



تناقض‌های روایت رسمی از روزی که بال‌های ژرمن و دل ما شکست

## مجنونی برای نجات لوفتهانزا

■ فاطمه طاهری

حاکم می‌شود.

■ یک روانی تنها در کابین!

روز سه‌شنبه ۴ فروردین یک فروند ایرباس A320-21 که از بارسلونای کاتالونیا به مقصد شهر دوسلدورف آلمان برخاسته بود جوانی ساعت ۱۰:۵۰ به وقت محلی با سینه‌کش کوهی بلند در این نقطه از آلپ جنوب فرانسه برخورد کرد و کاملاً از هم متلاشی شد. به گزارش نیویورک تایمز، طبق روایت رسمی سازمان نظارت هوایی فرانسه که ۲ روز بعد از حادثه منتشر شد، صدهای ضبط شده جعبه سیاه شش‌گانه یک ایرباس مزبور (در داخل کابین هواپیما) ابتدا خلبان کابین را برای دستشویی رفتن ترک می‌کند و وقتی بازمی‌گردد با در بسته مواجه شده و چند بار در می‌زند اما جوابی نمی‌گیرد. در همین حال کمک‌خلبان در دوربین مداربسته، خلبان را می‌بیند اما در از داخل قفل کرده و به او بی‌توجه است. خلبان، با زور تلاش می‌کند در را باز کند. آخرین مکالمه ضبط شده حاکی از فریاد خلبان است که با جسمی سخت (احتمالاً چکش) به در کوبیده و فریاد می‌زند: «این در لعنتی رو باز کن!» لفظاتی بعد کمک خلبان دکمه مخصوص فرود را می‌زند و هواپیما طی سقوط ناگهانی با دامنه دره «براد او بلسون» از منطقه آلبی «دینیو لو بانس» برخورد می‌کند.

