

سال ۸۸ برای وزارت راه و ترابری و پرنندگان گول پیکر ایرانی سال پر تنش بود، چرا که با شروع تغییر و تحولات در سازمان هواپیمایی کشوری روی خوش پروازهای بی‌دغدغه و بی‌حاشیه از فرودگاه‌های ایران خداحافظی کرد.

خداحافظی ناگهانی کاپیتان حسین خانلری، رییس سازمان هواپیمایی کشوری و همزمانی آن با اولین سقوط هواپیما موجب شد تا موضوع آیه‌الکرسی خواندن خانلری برای پروازهای هوایی نقل محافل اقتصادی شود.

چرا که کاپیتان خانلری در اظهارنظری گفته بود که "هر روز برای این که حادثه سقوطی نداشته باشیم آیه‌الکرسی می‌خوانم". هر چند خداحافظی ناگهانی خانلری و حضور ایلخانی در سازمان هواپیمایی شروع دوباره حوادث پی در پی هواپیمایی در ایران بود، اما این واقعیت را از اذهان دور نکرد که ایلخانی مرد فنی و بی‌حاشیه سازمان هواپیمایی توانست در کمتر از ۲ ماه حضور در سازمان هواپیمایی چند سانحه سنگین هواپیمایی را به خوبی مدیریت کند، کاری که بعد از خداحافظی پرحاشیه ایلخانی، توسط مرد جوان سازمان هواپیمایی به خشونت و سیلی زدن در حضور نمایندگان مجلس ختم شد.

شاید به این جهت است که اگر بخواهیم پرتنش‌ترین و جنجالی‌ترین وزارتخانه کشور در سال ۸۸ را معرفی کنیم، بی‌شک وزارت راه و ترابری مقام اول را خواهد داشت.

سال ۸۸ سال منحصربه‌فرد و به یادماندنی در بخش حمل و نقل، هم از نظر مدیریت وزیری که در نیمه سال برای دومین بار سکاندار این وزارتخانه شد و هم از جنبه وقوع سوانح هوایی و ریلی که این بار گوی سبقت از سوانح جاده‌ای را ربود، بود. سالی که مسوولان حمل و نقل کشور بارها تاکید کرده بودند که ایمنی در این بخش به بیش از ۹۵ درصد رسیده است و شاهد سوانح به ویژه در بخش هوایی نخواهیم بود.

اما هنوز از نیمه سال نگذشته سقوط ۲ هواپیما در کمتر از ۱۰ روز سبب شد زخم کهنه فرسودگی ناوگان حمل و نقل کشور سرباز کند. جالب آنکه در این سال، ایمن‌ترین وسیله حمل و نقل کشور به گفته مسوولان امر یعنی قطار نیز با سانحه مرگبار مواجه شد.

شاید وقتی که حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری در بهمن ماه سال ۸۷ ادعا کرد که "در چند سال اخیر هیچ‌گونه سانحه سقوط هواپیما نداشته‌ایم و تنها ترکیدگی لاستیک و یا آتش گرفتن چرخ هواپیما رخ داده است" تصور نمی‌کرد سال پیش رویش رکورد جدید سوانح حمل و نقل کشور در دوران مدیریتش ثبت شود.

سقوط ۲ هواپیما در فاصله کمتر از ۱۰ روز و کشته شدن ۱۸۰ نفر از هم‌میهنان و پس از آن وقوع حوادث کوچک و بزرگ و فرودهای اضطراری و نقص فنی هواپیماها و از آن مهمتر از ریل خارج شدن چند قطار که یکی از سوانح آن ۲۸ کشته و زخمی برجای گذاشت و پس از آن سقوط توپولفی دیگر، سریال سوانح حمل و نقل در سال ۸۸ را تکمیل کرد. هرچند تب سوانح در ماه پایانی این سال به مدد روابط عمومی سازمان هواپیمایی مخفی شد نه فروکش، اما معلوم نیست ادامه این سریال در سال جاری ختم به خیر شود یا نه؟!

