

# پرواز در دل آتش

گفت و گو با سر تیپ دوم پاسدار خلبان حسن صندوق ساز درباره عملیات بی سابقه اطفای حریق هوایی شبانه در اسکله شهید رجایی

ZENDEGI-SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان

سه شنبه ۲۳ اردیبهشت ۱۴۰۴  
۱۵ ذی القعدة ۱۴۴۶ • ۱۳ می ۲۰۲۵  
شماره ۲۱۷۶۷

۲۹۸۶



فائزه مهاجر | روزنامه نگار

پرونده

شنبه ششم اردیبهشت ۱۴۰۴ خبر انفجار سهمگین اسکله شهید رجایی در بندر عباس تمام کشور مان ایران را تکان داد. از همان ساعات اولیه با توجه به حجم و نوع آتش سوزی همه می دانستند که این حادثه ممکن است به زودی به شرایطی جبران ناپذیر بدل شود. در بندری که به تنهایی حدود ۸۰ درصد بار تجاری واردات و صادرات ایران را به دوش می کشد آتش انفجاری شعله می کشید که کوچک ترین غفلت، ترديد یا کوتاهی در تصمیم گیری و اجرا می توانست بحران را تبدیل به فاجعه کند. تنها چند ساعت از حادثه بزرگ انفجار در اسکله شهید رجایی گذشته بود. هوا کم و بیش تاریکی می رفت و حجم آتش، همراهِ نگران کرده بود و هر کس می توانست باید وارد عمل می شد. درست در شرایطی که تجهیزات لازم برای عملیات شبانه اطفای حریق در کشور وجود نداشت، یک تصمیم جسورانه گرفته شد: «عملیات با هواپیمای ایلوشن ۷۶ نیروی هوافضای سپاه»، آن هم در تاریکی شب و بدون تجهیزات دید در شب. عملیاتی که پیش از این مثل آن اتفاق نیفتاده بود. سر تیپ دوم پاسدار حسن صندوق ساز، خلبان این مأموریت خطرناک، کسی است که این تصمیم را پذیرفت و با تیمش، کاری را به سرانجام رساند که تا پیش از آن، در هیچ جای ایران سابقه نداشت. کاپیتان صندوق ساز که خادم حرم امام رضا(ع) هم هست می گوید این افتخار را دارد که در دو لباس، به مردم ایران خدمت کند: لباس پرواز و لباس خادمی. در پرونده امروز زندگی سلام به سراغ خلبان صندوق ساز رفتیم تا درباره تصمیم جسورانه و اتفاقات آن شب و روزهای حساس با او گفت و گو کنیم. گفت و گوی ما با او، فقط شرح یک عملیات نیست؛ روایت رشادت، تخصص، از خود گذشتگی و خلایقیت است. این روایت، نه فقط درباره یک آتش سوزی، بلکه درباره شعله هایی است که با همت انسان هایی خاموش شد که تصمیم گرفتند منتظر تجهیزات نباشند؛ خودشان راه حل بسازند.

## پرواز در تاریکی با توکل و تجربه

در ابتدای گفت و گو از خلبان صندوق ساز پرسیدم چطور شد تصمیم گرفتید در شب و بدون تجهیزات دید در شب پرواز کنید؟ خلبان صندوق ساز در پاسخ می گوید: «این اولین بار در ایران بود که بایک هواپیمای بزرگ، بدون تجهیزات دید در شب، عملیات اطفای حریق در شب انجام می شد. حتی در کشورهای دیگر هم چنین عملیاتی با این نوع هواپیما سابقه نداشت. فقط با لگدهایی با دور بین دید در شب توان انجام چنین مأموریتی را دارند و ما حتی آن را هم نداشتیم. با توکل به خدا و اطلاعات منطقه، تصمیم گرفتیم پرواز کنیم. در همان لحظات اولیه، وقتی گفتند جان مردم در خطر است، دیگر برای من تردیدی باقی نماند. حتی اگر مأموریت خارج از استاندارد باشد، وقتی پای جان مردم در میان باشد، باید وارد میدان شد. من از قرآن مدد گرفتم. همیشه در شروع مأموریت های سخت این کار را می کنم. این آیه شریفه آمد: «فتوکل علی... ان... یحب المتوکلین» و مصمم شدم که پرواز کنم.»



