

مرور سانحه هفت خوان

از جناب وزیر راه نقل قول شده است که: روشنگری در باره حادثه ریلی به سود کشور است. این نوشته تلاشی در همین راستا است. روشنگری.

- 1- بروز خطای انسانی در سانحه هفت خوان محرز است. در ساعت ۷:۱۴ روز جمعه پنجم آذر، قطار مسافری سمنان- مشهد با توجه به قرمز بودن چراغ بلاک میانی در پشت چراغ متوقف و لکوموتیوران قطار با اعلام مراتب توقف و قرمز بودن چراغ از کارشناس CTC کسب تکلیف می‌کند. کارشناس CTC شاهرود به صورت شفاهی از طریق بیسیم مجوز خاموش کردن سیستم ATC و ادامه سیر تا ایستگاه هفت خوان را به لکوموتیوران قطار سمنان- مشهد اعلام می‌کند و قطار در ساعت ۷:۱۸ از محل حرکت و وارد بلاک می‌شود و بقیه ماجرا.
- 2- مدیر عامل راه آهن با حضور در تلویزیون با پذیرش مسئولیت خطای افراد تحت نظرش استعفا داد. استعفا قابل تحسینی که یک بدعت جدید در مدیریت کشور است. ایشان در پاسخ به صحبت‌های یک امام جمعه یاد آوری میکنند که این از تعالیم دینی خودمان است و ربطی به غرب ندارد. این یک بدعت است چون بعد از آن همه سانحه هوایی و از جمله حادثه ریلی زمستان 82 (با بیش از سیصد کشته) کسی استعفا نکرد. حالا پس از این، در موارد مشابه نمیشود استعفا نداد. مگر آنکه مدیر مربوطه خیلی گستاخ باشد. جناب دکتر پورسید آقایی حفظ میز را برای مدیران بعد از خود مشکل کرد.
- 3- بدلیل غیر واقعی بودن قیمت انرژی در ایران، بخش ریلی نمیتواند از یکی از مزیت‌های نسبی اصلی خود یعنی صرفه جوئی در انرژی استفاده کند. ایشان تلاش زیادی کردند که بخشی از سوبسید پرداخت شده به سوخت را به بخش ریلی باز گردانند. معزل دیگر بخش حمل و نقل ریلی عدم تمایل بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در آن است. ایشان تلاش زیادی کردند تا بسته های تشویقی متنوع را برای جذب سرمایه خصوصی معرفی کنند. کسانی که فضای اقتصاد نفتی کشور را میشناسند، میدانند که قدم گذاشتن در این مسیر با چه موانع و مشکلات بزرگی روبرو است. ایشان جذب سرمایه گذاری خارجی را نیز در برنامه داشتند. این اقدامات نباید بعد از ایشان زمین بمانند.
- 4- خیلی طبیعی است که بعد از هر سانحه همه دنبال مقصر بگردند. عامل بلافصل همه سوانح طبعاً نیروی انسانی و اپراتور است. اما همیشه عوامل زمینه ای هم وجود دارد که در نگاه اول دیده نمیشوند اما بطور غیر مستقیم روی سوانح تاثیر دارند. متأسفانه برخی اصرار دارند که به همان نگاه اول اکتفا کنند و چشم بر سایر عوامل ببندند. هر چه که از سمت پرسنل اجرایی به سمت مدیریت بالای سازمان میرویم، تقصیرها تغییر ماهیت میدهند و از تقصیرهای عملکردی به سمت تقصیرهای پشتیبانی، سازماندهی، نظارت و سیاست گذاری