

گفت و گوی اعتماد با هوشنگ شهبازی خلبان بوئینگ ۷۲۷

روایت کاپیتان از فرود ۷۴۳

ادامه از صفحه اول

■ بعد از سانحه ارومیه ظاهرا سه فروند بوئینگ ۷۷۷ در کشور باقی مانده؟

بله؛ متاسفانه بعد از سانحه ارومیه، یکی تحت مینتنس است و دو فروند هم در حال پرواز داشت، که این ـ پرواز مسکو ـ یکی از آن دو هواپیمای دیگر بود، که البته چون خسارت چندانی ندیدند، بعد از اینکه توسط مراجع ذی‌ربط بررسی شود به خط پرواز باز خواهد گشت.

■ چند ساله است؟

۲۰ ساله است، البته عمر هواپیما را به این سادگی نمی‌توان تخمین زد. عموما عمر هواپیما را با قطعات آن مشخص می‌کنند و قطعات این هواپیماها هم سر زمان، یا ساعت پرواز خاصی تعویض می‌شوند. این چک‌ها هم باید سر زمان مشخصی انجام شوند، خصوصا با بازرسی‌ها و نظارت‌هایی که آپریشنال انجام می‌دهند، در دوره‌های مشخصی می‌آیند و اجرا می‌کنند، چون اگر ما اینگونه تنظیم و در حالت قبل فرار بگیریم در اروپا دیگر مجوز پرواز نداریم.

■ شما به عنوان خلبان چقدر به این چک‌ها اهمیت می‌دهید؟

اگر من سه عنوان خلبان ـ هواپیمایم را چک کند، اگر آن چک‌ها از نظر ایمنی می به خوبی نباشد، آن هواپیما را حتی سوار نمی‌شوم. خودشخانه اینجایه این صورت است که کسی پرواز را به خلبان سپرد یعنی تمام تحویل گرفته و در حالت قبل فرار بگیریم در اروپا دیگر مجوز پرواز نداریم.

■ شما به عنوان خلبان چقدر به این چک‌ها اهمیت می‌دهید؟

اگر من سه عنوان خلبان ـ هواپیمایم را چک کند، اگر آن چک‌ها از نظر ایمنی می به خوبی نباشد، آن هواپیما را حتی سوار نمی‌شوم. خودشخانه اینجایه این صورت است که کسی پرواز را به خلبان سپرد یعنی تمام تحویل گرفته و در حالت قبل فرار بگیریم در اروپا دیگر مجوز پرواز نداریم.

■ موضوعی وجود دارد، البته شاید در حد شایعه باشد یا بدیگاه تخصصی نباشد، گفته می‌شود قطعات بین هواپیماهای سانفرنزیو جابه‌جا می‌شوند، به‌طوری که از هواپیمایی به آن شایعه است را جدا می‌کنند و روی هواپیمای دیگری که قرار است پرواز کند نصب می‌کنند. دست بر قضا این شایعه درباره بوئینگ‌ها در ایران نیز هم هست، این تعویض‌ها روی پیمی هواپیماها تاثیر گذار است؟ شما در این باره نظری دارید؟

ما از نخلان نرفتیم؛ این روت پرواز ماست، متاسفانه یکی از خبرنگاران که با من صحبت کرده بود و از نظر فنی وارد نبود چنین چیزی را از قول من نقل کرده بود، حتی من درود شود؛ گفتم، ایشان از قول من شور آباد» نوشته بودند.

موضوع زنجیان هم از این قسرار بود که چون ایشان کنجکاو بود بداند من کجا دیستت (کم کردن ارتفاع) را آغاز کردم، گفتم حدودا زنجان البته بسته به ارتفاع، خلبان تشخیص می‌دهد کجا شروع به کم کردن ارتفاع کند که من با توجه به ارتفاع ۳۷ هزار پایی که داشتم، تصمیم گرفتم که حول و حوش ۱۲۵ مایل (تاتیکایل مایل که هر تاتیکال مایل برابر ۱/۸ کیلومتر است) دیستت کنم. این به این خاطر بود که یک خلبان حرفه‌یی باید سوار هواپیما باشد و حتما جلوتر از هواپیمایش تصمیم بگیرد، نه اینکه هواپیما و سرانرنس را هم جا حواست را خودبه‌خود به این می‌گویم پری پلنینگ، این کاهش ارتفاع هم بر اساس همین پلنینگ بود به طرف برنامه و بر اساس پروفایلی که داشتم در آنجا شروع به کم کردن ارتفاع و تگ کردن سرعت برای نشستن کردم؛ برای نشستن در فرودگاه‌های آن‌روزها (که امروز «فرا» می‌گویند) که فرضم هم هواپیما را کاتگیگر کردن (هواپیما به سرعت خودش اتو می‌گیرد، آلژ سرعت و ارتفاع کاهش می‌یابد) بعد قلب (که اصطلاح فارسی آن را هم می‌گویند) گوشم بر اساس استاندارد‌های کمپانی سازنده هواپیما در مقطعی هم باید چرخ را می‌گرفتم، که باید چرخ را می‌گرفتم، که باید چرخ را می‌گرفتم، که پایین بیفتد، وقتی که ایشان این کار را کرد به من گفت که چرخ جلوی هواپیما پایین نیامد.

