

تحلیلی بر CNS-ATM و نقش آن بر امنیت فضایی و جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران

محسن رحیمی^۱ * بهزاد غفاری^۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۱/۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۳/۳۰

چکیده

در جنگ های امروزی با ورود تکنولوژی های نوین در تسلیحات و تنوع تاکتیک های بکارگیری شده در آنها و همچنین بکارگیری و اجرای سناریوهای عملیاتی پیچیده و در عین حال گسترده نیاز است دکترین جامع و کاملی در مقابله با این تهدیدات وجود داشته باشد بنابراین امنیت ملی و دفاع هوایی کشور بعنوان یکی از بخش های مهم در برنامه ریزی جهت دست یابی به سامانه مدیریت ترافیک هوایی می باشد تحقیق حاضر که از نوع کاربردی - پیمایشی می باشد و جامعه آماری تحقیق فرماندهان و مدیران سطوح مختلف بوده که با مباحث CNS-ATM آشنا بوده که با استفاده از روش نمونه گیری غیر احتمالی سهمیه ای تعداد ۱۳۹ نفر از طبقات مختلف سطوح مدیریتی سازمان نظامی به عنوان جامعه نمونه انتخاب شدند. داده های لازم با استفاده از ابزار پرسشنامه محقق ساخته با ضریب پایایی ۰/۸۷۵ جمع آوری گردیده و با استفاده از نرم افزار SPSS و آزمونهای آماری کولموگروف-اسمیرنوف و تحلیل واریانس یک طرفه تحلیل شدند که نتایج تحقیق نشان می دهد که طرح CNS-ATM در سازمان نظامی مورد مطالعه از دیدگاه فرماندهان و مدیران سطوح مختلف نسبتاً مناسب بوده در صورت تجهیز نیروهای مسلح طرح CNS-ATM تاثیر منفی در امنیت هوایی جمهوری اسلامی ایران ندارد همچنین نتایج تحقیق نشان داد که در عاملهای بین دیدگاه فرماندهان و مدیران عملیاتی با فرماندهان و مدیران ارشد و فرماندهان و مدیران میانی تفاوت معناداری وجود دارد. واژگان کلیدی: CNS-ATM، کنترل ترافیک، هوانوردی، سازمان نظامی

^۱ عضو هیئت علمی دانشگاه خاتم الانبیاء(ص)، نویسنده مسئول ، aa.romao@yahoo.com

^۲ مدرس دانشگاه خاتم الانبیاء(ص) iff radar_1370@yahoo.com

۱. کلیات

۱-۱. مقدمه و هدف

در جنگ های امروزی با ورود تکنولوژی های نوین در تسلیحات و تنوع تاکتیک های بکارگیری شده در آنها و همچنین بکارگیری و اجرای سناریوهای عملیاتی پیچیده و در عین حال گسترده نیاز است دکترین جامع و کاملی در مقابله با این تهدیدات داشته باشیم. امنیت ملی و دفاع هوایی کشور بعنوان یکی از بخش های مهم در برنامه ریزی جهت دست یابی به سامانه مدیریت ترافیک هوایی می باشد. امنیت ملی هر کشور مطابق با مصالح و خواسته هر کشور تعریف می شود و هر کشوری بایستی در ابتدا امنیت را در تمام فضای تحت حاکمیت کشور برقرار کرده تا بتواند سرمایه گذاری های لازم در صنایع مختلف از جمله صنایع هوانوردی داشته باشد. هر کشور بایستی بتواند خود را از تجاوز و تعددی کشورهای متخاصم مصون بدارد سپس گام های بعدی در پیوستن به طرح جهانی را بردارد. بخش دفاعی هر کشور در حقیقت بیانگر میزان توانمندی نیروهای مسلح هر کشور در جهت ایجاد و برقراری امنیت ملی، مقابله با انواع تهدیدات در کنار پشتیبانی از طرح ها و قوانین بین المللی می باشد. در هنگام ارائه طرح ملی کشور بایستی نقش ارگان های مختلف نیروهای مسلح در حالت عام و خصوصا در شرایط بحران بطور شفاف بیان گردد. مطابق با قوانین و کنوانسیونهای بین المللی، هر کشوری بایستی روی قلمرو سرزمینی خود قیمومیت داشته باشد و در جهت حراست از قلمرو سرزمینی خود تمام ظرفیت های خود را در جهت مقابله حملات دشمنان بکار بندد. با توجه به اینکه بیشتر فضای کشورها در جهت پروازهای نظامی بکار می رود، گام اول در جهت فراهم سازی مدیریت ترافیک هوایی برقراری امنیت ملی می باشد. در پی حادثه ۱۱

سپتامبر ۲۰۰۱، امنیت ملی در سطح جهان با اولویت بیشتری پیگیری می گردد. سامانه مدیریت ترافیک هوایی می تواند در جهت پشتیبانی از این امر خطیر مورد استفاده قرار گیرد، طوری که می توان با این سامانه شناسایی پروازهای ورودی بداخل قلمرو سرزمینی هر کشور را تسهیل بخشید و مقامات کشورها از آن در عملیات های مختلف بکار می بندند. بعلاوه، مدیریت ترافیک هوایی می تواند با جمع آوری اطلاعات هواپیماهای غیر نظامی، کارایی بخش پدافندی را تقویت کرده و از انجام رهگیری های بی مورد خواهد کاست بنابراین، سامانه های ناوبری آینده بر اساس قابلیت های ناوبری منطقه ای هواپیما-محور پایه گذاری شده است که از آن به ویژگی ناوبری بایسته یاد می کنیم. سامانه ماهواره ای ناوبری جهانی یک ناوبری مستقلی را ارائه می کند بطوری که کاربران در داخل هواپیما موقعیت خود را با استفاده از ارسال امواج از چند ماهواره دریافت می کنند. سامانه ماهواره ای ناوبری جهانی دارای اطمینان مناسب، دقت بالا و پوشش وسیع می باشد. اگر چه مفهوم ویژگی های ناوبری بایسته از نقطه نظر تجهیزات هواپیما این اجازه را به ما می دهد که بتوانیم به بیش از یک ماهواره بطور همزمان دسترسی داشته باشیم. از آنجایی که جنگنده های تاکتیکی فضای لازم جهت نصب تجهیزات غیر نظامی را ندارند، لذا می بایست تجهیزات به گونه ای ارتقا یابد تا قابلیت هر دو کاربرد ارتباطات الکترونیکی هوایی و عملکردهای ضبط CNS/ATM را داشته باشد. به ویژه هواپیماهای جنگنده بایستی در هنگام پرواز اطلاعات مکانی زمینی را با استفاده از GPS به مکان یابی محیطی و عملکردهای مورد نیاز مکان یابی تبدیل نماید. جهت دستیابی های هوایی ؛

