

تجزیه و تحلیل دما و یخبندان در ارتباط با اقلیم فرودگاهی

دکتر سعید جهانبخش اصل - دانشیار گروه جغرافیای طبیعی، دانشگاه تبریز

دکتر حمید زاهدی - دانشیار گروه جغرافیای طبیعی، دانشگاه تبریز

عباس حسینی - دانشجوی دوره دکتری جغرافیای طبیعی، دانشگاه تبریز

پذیرش مقاله: ۸۱/۱۰/۳۰

چکیده

گسترش روز افزون صنعت هوایمانی، ضرورت احداث فرودگاه‌های مناسب را امری اجتناب ناپذیر می‌سازد. در این رابطه مکان‌یابی و طراحی قسمت‌های مختلف فرودگاه نیازمند مطالعه و شناخت جامع عناصر و عوامل آب و هوایی مرتبط با فن هوانوردی است. دما یکی از عوامل مؤثر در مطالعات اقلیمی بوده و نقش تعیین کننده‌ای در شناخت شرایط محیطی دارد. پدیده یخبندان که نتیجه کاهش دما در محیط می‌باشد، در امر هوانوردی دارای اهمیت زیادی است؛ زیرا وقوع یخبندان چه در سطح باند و چه بر روی بدنه و کنترل فرامین هواپیما بالاخص به هنگام نشست و برخاست آن عامل بسیار خطرناکی برای ایمنی هواپیما محسوب می‌شود. با توجه به این که انتظار می‌رود در سال‌های آتی به دلیل نیازهای عمومی منطقه، فرودگاه مشترک و چند منظوره‌ای در مجاورت شهر میانه واقع در استان آذربایجان شرقی احداث شود؛ لذا در این پژوهش عنصر دما و به تبع آن پدیده یخبندان به عنوان یکی از عوامل آب و هوایی مؤثر در مطالعات اقلیم فرودگاهی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

برای انجام این مطالعه از آمار و اطلاعات یازده ساله (۱۹۹۷-۱۹۸۷) دما و تعداد روزهای یخبندان ایستگاه سینوپتیک میانه استفاده شده است. تجزیه و تحلیل‌های دمایی منطقه و بررسی میانگین، حداکثر و حداقل مطلق دما نشان می‌دهد که منطقه مورد مطالعه در طی سال‌های متوالی دارای تابستان‌های گرم تا بسیار گرم و زمستان‌های سرد تا بسیار سرد بوده و دامنه تغییرات نهائی دما با $67/4$ درجه سانتی‌گراد بسیار چشمگیر است. تطبیق دوره برگشت دما با روش توزیع نرمال نشان می‌دهد که طی چهل سال آینده احتمال دارد میانگین حداکثر دما به $42/46$ درجه سانتی‌گراد نیز برسد. بررسی آمار و ارقام مربوط به تعداد روزهای یخبندان نشان می‌دهد که با در نظر گرفتن انحراف معیار به مدت سیزده روز با اطمینان ۹۵٪ تاریخ تقریبی شروع یخبندان در منطقه در ماه اکتبر بوده و در ماه ژانویه به حداکثر خود (۲۸ روز) می‌رسد. در ادامه این بررسی با استفاده از دماهای میانگین متوسط روزانه و میانگین حداکثر روزانه، درجه حرارت مرجع فرودگاه تعیین گردیده و تصحیحات مربوط به طول پایه باند پرواز برای هر رده فرودگاه انجام شده است. در نهایت راهکارها و پیشنهاداتی نیز در این زمینه ارائه گردیده است.

واژگان کلیدی: اقلیم کاربردی، دما، یخبندان، اقلیم فرودگاهی، میانه

مقدمه

برای هر کشور یا منطقه ای از جهان، یک سیستم حمل و نقل کارآمد، ایمن و کم هزینه هدفی حیاتی بشمار می آید. از اینرو سیستم حمل و نقل دارای نقش اساسی و تعیین کننده در فعالیت های اقتصادی هر کشور می باشد. بدیهی است که انواع سیستم های حمل و نقل (هوائی، آبی، راه آهن و جاده‌ای) با هوا و اقلیم هر ناحیه رابطه تنگاتنگی دارد. امروزه در اجرای اهداف اقتصادی و صنعتی، یافته های اقلیمی کاربرد عملی خود را به اثبات رسانده و یکی از این زمینه ها کاربرد اقلیم شناسی در رابطه با ترافیک است. شاید سیستم ترابری هوائی بیش از سایر سیستم های حمل و نقل با شرایط آب و هوائی ارتباط داشته باشد که قسمت مهمی از خدمات پرهزینه ادارات و ایستگاه های هوا شناسی بر پایه اطمینان و ایمنی این شاخه از ترافیک متمرکز شده است. مطالعات اقلیمی در ارتباط با برنامه ریزی برای یک فرودگاه نسبت به سایر مدل های حمل و نقل نیاز به مطالعات گسترده تری دارد؛ زیرا هوانوردی یک صنعت حساس و پرتحرک بوده و پیش بینی اطلاعات مورد نیاز برای آینده آن امر دشواری است. حمل و نقل هوائی بر خلاف سایر موارد حمل و نقل در مرحله تکوین بوده و هنوز به یک مرحله ثابت طراحی نرسیده است (بهبهانی و ایمانی ۱۳۷۳). بنابراین برای پی بردن به واقعیت مسائل مطرح در زمینه اقلیم فرودگاهی، جمع آوری داده ها و اطلاعات و تجزیه و تحلیل آنها اهمیت بنیادی دارد.

