



جبهه سیاه هواپیمای یاسوج در مجلس باز شد

بعد از ۸۲۰ روز...

مجلس، شرکت هواپیمایی آسمان
و سازمان هواپیمایی کشوری را به عنوان مقصر شناخت

کمیسیون اصل نود مجلس شورای اسلامی، دلیل اصلی سقوط هواپیمای ای.تی. آر شرکت هواپیمایی آسمان در اطراف یاسوج را پدیده «یخ زدگی هواپیما» به علت صدور گواهینامه صلاحیت پروازی توسط سازمان هواپیمایی بدون بررسی کارشناسی اعلام کرد. هواپیمای ای.تی.آر (ATR) شرکت آسمان ۲۹ بهمن ۱۳۹۶، با ۶۶ سرنشین، بعد از اصابت با کوه دنا در ۲۲ کیلومتری شمال فرودگاه یاسوج سقوط کرد و همه سرنشینان آن کشته شدند و عملیات جست و جو و انتقال پیکر ۶۶ جانباخته این سانحه ۱۲۷ روز ادامه داشت. «بهرام پارسایی» سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس ظهر امروز در جلسه علنی مجلس، گزارش کمیسیون متبوعش درباره علت سانحه سقوط هواپیمایی ای.

هواپیماهای ای.تی.آر قدیمی دیده می شود. این سازمان هیچ نوع مکاتبه ای با فرانسه انجام نداده است و نتوانسته با همکاری وزارت امور خارجه از فرصت برجام برای ایمنی هواپیماها استفاده کند. وی گفت: هواپیمای سقوط کرده از سال ۲۰۱۱ تا سال ۲۰۱۷ میلادی زمین گیر بوده است و به عنوان انبار قطعات برای سایر هواپیماها استفاده می شده است و شرکت آسمان با ارائه گزارش های غیر واقعی تلاش کرده است تا عدم تجهیز هواپیما به سامانه هشدار یخ زدگی را کتمان کند. نکته قابل تأمل اینکه گواهینامه قابلیت پرواز و گواهینامه تداوم صلاحیت پروازی بدون بررسی های کافی در این شرایط توسط سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت آسمان صادر شده است. پارسایی اضافه کرد: بررسی ها نشان می دهد به دلیل سهل انگاری وضعف و عدم انجام وظایف قانونی توسط سازمان هواپیمایی کشوری استانداردهای ایمنی در شرکت های هواپیمایی بدرستی رعایت نمی شود و نرخ بالای سوانح هوایی در کشور نسبت به میانگین جهانی عمدتاً به دلیل همین ضعف ها است.

پارسایی گفت: دو ماه قبل از سقوط هواپیمای یاسوج دادسرای جنایی ناحیه ۲۷ تهران به دنبال رسیدگی به پرونده سوانح مختلف، به ریاست سازمان هواپیمایی هشدار می دهد اما سازمان اقدامی در جهت اصلاح این روند ناصحیح انجام نداده است. وی همچنین درباره تخلفات قبل از پرواز شامل شرکت هواپیمایی آسمان گفت: معاونت تعمیر و نگهداری شرکت هواپیمایی آسمان با توجه به عدم داشتن امریه حق ترخیص این هواپیما برای پرواز را نداشته و با توجه به آگاهی مدیر ایمنی شرکت آسمان و عدم انجام امریه باید از پرواز ممانعت به عمل می آمد. سخنگوی کمیسیون اصل نود قانون اساسی اضافه کرد: شب قبل از حادثه یکی از شیشه ها کابین خلبان تعمیر شده است و نباید این هواپیما تا بعد ظهر روز سانحه برای پرواز ترخیص می شد. خلبان این پرواز به دلیل سن بالای ۶۰ سال باید با خلبان دیگری بدون محدودیت پرواز می کرده نه با یک کمک خلبان.

هواپیمایی کشوری و شرکت آسمان نیز از فرصت برجام برای تهیه این تجهیزات استفاده نکرده اند. وی گفت: ضعف نظارتی سازمان هواپیمایی بر عملکرد شرکت های هواپیمایی بخصوص شرکت هواپیمایی آسمان مشهود است و گزارش های دفتر بررسی سوانح

کرد به هواپیمایی شرکت آسمان که صاحب مدل های قدیمی تر این هواپیما است تجهیزات لازم را در اختیار قرار نداد و برخلاف تعهدات بین المللی صورت گرفته رفتار کرد. در این ارتباط البته سوء مدیریت سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص رفع مشکلات

هواپیمایی سازمان هواپیمایی در خصوص حادثه یاسوج توسط افراد و گروه های یازده گانه مورد تأیید قرار نگرفته است. در بخشی از این گزارش آمده است: شرکت ای.تی.آر حتی در زمان برجام که شرکت هواپیمایی ایران ایر بیش از ۱۰ فروند ای.تی.آر نو خریداری