سیستم^۳IFF جنگنده های هوایی تاکتیکی می بایست از حالت 3/A و C به حالت S و نهایتاً حالت^۴ADS-B تغییر حالت دهند. (Jung, D.I., Chow, C. and Wu, A), 2003 ، (65: پیشرفت قابل توجه در زمینه آگاهی از موقعیت و افزایش تاثیر تاکتیک ها زمانی بدست می آید که جنگنده های تاکتیکی بتوانند توسط GPS و گزارش وضعیت و موقعیت (توسط اتصالات اطلاعاتی حالت ADS-B) پرواز نمایند از آنجایی که جنگنده های تاکتیکی فضای لازم جهت نصب تجهیزات غیر نظامی را ندارند، لذا می بایست تجهیزات به گونه ای ارتقا یابد تا قابلیت هر دو کاربرد ارتباطات الکترونیکی هوایی و عملکردهای ضبط CNS/ATM را داشته باشد. (Ho Jong Biak, 2005: 85) به ویژه هواپیماهای جنگنده بایستی در هنگام پرواز اطلاعات مکانی زمینی را با استفاده از GPS به مکان یابی محیطی و عملکردهای مورد نیاز مکان یابی تبدیل نماید. جهت دستیابی های هوایی؛ سیستم^۵IFF جنگنده های هوایی تاکتیکی می بایست از حالت 3/A و C به حالت S و نهایتاً حالت^۶ADS-B تغییر حالت دهند. پیشرفت قابل توجه در زمینه آگاهی از موقعیت و افزایش تاثیر تاکتیک ها زمانی بدست می آید که جنگنده های تاکتیکی بتوانند توسط GPS و گزارش وضعیت و موقعیت (توسط اتصالات اطلاعاتی حالت ADS-B) پرواز نمایند

۲-۱. فرضیه ها

فرض اول: به نظر می رسد در صورت استفاده از امکانات پیشرفته در نیروهای مسلح استفاده از CNS-ATM نقش منفی در امنیت هوایی کشور ندارد

فرض دوم: به نظر می رسد فرماندهان و مدیران سطوح مختلف، نظرهای مختلفی نسبت به وضعیت CNS-ATM و نقش آن بر امنیت هوایی در سازمان نظامی مورد مطالعه دارند.

۳-۱. پیشینه تحقیق

فرچپور، عباس و رحیمی، محسن در سال ۱۳۹۷ در مقاله ای تحت عنوان بررسی CNS-ATM پرداخته اند که به روش کتابخانه ای ضمن بررسی موانع و اقدامات مورد نیاز در خصوص CNS-ATM راهکارهایی جهت استفاده بهینه از موضوع یاد شده در سطح کشور ارائه گردیده است.

تسلیمی کار، بهروز و پورزند، وحید در سال ۱۳۹۶ با مقاله ای تحت عنوان الزامات تماس کنترل و خلبان به بررسی بخش ارتباطی در کنترل مراقبت هوایی پرداخته اند که نتایج حاصله به روش آمیخته (کمی-کیفی) مورد تجزیه و تحلیل و تبیین قرار گرفته و نهایتاً مشخص گردید که واحدهای مراقبت پرواز و شرکتهای هواپیمایی می بایست با تجهیز کلیه هواپیماها و ایستگاههای کنترل کننده زمینی به سامانه های انتقال داده مجهز به سیستمهای رمزکننده خودکار و با قابلیت های جنگ الکترونیک در بستر شبکه ارتباطی زمین پایه و هواپایه و البته در آتی فضاپایه به گونه ای جهت مبادله مطمئن اطلاعات اقدام نمایند که ارتباط پایدار و سریع برقرار گردد.

بهرامیان، حمیدرضا و زمانی، خلیل در سال ۱۳۸۹ با مقاله ای تحت عنوان شناسایی عوامل موثر بر کنترل ترافیک هوایی کشور در این مقاله به بررسی مدیریت و کنترل

ترافیک جریان هوایی در کشور با استفاده از اسناد کتابخانه ای پرداخته شده است و عوامل تاثیر گذار بر آنها مشخص و راهکارهایی جهت بهبود وضعیت حاضر ارائه گردیده است.

مرادی، ابراهیم و تاجبخش، سحر در سال ۱۳۸۱ با تحت عنوان مقاله افزایش ایمنی هوایی با اجرای سامانه CNS/ATM و نقش هواشناسی در موفقیت آن حفظ سلامت و ایمنی پرواز پرداخته اند که در نقاط مختلف به ویژه در ماطقی که امکان ایجاد ایستگاه های ارتباطی و ناوبری زمینی وجود ندارد، از نیازهای همیشگی شرکتهای هواپیمایی است. اجرای این مهم توسط طرح عظیم و جهانی CNS/ATM صورت می گیرد که همکاری تمامی سازمان ها و دستگاه های مرتب از جمله سازمان های هواشناسی که نقش اساسی و مهمی در اجرای این طرح برعهده دارند را می طلبد. از این رو در این مقاله کوشش شده تا با تاکید بر نقش هواشناسی در اجرای این طرح، اهمیت این مهم در افزایش ایمنی هوایی مطرح شود. با عنایت به اینکه غالب کشورهای پیشرفته در حال حاضر گامی در جهت تشکیل سامانه هواشناسی یکپارچه جهانی برداشته اند، ضروری است که کشور ایران هم در این زمینه با دیگر کشوره همگام شود

