جزئیات برخورد ای تی آر۷۲ با قله نِوِل

حل معمای سقوط آسمان پس از یک سال

یک سال از تراژدی سقوط هواپیمای ای تی آر۷۲ در دنا گذشت. سانحه ای که مرگ ۶۶ خدمه و مسافر آن را رقم زد. یک سال پس از این حادثه مرگبار، جزئیات جعبه سیاه هواپیما قبل از سقوط منتشر شد.

بر اساس صدای ضبط شده در جعبه سیاه، خلبان و کمک خلبان پرواز تا آخرین لحظه تلاش کردند از برخورد هواپیما با کوه جلوگیری کنند. هواپیما ساعت ۹ و ۳۱ دقیقه و در حالی که کادر پرواز آماده فرود در فرودگاه یاسوج می شدند، با کوه برخورد کرده است. حالا بعد از یک سال با انتشار مکالمات خلبان توسط سایت کن نیوز معمای این سقوط حل شده است. صبح دیروز و همزمان با سالگرد سقوط هواپیمای تهران-یاسوج، خانواده جانباختگان این سانحه در فرودگاه مهرآباد تجمع کردند. این تجمع در ترمینال شماره ٤ فرودگاه مهرآباد با ذکر ا... اکبر و همراه با پلاکاردهای اعتراضی خانواده جانباختگان از شرکت هواپیمایی آسمان برگزار شد.

۷:۵۰
مسافران آرام آرام از اتوبوس پیاده شده و سوار هواپیمای ای تی آر ۷۲ آسمان می شوند. کاپیتان حجت ا... فولاد، در صندلی چپ فرمانده هواپیماست و خلبان دوم کاوه خلیلی روی صندلی راست و اینها تیم پروازی درون کابین خلبان هستند. پس از سوار شدن همه مسافران، در هواپیما بسته شده و آماده قرار گرفتن ابتدای باند می‌شود.

۷:۵۶
کاپیتان ۶۲ ساله و خلبان دوم ۳۶ ساله هواپیما با اجازه برج مهرآباد ابتدای باند ۲۹ چپ برای تیک آف قرار می‌گیرند. هواپیمای ۲۶ ساله ای تی آر ۷۲، با فشردن تراتل‌ها توسط خلبان، روی باند به حرکت در می آید و پس از رسیدن به V1 با کشیدن یوک توسط خلبان، آرام آرام از زمین کنده می شود و اوج می گیرد.

۸:۰۶
خلبان ارتفاع خود را ۵۶۰۰ پا اعلام می کند و در این لحظه پرواز ۳۷۰۴ در رادار شناسایی و به ارتفاع ۲۱۰۰۰ پایی مجاز می شود.

۸:۴۵
با نزدیک شدن هواپیما به TMA فرودگاه اصفهان (فضای تحت کنترل فرودگاه) پرواز تحویل واحد تقرب فرودگاه اصفهان می شود.

۹:۱۹
خلبان‌ها برای اولین بار با واحد برج فرودگاه یاسوج تماس گرفته و موقعیت خود را اعلام و درخواست اطلاعات هواشناسی می کند و کنترلر نیز هوای جدید (ساعت ۰۹:۰۰) را ارائه می کند و می گوید: "دید افقی ۱۰کیلومتر، در ۳۵۰۰ پایی ابرهای کومولونیمبوس و در ۹۰۰۰پایی overcast خواهد بود و دما ۱۴ درجه است".

۹:۲۰
کاپیتان به خلبان دوم می گوید: "برو اورهد، ۱۵ تایی از ابر میاییم بیرون".

۹:۲۱
خلبان دوم از کاپیتان دو مرتبه می پرسد GO around کنیم؟ کاپیتان در جواب می گوید: "نه ما وارد تقرب شدیم. میریم هرچی اپروچ بگه انجام میدیم".

۹:۲۲
مهمانداران در حال جمع آوری باقیمانده بسته‌های پذیرایی از جلوی میز مسافران هستند و کابین آماده کاهش ارتفاع برای فرود در فرودگاه یاسوج می شود.

