



سقوط مرگبار هواپیمای ایرانی

محمدامین آهنگری
کارشناس هوافضا

● هواپیمای «ایران ۱۴۰» که با حادثه اخیر آمار سوانح آن به شش مورد می‌رسد، از سال‌ها پیش مورد انتقادات گسترده کارشناسان قرار داشت اما به هر ترتیب با وجود مشکلات فنی موتور این هواپیما و عدم تناسب طراحی آن با شرایط آب‌وهوایی ایران، هواپیمایی کشوری مجوز پرواز آن را صادر کرد به‌شروط آنکه در تابستان این هواپیما کمتر از ۳۵ مسافر سوار کند چراکه کارایی موتورهای هواپیما در فصل تابستان کاهش می‌یابد؛ این در حالی است که بنا بر گفته مسوولان ۴۸ نفر سوار هواپیما بودند و به‌نظر می‌رسد علت اصلی سانحه نیز وزن بالای هواپیما هنگام پرواز در یکی از گرم‌ترین روزهای سال باشد اما هنگامی ابعاد مدیریتی مساله پیچیده‌تر می‌شود که بدانیم هواپیمایی کشوری قانون خود را از فروردین گذشته تغییر داده و پرواز در تابستان با ۵۵ مسافر را نیز مجاز دانسته است. هواپیمای «ایران ۱۴۰» که یک هواپیمای توربوپراپ ۵۲هنگر است، نمونه ساخته‌شده تحت‌سیلاس هواپیمای آنتونوف AN-۱۴۰-۱ (اوکراین است. ساخت هواپیما «ایران ۱۴۰» که از سال ۱۳۷۵ با همکاری کشور اوکراین آغاز شد، از همان ابتدا با بدیمنی همراه بود. اولین سانحه مرگبار این هواپیما در دی‌ماه سال ۸۱ به مرگ کارشناسان اوکراینی منجر شد که برای افتتاح خط تولید آن در ایران می‌آمدند. سه‌سال پس از این حادثه یک «آنتونوف ۱۴۰» متعلق به خطوط هواپیمایی آذربایجان بر فراز دریای خزر ساقط شد و ۲۳مسافر خود را به کشتن داد. بهمن‌ماه۸۷ هم یک فروند دیگر از تولیدات کارخانه «هسا» در نزدیکی همین کارخانه سقوط کرد و هیچ‌کدام از سرنشینان آن از جمله یک استاد خلبان و چهارخلبان در حال آموزش از این حادثه جان سالم به‌در نبردند. با کشته‌شدن ۴۸سرنشین در حادثه دیروز، این هواپیما رکورد تلفات را در سوانح مرگبار خود شکست. این حوادث به‌همراه دو سانحه دیگر که تلفات جانی نداشتند برای هواپیمایی با تیراز بالاتر تنها ۲۵فروند از هر دو نوع اوکراینی و ایرانی یک فاجعه در صنعت هواپیمایی محسوب می‌شود.

کیفیت پایین این هواپیما که دلیل اصلی آن نیز موتورهای آن هستند موجب عدم اقبال شرکت‌های هوایی به خرید آن شد. به‌گفته‌ای که حتی خطوط هوایی داخلی با وجود نیاز مبرم به هواپیماهای نو «توربوپراپ» به آن اقبالی نشان ندادند و تنها خط هوایی استفاده‌کننده از آن در داخل کشور نیز پس از مدتی هواپیماهای «ایران ۱۴۰» را به کارخانه بازپس فرستاد. با این وجود سازمان صنایع هوایی که سازنده اصلی این هواپیما محسوب می‌شود با اصرار عجیب بر ادامه این پروژه شکست‌خورده که بر اساس اعلام سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تا قبل از سال ۸۲ بیش از ۲۰۰میلیاردریال اعتبارات مصرف کرده بود اقدام به تانسیس شرکت هواپیمایی «سیاهان» کرد تا تولیدات بدون مشتری خود را در این شرکت به کار گیرد. اما همان‌طور که شاهد هستیم مدیریت به سبک دفاعی‌ها در بخش غیرنظامی حاصلی جز کشته‌شدن هموطنان و تلف‌کردن سرمایه‌های کشور نداشته است.



