

از نخستین لحظات وقوع حادثه در بندر شهید رجایی بندرعباس، در شامگاه شنبه ۶ اردیبهشت‌ماه، نیروی هوافضا و نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و همچنین جمعیت هلال‌احمر با استفاده از توانمندی‌های موجود در حوزه‌های هوایی، دریایی و زمینی، عملیات اطفای حریق را به‌صورت فوری و سازمان‌یافته در ابعاد گسترده حریق انجام دادند. بنا به گفته مسئولان این عملیات پروازهای هواپیمای اطفای حریق «ایلوشین» در شب با تکنیک‌های ابتکاری عملیات هوانوردی فرودگاه بین‌المللی بندرعباس صورت گرفته است و زمان پر شدن مخزن آب این هواپیما با هماهنگی میان پرسنل آتش‌نشانی و هدایت زمینی هواپیما و بخش مدیریت اپرون در فرودگاه بندرعباس را از یک ساعت به ۲۰ دقیقه کاستند. براساس گفته خلبان این پرواز‌ها، برای اولین‌بار بود که در شب این اطفای حریق صورت می‌گرفت اما با همکاری تیم‌های مرتبط، این اقدام به درستی انجام شد. همچنین در مجموع از طریق تمام پرواز‌ها، چه بالگردها و چه هواپیما‌ها ۴۴۰ هزار لیتر آب برای خاموش کردن آتش استفاده‌شد. از این عدد ۴۰ هزار لیتر مربوط به هر پرواز در هواپیما است. همچنین براساس گفته حمید آزادی، معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس، در مجموع ۱۳۱ پرواز برای اطفای حریق و امدادرسانی هلال احمر صورت گرفته است. رقم‌زدن اولین تجربه‌ها در ماجرای اطفای هوایی حریق بندرعباس، بدون شک تنها با همدلی صورت گرفته است و بغض حاصل از این حادثه باعث شد که تیم هوایی فرودگاه بندرعباس و دلاورمردان هوافضای سپاه همراه با امدادگران هلال احمر، چنین موفقیتی را رقم بزنند. در ادامه این متن، حمید آزادی معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس، این افتخارآفرینی را روایت می‌کند.

معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس:
« برای اولین بار در کشور عملیات اطفای حریق در شب را پیش بردیم
آزادی، معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس در گفت‌وگو با «فرهیختگان» گفت: «اتفاق شاخصی که ایجاد شد این بود که علاوه بر شرایط همیشگی که گروه‌های امدادی مختلف از جمله هلال‌احمر، اورژانس و آتش‌نشانی وارد منطقه شدند و روش‌های مختلفی برای مهار آتش امتحان کردند، یکی از روش‌هایی که از سوی سپاه پاسداران وارد عمل شد، عملیات هوایی بود. عملیات هوایی در همه دنیا با استفاده از تجهیزات هلی کو پتری یا هواپیمایی مرسوم است. این مسئله در کشور ما هم برای اولین‌بار نبوده که ایجاد و حادث شده است. اما نکته‌ای که این اتفاق را خاص کرد این بود که ما با وسعت و شدت خاصی مواجه بودیم که تیم پروازی و مسئول ستاد بحران تصمیم گرفتند هر کاری، در هر شرایطی که می‌شود، انجام دهند. این تصمیم، پس از بررسی‌هایی که انجام شد، اتخاذ گردید و گروه پروازی نیز با رشادت و واقعاً با غلبه بر ترس‌شان -با توجه به اینکه همه می‌دانند پرواز در شب، با کاهش ارتفاع، آن هم در فضایی که دکل‌ها، تیرهای چراغ برق و جرقه‌یل‌های مختلفی در آن منطقه صنعتی وجود دارد، چقدر سخت و خطرناک است- وارد عمل شدند. باید ارتفاع تا حدود ۱۰۰۰ پا کاهش پیدا می‌کرد تا این عملیات به‌طور مؤثر انجام شود.»

