

الرحلة 163

قصة عودة طائرة السعودية (HK)
إلى مطار الرياض القديم ووفاة جميع ركابها

منصور بن محمد العساف



تمت رقمنة هذا الكتاب ضمن برنامج النشر الرقمي

Digital
Publishing
Program
برنامج
النشر
الرقمي



هيئة الأدب والنشر والترجمة
Literature, Publishing & Translation Commission

الرحلة 163

قصة عودة طائرة السعودية (HK)

إلى مطار الرياض القديم ووفاء جميع ركابها

مالم يقله الصندوق الأسود

منصور محمد العسّاف

إهداء

أهدي هذا الجهد المتواضع إلى مقام والديّ الكريمين وزوجتي الغالية وأبنائي الأعزاء، الذين زاحم هذا الكتاب جزءًا تميّنًا من أوقاتهم، فلهم منّي جميعاً خالص الدعاء وصادق الاعتذار، كما أهديه إلى أسر ضحايا الرحلة (163).

شكر وتقدير

يطيب لي في هذا المقام أن استهلّ هذا الجهد المتواضع بتقديم واجب الشكر -بعد شكر الله عزّ وجلّ- لكلّ من ساهم وتعاون معي في إخراج هذا الكتاب، وفي مقدمتهم:

خالد الحسيني منظور حامد

أحمد الرويلي بدر الغانمي

فهد الحرير أشهاد السديس

عبدالإله القاسم أحمد الفرج

عبدالرحمن النافع عباد الله هداية الله

حسن صميلي خالد العساكر

فهد الدوس د/ سهيل حسن عبدالغفار

ولاء الملحم منصور القميري

داعيّا المولجّلت قدرته أن يجعل هذا العمل خالصًا لوجهه الكريم، وأن يرزقنا السداد والرشاد والتوفيق.

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على رسول الله وعلى آله الأطهار وصحبه الكرام الأخيار، أما بعد:

فقد سهل الله بمنه وتوفيقه إخراج هذا الكتاب الذي يستعرض ويوثق حادثة رحلة الخطوط الجوية العربية السعودية رقم (163) عام 1400هـ-1980م؛ ليقدم للمكتبة العربية والعالمية دراسةً وتوثيقاً وبحثاً استقصائياً حول تداعيات ما حدث للرحلة (163)، التي مازالت تقارير الطيران المدني تقف حائزاً أمام تناقض النتائج وغموض المعلومات وندرة الدراسات والتقارير الخاصة بها، ولأن رحلة السعودية (163) مازالت إلى يومنا هذا تُسجّل كواحدةٍ من أكبر حوادث الطيران المدني وأكثرها غرابةً، ولأنها سُجّلت -في وقتها- كأكبر حوادث الطيران المدني احتراقاً، وثاني أكبر حادثةٍ لطائرةٍ فرديةٍ، إضافةً إلى ما يكتنفها من غموضٍ، كل ذلك استدعى قراءة الحدث من جديدٍ للوقوف على حقيقة ما جرى من خلال العودة إلى التقارير الرسمية وغير الرسمية للحادثة، والعمل على جمع المعلومات من مصادرها الموثوقة والمراجع المعتمدة، ومقابلة شهود العيان من المختصين وذوي الشأن، وهو ما استغرق جهداً قارب السبعة أعوام، حاول الباحث من خلالها جمع المعلومات المتباينة، وربط الروايات المتناقضة، وإعادة قراءة الحادثة من زوايا متعددة، مستنداً في الحديث عن الجوانب الفنية للمختصين والفنيين؛ ليعمل على ربط الأحداث واستخلاص النتائج بعد التحقق من مصداقية المعلومات المتوفرة، وهو ما زاد من أمد الفترة الزمنية للبحث، لاسيما أنه في كثيرٍ من الأحيان وقف حائراً أمام معضلة ندرة المعلومات وبعُد العهد بالحادثة.

هنا لا يجب أن نغفل حرص الباحث على التقليل من عرض الجوانب الاجتماعية للحادثة، وإن كان قد حرص علماً استعراض تأثير المجتمع المحلي بنتيجة ما حدث للرحلة (163)، لاسيما أن هذا التأثير كان أحد أهم الأسباب التي دعت لإعداد هذا الكتاب، ناهيك عن المغامرة في سبر أغوار ما حدث ليلة التاسع من شهر شوال عام 1400هـ، حيث يكتنف الغموض معظم الروايات المتوفرة التي رغم ندرتها، إلا أنها لم تسلم هي الأخرى من التناقض والتعميم وعدم الدقة، وهو ما زاد من الشعور برغبة البحث والتقصي لإصدار هذا الكتاب والإجابة قدر المستطاع عن الأسئلة المتعددة عن هذه الحادثة المجهولة.

وقبل إغلاق آخر صفحةٍ من هذا الكتاب ربما يساور القارئ -لاسيما المختص- ضرورة إعادة قراءة ما حدث للرحلة (163) ليكون هذا المبحث تمهيداً لعملٍ أوسع وبحثٍ مفصلٍ، ربما يتوفر لدارسه ما لم يتوفر في هذا الكتاب، والله سبحانه نسال التوفيق والسداد.

التمهيد

قبل الشروع في وصف ما تعرضت له رحلة الخطوط الجوية العربية السعودية رقم (163)، لعل من الجدير في البداية أن نعرض للقارئ الكريم أحوال وظروف المجتمع المحلي والإقليمي والدولي في عام (1400هـ)، الذي يوافق نهاية عام (1979م) وبداية عام (1980م)، المتزامن مع بداية القرن الهجري الجديد، حيث شهدت هذه السنة والتي قبلها كوارث وتغيرات اجتماعية وتقلبات سياسية واقتصادية، لاسيما في المحيط الإقليمي والدولي، ولاشك أن بداية هذه الكوارث جاءت في الساعات الأولى من فجر هذا العام الذي يوافق بداية القرن الهجري الخامس عشر، حيث اقتحمت فئة مسلحة يقرب عدد أفرادها من (200) شخصاً الحرم المكي الشريف، واستطاعوا إغلاق أبوابه لمدة خمسة عشر يوماً بحجة ظهور المهدي المنتظر، ما أحدث سخطاً وغضباً عارماً في أرجاء العالم الإسلامي، إلى أن استطاعت السلطات المحلية إنهاء عملياتها، والقبض على الجماعة المسلحة، حيث سارعت السلطات آنذاك بعد إجراء التحقيقات بتنفيذ حكم الإعدام حداً بالسيف على جميع الأحياء الذين تم القبض عليهم من المجموعة والذين تورطوا باقتحام الحرم الشريف، وقد نُفذ بهم الحكم في شتاء ذلك العام أي في صبيحة يوم الأربعاء 19/2/1400هـ، 9 كانون الثاني 1980م.

أما في الميدان السياسي فقد شهدت تلك الفترة قيام الثورة الإيرانية التي تلتها الحرب بين الجمهورية الإيرانية الثائرة وجارتها العراقية، وبالفعل كانت الحرب ضارية استمرت قرابة ثمان سنوات، استنزفت فيها الدولتان مقدرات شعبيهما، كما اجتاحت في نفس العام القوات السوفيتية أراضي دولة أفغانستان وسط غضب عارم من دول العالم الإسلامي والمجتمع الغربي الذي كان يعيش ما يسمى "الحرب الباردة" مع المعسكر الشرقي المتمثل بالاتحاد السوفييتي، في حين شهد هذا العام تداعيات اتفاقيات "كامب ديفيد" حيث الغضب العربي الإسلامي من نتائج المؤتمر، وشهدت "تركيا" انقلاباً عسكرياً بقيادة الجنرال كنعان إيفرين، وفي نفس العام تعرضت الجزائر لزلزال عنيف، كما شهدت المملكة العربية السعودية سقوط طائرة عسكرية بعد إقلاعها من مطار المدينة المنورة وعلى متنها تسعة وثمانون عسكرياً توفوا جميعاً.