۹:۲۴
کنترلر به خلبان می گوید: "کاپیتان، تقریباً فاینال ۳۱ مون بازه و امکان فرود روی باند وجود داره".
خلبان پاسخ می دهد: "قربونت برم ان‌شاءا... میاییم بشینیم. به امید خدا میاییم ۱۵۰۰۰ پا روی فرودگاه طبق طرح کاهش ارتفاع (Descend) می کنیم ان‌شاءا... تو ارتفاع ۱۵۰۰۰ تا ۱۴۵۰۰ پایی از ابر میاییم بیرون".

۹:۲۵:۳۳
خلبان موقعیت خود را ۲۵ مایلی فرودگاه اعلام می کند.

۹:۲۶
خلبان می گوید: "میاییم overhead حالا VMC left turn ان‌شاءا... که باند رو می بینیم".

۹:۲۷:۱۴
صدای هشدار یخ زدگی بال شنیده می شود و خلبان سیستم آنتی آیس را فعال می کند.

۹:۲۷:۴۹
درساعت ۹:۲۷:۴۹ هشدار ارتفاع به صدا در می آید.

۹:۲۸:۰۸
کمک خلبان: "چه هوای خرابیه" و دوباره هشدار ارتفاع به صدا در می آید.

۹:۲۸:۴۰
کنترلر، آخرین فشار فرودگاه را ۱۰۲۱Hpa QNH اعلام کرده و خلبان آن را بازخوانی کرده و تنظیم می کند. این آخرین مکالمه خلبان‌های پرواز ۳۷۰۴ با کنترلر فرودگاه یاسوج است.

۹:۲۹:۴۴
خلبان سیستم ضد یخ را خاموش می کند و خلبان خودکار، زاویه دماغه را ۲+ می کند.

۹:۲۹:۵۰
تراتل از ۴۱ درجه به ۵۹ افزایش داده می شود، اما سرعت هواپیما ناگهان رو به کاهش می گذارد و زاویه دماغه شروع به افزایش می کند.

تا جایی که در ۹:۳۰:۴۳ زاویه دماغه به ۱۵ درجه می رسد و اولین نشانه‌های خطر نمایان می‌شود.

۹:۳۰:۲۷
کاپیتان:
"وای" (مشخص نیست که منظور why? بوده یا این که با گفتن "وای" افسوس و ترس را بیان کرده است".

۹:۳۰:۲۲
کاپیتان: "اینا رو off کردی والا دنگ و دونگ می‌کرد!"

۹:۳۰:۵۹
صدای هشدار ارتفاع
کاهش سرعت از ۱۲۹ به ۱۱۹ نات باعث می شود خلبان تراتل را روی حداکثر قرار دهد.

۹:۳۱:۱۵
صدای هشدار واماندگی به صدا در می آید و یوک (فرمان) شروع به لرزیدن می کند.

در این لحظه خلبان‌ها متوجه شرایط خطرناک پرواز می شوند و با پایین انداختن دماغه هواپیما، سعی در افزایش سرعت دارند و برای این منظور، زاویه دماغه را به ۶- درجه کاهش می‌دهند.

۹:۳۱:۳۲
همچنان سرعت عمودی هواپیما ۳۷۵۰- بوده و سرعت هوایی به ۱۶۷ نات افزایش یافته است. ارتفاع هواپیما به ۱۳۴۷۱ پایی رسیده و به سرعت به کوه‌های دنا نزدیک می‌شود. چند بار صدای Terrain ahead، باعث استرس افراد کابین می‌شود و سپس صدای آزاردهنده Pull up که چند بار به گوش می رسد، سکوت مرگباری را در کابین حکم فرما می‌کند.
خلبان در ثانیه‌های آخر با اختیار خود، هواپیما را به سمت چپ هدایت می‌کند و ناگهان وارد بنک ۸۶- درجه می شود و دماغه آن بیش از ۷ درجه به سمت بالا قرار می گیرد.

۹:۳۱:۴۲
صدای جعبه سیاه قطع می شود.

آخرین مکالمات

سوانح هوایی یکی از حوادث تلخی است که هر ساله شاهد آن هستیم و پس از وقوع تا مدتی سوژه رسانه هاست؛ اما خیلی زود فراموش می شود و علت سانحه و مکالمات ضبط شده در جعبه سیاه هیچ وقت منتشر نمی شود. تنها در چند مورد، آخرین جزئیات سانحه قبل از سقوط منتشر شده است.