وی ادامه داد: «با تصمیمی که گرفته‌شد، قرار شد این اتفاق برای اولین‌بار در کشور ما بیفتد. اما مشکلی که وجود داشت، این بود که ارتباطی که قرار بود بین گروه پروازی و مسئولانی که در آن منطقه حضور داشتند برقرار شود، نیاز به یک راهکار داشت. این راهکار توسط فرودگاه بندرعباس اجرا شد و با ایجاد یک ارتباط انسانی و تجهیزاتی، این پل ارتباطی برقرار گردید. مسئولان ستاد بحران از آنجا شرایط منطقه را برای پاشش آب آماده می‌کردند. چون به هر حال، وقتی که یک حجم عظیم آب قرار است از آسمان روی منطقه فرود بیاید، ممکن است خودش خطراتی ایجاد کند. ممکن است این حجم آب باعث شود تجهیزات و تأسیسات سقوط کنند روی سر افراد، یا اینکه حتی آتش را به سمت دیگری پرت کند و افراد امدادرسان نیز خودشان طعمه شوند. این خطرات در چنین ماجرابی وجود دارد. علاوه بر آن، جهت باد دشمن این عملیات است و خیلی مهم است که تیم‌ها آگاهی دقیقی از جهت باد داشته باشند. با بررسی‌هایی که نهایتاً طی ۵ تا ۶ دقیقه انجام شد - یعنی کل ایسن فرایندهایی که می‌گویم در حدود ۵ دقیقه اتفاق افتاد - من خودم یکی از این فوکان پوینت‌ها برای برقراری ارتباط بودم. توانستم ارتباط را با خلبان و کارشناسان مسئول استانی که در محل بودند برقرار کنیم و از آن‌ها خواش کنیم که وقتی شرایط محل فراهم شد، اجازه پاشش ابتدا از طرف آن‌ها و بعد از طرف من صادر شود.»

آزادی افزود: «خلبان نیز

در شرایطی که وضعیت

موضعی منطقه به‌صورت

نسبی توسط کارشناس حاضر

در محل به ما اعلام می‌شد و ما

آن را به خلبان اعلام

آتش سنگین در بندرعباس چطور خاموش شد؟ جزئیات یک عملیات پیچیده و جسورانه را در «فرهیختگان» بخوانید

عملیات جسورانه تمام ایرانی



تدابیری که اتخاذ شده بود، کارشان را انجام دادند؛ خدا را شکر که روسفید بیرون آمدیم.»

معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس همچنین با اشاره به سختی‌های این کار گفت: «وقتی که شما می‌خواهید یک عملیات را انجام دهید، اگر با جزئیات آن عملیات، قدم‌به‌قدم، پلن‌ها، برنامه‌ها، عواقب و پروسه‌چراییی که باید انجام شود آشنا نباشید، چند نکته حائز اهمیت مطرح می‌شود. نکته اینجاست که هر قدمی که برداشته می‌شود، هر تصمیمی که گرفته می‌شود و هر اتفاقی که می‌افتد، باید همراه با ارزیابی ریز حرکت بر لبه تیغ و با هدف جلوگیری از خطرات بیشتر باشد. ممکن بود همین عملیات، خودش به یک بحران دیگر تبدیل شود که شب قطعاً در هیچ فضایی و تحت هیچ شرایطی مطلوب نیست.» به همین دلیل، باید خیلی توجه می‌کردیم که این عملیات با چه کیفیتی انجام شود.»

وی افزود: «تجهیزات لازم برای این عملیات موجود بود، اما اینکه ما این تجهیزات را به این شکل بیاوریم و برای این عملیات استفاده کنیم، از قبل هیچ هماهنگی خاصی برای آن وجود نداشت. برای مثال ما نمی‌دانستیم که به هر حال تانکرهایی که در این هواپیما هستند، به چه شکلی اتصالات‌شان برقرار می‌شود. مجبور بودیم بررسی کنیم و از بین اتصالاتی که در انبار داشتیم، موارد مناسب را بیاوریم. تست کنیم و نهایتاً شرایط اتصال ایمن را برقرار کنیم تا بتوانیم با حداکثر سرعت، فرایند آبیگری را انجام دهیم. این پروسه می‌توانست زمان‌بر باشد. اما با کاری که تیم من و تیم فرودگاه بندرعباس انجام دادند، این کار در کمتر از ۱۵ دقیقه انجام‌شد. یعنی بیشتر از ۱۵ دقیقه زمان نبرد تا بررسی‌ها انجام و تدابیر لازم اندیشیده‌شده و زاویه‌هایی که نیاز بود در نظر گرفته‌شده، تجهیزات از انبار خارج شده، اتصالات برقرار و عملیات اجرایی شد.»