بررسی حوادث هوایی نشان می‌دهد که از زمان تصدی حمید بهبهانی بر کرسی وزارت راه و ترابری تاکنون ۱۳ حادثه هوایی بزرگ و کوچک رخ داده است که برخی از آنها در نوع خود منحصر به فرد بودند و

حتی وقوع برخی از حوادث به فاصله کوتاه که شاید در کشور پیش از آن سابقه نداشت، یکی از شگفتی‌ها در این بخش باشد .
24 تیرماه سال جاری هواپیمای توپولفی که قرار بود از تهران به ارمنستان سفر کند، در دشت قزوین سقوط کرد.

این هواپیما ۱۶ دقیقه پس از برخاستن از فرودگاه بین‌المللی حضرت امام خمینی(ره) و در ساعت ۱۱ و ۳۳ دقیقه دچار سانحه شده است و ۱۵۳ مسافر و ۱۵ خدمه آن کشته شدند. اجساد مسافرانی که با پرواز مرگ سفر کرده بودند، کاملاً سوخته و در برخی موارد غیرقابل شناسایی بود. این سانحه به قدری دلخراش بود که پیام‌های تسلیت بسیاری از کشورهای را خطاب به ملت ایران در پی داشت .

این حادثه که قرار بود کارشناسی شده و علت دقیق آن اعلام شود، جزو معدود سانحه‌هایی بود که از طرف مسوولان وزارت راه و ترابری و سازمان هواپیمایی به گردن خلبان نیفتاد و رسماً نقص فنی علت سانحه عنوان شد .

در نهایت وزیر راه و ترابری با گذشت بیش از ۶ ماه از این حادثه به ذکر این جمله بسنده کرد که جعبه سیاه پودر شده و چیزی که از مکالمه خلبان و برج به دست آمده تنها فریاد "یا حسین" خلبان است و این‌گونه پرونده پرحاشیه این سانحه نیمه‌باز بسته شد تا تمام حواشی آن در اتاق‌های وزارت راه باقی ماند .

هنوز بحث‌ها و حاشیه‌های هواپیمای ارمنستان تمام نشده بود که شوک دیگری به جامعه وارد شد و یک فروند هواپیمای ایلوشین مسافربری شرکت هواپیمایی آریاقشم در مسیر تهران-مشهد در هنگام فرود در فرودگاه هاشمی‌نژاد مشهد از باند این فرودگاه خارج و با برخورد با دیوار کنار فرودگاه دچار سانحه شد. انواع و اقسام دلایل در ساعات اولیه روی خروجی خبرگزاری‌ها آمد تا این‌که مشخص شد ورود مدیرعامل شرکت آریاقشم به کابین خلبان و برهم خوردن تمرکز خلبان هنگام فرود، علت سانحه بوده است! در این حادثه هم ۱۸ نفر جان خود را از دست دادند .

وقوع این حوادث و شوک ناشی از آن موجب شد تا ناوگان هوایی دچار رعب و وحشت خاص خود شود، اما پس از وقوع این سوانح برای مدتی بخش هوایی کشور در امان بود. با این حال تاخیرها همچنان به قوت خود باقی ماند تا این‌که نقص فنی و برهم خوردن برنامه پروازی هواپیماها از راه رسید و باعث نگرانی‌های بیشتر شد .

در اول آذرماه هواپیمای ایران ایر پس از پرواز در تهران و پیش از فرود در فرودگاه شهرکرد دچار نقص فنی شد و به تهران برگشت .

بازگشت هواپیمای TU-154M ایران ایرتور به شماره پرواز ۹۷۰ در مسیر مشهد در دوم آذرماه از روی شهر مقصد یا به قولی Divert کردن هواپیما به دلیل نقائص فنی .

در هفتم آبان ماه نیز پرواز شماره ۵۸۹ تهران - مشهد هواپیمای بویینگ شرکت هواپیمایی آسمان پس از ۶ ساعت تاخیر انجام شد، اما پس از ۴۵ دقیقه پرواز به دلیل بروز نقص فنی این هواپیما به تهران بازگشت و مجدداً پس از ۶ ساعت، ساعت ۶ صبح با هواپیمای فوکر جایگزین شده، انجام شد .

شامگاه ۱۹ دی ماه بود که یک فروند هواپیمای باری "ایلوشین ۷۶" ایران که از تهران به مقصد کیف پایتخت اوکراین پرواز کرده بود در فرودگاه این شهر از باند خارج و دچار سانحه شد. این سانحه به هنگام

فرود هواپیما در باند فرودگاه به وقوع پیوست. در این سانحه به قسمت‌های بدنه و چرخ‌های هواپیما صدمه وارد شد. هواپیمای باری "ایلیوشین ۷۶" ایران حامل ۸ خدمه و ۵ سرنشین بود.