■ بینوایان، از افسانه تا واقعیت

۱۶ هم‌مدرسه‌ای آلمانی که به‌خانه‌بازی‌گشتند، اعضای ۳ نسل از خانواده، خواننده اپرای قزاق و هنرپیشه همبازی‌اش در اجرای اثری از واگنر، عضوی از یک گروه راک آرژانتینی، یک ویراستار سینمایی اهل بریتانیا، جغرافیادان آمریکایی تحت قرارداد زیر مجموعه سازمان سیاه، یک آرشیوتک مطرح کلمبیایی و سرانجام ۲ خبرنگار ایرانی که از نخستین آل کلاسیکوی زندگی‌شان باز می‌گشتند؛ اینها ماندگارترین مسافران پرواز بی‌بازگشت ۹۵۲۵ خطوط هوایی ژرمن وینگز (ولبسته به لوفتهانزا بزرگ‌ترین خطوط هوایی آلمان) در بامداد سومین روز سال ۹۴ بودند که دست تقدیر همگی را به یک پایان تراژیک کشاند. عجیب آنکه اعضای یک باشگاه فوتبال متعلق به کردهای پایتخت سوئد (دال کورد افاناس از لیگ دسته سوم استکهلم) به طرزی معجزه‌آسا از این پرواز مرگ انصراف می‌دهند و تعدادی مسافر رزرو جایگزین آنها می‌شوند. طبق گزارش رسمی دفتر فرانسوی بررسی امنیت پروازهای مدنی، همه آنها قربانی جنون کمک‌خلبان آلمانی لوفتهانزا شده‌اند. گفته می‌شود با وجود هشدارهای قبلی، «آندریاس لوبیتز» دیوانه از قفس سرپرست ۱۴۴ مسافر ۵ خدمه از ۱۸ کشور را روز ۲۴ مارس ۲۰۱۵ همراه خود به کوه‌های آلپ بکوبد؛ یک جنایت انتحاری که نقشه‌اش را از قبل کشیده بود به این امید که دنیا فراموشش نکند. قطعا آنها که در چهارگوشه دنیا داغدار ۱۴۹ مسافر و خدمه آن ایرباس ۳۲۰ شدند عزیزانشان را فراموش نمی‌کنند همانطور که نفرین‌شان را از قاتل آنها دروغ نخواهند داشت البته تنها به شرطی که داستان مشترک آلمانی-فرانسوی مضمّن حقیقت سقوطی باشد که به خیزش پرسش‌هایی بی‌پایان درباره امنیت هوایی اروپا منجر شده است. شکستن بال‌های ژرمن بزرگ‌ترین شرکت هواپیمایی اروپا ۲۱۵ ساله مسافران، بیش از ۱۱۸ هزار کارمند و درآمد صدها ۳۰ میلیارد یورویی لوفتهانزا را به سقوط می‌کشد؛ آیا تاگهان یک کمک‌خلبان دیوانه به نجات اعتبار صنعت هوایی اروپا برای پوشاندن نقص فنی ایرباس ۳۲۰ ساقط شده در این سانحه آمده است؟ آیا حضور یک کارمند سیا در آن پرواز منجر به بروز توطئه‌ای شده است بویژه پس از آنکه فرار اورداد استون به شرق اروپا اسرار مگوی آمریکا را برملا کرد و هنوز هم بیم تکرار چنین اتفاقی می‌رود؟ یا آیا «آندریاس لوبیتز» به جای یک بیمار درگیر افسردگی حدی یک مخالف سیاسی تندرو مثلاً یک نژادپرست بوده است؟ اینها پرسش‌هایی ناگزیر هستند که به موازات داستان رسمی سقوط پرواز ۹۵۲۵ ژرمن وینگز در ذهن افکار عمومی جهانی چرخ می‌زند. ممکن است این سناریوهای محتمل صرفاً نظریه‌پردازی توطئه در نظر آیند اما فراموش نکنیم که غرب و رسانه‌هایش هنوز در مورد آخرین سوانح هوایی بزرگ و همانقدر مبهم دنیا یعنی ناپدید شدن یک بوئینگ خطوط هوایی مالزی (پرواز ام‌اچ ۳۷۰) در اقیانوس هند یا آرام (مارس ۲۰۱۴) و سقوط یک بوئینگ دیگر مالزیایی‌ها (پرواز ام‌اچ ۱۷) در شرق اوکراین، کاری جز برده پوششی و تناقض‌گویی انجام ندهادند. در حالی که برخی منابع آمریکایی خلبان مالزیایی پرواز ام‌اچ ۳۷۰ را یک عامل انتحاری تروریستی معرفی می‌کنند در عوض در مورد کمک‌خلبان آلمانی پرواز ساقط شده ژرمن وینگز تنها از عبارت بیمار روانی استفاده می‌کنند. دربارہ پرواز ام‌اچ ۱۷ نیز تنها شواهد موقّت ارائه شده از سوی روس‌ها مبنی بر اینکه جنگنده‌های اوکراینی بوئینگ ۷۶۷ مالزیایی را هدف گرفته‌اند ناپدید گرفته می‌شود و دولت‌های غربی به جای ارائه شواهد تنها جنگی روانی علیه روسیه به راه انداخته‌اند. با چنین سوابقی آیا باز هم می‌توان در مورد پرواز ۹۵۲۵ ژرمن وینگز به گزارش‌های منابع فرانسوی و آلمانی اعتماد کرد؟ و سرانجام اینکه آیا حسین جوادی و میلاد اسلامی، دوستان خبرنگار ما در واپسین لحظات عمرشان اتفاقاتی دیگر به جز روایت دولت فرانسه و شرکت هواپیمایی آلمانی را شاهد بوده‌اند؟ آنچه که از فاجعه هوایی در امن‌ترین و کم‌حادثه‌ترین شرکت هواپیمایی دنیا لوفتهانزا تاکنون به اطلاع عموم رسیده است، دارای نقاط ابهام و تضادهای نامعقولی است که «وطن امروز» برای نخستین بار به آنها می‌پردازد.

