കരിപ്പൂരിൽ നടക്കുന്നത് ഗൂഢാലോചനയാണ്

വസ്തുതാന്വേഷണ റിപ്പോർട്ട്

തയ്യാറാക്കിയത്:
യാസിർ എം അബ്ദുല്ല
മെഹർ നൗഷാദ്

Karippooril Nadakkunnathu Goodalochanayaanu
(Report)

Prepared by:
Yasir M Abdullah
Meher Naushad

Reviewed By:
Gyorgy Szilagyi

Publishers:
Welfare Party of India-Kerala

Distribution:
Cultural Forum
Kozhikkode & Malappuram District Committees
Doha Qatar
Email: cfkozhikode@gmail.com
Website: www.cfqatar.com

Cover:
CM Sherif

First Edition:
November 2016

Copy right and disclaimer policy:

Under no circumstances does the author, publisher and distributor warrant or certify the information provided is free of errors or deficiencies. The use of this report for any work does not relieve the user from exercising due diligence and sound engineering practice, nor does it entitle the user to claim any kind of compensation for damages or loss that could be attributed to such use. All rights reserved for Welfare Party of India, Kerala.

കരിപ്പൂരിൽ നടക്കുന്നത് ഗൂഢാലോചനയാണ്

വസ്തുതാന്വേഷണ റിപ്പോർട്ട്

തയ്യാറാക്കിയത്:

യാസിർ എം അബ്ദുല്ല

മെഹർ നൗഷാദ്

പ്രസാധനം:

വെൽഫെയർ പാർട്ടി കേരള

CULTURAL FORUM

വിതരണം:

കൾചറൽ ഫോറം

ദോഹ–ഖത്തർ

ആമുഖം

കേരളപ്പിറവിയുടെ 60-ാം വാർഷികം അഭിമാനത്തോടെ നാം ആഘോഷിക്കുമ്പോഴും മലബാറിന്റെ വികസന മുരടിപ്പും വിവേചനവും മങ്ങലേൽപിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനങ്ങൾ, ആശുപത്രികൾ, വ്യവസായങ്ങൾ, ഭരണനിർവഹണ കേന്ദ്രങ്ങൾ തുടങ്ങി ജനങ്ങളുടെ നിത്യജീവിതവും പുരോഗതിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് അടിസ്ഥാന സംവിധാനങ്ങളുടെ ജനസംഖ്യാനുപാതികമായ കുറവുകൾ പരിഹരിക്കപ്പെടാതെ തുടരുകയാണ്. മലബാറിന്റെ വികസനത്തിന്റെ നാഴികകല്ലായിരുന്ന കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം പൊതുമേഖലയിൽ പ്രവാസികളുടെ പണം ഉപയോഗിച്ച് പടുത്തുയർത്തിയ സ്ഥാപനം. മലബാറിന്റെ വികസനത്തിൽ പ്രത്യേകിച്ച് മലപ്പുറം, കോഴിക്കോട്, പാലക്കാട് ജില്ലകളുടെ പുരോഗതിയിൽ വലുതായ പങ്കാണ് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളത്. കേരളത്തിന്റെ സാമൂഹികവും സാമ്പത്തികവുമായ വളർച്ചയിൽ മുഖ്യപങ്കുവഹിക്കുന്ന പ്രവാസികൾ ധാരാളമുള്ള മേഖലയിലാണ് ഈ വിമാനത്താവളം. വർഷത്തിൽ 25 ലക്ഷത്തിലധികം യാത്രക്കാരുള്ള ഇന്ത്യയിലെ തിരക്കുള്ള 12-ാമത്തെതും വരുമാനത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ അഞ്ചാമത്തെയും സ്ഥാനമുള്ള എയർപോർട്ടാണിത്. എന്നാൽ റൺവേയുടെ ബലക്കുറവ് കാരണം 2015 മെയ് ഒന്നിന് എയർപോർട്ട് ഭാഗികമായി അടച്ചിടുകയും 6 മാസക്കാലത്തേക്ക് വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് വിലക്ക് ഏർപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്തു. റൺവേ ബലപ്പെടുത്തി വലിയ വിമാനങ്ങൾ വീണ്ടും ഇറങ്ങും എന്ന പ്രതീക്ഷയിലായിരുന്നു പ്രവാസികളും നാട്ടുകാരും. ബലപ്പെടുത്തലിന് ശേഷവും വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് വിലക്ക് തുടരുന്നതും ഇനിയും ഭൂമി ലഭിച്ചാലേ വികസനം സാധ്യമാവുകയുള്ളൂവെന്നും ബന്ധപ്പെട്ടവർ വിശദീകരിക്കുന്നത് സ്വകാര്യ എയർപോർട്ടുകളായ നെടുമ്പാശ്ശേരിയെയും കണ്ണൂരിനെയും സംരക്ഷിക്കുന്നതിനും പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമായ കരിപ്പൂരിനെ തകർക്കാനുമാണെന്ന സംശയം ബലപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. ഏറ്റെടുത്ത ഭൂമി തന്നെ പൂർണമായി ഉപയോഗിക്കാത്തതും ഇനിയും ഏറ്റെടുത്താൽ മണ്ണിട്ടു നികത്തൽ അസാധ്യമാണെന്നതും ഇതിനുപിന്നിൽ ഗൂഢാലോചനയുണ്ടെന്ന ആരോപണത്തെ ശരിവെക്കുന്നുണ്ട്.

ഇത്തരം സന്ദർഭത്തിലാണ് പ്രവാസികളും പരിസരവാസികളായ നാട്ടുകാരും ഞങ്ങളെ സമീപിക്കുന്നതും പ്രശ്നത്തിൽ ഇടപെടാൻ ആവശ്യപ്പെട്ടതും. ഇടപെടലുകൾക്കും സമരങ്ങൾക്കുമപ്പുറം കൃത്യമായ പഠനത്തിലൂടെ അധികാരികളുടെയും പൊതുസമൂഹത്തിന്റെയും മുന്നിൽ കാര്യങ്ങൾ വസ്തുനിഷ്ടമായി സമർപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഖത്തറിലെ പ്രവാസി സംഘടനയായ കൾച്ചറൽ ഫോറവും വെൽഫയർ പാർട്ടിയും സംയുക്തമായി നടത്തിയ പഠന റിപ്പോർട്ടാണ് ഇവിടെ സമർപിക്കുന്നത്. പ്രധാനമായും 3 കാര്യങ്ങളാണ് ഈ പഠനത്തിൽ ശ്രദ്ധിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഒന്ന്, റൺവേ ബലപ്പെടുത്തിയതിന് ശേഷമുള്ള കരിപ്പൂർ എയർപോർട്ട് വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറക്കുന്നതിന് പ്രാപ്തമാണോ? അന്താരാഷ്ട്ര മാനദണ്ഡങ്ങൾ പാലിക്കുവാൻ സാധിച്ചിട്ടുണ്ടോ.? വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങുന്ന ലോകത്തിലെ തന്നെ മറ്റു വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ സ്ഥിതി എന്താണ്? ഈ പഠനത്തിലൂടെ ഞങ്ങൾക്ക് ബോധ്യപ്പെട്ടത്. ബോയിംഗ് 777, ബി 747-400, എയർബസ് 330 വിഭാഗത്തിൽപെട്ട വലിയ വിമാനങ്ങൾ ഇറങ്ങാൻ നിലവിൽ കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം എന്തുകൊണ്ടും യോഗ്യമാണ് എന്നതാണ്.

വെൽഫെയർ പാർട്ടി ഈ പ്രശ്നത്തെ സമീപിക്കുന്നത് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനമെന്ന പ്രത്യേക പരിഗണനയിലാണ്. പ്രത്യേകിച്ചും ക്ഷേമരാഷ്ട്രം എന്ന മഹത്തായ ആശയം പ്രയോഗവൽക്കരിക്കുന്നതിൽ മുഖ്യപങ്ക് പൊതുമേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങൾക്ക് തന്നെയാണ്. 60 വർഷം കഴിഞ്ഞിട്ടും വികസന രംഗത്ത് വിവേചനം അനുഭവിക്കുന്ന മലബാറിന്റെ വികസനത്തിൽ നാഴികകല്ലായ എയർപോർട്ടിന്റെ നിലനിൽപും കേരള വികസനത്തിന്റെ നട്ടെല്ലായ പ്രവാസി സമൂഹത്തിന്റെ യാത്ര പ്രശ്നങ്ങളുടെ പരിഹാരം എന്നതും വളരെ പ്രധാനമാണ്. ഭൂമി വീണ്ടും നഷ്ടപ്പെടുമെന്ന ആശങ്കയയിൽ വില്പനക്കോ വീട് വെക്കാനോ കഴിയാതെ അരക്ഷിതാവസ്ഥയിലേക്ക് എടുത്തെറിയപ്പെട്ട എയർപോർട്ടിന്റെ പരിസരത്ത് ജീവിക്കുന്ന സാധാരണ ജനങ്ങൾക്ക് ആശ്വാസം നൽകുന്നത് കൂടിയാണ് ഈ പഠനം. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കാതെ തന്നെ വലിയ വിമാനങ്ങൾ പറന്നിറങ്ങും. അതിനു വേണ്ടി അധികാരകേന്ദ്രങ്ങളിൽ തുടർ പ്രക്ഷോഭങ്ങളുമായി, ക്രിയാത്മക ഇടപെടലുകളുമായി വെൽഫെയർ പാർട്ടി ഉണ്ടായിരിക്കും. തീർച്ച

ഹമീദ് വാണിയമ്പലം
പ്രസിഡണ്ട്
വെൽഫെയർ പാർട്ടി കേരള

1. പശ്ചാത്തലം

കോഴിക്കോട് (കരിപ്പൂർ) അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം പ്രധാനമായും കോഴിക്കോട്, മലപ്പുറം ജില്ലക്കാർ ആശ്രയിക്കുന്ന വിമാനത്താവളമാണ്. മലപ്പുറം നഗരത്തിൽനിന്നും 25 കിലോമീറ്ററും കോഴിക്കോട് നഗരത്തിൽനിന്ന് 28 കിലോമീറ്ററും അകലെയാണ് അത് സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. 2014-2015 വർഷത്തിൽ കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം വഴി സഞ്ചരിച്ചവരുടെ ആകെ എണ്ണം 2,583,740 ആയിരുന്നു. യാത്രക്കാരുടെ ബാഹുല്യത്താൽ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ പന്ത്രണ്ടാം (12) സ്ഥാനമാണ് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിനുണ്ടായിരുന്നത്. 1988, ഏപ്രിലിൽ ഉദ്ഘാടനം ചെയ്ത വിമാനത്താവളത്തിന് അന്താരാഷ്ട്ര പദവി ലഭിച്ചത് 2006 ഫെബ്രുവരി രണ്ടിനായിരുന്നു.