با توجه به تغییرات موجود در شرایط اقلیمی که از سالی به سال دیگر رخ می دهد و ماهیت غیر قابل پیش بینی این تغییرات، اعمال مدیریت مؤثر در مورد تأثیرات آتمسفر بر سیستم حمل و نقل (مدیریت آتمسفر) نیاز به تفاهم بیشتر بین برنامه ریزان حمل و نقل و اقلیم شناسان دارد (بروملی ۱۹۷۷، صص ۱۱۶۰-۱۱۵۶). در میان سایر فاکتورهای اقلیمی، عنصر دما نقش مؤثر و تعیین کننده ای در ویژگی های آب و هوایی هر منطقه داشته و به لحاظ ارتباطی که با سایر پارامترهای اقلیمی پیدا می کند، در اکثر مطالعات آب و هواشناسی مدنظر محققین قرار می گیرد. در مطالعات مربوط به اقلیم فرودگاهی، تعیین دما های آستانه دارای اهمیت زیادی است. دماهای آستانه در ارتباط با هواپیماها، فرودگاه ها و باندهای پرواز را به شرح زیر می توان خلاصه کرد:

- ۱- در دمای پائین تر از حدود ۵/۵ - درجه سانتی گراد فقط هواپیمای کنکوردا امکان پرواز دارد.
- ۲- در دمای پائین تر از حدود ۳۰ - درجه سانتی گراد، یخ زدائی شیمیایی قادر به جلوگیری از یخ زدن هواپیما به هنگام بلند شدن نمی باشد.
- ۳- در دمای حدود زیر صفر درجه سانتی گراد جهت جلوگیری از یخ زدن سطوح هواپیما که مانع بلند شدن می شود یخ زدائی شیمیایی مورد استفاده قرار می گیرد.
- در دمای بالاتر از ۲۵ درجه سانتی گراد در صورتی که تراکم هوا نیز کم باشد راندمان هواپیما برای بلند شدن کاهش می یابد.
- ۵- اگر دمای سطح باند به کمتر از صفر درجه سانتی گراد برسد و هوای اطراف باند مرطوب باشد، امکان یخبندان در سطح باند وجود خواهد داشت.

۶- اگر دمای سطح باند به بیش از ۴۵ درجه سانتی گراد برسد، امکان ذوب آسفالت سطح باند دور از انتظار نخواهد بود (تامپسون و پری ۱۹۹۷، صص ۲۰۳ - ۲۰۱).

از طرفی پدیده یخبندان که نتیجه کاهش دما در محیط می باشد، در امر هوانوردی حائز اهمیت زیادی است؛ زیرا وجود یخبندان چه در سطح باندها و چه بر روی سطوح هواپیما بالاخص به هنگام نشست و برخاست آن، عامل بسیار خطرناکی محسوب می شود. امکان بروز این شرایط به ویژه در ماه های بسیار سرد سال که درجه حرارت پیوسته در پایین تر از صفر درجه سانتی گراد قرار دارد، بیشتر است. به طور کلی اثرات یخبندان را در امر هوانوردی و به ویژه در فرودگاه ها می توان به شرح زیر خلاصه کرد:

- ۱- لغزندگی سطح باندها و امکان خارج شدن هواپیما از باند به ویژه به هنگام فرود؛
- ۲- تغییر شکل آئرو دینامیکی و کاهش راندمان حرکتی هواپیما؛
- ۳- افت قدرت موتور هواپیما؛
- ۴- اختلال در خواص کنترل فرامین و وسائلی که جهت فرود هواپیما مورد استفاده قرار می گیرد (نظیر چرخ ها، ترمز و ...)
- ۵- کاهش دید (کاهش دید به محیط خارج هواپیما)؛
- ۶- از دست دادن دستگاه های ارتباطی؛
- ۷- اختلال و بی نظمی در آلات دقیق و وسائلی کنترل هواپیما و نداشتن دقت لازم.

نمونه های سوانح هوایی ناشی از یخبندان فراوان است که از جمله آنها می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱- در ماه نوامبر سال ۱۹۸۷ میلادی یک هواپیمای DC-9 خطوط هوایی کنتینا نتال بلافاصله بعد از بلند شدن از باند فرودگاه سقوط کرده و متلاشی می شود. علت اصلی این سانحه قصور خلبان در درخواست انجام یخ زدائی قبل از پرواز به علت امکان تأخیر در بلند شدن در شرایط یخبندان فرودگاه تشخیص داده شده است (اینانلو ۱۳۷۷، ص ۱۰).

۲- در ماه نوامبر سال ۱۹۸۹ یک فروند فوکر اف-۲۸ خطوط هوایی کره به علت شکستن قطعات یخ از سطوح فوقانی بال ها و ورود آنها به داخل موتورها به هنگام بلند شدن دچار سانحه گردید. این هواپیما قبل از بلند شدن با وجود نیاز به یخ زدائی، یخ زدائی نشده بود. (همان، ص ۱۰)

مواد و روش ها

در این تحقیق به منظور مطالعه و جمع آوری اطلاعاتی در مورد دما و یخبندان و ارتباط آنها با اقلیم فرودگاهی، اقدامات و بررسی هایی به شرح زیر انجام گرفته است:

۱- مرحله استفاده از روش کتابخانه‌ای:

مراجعه به کتابخانه‌های مرتبط با موضوع تحقیق در تعدادی از دانشگاه‌ها، فرودگاه‌های کشوری و لشکری، معاونت طرح و توسعه فرودگاه‌های کشور، مراکز تحقیقاتی و مطالعاتی نهجا، سازمان هواشناسی کشور، وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی با هدف جمع‌آوری داده‌ها و بررسی‌های اولیه و انجام مطالعات نظری؛

۲- استفاده از آمار و اطلاعات یازده ساله (۱۹۹۷-۱۹۸۷) ایستگاه سینوپتیک میانه با بهره‌گیری از داده‌های سازمان هواشناسی کشور.