میرویم. تفاوت ما بعنوان کارشناسان ریلی با غیر ریلی ها باید این باشد که به عوامل زمینه ای سانحه توجه خاص داشته باشیم و تقصیرهای پشتیبانی، سازماندهی، نظارت و سیاست گذاری را هم مد نظر قرار دهیم، نه به قصد پیدا کردن مقصرین بیشتر و محاکمه آنها (که کار ما نیست)، بلکه به قصد درس آموزی برای پیشگیری از سوانح مشابه در آینده. سیستم قضایی کشور به سلسله عوامل ایجاد کننده حوادث نمیردازد و فقط عوامل بلافصل را در نظر میگیرد. متأسفانه تیم نماینده دولت نیز همین رویه را اتخاذ کرد و یک مقصر را پیدا کرده و پرونده را بست.
- 5- مثالی درباره اهمیت نقش سیاست گذاری مدیران ارشد: سالهاست که مدیریت راه آهن و رجا اصرار زیادی بر افزایش سرعت دارند. وزیرای راه و مدیران عامل راه آهن در مصاحبه های متعدد وعده سرعت بیشتر و کاستن از زمان سفر را داده اند و در جامعه و افکار عمومی توقع ایجاد کرده اند. سرعت و کوتاه کردن زمان سفر نه تنها بد نیست بلکه یک هدف بسیار خوب و رو به جلوست اما باید به پیش نیازهای آن توجه داشت. اتفاقاً یکی از پیش نیازهای اصلی آن استفاده از سیستمهایی همچون ATC است برای ارتقاء ایمنی. اما گاهی فراموش میکنیم که در بازار حمل و نقل، تابع هدف، "رضایت مشتری" است و نه سرعت به تنهایی. نمیشود قبل از فراهم کردن پیش نیازها، سرعت را با یک دستور اداری افزایش داد. برای افزایش سرعت، باید سطح تکنولوژی را بالا برد. اما قبل از بالا بردن سطح تکنولوژی باید مطمئن شد که در سطح تکنولوژی فعلی به حد اشباع رسیده ایم و ایمنی را کاملاً احراز کرده ایم. سوانحی از این دست نشان میدهد که در سطح تکنولوژی فعلی، ایمنی کاملاً احراز نشده است. توضیحات بیشتر در این رابطه را به مقالات زیرارجاع میدهم.¹
- 6- مثال دیگر درباره اهمیت سیاست گذاری میتواند اتخاذ تصمیم برای ارتقاء اتوماسیون در یک بخش باشد. همگام با افزایش سطح اتوماسیون که لازمه ارتقاء هر سیستم فنی است، نیروی انسانی نیز باید ارتقاء یابد. بعضی از مدیران تصور میکنند که با افزایش سطح اتوماسیون از نیروی انسانی بی نیاز میشوند و ایمنی بالا میرود. حال آنکه با افزایش سطح اتوماسیون نقش نیروی انسانی از امور سخت افزاری به سمت وظائف نرم افزاری و پیچیده تر تغییر شکل میدهد و اتفاقاً نقش آن حساس تر میشود. آثار خطای مسئول کنترل ایستگاه در سیستم سنتی (جوازی) به یک بلاک محدود است اما خطای مسئول کنترل سی تی سی در شاهرود یا یزد چندین بلاک و بعضاً یک محور را شامل میشود.² با افزایش سطح اتوماسیون نیروهای معمولی باید جای خود را به نیروهای متخصص و آموزش دیده و البته با انگیزه بدهند. هیچ تدبیر و تمهید فنی نمیتواند جای فاکتور کیفیت عملکرد و