എയർ ഇന്ത്യ എക്സ്പ്രസ്, എയർ അറേബ്യ, എയർ ഇന്ത്യ, എമിറേറ്റ്സ്, ഇത്തിഹാദ് എയർവേഴ്സ്, ഇൻഡിഗോ, ജെറ്റ് എയർവേയ്സ്, ഒമാൻ എയർ, ഖത്തർ എയർവേയ്സ്, സൗദിയ, സ്പൈസ് ജെറ്റ്, ഫ്ലൈ ദുബായ് എന്നീ വിമാന കമ്പനികൾ നിരവധി അന്താരാഷ്ട്ര, ആഭ്യന്തര, കാർഗോ സർവീസുകൾ ഇവിടെനിന്ന് നടത്തിയിരുന്നു. 2012 ജനുവരി മുതൽ മാർച്ച് വരെയുള്ള അർധപാദവർഷത്തിൽ എയർപോർട്ട് കൗൺസിൽ ഇന്റർനാഷനൽ നടത്തിയ എയർപോർട്ട് സർവീസ് ക്വാലിറ്റി സർവ്വേയിൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ രാജ്യത്തെ ഏറ്റവും മികച്ച വിമാനത്താവളമായി കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തെ റേറ്റ് ചെയ്തിരുന്നു.

2015 മെയ് ഒന്നു മുതൽ കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം ഭാഗികമായി അടച്ചിട്ടിരിക്കുകയാണ്. ബോയിങ് B777, B747-400, എയർബസ് A330, എന്നിങ്ങനെയുള്ള വലിയ വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾക്ക് റൺവേ റീ കാർപ്പറ്റിങ്ങിനായി ആറുമാസത്തേക്ക് താത്കാലികമായി വിലക്കേർപ്പെടുത്തി. തന്മൂലം, എമിറേറ്റ്സ്, സൗദി അറേബ്യൻ എയർലൈൻ, രണ്ട് എയർ ഇന്ത്യ വിമാനങ്ങൾ എന്നിവ സ്വകാര്യ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിച്ചു കൊണ്ടിരിക്കുന്ന കൊച്ചി അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് സർവിസ് മാറ്റിയിരിക്കുകയാണ്.

കേരളത്തിലെ മലബാർ മേഖലയുടെ പ്രവേശനകവാടമായിട്ടാണ് കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം പരിഗണിക്കപ്പെടുന്നത്. അന്തരിച്ച സ്വാതന്ത്ര്യ സമരസേനാനി കെ.പി. കേശവ മേനോന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ നടന്ന വളരെ കാലത്തെ സമരങ്ങൾക്കുശേഷമാണ് വിമാനത്താവളത്തിന് അനുമതി ലഭിച്ചത്. വിമാനത്താവളത്തിന്റെ വികസനത്തിന് 1990കളിൽ ഗൾഫ് പ്രവാസികൾ ഏറെ സംഭാവനകൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. വിമാനത്താവള വികസനത്തിന് പണമില്ലെന്ന് കേന്ദ്രസർക്കാർ പറഞ്ഞപ്പോൾ, പ്രവാസികൾ ഏറെ പ്രയത്നപ്പെട്ട് പണം ശേഖരിച്ചു നൽകുകയുണ്ടായി. മലബാർ ഇന്റർനാഷനൽ എയർപോർട്ട് ഡവലപ്മെന്റ് സൊസൈറ്റി രൂപീകൃതമായത് അങ്ങനെയാണ്. വലിയ വിമാനങ്ങളുടെ സർവീസിന് റൺവേ 6000 അടിയിൽനിന്നും 9000 അടിയിലേക്ക് മാറ്റണമെന്നായപ്പോൾ, ഹഡ്കോയിൽനിന്നും പണം വായ്പയെടുത്താണ് അത് സാധിച്ചത്. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യക്ക് കീഴിൽ ഏറ്റവും വരുമാനമുള്ള അഞ്ചാമത്തെ എയർപോർട്ടായിരുന്നു കരിപ്പൂരിലേത്. ഗണ്യമായ വരുമാനമാണ് എയർഇന്ത്യക്കും, അതോറിറ്റിക്കും വിമാനത്താവളത്തിലൂടെ ഉണ്ടായത്.

വിമാനത്താവളം ഭാഗികമായി അടച്ചിട്ട് പതിനേഴു മാസം പിന്നിട്ടിട്ടും ഇതുവരെ മേൽപറഞ്ഞ വിമാനക്കമ്പനികൾക്ക് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിൽ സർവീസ് പുനരാരംഭിക്കാനായിട്ടില്ല. ഇതുമൂലം, കാർഗോ കയറ്റുമതിയിലും, യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണത്തിലും ഗണ്യമായ കുറവാണുണ്ടായിരിക്കുന്നത്. തുടരുന്ന അനിശ്ചിതത്വവും, കാലതാമസവും എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യക്കും, സർക്കാറിന്റെ ഖജനാവിനും, വ്യവസായി സമൂഹത്തിനും ഗണ്യമായ നഷ്ടമാണുണ്ടാക്കുന്നത്. സ്വന്തം ലക്ഷ്യസ്ഥാനത്തെത്താൻ വിദൂരപ്രദേശത്തുള്ള വിമാനത്താവളങ്ങൾ ആശ്രയിക്കാൻ നിർബന്ധിക്കപ്പെടുന്ന സാധാരണ യാത്രക്കാരനേൽപ്പിക്കുന്ന വിശദീകരിക്കാനാവാത്ത സാമ്പത്തികവും മാനസികവുമായ പീഡനം വേറെയും.

2. എയറോഡ്രോം മാനദണ്ഡങ്ങൾ

CODE ELEMENT 1		CODE ELEMENT 2		
Code number	Aeroplane reference field length	Code letter	Wing span	Outer main gear wheel span[a]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	Less than 800 m	A	Up to but not including 15 m	Up to but not including 4.5 m
2	800 m up to but not including 1 200 m	B	15 m up to but not including 24 m	4.5 m up to but not including 6 m
3	1 200 m up to but not including 1 800 m	C	24 m up to but not including 36 m	6 m up to but not including 9 m
4	1 800 m and over	D	36 m up to but not including 52 m	9 m up to but not including 14 m
		E	52 m up to but not including 65 m	9 m up to but not including 14 m
		F	65 m up to but not including 80 m	14 m up to but not including 16 m

a. Distance between the outside edges of the main gear wheels.

പട്ടിക: 2.1

വിമാനം ഇറങ്ങാനും, പറന്നുയരാനും, നീങ്ങുന്നതിനും മുഴുവനായോ, ഭാഗികമായോ ഉപയോഗിക്കുന്ന പ്രതലമാണ് എയറോഡ്രോം എന്നതുകൊണ്ട് വിവക്ഷിക്കപ്പെടുന്നത്. എയറോഡ്രോമിലെ സൗകര്യം ഏത് വിഭാഗം വിമാനങ്ങൾക്ക് മതിയാവുന്നതാണെന്നതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, എയറോഡ്രോമുകൾക്ക് റഫറൻസ് കോഡുകൾ നൽകിയിട്ടുണ്ട് (പട്ടിക 2.1.). റൺവേ, ടാക്സിവേ / ടാക്സി ലൈൻ, ഏപ്രൺ (വിമാനങ്ങൾ പാർക്ക് ചെയ്യുന്നതിനുള്ള സ്ഥലം) ഹാംഗറുകൾ എന്നിവയാണ് എയറോഡ്രോമിന്റെ പ്രാഥമിക ഘടകങ്ങൾ. ഈ റിപ്പോർട്ട് പ്രധാനമായും ഫോക്കസ് ചെയ്യുന്നത് റൺവേയും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളുമാണ്. വായുസമ്മർദ്ദം, പ്രതലത്തിന്റെ ഉയരം, താപനില, അന്തരീക്ഷമർദ്ദം എന്നിവയും, വിമാനത്താവളത്തിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്ന വിമാനങ്ങളുടെ ആവശ്യവും പരിഗണിച്ചാണ് റൺവേയുടെ നീളവും വീതിയുമെല്ലാം നിശ്ചയിക്കുന്നത്.

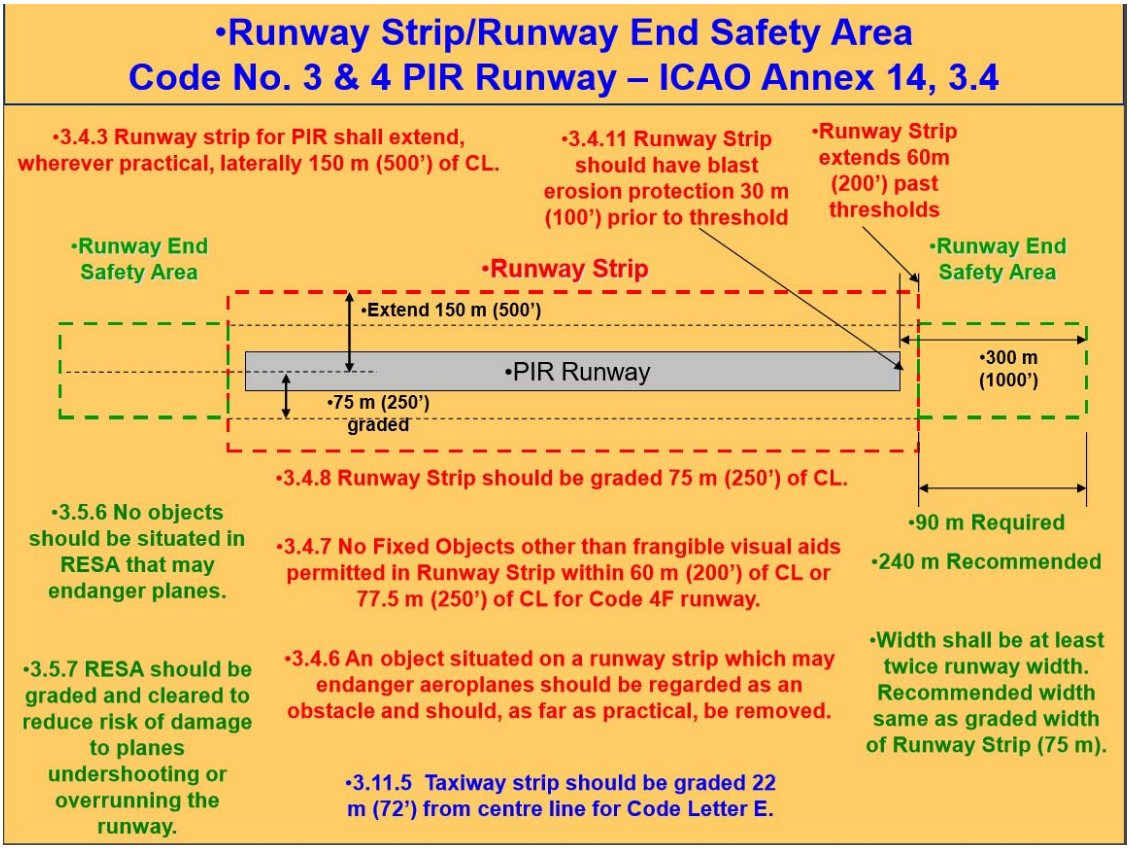
ഇന്റർനാഷനൽ സിവിൽ ഏവിയേഷൻ ഓർഗനൈസേഷൻ (ഐക്കയോ - ICAO) തയാറാക്കിയിട്ടുള്ള എയറോഡ്രോം ഡിസൈൻ മാന്വൽ പ്രകാരമാണ് അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിൽ വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ ക്ലാസ്സിഫിക്കേഷൻ നിർണയിക്കുന്നത്. റൺവേയുടെ നീളം, വീതി (പട്ടിക 2.2.), റൺവേ ഷോൾഡർ, സ്ഥലത്തിന്റെ ചെരിവ്, റൺവേ സ്ട്രിപ്പിന്റെ നീളം, വീതി , റൺവേയുടെ ഇരു അറ്റങ്ങളിലുമുള്ള സേഫ്റ്റി ഏരിയ (RESA), പേവ്മെന്റിന്റെ ബലം (ACN - PCN) എന്നിവയാണ് റൺവേയുടെ ഭൗതികമായ സവിശേഷതകൾ.