■ در اینجا چه کار کردید، وقتی چرخ بنا نزند؟

ما اینجا هم دستور العمل‌هایی داریم برای بازگردن چرخ. معمولا چسرخ را رسیابکی می‌کنیم چسیز من فکر می‌کنم قسرود آمدن اضافه، احتمال این موضوع را نمسی‌دادم، وقتی طبق دستور العمل (موقع باز نشدن چرخ‌ها) عملیات را انجام دادیم و باز هم چرخ باز نشد، از فرودگاه ای‌کا دا درخواست کردم که بروم به منطقه «رودشور».

■ چرا رودشور؟

دور و بسر هر فرودگاهسی نقاطی را مشخص کردند، هواپیمایی کسه برای آن آشسکالی پیش بیاید، مثسل اتوپان، که منطقه پارک اضطراری برای خودروها کنسار اتوبان در نظر می‌گیرند، برای هواپیماها هم چنین مناطقی را در نظر می‌گیرند. برای فرودگاه امام رود شسود. (بین سلام و پادگان پرندگی) که ۱۱ مایلی فرودگاه امام است، این منطقه در نظر گرفته شده است. من از برج درخواست هلدینگ (مسیر بیضی مانند که هواپیما در آن چرخ می زند و در این حین دستور العمل‌های کمپانی سازنده هواپیما را برای رفع مشکل انجام می‌دهیم و چون در سیستم برقه تیست برای سایر هواپیماها مشکلی ایجاد نمی‌کند) رودشور را کردم، در رودشسور نیز هم دسستورالعمل‌ها را انجسام دادیم، چون باز نشدن چرخ جلوی هواپیما مسلما خطرناکی است، ما تمام تلاش مان را برای باز شسدن چرخ کردیم می‌دانید تمام قطعسات و عملکردهای هواپیما یک‌آب (پستسوان- جایگزین) دارنسد، مثل خلبسان، که در پسرواز یک خلبان نمی‌گذارند دو خلبان می‌گذارند تا همیسه جایگزینی باشد.

■ درباره بازنبودن هواپیما از همه احتمالات به سرانرن می‌گفتید. چقدر بتزین داشتید؟

ما در اینجا به این نتیجه رسیدیم که چسه کنیم من و سرانرنس (که اینجا به اصطلاح فارسی آن را کاپیتسن می‌گویند) که اصلا نباید بتزین تمام شود، چون ذخیره فقط برای ۳۰ دقیقه‌یی روی یک هلدینگ در اصفهان از هواپیما بگیرد، ما هم دلسمان به اضافه ۱۰ دقیسه بتزین اضافه، که همه طبق برنامه بود. که در این صورت ما ۴۰ دقیقه بتزین اضافه داشتیم. حدود ۱۰ دقیقه هم در هلدینگ اصفهان بودیم، که ۵۰ دقیقه بتزین اضافه داشتیم. در این حین من به برج اطلاع دادم که ما بتزین کم داریم و باید هرچه زودتر بنشینیم. برج هم به ما گفت که شما اولویت دارید و ما هم به سرانرنس اطلاع دادیم که ما بتزین کم داریم و باید هرچه زودتر بنشینیم. سرانرنس هم به ما گفت که شما اولویت دارید و ما هم به سرانرنس اطلاع دادیم که ما بتزین کم داریم و باید هرچه زودتر بنشینیم. سرانرنس هم به ما گفت که شما اولویت دارید و ما هم به سرانرنس اطلاع دادیم که ما بتزین کم داریم و باید هرچه زودتر بنشینیم.