تیم اجرایی عملیات اطفای پیراهن مشکی در محل حاضر شدند

آزادی همچنین گفت: «سختی‌های این کار چند بعد دارد. اسکله بسیار عظیمی است و افراد زیادی در آنجا مشغول به کار هستند. خب، در شهر بندرعباس هم قطعاً هر خانواده‌ای ممکن است تعدادی از اعضانش، یا دوستان و عزیزانش در آن منطقه باشند. پرسنلی که در این فرودگاه کار می‌کردند نیز قطعاً ممکن بود همین وضعیت را داشته باشند. اولین استرسی که من به‌عنوان مسئول در نظر داشتم و باید برای عملیات در نظر می‌گرفتم، همین آسیب‌روخی پرسنل به‌خاطر احتمال از دست دادن عزیزانشان بود. اگر چنین چیزی رخ داده باشد، قطعاً ما با مشکل مواجه خواهیم شد. بنابراین، بررسی این مسئله اولین چالش ما بود؛ اینکه آیا کسی آسیب دیده یا نه؟ آیا کسی با مشکلاتی مواجه است؟ متأسفانه، چند مورد وجود داشت. اما با غیرت و مردانگی مثال‌زدنی، دوستان با پیراهن مشکی آمدند سرکار و حاضر شدند تمام تلاششان را بکنند تا این اتفاق با موفقیت پیش برود؛ در حدی که چند شبانه‌روزی بی‌خوابی کشیدند تا این اتفاق بیفتد.»

وی ادامه داد: «چالش بعدی که وجود داشت، این بود که ما قطعاً همیشه آماده بحران هستیم. ما در فرودگاه‌ها همیشه برای هر بحرانی آماده هستیم؛ بحران‌هایی که مربوط به فعالیت‌های فرودگاهی می‌شود. قطعاً برای آن‌ها تدابیر اندیشیده‌شده، تجهیزات فراهم‌شده و تمرین‌ها انجام شده است؛ چه برای شرایط انتشار مواد سمی در فرودگاه، چه برای سقوط هواپیما، خدای‌نکرده آسیب‌های جزئی، آتش‌سوزی، نجات مسافران از محل و هماهنگی با نهادهای بیرونی که به‌صورت تمرین‌های ساده اتفاق افتاده است. اما وقتی حادثه‌ای پیش می‌آید و شما ابعاد آن حادثه را نمی‌دانید تا چه اندازه گسترده می‌شود، و این حادثه هم در محل شما نیست، بلکه شما باید در کنار بقیه در چرخه امداد قرار بگیرید، تخمین اتفاقاتی که قرار است بیفتد و نیازهایی که ایجاد می‌شود کمی سخت‌تر می‌شود. اینجاست که ما مجبور می‌شویم به تجربه رجوع کنیم، مجبوریم ریسک کنیم. اما اینکه این ریسک چند درصد قابل‌پذیرش است، اینکه اگر تصمیمی گرفته شود و پروسه‌ای به انجام برسد، آیا این فرایند موفق خواهد بود یا نه و احتمال موفقیت چقدر است، همه این‌ها باید در لحظه سنجیده شود.»

معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس گفت: «ما فرصت فکرکردن ندارستیم. ما باید در دقیقه، شاید ده‌ها تصمیم می‌گرفتم، دستور صادر می‌کردیم و عمل انجام می‌شد تا فرایندها بدون وقفه و بدون مشکل اجرا شوند و ما نیز جزئی از این چرخه پشتیبانی و کمک به نیروهای امدادی بودیم. چالش دیگر، خستگی پرسنل بود. خب، خستگی می‌تواند عامل خطای انسانی را افزایش دهد، استرس را بیشتر کند. اینکه بتوانیم یک جوبانگیزه در تیم عملیاتی و واحدهای مختلف ایجاد کنیم که همه با هم علی‌رغم

استرس، غم، خستگی، بی‌خوابی و حتی فرسودگی روحی بتوانند تصمیم درست بگیرند، عمل درست انجام دهند و با یکدیگر ارتباط مؤثر داشته باشند خودش یک چالش جدی بود. این ارتباطی که به نفع افراد استست به‌خاطر عواملی که گفتم نباید خراب شود.» وی ادامه داد: «چالش بعدی، همان‌طور که عرض کردم، این بود که ما برای اولین‌بار داشتیم یک‌سری کارهایی انجام می‌دادیم، و این «اولین‌بارها» یعنی اینکه شما مجبورید خیلی به مرز خطر نزدیک شوید. اینکه چقدر مطمئن باشید از کاری که دارید انجام می‌دهید، چقدر به توانایی‌تان ایمان داشته باشید، چقدر به تلاشتان ایمان داشته باشید، بسیار اهمیت دارد. خلبان عز یزمان که از مجموعه سپاه هوافضا و خلبان ایلوشین هواپیمایی بود و عملیات آبیگری در شب و پاشش آب در شب را انجام دادند، خیلی برای من جالب بود؛ هیچ ترسعی در چهره‌اش نبود و هیچ استرسی مبنی بر اینکه کار باید متوقف شود وجود نداشت. فقط دنبال راه‌حلی بودیم تا مشکلات را حل کنیم.»