## عبور از موانع با هواپیمای ۱۹۰ تنی

در ادامه از خلبان صندوق ساز در مورد شرایط خاصی که در ابتدای مأموریت و در شب حادثه با آن مواجه بود، سوال کردم. «در پرواز اول شبانه، با ارتفاع ۲۵۰ متری پرواز کردم. چون جرثقیل ها و سازه های بلندی در محل آتش سوزی بود و گفته بودند تا ۲۰۰ متر احتمال برخورد و مانع وجود دارد. در پرواز روزانه اما ارتفاع را به ۶۰ متر کاهش دادیم تا دقت بیشتری داشته باشیم و آب مستقیم روی شعله ها بریزد. اگر فاصله زیاد باشد، آب پخش می شود و تأثیر ندارد. باید تا جایی ممکن به شعله نزدیک شوی تا حجم آب درست روی هسته آتش بریزد. نکته مهم این پرواز در ساعات شب این بود که علاوه بر این که دید کافی برای خلبان وجود نداشت، من تا به حال در آن منطقه پرواز نکرده بودم و آشنایی نداشتیم فقط با تکیه بر اطلاعاتی که از بندر دریافت کرده بودم، اقدام به پرواز کردم. ارتفاع پرواز را به گونه ای انتخاب کردم که هم از موانع عبور کنم و هم آب به طور مؤثر روی شعله ها بریزد. پرواز در شب برای عملیات اطفای حریق با این هواپیما، نه فقط در ایران، بلکه در دنیا بی سابقه است. این هواپیما اصلاً برای چنین کاری در شب ساخته نشده است. ۹۰ تن وزن خود هواپیما هست و ۹۰ تن هم می تواند سوخت با بار بزند که با توجه به شرایط ما سوخت کمی زدیم تا بتوانیم بیشتر آب حمل کنیم و این در شرایطی بود که به لحاظ ایمنی باید وزن هواپیما خیلی کمتر می بود تا در صورت خطر بتوان سریع از آتش دور شد اما در آن فاصله از آتش ما بایک هواپیمای ۱۹۰ تنی مانور می دادیم تا دقیق ترین نقطه را برای تخلیه آب هدف بگیریم.»

## از مسافر مشهد تا تانکر پرنده

تجهیز ایلوشن در کمتر از ۳ ساعت جزو اتفاقات جالب توجه برای پرواز آن شب بود. از خلبان صندوق ساز پرسیدم هواپیما چطور آماده عملیات اطفای شد؟ «هواپیمای ما برای پرواز مسافربری به مشهد آماده بود، اما همکارانم در عرض سه ساعت آن را به تانکر پرنده آتش نشانی تبدیل کردند. صندلی ها باز شد، جرثقیل های مخصوص درون هواپیما که توان بلند کردن دو و نیم تن بار را دارند تانکر های طراحی شده برای چنین شرایطی را بلند کرده و جای گذاری کردند. تانکر ها آگیری شد و هواپیما آماده عملیات شد. این فرآیند مهندسی دقیق، با تلاش بی وقفه همکارانم و متخصصان ایرانی ممکن شد. نکته مهمی در مورد تانکر ها وجود دارد. ما تحریم هستیم و این تجهیزات را به ما نمی دهند، اما مهندسان ما در بازدیدی از یک فرودگاه در روسیه، این تانکر ها را دیدند و خب ما اجازه فیلم برداری و عکس برداری نداشتیم، همکاران من فقط آنچه دیدند را به خاطر سپردند. بعد از بازگشت، شروع کردند به طراحی و ساخت نمونه ایرانی آن. در ابتدا فقط یک مدل آزمایشی ساخته شد. با چند پرواز آزمایشی، سیستم بهبود پیدا کرد. حالا تانکر هایی داریم که سریع در هواپیما نصب می شوند و در مدت زمان کوتاهی، می توانند ۴۰ هزار لیتر آب تخلیه کنند.»



## ۱۱ پرواز برای مهار آتش

از پاسدار قهرمان این مأموریت خطرناک خواستم در مورد جزئیات عملیات در شب و روز حادثه برایم توضیح دهد: «در مجموع، ۱۱ پرواز انجام دادیم. دو نوبت شبانه که بسیار حساس بود و ۹ نوبت روزانه. در هر پرواز، حدود ۴۰ هزار لیتر آب تخلیه کردیم. یعنی در مجموع، بیش از ۴۴۰ هزار لیتر آب روی شعله ها ریخته شد. معمول پرواز در این شرایط این است که به نزدیک ترین فرودگاه برویم و آن جا تجهیز شویم اما در آن شب چون شرایط اضطراری بود و وقت کمی داشتیم، از تهران بلند شدیم. مخازن پر از آب بودند، چون نمی خواستیم وقت را از دست بدهیم، آگیری را همان جا انجام دادیم. برای پرواز از تهران تا بندر عباس باید در ارتفاع بالا پرواز می کردیم. در ارتفاع ۳۰ هزار پا،