¹ مقاله: چالش قطار های پر سرعت - 1393 / خبر گذاري تین نیوز /بخش مقالات / 30 بهمن 1393 / ماهنامه ترابران - شماره 129 - بهمن و اسفند 1393
مقاله: رضایت مشتری یا رکورد شکنی در سرعت - 1393 / خبر گذاري تین نیوز /بخش مقالات / 14 فروردین 1394 / ندای حمل و نقل ریلی / نشریه انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل ریلی. شماره ادیبهشت 1394

² خبر سانحه مشابهی را در آلمان در فوریه 2016 در کانال متخصصین ریلی ایران توزیع شد که در آن، پریشانی و عدم تمرکز اپراتور بابت تماسهای تلفنی عامل فرمان اشتباه او به راهبر قطار برای عبور از نمای قرمز بوده است.

انگیزه کارکنان را بگیرد³. اشتباه برخی از مدیران فنی در ایران اینست که به تصور خلاص شدن از خطای انسانی به خرید تجهیزات گران و اتوماتیک اقدام میکنند اما از تربیت نیروی متخصص متناسب و تعامل انگیزاننده با آنها غفلت میکنند.

7- انتخاب سطح تکنولوژی مناسب (سیاست گذاری)، انتخاب تجهیزات مناسب، رعایت کیفیت و دقت در سفارش، نظارت بر تولید، نصب، تست و تحویل گیری تجهیزات، بر عهده مدیریت ارشد است.

8- انتخاب افراد مناسب و تربیت نیروی انسانی واجد سلامت جسمی و روحی برای واگذاری مسئولیت امور پیچیده، بر عهده مدیریت ارشد است.

9- آموزش نیروی انسانی و اطمینان از اثر بخشی آموزش و پر کردن ردیفهای سازمانی با افراد واجد تخصص و مهارت و انگیزه، وظیفه مدیریت ارشد است.

10- سیستمهایی که در سیر و حرکت قطارها بکار گرفته میشوند و با ایمنی سیر سر و کار دارند باید چهار مشخصه RAMS را با درجات بالا احراز کنند. در این باره در پایین اشاره خواهیم کرد.

11- اولین درس از این سانحه میتواند گوش دادن به اظهارات مسئول خطاکار CTC شاهرود باشد. باید با او صحبت شود. او باید اجازه توضیح دادن و شاید دفاع در مقابل افکار عمومی را داشته باشد. باید روانشناس با او مصاحبه کند. کارشناسان باید بتوانند سوالات خود را از او بپرسند. قطعاً در اظهارات ایشان درسهای بزرگی برای آینده دستگیرمان خواهد شد.

12- آنچه بسیار شنیده شد وجود خطاهای مکرر در سیستم است چنانکه سیستم ATC به دفعات زیاد از سرویس خارج شده و قطارها به روش سنتی هدایت شده اند. گفته میشود که این سیستم که کمتر از یکسال از بهره برداری از آن میگذرد حدود 4000 مورد خرابی داشته است. این عدد با گزارش اداره کل ایمنی راه آهن همخوانی دارد که در ادامه به آن اشاره خواهد شد. بدیهی است که اگر دزد گیر خودرو شما در روز ده بار خطا بدهد به آن بی اعتماد میشوید. در این صورت از شما پذیرفته است که به هشدارهای آن توجه نکنید. اگر این اتفاق برای مامورین کنترل با ATC رخ داده باشد میتوان انتظار داشت که آنها با پیش فرض خرابی مکرر، بصورت فردی اجتهاد کرده و مستقیماً به سراغ سیستم دستی رفته باشند. توجه به این واقعیت نیز مهم است که مسئولین ترافیک از بابت سیر دادن هر چه بیشتر قطارها و پرهیز از ایجاد تاخیر در سیر قطارها از سوی مسئولین تحت فشار زیاد هستند.

13- نامه ای به تاریخ 16 آبان 95 صادر شده که اداره کل ایمنی راه آهن آمار خرابی ATC را به مدیران کل راه آهنهای سه ناحیه اعلام نموده و ضمن تعریف و تمجید از این سیستم تقاضا کرده که این سیستم در سایر محورها هم نصب شوند. نکته اساسی این نامه اذعان به وجود خرابی زیاد در سیستم است.

14- باید دقت کرد و بین گزارش خرابی و خرابی واقعی تفکیک قائل شد. فرض این قلم این است که اداره کل ایمنی راه آهن پیش از ارائه "تحلیل آماری خرابی های ATC در شش ماهه اول سال 1395" موارد "خرابی های واقعی" را از "اعلام خرابی های اشتباه" تفکیک کرده و تحلیل خود را بر خرابی های واقعی استوار کرده است.