نمی‌دانستیم هنگام خاموش کردن آتش کابل یا دکلی در مسیر وجود دارد یا نه

آزادی در ادامه گفت: «یکی از چالش‌های جالبی که با آن مواجه بودم این بود که من اصلاً نمی‌دانستم در آن منطقه‌ای که هواپیما باید ارتفاعش را کم کند و برج مراقبت باید کاهش ارتفاع را به آن هواپیما اعلام کند و خلبان هم خودش باید تصمیم بگیرد، چه موانعی وجود دارد. آیا کابلی هست؟ آیا دکل وجود دارد؟ در شب، قطعاً می‌دانید که هیچ کدام از این‌ها قابل رؤیت نیست. حالا این را اضافه کنید به اینکه دود هم در منطقه، یعنی دود غلیظ، پخش شده و قطعاً دید را به‌شدت کاهش می‌دهد. اینکه چطور بتوانیم راهی پیدا کنیم که حداقل موانع را بشناسیم، خودش یک چالش بود که برای آن هم راهکاری ابداع کردیم. چالش دیگر این بود که ما همیشه این مسئله را داریم که در محیط فرودگاه، هواپیما‌ها پارک می‌شوند و مقررات بسیار سخت‌گیرانه‌ای وجود دارد؛ استانداردهای بین‌المللی که تردها را کنترل می‌کند و ما هم مثل همه کشورهای دنیا کاملاً دقیق این استانداردها را رعایت می‌کنیم. اما مشکلی که وجود داشت این بود که حالا وضعیت بحرانی شده بود و خیلی از افرادی که می‌خواستند وارد محیط فرودگاه شوند - حالا با برای انتقال تجهیزات، یا برای انتقال مجروح، یا اینکه نیروهای امنیتی و نظامی اضافه شوند - ممکن بود با شرایط و تردهای فرودگاه، آن هم در شب، آشنا نباشند.»

معاون عملیات هوانوردی فرودگاه بندرعباس افزود: «اینکه چطور کاری کنیم که هواپیماهایی که در منطقه هستند آسیب نبینند - چون به‌هرحال درصد بالایی از برخورد‌ها و سوانح در خود محیط رمپ و محوطه فرودگاه اتفاق می‌افتد - نیاز به تدابیر خاصی داشت. ما باید طوری تقسیم‌بندی می‌کردیم که با هماهنگی نیروهای انتظامی و نظامی مثل سپاه و پلیس فرودگاه، نظمی پایدار برقرار شود و وارد شرایطی پایدار بشویم. ما وقتی از یک مرحله وارد مرحله‌ای دیگر می‌شویم، این ترن‌زش بین دو مرحله خودش یک بحث استراتژیک است. آن مرحله بعدی ممکن است ناشناخته‌باشد و همین ناشناختگی خطراتی به همراه داشته باشد که ما اصلاً با آن‌ها آشنا نباشیم. اینجاست که هوشیاری، احتیاط چندبرابر، هماهنگی بیشتر و ارتباط مؤثرتر لازم است تا بتوانیم از دانش و تجربه‌ای که وجود دارد استفاده کنیم و عملیات را مدیریت کنیم.»