Code Number	Code Letter					
	A	B	C	D	E	F
1[a]	18 m	18 m	23 m	—	—	—
2[a]	23 m	23 m	30 m	—	—	—
3	30 m	30 m	30 m	45 m	—	—
4	—	—	45 m	45 m	45 m	60 m

a. The width of a precision approach runway should be not less than 30 m where the code number is 1 or 2.

പട്ടിക 2.2

ചിത്രം 2.1. ൽ ഐക്കയോ മാനദണ്ഡപ്രകാരം റൺവേക്കും അനുബന്ധ സംവിധാനങ്ങൾക്കും ആവശ്യമുള്ള / ശുപാർശ ചെയ്യപ്പെട്ട അളവുകൾ സംക്ഷിപ്തമായി നിർവചിച്ചതു കാണാം.



ചിത്രം 2.1

3. കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിന്റെ എയറോഡ്രോം

ഭാരത സർക്കാറിന്റെ സിവിൽ ഏവിയേഷൻ മന്ത്രാലയത്തിനു കീഴിലുള്ള ഡയറക്ടറേറ്റ് ജനറൽ ഓഫ് സിവിൽ ഏവിയേഷൻ (DGCA) തയാറാക്കിയ അംഗീകൃത എയറോഡ്രോമുകളുടെ പട്ടികയിൽ പബ്ലിക് യൂസ് വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ വിഭാഗത്തിൽ പെട്ടതാണ് കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യക്കാണ് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നടത്തിപ്പുചുമതല. 1937 ലെ ഇന്ത്യൻ എയർക്രാഫ്റ്റ് നിയമം 78 അനുസരിച്ച്, പ്രസക്തമായ NOTAMS ന്റെ അറിയിപ്പ് പ്രകാരം ദിവസവും 24 മണിക്കൂറും പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിമാനത്താവളമാണ് കരിപ്പൂരിലുള്ളത്. RWY10 / RWY28 എന്നീ റൺവേയാണ് വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളത്. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ (AAI) കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ റഫറൻസ് കോഡ് 4D ആയാണ് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളത്; ഭാരനിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി കോഡ് 4E ക്ലാസിലെ B747-400, B 777, A 330 എന്നീ വിമാനങ്ങൾക്കും സർവിസ് നടത്താമെന്നും എ എ ഐ വ്യക്തമാക്കിയിട്ടുണ്ട്. വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ ഉദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ള എയർക്രാഫ്റ്റുകൾ, അവയുടെ ആവശ്യമായ റഫറൻസ് ഫീൽഡ് ലെങ്ത് തുടങ്ങിയവ പട്ടിക 3.1. ൽ കാണാം.

Aircraft Make	Model	Code	Aircraft reference field length (m)	Wing span (m)	Outer main gear wheel span (m)
Airbus	A320-200	4C	2480	33.9	8.7
Boeing	B727-100	4C	2502	32.9	6.9
	B727-200	4C	3176	32.9	6.9
	B737-400	4C	2550	28.9	6.4
McDonnell Douglas	MD88	4C	2470	32.9	6.2
Airbus	A300 B4	4D	2605	44.8	10.9
Boeing	B707-300	4D	3088	44.4	7.9
	B757-300	4D	2400	38.1	8.6
	B767-200	4D	1981	47.6	10.8
	B767-300ER	4D	2540	47.6	10.9
	B767-400ER	4D	3130	51.9	10.8
Tupolev	TU134A	4D	2400	29	10.3
Boeing	B747-100	4E	3060	59.6	12.4
	B747-400	4E	2890	64.9	12.6
	B777-200	4E	2390	61	12.9
	B777-300ER	4E	3120	64.8	12.9
	B777-300	4E	3140	61	12.9
McDonnell Douglas	MD11	4E	3130	52	12.6
Airbus	A380	4F	3350	79.8	14.3
Airbus	A330-200 *	4E	2070	60.3	10.69
	A330-200F *	4E	2070	60.3	10.69
	A330-300 *	4E	2070	60.3	10.69
	A340-300 *	4E	2489	60.3	10.69
	A340-500 *	4E	2881	63.45	10.69
	A340-600 *	4E	2826	63.45	10.69

* Air Cyber Alliance - Aircraft Runway Requirements: http://aircyber.weebly.com/aircraft-runway-requirements.html

പട്ടിക: 3.1

3.1. എയറോഡ്രോമിന്റെ വിശദാംശങ്ങൾ:

3.1.1. കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിന്റെ (IATA Code: CCJ, ICAO Code: VOCL) 2012ൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച വിവരങ്ങൾ :

a. എയറോഡ്രോം റഫറൻസ് കോഡ്: 4D (ഭാരനിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി കോഡ് E സർവീസുകൾക്കും അനുമതി)

b. സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്: 127 ഡിഗ്രി, കോഴിക്കോട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിൽനിന്നും 28 കിലോമീറ്റർ ദൂരെ

c. ARP ഭൂമിശാസ്ത്ര പ്രകാരമുള്ള കോർഡിനേറ്റുകൾ (WGS084): 11 08’ 16’ വടക്ക്, 075 57’ 02’ കിഴക്ക്

d. ARP എലിവേഷൻ: 332 അടി/101.22 മീറ്റർ; കാന്തിക വ്യതിയാനം/ പ്രതിവർഷ വ്യതിയാന നിരക്ക്: 2.33 പടിഞ്ഞാറ് (1995) / 0.03 കിഴക്ക്

e. ത്രിഷോൾഡ് എലിവേഷൻ: RWY 10 - 314 അടി / 95.71 മീറ്റർ; RWY28 - 325 അടി/99 മീറ്റർ

f. എയറോഡ്രോം റഫറൻസ് താപനില: 31 ഡിഗ്രി സെൽഷ്യസ്

g. ഇളവുകൾ: റൺവേയുടെ സെന്റർ ലൈനിൽ നിന്ന് ഇരു വശങ്ങളിലേക്കുമുള്ള റൺവേ സ്ട്രിപ്പിന്റെ വീതി

ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ പരിമിതി മൂലം 150 മീറ്ററിന് പകരം 75 മീറ്റർ മാത്രമേ ലഭ്യമായിട്ടുള്ളൂ. കൂടാതെ ജി.പി. ഹട്ട്, VOR സ്ട്രക്ചർ, എം ഇ ടി ഇൻസ്റ്റാളേഷൻസ് തുടങ്ങിയ ഉറപ്പിച്ച വസ്തുക്കൾ ബേസിക് റൺവേ സ്ട്രിപ്പിലാണുള്ളത്.

Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY (FT)
1	2	3	4	5	6
10	100.93° GEO 102.75° MAG	2850 x 45	56/F/A/X/T Asphalt Concrete	110818.38N 0755633.82E	THR:314FT TDZ:338FT
28	280.93° GEO 282.75° MAG	2850 x 45	56/F/A/X/T Asphalt Concrete	110800.78N 0755806.38E	THR:325FT TDZ:327FT
Slope of RWY-SWY	**SWY dimensions (M)**	**CWY dimensions (M)**	**Strip dimensions (M)**	**OFZ**	**Remarks**
7	8	9	10	11	12
RWY 28 -0.29%	---	---	2970 x 150	Nil	Nil
RWY 10 +0.29%	---	---	2970 x 150	Nil	Nil

പട്ടിക: 3.2

3.1.2. എയറോഡ്രോമിന്റെ ഫിസിക്കൽ അളവുകളും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളും (പട്ടിക 3.2)

a. റൺവേയുടെ (ചിത്രം 3.1.) ഭൗതികമായ സവിശേഷതകൾ (2012ൽ പ്രസിദ്ധീകരിച്ച വിവരങ്ങൾ):
റൺവേയുടെ നീളം, വീതി: RWY 10 / RWY 28 – 2850 മീറ്റർ x 45 മീറ്റർ
റൺവേ ഷോൾഡർ: ഇരു വശങ്ങളിലും: 7.5 മീറ്റർ
റൺവേയുടെ ചെരിവ്: RWY 10 +0.29% , RWY 28 0.29%
പേവ്മെന്റിന്റെ ബലം (PCN) & ഉപരിതലം: RWY 10 / RWY 28 – 56/F/A/X/T, Asphalt Concrete* (Subject to change after renovation)
പ്രിസിഷൻ അപ്രോച്ച് റൺവേയുടെ THR ഉയരം & ഏറ്റവും കൂടിയ ഉയരം TDZ : RWY 10 THR: 314 അടി, TDZ: 338 അടി; RWY 28 THR: 325 അടി, TDZ: 327 അടി.
b. റൺവേ സ്ട്രിപ്പിന്റെ നീളം, വീതി RWY 10 / RWY 28 – 2970 മീറ്റർ x 150 മീറ്റർ
c. റൺവേയുടെ ഇരു അറ്റങ്ങളിലുമുള്ള സേഫ്റ്റി ഏരിയ (RESA) RWY 10 – 93 x 90 മീറ്റർ ; RWY 28 – 92 x 90 മീറ്റർ
d. ലാൻഡിംഗ് എയ്ഡ് (ILS) : RWY 10–ILS CAT-I/3.0 Deg ; RWY 28–ILS CAT-I/3.0 Deg
e. പ്രഖ്യാപിച്ചു ദൂരങ്ങൾ : RWY 10 / RWY 28 – TORA, TODA, ASDA & LDA = 2850 മീറ്റർ.