بازتاب جهانی سقوط هواپیما

● سقوط «ایران ۱۴۰» دیروز بازتابی جهانی داشت. به گزارش ایسکانیوز، شبکه خبری راشادوتی روسیه نوشت: «بخش حمل‌ونقل هوایی ایران به‌دلیل تحریم‌های بین‌المللی از سوی کشورهای غربی در رنج بوده و شاهد حوادث بسیار زیادی از این نوع بوده است.» الجزیره نیز نوشت: «صنعت هواپیمایی ایران به‌دلیل یکسری تحریم‌های مالی ایالات‌متحده و هم‌پیمانانش بسیار ضعیف بوده و به‌خاطر نبود قطعات یدکی و تعمیرات استاندارد در وضعیت ناپسالمای قرار دارد. این کشور به‌خاطر عدم همکاری شرکت‌های هواپیمایی معتبر جهان مجبور شده است بر تکنولوژی و تولیدات روسی و اوکراینی تکیه کند.» بی‌بی‌سی نیز ضمن انتشار این خبر نوشت: «ایران هنوز هم از بسیاری از هواپیماهای پیش از انقلاب استفاده می‌کند. از زمانی که روابط تهران-واشنگتن به‌خاطر مساله گروگان‌گیری قطع شده است جمهوری اسلامی ایران نتوانسته خدمات استاندارد و به‌روزی به شهروندان خود در حمل‌ونقل هوایی ارایه دهد. طی ۲۵ سال گذشته، بیش از ۲۰۰ هواپیما سانحه دیده که در حدود دوهزار نفر جان خود را از دست داده‌اند.» شبکه خبری ای‌بی‌سی‌نیز نیز نوشت: «ایران سال‌هاست متحمل سخت‌ترین تحریم‌های صنایع هوایی از سوی کشورهای غربی است. کارشناسان می‌گویند حمل‌ونقل هوایی ایران به‌طور مزمّنی به دلال‌های قطعات وابسته بوده و اکنون یکی از ناامن‌ترین خطوط هوایی جهان است. این کشور از زمان سقوط اتحادشوروی، به واردات هواپیما از کارخانه‌های قدیمی روسی وابسته بوده است.» شبکه خبری فاکس‌نیوز نیز گزارش داد: «جمهوری اسلامی ایران نسبت به تحریم‌های صنعت هوایی کشورشان معترض بوده و همواره کمپانی‌های ما و دولت‌های غربی را در این‌باره تحت فشار قرار می‌دهند. اکنون سال‌هاست که هواپیماهای مسافربری ایران کارایی خود را از دست داده‌اند.» رسانه‌های دیگری از قبیل شیکاگو تریبون و شبکه‌سی‌بی‌اس، لوموند و… نیز این حادثه را پوشش خبری دادند.