- البيئة الاجتماعية:

في ذلك اليوم كانت أجواء مدينة الرياض شديدة الحرارة كما هي دائماً في شهر "أب أغسطس"، وتبدو المدينة قبل هذا التاريخ بأيام قليلة شبه خالية إلا من بعض الأهالي والزوار، حيث اعتاد سكان مدينة الرياض أن يقضوا إجازات العيد مع أهاليهم وذويهم خارج المدن الكبرى، إلا أن الثامن من شهر شوال شهد حياة جديدة وحركة مرورية متسارعة مع عودة هؤلاء المسافرين الذين كان أبناؤهم يتمتعون بالإجازة الصيفية، ولأن

الناس بأزمانهم أشبه منهم بأبائهم فقد كان منظر هذه العاصمة جميلاً في عين الزائر الغريب، لاسيما حين يشاهد بدايات النهضة العمرانية ويرى بعينه ملامح الحياة الاجتماعية التي كانت تنعم بجسور التواصل والتقارب المجتمعي، والتي صوّرتها عدسات وأقلام بعض أبناء ذلك الزمان الذي اتصف أهله بالتعايش مع الجميع إذ لم يكن هناك فوارق بين العمّال وأرباب العمل، كما لم يك ثمة فارق بين الأهالي والجيران، وكان الجميع في عام 1400هـ الموافق عام 1980م ممدنين لإرثهم الاجتماعي الذي قارب بين فئات وشرائح المجتمع، ولأن الناس بأزمانهم أقرب منهم بأبائهم فقد كانوا متصلحين مع مجتمعهم، وهم إلى الرضا أقرب منهم إلى التذمر والامتعاض.

كان منظر شوارع الرياض وجدة والدمام بديعاً حين كان الأطفال يملؤون الأحياء حياة وبهجة، كما كان منظر الشباب والفتيان يمثل لوحةً شعريةً أخذةً، لاسيما حين تمتلئ جنبات أحياء هذه المدن بملاعب الكرة والمنافسات والمناشط الرياضية، حينذاك كان الفتیان بدراجاتهم الهوائية والفتيات بحكاياتهن وألعابهن البريئة يحكون للزائر الغريب صورةً حيّةً لمجتمع مدنيّ محافظ، وكان ملعب الحارة الخاص بكرة القدم يمثل القلب النابض للحياة الاجتماعية، أما المنافسات الرياضية المحلية والإقليمية فكانت مصدر إلهام أولئك الفتية الذين ملؤوا فضاء المدن حيث بلغ التنافس الرياضي بين الأندية المحلية وكذلك المنتخبات الخليجية ذروته، لاسيما وأن معظم متابعة هذه المسابقات كانت من خلال إرساليات شبكات التلفزة المحلية التي تحظى بها المدن الكبيرة التي لم تكن آنذاك تعرف أبراج الهوائيات الجواله التي ظهرت بعد الحادثة بستة عشر عاماً، كما لم تك تعرف أطباق "الستلايت"، التي ظهرت عام 1412هـ الموافق 1992م، أي بعد الحادثة بما يقارب اثني عشر عاماً، وكم كان التلفزيون السعودي بقناته الوحيدة يمثل مع الصحف الورقية والمجلات والدوريات مصدراً إخبارياً يحظى بمتابعةٍ عاليةٍ ومتزايدةٍ، لاسيما في نقله للوقائع والأخبار والحوادث المحلية.

- الرحلة (163):

بعد مغرب يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال وفقاً لتقويم أم القرى التاسع حسب رؤية هلال عيد الفطر المبارك من عام 1400هـ الموافق للتاسع عشر من شهر أغسطس عام 1980م، استقبل مطار الرياض الدولي القديم رحلة الخطوط السعودية القادمة من مطار (جناح) في مدينة كراتشي الباكستانية⁽¹⁾، والتي حطت رحالها في مطار الرياض "ترانزيت" بعد أن غادرت مطار كراتشي في الساعة (4:32) مساءً، وعلى متنها أربعة وثمانون راكباً، منهم (71) باكستانياً والباقيون من جنسياتٍ أخرى، وفقاً لما نقلته صحيفة البلاد السعودية⁽²⁾ عن مصادر باكستانية، بيد أن بيان رئاسة الطيران المدني الذي أعلن في اليوم الثاني بعد الحادثة ذكر أن عدد القادمين من باكستان كان اثنين وثمانين راكباً، ولا شك أن هذا هو الأقرب، ويبدو أن عدداً من هؤلاء الركاب نزلوا في مطار الرياض فيما واصل أكثرهم الرحلة إلى مدينة جدة، وقد اختلفت المصادر في تقدير عددهم، وبعد

ساعتين وأربع وثلاثين دقيقة وصلت الرحلة إلى مطار الرياض الدولي، أي عند الساعة السابعة وست دقائق بتوقيت مدينة الرياض؛ وكان المخطّط لها أنتقلع بعد ساعتين ودقيقتين إلى مطار جدة الدولي (3) في رحلة كان من المزمع أن تصل إلى ارتفاع (35000) قدم، وبحمولة كاملة من الركاب الذين بلغ عددهم (287) منهم ثمانية أطفال رضع كانوا في أحضان أمهاتهم؛ أي أن لا مقاعد لهم، بالإضافة إلى (11) ملاحًا و(3) هم طاقم القيادة في الطائرة؛ ليصبح العدد الإجمالي (301)، قرابة ستين بالمائة منهم سعوديون وقرابة ثلاثين بالمائة باكستانيون (4)، وكان إجمالي عدد الأطفال الرضع بالإضافة إلى الصبيان يقدر ب(38) طفلاً وأكثر من أربعين امرأة، وفقاً لما نقلته بعض الصحف مدير مستشفى الرياض المركزي الدكتور إسحاق الخواشجي، وعلى أن البيان الأولي الذي صدر ليلة الحادثة تحدث عن وفاة (265) راكباً قبل الإعلان الإلحاق في اليوم التالي، الذي ذكر أن جميع من كان على متن الطائرة كانوا في عداد الموتى وعددهم (301)، وعلى الرغم من أن عدداً من الصحف المحلية والعالمية نقلت -في بادئ الأمر- معلوماتها من البيان الأول إلا أن صحيفة الجارديان البريطانية تحدثت عن وفاة (281) (5) راكباً جراء الحادثة، وهو العدد الذي لم يذكره بيان رئاسة الطيران المدني والخطوط السعودية.

وحين كانت الطائرة على بعد (78) ميلاً وبارتفاع (22400) قدم عادت الطائرة بعد أن أبلغت قيادتها برج المراقبة الجوية بالرياض بوجود دخان على متن الطائرة، وطلبت العودة إلى مطار الرياض وذلك في تمام الساعة التاسعة وعشرين دقيقةً واثنى عشر ثانيةً، أي بعد الإقلاع باثنتي عشرة دقيقةً واثنى عشر ثانيةً، وأثناء العودة وعلى بعد أربعين ميلاً تمّ الإبلاغ من قبل قيادة الطائرة لبرج المراقبة الجوية بمطار الرياض الدولي عن وجود حريق في آخر مقصورة الركاب، كما أبلغت القيادة عن تصلب الذراع الخاص بالمحرك رقم (2) الموجود في ذيل الطائرة، حيث أصبح المحرك عالقاً لا يستجيب لأوامر قائد الطائرة، وكان ذلك عند الساعة التاسعة وخميس وعشرين دقيقةً وست وعشرين ثانيةً؛ لتهبط الطائرة على مدرج مطار الرياض عند الساعة التاسعة وست وثلاثين دقيقةً وأربع وعشرين ثانيةً، وتقطع المدرج الرئيس ثم تستدير استدارة كاملة، لتتوقف في نهاية المدرج وتحترق وسط أرض المطار في حادثة لم ينج منها أحدٌ من ركاب الطائرة؛ لتسجل هذه الحادثة كأكبر حادثة طيران أرضي في وقتها.