لازم به توضیح است که هر چند آمار هواشناسی موجود در ایستگاه سینوپتیک میانه منحصر به سال‌های آماری (۱۹۹۷-۱۹۸۷) می‌باشد^۱ و با توجه به توصیه سازمان هواشناسی جهانی (WMO) که انجام مطالعات اقلیم فرودگاهی را با داشتن آمار حداقل پنج و ترجیحاً ده سال متوالی میسر می‌داند؛ لذا در این مطالعه به آمار و اطلاعات موجود بسنده شده است؛

۳- تحلیل داده‌ها:

بررسی‌های دمائی شامل محاسبات مربوط به میانگین‌ها، میانگین‌های حداکثر و حداقل، حداکثرها و حداقل‌های مطلق، میانگین متوسط روزانه و میانگین حداکثر روزانه می‌باشد. دوره برگشت دمائی مطلق به روش توزیع نرمال بدست آمده و تعداد روزهای یخبندان نیز جزء داده‌های مورد استفاده بوده است.

موقعیت جغرافیائی

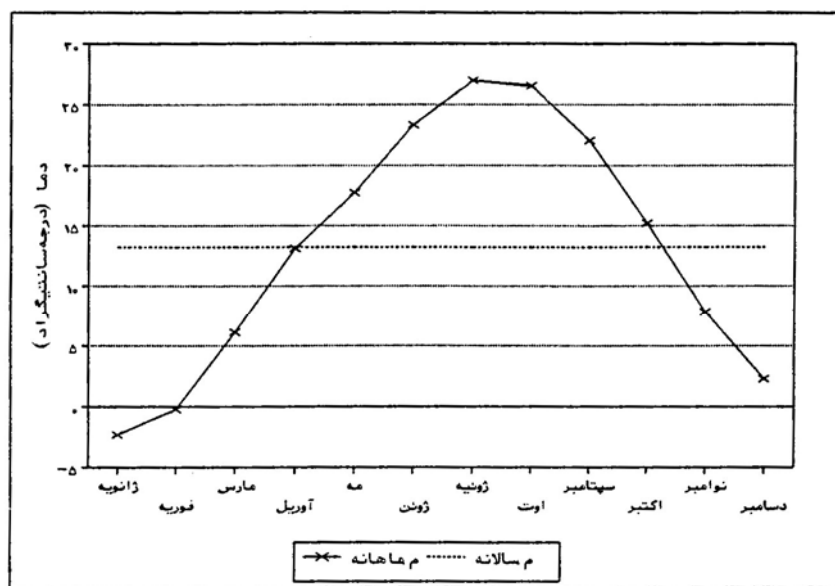
شهرستان میانه با وسعت ۵۸۳۹ کیلومتر مربع در جنوب شرقی استان آذربایجان شرقی و در مختصات ۰۲° - ۳۷° الی ۵۴° - ۳۷° عرض جغرافیائی بین ارتفاعات بزغوش در شمال و قافلانکوه در جنوب با دامنه‌های صخره‌ای و عاری از پوشش گیاهی قرار گرفته و شهر میانه در یک جلگه وسیع در ارتفاع ۱۱۰۰ متری در مرکز این شهرستان واقع شده است. شهرستان میانه از طرف شمال به شهرستان سراب و استان اردبیل، از شرق به شهرستان خلخال، از جنوب به استان زنجان و از غرب به شهرستان‌های تبریز و هشترود محدود است. موقعیت جغرافیائی شهرستان میانه در شکل شماره (۱) نشان داده شده است. واحد کوهستانی بزغوش در شمال شهرستان میانه به طول ۹۰ کیلومتر از غرب به شرق امتداد یافته است. ارتفاع این کوهستان در بخش شرقی ۳۸۰۰ متر می‌باشد، ولی در بخش غربی از ارتفاع آن کاسته شده و در حوالی شیشک کوه به ۲۴۵۰ متر می‌رسد. واحد کوهستانی قافلانکوه با ارتفاع ۱۵۴۰ متر در جنوب شهرستان میانه قرار دارد.

- داده برداری از ایستگاه کلیماتولوژی میانه به مدت ده سال (۱۹۸۷-۱۹۷۸) با وقفه مواجه بوده و جمع‌آوری داده‌ها از سال ۱۹۸۷ با راه اندازی یک ایستگاه سینوپتیک دوباره آغاز شده است.

جدول ۱- میانگین دمای ماهانه و سالانه^۱ ایستگاه میانه (۱۹۸۷-۱۹۹۷) (°C)

ماهها	ژانویه	فوریه	مارس	آوریل	مه	ژوئن	ژوئیه	اوت	سپتامبر	اکتبر	نوامبر	دسامبر	سالانه
T°C	-۲/۳۴	۰/۲۸	۶/۱۵	۱۳/۰۷	۱۷/۷۱	۲۳/۳۲	۲۶/۹۹	۲۶/۵۵	۲۲/۰۶	۱۵/۱۹	۷/۸	۲/۲۴	۱۳/۲۱

شکل ۲- تغییرات درجه حرارت ماهانه در ایستگاه میانه (۱۹۸۷-۱۹۹۷)