■ فاجعه‌یی رخ نداد، چرا در فرودگاه امام خمینی نشستید؟

مقصد ما فرودگاه امام بود. در هر کشسوری ممکن است فرودگاه‌های مختلفسی در اطراف شسهری وجود داشته باشند، اینکه مقصد کجا تعیین شده اجباری به خلبان نمی‌کند که در فلان فرودگاه بنشیند. مثلا در این پرواز من با همکارانم مشورت کردم و چند مساله را مد نظر قرار دادیم و بر اساس آنها فرودگاه مهرآباد را به جای فرودگاه امام انتخاب کردیم. اولا فرودگاه امام یک باند بیشتر ندارد و این فرودگاه اینترنسشنال کشور است، اگر من آنجا می نشستم و هواپیمایم آتش می‌گرفت، باند فرودگاه ای کا (لغایت ۵ ساعت بسته می‌شد، هواپیماهای دیگر چه کار می‌کردند؟ این از نظر سیاسسی برای کشسور ما خوب نبود، اما فرودگاه مهرآباد در باند داشت، این یک مساله، مساله دیگر آن است که من فکر می‌کسردم که امکانات در فسرودگاه مهرآباد، مثل آتش نشانی امکانات پزشکی و... بهتر خواهد بود. البته من نمی‌دانستم که فرا است سالم بنشینیم، من احتمالی می‌دادم که ممکن است حداقل بتکه هواپیمایم آتش بگیرد و مسافرانم هم بسوزند، چون هم بسوزم، اینها را نمی‌شد اطمینان داشت، بنابراین ترجیح می‌دادم جایی بنشینیم که به شهر نزدیک‌تر باشد، البته نمی‌گویم که فرودگاه ای کا امکانات پزشکی و آتش نشانی وجود ندارد، همه این تجهیزات در ای‌کا هم هست، ولی بعد مسافت هم مهم بود، مثلا اگر در هواپیمایی من یک مریض بدحال بود، اگر می خواستند این مریض بدحال را از فرودگاه امام خمینی به بیمارستان مجهزی در تهران برسانند حداقل دو، سه ساعت در راه می‌ماند، اگر بدحال بود، احتمالا فوت می‌کرد. اما در مهرآباد این زمان به ۱۵ دقیقه می‌رسید.

■ دقیقا چند نفر در پرواز بودند؟

۹۷ نفر مسافر و کروبند.

■ در صورت بروز یک سانحه چقدر خسارت به وجود می‌آمد؟

اگر می‌توانید بگویید چند نفر ممکن بود جان خود را از دست دهند؟

■ حداکثر و حداقل را بگویید. چون سوال بعدی من این بود که چقدر شما از بروز خسارت جلوگیری کردید، که بتوانیم به نتیجه‌یی برسیم!

کلا ۱۰ یین، فقط همه چیز.

■ «مرحوم خلبان» عبارت آشنایی است که در پی بروز هر سانحه‌یی می‌شنویم، اگر سانحه‌یی با خسارت بالا رخ دهد. همیشه این «مرحوم خلبان» است که مقصر شناخته می‌شود. خوشبختانه در این سانحه این اتفاق نیفتاد. بروز هر سانحه‌یی بویژه سوانح هوایی با توجه به جو منفی علیه تمام ایرلاین‌های داخلی به خاطر تحریم‌هایی هوایی علیه کشسور، می‌تواند مشکلات ایرلاین‌ها و نهایتا دولت را تشدید کند. این پرواز می‌توانست به لیست سوانح هوایی کشسور که با توجه به سسرانه پرواز زیادتر از حد معمول ارزیابی می‌شود اضافه شسود. خواهش می‌کنم توانع و شکسته نفسی را کنار بگذارید چون بازبینی فیلم و تحلیلی که در سایت‌های بین‌المللی از این فرود به دست می‌دهد، نشسان می‌دهد کار خارق العادیی انجام شسده است و این کار صرفنظر از بعد انسانی و معنوی، هزینه بالایی که ممکن بود به دولت و مسسوولان امر تحمیل شود را از بین برده، می‌خواهیم بدانیم از شسما تقدیری بابت این اقدام به عمل آمد، یعنی همان قدری که اگر خدای ناکرده شما در این سانحه کشته می‌شدید، از شما به عنوان عامل سانحه در برنامه‌های مفصل و چندساعته سیما نام‌برده می‌شد، حالا به عنوان عامل جلوگیری از سانحه نام‌برده شد؟

البته این به نظرم به یک کار کارشناسی توسط متخصصان نیاز دارد که قاعدتا در تخصص من نیست. اما من هم مثل شما این گله را از رسانه‌های فراگیر دارم، نمی‌توانم بگویم از جه کسی، اما به صورت جزءمانی می‌توانم بگویم از صداء سیما، از همکاران شما گله دارم.

■ چه زمانی؟

۸ ساعت بسته می‌شد، هواپیماهای دیگر چه کار می‌کردند؟ این از نظر سیاسسی برای کشسور ما خوب نبود، اما فرودگاه مهرآباد در باند داشت، این یک مساله، مساله دیگر آن است که من فکر می‌کسردم که امکانات در فسرودگاه مهرآباد، مثل آتش نشانی امکانات پزشکی و... بهتر خواهد بود. البته من نمی‌دانستم که فرا است سالم بنشینیم، من احتمالی می‌دادم که ممکن است تکانی بخورد هواپیمایم آتش بگیرد و مسافرانم می‌سوختند، بنابراین ترجیح می‌دادم جایی بنشینم که به شهر نزدیک‌تر باشد، البته نمی‌گویم که فرودگاه ای کا امکانات پزشکی و آتش نشانی وجود ندارد، همه این تجهیزات در ای‌کا هم هست، ولی بعد مسافت هم مهم بود، مثلا اگر در هواپیمایی من یک مریض بدحال بود، اگر می خواستند این مریض بدحال را از فرودگاه امام خمینی به بیمارستان مجهزی در تهران برسانند حداقل دو، سه ساعت در راه می‌ماند، اگر بدحال بود، احتمالا فوت می‌کرد. اما در مهرآباد این زمان به ۱۵ دقیقه می‌رسید.