شرق: فهرست سوانح هوایی ایران دیروز با مرگ ۳۹مسافری که قصد داشتند از تهران عازم طیس شوند طولانی‌تر شد هواپیمای «ایران ۱۴۰» شرکت هوایی سیاهان حدود ساعت ۹:۲۰ صبح در حالی که هنوز اوج نگرفته بود در شهرک آزادی سقوط کرد. محل حادثه نزدیک منطقه‌ای است که در ۱۵آذر سال ۸۴ هواپیمای «سی ۱۳۰» حامل خبرنگاران سقوط کرد و تمامی سرنشینانش جان باختند. علت حادثه هنوز مشخص نشده است و طبق روال معمول در این حوادث باید جعبه‌های سیاه هواپیما که هر دو در محل پیدا شده‌اند، بررسی و اطلاعات آنها استخراج شود. این هواپیما که ۴۰ مسافر و هشت‌خدمه شامل دوخلبان، دومه‌ماندار، دونفر گروه فنی و دونفر گارد امنیت پرواز داشت، لحظاتی بعد از بلندشدن از باند فرودگاه مهرآباد دچار حادثه شد و سقوط کرد. هواپیما هنگام سقوط به دیوار بتنی صنایع هواپیمایی، واقع در ابتدای شهرک آزادی و سپس در رختان برخورد کرد اما هیچ ساختمانی در مسیرش قرار نداشت. لحظاتی بعد شعله‌های آتش زبانه کشید و دودی غلیظ محوطه را فراگرفت. دوربین‌های مدارسته ترافیکی لحظه‌وقع حادثه را ثبت کرده‌اند. به گفته سردار احمدی‌مقدم فرمانده نیروی انتظامی- در این فیلم‌ها مشخص است یکی از موتورهای هواپیما هنگام سقوط آتش گرفته. محمد ایلخانی، مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها گفت: «هواپیما هنگام بلندشدن از انتهای باند فرودگاه مهرآباد یک موتور خود را از دست داد و در شمال جاده مخصوص کرج سقوط کرد.» وی افزود: «خلبان در آخرین لحظات با برح مرqبیت تماس گرفت البته آخرین تماس خلبان کوتاه بود اما هنگامی که هواپیما از زمین بلند شد خلبان صحبت مختصری با برج داشت و اعلام مشکل کرد.» حبیبی، معاون استاندارد پرواز هواپیمایی کشور نیز گفت: «این هواپیما در ساعت ۹:۲۰ از فرودگاه مهرآباد پرواز کرد اما به تقاضای برج مرqبیت گردش به چپ نکرد و به سمت راست رفت و در نتیجه داخل منطقه سقوط کرد.»

روایت‌شاهدان

یکی از کارمندان شرکت چاپ و نشر که دقیقاً روبروی محل حادثه است، به خبرنگار ما گفت: «زمان حادثه، ساعت ۹:۱۸ بود، چون کارمندان ساعت می‌زدند زمان را دقیق یادم مانده است. صدای عجیبی پیچید بالا را نگاه کردم و دیدم هواپیمایی به حالت سراسشیب و بسیار نزدیک زمین حرکت می‌کند. اول فکر کردم به سمت شرکت ما می‌آید. دود شدیدی از انتهای آن بلند می‌شد، بعد آتش گرفت. آتش خیلی زیاد بود. هواپیما همین‌طور به‌صورت سراسشیب آمد و بعد وسط بلوار به درخت‌ها برخورد کرد. نمی‌دانم خلبان هواپیما را منحرف کرد و به سمت فضای سبز یادگان نظامی که دقیقاً روبرویش بود برد یا اینکه خود هواپیما منحرف شد اما دیدم ابتدا به چند درخت وسط بلوار برخورد کرد و بعد به سمت دیوار یادگان رفت. چندانی به صدای مهیبی بلند شد دیگر مطمئن نشدم سقوط کرده است شعله‌های آتش بلند شد و بعد هم صدای چند انفجار پی‌درپی آمد. وقتی به سمت محل حادثه دویدم دیدم تکه‌های هواپیما به سمت بلوار پرت شده است. بلافاصله سربازان نیروی هوایی محل را بستند. آتش‌نشانی هم آمد. شاید به پنج‌دقیقه نرسید از شعله‌های آتش و انفجاری که رخ داد معلوم بود کسی زنده نمی‌ماند.» سربازی که در یادگانی در نزدیکی محل حادثه خدمت می‌کند نیز به خبرنگار ما گفت: «وقتی هواپیما نزدیک شد، آژیر یادگان به صدا درآمد. متوجه شده بودند هواپیما به سمت یادگان می‌آید. بلافاصله آمادباش اعلام کردند. صدای مهیبی در یادگان پیچید و شیشه‌های ساختمان ریخت. همه‌چیز تأثیه‌تألییه اتفاق می‌افتاد. قسمتی از درخت‌ها آتش گرفته بود. بلافاصله به آنجا رفتم اما امکانات یادگان پاسخگوی آن همه آتش نبود. به آتش‌نشانی خبر دادم، هم‌زمان نزدیک به پنج‌ایستگاه آمدند و با تجهیزاتاتی که داشتند، سعی کردند آتش را خاموش کنند. دود انقدر زیاد بود که آتش‌نشنان مرتب جایشان را با هم عوض می‌کردند. دستور آمد بلوار «شیشه‌مینا» را ببندیم. اول ما این کار را کردیم و بعد نیروهای امداد، سیاه و یگان‌پوزه به محل رسیدند. خوشبختانه در آن قسمت یادگان، ساختمانی نبود و سربازی هم در آنجا نبود؛ به ما آسیبی وارد نشد. وقتی آتش مهار شد دیدیم گودالی بزرگ بر اثر سقوط ایجاد شده است و هواپیما در همانجا منفجر شده و اجساد هم سیاه و سوخته و غیرقابل شناسایی در آن محل بودند.» او ادامه