## رازها و تناقض‌های یک پرواز

کمک خلبان از دستگاه ضبط صدای داخل کابین به گوش برسد در حالی که در شرایط عادی، کیفیت صدای داخل کابین، حساسیت چندان بالایی ندارد؟

گذشته از این، خروج خلبان اصلی از کابین و نفس کشیدن عمیق کمک‌خلبان به تنهایی، فرضیه اعلام شده را به اثبات نمی‌رساند. شاید هوای کابین مسموم بوده یا پس از خروج خلبان، فرد دیگری وارد کابین شده است یا...

۲- انفجار هواپیما قبل از سقوط یا اشکال فنی؟



طبق اعلان برج مراقبت فرودگاه آل پراتس بارسلون، پرواز ۹۵۲۵ دچار نقص فنی در ناحیه یکی از موتورهای جت‌ش بوده است و به همین خاطر با ۲۶ دقیقه تأخیر از بلند می‌شود. مقامات نیروی هوایی فرانسه ۲۱۰ متخصص ۹ و هلی‌کوپتر برای عملیات نجات و کشف اجساد به محل کوهستانی حادثه فرستادند. این تفحص‌گران احتمال اینکه سقوط به دلیل اشکالات فنی هواپیما باشد را بعید نمی‌دانند.

ژان پی یر میشل، سرپرست تیم محققان فرانسوی مستقر در دوسلدورف به شبکه BFMTV تلویزیون فرانسه گفت: «در حال حاضر نمی‌توانیم فرضیه اشکال فنی هواپیما را نادیده بگیریم.»

صفحه اصلی خبرگزاری یاهو یک روز پس از حادثه، اعلام کرد قطعات تکه تکه شده از لاشه هواپیما تا شعاع ۲ کیلومتری پراکنده شده بودند. تفحص‌گران فرانسوی می‌گویند اجزای یک دستگاه غول پیکر هر چند هم با شتاب به کوه برخورد کرده باشد اولاً تا شعاعی به این گستردگی پراکنده نمی‌شوند، دوماً اگر تلویزیوری که از لاشه هواپیمای ژرمن‌وینگز در جست‌وجوی اینترنتی به دست می‌آید را ببینیم، خرده اجزای هواپیما آنقدر ریزند که نمی‌توانند در نتیجه یک سقوط عادی به این وضع درآمد باشند.

ابهام مساله زمانی بیشتر می‌شود که به گزارش خبرگزاری انگلیسی اینترنت‌نشان بیزینس تایمز شاهدان عینی به یک خلبان هلی‌کوپتر ارتش فرانسه که نتوانست نامش فاش شود، گفته بودند ایرباس را قبل از سقوط در آسمان دیده‌اند، اما صدای یک انفجار هم شنیده و گرد و غبار غلیظی مشاهده کرده‌اند. سازمان‌های فرانسوی هنوز خبر فوق را تأیید نکرده‌اند اما این خلبان اعلام کرده که از شاهدان عینی متعددی مشاهدات مشابهی را جمع‌آوری کرده است.

این خلبان معتقد است بعضی از قطعات هواپیما در مسیر پرواز پیش از اصابت به کوه و متلاشی شدن، از هواپیما جدا شده‌اند.

اگر چنین فرضیه‌ای را دنبال کنیم، مسیر داستان از بیخ و بن عوض می‌شود و دیگر معلوم نیست تکلیف سناریوهای خودکشی کمک‌خلبان و بیماری روانی و جدایی از نامزدش چه می‌شود و البته این سوال پیش می‌آید که آیا هواپیما در آسمان آسیب دیده بود؟ آیا در آسمان منفجر شده بود؟ آیا این اشکال فنی یا انفجار احتمالی که هواپیما را به سقوط کشاند، عمدی بوده یا غیرعمدی؟



وارد کابین شود یا خیر؟ اغلب هواپیماها دارای این قسمت هستند، چرا این صداها و سیگنال‌ها در ریکورد در داخل کابین ضبط نشده و اگر شده، چرا تاکنون هیچ صحبت رسمی درباره آن نمی‌شود و فقط تاکنون بر این است که هدایت هواپیما در دست «آندریاس» و صدای تنفسش تا آخرین لحظه عادی بوده است؟