قبل الرحلة

- صالة المغادرة:

قبل الغوص في أحداث وتداعيات رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، لعلّ من الأهمية بمكان نقل الحالة العامة لما كانت عليه الأوضاع في صالات مطار الرياض وردّهاته ومرافقه قبل وبعد وأثناء الحادثة، التي لاشكّ أن أحداثها بدأت بالتسارع مع توالي الأخبار التي كانت تصل إلى برج المراقبة الجوية من قمرة قيادة الطائرة، التي وصلت إلى ارتفاع 22 ألف قدمٍ فوق سطح البحر، والتي انتشرت أخبارها بين موظفي مطار الرياض ممثلين بالخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني، الذين ظلّ معظمهم يتربقّب وصول الطائرة المنكوبة وسط تسارع طلبات الإذن بالهبوط من قبل عددٍ كبيرٍ من الطائرات القادمة تجاه مطار الرياض الدولي، الذي شهد تلك الليلة زحامًا على أرضه وفوق سماءه.

- رجال الجمارك:

ما إن هبطت الطائرة في مطار الرياض الدولي قادمةً من مدينة كراتشي الباكستانية إلا واستلم رجال الجمارك وموظفو الصيانة مباشرة أعمالهم المعتادة، وكان ذلك بعد نزول كافة الركاب الذين كانوا على متنها، ويذكر موظف الجمارك السعودية الأستاذ فهد الكلثم كيف كان لقاءهم الأخير بقائد الطائرة محمد بن علي الخويطر الذي اعتادوا أن يقضوا معه ساعات العمل وسط أحاديث أخوية يقطعون بها ساعات العمل والانتظار.

- الأقدار النافذة:

بعد مغرب يوم الثامن من شهر شوال عام 1400هـ كانت صالة المغادرة تكتظّ بالمسافرين، الذين كان البعض منهم ممن نزل من الطائرة حين قدومها من كراتشي، في حين كان معظمهم ممن التحق بالرحلة من الرياض، وحين ذاك كانت بطاقات صعود الطائرة فوق طاولة مسؤول الحركة عبد العزيز العويس، عندها همّت إحدى النساء بالخروج من صالة المغادرة، ولأن موعد ركوب الطائرة قد اقترب فقد أمر عبد العزيز العويس أحد الأطفال أن يلحق بهذه المرأة ويخبرها بعدم مغادرة الصالة، فمعد الصعود إلى الطائرة سيكون بعد لحظات، وفعلاً لحق الطفل بالمرأة وأبلغها أن موعد الرحلة قد حان، وأن خروجها من صالة المغادرة ربما يفوّت عليها فرصة اللحاق بالرحلة (163)، هنا استجابت المرأة وعادت إلى صالة المغادرة ثم التحق الجميع بالرحلة رقم (163)، فكان آخر العهد بها وبالطفل الذي أعادها -رحمهما الله- (6).

- كانت رحلتهم:

في أواخر عصر يوم الثلاثاء الموافق الثامن من شهر شوال استقبل مطار الرياض الدولي القديم طائرةً سعوديةً قادمةً من طهران، هبطت "ترانزيت" على أن تكمل رحلتها إلى مدينة جدة، ونزل قرابة (32) راكبًا إيرانيًا إلى صالة مطار الرياض، بعدها وصلت طائرة الرحلة (163) التي يقودها القائد الطيار محمد بن علي الخويطر القادمة من مدينة كراتشي الباكستانية، والتي ستكمل مشوارها إلى مطار مدينة جدة الدولي بعد قرابة ساعتين أيضًا.

كانت صالة المغادرة في مطار الرياض تكتظ بالمسافرين، وكانت شركة "دلة أفكو" قد نشرت من ضمن إعلاناتها التوجيهية التي اعتادت نشرها في الصحف محذرةً من ظاهرة الافتراش التي يلجأ لها بعض المسافرين داخل ردهات وصالات المطار لاسيما الذين يصلون قبل موعد رحلتهم بساعات أو الذين تأخر موعد رحلتهم، وحينذاك خرج مشرف الصالة الأستاذ عبد الرحمن الصبيحي من مكتبه، وشاهد العدد الكبير من العوائل والنساء والأطفال في زحامٍ شديدٍ وسط صالة المغادرة، فطلب من زملائه أن يلحقوا معظم العوائل المسجلة بالرحلة (163) بالطائرة التي قدمت قبل ساعتين من طهران، وفعلاً نجاعددٌ كبيرٌ من النساء والأطفال بأمر الله وحفظه.

بيد أن عددًا آخر من الركاب ألحق بالرحلة (163) رغم أن حجزه لم يكن عليها، فبعد أن نقل عبد الرحمن الصبيحي النساء والأطفال من الرحلة (163) إلى الرحلة القادمة من طهران، أصبح عددٌ كبيرٌ من مقاعد الرحلة (163) شاغراً؛ ولذا فقد تمَّ ضمُّ عددٍ كبيرٍ من الركاب في هذه الرحلة، رغم أن رحلتهم كانت بعدها بقرابة ساعةٍ أو ساعتين، كما انضمَّ إليها بعض الركاب الذين كان حجزهم على رحلة أخرى، كان من المزمع أن تغلق قبل الرحلة (163)، هذا إلى جانب الركاب الإيرانيين الذين كان من المزمع أن يواصلوا رحلتهم إلى مدينة جدة من خلال طائرة الخطوط السعودية التي أقلتهم من طهران، إلا أنهم أدرجوا ضمن ركاب الرحلة (163) بعد أن حلَّ محلهم عددٌ من العوائل؛ ولذا فقد نتج عن استبدال رحلة هذه الأسر تأخر وصول أمتعتهم التي كانت قد أدرجت ضمن الرحلة (163)، وقد أخبروا من قبل المسؤولين بالمطار أن أمتعتهم سوف تلحق بهم في رحلتهم الأصلية (163) التي ستصل بعد وصولهم بنصف ساعة.

هنا حدثت أزمةٌ أخرى تمثلت بأزمة الحقائب المفقودة للمسافرين الناجين الذين كانت أسماؤهم على الرحلة (163)، لكنهم نجوا منها في آخر اللحظات، في حين كان القدر المحتوم لعددٍ مماثلٍ لم تكن الرحلة (163) هي رحلتهم الرسمية.