15- اهم محتوای گزارش پیوست نامه فوق الذکر که در آبان 95 تهیه شده است عبارتند از :

الف) تعداد 3988 مورد سیر قطار در محور تهران مشهد با خرابی ATC گزارش شده است.

ب) سیر قطار با ATC خاموش / خرابی، تحت یکی از سه عنوان: خرابی علائم، خرابی Onboard (تجهیزات ATC داخل کابین) و خاموش کردن توسط مامورین گزارش شده اند.

ج) تفکیک آمار نشان میدهد که خرابی علائم در حدود 70 درصد از موارد، خرابی تجهیزات داخل کابین در حدود 30 درصد موارد و تعداد موارد خاموش کردن توسط مامورین بسیار اندک و قابل چشم پوشی است و در ماههای آخر به صفر رسیده است.

³ جناب دکتر پور سید آقایی در بخشی از پاسخ به کمپین بازگشت خود نوشت: این استعفا به دلیل آن بود که علی رغم کارهای بزرگ و خوبی که در این دوره توسط کارکنان فهیم و زحمتکش راه آهن انجام شد، نتوانستیم مشکل نیروی انسانی را آنطور که لازم است حل کنیم.

د) بررسی آمار تجهیز لکوموتیوها به تجهیزات ATC نشان میدهد که در شش ماهه اول 95 ، 1708 ترنست در محور تهران مشهد تردد نموده اند که تنها 38 درصد ترنست مجهز به ATC بوده اند. در همین مدت 15608 لکوموتیو در این محور تردد داشته اند که 42 درصد آنها به ATC مجهز بوده اند. به عبارت دیگر 62 درصد ترنستها و 58 درصد لکوموتیوهای عبوری از این محور فاقد ATC بوده اند.

16- بر خلاف مسئول خطاکار CTC شاهرود که در سکوت به سر میبرد ، شرکت مهران فرصت اظهار نظر داشته و در یک اطلاعیه تلاش کرده به شباهت علیه خود پاسخ بدهد. در اطلاعیه این شرکت چند نکته قابل توجه وجود دارد:

الف) مهران در تایید سابقه و صلاحیت و تجربه و توانایی های خود، انجام پروژه های متعدد در قطار شهری را شاهد آورده است. کارفرماهای این شرکت در قطارهای شهری میتوانند درباره کیفیت عملکرد این شرکت نظر بدهند و به روشن شدن سابقه و کیفیت عملکرد این شرکت کمک کنند.

ب) مهران ضمن اشاره به وظیفه بدیهی سیستم ، مدعی است که سیستم ATC تهران - مشهد ، چند هزار افزایش سرعت غیر مجاز و عبور از چراغ قرمز را تشخیص داده و آن را با ترمز متوقف نموده است. کما اینکه در مورد این سانحه نیز عملکرد سیستم درست بوده است.

ج) مهران موضوعاتی از قبیل یخ زدن ترمز قطار اول (قطار مسافری تبریز - مشهد) و آتش سوزی را پیش کشیده که به نوعی دور شدن از اصل مطلب است. حال آنکه صحت و دقت عملکرد سیستم ATC ربطی به این ندارد که قطار اول به چه علت در بلاک متوقف شده است. توقف قطار در بلاک میتواند به دلایل بسیار ساده ای چون کشیده شدن ترمز خطر توسط یک مسافر اتفاق افتاده باشد.

د) مهران مدعی آموزش به دو هزار لکوموتیوران است. همانطور که در بالا اشاره کردیم انتخاب و آموزش و اطمینان از اثر بخشی آموزشها و ایجاد انگیزه در کارکنان با مدیریت ارشد سازمان است و مسئولیت آن بر عهده تامین کننده ی تجهیزات نیست. مسئولیت سستیها در این بخش بر عهده راه آهن است.