موتور نداریم

"ساعت ۹ و ۳۵ دقیقه است. حدود یک ساعت و ۳۰ دقیقه روی آسمان هستیم. موتور نداریم. می رویم که با سلام و صلوات در فرودگاه ارومیه بنشینیم. امیدوارم به خیر بگذرد." صدای خلبان قطع می شود و صدای صلوات و خواندن اشهد از داخل هواپیما شنیده می شود. این آخرین مکالمه ای است که گفته می شود از کابین خلبان جت فالکن روی جعبه سیاه ضبط شده است. هواپیمایی که دی ماه ۸۴ در حوالی ارومیه سقوط کرد. در سانحه جمعی از فرماندهان نیروی زمینی سپاه حضور داشتند که به شهادت رسیدند.

آخرین جشن

ساعت ۱۶ و ۵۹ دقیقه ۲۰ اسفند سال گذشته هواپیمای جت شخصی که متعلق به یکی از سرمایه داران ترکیه ای بود از امارات وارد آسمان ایران شد. ساعت ۱۸ و ۹ دقیقه هواپیما با ۱۱ خدمه و مسافر که همه زن بودند در حوالی شهرکرد از مدار محو شد. بعد از این سانحه محل سقوط مشخص و جعبه سیاه پیدا شد. بررسی جعبه سیاه نشان داد، صدای خنده و شادی دخترانی که مسافر هواپیما بودند، شنیده می شود. آنها غافل از سرنوشت تلخی که در انتظارشان بود، جشنی در هواپیما گرفته بودند. چند دقیقه قبل از سقوط، خلبان متوجه نقص فنی در هواپیما می‌شود و درخواست کاهش ارتفاع می دهد. او ارتفاع را کاهش می‌دهد و ارتباطش با برج مراقبت قطع می‌شود.

موتور سمت راست از کار افتاد

هواپیمای مسیر تهران - طبس متعلق به شرکت هواپیمایی سپاهان ایر با حدود ۵۰ سرنشین نوزدهم مرداد سال ۹۳ هنگام بلند شدن از انتهای باند فرودگاه مهرآباد بود تا به سمت طبس حرکت کند، اما یک موتور خود را از دست داد و در شمال جاده مخصوص کرج سقوط کرد و بیش از ۴۰ نفر از آنها کشته شدند. خلبان هواپیما، معلم خلبان علی ایزدپناهی بود که درجه استاد خلبانی با ۸۰۰۰ ساعت پرواز بدون حتی یک سانحه را داشت و سال آخر خدمت بود. لحظاتی پس از پرواز با برج مراقبت تماس گرفت و اعلام مشکل کرد. خلبان اعلام کرد موتور سمت راست را از دست داده است. او به سمت فرودگاه بازگشت و درخواست فرود اضطراری کرد که قبل از فرود در بلوار شیشه مینا سقوط کرد.

تلنگر

آزار شیطانی دانشجوی دکترا در حاشیه خیابان

پسر جوان که در پوشش مسافربر دختر دانشجو را ربوده و در حاشیه خیابانی خلوت آزار داده بود دیروز پای میز محاکمه ایستاد. به گزارش جام جم، شامگاه هفتم تیر ماه سال ۹۷ دختر جوانی به نام ندا به کلانتری رفت و از راننده یک دستگاه پراید که وی را آزار داده بود، شکایت کرد. دختر جوان گفت من دانشجوی دکترای رشته تاریخ هستم و در دانشگاه تهران درس می‌خوانم. چون خانواده‌ام در شهرستان هستند در یک خوابگاه دانشجویی در خیابان کارگر زندگی می‌کنم. برای تفریح بیرون رفته بودم و می‌خواستم به خوابگاه برگردم اما چون آن شب بازی فوتبال میان کشورمان و پرتغال برگزار شده بود، خیابان‌ها شلوغ بود و اتوبوس پیدا نکردم. به همین خاطر ناچار شدم سوار یک دستگاه پراید شوم که دو مسافر داشت. راننده پراید بعد از این که دو مسافر را در مقصد از ماشین پیاده کرد، ناگهان تغییر مسیر داد و به سمت خیابان جلال آل احمد رفت. راننده در حاشیه خیابانی خلوت بدون توجه به التماس‌هایم مرا آزار داد و سپس مقابل خوابگاه از ماشین به بیرون پرت کرد. ولی من توانستم شماره پلاک خودرو را به خاطر بسپارم. با اطلاعاتی که دختر جوان به پلیس ارائه داده بود خودروی مورد نظر توقیف و راننده آن که میلاد ۲۹ ساله بود بازداشت شد. وی در دادسرا خودش را بی‌گناه خواند و ادعا کرد هرگز دختر دانشجو را ندیده است. میلاد گفت: من آن شب باشگاه بدنسازی بودم و هرگز این دختر را ندیده‌ام. در حالی که پزشکی قانونی اظهارات دختر دانشجو را تایید کرده بود، علیه میلاد کیفرخواست صادر و پرونده‌اش به دادگاه کیفری یک استان تهران فرستاده شد. وی در حالی که با قرار وثیقه آزاد بود دیروز در شعبه چهارم به ریاست قاضی اصغر عبداللهی و با حضور یک قاضی مستشار پشت درهای بسته و غیرعلنی پای میز محاکمه ایستاد.