۲- آیا فرض خودکشی کمک‌خلبان واقعاً ممکن است؟

بنا به اعلام اداره هوانوردی فدرال آمریکا در ۲۰ سال اخیر هیچ خلبانی نبوده که همراه با مسافران اقدام به خودکشی کند، آن هم در کشوری که دارای بیشترین تعداد پرواز (آلمان) و کم‌حادثه‌ترین و امن‌ترین شرکت هواپیمایی دنیا (لوفتهانزا) است. می‌گوید خودکشی یک خلبان در هنگام انجام شغلش بسیار بسیار بعید است!

چنانکه گفته شد کمک‌خلبان «آندریاس لوبیتز» متهم به خودکشی از پیش برنامه‌ریزی کرده است، در حالی که تاکنون هیچ نامه خداحافظی یا وصیتنامه‌ای از وی پیدا نشده و هر کس کمک‌خلبان را شخصاً می‌شناخته، از این خبر شگفت زده شده و گفته این کار از آندریاس بر نمی‌آید. او به هیچ وجه افسرده نبود و حداکثر چند بار نسبت به پایین بودن حقوقش اعتراض کرده بود.

شرکت هواپیمایی ژرمن‌وینگز پس از سانحه به انتشار بیانیه‌ای گفت کارمندانش با شنیدن اینکه یکی از همکارانشان عمداً موجب سقوط هواپیما شده، شوکه شده‌اند. در بخشی دیگر از این بیانیه آمده است: «این فاجعه موردی جداگانه و خاص بوده و ما هنوز به خلبان‌های خود اطمینان کامل داریم.»

از همه اینها گذشته، در یک پرواز با طول زمانی بسیار کوتاه (بارسلون-دوسلدورف) خیلی به ندرت پیش می‌آید که خلبان یا کمک‌خلبان کابین را ترک کند، لذا کمک‌خلبان نمی‌توانسته خودکشی‌اش را از قبل دقیقاً برای همین پرواز برنامه‌ریزی کرده باشد چون بر حسب تجربه، نتوانندش تقریباً ناممکن به نظر می‌رسید.



تکنه دیگری که مشکوک بودن فرضیه را دوچندان می‌کند این است که خودکشی‌های دسته‌جمعی معمولاً با انگیزه‌های سیاسی یا مذهبی اتفاق می‌افتد؛ فرد خودکشی‌کننده یا به عنوان یک اقدام سمبلیک سیاسی یا نشأت گرفته از یک باور افراطی مذهبی، عده‌ای بی‌گناه را همراه با خود به کام مرگ می‌کشند اما در سانحه سقوط هواپیما، یک فرد روان پریش و افسرده با دلایل شخصی و خانوادگی، چرا تنها خودکشی نکرده است؟

گفته شده «حال روانی آندریاس لوبیتز به اندازه‌ی وخیم بود که تا آخرین لحظات اصابت به کوه و متلاشی شدن هواپیما، رتم تنفسش عادی بوده» و از طرف دیگر گفته شده «مسافران تازه دقایق آخر سقوط فهمیدند چه اتفاقی دارد می‌افتد.»

این دو گزاره را کنار هم می‌گذاریم؛ چطور ممکن است با وجود سُر و صدای سقوط آزاد هواپیما، کوبیدن خلبان به در کابین و جیغ و فریاد مسافران، دقایق متوالی صدای تنفس عادی

پروازها لغو بشود یا نشود، کارکنان هواپیمایی اعصاب‌کنند یا به کار خود ادامه دهند، ژرمن‌وینگز لوگوی خود را به رنگ مشکی تغییر دهد، لوفتهانزا پیگیر پرداخت غرامت نقدی به بازماندگان سانحه شود و در کلیسای اصلی شهر به یاد کشته‌شدگان یک دقیقه سکوت شود یا نشود، هیچ یک جان قربانیان حادثه را بر نمی‌گرداند. در عین حال ارزش خبری پرداختن به علل پشت پرده این سقوط از اهمیت فوق‌العاده‌ی برخوردار است.