ه) مهران مدعی است که همه قطارها مجهز به ATC نیستند. گزارش اداره کل ایمنی راه آهن این امر را تایید میکند. در آن گزارش آمده که 62 درصد ترنستها و 58 درصد لکوموتیوهای عبوری از این محور فاقد ATC بوده اند. مدیریت کردن فرایند تجهیز ناوگان به ATC وظیفه سازمان است و مسئولیت آن بر عهده تامین کننده تجهیزات نیست. تامین کننده تجهیزات فقط تجهیزات را تامین میکند. مسئولیت کاستیها در این بخش بر عهده راه آهن است.

و) مهران مدعی است که در نود درصد آن خرابی ، " قطار فاقد ATC " درج گردیده بود. این درصد با گزارش اداره کل ایمنی راه آهن در تناقض است. این اختلاف باید توسط مرجع مستقل حل شود.

ز) مهران به خرابی تجهیزات اذعان کرده اما مدعی شده که تخریب قطعات در داخل لکوموتیو و تخریب و سرقت تجهیزات زمینی باعث ایجاد این خرابی ها بوده است (این ادعا باید توسط مرجع مستقل تایید شود) و اعلام کرده که آمار واقعی خرابی ها حدود 200 مورد می باشد.

17- سوال این است که آیا تعداد 200 خرابی در مدت شش ماه ، با توجه به الزام SIL4 برای قابلیت اطمینان، پذیرفته است؟ آیا با این تعداد خرابی، Availability سیستم قابل قبول است؟ آیا میتوان به Safety سیستمی که در طول شش ماه 200 خرابی داشته نمره قبولی داد؟ متخصصان امر باید در این باره نظر بدهند. قطعاً محاسبات RAMS این سیستم موجود است.

18- سوال دیگر آن است که با توجه به سرقت و تخریب تجهیزات و 200 خرابی در طول 6 ماه ، متولی حفاظت و تعمیر و نگهداری سیستم (اعم از بخش علائم و بخش تجهیزات Onboard) بر عهده کدام طرف بوده است؟ آیا در حیطه شرح خدمات مهران بوده و یا پیمانکار دیگری برای این امر اجیر شده است؟ آیا راه آهن رسماً تعمیر و نگهداری سیستم را بعهده داشته است؟ کدام واحد سازمانی؟

متأسفانه راه آهن سابقه بدی در مورد فراهم آوردن عده و عده برای تعمیر و نگهداری مناسب تجهیزات خود دارد. نمونه آن در بخش ناوگان، سرنوشت غم انگیز توربو ترنهاست.

19- مرجع مستقل⁴ که اینجا به آن اشاره میشود باید یک تیم کارشناسی خالص و مطلع از جزئیات فنی علائم و سیر و حرکت و دارای تجربه در سوانح قبلی باشد. این مرجع نمیتواند از افراد غیر راه آهنی بی اطلاع از جزئیات فنی تشکیل شده باشد⁵. این مرجع نمیتواند از افراد سیاسی تشکیل شده باشد. برای یک مرجع مستقل زینده نیست که برای کشمکشهای سیاسی خوراک تهیه کند. ضمن ادای احترام به همه مدیران و کارشناسان فهیم و کاردان راه آهن ج.ا.ا.، جسارتاً باید عرض کنم که در این جمع مستقل، نیازی به حضور فرستادگان و مدیران و کارشناسانی که مقصر یگانه را یافته و به ماموریت خود را پایان داده اند نیست. کارشناسانی با ویژگیهای متناسب با این مهم در راه آهن و وزارت راه وجود دارند و با چشم غیر مسلح قابل مشاهده اند.

