

عکس ها و تصاویر منتشره از هواپیمای سقوط کرده در قزوین، بسیار گویا و تکان دهنده است. تصاویر به وضوح نشان می دهند این هواپیمای توپولف که 16 دقیقه بعد از پرواز دچار سانحه شد، قطعه قطعه شده و به جز چند قطعه معدود از جمله اسکلت موتور، سایر قسمت های هواپیما، به قطعات ریز تبدیل شده است به گونه ای که اگر کسی بدون اطلاع از حادثه سقوط به محل می رفت، بعید بود بتواند حدس بزند در آنجا هواپیمایی سقوط کرده است. این بلا، با هزاران تاسف، بر سر مسافران بی گناه پرواز تهران-ایروان نیز آمده است به طوری که شاهدان عینی می گویند حتی یک جسد هم سالم نمانده و همه تکه تکه شده بودند و به قول یکی از امدادگران حاضر در صحنه، بدن های اکثر مسافران در حد و اندازه های کتاب، پاره پاره شده بود به طوری که شناسایی اجساد، عمدتاً به جز از طریق DNA میسر نبوده است. متأسفانه، ایرانی ها، با سقوط هواپیما، آشنایی زیادی دارند و حافظه همه ما پر است از حوادث تلخ هوایی که به طور متوسط سالانه یک بار تکرار می شود ولی هیچ کدام از ما، به خاطر نمی آوریم در یک سانحه هوایی، هواپیما، در اندازه های ریز تکه تکه و مسافران نیز قطعه قطعه شوند و تکه های آهن و گوشت، صدها متر مربع را پر کند. حتی در حادثه تروریستی حمله موشکی ناو آمریکایی به هواپیمای مسافربری ایران نیز چنین تراژدی وحشتناکی را شاهد نبودیم و اجساد بسیاری از شهدای آن حادثه کامل و البته زخم خورده باقی مانده بودند.

از این رو، حادثه اخیر، گذشته از این که بار عاطفی و روانی شدیدی را بر جامعه تحمیل کرده، ابهامات متعددی را باعث شده است که واقعیت ماجرا چیست و آیا اشکال فنی و یا مثل همیشه، خطای انسانی باعث سقوط بوده است یا آن که عوامل دیگری در میان بوده اند که این شرایط استثنایی را پدید آورده اند. این ابهامات، وقتی بیشتر تشدید می شوند که برخی متخصصان امر، مانند خلبانان نیز از چگونگی ماجرا اظهار شگفتی می کنند و از جمله به قطع ارتباط کابین با بیرون، دقایقی قبل از سقوط اشاره می کنند و می پرسند که در آن واپسین لحظات در کابین چه گذشته است؟ و مسائلی از این دست. بنابر این، باید گفت که این بار، مردم ایران خواهان شفافیت بیشتری هستند و می خواهند بدانند حتی اگر هیچ عامل مشکوکی در ماجرای خونبار اخیر دخیل نبوده است، از نظر فنی و علمی، علت تکه تکه شدن مسافران و هواپیما، آن هم در این حد فجیع چه بوده است؟! یکی از خلبانان شرکت هواپیمایی کاسپین پس از مشاهده محل سقوط هواپیمای پرواز 7908 گفت: تاکنون در هیچ سانحه هوایی مسافران و هواپیما اینگونه متلاشی نشده بودند و این حادثه بسیار نادر و کم نظیر است. خلبان پرویز الماسی که به منظور شرکت در مراسم یادبود درگذشتگان سانحه اخیر و بویژه ابراز همدردی با خانواده کادر پروازی به محل سقوط هواپیما آمده بود، درحالی که به شدت از دیدن محل سقوط متأثر شده بود در گفت و گو با خبرنگار مهر در قزوین گفت: بیش از 35 سال سابقه پرواز با هواپیماهای مختلف را دارم و چندین سانحه هوایی را از نزدیک و از طریق فیلم دیده ام، اما با جرات باید بگویم از دیدن این صحنه ها شگفت زده شدم و باور نکردم که این هواپیما بعد از سقوط اینگونه متلاشی شده باشد.

الماسی افزود: خلبان و کادر پروازی این هواپیما از بهترین خلبانان کشور و شرکت کاسپین بودند و نه تنها اشتباه خلبان شاید غیر ممکن باشد بلکه حتی با توجه به نوع حادثه به نظر می رسد داشتن نقص فنی در هواپیما نیز بعید باشد. وی در بیان استدلال این گفته خود تصریح کرد: این هواپیما حدود 28 هزار و 600 پا ارتفاع داشته که این ارتفاع برای یک خلبان فرصت بسیار زیادی تلقی می شود تا تصمیم بگیرد و حداقل اطلاعاتی را به مرکز کنترل منتقل کند، اما شواهد نشان می دهد در چند دقیقه قبل از سقوط هیچ تماس یا ابراز نگرانی از سانحه یا مشکلی در هواپیما گزارش نشده و در حدود دو دقیقه قبل از سقوط همه ارتباطات خلبان با خارج از کابین قطع بوده است. خلبان الماسی یادآور شد: با سابقه 12 هزار ساعت پرواز باید بگویم هرچند نقص فنی در هواپیما مساله ای عادی تلقی می شود اما گزارشها بیانگر آن است که از وقتی هواپیما گردش به چپ کرده و در حال سقوط بوده یک دقیقه و 18 ثانیه طول کشیده تا به زمین برخورد کند

که در این زمان هم هیچ اطلاعاتی منتقل نشده است که این جای تامل و بررسی دارد. وی گفت: حتی از کمک خلبان و مهندسان پرواز هم اطلاعاتی منتقل نشده و معلوم نیست در کابین چه اتفاقی افتاده که همه مستاصل بوده اند و کاری برای ارتباط نکرده اند. شاید بتوان حدس زد یک حادثه غیر طبیعی یا مورد دیگری که کنترل مجموعه خلبان و کادر پرواز را مختل کرده منجر به این سقوط در کمترین زمان شده است.