ചിത്രം: 3.1

3.2 വിമാനത്താവളത്തിന്റെ സ്ഥിതിവിവരം

2016 സെപ്റ്റംബറിലെ കണക്ക് പ്രകാരം ഇന്ത്യയിലെ 13 ലക്ഷ്യങ്ങളിലേക്ക് ഒമ്പത് യാത്രാ, കാർഗോ വിമാനങ്ങളാണ് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിൽനിന്നും സർവിസ് നടത്തുന്നു്. ഇന്ത്യ കൂടാതെ, യു.എ.ഇ, ഒമാൻ, ഖത്തർ, ബഹ്റൈൻ, കുവൈത്ത്, സൗദി അറേബ്യ തുടങ്ങിയ രാഷ്ട്രങ്ങളിലേക്കുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര സർവീസുകളും ഇവിടെനിന്നു നടത്തുന്നുണ്ട്.

ബോയിങ്ങ് B747-400 വിമാനം ഉപയോഗിച്ച് ജിദ്ദയിലെ കിങ്ങ് അബ്ദുൽ അസീസ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലേക്കും, ബോയിങ്ങ് B777-300 വിമാനം ഉപയോഗിച്ച് റിയാദിലെ കിങ്ങ് ഖാലിദ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലേക്കും ഇവിടെനിന്ന് എയർഇന്ത്യ നോൺസ്റ്റോപ്പ് സർവീസുകൾ നടത്തിവന്നിരുന്നു. എന്നാൽ, 2015 മെയ് ഒന്നു മുതൽ ഈ രണ്ട് സർവിസുകളും നിർത്തിവെച്ചിരിക്കുകയാണ്. റൺവേ റീകാർപ്പറ്റിങ്ങ് മൂലം വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾക്ക് ആറു മാസത്തേക്ക് നിയന്ത്രണമേർപ്പെടുത്തുന്നുവെന്നാണ് എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ വിശദീകരിച്ചിരുന്നത്.

അതേ പോലെ റിയാദിലേക്കും ജിദ്ദയിലേക്കും സർവീസ് നടത്തുകയായിരുന്ന സൗദി എയർലൈൻസിന്റെ B747, B777 വിമാനസർവീസുകളും, ദുബായ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് ആഴ്ചതോറുമുള്ള എമിറേറ്റ്സിന്റെ B777, A330 വിമാനങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ചുള്ള 11 സർവീസുകളും നിർത്തിവെക്കാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയുായി. 278 മുതൽ 346 വരെ സീറ്റുകളുള്ള വിമാനങ്ങൾക്കാണ് ഈ നിയന്ത്രണം ബാധകയമായത്. ഈ സർസുകൾ ഉടൻ തന്നെ സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തോടെ പ്രവർത്തിക്കുന്ന നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിലേക്ക് മാറ്റപ്പെട്ടു. എയർ ഇന്ത്യ എക്സ്പ്രസ്, എയർ അറേബ്യ, എയർ ഇന്ത്യ, ഇത്തിഹാദ് എയർവേയ്സ്, ഇൻഡിഗോ, ജെറ്റ് എയർവേയ്സ്, ഒമാൻ എയർ, ഖത്തർ എയർവേയ്സ്, സ്പൈസ്ജെറ്റ്, തുടങ്ങിയ കമ്പനികളുടെ 4C കാറ്റഗറിയിലുള്ള എയറോഡ്രോമുകൾ മാത്രം മതിയാവുന്ന ബോയിങ്ങ് B737 എയർബസ് A319, A320, A321 എന്നീ വിമാനങ്ങളാണ് നിലവിൽ കരിപ്പൂരിൽ നിന്ന് സർവീസ് നടത്തുന്നത്.

മേൽപ്പറഞ്ഞ വിമാനങ്ങളുടെ സർവീസുകൾ നിർത്തലാക്കിയത് വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തനത്തെ ഗുരുതരമായി ബാധിച്ചിട്ടുണ്ട്. യാത്രക്കാർക്കുണ്ടാകുന്ന പ്രയാസങ്ങൾ കൂടാതെ കാർഗോ നീക്കവും താറുമാറായി. പീക്ക് സീസണിന്റെ തുടക്കത്തിൽ ഭാഗികമായി വിമാനത്താവളം അടച്ചിടാതെ തന്നെ, റൺവേ റീകാർപ്പറ്റിങ്ങും ശക്തിപ്പെടുത്തുന്ന ജോലിയും എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ വളരെ നേരത്തെ തന്നെ ഏറ്റെടുത്തു നടത്തേണ്ടതായിരുന്നു. 2015 ഒക്ടോബർ ഒന്നിന് എ എ ഐ യുടെ ഒഫീഷ്യറ്റിംഗ് ചെയർമാൻ പുറത്തിറക്കിയ എ.ഐ.പി സപ്ലിമെന്റ് (81/2015), കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ റൺവേ ഭാഗികമായി അടച്ചുപൂട്ടുന്നതിന്റെ ഉദ്ദേശ്യവും, അടച്ചുപൂട്ടൽ കാലയളവും കൃത്യമായി പരാമർശിക്കുന്നുണ്ട്. സപ്ലിമെന്റ് പ്രകാരം, രണ്ട് ഘട്ടങ്ങളായിട്ടായിരിക്കും റൺവേ നവീകരണം പൂർത്തീകരിക്കുക . 2015 നവംബർ 12 മുതൽ 2016 ഏപ്രിൽ 30 വരെ ഒന്നാം ഘട്ടവും, 2016 മെയ് 1 മുതൽ 2017 ഫെബ്രുവരി 28 വരെ രണ്ടാം ഘട്ടവും.

Phase I					
From	To	Timings (UTC)	Period	Area of work	Remarks
12 NOV 2015	30 APR 2016	0630 to 1430	5 Months & 18 days	Full length of Runway	400M from beginning of RWY 28 including turn pad not available.
Declared Distances					
RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	RESA
10	2450M	2450M	2450M	2450M	90X90M
28	2450M	2450M	2450M	2450M	92X90M

പട്ടിക: 3.3

ഒന്നാം ഘട്ട നവീകരണം നടക്കുന്ന കാലയളവിൽ റൺവേയുടെ ഉപയോഗിക്കാവുന്ന നീളം 2850 ൽ നിന്നും 400 മീറ്റർ കുറച്ച്, 2450 ആയി ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസ് നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടായിരുന്നു. (പട്ടിക 3.3) . ഈ കാലയളവിൽ, റൺവേ (06:30 UTC) മുതൽ (14:30 UTC) വരെ ഉപയോഗിക്കാനായിരുന്നില്ല. ഈ നിശ്ചിത സമയത്തിന് ശേഷം RWY 28 ന്റെ ഭാഗത്തെ വർക്ക് നടക്കുന്ന 400 മീറ്റർ ഒഴിച്ചുള്ള ബാക്കി 2450 മീറ്റർ റൺവേയാണ് ഫ്ലൈറ്റ് ഓപ്പറേഷന് വേണ്ടി ലഭ്യമായിരുന്നത്.

രണ്ടാം ഘട്ട റൺവേ നവീകരണം നടക്കുമ്പോൾ റൺവേയുടെ മുഴുവൻ നീളവും ഫ്ളൈറ്റ് ഓപ്പറേഷന് ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് പറയുന്ന സപ്ലിമെന്റ്, അത് പ്രകാരം ലഭ്യമാവുന്ന റൺവേയുടെ ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസും നൽകിയിരിക്കുന്നു (പട്ടിക 3.4). അതായത് ഒന്നാം ഘട്ട നവീകരണത്തിന് ശേഷം വിമാനങ്ങൾക്ക് സർവീസിന് ലഭ്യമാവുന്ന റൺവേയുടെ നീളം 2850 മീറ്റർ ആണ്, റൺവേ നവീകരണത്തിന് മുമ്പുള്ള അതേ നീളം. കൂടാതെ, അനൗദ്യോഗിക വിവരമനുസരിച്ച്, റൺവേയുടെ പേവ്മെന്റ് ക്ലാസിഫിക്കേഷൻ നമ്പർ (PCN) 56 ൽ നിന്നും 75 ആയി കൂടിയിട്ടുമുണ്ട്. മുൻനിര അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളങ്ങളിലെ റൺവേയുടെ അതേ പേവ്മെന്റ് കരുത്താണ് അതിലൂടെ ഉണ്ടായിതീർന്നിരിക്കുന്നതു.

Phase II					
From	To	Timings (UTC)	Period	Area of work	Remarks
01 MAY 2016	28 FEB 2017	0630 to 1430	10 Months	Full length of Runway	Resurfacing and strengthening of entire length of runway and relocating of AGL.
Declared Distances					
RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA	RESA
10	2850M	2850M	2850M	2850M	93X90M
28	2850M	2850M	2850M	2850M	92X90M

പട്ടിക: 3.4

4. മറ്റു അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളങ്ങളുമായി താരതമ്യം

ആഗോള തലത്തിലും, ദേശീയ തലത്തിലും, കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ അതേ നിലവാരത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിമാനത്താവളങ്ങൾ നിരവധിയാണ്. ഒരു താരതമ്യം സ്വീകരിക്കുകയാണെങ്കിൽ, അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽനിന്ന് സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളവും, ദേശിയ തലത്തിൽ നിന്ന് ലഖ്നോ അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളവും എടുക്കാം. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിലെ റൺവേയുടെ നീളം തന്നെയാണ് ഈ രണ്ട് വിമാനത്താവളങ്ങളിലെയും റൺവേക്കുമുള്ളത്. ഈ വിമാനത്താവളങ്ങളിൽനിന്നും 4D, 4E കാറ്റഗറിയിലുള്ള എയറോഡ്രോം ആവശ്യമായ വിമാനങ്ങൾ നല്ല രീതിയിൽ സർവിസ് നടത്തുന്നുമുണ്ട്.