20- در رابطه با مهاران میشود از رقبای داخلی آن سراغ گرفت. آیا این شرکت در سالهای اخیر در مناقصات راه آهن با چه شرکتهای دیگری به رقابت پرداخته است؟ علت این پرسش توجه به این اصل بدیهی است که تاخت و تاز در یک مسابقه یک نفره بی معنی است و اگر بین چند شرکت برای بدست آوردن یک مناقصه رقابت وجود نداشته باشد کشف قیمت به درستی انجام نمیشود و کشاندن فرایند خصوصی سازی به فضاهای منوپل باعث لوٹ شدن خصوصی سازی شده و خدای ناکرده منشاء فساد است.

21- گروهی مدعی شده اند که قبلاً طی یک مناقصه ی بین المللی یک شرکت خارجی با مبلغ کمتری برنده ی قرارداد ATC شده است اما بعد از مدتی این قرارداد لغو و قرارداد جدیدی به مبلغ بیشتر با شرکت داخلی به صورت ترک تشریفات منعقد شده است. این ادعا با مراجعه به اسناد و مدارک موجود در راه آهن براحتی قابل راستی آزمایی است. طرح این بحث همه را بیاد موضوع حمایت از تولید داخل میاندازد. عده ای اعتقاد دارند راه حمایت از تولید داخلی حذف خارجی ها و یا دادن امتیاز ویژه به شرکت کنندگان ایرانی در مناقصات بین المللی است. پرهیز از اطلاع کلام اجازه ورود به این بحث را نمیدهد⁶.

22- فیلمی که بلافاصله پس از سانحه برداشته شده، آتش سوزی در یک واگن از قطار را نشان میدهد حال آنکه در لکوموتیو و دیگر واگنهای مجاور آتش مشاهده نمیشود. آثار آتش سوزی در لاشه لکوموتیو 1557 (که با انتهای قطار جلو برخورد کرده است) نیز دیده نمیشود و خوشبختانه لکوموتیوران جان به در برده است. برداشت بنده این است که آتش از لکوموتیو شروع نشده است و ضربه برخورد نمیتوانسته عامل اولیه آتش سوزی باشد. از آنجا که آتش به یک واگن محدود است میتوان نتیجه گرفت که آتش از داخل واگن و پس از برخورد شروع شده است. این مورد مبهم است و نیاز به بررسی دارد. باید دید عامل آتش گیر در داخل واگن چه بوده است؟

23- کسانی از کاربرد مواد دیر سوز در دکوراسیون داخلی واگنها پرسیده اند. سوال این است که آیا شرکتهای حمل و نقل مسافری در هنگام خرید یا بازسازی واگنها ملزم به استفاده از این مواد بوده اند یا خیر؟ آیا این الزام از سوی راه آهن به آنها ابلاغ شده است؟ سندی برای تایید این امر وجود دارد؟ در صورتیکه پاسخ این سوالات مثبت باشند، میتوان تحقیق کرد که آیا این شرکتهای به این الزام عمل کرده اند یا خیر؟

24- مطابق اطلاعات واصله نیروهای امدادی بعد از حدود سه ساعت به محل حادثه حضور پیدا کرده اند و نگفته پیداست که با این مدت زمان تلف شده، امکان نجات تعداد کمی از مجروحان وجود داشته است. یکی از کارشناسان پیشنهاد داده که از آنجا که عمده حوادث در حوزه حمل و نقل رخ میدهد وزارت راه واحدی را تحت عنوان امداد و نجات تاسیس کند. گرچه شخصاً با این پیشنهاد بدلیل بزرگ شدن دستگاه اداری وزارتخانه از یک سو و وجود دستگاههای امدادی موازی (مثل هلال احمر و اورژانس و آتش نشانی) از سوی دیگر مخالف هستم، اما این پیشنهاد ارزش بررسی را دارد.