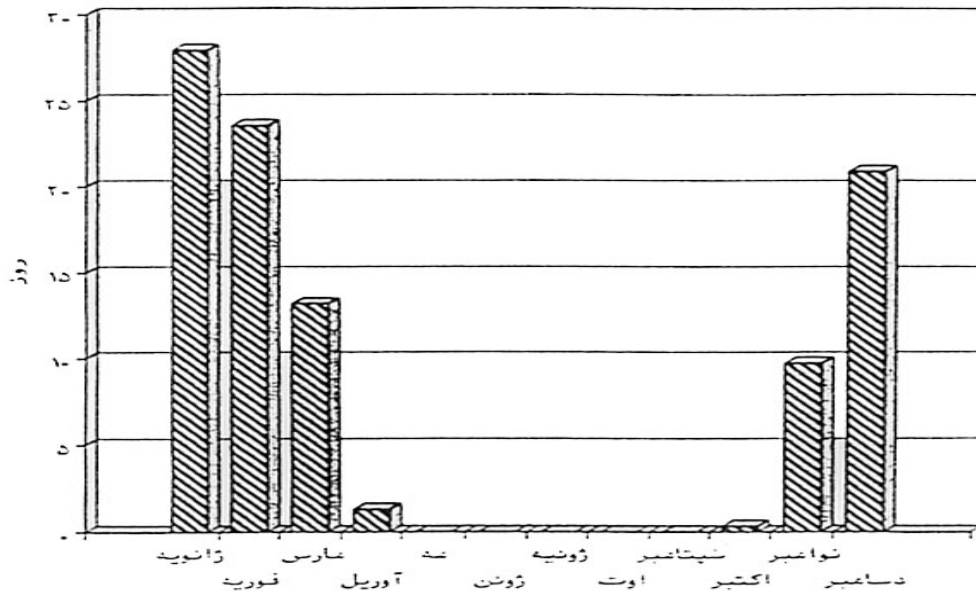
رژیم یخبندان

در هر منطقه تعداد روزهای یخبندان و نیز دوام دوره یخبندان نشانگر تأثیرپذیری آن از طریق توده ها و جبهه های هوای سرد در طول دوره سرد سال می باشد. تعداد روزهای یخبندان منطقه میانه در جدول شماره (۲) و شکل شماره (۳) نشان داده شده است:

جدول ۲- میانگین ماهانه^۲ تعداد روزهای یخبندان ایستگاه میانه (۱۹۸۷-۱۹۹۷)

ماهها	ژانویه	فوریه	مارس	آوریل	مه	ژوئن	ژوئیه	اوت	سپتامبر	اکتبر	نوامبر	دسامبر
تعداد روز	۲۷/۹	۲۳/۵۴	۱۳/۱۸	۱/۲۷	۰	۰	۰	۰	۰	۰/۳	۹/۷۲	۲۰/۹

شکل ۳- میانگین ماهانه تعداد روزهای یخبندان ایستگاه میانه (۱۹۹۷-۱۹۸۷)



با توجه به جدول شماره (۲) ملاحظه می شود که حداکثر تعداد روزهای یخبندان (۲۸ روز) در ماه ژانویه اتفاق افتاده، به طوری که در طول دوره آماری مورد مطالعه، وقوع یخبندان پدیده غالب ماه مذکور محسوب می شود و فقط در سال ۱۹۹۵ تعداد روزهای یخبندان در این ماه به بیست روز کاهش یافته است. در ماه فوریه از تعداد روزهای یخبندان به تدریج کاسته شده و در ماه آوریل فقط با یک روز یخبندان، بروز این دوره در منطقه خاتمه یافته است. بعد از سپری شدن یک دوره بدون یخبندان به مدت شش ماه، دو باره وقوع درجه حرارت‌های زیر صفر از ماه نوامبر آغاز می شود. نتایج بررسی های آماری و محاسبه انحراف معیار به مدت ۱۳ روز با اطمینان ۹۵٪ نشان می دهد که تاریخ تقریبی شروع یخبندان در منطقه مورد مطالعه از ماه اکتبر آغاز شده و در ماه ژانویه به حداکثر خود (۲۸ روز) می رسد.

معیارهای پراکندگی داده ها

برخی پارامترهای آماری نشان دهنده چگونگی تغییرات یا پراکندگی داده ها در اطراف میانگین می باشند؛ به طوری که با داشتن این پارامترها و بدون مرور داده ها می توان به پراکنش آنها پی برد. از جمله این پارامترها عبارتند از:

۱- انحراف معیار: معمول ترین معیار پراکندگی داده ها انحراف از معیار است که از فرمول زیر محاسبه می شود:

$$S = \sqrt{\frac{\sum (X - \bar{X})^2}{N - 1}} \quad (1)$$

$$S = ۰/۸۸$$

۲- توزیع نرمال: توزیع نرمال توسط میانگین (X) و انحراف معیار (S) مشخص می گردد. در این توزیع برای این

که بتوان متغیر را با احتمال مورد نظر محاسبه کرد از فرمول زیر استفاده می شود:

$$X = \bar{X} + K.S \quad (2)$$

در رابطه فوق K (ضریب فراوانی) که به احتمال وقوع آن متغیر بستگی دارد، از جدول K بدست می آید. تطبیق

درجه حرارت های حداکثر مطلق و دوره برگشت آن در جداول شماره (۴ و ۳) نشان داده شده است. بر اساس

جداول دوره برگشت دما، نمودار مربوط به آن در شکل شماره (۴) ترسیم شده است.

جدول ۳- تطبیق درجه حرارت های حداکثر مطلق ایستگاه میانه با توزیع نرمال (۱۹۸۷-۱۹۹۷)