در ۴ دقیقه جهنمی چه گذشت؟

پرواز شماره ۳۷۰۴ شرکت هواپیمایی آسمان از تهران به مقصد یاسوج که با هواپیمای ATR ۷۲ به علامت ثبت EP-ATS برنامه ریزی شده بود در ساعت ۸:۰۵ صبح یکشنبه ۲۹/۱۱/۱۳۹۶ از فرودگاه مهرآباد پرواز کرد. این هواپیما پس از اوج گیری، برابر هماهنگی های انجام شده با مراقبت پرواز (مرکز کنترل فضای کشور) در مسیر هوایی W۱۴۴ در ارتفاع ۲۱۰۰۰ پایی به سمت یاسوج ادامه مسیر می دهد. با نزدیک شدن به یاسوج در ساعت ۰۹:۲۲:۲۳ خلبان از برج مراقبت پرواز درخواست کاهش ارتفاع به ۱۷۰۰۰ پایی می کند و متعاقب آن هواپیما از ارتفاع ۲۱۰۰۰ پا ابتدا به ارتفاع ۱۷۰۰۰ پا و سپس به ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا کاهش ارتفاع می دهد. هنگام کاهش ارتفاع در ساعت ۰۹:۲۷:۱۴ زمانی که ارتفاع هواپیما برابر ۱۵۶۹۲ پا بوده، هشدار یخ زدگی در کابین خلبان به صدا در آمده و چراغ مربوطه روشن می شود، در نتیجه سامانه یخ زدایی (De-Icing) هواپیما را روشن می کند. در ساعت ۰۹:۲۹:۴۸ با افزایش دما و برطرف شدن علائم یخ زدگی، سامانه یخ زدایی (De-Icing) خاموش می شود.

پرواز شماره ۳۷۰۴ شرکت هواپیمایی آسمان از تهران به مقصد یاسوج که با هواپیمای ATR ۷۲ به علامت ثبت EP-ATS برنامه ریزی شده بود در ساعت ۸:۰۵ صبح یکشنبه ۲۹/۱۱/۱۳۹۶ از فرودگاه مهرآباد پرواز کرد. این هواپیما پس از اوج گیری، برابر هماهنگی های انجام شده با مراقبت پرواز (مرکز کنترل فضای کشور) در مسیر هوایی W۱۴۴ در ارتفاع ۲۱۰۰۰ پایی به سمت یاسوج ادامه مسیر می دهد. با نزدیک شدن به یاسوج در ساعت ۰۹:۲۲:۲۳ خلبان از برج مراقبت پرواز درخواست کاهش ارتفاع به ۱۷۰۰۰ پایی می کند و متعاقب آن هواپیما از ارتفاع ۲۱۰۰۰ پا ابتدا به ارتفاع ۱۷۰۰۰ پا و سپس به ارتفاع ۱۵۰۰۰ پا کاهش ارتفاع می دهد. هنگام کاهش ارتفاع در ساعت ۰۹:۲۷:۱۴ زمانی که ارتفاع هواپیما برابر ۱۵۶۹۲ پا بوده، هشدار یخ زدگی در کابین خلبان به صدا در آمده و چراغ مربوطه روشن می شود، در نتیجه سامانه یخ زدایی (De-Icing) هواپیما را روشن می کند. در ساعت ۰۹:۲۹:۴۸ با افزایش دما و برطرف شدن علائم یخ زدگی، سامانه یخ زدایی (De-Icing) خاموش می شود.

تی. آر شرکت هواپیمایی آسمان را قرائت کرد. وی بر اساس نتیجه گیری مجلس شورای اسلامی از دلیل این حادثه، گفت: با توجه به بررسی های این کمیسیون علت اصلی سقوط ای.تی.آر شرکت هواپیمایی آسمان در اطراف یاسوج، پدیده «یخ زدگی هواپیما» بوده است که به دلیل عدم انجام امریه صلاحیت پروازی و عدم تجهیز هواپیما به سامانه تشخیص یخ زدگی است، به همین دلیل کرو پروازی بموقع از پدیده یخ زدگی هواپیما مطلع نشده اند.

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: عوامل کمکی در بروز حادثه نیز نخست ضعف نظارت سازمان هواپیمایی کشور و صدور گواهینامه های مربوطه بدون بررسی کارشناسی، عملکرد ناصحیح تیم مراقبت پرواز و شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران شامل مکالمات غیراستاندارد، غیر ضروری و ارائه اطلاعات غیرعلمی و ناصحیح به خلبان است. همچنین صدور گواهینامه عملیاتی برای شرکت هواپیمایی آسمان توسط سازمان هواپیمایی کشوری علی رغم استاندارد کافی، ضعف آموزش کرو پروازی محرز است.

پارسایی ادامه داد: کارخانه ای.تی.آر برخلاف تعهدات بین المللی مندرج در پیمان شیکاگو به بهانه تحریم، تجهیزات را در اختیار شرکت آسمان قرار نداده است و شرکت