4.1. സാൻ ഡിയേഗോ അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം

യു.എസിലെ കാലിഫോർണിയയിലുള്ള സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളം (ചിത്രം 4.1.), സാൻ ഡിയേഗോ കൗണ്ടി റീജണൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റിയാണ് പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നത്. 2015ൽ ഇവിടുത്തെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം 2 കോടിയിൽ അധികമായിരുന്നു. ദിനംപ്രതി 48000 യാത്രക്കാർക്കായി 465 ഷെഡ്യൂൾഡ് ഓപ്പറേഷനുകളാണ് ഇവിടെനിന്ന് നടത്തുന്നത്. ആഭ്യന്തര സർവിസുകൾ കൂടാതെ കാനഡ, യു.കെ, മെക്സിക്കോ, ജപ്പാൻ തുടങ്ങിയ വിദേശരാജ്യങ്ങളിലേക്കും ഇവിടെനിന്നും സർവിസുകളുണ്ട്. അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസ്, അലാസ്ക എയർലൈൻസ്, സൗത്‌വെസ്റ്റ് എയർലൈൻസ്, യുണൈറ്റഡ് എയർലൈൻസ്, ഡെൽറ്റ എയർലൈൻസ്, ബ്രിട്ടീഷ് എയർവേയ്സ് , ജപ്പാൻ എയർലൈൻസ് എന്നീ വിമാന കമ്പനികൾ സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളത്തിൽനിന്നും സർവീസ് നടത്തുന്നു.

ചിത്രം: 4.1

4.1.1. റൺവേയുടെ ഘടന

വിമാനത്താവളത്തിനു RWY 9/27 എന്ന് അടയാളപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന റൺവേയാണ് ഉള്ളത്. അസ്ഫാൾട്ടും കോൺക്രീറ്റും ഉപയോഗിച്ചുള്ള റൺവേക്ക് 2865 മീറ്റർ നീളവും, 61 മീറ്റർ വീതിയുമാണുള്ളത്. ഇതിൽതന്നെ, കിഴക്ക് ഭാഗത്തുനിന്നും 550 മീറ്റർ മാറിയാണ് ത്രഷോൾഡ് കിടക്കുന്നത്. പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്ത് വായുസമ്മർദ്ദം ശക്തമായതിനാൽ, ഭൂരിഭാഗം ടേക് ഓഫുകളും ലാൻഡിങ്ങും RWY 27 ഉപയോഗിച്ച് കിഴക്കുഭാഗത്തുനിന്നാണു താനും. വിമാനത്താവളം നിലനിൽക്കുന്നതിന് കിഴക്ക് കുന്നുകളും പടിഞ്ഞാറ് ക്രീക്കുമാണ്, കിഴക്ക് ഭാഗത്തെ ചെരിവുകൾ റൺവേ നീളം വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് പ്രയാസം സൃഷ്ടിക്കുന്നു. സാൻഡീയേഗോ എയർപോർട്ടിന്റെ ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസ് പട്ടിക 4.1. ൽ കാണുക.

RWY designator	TORA	TODA	ASDA	LDA	Pavement Class
1	2	3	4	5	6
'09	8280 ft (2524m)	9401 ft (2865m)	8280 ft (2524m)	7820 ft (2384m)	75 /F/A/W/T
'27	9401 ft (2865m)	9401 ft (2865m)	9401ft (2865m)	7591 ft (2314 m)	75 /F/A/W/T

പട്ടിക: 4.1

റൺവേയുടെ രണ്ടു അറ്റങ്ങളിലും അന്താരാഷ്ട്ര മാനദണ്ഡങ്ങൾ പ്രകാരമുള്ള റൺവേ എൻഡ് സേഫ്റ്റി ഏരിയകളില്ല. വിമാനങ്ങൾ പരിധി കടന്ന് നീങ്ങുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ പടിഞ്ഞാറ് ഭഗത്ത് ഒരു എഞ്ചിനീയേർഡ് മെറ്റീരിയൽ അറസ്റ്റർ സംവിധാനം (EMAS) ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. എയർപോർട്ട് നഗരമധ്യത്തിൽ ആയതിനാൽ, 2.4 കിലോമീറ്റർ ചുറ്റളവിൽ 152 മീറ്ററിലധികം ഉയരമുള്ള കെട്ടിടങ്ങൾ ഫെഡറൽ ഏവിയേഷൻ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷന്റെ ഉത്തരവ് പ്രകാരം സാൻ ഡിയേഗോ നഗരത്തിൽ അനുവദനീയമല്ല.

4.1.2. നിലവിലെ പ്രവർത്തനം

സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളത്തിൽനിന്നും, യു.എസ്, കാനഡ, മെക്സികോ, ഗ്രേറ്റ് ബ്രിട്ടൻ, ജപ്പാൻ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളിലെ വിമാനത്താവളങ്ങളിലേക്കായി 17 പാസഞ്ചർ വിമാനങ്ങളും അഞ്ചു കാർഗോ വിമാനങ്ങളും നിലവിൽ നോൺസ്റ്റോപ്പ് സർവീസ് നടത്തുന്നു. അലാസ്ക, സൗത്‌വെസ്റ്റ്, സ്പിരിറ്റ് തുടങ്ങിയ കമ്പനികൾ അവരുടെ സർവിസുകൾ വർധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ലണ്ടനിലെ ഹീത്രുലേക്ക് ബോയിങ്ങ് B777-200 വിമാനം ഉപയോഗിച്ചാണ് ബ്രിട്ടീഷ് എയർവേസ് സാൻ ഡിയേഗോയിൽനിന്നും 2011 ജൂൺ ഒന്നു മുതൽ സർവീസ് നടത്തുന്നത്. 2016 മാർച്ച് 27ന് നേരത്തെ സർവീസ് നടത്തിയിരുന്ന B777-200 വിമാനം മാറ്റി യാത്രക്കാരുടെയും, കാർഗോയുടേയും വാഹകശേഷി കൂടിയ B777-300 വിമാനമാക്കി. ലണ്ടൻ സാൻഡിയേഗോ റൂട്ടിൽ ബോയിങ്ങ് B747-400 വിമാനം ഉപയോഗിച്ച് സർവിസ് നടത്തുമെന്ന് 2015 നവംബറിൽ ബ്രിട്ടീഷ് എയർവേസ് പ്രഖ്യാപിച്ചിരുന്നു.

ടോക്യോയിലെ നാരിതയിലേക്കുള്ള ജപ്പാൻ എയർലൈൻസ് സർവിസ് തുടങ്ങിയത് 2012 ഡിസംബർ രണ്ടിനാണ്. ഒരു ഏഷ്യൻ രാജ്യത്തേക്ക് സാൻഡിയാഗോ വിമാനത്താവള ത്തിൽനിന്നും നടത്തുന്ന ആദ്യത്തെ നോൺസ്റ്റോപ്പ് സർവിസായിരുന്നു അത്. ബോയിങ്ങ് B787 വിമാനമാണ് ഈ പ്രതിദിന സർവീസിനു ഉപയോഗിക്കുന്നത്. ബോയിങ്ങ് B767-300 വിമാനം ഉപയോഗിച്ച് ജർമനിയിലെ ഫ്രാങ്ക്ഫർട്ടിൽനിന്നും സാൻ ഡിയേഗോയിലേക്ക് സർവിസ് ആരംഭിക്കുമെന്ന് കോണ്ടോർ ഫ്ലൂഗ്ഡൈൻസും, സൂറിച്ചിൽനിന്നും എയർബസ് A340-300 വിമാനം ഉപയോഗിച്ച് സർവിസ് നടത്തുമെന്ന് എദൽവെസ് എയറും 2016 ജൂണിൽ പ്രഖ്യാപിക്കുകയുായി.

4.2. ചൗധരി ചരൺ സിങ്ങ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം, ലഖ്നോ

ഉത്തർപ്രദേശ് തലസ്ഥാനമായ ലഖ്നോവിലെ പ്രധാന റെയിൽവേ സ്റ്റഷനിൽനിന്നും പത്തുകിലോമീറ്റർ മാറിയാണ് ചൗധരി ചരൺ സിങ്ങ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നത്. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് വിമാനത്താവളം പ്രവർത്തിപ്പിക്കുന്നത്. 1986ൽ നിർമിച്ച വിമാനത്താവളത്തിന് 2012 മെയിലാണ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവള പദവി ലഭിക്കുന്നത്. 2015ൽ വിമാനത്താവളത്തിലെ യാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം 32 ലക്ഷം കവിഞ്ഞു. ഇന്ത്യക്കകത്തുള്ള ആഭ്യന്തര സർവിസുകൾ കൂടാതെ, സൗദി അറേബ്യ, യു.എ.ഇ, ഒമാൻ, സിംഗപ്പൂർ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളിലേക്കുള്ള അന്താരാഷ്ട്ര സർവിസുകളും ഇവിടെനിന്ന് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യുന്നുണ്ട്. 2016 മാർച്ചിലെ കണക്ക് പ്രകാരം, ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽ പന്ത്രണ്ടാം (12) സ്ഥാനമാണ്, ന്യൂഡൽഹിയിലെ ഇന്ദിരാഗാന്ധി വിമാനത്താവളം കഴിഞ്ഞാൽ, വടക്കേ ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയതും വലുതുമായ ഈ വിമാനത്താവളത്തിനുള്ളത്. 2013 ജൂലൈയിൽ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ ഏറ്റവം മികച്ച എയർപോർട്ടിനുള്ള അവാർഡ് നേടുകയും ചെയ്തു.

ചിത്രം: 4.2

4.2.1. റൺവേയുടെ ഘടന

RWY 9/27 എന്ന് അടയാളപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്ന റൺവേയാണ് ലഖ്നോ വിമാനത്താവളത്തിലുള്ളത് (ചിത്രം 4.2). എയറോഡ്രോം റഫറൻസ് കോഡ് 4 ഡി ആണ്. 2007 ലെ എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയുടെ പ്രസിദ്ധീകരണത്തിൽ അറിയിച്ചതനുസരിച്ച് അസ്ഫാൾട്ട, കോൺക്രീറ്റ് എന്നിവ കൊണ്ട് നിർമിതമായ റൺവേയുടെ നീളം 2742 മീറ്ററും, വീതി 45 മീറ്ററുമാണ്. എയറോഡ്രോമിന്റെ ഫിസിക്കൽ അളവുകളും അതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട കാര്യങ്ങളും പട്ടിക 4.2.ൽ കാണുക.

Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY(M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	089.75°Geo 090° Mag	2742X45	70/F/C/W/T upto 2210M from beginning RWY 09 and 70/R/C/W/T for rest Tarmac	264537.9N 0805236.4E	THR123.2M/404FT
27	269.75°Geo 270° Mag	2742X45	70/R/C/W/T upto 532M from beginning RWY27 and 70/F/C/W/T for rest Concrete	264538.7N 0805410.0E	THR121.6M/399FT
Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
---	---	---	2862X150	---	Nil
---	---	---	2862X150	---	Nil

പട്ടിക: 4.2

റൺവേയുടെ ഇരു അറ്റങ്ങളിലും RWY 09 ന് 90 മീറ്റർ നീളവും 150 മീറ്റർ വീതിയുള്ളതും; RWY 27 ന് 115 മീറ്റർ നീളവും, 150 മീറ്റർ വീതിയുള്ളതുമായ എൻഡ് സേഫ്റ്റി ഏരിയകളുണ്ട് (RESA). ലഖ്നോ എയർപോർട്ടിന്റെ ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസ് പട്ടിക 4.3. ൽ കാണുക.

RWY Designation	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09	2742	2742	2742	2585	RESA 90MX150M
27	2742	2742	2742	2742	RESA 115MX150M

പട്ടിക: 4.3

14 സ്ഥലങ്ങളിലേക്കായി ഇവിടെ നിന്നും 11 യാത്രാ, കാർഗോ വിമാനങ്ങൾ സർവിസ് നടത്തുന്നു. ബോയിങ്ങ് 777-300ER വിമാനം ഉപയോഗിച്ചാണ് എയർ ഇന്ത്യ ജിദ്ദ കിങ്ങ് അബ്ദുൽ അസീസ് ഇന്റർനാഷനൽ എയർപോർട്ടിലേക്ക് സർവിസ് നടത്തുന്നത്. ജിദ്ദയിലേക്കും റിയാദ് കിങ്ങ് ഖാലിദ് ഇന്റർനാഷനൽ എയർപോർട്ടിലേക്കും, സൗദി അറേബ്യൻ എയർലൈൻസ് സർവിസ് നടത്തുന്നത് എയർബസ് A330-300 വിമാനം ഉപയോഗിച്ചാണ്. ഈ രണ്ട് വിഭാഗം വിമാനങ്ങളും എയറോഡ്രോം കാറ്റഗറി 4E ആവശ്യമുള്ളവയാണ്. എന്നാൽ, 4D കാറ്റഗറി എയറോഡ്രോമിൽ ഭാരനിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി സർവിസ് നടത്തുന്നു. എയർ ഇന്ത്യ എക്സ്പ്രസ്, ജെറ്റ് എയർവേസ്, ഒമാൻ എയർ, ഫ്ളൈ ദുബൈ, ഗോ എയർ, ഇൻഡിഗോ, വിസ്താര, ടൈഗർഎയർ എന്നീ വിമാന കമ്പനികളും ഇവിടെനിന്നും സർവിസ് നടത്തുന്നുണ്ട്.

5. സാമൂഹിക സാമ്പത്തിക മാനങ്ങൾ

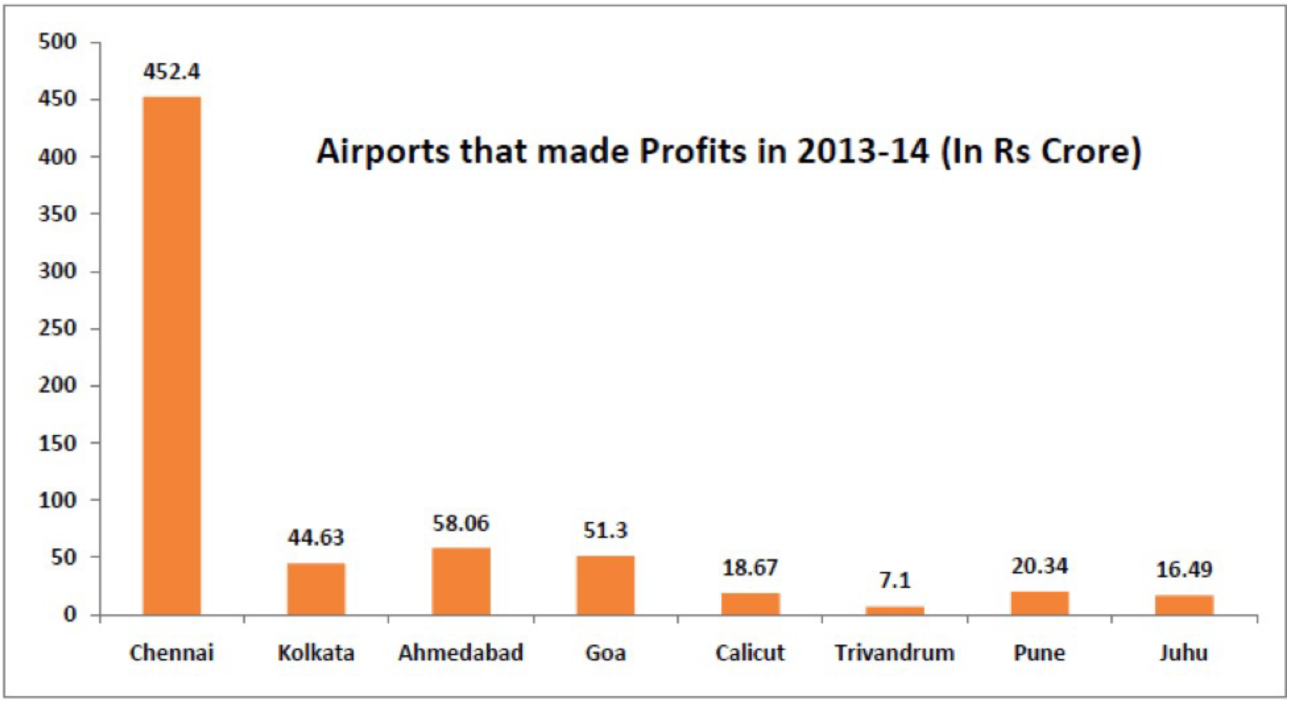
ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ പന്ത്രണ്ടാം (12) സ്ഥാനമാണ് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിനുണ്ടായിരുന്നത്. റൺവെ ബലപ്പെടുത്തുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട് 2015 മെയ് 1ന് വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് സർവീസ് നടത്തുന്നതിനുള്ള അനുമതി മരവിപ്പിച്ചതിനു ശേഷം കൂടുതൽ പ്രവാസികൾ ആശ്രയിച്ചിരുന്ന സൗദിയ, എമിരേറ്റ്സ്, എയർ ഇന്ത്യ ഫ്ലൈറ്റുകൾ, സർവീസ് നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലേക്ക് മാറ്റി. ഇത് കാരണം സൗദിയിൽ നിന്നടക്കമുള്ള മലബാറിലെ വലിയൊരു വിഭാഗം പ്രവാസികൾ കരിപ്പൂരിനെ ഒഴിവാക്കേണ്ടി വന്നു. ഭാഗികമായ അടച്ചിടൽ മൂലം, ഇന്ത്യയിലെ ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ വിമാനത്താവളങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽ 12ൽ നിന്നും 16ലേക്ക് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ നില താഴ്ന്നു (പട്ടിക 5.1). സൗദി അറേബ്യയിലേക്കും യു.എ.ഇയിലേക്കും പച്ചക്കറി, പഴവർഗങ്ങൾ, ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കൾ എന്നിവയുടെ കയറ്റുമതി വലിയ തോതിൽ നടന്നിരുന്നു. വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങളുടെ സർവിസുകൾ നിർത്തിവെച്ചത് ഈ കയറ്റുമതി അക്ഷരാർഥത്തിൽ ഇല്ലാതാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. പ്രത്യക്ഷമായും പരോക്ഷമായും നിരവധി പേരുടെ ജീവിതത്തെയും ബാധിച്ചു.

20 Busiest Airports in India (Apr 2015 - Mar 2016)

Airport	IATA Code	Passengers (in millions)	Aircraft Movements	Aircraft Movements/day	Cargo in tons ('000) Apr '11-Mar '12
1. Delhi	DEL	48.42			600
2. Mumbai	BOM	41.67			670
4. Bengaluru	BLR	18.97			227 (2012)
3. Chennai	MAA	15.22			389
5. Kolkata	CCU	12.42			130
6. Hyderabad	HYD	12.39			78
7. Kochi (CIAL)	COK	7.75			41
8. Ahmedabad	AMD	6.48			28
9. Pune	PNQ	5.42			28
10. Goa (Dabolim)	GOI	5.38			7
11. Thiruvananthapuram	TRV	3.47			39
12. Lucknow	LKO	3.24			4
13. Jaipur	JAI	2.89			9
14. Guwahati	GAU	2.78			9
15. Srinagar	SXR	2.31			2
16. Kozhikode	CCJ	2.31			22
17. Bhubaneswar	BBI	1.89			3
18. Visakhapatnam	VTZ	1.80			
19. Coimbatore	CJB	1.69			7
20. Nagpur	NAG	1.60			9

ചിത്രം: 5.1

2500 ൽ പരം സീറ്റിൻറെ കുറവാണ് കരിപ്പൂർ സെക്റ്ററിൽ ഉണ്ടായത്. 2013-14 സാമ്പത്തി വർഷം 18.67 കോടി ലാഭമുണ്ടാക്കിയ കരിപ്പൂരിൻറെ (ചിത്രം 5.1) വരുമാന നഷ്ടം 30 ശതമാനം. 11-ാം സ്ഥാനമുണ്ടായിരുന്ന കാർഗോ രംഗത്ത് 80 ശതമാനം നഷ്ടം. ടാക്സി, ഹോട്ടൽ, ടൂറിസം, വാണിജ്യം എന്നീ രംഗങ്ങളിൽ ഉണ്ടായ നഷ്ടം ഇതിനുപുറമെ. അതേസമയം കരിപൂരിനുണ്ടായ നഷ്ടം നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിന് പെട്ടുന്നുള്ള ലാഭം രേഖപ്പെടുത്തുവാൻ കാരണമായി. 2015-16 കാലയളവിൽ 21 ശതമാനം വളർച്ചയാണ് നെടുമ്പാശ്ശേരി രേഖപ്പെടുത്തിയത് 175.22 കോടി രൂപ. 110 കോടി രൂപയാണ് നിക്ഷേപകർക്ക് ഡിവിഡന്റ് നൽകാനായി നീക്കിവെച്ചത്. കരിപ്പൂർ പൂർവസ്ഥിതിയിലേക്ക് പോവുന്നത് വൈകുവോളം അതിന്റെ കൂടുതൽ ഗുണവും ലഭിക്കുന്നത് സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തത്തിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന നെടുമ്പാശ്ശേരിക്ക്. ഇക്കാരണങ്ങളാൽ കരിപ്പൂർ 2015 മെയ് 1ലെ തല്സ്ഥിതി തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരുന്നതിൽ ഉണ്ടാവുന്ന അലംഭാവത്തിനു സ്വാകാര്യ പങ്കാളിത്തമുള്ള നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവളത്തിൻറെ താല്പര്യങ്ങൾക്ക് മുഖ്യ പങ്കുള്ളതായി ചിലർ സംശയിക്കുന്നു. സർക്കാരന്റെയും രാഷ്ട്രീയ പാർട്ടികളുടെയും നിലപാടുകളിലെ വ്യക്തത ഇല്ലായ്മയും ഈ സംശയത്തിനു ശക്തി നൽകുന്നു.