حوادث

۳۹ کشته و ۹ زخمی

پرواز مرگ‌بر فراز «مهرآباد»

هواپیما با هیچ ساختمان مسکونی‌ای برخورد نکرد

داد: چندنفر بودند که به‌شدت سوخته بودند، آنها به‌خاطر اینکه بعد از انفجار از هواپیما پرت شده بودند فقط دچار سوختگی شده و نمرده بودند که به بیمارستان منتقل شدند. تا جایی که متوجه شدم امداد هوایی آنها را برد البته نمی‌توانستند حرف بزنند و به‌شدت سوخته بودند. پسر نوجوانی به نام اشکان که زمان حادثه برای رفتن به کلاس تقویتی از محل می‌گذشت، نیز گفت: «سوار ماشین بودم، روی صندلی شاگرد نشسته بودم، تقریباً در ۲۰۰متری ما چیزی سقوط کرد، راننده سریع ترمز کرد. پیاده شدم و دیدم آتش در یادگان شعلور است. صدای انفجار خیلی مهیب بود، یکی دیگر از شاهدان که خود را از تهراسر به محل حادثه رسانده بود نیز توضیح داد: «من کارمند شهرداری هستم، مشغول کار بودم که یکدفعه صدای مهیبی را شنیدیم انفجار شدید بود، دود از تهراسر دیده می‌شد شیشه‌های محل کارم شکست، مطمئن هستم در ساختمان‌های شهرک آزادی هم شیشه‌ها شکسته است.»