۱-۴. مبانی نظری

۱- معرفی CNS-ATM

در ابتدا ایکائو پیش بینی ای را برای رشد حمل و نقل هوایی ما بین سال های ۱۹۷۰ تا ۲۰۰۵ اعلام نمود. مطابق این پیش بینی ورود و خروج هواپیماها مابین سال های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۵ به میزان ۳۰ درصد افزایش پیدا خواهد کرد. در همین زمان مسافت طی شده توسط هواپیماها نیز ۵۵ درصد افزایش خواهد داشت. که فشار ناشی از این

افزایش بر روی ارائه کنندگان سرویس ترافیک هوایی خواهد بود. همچنین این افزایش مستلزم ارتقای سامانه هایی است که ارائه کنندگان و سرویس بگیران این خدمات، به مدد آنها وظایف خویش را انجام می دهند. (ICAO, Annex 10 2007, chapter 5 : 26) اگر فقط با توجه به امکانات موجود مابین سال های مذکور در پی مرتفع نمودن نیازهای ایجاد شده باشیم می بایست هزینه هایی را برای ارتقاء تجهیزات زمینی و در نهایت گیرنده های هوایی آنها صرف نماییم که این با توجه به محدودیت هایی که سامانه های زمینی ناوبری داشته و دارند به هیچ وجه مقرون به صرفه نخواهد بود و در ادامه جوابگوی نیازهای ایجاد شده نخواهند بود. در اینجا باید نیم نگاهی نیز به پیش بینی های انجام شده در زمینه تعداد بار، مسافر و تعداد پروازها داشته باشیم. سازمان های متولی امر هوانوردی با درک این نیاز اقدام به تشکیل کمیته ها و هیأت هایی متشکل از متخصصان و سیاستگذاران امر هوانوردی، نمودند. که نتیجه این اجماع جهانی مطرح شدن طرحی جهانی با عنوان CNS/ATM شد.

(ICAO, Annex 10, chapter 5 : 2003 : 22)

۲- تعریف CNS/ATM

سازمان های متولی امر هوانوردی تعریفی را از طرح مذکور بیان نموده اند که عبارت است از ارتباطات، ناوبری، سامانه های مراقبتی و به کارگیری تکنولوژی دیجیتال شامل سامانه های ماهواره ای به همراه استفاده از سطوح مختلف اتوماسیون برای ایجاد یک سامانه یکپارچه مدیریت ترافیک هوایی جهانی. (Mong-Yuan

Chang, 2008 : 36)

۳- ارتباط:

نماید. که ما از آن به عنوان پرواز آزاد (free flight) یاد می کنیم. به منظور تحقق این هدف تکنولوژی های جدید CNS باید بطور کامل از طریق هماهنگ سازی استانداردها و دستورالعمل های ATM مورد بهره برداری واقع شوند. از دید اپراتور تجهیز هواپیماها و استفاده بین المللی از آنها باید با حداقل تجهیزات اویونیک انجام شود. اضافه بر این بهبود کامل سرویس مذکور به تنهایی توسط یک کشور انجام پذیر نبوده و بایستی توسط مجموعه ای از کشورهای همجوار انجام شود. (Nilmini Wickramasinghe, 2007: 59)

۷- طرح ناوبری هوایی جهانی برای سیستم های CNS/ATM^۷

طرح شامل برنامه ریزی و توسعه و تکمیل CNS/ATM در سطح جهانی می باشد و از دو بخش اصلی تشکیل شده است

الف- طرح منطقه ای (چند کشور)

این طرح شامل طرح های ارائه شده توسط دفاتر منطقه ای می باشد. (هر طرح امکانات و مشخصات منطقه خود را توصیف می کند) همچنین طرح گذر از مرحله فعلی به ساختار و چارچوب جهانی در این طرح ارائه می شود. بدیهی است برای محقق شدن آن هماهنگی های لازم بین دفاتر منطقه ای به عمل خواهد آمد.

ب- طرح ملی^۸ (می تواند یک کشور باشد):

این طرح بر مبنای ملزومات محلی و یا کشوری تهیه می گردد. برای تهیه این طرح از اسناد و مصوبات ایکائو باید پیروی و استفاده شود. (Shin, Minsoo, 2001: 59)

۷-۱. الگوی مفهومی تحقیق

الگو مفهومی بنیانی است که تمامی پژوهش بر آن استوار می شود. این چارچوب شبکه ای است منطقی، توصیفی و پرورده، مشتمل بر روابط موجود میان متغیرهایی که در پی اجرای فرایندهایی چون مصاحبه، مشاهده و بررسی پیشینه

ارتباطات عبارت است از مکالمه و تبادل اطلاعات میان خلبانان و کنترلرهای مراقبت پرواز و یا مرکز اطلاعات پرواز و ناوبری نمایانگر موقعیت هواپیما برای عناصر پروازی است.

۴- نظارت: نظارت نشانگر موقعیت هواپیما برای کنترلرهای ترافیک هوایی است و شامل ارتباطات مربوط به اطلاعات ناوبری از هواپیما به مراکز کنترل ترافیک هوایی برای تسهیل یافتن مستمر موقعیت هواپیما بر روی نقشه می شود. سازمان هوانوردی کشوری بین المللی (ICAO) سه کارکرد سامانه های CNS را به عنوان پشتیبان اساسی سامانه های مدیریت ترافیک هوایی (ATM) نامیده و در نظر گرفته است (سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۸۳: ۵۹)

۵- ارتباط ATN:

با اجرای تدریجی ATN استفاده از AFTN کاهش می یابد در دوره انتقال ارتباط، پایانه های AFTN با ATN از طریق وردی های خاصی انکان پذیر خواهد بود ATN و فرایند های به کارگیری مرتبط با آن، به طور خاص، طراحی شده اند تا به روشنی برای کاربران نهایی ارتباطات مطمئن و برای ارتباط نهایی، نسبت به شبکه های ناهمگوم خدماتی برای پشتیبانی مراقب پرواز تأمین کنند. همچنین ATN می تواند دیگر گونه های خدمات ارتباطی را انجام دهد از جمله ارتباطات کنترل عملیات هوانوردی (AOC)، ارتباطات اداری هوانوردی (AAC) ارتباطات مسافران هوایی. (APC) (ICAO, Annex 10, chapter 5, 2007: 22)