■ دقیقا چند نفر در پرواز بودند؟

۹۷ نفر مسافر و کروبند.

■ در صورت بروز یک سانحه چقدر خسارت به وجود می‌آمد؟

اگر می‌توانید بگویید چند نفر ممکن بود جان خود را از دست دهند؟

■ حداکثر و حداقل را بگویید. چون سوال بعدی من این بود که چقدر شما از بروز خسارت جلوگیری کردید، که بتوانیم به نتیجه‌یی برسیم!

کلا ۱۰ یین، فقط همه چیز.

■ «مرحوم خلبان» عبارت آشنایی است که در پی بروز هر سانحه‌یی می‌شنویم، اگر سانحه‌یی با خسارت بالا رخ دهد. همیشه این «مرحوم خلبان» است که مقصر شناخته می‌شود. خوشبختانه در این سانحه این اتفاق نیفتاد. بروز هر سانحه‌یی بویژه سوانح هوایی با توجه به جو منفی علیه تمام ایرلاین‌های داخلی به خاطر تحریم‌هایی هوایی علیه کشسور، می‌تواند مشکلات ایرلاین‌ها و نهایتا دولت را تشدید کند. این پرواز می‌توانست به لیست سوانح هوایی کشسور که با توجه به سسرانه پرواز زیادتر از حد معمول ارزیابی می‌شود اضافه شسود. خواهش می‌کنم توانع و شکسته نفسی را کنار بگذارید چون بازبینی فیلم و تحلیلی که در سایت‌های بین‌المللی از این فرود به دست می‌دهد، نشسان می‌دهد کار خارق العادیی انجام شسده است و این کار صرفنظر از بعد انسانی و معنوی، هزینه بالایی که ممکن بود به دولت و مسسوولان امر تحمیل شود را از بین برده، می‌خواهیم بدانیم از شسما تقدیری بابت این اقدام به عمل آمد، یعنی همان قدری که اگر خدای ناکرده شما در این سانحه کشته می‌شدید، از شما به عنوان عامل سانحه در برنامه‌های مفصل و چندساعته سیما نام‌برده می‌شد، حالا به عنوان عامل جلوگیری از سانحه نام‌برده شد؟

البته این به نظرم به یک کار کارشناسی توسط متخصصان نیاز دارد که قاعدتا در تخصص من نیست. اما من هم مثل شما این گله را از رسانه‌های فراگیر دارم، نمی‌توانم بگویم از چه کسی، اما به صورت جزءمانی می‌توانم بگویم از صداء سیما، از همکاران شما گله دارم.

■ چه زمانی؟

۸ ساعت بسته می‌شد، هواپیماهای دیگر چه کار می‌کردند؟ این از نظر سیاسسی برای کشسور ما خوب نبود، اما فرودگاه مهرآباد در باند داشت، این یک مساله، مساله دیگر آن است که من فکر می‌کسردم که امکانات در فسرودگاه مهرآباد، مثل آتش نشانی امکانات پزشکی و... بهتر خواهد بود. البته من نمی‌دانستم که فرا است سالم بنشینیم، من احتمالی می‌دادم که ممکن است تکانی بخورد هواپیمایم آتش بگیرد و مسافرانم می‌سوختند، بنابراین ترجیح می‌دادم جایی بنشینم که به شهر نزدیک‌تر باشد، البته نمی‌گویم که فرودگاه ای کا امکانات پزشکی و آتش نشانی وجود ندارد، همه این تجهیزات در ای‌کا هم هست، ولی بعد مسافت هم مهم بود، مثلا اگر در هواپیمایی من یک مریض بدحال بود، اگر می خواستند این مریض بدحال را از فرودگاه امام خمینی به بیمارستان مجهزی در تهران برسانند حداقل دو، سه ساعت در راه می‌ماند، اگر بدحال بود، احتمالا فوت می‌کرد. اما در مهرآباد این زمان به ۱۵ دقیقه می‌رسید.

■ دقیقا چند نفر در پرواز بودند؟

۹۷ نفر مسافر و کروبند.

■ در صورت بروز یک سانحه چقدر خسارت به وجود می‌آمد؟

اگر می‌توانید بگویید چند نفر ممکن بود جان خود را از دست دهند؟

■ حداکثر و حداقل را بگویید. چون سوال بعدی من این بود که چقدر شما از بروز خسارت جلوگیری کردید، که بتوانیم به نتیجه‌یی برسیم!

کلا ۱۰ یین، فقط همه چیز.