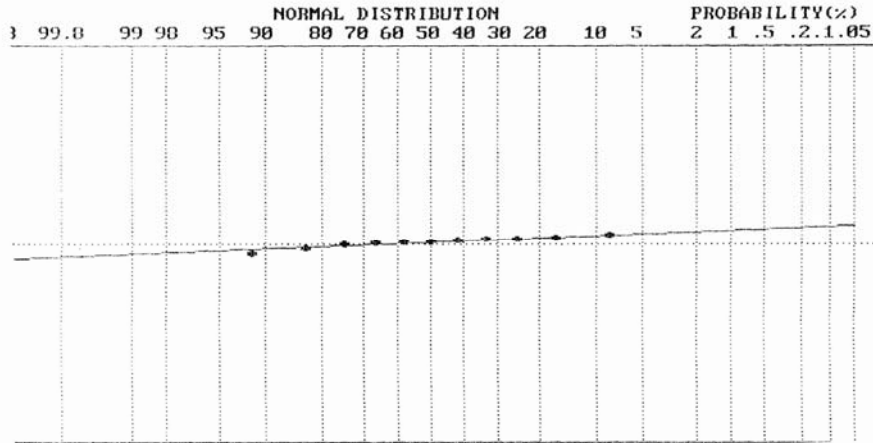
سال آماري (n)	T°C حداکثر مطلق	ردیف (m)	T°C مرتب شده	درصد احتمال وقوع $P = \frac{m}{n-1} 100$	در صد عدم وقوع $100 - P$	زمان برگشت در سال $T = 100 / P$
۱۹۸۷	۴۰	۱	۴۱/۸	۸/۳	۹۱/۷	۱۲/۰۵
۱۹۸۸	۴۰/۸	۲	۴۱/۵	۱۶/۷	۸۳/۳	۵/۹۹
۱۹۸۹	۴۰/۲	۳	۴۱	۲۵	۷۵	۴
۱۹۹۰	۴۱/۵	۴	۴۱	۳۳/۳	۶۶/۷	۳
۱۹۹۱	۴۱	۵	۴۰/۸	۴۱/۷	۵۸/۳	۲/۴
۱۹۹۲	۴۰/۶	۶	۴۰/۶	۵۰	۵۰	۲
۱۹۹۳	۳۹/۲	۷	۴۰/۶	۵۸/۳	۴۱/۷	۱/۷
۱۹۹۴	۳۸/۲	۸	۴۰/۲	۶۶/۷	۳۳/۳	۱/۵
۱۹۹۵	۴۱/۸	۹	۴۰	۷۵	۲۵	۱/۳
۱۹۹۶	۴۰/۶	۱۰	۳۹/۲	۸۳/۳	۱۶/۷	۱/۲
۱۹۹۷	۴۱	۱۱	۳۸/۲	۹۱/۷	۸/۳	۱/۱

جدول ۴- محاسبه دوره برگشت با روش توزیع نرمال با استفاده از فرمول $T = \bar{T} + K.S$

دوره برگشت به سال	۵	۱۰	۲۰	۴۰
ضریب k	۰/۸۴۲	۱/۲۸۲	۱/۶۴۵	۱/۹۶۰
حداکثر درجه حرارت به °C	۴۱/۳۱	۴۱/۷۶	۴۲/۱۳	۴۲/۴۶
در صد احتمال وقوع (%)	۲۰	۱۰	۵	۲/۵

$$S = 1/0.3 \quad \bar{T} = 40/44 \quad n = 11$$

شکل (۴) تطبیق دماهای حداکثر ایستگاه میانه با توزیع نرمال (۱۹۸۷-۱۹۹۷) (°C)



تأثیر درجه حرارت و ارتفاع در برآورد نسبی طول باند پرواز

یکی از مسائل مهم در طراحی فرودگاه‌ها، تعیین طول باند فرودگاه می باشد. در این رابطه نوع فرودگاه با یکی از دو روش طبقه بندی فرودگاه‌ها که توسط سازمان ایکائو^۱ بر اساس استانداردهای هندسی طول باند پرواز ارائه شده، تعیین می شود. در این طبقه بندی که فرودگاه‌ها به وسیله حروف A تا E مشخص می شوند، فرودگاه نوع A طولانی ترین و فرودگاه نوع E کوتاه ترین باند پرواز را دارا می باشند. خلاصه مشخصات هندسی طول پایه باند پرواز براساس توصیه ایکائو برای هر نوع فرودگاه در جدول شماره ۵ (نشان داده شده است. برای تعیین طول واقعی باند پرواز باید طول پایه باند پرواز نسبت به تفاوت ارتفاع از سطح دریا، اختلاف درجه حرارت فرودگاه نسبت به درجه حرارت استاندارد (۱۵ درجه سانتی گراد) و شیب طولی تصحیح شود.

جدول ۵- خلاصه مشخصات هندسی طول پایه باند براساس توصیه ایکائو(منبع ۲)

طبقه بندی فرودگاه	طول اساسی باند پرواز				عرض روسازی باند پرواز		حداکثر شیب طولی (%)
	حداکثر		حداقل		متر	فوت	
	متر	فوت	متر	فوت			
A	-	-	۲۱۰۰/۰	۷۰۰۰/۰	۴۵/۰	۱۵۰/۰	۱/۵
B	۲۰۹۹/۰	۶۹۹۹/۰	۱۵۰۰/۰	۵۰۰۰/۰	۴۵/۰	۱۵۰/۰	۱/۵
C	۱۴۹۰/۰	۴۹۹۹/۰	۹۰۰/۰	۳۰۰۰/۰	۳۰/۰	۱۰۰/۰	۱/۵
D	۱۹۹/۰	۲۹۹۹/۰	۷۵۰/۰	۲۵۰۰/۰	۲۲/۵	۷۵/۰	۲/۰

E	۷۴۹/۰	۲۴۹۹/۰	۶۰۰/۰	۲۰۰۰/۰	۱۸/۰	۶۰/۰ پ	۲/۰
---	-------	--------	-------	--------	------	--------	-----

تعیین طول پایه باند پرواز

طول پایه باند پرواز بر اساس فرضیات زیر تعیین می شود:

- الف- فرودگاه در ارتفاع سطح دریا واقع شده است؛
 ب- درجه حرارت فرودگاه برابر مقدار استاندارد (۱۵ درجه سانتی گراد) است؛
 پ- باند پرواز در جهت طولی مسطح است؛
 ت- در باند پرواز هیچ گونه وزش بادی وجود ندارد؛
 ث- هواپیما با ظرفیت کامل بارگیری شده است.