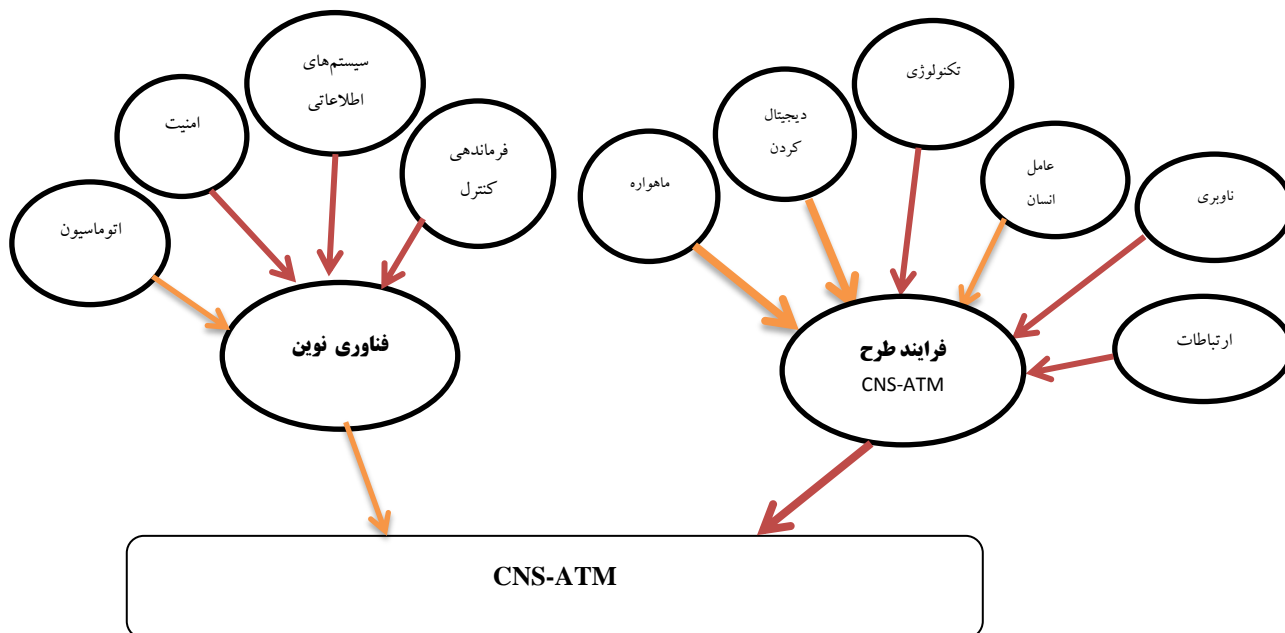
۶- هدف استراتژیک CNS/ATM در بعد جهانی

هدف اصلی سیستم جهانی مذکور اینست که انتظارات بوجود آمده در بخش هوانوردی را برآورده سازد. برای مثال باید اپراتور هواپیما را قادر سازد تا زمانهای برنامه ریزی شده ورود و خروج خود را اجرا نموده و با حداقل مخاطرات، بی نظمی ها و محدودیت ها پرواز دلخواه خویش را انجام داده و سوددهی پروازهاشان را تأمین

⁸ Regional & plan

نمونه گیری در تحقیق حاضر از نوع روش غیر احتمالی سهمیه ای (طبقاتی قضاوتی) است. بر اساس قواعد بر آورد حجم نمونه، بررسی آماری در نمونه گیری قضاوتی هدفمند) و غیر احتمالی تمام توصیف و حجم نمونه

(ادبیات نظری تحقیق) به دست می آید (سکاران، ۱۳۸۰ ص ۸۱). الگوی مفهومی تحقیق شامل ابعاد و عوامل در برگیرنده سامانه طرح CNS-ATM در سازمان نظامی مورد مطالعه در نمودار یک نشان داده شده است.

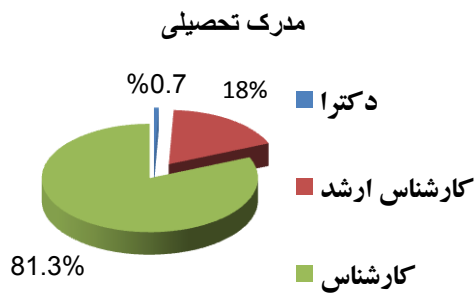


نمودار ۱-۴ ابعاد و عوامل در برگیرنده طرح CNS-ATM در سازمان نظامی مورد مطالعه

۱-۲. روش تحقیق یا اصول و تئوری مقاله

تحقیق حاضر بر مبنای نتایج تحقیق از نوع کاربردی می باشد که با استفاده از روش تحقیق پیمایشی داده های لازم جمع آوری شدند. مدیران و فرماندهان سازمان نظامی مورد مطالعه با در نظر گرفتن ضریب حفاظتی به تعداد ۵۴۸ نفر می باشد. با توجه به جامعه آماری که تعداد ۲۷ نفر از سطوح مدیران ارشد، تعداد ۱۳۰ نفر مدیران میانی، تعداد ۳۹۱ نفر مدیران رده عملیاتی سازمان می باشند. حجم نمونه توسط فرمول کو کران
$$n = \frac{Nt^2 \times pq}{Nd^2 + t^2 pq}$$
 تعداد ۱۵۴ نفر تعیین می گردد. که تعداد ۱۴ نفر مدیران سطوح ارشد، تعداد ۵۹ نفر مدیران سطوح میانی، تعداد ۸۱ نفر مدیران سطوح عملیاتی در نظر گرفته شده است. روش