■ «مرحوم خلبان» عبارت آشنایی است که در پی بروز هر سانحه‌یی می‌شنویم، اگر سانحه‌یی با خسارت بالا رخ دهد. همیشه این «مرحوم خلبان» است که مقصر شناخته می‌شود. خوشبختانه در این سانحه این اتفاق نیفتاد. بروز هر سانحه‌یی بویژه سوانح هوایی با توجه به جو منفی علیه تمام ایرلاین‌های داخلی به خاطر تحریم‌هایی هوایی علیه کشسور، می‌تواند مشکلات ایرلاین‌ها و نهایتا دولت را تشدید کند. این پرواز می‌توانست به لیست سوانح هوایی کشسور که با توجه به سسرانه پرواز زیادتر از حد معمول ارزیابی می‌شود اضافه شسود. خواهش می‌کنم توانع و شکسته نفسی را کنار بگذارید چون بازبینی فیلم و تحلیلی که در سایت‌های بین‌المللی از این فرود به دست می‌دهد، نشسان می‌دهد کار خارق العادیی انجام شسده است و این کار صرفنظر از بعد انسانی و معنوی، هزینه بالایی که ممکن بود به دولت و مسسوولان امر تحمیل شود را از بین برده، می‌خواهیم بدانیم از شسما تقدیری بابت این اقدام به عمل آمد، یعنی همان قدری که اگر خدای ناکرده شما در این سانحه کشته می‌شدید، از شما به عنوان عامل سانحه در برنامه‌های مفصل و چندساعته سیما نام‌برده می‌شد، حالا به عنوان عامل جلوگیری از سانحه نام‌برده شد؟

البته این به نظرم به یک کار کارشناسی توسط متخصصان نیاز دارد که قاعدتا در تخصص من نیست. اما من هم مثل شما این گله را از رسانه‌های فراگیر دارم، نمی‌توانم بگویم از چه کسی، اما به صورت جزءمانی می‌توانم بگویم از صداء سیما، از همکاران شما گله دارم.

■ چه زمانی؟

۸ ساعت بسته می‌شد، هواپیماهای دیگر چه کار می‌کردند؟ این از نظر سیاسسی برای کشسور ما خوب نبود، اما فرودگاه مهرآباد در باند داشت، این یک مساله، مساله دیگر آن است که من فکر می‌کسردم که امکانات در فسرودگاه مهرآباد، مثل آتش نشانی امکانات پزشکی و... بهتر خواهد بود. البته من نمی‌دانستم که فرا است سالم بنشینیم، من احتمالی می‌دادم که ممکن است تکانی بخورد هواپیمایم آتش بگیرد و مسافرانم می‌سوختند، بنابراین ترجیح می‌دادم جایی بنشینم که به شهر نزدیک‌تر باشد، البته نمی‌گویم که فرودگاه ای کا امکانات پزشکی و آتش نشانی وجود ندارد، همه این تجهیزات در ای‌کا هم هست، ولی بعد مسافت هم مهم بود، مثلا اگر در هواپیمایی من یک مریض بدحال بود، اگر می خواستند این مریض بدحال را از فرودگاه امام خمینی به بیمارستان مجهزی در تهران برسانند حداقل دو، سه ساعت در راه می‌ماند، اگر بدحال بود، احتمالا فوت می‌کرد. اما در مهرآباد این زمان به ۱۵ دقیقه می‌رسید.

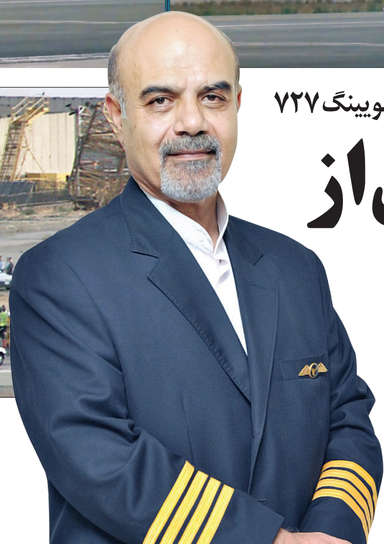
■ دقیقا چند نفر در پرواز بودند؟

۹۷ نفر مسافر و کروبند.