محاسبه درجه حرارت مرجع فرودگاه

برای هر فرودگاه محاسبه درجه حرارت مرجع و اصلاح طول پایه باند پرواز ضرورت دارد. درجه حرارت مرجع هر فرودگاه در مقیاس سلسیوس (سانتی گراد) از میانگین درجه حرارت ماهانه و میانگین درجه حرارت‌های حداکثر روزانه گرم ترین ماه سال که از میانگین یک دوره سالانه بدست می آید، طبق فرمول زیر محاسبه می شود:

$$T_m = T_a + \frac{T_m - T_a}{3} \quad (3)$$

در رابطه فوق:

T_a - میانگین درجه حرارت متوسط روزانه برای گرم ترین ماه سال ($^{\circ}C$)؛

T_m - میانگین حداکثر درجه حرارت روزانه برای ماه مشابه از سال ($^{\circ}C$).

برای محاسبه درجه حرارت مرجع فرودگاه در منطقه میانه، مقادیر T_a و T_m محاسبه گردیده و در جدول شماره (۶) ارائه شده است.

جدول ۶ - میانگین دمای متوسط و حداکثر روزانه ایستگاه میانه (۱۹۹۷ - ۱۹۸۷)

سالانه	دسامبر	نوامبر	اکتبر	سپتامبر	اوت	ژوئیه	ژوئن	مه	آوریل	مارس	فوریه	ژانویه	ماهها
۱۳/۲۱	۲/۲۴	۷/۸۰	۱۵/۱۹	۲۲/۰۶	۲۶/۵۵	۲۶/۹۹	۲۳/۳۲	۱۷/۷۱	۱۳/۰۷	۶/۱۵	-۰/۲۸	-۲/۳۴	میانگین متوسط روزانه (T_a)
۱۹/۷۷	۶/۵۵	۱۳/۶۹	۲۲/۲۲	۳۰/۳۹	۳۴/۵۰	۳۴/۸۵	۳۱/۵۸	۲۵/۱۳	۱۹/۹۸	۱۱/۸۱	۴/۵۹	۱/۹۶	میانگین حداکثر روزانه (T_m) ($^{\circ}C$)

جدول شماره (۶) نشان می دهد که ماه ژوئیه با میانگین ۲۶/۹۹ درجه سانتی گراد گرم ترین ماه سال بوده و میانگین حداکثر روزانه در آن ۳۴/۸۵ درجه سانتی گراد است. بنابراین درجه حرارت مرجع فرودگاه طبق فرمول شماره (۳) عبارت است از :

$$29.6^{\circ}\text{C} = \frac{34.85 - 26.99}{3} + 26/99 = \text{درجه حرارت مرجع فرودگاه در منطقه مورد مطالعه}$$

تصحیح طول باند پرواز

طول پایه باند پرواز برای ارتفاع سطح دریا با وضعیت جوئی استاندارد تعیین می شود؛ بنابراین اصلاحات لازم می بایست در رابطه با هر گونه تغییر در ارتفاع، دما و شیب برای محل واقعی فرودگاه به شرح زیر انجام گیرد :

الف- تصحیح برای تغییر ارتفاع :

با افزایش ارتفاع، چگالی هوا کاهش می یابد. این پدیده به نوبه خود باعث کاهش نیروی بالابری بال های هواپیما شده و هواپیما برای بلند شدن به سرعت زیادتری نیاز خواهد داشت که در نتیجه برای رسیدن به سرعت بیشتر، نیاز به باند پرواز طولانی تری خواهد بود. سازمان ایکائو توصیه می کند که به ازای هر ۳۰۰ متر ارتفاع از سطح دریا به میزان ۰.۷٪ به طول پایه باند پرواز اضافه شود.

ب- تصحیح برای تغییر درجه حرارت :

تأثیر افزایش درجه حرارت مرجع فرودگاه نسبت به درجه حرارت استاندارد همانند تأثیر افزایش ارتفاع می باشد. تصحیح مربوط به تغییر درجه حرارت براساس توصیه سازمان ایکائو طبق موارد زیر عمل می شود :

۱- درجه حرارت استاندارد جوئی برابر ۱۵ درجه سانتی گراد منظور می شود ؛

۲- درجه حرارت مرجع فرودگاه محاسبه می شود ؛

۳- افزایش درجه حرارت مرجع فرودگاه نسبت به درجه حرارت استاندارد تعیین می شود ؛

۴- به ازاء هر یک درجه افزایش دما به میزان ۰.۱٪ به طول پایه تعدیل شده باند پرواز اضافه می شود و در حالت دقیق تر، اثر افزایش ارتفاع در میزان درجه حرارت استاندارد در نظر گرفته می شود؛ بدین ترتیب که به ازاء هر یک متر ارتفاع از سطح دریا معادل ۰/۰۰۵۶ درجه سانتی گراد از درجه حرارت استاندارد جوئی (۱۵ درجه سانتی گراد) کسر می شود.

ج- کنترل مجموع تصحیح ارتفاع و درجه حرارت:

طبق توصیه موسسه ایکائو، اگر مجموع تصحیح ارتفاع و درجه حرارت از ۰.۳۵٪ طول پایه باند پرواز فرودگاه تجاوز نماید، این تصحیحات باید با انجام مطالعات ویژه ای در محل و توسط آزمایش های نمونه کنترل شود .