25- بند آخر آنکه نمایندگان مجلس در گزارش خود در باره این سانحه، بر روی سوء مدیریت در وزارت راه انگشت گذاشتند. بسماعاً و طاعتاً. اما ای کاش نمایندگان مردم با یاد آوری اختلاسهای مالی اخیر، حقوقهای نجومی، کاهش ارزش پول ملی به یک سوم در عرض چند هفته، مهاجرت نخبگان، عجز در کنترل مهاجرت به شهرهای بزرگ و آلودگی هوا، اینکه دستگاه عریض و طویل اداری دولت فقط توان اخذ مالیات از 40 درصد اقتصاد کشور را دارد⁷، اینکه علی رغم شعار کوچک سازی دولت، تعداد کارکنان دستگاه بروکراسی کشور هر روز زیادتیر میشوند، اینکه سد سازی های بی رویه به

⁴ کلمه "مستقل" در اینجا، مفهوم بی طرف بودن را هم پوشش میدهد.

⁵ بی اطلاعی برخی افراد از جزئیات فنی راه آهن چیزی مانده بود که منجر به متهم شدن لکوموتیوران بشود. شایعاتی مضحکی نیز علیه او منتشر شد. هنوز عده ای در مراجع تصمیم گیر کشور، نمایندگان مجلس و رسانه ها، شرح وظایف لکوموتیوران را با راننده خودرو قیاس کرده و بر اساس آن قضاوت میکنند.

⁶ نظرات شخصی اینجانب در این موضوع را در مقاله زیر ببینید: **حمایت از تولید ناوگان ریلی. چگونه؟** / حمل و نقل و توسعه - نشریه انجمن مهندسان حمل و نقل ریلی ایران / شماره مرداد ماه 1393

⁷ این موضوع چند بار توسط جناب مهندس ترکان مشاور رئیس جمهور اعلام شده است.

وضعیت امروز دریاچه ارومیه منجر شده است، اینکه برای حفر چاه مجوزهای بی رویه صادر شد و وضع سفره های زیر زمینی را به وضعیت بحرانی امروز رساند، اینکه پروژه های نفتی و گازی در میدانهای مشترک بمدت هشت سال رها شدند، ادغام نسنجیده وزارت خانه ها و موارد متعدد دیگر، اذعان میکردند که سوء مدیریت در بخشهای دیگر کشور اگر بیش از وزارت راه نباشد کمتر نیست.

جمع بندی و نتیجه گیری: تفاوت این سانحه با سوانح قبلی حضور فعال آن در شبکه ها اجتماعی است. فرصتی که سوانح قبلی از آن بی بهره یا کم بهره بوده اند. از آنجا که گزارش مراجع رسمی در این مورد افکار عمومی را قانع نکرد (از جمله گزارش نماینده دولت)⁸، هجوم بیشتری به شبکه های اجتماعی مشاهده شد. امروزه افراد علاقمند و مطلع برای بررسی موضوع منتظر گزارش مراجع رسمی نمی نشینند و اطلاعاتی را که درباره موضوع دارند منتشر میکنند و تبادل نظر میکنند. امروز نمیتوان کسی را از حضور در شبکه های اجتماعی منع کرد. کما اینکه عمده اخبار و مطالبی را که در اینجا آورده ام از همین شبکه ها و اطاقهای گفتگو جمع آوری شده اند. گرچه این انبوه اطلاعات منتشره میتواند صحیح یا سقیم و گاهی آلوده به اغراض شخصی و یا سیاسی باشد اما تلاش شد با مقایسه و سنجش اطلاعات، بخشهای صحیح آن استخراج و عرضه شود و موارد مبهم، بصورت سوال مطرح شوند.

این گزارش نمیتواند درباره علت اولیه و علل ثانویه سانحه حکم بدهد بلکه هدف از آن، روشنگری است. هدف آن شکل دادن یک پازل است تا با همفکری همه دست اندکاران ریلی خانه های مجهول آن پر شود. هدف غایی، درس آموزی از این سانحه است برای پیشگیری از موارد مشابه در آینده.

سعید قصابیان

آذر ماه 1395. نوزده روز بعد از سانحه هفت خوان

Email: saeedghassabian@yahoo.com

⁸ همانطور که گزارش مراجع رسمی در مورد سوانح هوایی متعدد قبلی، کسی را قانع نکرده است.