- لم تكن رحلته:

محمد زارع أحد موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية، كان في مغرب ذلك اليوم في مطار الرياض، وكان بصحبته زوجته وابنه الرضيع وعاملة منزلية⁽⁷⁾، بحث محمد عن أقرب رحلة فتّم إدراج اسمه وعائلته في الرحلة (163) التي ستقلع عند الساعة التاسعة وثمان دقائق مساءً، وفي الوقت الذي جلست العائلة تنتظر موعد الرحلة حاول محمد البحث عن رحلة أقرب، وبحكم عمله في الخطوط طلب من زملائه السعي لتحقيق ذلك، وفعلاً حاول زملاؤه إدراج اسمه في رحلة قريبة، بيد أن جميع الرحلات كانت مزدحمة، فاقترح أحد زملائه إلحاقه بإحدى الطائرات الخاصة التابعة لأحد رجال الأعمال، والتي ستتجه إلى مدينة جدة بعد أقل من ساعة، ولا يوجد على متنها ركاب، هنا شاور محمد زارع عائلته الصغيرة، وبعد لحظات أقلعت هذه الطائرة وهي تقلّ محمد زارع وعائلته ورجلاً آخر، ربما اصطحب هو أيضاً عائلته الصغيرة معه، ومرّ بنفس الظروف التي مرّ بها محمد زارع، وبعد لحظات من إقلاع هذه الطائرة الخاصة، أقلعت طائرة الترايستار ذات الرحلة (163)، وفي الوقت الذي وصلت أنباء احتراق هذه الطائرة إلى المسؤولين في مدينة جدة، وصل إلى مطار جدة الدولي كل من مساعد وزير الدفاع والطيران لشؤون الطيران المدني الأستاذ كامل سندي، ومدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية القائد أحمد مطر، ومدير عام الطيران المدني الأستاذ ناصر العساف، ليكوّنوا فريق عمل ويصدروا بياناً أولياً عن الحادثة، وفي هذه الأثناء وصل محمد زارع إلى المطار حيث فوجئاً للقائد أحمد مطربوجوده، وهو الذي قرأ اسمه من ضمن ركاب الرحلة (163)، بيد أنه سرعان ما أدرك حقيقة الموضوع.

كانت صدمةً ربما أوحّت لدى اللجنة بسلامة بعض الركاب وعدم دقة الأخبار التي وصلتهم، لكن للأسف سرعان ما ثبت فعلاً أن جميع ركاب الرحلة (163) لقوا حتفهم، وأن الأستاذ محمد زارع وعائلته نجوا-بفضل الله- من الطائرة قبل موعد إقلاعها بلحظات.

- حجز التذاكر:

كان مقعد الراكب علي بن مسعود بن مسفر الغامدي مؤكداً على رحلة السعودية رقم (163)، وفي آخر نهار يوم الثامن من شهر شوال استقل الشاب علي بصحبة زوجته وابنته التي لم تتجاوز الثلاث سنوات السيارة بمعية والده، الذي حرص على إيصالهم للمطار، وهناك وأمام الموظف المختص بمنح بطاقات الصعود إلى الطائرة كان هناك ثلاثة رجال من كبار السن يرغبون بالسفر إلى جدة كانوا على عجلة من أمرهم، وطلبوا من موظف الخطوط إلحاقهم بأقرب رحلة متجهة إلى مطار جدة الدولي، ولم يكن ثمة مقاعد في الرحلة (163) التي ستقلع الآن، ومع رغبتهم في البحث عن فرصة لهم؛ للحاق بهذه الرحلة طلب الموظف من الشاب علي الغامدي منحهم تذاكر بطاقات صعودٍ للطائرة على أن يلحقه بالرحلة التي تليها، والتي من المزمع أن تقلع بعد قرابة ساعةٍ حيث الرحلات المتتابعة، وفعلاً وافق الشاب ووجدها فرصة في مساعدة هؤلاء المسافرين، كما أنها فرصة لأن يجلس مع والده وعائلته الصغيرة في صالة المطار إلى أن يحين موعد رحلته.

بعد نصف ساعة أخذت الحركة في مطار الرياض تبدو ملفتةً للأنظار، فموظفو المطار يتهايمون فيما بينهم، وهناك حركةٌ دؤوب وسريعةٌ، وبعض المكاتب تبدو خاليةً، يقول علي الغامدي: كنت عازماً السفر للباحة، لكن عن طريق مطار جدة؛ لذا وجدتُها فرصةً لزيارة بعض الأقارب والزملاء في جدة قبل سفري إلى الباحة، وكنت قد أخبرت أحد أقاربي في مطار الرياض؛ لتسهيل بعض الإجراءات، وفعلاً استقبلني في المطار وحين علم بتأكيد حجزي ودّعني وبقيت مع والدي وعائلتي في صالة المطار بعد أن استبدلت تذكرتي بالرحلة التي تلي الرحلة (163)، وبعد قرابة نصف ساعة رأيت قريبي سعد بن محمد الغامدي يجوب صالة المطار، وما أن وقعت عينه عليّ حتى ضمني، وهو يقول: حمداً لله على سلامتك، حينها عرفت القصة كاملةً بعد أن مكثنا في الانتظار قرابة ساعة كاملة، حمدنا الله على السلامة واتجهنا لمنزلنا في حي اليمامة آنذاك.

وفي المساء المتأخر بدأت الاتصالات من مدينة جدة ومن الرياض، واستمرت قرابة يومين كاملين، فقد كان الزملاء والأقارب في الباحة وجدة والرياض على علمٍ بموعد رحلتنا وكانوا يترقبون وصولنا، لكن الله سبحانه وتعالى اختار لنا النجاة من هذه الحادثة الأليمة.

- هاتف العملة:

كان معظم المسافرين في صالة المطار يجرون اتصالاتهم بأهلهم وذويهم عبر هواتف العملة، التي كانت موزعةً على صالات ومرافق مطار الرياض القديم، وحينها كان من الصعوبة بمكان الاتصال بالأهل والأقارب؛ لعدم توفر شبكات الهاتف في الأحياء الحديثة، كما كان الزحام وعدم توفر النقود المعدنية في كبائن الهاتف يشكلان عائقاً حال في كثيرٍ من الأحوال دون الاتصال بالأهل وإخطارهم بمواعيد رحلات القُدوم، وكان سامي حسنين مساعد قائد الرحلة قد نزل لردهات المطار حتى إقلاع الطائرة من جديد، وفي هذه الأثناء أجرى سامي اتصالاً بحرمة التي تنتظر عودته إلى جدة للبدء بمراسم احتفال العائلة بمرور سنةٍ على ولادة ابنته الصغيرة وكان المساعد سامي قد استعدّ لهذه المناسبة بالهدايا، وقد طلب من حرمة تسجيل حلقة المسلسل اليومي "عيلة الدغري" الذي كان التلفزيون السعودي بقناته الوحيدة يعرضه آنذاك، وكان جهاز الفيديو حديث الانتشار حينها.

- إغفاءة الحياة:

كان من ضمن ركاب رحلة السعودية (163) مسافرون صعدوا الطائرة في مطار الرياض، وكانوا على حجوزاتٍ أخرى، ولسببٍ أو لآخر يتمثل في تأجيل بعض الرحلات أو تأخرها، فقد أقلعت الطائرة من مطار الرياض القديم بحمولةٍ كاملة، وهو ما أوضحه قائد الطائرة في محادثته مع برج المراقبة الجوية، كما أن هناك من الركاب من لحق بالطائرة في آخر لحظة، وآخرون فاتتهم الرحلة واستبدلوا بركابٍ آخرين، بل إن عدداً من الملاحين كانوا بصدد اللحاق بها، لولا أن طائرهم قد تأخرت في مطار جدة قرابة عشر دقائق. كما كان هناك

أربعة ملاحين ضمن ركاب الطائرة، ولم يكونوا أثناء الرحلة على رأس العمل، بل كان من المزمع استلام رحلتهم من مطار جدة، لولا أنهم استشهدوا ضمن جميع ركاب الرحلة.

