

سنة وملايين الدولارات



سلامة الطيران لا تقبل المساومة

يحرص الطيران المدني في لبنان على مستوى السلامة العامة، وهو يتبع المعايير العالمية الأعلى. كذلك ينطبق هذا الأمر على الشركات الخاصة التي تقوم بتأجير الطائرات فهي تطبق المعايير المتبعة في هذا المجال، لأن لبنان عضو في منظمة الطيران العالمية، لذلك فهو لا يتساهل في موضوع السلامة وصيانة الطائرات. من هنا تم إقفال عدد من الشركات التي اخلت بتطبيق القوانين المختصة بالسلامة منذ بضع سنوات، لأنها لم تستوف الشروط المطلوبة، كما ان الرقابة على الشركات صارمة لضمان احترام كل القوانين والمعايير الدولية.



الطائرات السياحية... مردود مالي

شهد قطاع الطائرات السياحية الخاصة والتي تتيح التحليق في سماء لبنان نمواً كبيراً تخطى 30% في السنوات القليلة الماضية. وباتت السياحة الجوية تلاقى رواجاً أكثر فأكثر، كما بات عدد كبير من السياح الاجانب والعرب يقصدون لبنان بحثاً عن هذا النوع من الأنشطة، خصوصاً لتوافر الدقة المتبعة في مجال صيانة الطائرات المستخدمة في هذه النزاهات بشكل دائم، تحت اشراف مهندسين وتقنيين مشهود لهم لبنانياً وعالمياً بمهاراتهم في هذا المجال.



مبنى الطيران الخاص من الافضل عالمياً

يعتبر مبنى الطيران الخاص في مطار بيروت، من الأفضل عالمياً، وهو من أهم المطارات الخاصة المؤهلة لاستقبال عدد كبير من الطائرات. وعلى الرغم من ان الامكانيات قد تكون متواضعة، الا ان هذا المبنى مجهز بأفضل التقنيات. ان الفائدة المادية التي يجنيها المطار جراء الرسوم التي يفرضها على ساعات وقوف كل طائرة خاصة، وذلك بحسب وزن الطائرة، تعتبر مجدية من الناحية الاقتصادية إلى حد كبير.

من يملك طائرات خاصة في لبنان

محمد الصفدي	الياس المر
نجيب ميقاتي	سمير مقبل
أل الحريري	احمد الحاج
نعمة طعمة	البيير بسول
فؤاد مخرومي	جورج كارامانوكيان
عدنان القصار جليبير	جيلبير شاغوري
روبير معوض	طلال وهاب
نقولا ابو حيدر	مازن البساط
بيار فتوش	ميشال عبود نادي الطيران اللبناني
هيثم وهادي ازهرى	open sky

الطيران الخاص في لبنان الاول على صعيد الشرق الأوسط ولكن في ظل الخضات التي عاشها لبنان تدهور وضع هذا القطاع كثيراً. يؤكد المعنيون ان الحركة التي تراجع خاصة في السنتين الاخيرتين حيث كان المطار خالياً من الطائرات. فوجود الامن والاستقرار يحسن السياحة واذا كانت السياحة بخير اذا الطيران الخاص بألف خير، خصوصاً ان المطار مجهز أكثر من دول كثيرة نامية كبيرة وهذا لصالح لبنان.

واذا ما عاد السواج، وخاصة العرب منهم والذين كانوا ينمّون هذا القطاع، ستعود المنافسة مع الدول الاخرى. غير ان لبنان قوي على صعيد المنافسة، فبرغم الامكانيات البسيطة يقدم الخدمات بأعلى المستويات، كما يعطي السلامة الحيز الأهم، لذلك فإن تحسنت الأوضاع بإمكان لبنان تصدر القائمة في الشرق الأوسط. كذلك فإن مبنى الطيران مجهز، وهو من أهم المطارات الخاصة المؤهلة لاستقبال عدد كبير من الطائرات. والفائدة المادية التي يجنيها جراء الرسوم التي يفرضها على ساعات وقوف كل طائرة، ويحاسب عليها حسب وزن الطائرة، (كل ست ساعات تعتبر بمثابة يوم) تعتبر جيدة.

