بود. این رویه عجیب رسیدگی به شکایات و تاخیرها نیز ظاهراً عین بازار بلیت‌فروشی به حال خود رها شده است و در نهایت هم قرار است به ضرر مسافر تمام شود.