ചിത്രം: 5.2

അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിൽ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട സാങ്കേതിക ആവശ്യകതകൾ എന്താണ് എന്ന് പരിശോധിക്കാതെ അടിസ്ഥാനമില്ലാത്ത പ്രസ്താവനകൾ ചില മുതിർന്ന വിമാനത്താവള അധികൃതരുടെ ഭാഗത്തു നിന്ന് ഉണ്ടാവുന്നത് സംശയാസ്പദമാണ്. വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകളുടെ സർവീസ് പുനഃസ്ഥാപിക്കുന്നതിലുള്ള താമസമാണ് ഇത്തരമൊരു സംശയത്തിന് നിദാനമാകുന്നത്. ഉദാഹരണത്തിന് മുൻ എയർപോർട്ട് ഡയറക്ടർ കെ. ജനാർദ്ദനന്റെ വാക്കുകൾ ഇങ്ങനെ: "ടേബിൾ ടോപ്പ് എയർപോർട്ടായ കരിപ്പൂരിൽ നിന്നും വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾ സർവിസ് നടത്തുന്നതിന് പ്രധാന പ്രതിബന്ധം നീളം കുറഞ്ഞ റൺവേയാണ്. അത്തരം വിമാനങ്ങൾക്ക് സർവിസ് നടത്താൻ റൺവേയുടെ നീളം 2850 മീറ്ററിൽനിന്നും 3150 മീറ്ററായി കൂട്ടണം. എന്നാൽ, റൺവേ നീളം വർധിപ്പിക്കുന്നതിന് പ്രധാന തടസ്സം ആവശ്യമായ 385 ഏക്കർ സ്ഥലം ഏറ്റെടുക്കുന്നതിലെ കാലതാമസമാണ്. 1500 കുടുംബങ്ങളെ മാറ്റിപ്പാർപ്പിക്കേണ്ടി വരുമെന്നതിനാൽ, സ്ഥലമേറ്റെടുപ്പ് പ്രയാസകരമായിരിക്കുമെന്നാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ പറയുന്നത് ". അന്താരാഷ്ട്ര രംഗത്ത് എവിടെയും ഈ *ടേബിൾ ടോപ് എയർപോർട്ട്* എന്ന ടെർമിനോളജി തന്നെ കേൾക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടില്ല, അതിനെ ചുറ്റിപ്പറ്റി അനാവശ്യമായി സൃഷ്ടിച്ചുണ്ടാക്കിയ അഭ്യൂഹങ്ങൾക്ക് യാതൊരു അടിസ്ഥാനവുമില്ല.

വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾക്ക് അനുമതി നിഷേധിച്ചത് കാരണം പ്രവാസികൾ നിരവധി പ്രയാസങ്ങളാണ് അനുഭവിക്കുന്നത്. സൗദിയ, എയർ ഇന്ത്യ, എമിരേറ്റ്സ് എന്നിവ നിലവിലെ സാങ്കേതിക സൗകര്യങ്ങൾ വെച്ച് തന്നെ സർവീസ് നടത്താൻ തയാറാണെന്നും കരിപ്പൂർ അതിനു പ്രാപ്തമാണെന്നും അറിയിച്ചിട്ടും എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി നിഷേധാത്മക നിലപാടിലാണ്. കൂടുതൽ ഭൂമി ഏറ്റെടുത്തു വികസിപ്പിക്കാതെ വലിയ വിമാനങ്ങൾക്ക് അനുമതി നൽകാൻ സാധ്യമല്ല എന്നാണു അതോറിറ്റിയുടെ ഭാഷ്യം. പ്രദേശ വാസികളെ സമ്മർദ്ദത്തിലാക്കി ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കുവാനുള്ള തന്ത്രം ആയാണ് അതോറിറ്റിയുടെ ഈ നിലപാടിനെ വിലയിരുത്തന്നത്. വലിയ വിമാനങ്ങൾക്കുള്ള അനുമതി താൽക്കാലികമായി നിർത്തലാക്കിയപ്പോൾ വാഗ്ദാനം നൽകിയ ആറു മാസം എന്നതിന് വിഭിന്നമായി ഒന്നര വർഷത്തിനു ശേഷവും നിഷേധാത്മകമ നിലപാടിലാണ് എയർപ്പോർട്ട് അതോറിറ്റി ഇപ്പോഴുള്ളത്. യാത്രക്കാർ ഭൂരിഭാഗവും മലബാറിൽ നിന്നായിട്ടുപോലും ഒരു മുന്നറിയിപ്പുമില്ലാതെ ഹജ്ജ് / ഉംറ യാത്ര പൂർണമായും നെടുമ്പാശ്ശേരിയിലേക്ക് മാറ്റുകയും അന്നത്തെ സർക്കാർ, കരിപ്പൂരിൽ ഹജ്ജ് ഹൌസ് നിലവിലിരിക്കെ, അവിടെ സ്ഥിരം ഹജ്ജ് ഹൗസ് നിർമ്മിക്കുമെന്ന് പ്രഖ്യാപിക്കുകയും നെടുമ്പാശ്ശേരി വിമാനത്താവള അധികൃതർ ഉടൻ തന്നെ അതിനു സൗകര്യം ചെയ്യുമെന്നു പ്രഖ്യാപിക്കുകയും ചെയ്തു. ഇതെല്ലം കൂട്ടി വായിക്കുമ്പോൾ വലിയ വിമാനങ്ങളുടെ സേവനം നിഷേധിക്കുന്ന തീരുമാനം ചില സ്വകാര്യ നിക്ഷേപകരുടെ ബിസിനസ്സ് താത്പര്യങ്ങൾ പിന്തുണയ്ക്കാൻ എടുത്തതാണ് എന്ന് വിശ്വസിക്കേണ്ടി വരികയാണ്.

6. നിഗമനങ്ങൾ

ഏതൊരു അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലും ചെയ്യുന്ന പോലെ, കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളത്തിലും അതിന്റെ റൺവേ ശക്തിപ്പെടുത്തലും റീകാർപ്പറ്റിങ്ങും വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രവർത്തന കാലാവധിക്കിടയിൽ ചെയ്യേണ്ട ആവശ്യമായ കാര്യം തന്നെയാണ്. 2015 നവംബറിൽ മാത്രമാണ് റൺവേ റീകാർപ്പറ്റിങ് പ്രവൃത്തി തുടങ്ങിയതെങ്കിലും, 2015 മെയിൽ തന്നെ വിമാനത്താവള അതോറിറ്റി റൺവേ ഭാഗികമായി അടച്ചുപൂട്ടിയിരുന്നു. ശരിയായ ആസൂത്രണവും, ക്രമീകരണ വുമില്ലായിരുന്നു എന്നാണ് ഇതു കാണിക്കുന്നത്. ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ സീസൺ തുടങ്ങുന്നതിന് മുന്നോടിയായി റീകാർപ്പറ്റിങ് പ്രവൃത്തികൾ നടത്താമായിരുന്നെങ്കിലും അതുണ്ടായില്ല. ലോകത്തെവിടെയും സംഭവിച്ചിരിക്കാനിടയില്ലാത്ത കാലതാമസമാണ് ഈ പ്രവൃത്തികൾക്കുണ്ടായത്.

ഒന്നാം ഘട്ട റീകാർപ്പറ്റിങ് വർക്കിന്റെ പ്രവൃത്തിസമയമായ നവംബർ 12, 2015 മുതൽ ഏപ്രിൽ 30, 2016 വരെ റൺവേയുടെ പുനർ നിശ്ചയിച്ച ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസ് 2450 മീറ്റർ ആയതിനാൽ, വലിയ വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്കു നിയന്ത്രണ മേർപ്പെടുത്തിയെന്നത് അംഗീകരിക്കാനാവുന്ന കാര്യമാണ്. എന്നാൽ, ഒന്നാം ഘട്ടം പൂർത്തിയായതോടെ, റൺവേയുടെ (RWY 10 / 28) ഫലപ്രദമായ നീളം 2850 മീറ്റർ ആയി പുനസ്ഥാപിച്ചിട്ടും, എയർഇന്ത്യ, സൗദി എയർലൈൻസ്, എമിറേറ്റ്സ് തുടങ്ങിയവയുടെ വൈഡ് ബോഡി എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്കു രണ്ടാം ഘട്ട നവീകരണം നടക്കുന്ന വേളയിൽ സർവിസ് നടത്താൻ എന്ത് കൊണ്ട് അനുവദിക്കുന്നില്ല.

2016 മെയ് മാസം മുതലുള്ള ഏറ്റവും തിരക്കേറിയ സീസണിൽ വിമാനങ്ങൾക്ക് താൽകാലിക നിയന്ത്രണമേർപ്പെടുത്തിയത് നീക്കാത്തതു കൊണ്ട് സർക്കാർ ഖജനാവിന് വലിയ നഷ്ടമാണുണ്ടായത്. കൂടാതെ, ലഭ്യമായ ടിക്കറ്റിനു വിമാനക്കമ്പനികൾ നിശ്ചയിച്ച ഉയർന്ന നിരക്കുകൾ നൽകാൻ സാധാരണ യാത്രക്കാരും പ്രവാസികളും നിർബന്ധിതരാവുകയും ചെയ്തു. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിന്റെ പ്രശ്നം വസ്തുനിഷ്ഠമായി പഠിച്ചപ്പോൾ താഴെ പറയുന്ന നിരീക്ഷണങ്ങളിലും നിഗമനങ്ങളിലുമാണ് ഞങ്ങൾക്ക് എത്തിച്ചേരാൻ കഴിഞ്ഞത്:

1. എയർപോർട്ട് അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യ പറയുന്നത് പ്രകാരം, കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളം റഫറൻസ് കോഡ് 4ഡി ഗണത്തിൽ പെട്ടതാണ്. ഭാരനിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി കോഡ് 4ഇ ഗണത്തിൽ പെട്ട വിമാനത്താവളങ്ങളിൽ സർവിസ് നടത്തുന്ന ബോയിങ് B747-400, B777 എയർബസ് A330 തുടങ്ങിയ വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾക്കും സർവിസ് നടത്താൻ അനുമതിയുണ്ട്.