عملیات‌امداد

پس از وقوع این حادثه عده زیادی در نزدیکی محل سقوط تجمع کردند تا از نزدیک شاهد واقعه باشند. دیوار «صنایع هواپیمایی» در محل سقوط کاملاً تخریب شده و تکه‌های سیمانی آن به‌وسط بلوار پرتاب و قسمت‌هایی از آسفالت خیابان نیز کنده شده بود. مأموران به‌محض رسیدن به محل، نور زار رنگی را ۱۲متر جلوتر از محل حادثه کشیدند و سربازان نیروی انتظامی برای متفرق کردن مردم به صف ایستادند. خودروهای آتش‌نشانی کنار دیوار توقف کردند و آتش‌نشنان دسته‌به‌کار شدند. مهار شعله‌ها زیاد طول نکشید و حدود یک‌ربع بعد از حضور مأموران، حریق خاموش شد اما لکه‌گیری زمان زیادی لازم داشت. بوی سوختگی شدید در فضا پیچیده بود و افرادی که محل حضور داشتند به‌شدت سرفه می‌کردند. بعد از مهار آتش، آتش‌نشانی‌ای که به محل سقوط رفته بودند یک‌به‌یک به‌دلیل دودگرفتگی خود را کنار خودروهای می‌رساندند و جای خود را با هم‌کارانشان عوض کردند. جرقه‌یل‌هایی هم برای جلبه‌جایی بلوک‌های کنده‌شده به محل آورده شده بود که مشغول به کار بودند. تکه‌های هواپیما در پیاده‌روهای بلوار «شیشه‌مینا» به چشمم می‌خورد و قسمتی از بال هواپیما دقیقاً وسط بلوار افتاده بود. جلال ملکی- سخنگوی سازمان آتش‌نشانی- توضیح‌داد: «ستاد فرماندهی آتش‌نشنان بلافاصله پس از وقوع حادثه، هفت‌ایستگاه را در نزدیک‌ترین موقعیت به محل سقوط هواپیما که در خیابان شیشه‌مینا قرار داشتند، اعزام کرد و آتش‌نشنان بلافاصله موفق به مهار و اطفای کامل حریق این هواپیما شدند.» همچنین امدادگران سازمان هلال‌احمر و مأموران نیروی انتظامی نیز با حضور در محل برای امدادرسانی دسته‌به‌کار شدند. امین صابری‌نیا- رئیس اورژانس کشور- نیز گفت: «چهاردقیقه‌بعد از حادثه دو دستگاه اتوبوس آمبولانس و شش دستگاه آمبولانس در محل حاضر شدند اما متأسفانه اکثر مسافران هواپیما فوت شده بودند.» در

دستور رئیس‌جمهوری برای ممانعت از پرواز «ایران ۱۴۰»

وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی دستور داد همه اقدامات لازم برای رسیدگی و تأمین امکانات کامل درمانی برای آسیب‌دیدگان این سانحه صورت پذیرد. دکتر روحانی همچنین از وزیر راه‌وشهرسازی خواست گزارش کاملی از چگونگی وقوع سانحه و علل آن ارایه کند و تا رسیدگی سازمان پرواز این نوع هواپیما ممانعت شود. حجت‌الاسلام والمسلمین دکتر حسن روحانی با ابراز تأثر شدید از این حادثه تأسفیب‌ار، ضایعه درگذشت تعدادی از هموطنان عزیز را نه خلودانه آنان و ملت بزرگ ایران تسلیت گفت و شفای عاجل مصدومان ایجاد شده است و هواپیما ر همانجا منفرج شده و اجساد هم سیاه و سوخته و غیرقابل شناسایی در آن محل بودند.» او ادامه



تفس‌ها: امیر جدیدی، شرق

داریم. لکه‌گیری آتش در محل وقوع حادثه حدود یک‌ساعت بعد به پایان رسید اما وضعیت در محل به قدری وخیم بود که امدادگران هلال احمر نتوانستند برای بیرون آوردن اجساد به محل بروند. دو واht هلال‌احمر برای امدادگران لباس‌های مخصوص و چکمه‌های پلاستیکی آوردند و آنها با تجهیزات ویژه به محل حادثه رفتند و اقدامات لازم را برای بیرون کشیدن اجساد و وسایل کشته‌شدگان آغاز کردند. حدود دوساعت بعد از سقوط، آمبولانس‌های بهشت‌زهر(اس) آژیر کشان برای بردن اجساد به محل حادثه رسیدند و زپ کارواری سرمه‌ای‌رنگ، یک‌به‌یک روی جسد‌های سوخته و غیرقابل شناسایی کنیده شد. روابط‌عمومی سازمان پزشکی‌قانونی اعلام کرد ۳۸جسد شامل ۲۴ مرد، ۱۰ زن، یک دختر نوجوان، یک دختر خردسال، دو پسر خردسال و یک نوزاد شیرخوار به این سازمان تحویل داده شده است. تعدادی از متوفیان کارگر زغال‌سنگ طیس و یکی از آنها ماشاءالله شبکی نماینده سابق مردم طیس در مجلس بود.