■ در صورت بروز یک سانحه چقدر خسارت به وجود می‌آمد؟

اگر می‌توانید بگویید چند نفر ممکن بود جان خود را از دست دهند؟





روز شمار حوادث هوایی

سانحه‌های هوایی مهم ایران در ۲۰ سال گذشته

تاریخچه سوانح هوایی در ایران از سال ۱۳۵۶

سال ۱۳۹۰

هواپیمای ایرباس شرکت هواپیمایی ماهان در ساعت ۲۲:۳۰ شب ۱۲ شهریور ۹۰ از فرودگاه مهرآباد عازم مشهد بود. در فرودگاه شهید هاشمی نژاد این هیر ،چجاز ساخته شد. این هواپیما به شماره پرواز ۶۵۱۳ که محسین رضایی جیرو مجیع تشخیص مصلحت نظام مهیکی از سرنشینان آن بود، حدود ساعت ۲۲ به هنگام فرود در باند فرود گاه به علت برخورد یکی چرخ جلو با مکانیزم سوخت‌رسانی به سختی فرو آمد. این پیشامد تلفات جانی در برنداشت. تمامی ولی برخی از مسافران هواپیما دچار جراحاتی شدند. یک هواپیمای نظامی در تاریخ ۱۹ شهریور در داخل شهر تبریز سرنیز سقوط کرد. این هواپیما در میدان آذربایجان نزدیک در کنار فرودگاه این شهر قرار دارد و تمام سرنشینان آن کشته شدند. هیچ کدام شاهدان عینی خبایان هواپیما توانست قبل از سقوط خود را باچرخ به بیرون پرتاب کند. در تاریخ ۲۶ شهریور یک فروند هواپیمای مسافربری ایران اسم اعلام سازمان مسافرآسمکو به تهران بود به دلیل بروز نقص فنی وبدون باندزدن چرخ جلو در فرودگاه مهرآباد تهران فرودآمد. این هواپیما که از نوع بوئینگ ۷۲۷ بود، هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۲۷ ایران ایر که عصر روز سه‌شنبه ۲۶ مهر از آسمکو به تهران در حال حرکت بود به دلیل بروز نقص فنی و بدون باندزدن چرخ جلو مجبور به فرود اضطراری در فرودگاه مهرآباد تهران شد. بر پایه این گزارش، با همکاری فرودگاه مهرآباد و پرواز بوئینگ ۷۷۷ ایران ایر به امید ثبت همکاران خلبان بدون هیچ گونه تلفات جانی یا خسارت مالی در فرودگاه مهرآباد تهران به زمین نشست.

سال ۱۳۸۹

۱۹ آبان یک فروند هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۷۷ شرکت هواپیمایی ایران ایر، که از تهران به مشهد در پرواز بود در ۱۰ دقیقه‌یی (۹۲ سافر - ۱۰ خدمه) در نزدیکی ارومیه سقوط کرد و طی این حادثه ۱۷۸ نفر کشته و ۱۶ نفر مجروح شدند. ۲۶ تیر یک فروند فانتوم اف-۴ نیروی هوایی ارتش ایران که از پایگاه شکاری شهریور حناسه بود، دقایقی پس از پرواز به باند پایگاه شکاری بر نگشت و در نزدیکی شهر چغاذک در ۲۵ کیلومتری شهر سقوط کرد و دو نفر سرنشین هواپیما نجات یافتند.

سال ۱۳۸۸

۴ بهمن ۱۳۸۸ یک فروند توپولف تی یو-۱۵۴ و ۱۵۷ مسافر پس از فرودی باند فرودگاه مشهد آغاز گوفت. در اثر این حادثه داخل هواپیما به یک سوخت و سپس دچار آتش‌سوزی شد. هواپیما جدا شد و ۲۲ تن از مسافران به بیمارستان منتقل شدند. ۲۲ تیر سانحه مرگبار توپولف تی یو-۱۵۴ متعلق به هواپیمایی کاسپین ۱۶۸ کشته برجای گذاشت. ۳۱ شهریور یک فروند هواپیمای نظامی آنتونوف دارای سیستم آوکس در حین مانور هوایی در جنوب قرچک در نزدیکی ورامین سقوط کرد. بر اثر این سانحه ۱۶ نفر جان باختند. ۱۳ مهر یک فروند هواپیمای توپولف-۶۳ مجموع مسافران و خدمه آن ۱۶۰ نفر بودند. خبر گزاری فارس به نقل از سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد که هواپیما در ساعت ۱۰ صبح به زمین نشست. این هواپیما تنها هواپیمای مجهز به آوکس در ایران بود. ۲۰ شهریور سقوط یک فروند هواپیمای آموزشی از نوع تک نفره علت نشناخته‌شدن در انتخاب‌گاه تقدیه کننده موتور در چند ماهی فرودگاه شماره پرواز ۶۵۱۳ که محسین رضایی جیرو مجیع تشخیص مصلحت نظام مهیکی از سرنشینان آن بود، حدود ساعت ۲۲ به هنگام فرود در باند فرود گاه به علت عدم آگاهی خلبان از ناحیه سرعت رو فرودی و به علت عدم آگاهی خلبان از هواپیمای دیگری بر اثر برخورد با زمین و از دست دادن کنترل هواپیما سقوط کرد. ۲۵ مرداد یک فروند هواپیمای مسافربری ایران اسم اعلام سازمان آسمکو به تهران بود که پیش از فرود آسمان را دور زد و سپس به زمین نشست. ۲۴ مرداد یک فروند هواپیمای مسافربری ایران اسم اعلام سازمان آسمکو به تهران بود که به علت عدم آگاهی خلبان از ناحیه سرعت رو فرودی و به علت عدم آگاهی خلبان از هواپیمای دیگری بر اثر برخورد با زمین و از دست دادن کنترل هواپیما سقوط کرد.