محاسبات مربوط به طول باند پرواز در منطقه مورد مطالعه:

با توجه به ارتفاع ۱۱۰۰ متری منطقه مورد مطالعه و درجه حرارت مرجع فرودگاه (۲۹/۶ درجه سانتی گراد) و طول پایه باند پرواز حداقل هر رده فرودگاه، تصحیح مربوط به ارتفاع و درجه حرارت و در نهایت کنترل تصحیح مربوط به ارتفاع به اضافه درجه حرارت به شرح زیر محاسبه شده است:

$$1- \text{تصحیح ارتفاع:} \quad \text{متر } 539 = 2100 * \frac{1100}{300} * \frac{7}{100} = \text{تصحیح برای فرودگاه رده A}$$

$$\text{متر } 2639 = 2100 + 539 = \text{طول تصحیح شده برای ارتفاع}$$

$$2- \text{تصحیح درجه حرارت:} \quad \text{سانتی گراد } 14.6 = 15 - 29.6 = \text{افزایش درجه حرارت}$$

$$\text{متر } 385 = 14.6 * \frac{2639}{100} = \text{تصحیح برای فرودگاه رده A}$$

$$\text{متر } 3024 = 2639 + 385 = \text{طول باند حداقل تصحیح شده برای فرودگاه رده A}$$

کنترل کل تصحیح ارتفاع به اضافه درجه حرارت:

$$\text{درصد کل تصحیح} = \frac{3024 - 2100}{2100} * 100 = 44$$

$$\text{متر } 660 = 1500 * \frac{44}{100} = \text{تصحیح برای فرودگاه رده B}$$

$$\text{متر } 2160 = 1500 + 660 = \text{طول باند حداقل تصحیح شده برای فرودگاه رده B}$$

$$\text{متر } 396 = 900 * \frac{44}{100} = \text{تصحیح برای فرودگاه رده C}$$

$$\text{متر } 1296 = 900 + 396 = \text{طول باند تصحیح شده برای فرودگاه رده C}$$

$$\text{متر } 330 = 750 * \frac{44}{100} = \text{تصحیح برای فرودگاه رده D}$$

$$\text{متر } 1080 = 750 + 330 = \text{طول باند تصحیح شده برای فرودگاه رده D}$$

خلاصه و نتیجه گیری

تجزیه و تحلیل های آماری دما نشان می دهد که اقلیم منطقه میانه دارای تابستان های گرم تا بسیار گرم و زمستان های سرد تا بسیار سرد در طی سال های متوالی بوده و دامنه تغییرات نهایی دما با ۶۷/۴ درجه سانتی گراد بسیار چشمگیر است. تطبیق دوره های برگشت دما با روش توزیع نرمال نشان می دهد که طی چهل سال آینده احتمال افزایش میانگین حداکثر مطلق دما به ۴۲/۴۶ درجه سانتی گراد وجود دارد.

اگر دمای هوا از ۲۵ درجه سانتی گراد تجاوز نماید، غلظت هوا کمتر شده و در نتیجه از نیروی بالابری و راندمان هواپیما کاسته می شود. با توجه به درجه حرارت های بالای تابستان به ویژه در ماه های ژوئیه و اوت با

میانگین حداکثر مطلق $41/8$ درجه سانتی گراد و حداکثر مطلق ثبت شده در ماه اوت 1995 ($48/8$) درجه سانتی گراد) توصیه می شود در چنین مواقعی هواپیماها از بلند شدن با حداکثر ظرفیت بار و مسافر اجتناب نمایند. اگر دمای سطح باند به بیش از 45 درجه سانتی گراد برسد، امکان ذوب آسفالت سطح باند دور از انتظار نخواهد بود که با توجه به میانگین حداکثر مطلق منطقه ($41/8$ درجه سانتی گراد) و احتمال افزایش آن به $42/46$ درجه سانتی گراد و حداکثر مطلق که در ماه اوت سال 1995 ($48/8$) درجه سانتی گراد) به ثبت رسیده است، باید تمهیداتی در رابطه با روسازی سطح باند اندیشیده شود و مصالحی مورد استفاده قرار گیرد که توان مقاومت در دماهای فوق را داشته باشد. بررسی داده‌های مربوط به طول دوره آماری و با در نظر گرفتن انحراف معیار به مدت سیزده روز با اطمینان 95% نشانگر آن است که زمان تقریبی آغاز وقوع یخبندان در منطقه مورد مطالعه ماه اکتبر بوده و در ماه ژانویه به حداکثر خود (28 روز) می رسد؛ آنگاه به تدریج از تعداد روزهای یخبندان کاسته شده و در ماه آوریل خاتمه می یابد. تاریخ وقوع یخبندان ها بیانگر آن است که آغاز دوره یخبندان همزمان با نفوذ توده های هوای سرد از سیبری، آسیای مرکزی و اروپا اتفاق می افتد که منجر به کاهش دما برای روزهای متوالی می گردد. همچنین کوهستانی بودن منطقه در طولانی شدن تعداد روزهای یخبندان سهم بسزائی ایفاء می کند. بنابراین زمانی که دما به کمتر از صفر درجه سانتی گراد برسد و رطوبت کافی موجود باشد، امکان وقوع یخبندان در سطح باند محتمل خواهد بود. در چنین مواردی اگر سرمای هوا از (-5) درجه سانتی گراد کمتر نباشد، برای پائین آوردن نقطه انجماد می توان از ماده اوره¹ استفاده کرد، ولی اگر برودت هوا از (-5) درجه سانتی گراد فراتر رود (با توجه به وقوع حداقل مطلق دما $25/6-$ درجه سانتی گراد در ماه فوریه سال 1989 و این که دماهای پائین تر از $5-$ درجه سانتی گراد اغلب در ماه های ژانویه و فوریه بوقوع می پیوندد) استفاده از نمک های سدیم، منیزیم و کونزین یا برخی دیگر از مواد شیمیایی از خانواده گلیکول² توصیه می شود. البته باید توجه داشت که این مواد شیمیایی بسیار گران قیمت بوده و فقط در مواقع ضروری بکار برده می شوند؛ زیرا استفاده از چنین موادی موجب ورود مواد شیمیایی زیان آور به آب رودخانه ها و نهرهای مجاور منطقه فرودگاه شده و به جانوران آبی و محیط زیست آسیب می رساند. تبدیل شدن اوره به آمونیاک و سپس به نیترات ها باعث رشد جلبک ها گردیده و در نتیجه اکسیژن محلول در آب کاهش می یابد. از طرف دیگر استفاده از مواد شیمیایی جهت یخ زدائی هواپیماها در مواقعی که دمای هوا به پائین تر از صفر درجه سانتی گراد می رسد، اجتناب ناپذیر است. استعمال مواد شیمیایی به مقدار کم (حدود $1/4$ مقدار لازم جهت ذوب یخ) می تواند برای جلوگیری از تشکیل یخ کارساز باشد. در این رابطه پیش بینی های دقیق زمانی برای جلوگیری از بروز یخبندان ضروری است؛ زیرا اگر مواد شیمیایی بسیار زود پاشیده شوند، امکان شسته شدن آنها به وسیله باران وجود خواهد داشت. امروزه در فرودگاه های مدرن با نصب سنسور³ باندهای پرواز، درجه حرارت سطح باند ها را اندازه گیری کرده و با پیش بینی و ذخیره مواد شیمیایی لازم و استفاده به موقع از آنها از انجماد سطح باندها جلوگیری می شود. همچنین جهت کنترل آلودگی های ناشی از یخ زدائی شیمیایی، در برخی از فرودگاه ها نظیر