هواپیمای حادثه‌دیده

هواپیمای حادثه‌دیده به شماره ثبت EP-GPA از نوع «ایران ۱۴۰» در اجازه شرکت هواپیمایی سیاهان بود. «ایران ۱۴۰» تولید مشترک ایران و اوکراین است و از روی «آنتونوف ۱۴۰» ساخته شده است. در سال ۱۹۹۶ شرکت هواپیماسازی آنتونوف قراردادی را با شرکت صنایع هواپیماسازی ایران (هسا) امضا کرد که به موجب آن، اجازه‌نامه تولید این هواپیما در ایران صادر شد. این هواپیما برای استفاده مسافربری منطقه‌ای در سطح کوچک ساخته شده است. این نوع هواپیما در دو گروه دو و تئوبو ساخته می‌شود و از سال ۱۳۸۷ ساخت و تولید آن در ایران شروع شد. اما روز ۲۷بهمن همان سال در پرواز آزمایشی در حوالی فرودگاه شاهین‌شهر اصفهان سقوط کرد و تمامی پنج‌سرنشین آن جان باختند. مهرداد لاهوتی- عضو کمیسیون عمران مجلس- در این رابطه گفت: «اولین فروند این هواپیما در اصفهان در پرواز آزمایشی سقوط کرده بود. همچنین اعضای کمیسیون عمران که دیوار از مراحل ساخت هواپیما بازدید کرده نگرانی خود را در این رابطه اعلام کرده بودند. نباید به این هواپیما اجازه پرواز داده می‌شد که امروز شاهد این حادثه تلخ باشیم. برای سازمان هواپیمایی متاسفم هستم زیرا این حادثه پیش‌بینی می‌شد.»محمد دامادی، عضو کمیسیون عمران مجلس نیز گفت: «هواپیما «ایران ۱۴۰» قابلیت حمل مسافر را نداشت. او در گفت‌وگو با آریا توضیح داد: «برای هواپیما «ایران ۱۴۰» تست فنی سیمپلیتور که شیه‌سازی پرواز به‌وسیله خلبان است انجام نشده و این غیرقابل قبول است. تذکراتی در باب به‌کارگیری هواپیما «ایران ۱۴۰» در خطوط هوایی کشور برای حمل مسافر داده شده بود، ولی متأسفانه کسی به این تذکرات هیچ‌گونه توجهی نکرد.» محمدعلی عبدالله‌زاده، نماینده طیس در مجلس نیز طی تذکر شفاهی در جلسه علنی دیروز گفت: «لازم است مسوولان مربوطه تدابیر لازم را برای پیشگیری از این اتفاقات اتخاذ کنند تا دیگر شاهد چنین سناپایی نباشیم.»

در همین حال ابوترابی فرد، نایب‌رییس مجلس از کمیسیون عمران خواست تا حادثه دلخراش سقوط هواپیما در حوالی فرودگاه مهرآباد را بررسی کند. وی گفت: «با وجود پیگیری‌های دولت و مجلس طی سال‌های گذشته شاهد بهبود فضای پرواز نبودیم که باید این مساله پیگیری شود. امیدوارم در خطوط پروازی با تلاش مدیران فنی و تیم‌های پروازی شاهد تکرار چنین حوادثی نباشیم.» محمد شهبازی، سرپرست دادرسی جانیی تهران که در محل حادثه حضور داشت نیز به خبرنگار ما گفت: «حادثه ۱۵دقیقه‌بعد از بلندشدن هواپیما اتفاق افتاد. ظاهر اخلبان قصد داشت در خیابان فرود بیاید که نتوانست. ما با مصدومان نیز صحبت می‌کنیم تا جزییات مشخص شود.» وی ادامه داد: «با وجود همه تلاش‌هایی که در این رابطه انجام شده مدیریت بحران خوبی وجود ندارد و هر سازمانی کار خودش را جداگانه انجام می‌دهد، مجیدی، معاون بحران وزیر راه‌وشهرسازی نیز درباره علت سقوط این هواپیما گفت: «۱۱کارگروه بررسی از سوی سازمان‌های ذیربط در حال پیگیری و ارزیابی دلایل سقوط هواپیما هستند و با بررسی شرایط وقوع حادثه و جعبه‌سیاه هواپیما علت اصلی سقوط مشخص خواهد شد.»