وی ادامه داد: «تجربه‌های مشابهی در گذشته داشته‌ام و در طول سال‌های خدمتم با چنین مسائلی مواجه‌شده‌ام، اما چیزی که این موقعیت را خاص می‌کرد، خستگی مفرط، حجم بالای پرواز‌ها، متفاوت بودن شرایط و وقوع یک اتفاق جدید در فرودگاه بود که قبلاً مشابهش رخ نداده بود. برای مثال، اگر امدادرسانی انجام می‌شد و حجم زیادی از پرواز وارد می‌شد، این برای واحد کنترل ترافیک هوایی چالش ایجاد می‌کرد. کار واحدهای ایمنی و آتش‌نشانی برای هدایت زمینی هواپیما سخت می‌شد، برای واحدهای امنیتی هم چالش‌هایی به‌وجود می‌آمد. ما برای این‌ها تمرین کرده‌ایم و آماده‌ایم، اما وقتی قرار است کاری انجام‌شود که تا حالا سابقه‌اش را نداشته‌ایم، همه این چالش‌ها چندبرابر می‌شوند. ارزششان چندبرابر می‌شود و ریسک‌هایی که به‌خاطر عدم آگاهی به شرایط تحمیل می‌شوند هم چندبرابر می‌شوند. اینجاست که کار بسیار گره می‌خورد، سخت می‌شود و فقط وقتی موفق می‌شویم که همه با یک انگیزه صرفاً برای حل مشکل تلاش کنند شرایط را مدیریت کنند، با هم کار کنند و بر اساس مقررات و با رعایت حداکثری ملاحظات کار را پیش ببرند. این‌گونه است که موفقیتی از این نوع رقم می‌خورد.»

مسیر تردد هواپیماهای مسافربری را برای اطفای حریق تغییر دادیم

آزادی همچنین در رابطه با کنترل هواپیما پس از تخلیه آب نیز گفت: «داستان از این‌قرار است که هر هواپیما یا وسیله پرنده‌ای، با توجه‌به وزنی که در حال پرواز دارد، در هوادر شرایطی پایدار قرار می‌گیرد که بر اساس فرامین پروازی و جهت باد تنظیم می‌شود. ما به‌محض اینکه کوچک‌ترین تغییری در وزن آن هواپیما ایجاد کنیم - یعنی حتی اگر مقدار کمی از وزن هواپیما در بدنه آن به سمت چپ، راست، جلو یا عقب جابه‌جا شود- مرکز ثقل هواپیما دچار تغییر می‌شود. این تغییر باعث می‌شود که هواپیما از حالت کنترل خارج شده و دیگر به‌راحتی قابل هدایت نباشد.»

وی افزود: «حالا تصور کنید که قرار است ۴۰ تن بار را در عرض ۲۰ ثانیه تخلیه کنید. به‌محض اینکه هواپیما در شرایطی پایدار قرار گرفت، درجه‌ها باز می‌شود و آب تخلیه می‌شود. این ۴۰ تن در عرض ۲۰ ثانیه از وزن هواپیما کم می‌شود. درحالی‌که هواپیما در آن لحظه با یک پایداری خاص و تنظیماتی در قدرت و فرامین پروازی در حال پرواز است، ناگهان وزنش کاهش پیدا می‌کند. این باعث می‌شود هواپیما شروع کند به تغییر زاویه - ممکن است بالا برود یا به چپ یا راست انحراف پیدا کند. اینجاست که تجربه و مهارت گروه پروازی بسیار اهمیت پیدا می‌کند. آن‌ها واقعاً جزء نواع هستند و کاری که انجام دادند بسیار ارزشمند بود.»

آزادی در ادامه گفت: «یکی از تدابیری که ما برای آن‌ها اندیشیدیم، این بود که یک مجموعه‌ای از ارتفاع‌ها- برای مثال، از سطح زمین تا ارتفاع ۴۰۰۰ پایی - را برای این هواپیما باز گذاشتیم تا بتوانند در این بازه ارتفاعی نوسان داشته باشند و با خیال راحت عملیاتش را انجام دهد. اما نکته مهم دیگر این است که تردد یک هواپیمای باری با آن شرایط خاص، در نزدیکی یک فرودگاه بین‌المللی با حجم بالای پرواز، قطعاً خطرات تداخل و احتمال برخورد هواپیما‌ها را ایجاد می‌کند. برای این موضوع هم تدابیری اندیشیده شد. ما مسیر پرواز‌ها را طوری تغییر دادیم که کمترین درگیری ایجاد شود، هیچ پروازی روی زمین یا در آسمان معطل نماند و مردم توانستند تردد خود را انجم دهند. چون به‌هرحال خیلی از افرادی که در حال رفت‌وآمد بودند ممکن بود نیروهای امدادی باشند که برای کمک آمده‌اند یا افرادی باشند که برای دیدن عزیزانشان و خانواده‌هایشان سفر کرده‌اند و خب این‌ها، همه تأثیرات بعدی این اتفاق هستند.»