2. ഇന്റർനാഷനൽ സിവിൽ ഏവിയേഷൻ ഓർഗനൈസേഷൻ (ഐക്കയോ) പ്രസിദ്ധീകരിച്ച എയറോഡ്രോം ഡിസൈൻ മാന്വൽ പ്രകാരം കോഡ് 4D, 4E ഗണത്തിൽ പെട്ട സർവിസുകൾ നടത്താൻ ആവശ്യമായ റൺവേയുടെ മിനിമം നീളവും വീതിയും കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിലെ റൺവേക്കുണ്ട്. റൺവേയിൽ ഏതൊക്കെ ഇനം എയർ ക്രാഫ്റ്റുകൾ ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാൻ പറ്റും എന്നുള്ളത് , ഓരോ ഇനം എയർ ക്രാഫ്റ്റിനും ആവശ്യമായ റഫറൻസ് ഫീൽഡ് ലെങ്ത്തും അതിന്റെ അനുവദനീയമായ മാക്സിമം പേലോഡും അനുസരിച്ചാണ്, മറ്റ് ഘടകങ്ങൾക്ക് പുറമെ.

3. എയർപോർട്ടിന്റെ ഉയരവും(101.22 മീറ്റർ), എയറോഡ്രോം റഫറൻസ് താപനിലയും (31 ഡിഗ്രി സെൽഷ്യസ്) നീളത്തെ ഒരർഥത്തിലും ബാധിക്കുകയില്ല. കരിപ്പൂർ എയർപോർട്ട് ഹൈ ആൾട്ടിട്ട്യൂഡ് എയർപോർട്ടിന്റെ ഗണത്തിൽപ്പെടുന്നതല്ല.

4. അന്താരാഷ്ട്രതലത്തിൽ അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട മാന്വലുകൾ ഓരോ ഇനം എയർ ക്രാഫ്റ്റിനും ആവശ്യമായ റഫറൻസ് ഫീൽഡിന്റെ നീളം കാണിക്കുന്നു. കരിപ്പൂർ എയർപോർട്ടിന്റെ റൺവേയുടെ ഡിക്ലയേർഡ് ഡിസ്റ്റൻസ് (2850 മീറ്റർ) ഐക്കയോ മാർഗരേഖ പ്രകാരം എല്ലാ 4D ഗണത്തിൽ പെട്ട എയർക്രാഫ്റ്റുകൾക്കും പല 4E ഗണത്തിൽ പെട്ട എയർ ക്രാഫ്റ്റുകൾക്കും സർവിസ് നടത്താൻ ആവശ്യമായ അളവിനു തുല്യമായതോ അതിൽ കൂടുതലോ ആണ്.

5. റൺവേ സ്ട്രിപ്പിന് നിലവിൽ 2980 മീറ്റർ നീളവും 150 മീറ്റർ വീതിയുമുണ്ട്. ഇരുവശങ്ങളിലും 300 മുതൽ 360 വരെ മീറ്റർ സ്ഥലം ലഭ്യമാണ്. വീതി ആവശ്യമെങ്കിൽ പാതയുടെ ഇരുവശത്തും മതിൽ കെട്ടി 300 മീറ്റർ വരെ വീതി കൂട്ടാവുന്നതാണ്. ഇക്കാര്യം പരിശോധിക്കാൻ കൂടുതൽ പഠനം ആവശ്യമാണ്.

6. ഐക്കയോ എയറോഡ്രോം ഡിസൈൻ മാന്വൽ പ്രകാരം കാറ്റഗറി 3, 4 എയ്റോ ഡ്രോമിന്റെ പ്രിസിഷൻ അപ്പ്രോച്ച് റൺവേക്കു സാധ്യമാകുന്നിടങ്ങളിൽ മാത്രമേ റൺവേ യുടെ സെന്റർ ലൈനിൽ നിന്ന് ഇരു ഭാഗത്തേക്കും 150 മീറ്റർ സ്ട്രിപ്പ് ആവശ്യമുള്ളു (മൊത്തം 300 മീറ്റർ). നോൺ-പ്രിസിഷൻ അപ്പ്രോച്ച് റൺവേക്കു കുറഞ്ഞത് 150 മീറ്റർ റൺവേയുടെ സെന്റർ ലൈനിൽ നിന്ന് ഇരു ഭാഗത്തേക്കും ഉണ്ടാവേണ്ടതാണ്. കോഴിക്കോട് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാന ത്താവളത്തിനു പ്രിസിഷൻ അപ്പ്രോച്ച് റൺവേയാണുള്ളത്, കാറ്റഗറി 1 ഇൻസ്ട്രുമെന്റ് ലാൻഡിംഗ് സിസ്റ്റം RWY 10 / 28 നും ഉണ്ട് താനും, ഇത് സൂചപ്പിക്കുന്നത് ഇപ്പോൾ ലഭ്യമായ സ്ട്രിപ്പിന്റെ വീതി (150 മീറ്റർ) ഐക്കയോ ആവശ്യകത പാലിക്കുന്നുണ്ട് എന്നാണ്.

7. റൺവേയുടെ (RWY 10 & RWY 28) രണ്ട് അറ്റങ്ങളിലും ഐക്കയോ നിഷ്കർഷിക്കുന്ന അളവിൽ എൻഡ് സേഫ്റ്റി ഏരിയകളുണ്ട് (RESA), കൂടുതൽ ആവശ്യമാണെങ്കിൽ കിഴക്കു ഭാഗത്തു നിർമിക്കാവുന്നതാണ്, പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്ത് സ്ഥല പരിമിതിയുള്ളതിനാൽ സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളത്തിലേതു പോലെ പടിഞ്ഞാറ് ഭാഗത്ത് ഒരു എഞ്ചിനീയർഡ് മെറ്റീരിയൽ അറസ്റ്റർ സംവിധാനം (EMAS) ഏർപ്പെടുത്താവുന്നതാണ്.

8. റീകാർപ്പറ്റിങ് വർക്കിന്റെ മുൻപ് റൺവേ പ്രതലത്തിന്റെ കരുത്ത് (PCN) ഒരു വിഷയമായിരുന്നു. എന്നാൽ, ഒന്നാം ഘട്ടം പിന്നിട്ടതിനു ശേഷം കിട്ടിയ അനൗദ്യോഗിക വിവരമനുസരിച്ച്, റൺവേയുടെ കരുത്ത് നിർണയിക്കുന്ന പി.സി.എൻ നമ്പർ 56ൽ നിന്നും 75 ആയിട്ടുണ്ട്. ഇത് കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിൽ സർവിസ് നടത്തിയിരുന്ന എല്ലാ വൈഡ് ബോഡി വിമാനങ്ങൾക്കും ആവശ്യമായതിലും ഏറെയാണ്.

9.സാൻ ഡിയേഗോ വിമാനത്താവളത്തിലെയും, ലഖ്നോ വിമാനത്താവള ത്തിലെയും മറ്റ് അന്താരാഷ്ട്ര വിമാനത്താവളങ്ങളിലെയും അനുഭവങ്ങളിൽനിന്ന് പാഠം ഉൾക്കൊണ്ട് കൊണ്ട്, സമുദ്ര നിരപ്പിൽനിന്നും ഉയരം 500 മീറ്ററിൽ താഴെയുള്ള വിമാനത്താവളത്തിന് ആവശ്യമായ റൺവേയുടെ നീളം കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവള ത്തിനുമുണ്ട് എന്ന് മനസ്സിലാക്കി, ഭാരനിയന്ത്രണങ്ങൾക്ക് വിധേയമായി ബോയിങ്ങ് B777, B747-400, എയർബസ് A330 തുടങ്ങിയ പരമ്പരയിലെ വിമാന സർവിസ് തുടരാൻ അനുമതി നൽകാവുന്ന സാഹചര്യമാണ് കരിപ്പൂരിലുള്ളത് .

10. കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളം 'ടേബിൾ ടോപ്പ്' വിമാനത്താവളമാണെന്നും അവിടെ വിമാനങ്ങളുടെ ലാൻഡിങ്ങിനും ടേക് ഓഫിനും അപകടസാധ്യത ഏറെയാണെന്നുമൊക്കെയുള്ള പ്രചാരണങ്ങൾ അടിസ്ഥാനരഹിതവും അന്താരാഷ്ട്ര തലത്തിൽ അംഗീകൃതമായ ഒരു ഓർഗനൈസേഷനും സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തി യിട്ടില്ലാത്തതുമാണ്. ഏറ്റവും മികച്ച അപ്രോച്ച് സംവിധാനങ്ങളാണ് ലാൻഡിങ്ങിനും ടേക് ഓഫിനും കരിപ്പൂർ വിമാനത്താവളത്തിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നത് എന്നതും ശ്രദ്ധേയമാണ്. ഈ തരത്തിലുള്ള പ്രചാരണങ്ങൾ നടക്കുന്നത് ആഗോള തലത്തിൽ തന്നെ സാങ്കേതികമായി അതിനൂതനമായ സംവിധാനങ്ങളാണ് കൃത്യതയോട് കൂടി ലാൻഡിങ്ങും ടേക്ക് ഓഫും ചെയ്യാൻ ഉപയോഗിക്കുന്നത് എന്നറിയുമ്പോൾ പ്രത്യേകിച്ചും.

അത് കൊണ്ട് മേൽപ്പറഞ്ഞ കാര്യങ്ങളിൽ ബന്ധപ്പെട്ടവരുടെ സത്വരശ്രദ്ധയും, തദനുസൃതമായി അടിയന്തര നടപടികളും ആവശ്യപ്പെടുന്നു....

●

കരിപ്പൂരിൽ നടക്കുന്നത് ഗൂഢാലോചനയാണ്

വസ്തുതാന്വേഷണ റിപ്പോർട്ട്

തയ്യാറാക്കിയത്:
യാസിർ എം അബ്ദുല്ല
മെഹർ നൗഷാദ്

പ്രസാധനം:
വെൽഫെയർ പാർട്ടി കേരള

CULTURAL
FORUM

വിതരണം:
കൾചറൽ ഫോറം
ദോഹ-ഖത്തർ