مرگبارترین سوانح هوایی در ایران

● آمار شبکه ایمنی هوانوردی ایران حکایت از آن دارد که تاکنون بیش از یک‌هزارو ۵۳۰سانحه هوایی در کشور رخ داده که بین ۵۰ تا ۷۰۰سانحه آن مرگبار بوده است. سقوط بوئینگ ۷۳۷ متعلق به شرکت ایران‌ایر در حوالی ارومیه تا پیش از حادثه دیروز، آخرین سانحه مرگبار برای هواپیماهای مسافربری در ایران بود. آن حادثه شامگاه ۹دی ۸۹ به وقوع پیوست و در جریان آن ۷۸نفر از ۱۰۵سرنشین هواپیما که از تهران به مقصد فرودگاه ارومیه پرواز کرده بود، جان خود را از دست دادند. پیش از آن در دومین روز مرداد سال ۸۸ پرواز شماره ۱۵۲۵ هواپیمایی آریان‌پور که از تهران به مشهد حرکت می‌کرد، ساعت ۱۸:۰۵ در فرودگاه مشهد، به دلیل بازنشدن چرخ جلو و همچنین اشکال در چرخ‌های عقب هنگام فرود از باند خارج شد و به دیوار فرودگاه برخورد کرد. در این حادثه حداقل ۱۷نفر کشته شدند. این هواپیما از نوع ایلوشین-۶۲ و مجموع مسافران و خدمه آن ۱۶۰نفر بوده‌است چند روز قبل از سانحه فرودگاه مشهد در روز ۲۴تیر همان سال هواپیمای مسافربری توپولف تی-۱۵۴ متعلق به شرکت هواپیمایی کلسپین که عازم خمینی‌شهر بود با دقایقی پس از بلندشدن از فرودگاه امام خمینی تهران در ۲۲کیلومتری جنوب قزوین بین منطقه فارس‌ایران و جنت‌آباد در بخش مرکزی قزوین سقوط کرد که منجر به کشته‌شدن تمامی ۶۸نفر سرنشین این هواپیما شد. سوم شهریور ۱۳۸۷ نیز هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ ایرانی در اجازه شرکت هواپیمایی ایتکابر قرقیزستان با ۹۰مسافر در قرقیزستان سقوط کرد که ۷۰نفر از آنان جان باختند. ۱۵ آذر ۱۳۸۴ هواپیمای سی-۱۳۰ ارتش ایران که حامل خبرنگاران و پرسنل ارتش بود، در شهرک آزادی تهران در نزدیکی محل حادثه دیروز سقوط کرد و بیش از ۱۱۰کشته بر جای گذاشت. همچنین ۲۷دربهبشت ۱۳۸۰ هواپیمای روسی- ۴۰ متعلق به شرکت فراز، قسم در ساعت ۷بامداد در جنگل‌های منطقه خرنج در حوالی ساری سقوط کرد. در این حادثه رحمان دامغان، وزیر وقت راه‌وترباری به همراه جمعی از نمایندگان استان گلستان و تمامی خدمه هواپیما جان خود را از دست دادند. روز ۲۳بهمن همان سال هواپیمای توپولوف- ۱۵۴ شرکت ایران‌ایرتور در نزدیکی خرم‌آباد با کوه برخورد کرد- ۱۹آذر کشته شدند. ۱۳بهمن ۱۳۷۸ نیز هواپیمای سی-۱۳۰ متعلق به نیروی هوایی ارتش در فرودگاه مهرآباد با یک ایرباس-۲۰۰ در حال توقف، تصادف کرد و همه ۸سرنشین هواپیمای سی-۱۳۰ کشته شدند. یکی دیگر از حوادث مرگبار ۲۳آسفند۱۳۷۵ رقم خورد و هواپیمای سی-۱۳۰ متعلق به نیروی هوایی ارتش که از درفول عازم مشهد بود در کوه شیرباد نیشابور سقوط کرد و ۸۶سرنشین آن کشته شدند. همچنین ۱۸مهر ۱۳۷۳ هواپیمای فوکر- ۲۸ شرکت هواپیمایی آسمان که در مسیر اصفهان به تهران در حرکت بود در کوه‌های کرکس در نزدیکی نظر سقوط کرد و همه ۶۶سرنشین آن جان باختند. یکی دیگر از حوادث مرگبار ۱۴آذر کشته‌برجا گذاشت ۱۹بهمن ۱۳۷۱ رخ داد، در آن حادثه هواپیمای توپولوف- ۱۵۴ شرکت ایران‌ایرتور با هواپیمای سوخو-۲۴ متعلق به نهاجر در نزدیکی تهران تصادف کرد. این سانحه درحالی رقم خورد که ۶دربهبشت همان سال هواپیمای فوکر- ۲۷ نیروی هوایی ارتش در نزدیکی ساهه سقوط کرده و ۳۹سرنشین آن کشته شده بودند. مرگ ۶۰ و ۱۲۸نفر در جریان سقوط بوئینگ ۷۳۷ پرواز مشهد- تهران در روز ۳۱ خرداد سال ۵۹ از دیگر حوادث مرگبار در ایران است.