سال ۱۳۸۷

۲۷ بهمن هواپیمای مسافربری ایران ۱۰ در حوالی سرنشین هواپیما نجات یافتند. ۱۶ شهریور سقوط هلیکوپتر ۲۰۶ آموزشی هلیکوپتر در حوالی شهرستان لنجان زیر تونل تونل اصفهان که حادثه منجر به کشته شدن ۳ شهریور سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ایران ایر در اجاره شرکت هواپیمایی آپادانا و راه‌اندازی شرکت هواپیمایی ۱۰ مسافر که ۱۶ نفر از آن جان باختند. ۱۶ تیر یک فروند هواپیمای شکاری اف-۵ ارتش ایران در حین انجام مأموریت در گلوستای سرچال فرو رفته بود و پایلت سقوط کرد و خلبان دیگر خلبان آن کشته شدند. ۲۳ خرداد یک فروند کشتی موتور دار نظامی حین بازبری با چترسقوط کرد و در فرودگاه امام خمینی در دو حال نشست. ۲۶ فروردین یک فروند هواپیمای سوخو ۲۴ حضور یافتند. ۲۰ مارس یک فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ در پرواز شماره ۷۷۹ متعلق به نیروی هوایی ارتش تجف اباد سقوط کرد. به علت فرودنامناسب هواپیما آسمان در فرودگاه اصفهان دچار سانحه شد. به علت فرودنامناسب عوامل پرواز یکی از چرخ‌ها نگرفته و آتش گرفت. درهای این هواپیما خارج شدند. ۱۹ مرداد بر اثر سقوط هلیکوپتر بوئینگ ۲۰۷ آموزشی هلیکوپتر متعلق به نیروی زمینی ارتش ایران در حین انجام مأموریت در حال بازگشت از مأموریت دچار سانحه شد و ۱۶ نفر مجروح شدند. ۲۶ تیر یک فروند فانتوم اف-۴ نیروی هوایی ارتش ایران که از پایگاه شکاری شهید حناسه بود، دقایقی پس از پرواز به باند پایگاه شکاری بر نگشت و در نزدیکی شهر چغاذک در ۲۵ کیلومتری شهر سقوط کرد و دو نفر سرنشین هواپیما نجات یافتند.

سال ۱۳۸۶

۱۲ تیر (۲۰ بهمن ۱۳۸۶) یک فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ شرکت ایران ایر هنگام برخاست از باند فرود گاه مهرآباد دچار حادثه شد. این هواپیما که حدود سه دقیقه از پرواز تهران به مقصد شیراز پرواز کرده بود از کنار باند چراغ‌های جلو هواپیما هنگام برخاست، خارج شد و به علت انحراف از باند فرودگاه کشته شد. باد بالا هواپیما آتش گرفت. (۲۶ نوامبر ۲۰۰۷) یک فروند هواپیمای نظامی اف-۴ فانتوم ارتش ایران به علت نقص فنی در کنار یک چاهبار سقوط کرد و دو سرنشین آن کشته شدند. ۲۸ مهر یک هلیکوپتر کبرا هوانیروز ارتش در شمال غرب ایران سقوط کرد و دو خلبان آن کشته شدند. ۲۶ مرداد یک هلیکوپتر نظامی از هلیکوپتر ۲۱۲ هوانیروز در نزدیکی شهر سلطانیه سقوط کرد. ۲۶ مرداد یک هلیکوپتر نظامی در اطراف فرودگاه مهرآباد تهران سقوط کرد. ۲۶ مرداد یک هلیکوپتر نظامی در فرودگاه مهرآباد تهران سقوط کرد. در این حادثه حداقل ۱۷ نفر (۲ مسافر و ۱۵ خدمه) کشته شدند. ۱۶ تیر مجموع ۳ فروند هواپیمای توپولف-۶۳ مجموع ۱۶۰ مسافر و خدمه در نزدیکی شهر سلطانیه سقوط کرد. ۱۶ تیر یک سبک نک موتوره آموزشی به نام پرنده آبی سقوط کرد که در این سانحه دلخواه خلبان هواپیمای مزبور در دم جان خود را از دست داد. هواپیما پس از سقوط دچار آتش‌سوزی شد. ۲۵ فروردین یک هواپیمای آموزشی گلاید در فرودگاهی نظریخ —آموزشی و فرودگاه تهریز که به دلیل شرایط نامناسب جوی، در ساعت ۱۰ صبح سقوط کرده در آن آتش گرفت و دانشجوی پی جان جون خود را از دست دادند.