1- Urea
2- Glycol
3- Sensor

کپنهاک و استکهلم یخ زدائی هواپیما ها بر روی صفحات لاستیکی^۱ صورت می گیرد، تا هم از ورود مواد شیمیایی به محیط زیست جلوگیری شده وهم از آنها دوباره استفاده گردد.

توصیه می شود تا در ایام یخبندان و قبل از آماده شدن هواپیما برای پرواز، در صورت وجود برف و یخ در روی سطوح هواپیما، کلیه سطوح هواپیما به ویژه سطوح کنترل فرامین یخ زدائی شده و از برف و یخ پاک گردد. باید توجه داشت که اگر یخ زدائی هواپیما به وسیله هیتر^۲ انجام گیرد، در این صورت یخ زدگی مجدد هواپیما به هنگام بلند شدن وجود خواهد داشت.

با توجه به این که در منطقه مورد مطالعه کل تصحیح مربوط به ارتفاع و درجه حرارت ۴۴٪ محاسبه شده است که از ۳۵٪ تجاوز می کند؛ لذا بر اساس توصیه سازمان ایکائو پیشنهاد می شود تا مطالعات ویژه و بررسی های کارشناسی به هنگام تعیین محل دقیق فرودگاه و جا نمایی باند پرواز از طرف مسئولین و متخصصان امر صورت گیرد. همچنین با توجه به این که طول پایه باند پرواز بر اساس ۱۱۰۰ متر ارتفاع از سطح دریا محاسبه شده، لازم است تا در صورت تغییر ارتفاع، تصحیحات مربوط به ارتفاع و درجه حرارت مورد تجدید نظر قرار گیرد و به تبع از اصلاح آن، طول باند پرواز نیز تغییر یابد.

منابع و مأخذ:

- ۱- اینانلو، ر (۱۳۷۷)، نمونه هایی از سوانح هوایی ناشی از عوامل جوئی، فصل نامه بازرسی و ایمنی نهاجا، شماره ۲۱، ص ۱۰.
- ۲- بهبهانی، ح و ایمانی، م (۱۳۷۳)، طرح و محاسبه فرودگاه، دانشگاه علم و صنعت، تهران.
- ۳- بهنیا، ک (۱۳۶۴)، طرح فرودگاه ها، مرکز نشر دانشگاهی، تهران.
- ۴- سازمان هواشناسی کشور (۱۳۷۷) گزارش پروژه، مطالعه و بررسی اقلیم فرودگاه کرمانشاه، معاونت آموزشی و پژوهشی، تهران.
- ۵- کاظم زاده، م.ر (۱۳۷۶)، سوانح پروازی ناشی از پدیده های جوئی خطرناک و راههای پیشگیری از آنها، فصل نامه بازرسی و ایمنی نهاجا، شماره ۲۰، ص ۸-۵.
- ۶- مهندسین مشاور زیستا (۱۳۷۱)، طرح جامع شهر و شهرستان میانه، وزارت مسکن و شهرسازی (اداره کل مسکن و شهرسازی استان آذربایجان شرقی).
- 7- Bromley, E, (1977) , Aeronatical Meteorology, Progress and Challenges Today and Tommorrow, Ball Am , Meteorological .So. , 58 , pp: 1156 1160.
- 8- Federal Aviation Administration , (1989) , Airport Design , Advisor Circular Ac 150/53000-13 Federal Aviation Administration , Washington, U.S.A.
- 9- Horonjeff, R and Xmckelvey, (1994), Planing and Design of Airport , pp:259-278.
- 10-International Civil Aviation Organization , (1984) Aerodrome Design Manual , part, Ranway 2d ed , International Civil Aviation Organization , Montral , Canada .
- 11-Perkins, Pand Reike,W, (1993), Aircraft Icing Problems - After 50 Years , American Institut of Aeronautics and Astronatics , Washington Dc, U.S.A.
- 12- Thompson , R.D,and Perry ,A,(1997), Applied Climatology Principles and Practice pp: 201-203.
- 13- Transportation Reserch Board , (1989), Aviation Forecasting Methodology , A Special Work Shop , Circular 348, Transportation Reserch Board , Washington, U.S.A.
- 14- World Meteorological Organization , (1992) , Technical Regulation No-49, Aeronatical Climatology (C.3.2) , World Meteorological Organization.