این گزارش با کنار هم چیدن تمام آنچه که رسانه‌ها طی این ۱۰ روز درباره سانحه سقوط هواپیما و حواشی آن گفتند و نوشتند، صرفاً قصد دارد با استناد به منابع خارجی، گوشه‌ای از نکات متناقض را بیان کند و ذکر این فرضیه‌ها به معنای تأیید یا تقویت آنها نیست.

۱- خلبان بعد از بازگشتن از دستشویی نتوانسته وارد کابین شود!



این گزاره به طور کلی گزاره‌ای عجیب است، چون در شرایط عادی، کدهای پشتیبانی وجود دارد که وقتی کسی در کابین نیست، خلبانان با وارد کردن آن کدها در دستگاه بتوانند وارد کابین شوند. همچنین روی نیمه پایین در خروج اضطراری، سیستم کوچکی به نام دکمه فرار Escape panel برای مواقعی که در اصلی کابین باز نمی‌شود تعبیه شده است. اگر نتیجه‌گیری‌های رسانه‌ای را درست فرض کنیم، چرا خلبان برای ارتباط با کمک‌خلبان از تلفن داخلی کابین در خارج اتاق کابین استفاده نکرده؟ خلبان همچنین می‌توانست امتحان کند که از طریق فضای خالی Avionics bay با برداشتن در کف زمین رهاوری کابین و تنظیم کامپیوترهای آن، می‌تواند می‌کرده است.

## فرار بزرگ ژرمن‌ها از غرامت بزرگ

به فرض آنکه همه انگشت‌ها به سوی کمک خلبان هم نشانه رفته باشد و او واقعاً مجرم باشد، لوفتهانزا و زیر مجموعه‌اش ژرمن وینگز که به هر حال مجبور به پرداخت غرامت حداقلی (حدود ۵۴ هزار یورو برای هر قربانی) به بازماندگان قربانیان این پرواز هستند سکوتی معنادار در مورد میزان اطلاع‌شان از بی‌ثباتی روانی کمک‌خلبان‌شان پیشه کرده‌اند. در حالی که اثبات اطلاع مدیران از جنون خلبان‌شان یا نقص فنی احتمالی ایرباس ۳۲۰ می‌تواند عواقب حقوقی و مالی بسیار بزرگ‌تری برای شرکت‌های آلمانی داشته باشد. در حقیقت دیوانه خواندن کمک خلبان، مراجع قضایی را وا می‌دارد که شرایط خاص ناشی از جنون افراد در حقوق جزایی غربی را که ظاهراً بار مسؤلیت را از دوش خط هوایی بر می‌دارد لحاظ کنند در حالی که در صورت اثبات اختیار و مسؤلیت ژرمن وینگز این غرامت چند برابر می‌شود. کافی است مقایسه‌ای میان این پرواز و ۲ نمونه اخیر مالزیایی آن که ذکر‌شان رفت انجام دهیم. چرا مجموع غرامتی که ژرمن وینگز برای این حادثه که طبعاً به‌خاطر عدم نظارت کافی خود شرکت هواپیمایی بوده است تنها به ۳۰۰ میلیون دلار محدود می‌شود حال آنکه در مورد پرواز گمشده ام‌اچ ۳۷۰ و سرنگون شده ام‌اچ ۱۷ که کمترین تقصیر متوجه خط هوایی مالزیایی است رقم غرامت به ترتیب به ۷۵۰ میلیون و بیش از یک میلیارد دلار بالغ می‌شود؟ تأملی در تفاوت آشکار رقم غرامت انگیزه‌های پشت سر داستان‌پردازی احتمالی مراجع فرانسوی و آلمانی که تحت کنترل یک اتحادیه واحد سیاسی هستند را قوت می‌بخشد.