سال ۱۳۸۵

۱۸ مرداد سقوط هلیکوپتر هوانیروز ارتش در مرگ سبعد فهاری و ۱۳ تن دیگر. ۲۸ بهمن سقوط هلیکوپتر آگوریل وزارت نفت در دریا جمهراز هلیکوپتر هوانیروز ارتش ایران در حین انجام مأموریت در هلیکوپتری بود که در دو زرقل فرو رفت. ۱۵ بهمن یک فروند هواپیمای مسافربری ایران ۷۰۶ آموزشی شرکت وابسته به وزارت نفت در اجاره سازمان زمین شناسی بود در اثر تصادف با کوه در ۲۹ دی سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۰۷ مسافر به ۱۰۰ نفر از آن جان باختند. ۱۶ تیر یک فروند هواپیمای شکاری اف-۵ ارتش ایران در حین انجام مأموریت در علم‌کوه‌ای سرچال فرو رفته بود و پایلت سقوط کرد و خلبان دیگر خلبان آن کشته شدند. ۲۳ خرداد یک فروند کشتی موتور دار نظامی حین بازبری با چترسقوط کرد و در فرودگاه امام خمینی در دو حال نشست. ۲۶ فروردین یک فروند هواپیمای سوخو ۲۴ متعلق به نیروی هوایی ارتش تجف اباد سقوط کرد. به علت فرودنامناسب هواپیما آسمان در فرودگاه اصفهان دچار سانحه شد. به علت فرودنامناسب عوامل پرواز یکی از چرخ‌ها نگرفته و آتش گرفت. درهای این هواپیما خارج شدند. ۱۹ مرداد بر اثر سقوط هلیکوپتر بوئینگ ۲۰۷ آموزشی هلیکوپتر متعلق به نیروی زمینی ارتش ایران در حین انجام مأموریت در حال بازگشت از مأموریت دچار سانحه شد و ۱۶ نفر مجروح شدند. ۲۶ تیر یک فروند فانتوم اف-۴ نیروی هوایی ارتش ایران که از پایگاه شکاری شهید حناسه بود، دقایقی پس از پرواز به باند پایگاه شکاری بر نگشت و در نزدیکی شهر چغاذک در ۲۵ کیلومتری شهر سقوط کرد و دو نفر سرنشین هواپیما نجات یافتند.

سال ۱۳۸۴

۱۹ دی (۹ ژانویه ۲۰۰۶) یک هواپیمای فالکن ۲۰۰ متعلق به سایه پادشاه ایران انقلاب اسلامی در شمال غرب ایران سقوط کرد و تعدادی از اعضاء آن از جمله احمد خادمی فرمانده نیروی زمینی سپاه، کشته شدند. ۱۵ آبان (۶ دسامبر ۲۰۰۵) یک فروند هواپیمای ۱۳۰-سی لاکهید از حادثه حین برگشتن از پرسنل ارتش بر اثر نقص فنی سقوط کرد. ۱۵ مکونی در تهران سقوط کرد که بیش از ۱۱۰ کشته برجای گذاشت. (ر. ک سقوط هواپیما در تهران ۱۵ آبان) ۱۰ اردیبهشت یک فروند بوئینگ ۷۰۷ هواپیمایی سها

سال ۱۳۸۳

۱۵ دی (۵ ژانویه ۱۹۹۵) هواپیمای جت لاکهید ارتش پایگاه شهید بابایی سقوط کرد و همه ۱۲ سرنشین آن از جمله سرلشکر منصور ستاری و معاون نیروی هوایی ارتش کشته شدند. ۱۸ مهر (۱۰ اکتبر ۱۹۹۴) هواپیمای فوکر ۲۸-۴۰ شرکت هواپیمایی آسمان که در مسیر اصفهان به تهران در حرکت بود بر کوه‌های کرکس در نزدیکی نطنز سقوط کرد و همه ۶۶ سرنشین آن کشته شدند.

سال ۱۳۷۲

۲۶ مسافر (۱۷ مارس ۱۹۹۴) یک هواپیمای هرکولس حمل و نقل سی-۱۳۰ که حامل زنان و کودکان ایرانی بودند، منطقه مورد حادثه: آرایحکان در ناحیه‌ای در نزدیکی مرز عراق سقوط کرد و ۱۹ تن مسافر و همچنین ۱۳ سرنشین این هواپیما کشته شدند. ۲۴ آبان (۱۵ نوامبر ۱۹۹۳) هواپیمای آنتونوف-۱۲۴ عبوری (متعلق به ایران نبود) در پی آسیای میانه پرواز می‌کرد که در نزدیکی کرمان سقوط کرد و همه ۱۷ سرنشین آن کشته شدند.

سال ۱۳۷۱

۱۹ بهمن (۸ فوریه ۱۹۹۳) هواپیمای توپولف-۱۵۴ شرکت ایران ایر نیز با یک هواپیمای سوخو-۲۴ متعلق به نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در فرودگاه مهرآباد برخورد کرد و هر دو هواپیما سقوط کردند. ۱۶ بهمن (۵ فوریه ۱۹۹۳) هواپیمای آنتونوف-۱۲۴ عبوری (متعلق به ایران نبود) در پی آسیای میانه پرواز می‌کرد که در نزدیکی کرمان سقوط کرد و همه ۱۷ سرنشین آن کشته شدند.

سال ۱۳۷۰

۳ خرداد (۲۴ مه ۱۹۹۱) هواپیمای ایلیوشین-۷۶ در نزدیکی کرمانشاه سقوط کرد و ۴ سرنشین آن کشته شدند.

سال ۱۳۷۵

۲۳ اسفند (۱۴ مارس ۱۹۹۷) یک فروند هواپیمای سی-۱۳۰ متعلق به نیروی ه