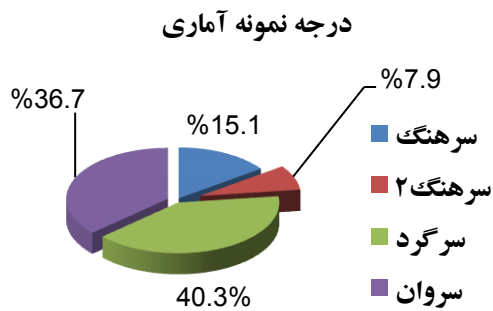
برابر با حجم تعیینی پژوهشگر خواهد بود که تعداد ۱۴ نفر مدیران سطوح ارشد، تعداد ۵۹ نفر مدیران سطوح میانی، تعداد ۸۱ نفر مدیران سطوح عملیاتی در نظر گرفته شده است. ابزار اصلی جمع آوری داده ها در این تحقیق پرسشنامه می باشد که حاصل بررسی ادبیات نظری و مصاحبه با تعدادی از مدیران و فرماندهان سطوح ارشد، میانی و عملیاتی سازمان نظامی مورد مطالعه می باشد. به منظور حصول اطمینان از کمیت و کیفیت و نیز بررسی صحت سؤالات (روایی پرسشنامه)، پرسشنامه ابتدا برای سه نفر از اساتیدی که با مباحث طرح CNS-ATM آشنایی کافی داشتند ارسال گردید و پس از اعمال نقطه نظرات آنها، در بین ۷ نفر از فرماندهان و مدیران سازمان نظامی مورد مطالعه نیز، به صورت آزمایشی توزیع و پس از رفع



شکل ۲-۶- توزیع فراوانی مدرک تحصیلی نمونه آماری

۳-۱-۶- مدرک تحصیلی پاسخ دهندگان

از تعداد ۱۳۹ نفر از نمونه آماری، تعداد ۲۱ نفر (۱۵,۱ درصد) دارای درجه سرهنگی، تعداد ۱۱ نفر (۷,۹ درصد) دارای درجه سرهنگ دومی و تعداد ۵۶ نفر (۴۰,۳ درصد) دارای درجه سرگردی و تعداد ۵۱ نفر (۳۶,۷ درصد) دارای درجه سروانی می‌باشند (شکل ۳-۶).



شکل ۳-۶- توزیع فراوانی درجه نظامی نمونه آماری

۲-۲- آمار استنباطی نمونه آماری

از آنجا که انتخاب آزمون‌های مناسب آماری تابعی از نرمال بودن متغیرهای تحقیق می‌باشد لذا بسیاری از آزمون‌های آماری از جمله آزمون‌های پارامتریک بر مبنای نرمال بودن توزیع داده‌ها بنا شده‌اند و با این پیش فرض بکار می‌روند که توزیع داده‌ها در یک جامعه یا در سطح نمونه‌های انتخاب شده از جامعه مذکور از توزیع نرمال پیروی نمایند. بنابراین لازم است تا قبل از پرداختن به تحلیل‌های آماری بررسی متغیرها، نوع توزیع آن متغیر را مشخص نمود. نتایج حاصل از اجرای آزمون کولموگروف

اشکالات آن، پرسشنامه نهایی تدوین شد. همچنین، در این تحقیق، پایایی پرسشنامه یا قابلیت اعتماد آن با استفاده از روش اندازه‌گیری آلفای کرونباخ محاسبه شد. معمولاً دامنه ضریب اعتماد آلفای کرونباخ از صفر (0) ، به معنای عدم پایداری، تا مثبت یک (+1) ، به معنای پایایی کامل قرار می‌گیرد و هر چه مقدار بدست آمده به عدد مثبت یک نزدیک‌تر باشد قابلیت اعتماد پرسشنامه بیشتر می‌شود. که در تحقیق حاضر ۰/۸۷۵ بدست آمد که نشان دهنده پایایی مناسب پرسشنامه می‌باشد.

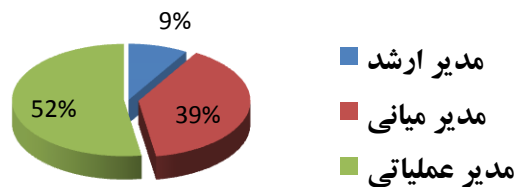
۲. یافته‌ها

۱-۲- آمار توصیفی

۱- جایگاه سازمانی پاسخ دهندگان

از تعداد ۱۳۹ نفر از پاسخ دهندگان به پرسشنامه، تعداد ۱۲ نفر (۸,۶ درصد) از مدیران ارشد و تعداد ۵۴ نفر (۳۸,۸ درصد) مدیران میانی و تعداد ۷۳ نفر (۵۲,۵ درصد) از مدیران عملیاتی می‌باشند (شکل ۱-۶)

جایگاه سازمانی



شکل ۱-۶- توزیع فراوانی جایگاه سازمانی نمونه آماری

۲-۱-۶- مدرک تحصیلی پاسخ دهندگان

از تعداد ۱۳۹ نفر از نمونه آماری، تعداد ۱ نفر (۰,۷ درصد) دارای مدرک دکترای و تعداد ۲۵ نفر (۱۸ درصد) دارای مدرک کارشناسی ارشد و تعداد ۱۱۳ نفر (۸۱,۳ درصد) دارای مدرک تحصیلی لیسانس می‌باشند (شکل ۲-۶).

– اسمیرنوف بر روی داده های تحقیق در جدول (۱-۶) نشان داده شده است.