وفي قصة تداولها الناس وتناقلوها في مجالسهم ومنتدياتهم، كان عبد العزيز بن عبد الله المشعل يحمل تذكّره وبطاقة صعود الطائرة بيده، وكان حجه مؤكداً؛ إلا أنه استسلم في صالة المطار لإغفاءة قصيرة، أفاق بعدها ليجد الطائرة قد أقلعت بعد أن تكرر الإعلان عنها، وبينما هو يعاتب موظفي الخطوط لعدم تنبيهه عادت الطائرة أمام ناظره لتحترق بمن فيها، ويكون هذا الموقف العصيب سبباً في عزوف هذا الرجل عن ركوب الطائرات إلى حين وفاته، أي ما مدته ثلاثون عاماً، حيث توفي -رحمه الله - عام 1430هـ (8).

- رفض الركوب:

في موقع آخر من صالة المغادرة كان لسليمان بن عبد الله قصة أخرى، فقد كان هذا الرجل في متوسط العمر، وكان قد طلب التقاعد المبكر من عمله، وفعلاً تمّ له ذلك، لاسيما أنه كان أحد رجال الأعمال النشطين، كما كان والده عبد الله بن سليمان أحد الوجهاء في مكة المكرمة.

حمل سليمان حقائبه وبعض أوراقه متجهاً إلى مطار الرياض القديم، وكان على موعد مع رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، وفي صالات المطار أدخل سليمان حقائبه مع أمتعة الرحلة (163)، وحصل على بطاقة صعود الطائرة، إلا أنه سرعان ما رفض السفر في هذه الرحلة بعد أن أبلغ بضمّ بعض الركاب في الرحلة التي قبلها وربما تغيير موعد إقلاعها، كانت صالة المغادرة حينذاك مكتظةً بالمسافرين، الأمر الذي دعا مشرف الصالة الأستاذ عبد الرحمن الصبيحي إلى أن يطلب عددًا من المسافرين، لاسيما العوائل والنساء والأطفال، ليضمهم إلى الرحلة التي أقلعت قبل الرحلة (163) مع بقاء أمتعتهم في الرحلة (163)، التي من المزمع أن تصل بعد هذه الرحلة بمدة قصيرة، وقبل موعد إقلاع الرحلة رفض سليمان السفر توجسًا منه، وبقيت حقائبه في الرحلة (163) على أنه سوف يستلمها من مطار جدة.

استقلّ سليمان سيارته وذهب إلى مكة المكرمة، ولم يعلم أبدًا بمصير الطائرة التي كان على وشك الصعود إليها، وفي ساعة متأخرة من الليل وصلت أنباء احتراق طائرة "الترايستار" في مطار الرياض القديم لوالده في حي العزيبية بمكة المكرمة، ولأن والده كان على علاقةٍ بعيدٍ كبيرٍ من المسؤولين، فقد استطاع أن يتأكد من مستجدات ما حدث في مطار الرياض، وكان على علمٍ بموعد رحلة ابنه سليمان، وتأكد أيضًا من وجود اسمه ضمن ركاب الرحلة (163)، هنا كانت الصدمة حيث خيم الحزن على أسرته.

وفي مشهد تكرر عدة مراتٍ مع ركاب هذه الرحلة وقف سليمان في الغد يطرق باب منزل والده الذي انقلبت أحزانه مسرّات، كما انقلب مأتم العائلة إلى فرحةٍ لا توصف، أنست الجميع مصيبة سليمان في فقدان حقيبته التي تحوي أوراقًا تجاريةً مهمة، اضطرت العائلة تعويض أصحابها بمبالغ طائلة، ويقدر الله سبحانه أن يبقى سليمان يحكي قصته مع رحلة السعودية رقم (163) لأبنائه وأحفاده إلى أن توفي عام 2002م.

- غفوة الانتظار:

نبيل رضوان موظفٌ في الخطوط الجوية العربية السعودية يعمل في مطار الرياض، وأثناء الحادثة كان يتمتع بإجازته السنوية بين أهله وذويه في مدينة جدة، بيد أنه اضطر للسفر إلى الرياض لإنهاء عملٍ خاصٍ به، وفي صباح يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال طلب من زملائه البحث له عن أقرب حجزٍ للعودة إلى جدة، وفعلاً تأكد له الحجز على الرحلة (163) التي من المزمع أن تقلع من مطار الرياض عند الساعة الحادية عشرة، وكان قد طلب من زملائه البحث له عن رحلةٍ أقرب؛ كي يعود في ساعةٍ مبكرة، لكنهم طلبوا منه أن يضمن حجزه في طائرة الساعة الحادية عشرة، وإن تهيأت لهم الفرصة في ضمّه لرحلةٍ قبلها فسوف يخبرونه،، لاسيما وأنهما بلغوه أنّ بالإمكان ضمّه إلى رحلة الخطوط السعودية ذات الرقم (163) القادمة من كراتشي،، إلا أنهم فضّلوا عدم الزجّ باسم زميلهم لحين نزول الطائرة إلى مطار الرياض ومعرفة عدد ركابها والمقاعد الفارغة،، وفي قرابة الساعة السابعة هبطت الطائرة وبدأ المسافرون على متنها بالنزول إلى أرض المطار، حيث الحافلات تقلّهم من الطائرة الوليدة التي قارب عمرها السنة منذ أن دخلت الخدمة في الخطوط الجوية العربية السعودية.

كان اسم نبيل رضوان من بين أسماء ركاب الرحلة (163)، لقد وجد له زملاؤه في الخطوط مقعداً شاغراً، وأبلغوه قبل إقلاع الرحلة بقرابة ساعة، وتمّ تسليمه بطاقة الصعود إلى الطائرة، وحين أُبلغ بموعد إقلاعها فضّل أن يستريح في مصلى صالة الركاب، وهناك وضع نبيل حقيبته اليدوية واستلقى في باحة المصلى. كان الجهد والتعب قد بلغ منه مبلغه، فهو لم ينم منذ ساعاتٍ طويلة، كما أنه كان في المطار منذ الظهر، وعاد إليه باكراً علّه يجد رحلةً أقرب من رحلته التي تمّ حجز اسمه عليها. وقبل الإعلان الداخلي عن موعد صعود الطائرة،، كان نبيل رضوان قد غرق في إغفاءةٍ ما كان له أن يقاومها أو يتغلب عليها،، فهي لم تكن إغفاءةً كما روى بعض الصحفيين الذين لم يستطيعوا معرفة صاحب هذه الإغفاءة، التي أصبحت حديث مجالس ذلك الزمان،، بل كانت سباتاً عميقاً لم يستطع نبيل أن يصحو منه حتى بعد إقلاع الطائرة التي عادت إلى أرض المطار لتحترق أمام أنظار الجميع، وفي الوقت الذي كان فيه النداء الداخلي في صالة المطار يتكرر، ويطلب من نبيل رضوان مراجعة إدارة المطار، ظلّ نبيل غارقاً في نومه، وبعد عدة نداءاتٍ سمع نبيل اسمه يجلس في زاوية صالة المطار حاول ولعدة مراتٍ أن ينهض، لكنه عجز أمام غلبة النوم، وبعد قرابة ساعتين من وقوع الحادثة صحا الشاب نبيل وهو كالحالم؛ ليتجه

مسرّعاً إلى بوابة السفر ويُفاجأ هناك بزملائه وهم يعانقونه ويحمدون الله سبحانه على سلامته، كانت لحظة بكاءٍ وفرح لم ينس نبيل أحداثها حتى وهو يسرد لنا تفاصيلها بعد أكثر من خمسة وثلاثين عاماً⁽⁹⁾.