این در حالیست که 8 نفر از کارشناسان هواپیمایی روسیه برای همکاری نزدیک با گروه بررسی سانحه سازمان هواپیمایی ایران درباره بررسی علت سقوط هواپیمای توپولف 154 صبح دیروز وارد تهران شدند. سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری در گفت و گو با مهر با اعلام این خبر گفت: کار بررسی این سانحه در سازمان هواپیمایی کشوری و کارگروه ویژه همچنان در حال انجام است. رضا جعفرزاده با اشاره به اینکه پارامترهای مختلفی برای رسیدن به نتایج نهایی دلایل وقوع سانحه وجود دارد، افزود: هرگونه اعلام نظر قطعی درباره علت وقوع سانحه قبل از نظر تیم های کارشناسی استاندارد پرواز سازمان هواپیمایی کشوری، غیرکارشناسی است. وی در عین حال تصریح کرد: نتایج به دست آمده در هر مرحله بررسی وقوع سانحه تا نتیجه نهایی به صورت تدریجی به اطلاع عموم مردم خواهد رسید.

سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری همچنین گفت: گروه بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری همچنان در حال بررسی اطلاعات جعبه های سیاه این هواپیما هستند. از سوی دیگر "نلی چرچینیان" دبیر مطبوعاتی اداره کل هواپیمایی کشوری ارمنستان روز پنجشنبه به «ریا نووستی» اطلاع داد که از هواپیمای توپولف 154- شرکت هواپیمایی کاسپین که در ایران دچار سانحه شد، 22 سال بود که استفاده می شد و نه 15 سال، آنطور که قبلا اطلاع داده شده بود. به گزارش خبرگزاری "نووستی" روسیه به گفته چرچینیان هواپیما ساخت سال 1987 بود. وی افزود: "شرکت هواپیمایی کاسپین در سال 1993 تاسیس شده بود و این که تا قبل از این چه کسی از این هواپیما استفاده می کرد را من نمی دانم". در نمایندگی کاسپین در ایروان نیز نتوانستند به «ریا نووستی» اطلاع دهند که تا قبل از سال 1993 چه کسی از این هواپیما استفاده می کرد. بیشتر نیز "آرسن پاگاسیان" معاون رییس اداره کل هواپیمایی کشوری ارمنستان به خبرنگاران اطلاع داده بود که هواپیمای توپولف 154- شرکت هواپیمایی کاسپین تست فنی لازم را طی کرده بود و مجوز ثبت ایران را داشت و کلیه خدمات فنی را بر اساس استاندارد در خاک ایران می گذراند. به گفته پاگاسیان، تجهیزات نصب شده در هواپیما مطابق مطالبات سازمان هواپیمایی بین المللی (IKAO) است. به گفته وی، مدت ساخت این هواپیما 15 سال بود که برای بهره برداری از چنین هواپیماهایی عادی محسوب می شود. در عین حال، یکی از شبکه های تلویزیونی عربی به نقل از کارشناسان اطلاع داده بود که برخی از شرکت های هواپیمایی خاور نزدیک پول کافی برای تجدید هواپیماهای خود و خرید ایرباس یا بوئینگ جدید ندارند. در همین حال نماینده وزیر راه با رد شائبه تاثیر تحریمهای اقتصادی غرب در افزایش سقوط هواپیما در ایران افزود: ما با وجود فشارهای ناشی از تحریمها، با چنگ و دندان هواپیماها را سر پا نگه داشته و همه آنها از لحاظ ایمنی چک می شوند. شاید قیافه و ظاهر هواپیماها مناسب نباشد اما با وجود هزینه های بالا، قطعات لازم و ایمنی آنها را تامین کرده ایم. "احمد مجیدی" نماینده وزیر راه و رییس کارگروه بررسی سانحه سقوط هواپیمای توپولف شرکت کاسپین با رد برخی گزارشها در باره وضعیت امنیتی این نوع هواپیمای روسی تاکید کرد که توپولوف ایمن تر از هواپیماهای غربی است. مجیدی شامگاه پنجشنبه شب در گفت و گو خبری شبکه دوم سیما ویژه بررسی سقوط هواپیمای توپولف پرواز 7908 مسیر تهران - ایروان گفت: توپولوف ایمن تر از هواپیماهای غربی است و در مقایسه بین این دو، آمارهای جهانی گویای سقوط کمتر توپولوف است اما ما شانس بدی که آوردیم این بود که آمار سقوط آن در ایران به دلیل خطای انسانی بالا بوده است. وی در عین حال تصریح کرد که هنوز علت اصلی سقوط هواپیما معلوم نیست و کارشناسان در حال بررسی مدارک فنی برای یافتن علت آن هستند. به گفته وی، این هواپیما آخرین چک سرویسی که طی یک ماه گذشته در روسیه انجام داده بود

گواهینامه پرواز تا سال 2010 را دریافت کرده بود. مجیدی یادآور شد: همیشه شرایط اول در پروازها، برقراری ایمنی است، ضمن اینکه غیرممکن است مجوز پرواز به هواپیمای غیرایمن داده شود. نکته جالب اینجاست که وزیر راه و ترابری از محل وقوع سانحه هواپیمای توپولف در اطراف قزوین بازدید نکرده است.