جدول ۱-۶ نتایج حاصل از اجرای آزمون کولموگروف – اسمیرنوف

توزیع مشاهدات از توزیع نرمال پیروی می کند.		$H_0: (\rho = 0)$	
توزیع مشاهدات از توزیع نرمال پیروی نمی کند.		$H_1: (\rho \neq 0)$	
متغیر	تعداد نمونه	آ ما ره	مقدار نتیجه آزمون sig
ارتباطات رادیویی	۱۳۹	۱,۹۹۴	۰,۰۰۱
ناوبری هوایی	۱۳۹	۱,۹۳۰	۰,۰۰۱
سیستم کنترل هوایی	۱۳۹	۲,۵۰۰	۰,۰۰۰
به کارگیری ماهواره	۱۳۹	۲,۲۱۷	۰,۰۰۰
فرماندهی و کنترل	۱۳۹	۲,۶۶۰	۰,۰۰۰
اتوماسیون سیستمها	۱۳۹	۲,۸۴۴	۰,۰۰۰
تکنولوژی دیجیتال	۱۳۹	۲,۳۳۴	۰,۰۰۰
سیستم های اطلاعاتی	۱۳۹	۱,۸۶۵	۰,۰۰۲
امنیت هوایی	۱۳۹	۳,۲۴۸	۰,۰۰۰
عامل انسانی	۱۳۹	۱,۷۶۹	۰,۰۰۴

۲-۳- آزمون فرضیه آزمون فرضیه ها

آزمون فرضیه اول تحقیق:

فرض اول: به نظر می رسد در صورت استفاده از امکانات پیشرفته در نیروهای مسلح استفاده از CNS-ATM نقش منفی در امنیت هوایی کشور ندارد.

جهت آزمون و بررسی وضعیت متغیرهای تحقیق (طرح CNS-ATM)، از آزمون t تک نمونه ای با مقدار آزمون برابر عدد ۳ (Test Value = 3) و فاصله اطمینان ۹۵% (خطای ۵%) استفاده گردید. در آزمون مذکور، در صورتی که مقدار P-Value بزرگتر از 0.05 باشد، متغیر مورد بررسی با مقدار آزمون یعنی عدد ۳ تفاوت معناداری ندارد و در نتیجه عامل مورد بررسی در حد متوسط در جامعه آماری وجود دارد؛ و در صورتی که مقدار P-Value کمتر از 0.05 باشد، متغیر مورد بررسی با مقدار آزمون یعنی عدد ۳ تفاوت معناداری دارد، در این حالت اگر میانگین عامل مورد بررسی بالاتر از عدد ۳ بود، عامل مورد بررسی

به صورت قوی در جامعه آماری وجود دارد، و اگر میانگین عامل مورد بررسی پایین تر از عدد ۳ بود، عامل مورد بررسی به صورت ضعیف در جامعه آماری وجود دارد. نتایج حاصل از اجرای آزمون میانگین در جدول (۲-۶) نشان داده شده است. با توجه به مطالب ذکر شده در جدول (۲-۶) مشاهده می شود، به طور کلی وضعیت متغیرهای تحقیق در جامعه آماری بالاتر از متوسط می باشد. به عبارت دیگر در صورت تجهیز نیروهای مسلح طرح CNS-ATM تاثیر منفی در امنیت هوایی جمهوری اسلامی ایران ندارد.

جدول ۲-۶ نتایج آزمون t تک نمونه ای

عامل	میانگین	انحراف معیار	آزمون t	P-Value
ارتباطات رادیویی	۳,۸۵۹۷	۰,۶۴۷۱۹	۱۸,۰۵۳	۰
ناوبری هوایی	۳,۶۴۲۱	۱,۰۶۷۰۷	۷,۰۹۴	۰
سیستم کنترل هوایی	۳,۹۹۱۰	۰,۶۴۷۱۹	۱۸,۰۵۳	۰
به کارگیری ماهواره	۴,۱۳۸۵	۰,۵۲۴۰۴	۲۵,۶۱۴	۰
فرماندهی و کنترل	۴,۱۶۷۳	۰,۵۸۶۲۲	۲۳,۴۷۶	۰
اتوماسیون سیستمها	۴,۰۱۰۸	۰,۶۱۶۷۰	۱۹,۳۲۴	۰
تکنولوژی دیجیتال	۴,۰۳۴۲	۰,۴۳۲۱۸	۲۸,۲۱۲	۰
سیستم های اطلاعاتی	۴,۲۵۱۸	۰,۵۷۵۳۸	۲۵,۶۵۰	۰
امنیت هوایی	۴,۳۵۰۷	۰,۴۵۷۱۵	۳۴,۸۳۵	۰
عامل انسانی	۳,۹۹۴۶	۰,۴۶۴۷۶	۲۵,۲۳۱	۰

آزمون فرضیه دوم تحقیق:

فرض دوم: به نظر می رسد فرماندهان و مدیران سطوح مختلف، نظرهای مختلفی نسبت به وضعیت CNS-ATM و نقش آن بر امنیت هوایی در سازمان نظامی مورد مطالعه دارند.

جهت آزمون بررسی میزان تفاوت در دیدگاه نمونه آماری (فرماندهان و مدیران سطوح مختلف سازمان نظامی مورد مطالعه) از تحلیل واریانس استفاده گردیده، و با کمک آزمون توکی، دیدگاههای مختلف نمونه آماری با یکدیگر مقایسه شد (جدول ۳-۶).

جدول (۳-۶) نتایج آزمون تحلیل واریانس جهت مقایسه دیدگاههای طبقات مختلف نمونه آماری

مدیران عملیاتی				
مدیران میانی - مدیران عملیاتی	۰,۰۱۴	مدیران میانی	۳,۸۸۳۶	فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت توسعه دانش دارند.
مدیران ارشد - مدیران میانی	۰,۶۵۲	مدیران ارشد	۳,۹۵۸۳	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران ارشد - مدیران عملیاتی	۰,۹۳۲	مدیران عملیاتی	۴,۱۳۸۹	فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت اشتراک دانش دارند.
مدیران میانی - مدیران عملیاتی	۰,۰۷۶	مدیران میانی	۳,۸۸۷۰	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران ارشد - مدیران میانی	۰,۷۱۴	مدیران ارشد	۴,۱۲۵۰	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران ارشد - مدیران عملیاتی	۰,۹۰۱	مدیران عملیاتی	۴,۲۵۴۶	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران میانی - مدیران عملیاتی	۰,۰۸۵	مدیران میانی	۴,۰۵۴۸	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران ارشد - مدیران میانی	۰,۴۷۰	مدیران ارشد	۴,۰۲۰۸	تفاوت معنا داری ندارند.
مدیران ارشد - مدیران عملیاتی	۰,۹۰۱	مدیران عملیاتی	۴,۲۵۴۶	تفاوت معنا داری ندارند.