در این جلسه دختر دانشجو گفت: از یک سال پیش که چنین اتفاقی برایم افتاد، زندگی‌ام تغییر کرده و نمی‌توانم از خانه خارج شوم. قرار است طی چند روزه آینده از پایان‌نامه دکترا دفاع کنم و بعد از آن می‌خواهم به شهرستان محل زندگی‌ام نزد خانواده‌ام برگردم. من برای راننده پراید که مسیر زندگی‌ام را تغییر داده اشد مجازات را می‌خواهم. سپس متهم در جایگاه ویژه ایستاد و حرف‌های تازه‌ای را مطرح کرد.

وی که ادعا کرده بود هرگز دختر جوان را ندیده گفت: من دختر جوان را می‌شناسم و او را سوار ماشین کرده بودم. خودش در ماشین سر صحبت را باز کرد و از من خواست با هم رابطه برقرار کنیم. او حتی از من پول می‌خواست اما قبول نکردم و او را مقابل خوابگاه از ماشین پیاده کردم. او به دروغ چنین شکایتی را علیه من مطرح کرده و قصد دارد از من اخاذی کند. در پایان جلسه هیات قضایی وارد شور شد تا رای را صادر کند.

مرگ خاموش مادر و دختر

زن ۴۰ ساله و دختر نوجوانش براثر مسمومیت با گاز منواکسید کربن ناشی از نشت گاز آبگرمکن در شرق تهران فوت کردند. به گزارش جام جم، ساعت ۲۲ یکشنبه یکی از ماموران کلانتری تهرانپارس در تماس با رضوانی، بازپرس کشیک قتل دادسرای جنایی تهران از مرگ مشکوک مادر و دختری در خانه‌شان در یکی از محله‌های شرق تهران خبر داد. با دستور قضایی ماموران جرایم جنایی پلیس آگاهی تهران برای بررسی ماجرا آنجا حاضر شدند. بررسی‌های اولیه نشان می‌داد جسد دختر ۱۶ ساله و مادر ۴۰ ساله‌اش در اتاق افتاده و به نظر می‌رسد ساعاتی از مرگ آنها می‌گذرد. با توجه به مشکوک بودن ماجرا ماموران به تحقیق از پدر خانواده پرداختند که وی به افسر تحقیق گفت: زنگ در خانه را چندبار زدم که کسی در را باز نکرد، دل‌نگران شدم و با کلیدی که همراهم بود در را بازکردم و وارد خانه شدم. چند بار هر دویشان را صدا زدم که پاسخی ندادند. زمانی که اتاق‌ها را جست‌وجو کردم آنها را بی‌هوش یافتم. بوی گاز در خانه به مشام می‌رسید. با اورژانس و آتش‌نشانی تماس گرفتم که با آمدن آنها و بررسی‌ها اولیه گفتند همسر و دخترم فوت شده‌اند. گمان می‌کنم آنها براثر گازگرفتگی فوت شده باشند.

این در حالی بود که ماموران برای بررسی علت مرگ از آتش‌نشانان و امدادگران اورژانس کمک خواستند که معلوم شد مادر و دختر قربانی گازگرفتگی شده‌اند و علت آن نیز نشست گاز آبگرمکن بوده است. با هماهنگی قضایی جسد مادر و دختر به پزشکی قانونی منتقل شد.