تأثير السياسة

في نظر الكثيرين، يؤدي التدخل السياسي في هذا القطاع دوراً سلبياً. فمعظم الطائرات الخاصة مملوكة من سياسيين، الأمر الذي قد يكون حاجزاً أمام استثمارات الشركات الاجنبية في هذا القطاع، اضافة الى فرض نفوذ معين واتباع سياسة احتكار للقطاع. لكن من جهته، يعتبر السماك ان التبعية السياسية لشركات الطيران الخاص قد لا تؤدي دوراً سلبياً، فهي تساعد على صعيد العلاقات، من هنا قد تكون الافادة أكثر من الضرر برأيه. الطيران الخاص، قطاع قابل للتطور، لكنه مرتبط بالاستقرار كما هي حال غالبية القطاعات الاقتصادية الأخرى في لبنان والتي تعاني الأزمات بسبب الأوضاع الأمنية. فغياب السياح الذين يضحون الاموال وينشطون الحركة، اثر بطريقة سلبية إلى حد كبير. بالمقابل، من الممكن ان يكون الموضوع متعلقاً بالسياسة لأن من يملكون الطائرات هم أشخاص يتمتعون بسلطة كبيرة. وفي كلتي الحالتين النتيجة كانت تراجع قطاع يضح ذهباً للبنان والسياحة.

هناك رحلتان مستقلتان من مطار بيروت إلى مطار القليعات أو مطار رياق، دون الخروج خارج الأراضي اللبنانية. فاعضاء النادي وحدهم مكوّنون بالتحليق بالطائرات خارج الأراضي اللبنانية منها قبرص، جزر اليونان وتركيا.

الوضع الأمني

من جهته، يؤكد الكابتن شادي حشيمي ان الاستقرار الأمني والسياسي والاقتصادي يؤثر كثيراً في وضع قطاع الطيران الخاص. كذلك يؤكد ان العمل في الطيران الخاص افضل مقارنة بالطيران المدني لان الجهات التي يسافر اليها الطيار ليست نفسها. الى ذلك ان الوقت هنا افضل فيحين في الطيران المدني هناك برنامج

تكلفة الدراسة المقتصرة فقط على الطيران التدريبي تبلغ حوالي 18000 دولار

وساعات عمل محددة". ويقول: "اذا تحسن الوضع السياسي والامن والاقتصاد ينحسن وضع هذا القطاع كثيراً. فقبل عام 2009 كان



(هيثم الموسوي)

الحصول على اجازة تلميذ طيار، فضلاً عن المؤهلات الطبية إذ يجب عليه أن يخضع لفحص طبي عند طبيب معترف به من قبل الطيران المدني.

عن كيفية الحصول على اجازة طيار خاص. يضيف: "انه من الضروري القيام بـ40 ساعة طيران مجردة، 25 ساعة طيران مع مدرب وتسمى مزدوجة، و15 ساعة طيران أخرى انفرادية. من الانفرادية هناك رحلة طويلة من مطار بيروت الدولي إلى مطار رياق العسكري، وإلى مطار القليعات العسكري والعودة إلى مطار بيروت. ومن ضمن الـ15 ساعة



غرائب بالملايين

قد لا يصدق كثيرون الاسعار الخيالية التي يدفعها من يرغب في استئجار طائرة خاصة. في نظرهم، فإن هذا العالم الخاص بعيد عن الواقع. ومن نسج الخيال. فماذا لو علموا ثمن الخدمات التي قد يدفع أصحاب المليارات مقابلها؟ يروي أحد العاملين في قطاع الطيران الخاص أنه في إحدى المناسبات الخاصة قامت إحدى العائلات الكبيرة بطلب طائرة خاصة لإحضار الماكولات والمشروبات من فرنسا، فتخطت تكلفة الموضوع 80 ألف دولار. ويخبر كابتن في الطيران الخاص ان أميرة عربية كانت تستأجر طائرة خاصة لنقل ثياب لها من بيروت، وكانت تدفع مبلغاً من المال لا يقل عن 200 ألف دولار. وتضيف إحدى المضيفات في القطاع أنها في مرة من المرات قدمت وجبة غداء لأحد رجال الأعمال، بلغت قيمتها 5000 دولار.