ابعاد	عامل مورد بررسی	طبقات مختلف نمونه آماری	سطح معناداری	میانگین	نتیجه
طرح CNS-ATM	ارتباطات رادیویی	مدیران ارشد - مدیران میانی	۰,۰۸۸	مدیران ارشد	۳,۷۵۰۰
		مدیران ارشد - مدیران عملیاتی	۰,۹۴۶	مدیران عملیاتی	۴,۱۰۱۹
		مدیران میانی - مدیران عملیاتی	۰,۰۰۰	مدیران میانی	۳,۸۵۹۷
ناوبری هوایی	تفاوت معنا داری ندارند.	مدیران ارشد - مدیران میانی	۰,۸۲۳	مدیران ارشد	۴,۱۲۵۰
		مدیران میانی - مدیران ارشد	۰,۲۰۵	مدیران عملیاتی	۴,۱۱۵۷

تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۰۲۰۸	مدیران ارشد	۰,۲۶۶	مدیران ارشد- مدیران میانی	امنیت هوایی
	۴,۲۳۱	مدیران عملیاتی	۰,۰۰۲	مدیران ارشد- مدیران عملیاتی	
فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت انتشار دانش دارند.	۴,۴۸۹۷	مدیران میانی	۰,۰۰۴	مدیران میانی - مدیران عملیاتی	عامل انسانی
تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۱۲۵۰	مدیران ارشد	۰,۹۹۸	مدیران ارشد- مدیران میانی	
فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت دستیابی به دانش دارند.	۳,۸۸۳۶	مدیران میانی	۰,۰۱۴	مدیران میانی - مدیران عملیاتی	
تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۱۱۵۷	مدیران عملیاتی	۰,۲۰۵	مدیران ارشد- مدیران عملیاتی	

۷- نتیجه گیری

با انجام یک برنامه ریزی دقیق در طول یک دوره زمانی مشخص، با نصب تجهیزات و برگزاری دوره های آموزشی، زمینه برای استفاده از سامانه های نوین و استفاده

تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۰۵۴۸	مدیران میانی	۰,۰۸۵	مدیران میانی - مدیران عملیاتی	اتوماسیون سیستمها
	۴,۰۲۰۸	مدیران ارشد	۰,۷۹۱	مدیران ارشد- مدیران میانی	
تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۱۴۸۱	مدیران عملیاتی	۰,۸۲۳	مدیران ارشد- مدیران عملیاتی	تکنولوژی دیجیتال
فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت ذخیره سازی دانش دارند.	۳,۹۰۷۵	مدیران میانی	۰,۰۷۵	مدیران میانی - مدیران عملیاتی	
تفاوت معنا داری ندارند.	۳,۸۷۵۰	مدیران ارشد	۰,۳۳۰	مدیران ارشد- مدیران میانی	سیستمهای اطلاعاتی
فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت ذخیره سازی دانش دارند.	۴,۲۰۸۳	مدیران عملیاتی	۰,۸۹۹	مدیران ارشد- مدیران عملیاتی	
تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۱۸۷۵	مدیران ارشد	۰,۹۹۶	مدیران ارشد- مدیران میانی	سیستمهای اطلاعاتی
فرماندهان و مدیران عملیاتی ارزیابی مثبت تری از وضعیت ذخیره سازی دانش دارند.	۴,۱۷۱۳	مدیران عملیاتی	۰,۷۳۴	مدیران ارشد- مدیران عملیاتی	
تفاوت معنا داری ندارند.	۴,۳۲۱۹	مدیران میانی	۰,۳۱۳	مدیران میانی - مدیران عملیاتی	

توانمند از فضا فراهم گردد. بنابراین بهتر است از سامانه ها ابتدا در فضاهای با ترافیک کم و به صورت محدود و به موازات استفاده از سامانه های کنونی بهره گرفت. مسئولین هوانوردی بایستی با عقد قراردادهای همکاری با کشورهای همسایه زمینه را برای انتقال و استفاده از سامانه های نوین هموار سازند. بدین منظور لازم است تا در نواحی اطلاعات پرواز مجاور با کشورهای همسایه از یک روش و الگوی هماهنگ بت آن کشورها برای عبور و کنترل ترافیک هوایی استفاده گردد. البته در عقد قراردادها نبایستی امنیت فضای کشور به خطر افتد. در ساختار دفاع هوایی و تامین امنیت فضای کشور، بهره گیری از سامانه ای نظارت در مدیریت ترافیک هوایی می تواند تامین کننده امنیت قسمتی از پوشش هوایی کشور باشد که وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح بایستی برنامه ریزی لازم را برای استفاده از مزایای این طرح بعد امنیت ملی انجام دهد.

با جهانی شدن طرح CNS/ATM، اجرای آن برای تمام کشورهای عضو الزامی خواهد گردید. ایران نیز به عنوان یکی از کشورهای عضو پیمان شیکاگو همگام با این طرح جهانی ملزم به فراهم نمودن زیرساخت ها و بسترهای لازم برای این رویکرد در قلمرو خود است. با اجرای جهانی CNS/ATM، ناوگان هوایی کشور نیز برای استفاده و پرواز در فضای کشورهای دیگر، ملزم به تجهیز هواپیماها و تبعیت از روش های جاری در فضاهای مذکور خواهد گردید و در صورت عدم حمل تجهیزات خاص مجوزی برای استفاده و عبور به این نوع هواپیماها داده نخواهد شد. از منافع اجرای این طرح افزایش سطح ایمنی، افزایش ظرفیت بهره برداری از محیط های پروازی (فرودگاه ها، مسیرها و فضاهای پروازی و...) است. از