۲ روز بعد در ۲۱ دی ماه بود که خبرگزاری‌ها خبر از لغو تنها پرواز روزانه یاسوج - تهران به دلیل نقص فنی دادند. این پرواز مطابق معمول در ساعت ۹ صبح از تهران به سمت یاسوج و در ساعت ۱۱ نیز از فرودگاه یاسوج به سمت مهرآباد انجام می‌شد. این پرواز مطابق معمول در ساعت ۹ صبح از تهران به سمت یاسوج و در ساعت ۱۱ نیز از فرودگاه یاسوج به سمت مهرآباد انجام می‌شد.

تنها ۵ روز بعد هواپیمای فوکر ۱۰۰ متعلق به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی (هما) از تهران به سمت اصفهان پرواز کرد، اما به علت نقص فنی موفق به ادامه مسیر تا کیش نشد. این هواپیما ۱۶ مسافر داشت که فرود آن بدون آسیب انجام شد و مسافران با پرواز دیگری به مقصد اعزام شدند.

در همین روز پرواز شماره ۷۶۲ ایرباس شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، هنگام بلند شدن از فرودگاه استکهلم به مقصد فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، از باند خارج شد و در برف لیز خورد. پرواز شماره ۲۲۲ فوکر به علت این که قسمت دماغه (نوز) آن دچار نقص فنی شده بود، در فرودگاه شهید بهشتی اصفهان ماند.

چهارشنبه ۳۰ دی مسوولین صنعت هوایی ایران موفق شدند رکورد بی‌نظیر ۵ نقص فنی در یک روز را به نام خود ثبت کنند. در این روز یک فروند هواپیمای بوئینگ ایران‌ایر مسیر تهران - بندرعباس - چابهار پس از یک ساعت و ده دقیقه پرواز در این مسیر دچار نقص فنی شد و به فرودگاه مهرآباد برگشت.

یک فروند هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، به شماره پرواز ۲۵۸ مسیر تهران - بندرعباس - چابهار که قرار بود در ساعت ۶:۱۵ دقیقه روز چهارشنبه ۳۰ دی فرودگاه مهرآباد را به مقصد بندرعباس ترک کند، با ۵۳ دقیقه تأخیر در ساعت ۰۷:۰۸ این فرودگاه را ترک کرد. بنا به گفته مسافران این پرواز، حدود یک ساعت و ۱۰ دقیقه پس از انجام این پرواز و در حالی که هواپیما در آسمان ایران در حال پرواز بود، خلبان اعلام کرد که هواپیما دچار نقص فنی شده است و باید به فرودگاه مهرآباد بازگردد.

جالب‌ترین و پرحاشیه‌ترین سانحه هوایی سال نیز در همین سال به نام هواپیمایی رقم خورد، اگرچه این سقوط کشته‌ای نداشت اما نوع برخورد مسوولان هوایی کشور با این سانحه منحصر به فرد بود. هواپیمای توپولف ۱۵۴ متعلق به شرکت هواپیمایی تابان در فرودگاه مشهد فرودی ناموفق داشت و یک سوم انتهای هواپیما آتش گرفت. پس از این واقعه وقتی نمایندگان مجلس خواستار توضیحات از مقامات مسوول شدند که مرد جوان سازمان هواپیمایی کشوری به جای شنیدن پاسخ مدیرعامل تابان با نواختن سیلی بر صورت عبدالله‌پور، مدیرعامل هواپیمایی تابان در مقابل نمایندگان مجلس برگی دیگری از مدیریت منحصر به فرد خود را بر کارنامه سازمان هواپیمایی نوشت تا بفهمند اوضاع نابسامان‌تر از این حرف‌هاست.

این درگیری فیزیکی هرچند با روبوسی و گل و شیرینی ختم شد، اما ضعف مدیریت حمل و نقل کشور را به خوبی عیان کرد تا مسوولان امر به فکر چاره‌ای برای سال پیش‌رو باشند، زیرا سوانح هوایی در ایران به تراژدی غم‌انگیزی منجر خواهد شد که دیگر کمتر ایرانی به فکر سفر با هواپیما خواهد افتاد.