- تأكد الحجز:

يرى البعض أن إغفاءة الأستاذ نبيل رضوان قد أعطت للإعلامي المعروف آنذاك طلعت أبي الجبال -رحمهما الله - فرصةً للالتحاق بالرحلة، ولم يكن حجز طلعت أبي الجبال مؤكداً؛ لذا فقد استطاع طلعت أن يلحقركب الطائرة بعد أن طلب من موظفي المطار مساعدته، وفعلاً أدخله أحد الموظفين⁽¹⁰⁾ إلى مكتب مشرف الصالة عبد الرحمن الصبيحي الذي يقول: "دخل عليّ الأستاذ طلعت أبو الجبال بصحبة بعض زملائي الموظفين، وكان في يده حقيبة دبلوماسية، ويحمل على ساعد يده الأخرى عباءةً عربية، قال لي إنه مضطراً للذهاب بأسرع وقتٍ إلى مدينة جدة، حيث لديه مناسبة هناك -لم أكن أعرفه ولكن الزملاء عرفوه-، عندها أوضحت له أن ليس هناك مقعدٌ شاغراً في الطائرة، فطلب مني أن أسمح له باتصالٍ هاتفياً، ثم قمت وذهبت معه إلى صالة المغادرة، وهناك تسنى لنا إلحاقه بالرحلة".

وقد ذكر الكاتب في صحيفة الجزيرة آنذاك حسن التركي في معرض حديثه عن الكارثة: "إن زميله في التلفزيون طلعت أبو الجبال أصرّ في اليوم الذي ودّعهم فيه أن يكون سلامه تحيةً عربيةً كما وصفها، أي خدّاً بخدّ، وكأنه كان يعلم أنه سيودع زملاءه الوداع الأخير، كما ذكر أن برنامجه عن الطيران كان يعرض في اللحظة التي كان هو وأكثر من ثلاثمئة إنسانٍ يصارعون الموت على متن الطائرة، وكان طلعت في طريقه إلى عائلته الصغيرة، حيث زوجته وابنه ياسر ذو الشهرين، والذي صرّح طلعت قبل وداع زملائه -وفق ما ذكره زميله المذيع المخضرم سليمان العيسى - أنه اشتاق لابنه الصغير ياسر وأنه سيذهب لرؤيته⁽¹¹⁾، كان سبب معرفة موظفي المطار بالإعلامي طلعت أنه قبل أيام من الحادثة جاء ليسجل للتلغاف السعودي برنامجاً عن الطيران والخطوط الجوية؛ لذا عرفه الجميع منذ أن دخل المطار.

- آخر الناجين:

قبل موعد إقلاع الرحلة (163) كان علي بن عيدان الغامدي -وهو شيخٌ متقدّمٌ بالعمر- بصحبة زوجته ينتظر كغيره من الركاب موعد صعوده إلى الطائرة، وحين أبلغ المسؤولون في الخطوط السعودية ركاب الطائرة في صالة المطار بتأخر موعد إقلاع الرحلة، قال الشيخ علي لموظفي الصالة: أنا أريد السفر الآن والتأخير يعيقني، ولما أخبروه بضرورة الانتظار أخبرهم بعدم رغبته بالسفر إن تأخرت الرحلة، سمعه حينها أحد المتواجدين في الصالة، وطلب منه بطاقة الصعود إلى الطائرة إذا لم يرغب بالسفر، وفعلاً أعطاه إياها، وذهب الشيخ علي وزوجته خارج الصالة؛ لينجواً بأمر الله من الحادثة الأليمة، في حين

التحق بالرحلة راكبٌ كان ينتظر مقعدًا على متن الطائرة، وكانت حينذاك صالات المطار صغيرةً ومتقاربة.

يقول موظف الرقابة الجوية محمد الغامدي (12): إن الشيخ علي الغامدي نجا بأمر الله من حادثة الرحلة (163)، حيث لم يلتحق بالرحلة قبل إقلاعها بقراءة ساعة واحدة، كما كانت له مفارقةٌ عجيبةٌ في نفس العام، حيث اقتحمت جماعةٌ مسلحةٌ الحرم المكي الشريف فجر اليوم الأول من شهر محرم، وهو بداية القرن الهجري الجديد، وكان الشيخ علي الغامدي قد خرج من الحرم قبل إغلاق أبوابه من قبل أفراد الجماعة المسلحة لشراء بعض اللوازم من إحدى الصيدليات المجاورة، وعند إغلاق الأبواب بعد صلاة الفجر مباشرةً لجأ المقتحمون إلى إخراج المصلين والمعتكفين من داخل الحرم إلى الخارج، في الوقت الذي كان الشيخ علي الغامدي يقاومهم للدخول إلى الحرم مرةً أخرى، وهو لم يكن حينها يعلم حقيقة ما حصل بين الركن والمقام، وما هي إلا دقائق ليجد نفسه داخل الرواق العثماني؛ ليكتشفه الأمر حينها، فيمكث في الحرم غير بعيد، ويخرج منه بعد فترةٍ كآخر الناجين كما كان آخرهم في حادثة الطائرة في نفس العام.

- خصام واعتذار:

وفي زاويةٍ غير بعيدةٍ عن مكاتب استلام بطاقات صعود الطائرة، كان هناك اثنان من أصحاب الحجوزات لم يدركا الرحلة، وظلا في خصامٍ مع موظف الخطوط، وبينما هما ينتظران اللحاق بأقرب طائرةٍ متجهةٍ إلى جدة، إذا هما بطائرة الرحلة (163) تعود، والدخان يتصاعد من ذيلها؛ ليشاهدا معًا كارثة الموت الجماعي للركاب، ويعودا إلى ذلك الموظف الذي رفض إلحاقهما بالطائرة ليعتذرا منه، فقد جعله الله سببًا في عدم صعودهما إلى طائرة الموت.

- صدمة الأهل:

ذكر خالد العيسى وهو أحد موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية حينها: أن أحد زملائهم في الخطوط اجتهد كي يدرك الرحلة رقم (163) بيد أنه لم يستطع، رغم المحاولات التي بذلها زملاؤه في المطار، وحين أقلعت الطائرة أبلغ هذا الموظف زملاءه بأن معه سيارة زميلهم، الذي كَانِتمتع في تلك الفترة بإجازةٍ قصيرة، وطلب منهم أن يخبروه بأنه سيذهب إلى مدينة جدة بسيارة هذا الزميل، وعند وصوله إلى مدينة جدة سيرسل له السيارة عبر الشحن، وفعلاً ذهب إلى جدة، وفي صباح الغد طرق باب منزل والده؛ ليُفاجأ به أهله الذين كانوا يتابعون أخبار الطائرة غير مصدقين نجا ابنهم من الحادثة، حتى أن والدته من فرط فرحتها عقدت يمينًا أن لا يفارق المنزل لمدة شهرين، وهو ما دعا زملاءه إلأن يوضحوا الأمر لمدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية

القائد أحمد مطر، الذي عُرف بعلاقاته المميزة مع موظفيه، والذي كان مقدراً لظروف الموقف ومنح الموظف إجازةً طيلة تلك المدة.

- سكن الطلاب:

من بين قصص الناجين كان أحد طلاب معهد التربية الفنية بالرياض، قد أكد حجزه على موعد رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، ولأن المطار آنذاك لم يكن بعيداً عن مقر سكن طلاب المعهد، فقد حرص هذا الطالب على أن يبيت مع زملائه الذين يجاورونه في غرفة السكن بقصد إيقاظه في الموعد المحدد، إذ جاء متعباً من بعض أعماله وخشي أن تفوته الرحلة، وأصرّ على زملائه أن يوقظوه قرابة الساعة السابعة، ورغم أنهم فعلوا ما طلبه منهم إلا أنه لم يستجب، ونهض في ساعة متأخرة، وغضب لفوات الرحلة، ولكنه ما لبث أن عاد يحمد الله ويشكره ويحكي لزملائه خبر رحلة الخطوط السعودية (163) التي كان من المزمع أنه أحد ركابها.