جنبه اقتصادی نیز عبور پروازهای بین المللی منافع زیادی را برای کشور به دنبال خواهد داشت و از منابع ارزی به شمار می آید. با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در خاور میانه که ارتباز دهنده آسیا-اقیانوسیه و اروپا می باشد و نیز رقابتی که در منطقه برای توسعه و تجهیز فضاهای پروازی به منظور جذب هرچه بیشتر پروازهای بین المللی و ارایه سرویس ترافیک هوایی ایمن تر ایجاد شده است، ضرورت توجه بیشتر به این مقوله برای مسئولین کشور ضروری می نماید. طرح CNS/ATM دگرگونی های شگرفی را در کنترل و هدایت پروازها و امور هوانوردی ایجاد خواهد کرد. این طرح موجب مبادله سریع اطلاعات، افزایش ایمنی پروازها، کاهش فاصله های استاندارد در فضای اقیانوس ها، دسترسی بیشتر به مناطق دور و... می گردد. سیستم NAVSTAR یا GPS یک سیستم ماهواره ای می باشد که اگر تمامی ماهواره های آن فعال باشند می توانند اطلاعات لازم را برای تعیین موقعیت به طور پیوسته برای تمامی گیرنده های مستقر در سراسر دنیا ارسال کند. NAVSTAR یک سیستم ناوبری آمریکایی است که مشاهدات آن بر دو نوع است: (۱) مشاهده شبه فاصله که براساس اندازه گیری فاصله زمانی بین ارسال کد از ماهواره و دریافت آنها در گیرنده است. (۲) مشاهدات فاز موج حامل که در آن اختلافات بین فاز موج حال ماهواره و فاز نوسان ساز داخل گیرنده اندازه گیری و ثبت می شود. سیستم GPS شامل ۲۴ ماهواره است که در ۶ مدار در حال چرخش می باشند. از ۲۴ ماهواره ۲۱ عدد اصلی و ۳ ماهواره STANDBY می باشند که برای تعیین موقعیت، حداقل ۴ ماهواره بایست در ۵ درجه بالای افق قرار داشته باشد. همانگونه که اشاره کردیم اجرای طرح CNS/ATM موجب تحولات عمده ای در مدیریت

۴- مرادی، ابراهیم و تاجبخش، سحر در (۱۳۸۱) در مقاله ای با مقاله افزایش ایمنی هوایی با اجرای سامانه CNS/ATM و نقش هواشناسی در موفقیت آن حفظ سلامت و ایمنی پرواز دومین همایش ملی ایمنی

۵- مروری بر سیستم های ارتباطی، ناوبری، نظارتی و مدیریت، مرکز مطالعات و اطلاع رسانی سازمان هواپیمایی کشوری، شهریور ۱۳۸۳

10 (ICAO, Annex 10) هوایی ترافیک (CNS/ATM) 6- ,chapter1,volum2,7/11/2003
7-ICAO,Annex 10 ,chapter5,volum2,7/11/2003
8-ICAO,Annex 10 ,chapter6,volum3,7/11/2007
9-ICAO,Annex 10 ,attachment1,volum3,7/11/2007
10-Jung, D.I., Chow, C. and Wu, A.(2003). "The role of transformational leadership in enhancing organizational innovation: hypotheses and some preliminary findings".
11-Ho Jong Baik and ntonAio A. Trani, " Measuring Benefits of Controller-Pilot Data Link Communication (CPDLC) System in an Airport Area Using a Microscopic Simulation Model" , TRB 2005 Annual Meeting.

12-Laurie Bassi J. (1997). "Harnessing the power of intellectual capital". Training and Development. 27, 66-77. available at http://www.emeraldinsight.com/bibliographic_databases.htm?id=1264474
13-Mong-Yuan Chang, Yu-Chung Hung, David C. Yen, Paul T.Y. Tseng(2008)."The research on the critical success factors of knowledge management and classification framework project in the Executive Yuan of Taiwan Government", Expert Systems. available at <http://dl.acm.org/citation.cfm?id=1498523>
14-Nilmini Wickramasinghe, & Dag von Lubitz (2007)." Knowledge- based Enterprise: Theories and Fundamentals". 1 edition. Idea Group Publishing
15-Shin, Minsoo.(2001). A framework for evaluation economics of knowledge management system", College of information and communication. Han Yang University. Available at <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0378720604000199>

ترافیک هوایی می گردد و به دلیل محدود بودن متصدیان این تجهیزات توسط چند کشور خاص که ارائه دهنده این سرویس به سایر کشورها می باشند مبانی حقوقی هوانوردی را نیز دچار تغییراتی می سازد که بجاست با حزم اندیشی و دور نگری عالمانه از بروز چالش های عمیق در این زمینه جلوگیری به عمل آوریم نتایج تحقیق حاکی از وضعیت نسبتاً مناسب طرح CNS-ATM و فن آوری اطلاعات در سازمان نظامی مورد مطالعه از دیدگاه فرماندهان و مدیران سطوح مختلف می باشد اما این وضعیت با وضعیت مطلوب و تحقق یک سازمان نظامی دانش بنیان فاصله زیادی دارد. همچنین در مقایسه خروجی بدست آمده از پژوهش حاضر و نتایجی که در پیشینه تحقیق ارائه گردیده است نشان دهنده انطباق بدست آمده نتایج بوده و بر اجرای طرح cns-atm و نیازمندیهای کشور در خصوص امنیت هوایی اتفاق نظر وجود دارد.

منابع

- ۱- بهرامیان، حمیدرضا و زمانی، خلیل (۱۳۸۹) با مقاله ای تحت عنوان شناسایی عوامل موثر بر کنترل ترافیک هوایی کشور پنجمین کنگره ملی مهندسی عمران -مشهد
- ۲- تسلیمی کار، بهروز و پورزند، وحید(۱۳۹۶) با مقاله ای تحت عنوان الزامات تماس کنترلر و خلبان-فصلنامه علوم و فنون نظامی سال سیزده شماره ۴۰-تهران
- ۳- فرجپور، عباس و رحیمی، محسن (۱۳۹۶) در مقاله ای تحت عنوان بررسی و تحلیل cns-atm نهمین کنفرانس ملی c4i-تهران