## خطر خاموشی موتور در دود

حتی تصور هدایت هواپیما در دود غلیظ و انجام عملیات اطفای سخت است. از قهرمان شجاع این عملیات خواستم در مورد این مسئله هم کمی برایم توضیح دهد. «دود غلیظ چیزی نیست که فقط جلوی دید را بگیرد، نفس هواپیما را هم می برد. موتور هواپیما یک مغز متفکری دارد که کار تنظیم سوخت را انجام می دهد، در واقع سوخت و اکسیژن را مخلوط می کند و به قسمت احتراق می فرستد یعنی برای عمل احتراق با اکسیژن نیاز است. وقتی هواپیما وارد فضای پر از دود می شود دیگر اکسیژن نیست و در این شرایط موتور ممکن است خاموش شود. این اتفاق، بدترین سناریو برای ما بود چون در حالت عادی ما از فضای دود آلود عبور می کنیم اما در آن شرایط ما به خاطر خاموش کردن آتش مجبور بودیم زمان



## واکنش مردم به عملیاتی قهرمانانه

از خلبان صندوق ساز در مورد بازخوردها و واکنش ها پس از انتشار خبر سوال کردم. او این طور پاسخ داد: «باز خورد مردم بی نظیر بود. چه فضای مجازی، چه حضوری. از داخل کشور و حتی ایرانیان مقیم خارج از کشور، پیام های محبت آمیزی گرفتم. بعضی ها نوشته بودند که افتخار کردند به ایرانی بودن. من خود را لایق این همه محبت نمی دانم. اما واقعیت این است که من تنها نبودم. در این عملیات، یک تیم کامل در هواپیما فعالیت می کرد، از مهندس پرواز گرفته تا تکنیسین بار و افسر عملیات. من فقط کسی هستم که پشت فرمان نشسته ام، اما پرواز یک کار گروهی است. خوشحالم که اسم من مطرح شد و مردم به من لطف داشتند اما این لطف ها و واکنش ها مسئولیت من را خیلی سنگین تر می کند و البته اگر قرار باشد اسمی مطرح شود، باید از کل تیم یاد شود. این را هم بگویم هیچ افتخاری برایم بالاتر از این نیست که هم به مردم کشورم خدمت کنم و هم خادمی امام هشتم را داشته باشم. شاید برای بعضی ها این دو کار متفاوت باشد، اما برای من یکی است. چه در لباس پرواز باشم، چه در لباس خادمی، هدفم یکی است خدمت به مردم.»

## تصمیم مهم در لحظه خطر

سوال سختی بود اما از کاپیتان صندوق ساز پرسیدم با توجه به آنچه در مورد شرایط و خطرات احتمالی وجود داشت می توانستید این مأموریت را انپذیرید؟ «بله، می شد نپذیریم. این مأموریت شبانه اجباری نبود. چون خطرناک بود، اختیارش را به من داده بودند. اما وقتی فرمانده ام گفت جان مردم در خطر است و هر طور که می توانی باید کمک کنی، دیگر جای بحث نبود. وظیفه ام بود که اقدام کنم. با رعایت تمام نکات ایمنی، تصمیم گرفتم پرواز کنم. حتی اگر کوچک ترین تردیدی به دلم راه می داد، ممکن بود جان مردم از دست برود. اگر دوباره هم پیش بیاید تردید نمی کنم. تا وقتی زنده ام و در این لباس هستم، آماده ام جانم را برای کشورم بدهم. مردم ایران برای من مثل خانواده هستند. همان طور که برای نجات خانواده ام تردید نمی کنم، برای مردم کشورم هم تردید ندارم. اگر باز هم نیاز باشد، پرواز می کنم. حتی اگر تجهیزات نداشته باشم، حتی اگر تنها باشم. ما باید گرفتیم منتظر امکانات نمانیم، خودمان آن را بسازیم. یک خلبان در واقع یک سرباز است، سرباز یعنی کسی که سرش را در راه وطن و مردمش می بازد. من رفته و پرواز را انجام دادم و الحمدلله با موفقیت همراه بود. من مفتخرم به این که توانستم با این کار کوچک دل مردم و هیرم واز همه مهم تر دل امام زمانم را شاد کنم.»