- النجاة بالنفس:

كان ثمة مسافر سودانيّ تأخر قليلاً عن موعد الرحلة، وجاء يطلب من موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية محاولة إلحاقه بالطائرة، إلا أن موظفي الخطوط اعتذروا منه، وأخبروه أن الطائرة في طريقها للعودة إلى المطار، حيث تتعرض لحريق مجهول المصدر، شاهد هذا الرجل الطائرة وهي تريض في مطار الرياض والأدخنة تتصاعد منها، ووسط الضجيج والارتباك في صالات القدوم والمغادرة وأمام النداءات المتكررة من موظف الخطوط لهذا الرجل؛ لاستبدال تذكرته رفض هذا المسافر الرحلة، كما رفض أي تعويض وهو لمسرّعاً خارج المطار.

- القدر المكتوب:

ذكر مندوب مجلة اليمامة (13): أن أحد موظفي المطار أخبره أن ثمة أسرةً سعوديةً كانت تسعى لركوب الطائرة، وقد بذل القائد محمد الخويطر -رحمه الله - جهوداً لتحقيق رغبة الأسرة، ولو من خلال بعض المقاعد المخصصة للمضيفين، إلا أن المسؤول عن الإركاب في الطائرة وكذلك المضيفين اعتذروا من قائد الطائرة بلباقة، حيث الطائرة تكتظ بالركاب وحينها عادت الأسرة إلى أرض المطار من جديد، وربما كان نقاش القائد محمد مع مسؤول الحركة عند باب الطائرة، أي أن هذه الأسرة ركبت الحافلة التي تنقل الركاب من صالة المطار إلى الطائرة، حيث لم تكن البوابات المتحركة متوفرةً آنذاك، ولما لم يستطع القائد إلحاق هذه الأسرة عاد أفرادها إلى صالة المطار بعد أن دخلوا إلى المقصورة المكتظة بالركاب، فكان ذلك سبباً لنجاتهم بإذن الله.

- اللحاق بالرحلة:

لحظة... لحظة... دوت هذه الكلمات في أرجاء صالة المغادرة التي أصبحت خالية من الركاب، الذين صعدوا إلى طائرة الترايستار ذات الرحلة (163)، كان هذا صوت موظف الحركة آنذاك خليل الرويلي، وهو ينادي زميله عبد العزيز العويس المسؤول عن متابعة صعود الركاب من صالة المغادرة إلى الطائرة.

كان العويس قد سلّم جميع الركاب بطاقات الصعود، وبقي معه أربع بطاقاتٍ لم يحضر أصحابها إلى صالة المغادرة، وقبل إغلاق أبواب الطائرة جاء إليه أربعة من موظفي الخطوط السعودية، وطلبوا منه أن يلحقهم بالطائرة، وقد اتفق عددهم مع عدد البطاقات المتبقية، وفعلاً أراد العويس أن يلحق زملاءه الأربعة بعد أن يئسمن قدوم أصحاب هذه المقاعد، وكان زملاؤه يشرحون له ظروفهم وضرورة إلحاقهم بهذه الرحلة، في هذه الأثناء دوى صوت زميله خليل الرويلي: "لحظة... لحظة... لحظة... هنا عائلة من ركاب الطائرة"، وفعلاً حضر خليلٌ ومعه أسرةٌ سودانيةٌ من زوجين وأربعة أطفال، الأب ميرغني بابكر الحامدي وزوجته فاطمة وأولادهما خالد وسفيان ودالية وميادة، الطفلة الصغيرة عمرها تسعة شهور، وشقيقتها بعمر ثلاث سنوات، والولدان أربع وخمس سنوات، وكان حجز الطفلتين "دالية" و"ميادة" دون مقاعد لصغر سنهما، في حين كان جدّ الأطفال وجدتهم بانتظار قدومهم في مطار جدة⁽¹⁴⁾.

يتذكر عبد العزيز العويس هذا الموقف بعد أكثر من خمسة وثلاثين عاماً⁽¹⁵⁾، ويقول: أحضر زميلي خليل العائلة السودانية، فأعطيتهم البطاقات الأربع المتبقية؛ وعليه فلم يكن بمقدور موظفي الخطوط ركوب الطائرة... إنها الأقدار، لقد أغلقت ملف الرحلة، وصحبت العائلة معي ونزلنا إلى أن ألحقهم بالحافلة التي تقلّهم إلى الطائرة، ولا زالت صورتهم كأنها أمامي الآن، كانوا جميعاً بلباسٍ أبيض ناصع، الزوج بالثوب السوداني الجميل، وكذا كانت زوجته بعباءتها البيضاء، والطفلتان بفستانٍ أبيض كفساتين الأفراح، والطفلان يلبسان مثل لباس والدهما.

- الصحافة في الميدان:

كان مقرّ صحيفة الرياض التي تصدر من العاصمة السعودية يتوسط طريق خريص، ولم يكن حال هذا الطريق الحيوي الذي يقسم العاصمة إلى قسمين كما هو الآن في عام 1437هـ، إذ لا وجود آنذاك لجسر الخليج الذي افتتح في عام 1404هـ-1984م، كما لم يكن الطريق آنذاك حيويًا ومزدحمًا بالمحال والمعارض والسيارات، وربما كان بإمكان العاملين في صحيفة الرياض حينذاك مشاهدة أسنة اللهب وهي تلتهم الطائرة العملاقة، فمقرّ الصحيفة مواجهٌ للجهة الجنوبية من مطار الرياض.

وبعد انتشار أسنة اللهب في الطائرة وتحطم سقفها، دوت أجراس الهواتف في مقرّ صحيفة الرياض تنبئ عن خبرٍ جلل: "طائرة ركابٍ مدنيةٍ تحترق الآن في أقصى شمال

مدرج مطار الرياض".

يقول الدكتور عبدالمحسن الداود: ما إن وصلنا الخبر في مقرّ الصحيفة حتى خرجت مع المصور وزميلي محمد القحطاني، وهناك حاولنا الدخول إلى المدرج فلم يُسمح لنا، كما اجتهدنا في البحث عن أي مسؤول؛ كي نظفر بتصريح صحفيٍّ أو معلومةٍ حول الحادثة، إلا أن الجميع كانوا مشغولين، وكان الوضع مربكًا، ورجال الأمن منتشرون في كافة أرجاء وزوايا المطار، وكنا نتلقف المعلومات من هنا وهناك، إذ لم يكن ثمة متحدثٍ رسميٍّ، ولم يعقد حينها مؤتمرٌ صحفيٍّ، وربما حدث هذا في مطار جدة أو في مطار الرياض بعد الحادثة بيوم أو يومين.

توقفت صحيفة الرياض بعد الحادثة بيومين أو ثلاثة عن نشر الأخبار الرئيسية عن الطائرة، ولم تستطع الصحيفة الظفر بصور الطائرة المحترقة، وهو ما انفردت به صحيفة الجزيرة التي نشرت الخبر في طبعتها الأولى، واستطاعت من الغد تصوير الطائرة، كما استطاع مراسلوها محمد الوعيل وزميله عبدالرحمن المصبيح والمصور عبد الفتاح كالي أن ينفردوا بصورٍ مهمة، وهو ما عرّضهم للمساءلة من قبل المسؤولين، إلا أن الصحيفة بمحرريها إضافةً إلى كلٍّ من حامد عطاس وحمد القاضي استطاعت أن تتابع أخبار الحادثة، فالتقت مع عددٍ كبيرٍ من المسؤولين، وأجرت مقابلاتٍ كانت غايةً في الأهمية، كما نزل مندوبوها الوعيل والمصبيح وعبد الفتاح كالي -وهم من استطاعوا تصوير الطائرة في المطار- إلى مستشفى الرياض المركزي في حي الشميسي، ونقلوا لقراء صحيفة الجزيرة قصص الركاب وأهاليهم الذين التقوا بهم، كما نقلوا حجم المأساة التي شاهدها بأعين المكالمين من ذوي الركاب.