خروج قطار مشهد- تهران از ریل تلفات و زخمی‌نداشت

● شرق: خروج سه واگن قطار مسافربری مشهد- تهران از ریل کشته و زخمی نداشت. این قطار به‌ظاهر دیروز در حال حرکت از سمت شیرین چشمه به سمت شاهرود بود که سه واگن آن بین ایستگاه‌های شیرین‌چشمه و شاهرود از ریل خارج شد. سکری- مدیر روابط‌عمومی راه‌آهن- این‌باره به خبرنگار ما گفت: «واگن‌ها مربوط به قسمت باری بودند و این حادثه تلفات و زخمی‌ای نداشت.» وی افزود: قطار بعد از جداکردن این واگن‌ها به مسیر خود ادامه داد.»

بریده‌اخبار

- هواپیمای سانحه‌دیده قرار بود ۴۱ مسافر داشته باشد اما یکی از مسافران از پرواز جان‌ماند و جان سالم به برد.
- احمد مجیدی معاون وزیر راه‌وشهرسازی گفت: با حضور نماینده‌دادستانی، جعبه‌های سیاه‌هواپیما شامل نوار مکالمات خلبان و نوار پارامترهای موتور، تحویل کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری شد.
- مسوول روابط‌عمومی سپاه تأکید کرد این هواپیما به‌هیچ‌وجه ارتباطی با سپاه پاسداران ندارد و هیچ فردی از سپاه هم از سرنشینان این هواپیما نبود.
- روابط‌عمومی وزارت دفاع نیز اعلام کرد هواپیمایی سقوط کرده متعلق به وزارت دفاع نیست و کارکنان وزارت دفاع نیز در آن حضور نداشتند.
- سانحه سقوط هواپیما در بلوار شیشه‌مینا، حواس راننده تاکسی را پرت کرد و منجر به مرگ مسافر و زخمی‌شدن خودش شد.
- رئیس سازمان بازرسی کل کشور هیاتی را مأمور پیگیری حادثه سقوط هواپیما کرد.
- در خراسان جنوبی یک روز و در طیس دو روز عزای عمومی اعلام شد.