كان نائب أمير الرياض حينذاك الأمير سطاتم بن عبد العزيز -رحمه الله - هو المتابع لسير أعمال اللجان المشكلة جراء هذه الحادثة، وقد شاهد تفاصيل ما حدث في المطار وفي مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي⁽¹⁶⁾، حيث كان موجودًا أثناء وقوع الحادثة في مطار الرياض؛ لغرض توديع ولي العهد حينها الأمير "الملك" فهد بن عبد العزيز -رحمه الله-، واستطاع محمد الوعيل حينها أن يظفر بكل ما هو جديدٌ من أخبار الحادثة لتواصله المستمر مع الأمير سطاتم الذي كوّن الوعيل معه "مطبوعًا" صحفيًا للأخبار والأنباء المتسارعة.

- سوق البطحاء:

وغير بعيد عن قصص وروايات مشابهة جرت ليلة وقوع الحادثة، كان عبد العزيز بن عمر آل الشيخ على موعدٍ مع رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، بيد أنه وقبل موعد الرحلة فضّل الوقوف في سوق البطحاء الشهير وسط العاصمة الرياض، وهناك تسارع عليه الوقت وأدرك حين شاهد ساعته اليدوية أن ليس بمقدوره إدراك الرحلة، فعزم على السفر بسيارته

من الرياض إلى جدة، وفعلاً خرج من سوق البطحاء متجهاً إلى طريق الحجاز، فوصل في الغد إلى مدينة جدة بعد أن تواترت الأخبار بين أهله وذويه بوفاته في طائرة السعودية ذات الرمز (HK)، بيد أن دخوله عليهم ظهيرة يوم الأربعاء أحدث حالاتٍ من الإغماء بين مصدقٍ ومكذّب، وراح ذووه يكفكفون دموع الحزن والفرح في يومٍ لازالت ذاكرة عبد العزيز آل الشيخ تستعيده بتفاصيله الدقيقة.

- فضيحة مهنية:

وبتحليل محتوى صحيفة الجزيرة بعد خبر الحادثة يظهر لك استمرار "الجزيرة" في نقل كل ما هو جديدٌ عن الطائرة وظروف الحادثة، بل إن الخبر ظل لعدة أيام هو الخبر الرئيس في معظم طبعات الجزيرة، وإن لم يكن العنوان الرئيس، فهو ظاهرٌ في موجز الأخبار المهمة في الصفحة الأولى، وكما جاء سلفاً فصحيفة الجزيرة انفردت بالتقاط صورٍ ثمينَةٍ للطائرة، وربما كانت هي الوحيدة التي سعد مندوبوها إلى متن الطائرة بصحبة المصور عبدالفتاح كالي، الذي استطاع تصوير الطائرة من معظم زواياها، وهو الأمر الذي لم تستطع الصحف المنافسة الوصول إليه، ما حدا بعضها أن ينشر صور صحيفة الجزيرة مذيلة بأخبار جديدة عن الطائرة، وهو ما دعا الجزيرة أن تعلن في صفحاتها عن ما اعتبرته سرقةً لصورها الخاصة دون إذنٍ منها أو الإشارة لها بذلك، هذه "السرقة" أصبحت فضيحةً مهنيةً مدويةً وكانت حديث الوسط الإعلامي عدة سنوات، لاسيما في أروقة مهنة المتاعب.

وبالعودة إلى صحيفة الرياض التي كانت مواجهة لأسوار مطار الرياض من الجهة الجنوبية، فقد كُلف الشاب عبد المحسن الداود⁽¹⁷⁾ بالمهمة بعد أن ورد للجريدة اتصالٌ ينبئ عن الحادثة، وقد اشترط المسؤولون في الجريدة على الداود أن يكون الخبر جاهزاً في أسرع وقتٍ ممكن، إذ فات على الصحيفة ضمُّ هذا الخبر في النسخة أو الطبعة الأولى، وعليه كان لزاماً إلحاقه في الطبعة الثانية التي صدرت في الساعة السادسة صباحاً.

كان الوقت متأخراً، حيث تشير الساعة إلى الحادية عشرة ليلاً، وتبدو شوارع الرياض شبه خالية، لكن وصول محرر صحيفة الرياض كان متأخراً، حيث واجه الاحترازات الأمنية وإغلاق البوابات، ولم يكن بوسعه أن يلتقي بأحدٍ من المسؤولين، إلا أنه استطاع وزميله المحرر محمد القحطاني أن يحصلوا على مجمل الخبر، فرغم تأخرهم عن ركب بعض الصحف التي نشرت الخبر في طبعتها الأولى، إلا أن هذه الصحف وقعت في خطأ البيان الصحفي الأول الذي أعلنته كل من الخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني، حيث أعلنتا أن عدد المتوفين كان "265" ركباً، قبل أن تستدرك ذلك في البيان الثاني وفي اليوم التالي توضح العدد الحقيقي للركاب مع الطاقم الملاحي وهو "301"، ولم يكن هذا خطأ الصحف التي نشرت ما صرَّح به المسؤولون في الطيران المدني والخطوط.

وبتأخر صحيفة الرياض عن نشر الخبر استطاع الداود وزميله القحطاني أن يحصلوا على المعلومات الجديدة؛ لذا جاء الخبر العريض في "الرياض" كما يلي: "أول وأسوأ كارثة طيران سعودية، احتراق طائرة ترايستر ووفاة جميع ركابها وملاحيتها الـ "301"، 75% سعوديون والبقية أغلبهم إيرانيون وباكستانيون"، بيد أن الصحيفة ذكرت أن على الطائرة 16 ملاحًا، في حين كانوا 14 من ضمنهم قائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي.

- بطاقات الصعود:

مع انتشار السنة الذهب في جسم الطائرة أدرك رجال الإنقاذ أن جميع ركاب الرحلة (163) قد لقوا حتفهم،، هنا بدت علامات الرعب والفرع على وجوه العاملين في صالات المطار الذين وصلهم الخبر من زملائهم بالميدان، حينها بدأ الجميع غير مصدقين، وراح معظمهم يتأكد عبر الاتصال بزملائه في الساحة، حينذاك حضر الأستاذ: عبد الله البليهد وكيل إمارة منطقة الرياض إلى صالة المغادرة بصحبة عيد الكلابي مدير الخطوط الجوية العربية السعودية بمنطقة الرياض.

ذهب الاثنان على وجه السرعة نحو مكتب الموظف عبد العزيز العويس؛ بقصد جمع بطاقات صعود الطائرة لمعرفة أسماء الركاب وحصرها، وكان العويس قد جمع هذه البطاقات ووضعها في مغلفٍ خاصٍ بها كعادته مع كل رحلة تغادر عن طريقه،، ومع سماعه الخبر المفجع الذي لم يصدق في بادئ الأمر، حرص عبد العزيز أن لا يخالط بطاقات الصعود للرحلة (163) أي بطاقاتٍ أخرى، ويبدو -كما يروي لنا الأستاذ عبد العزيز العويس- أنه أثناء مراجعة الأستاذ عبد الله البليهد، والأستاذ عيد الكلابي لبطاقات الصعود حدث تداخل بين هذه البطاقات وبطاقاتٍ أخرى لرحلاتٍ سبقت الرحلة (163)، الأمر الذي حدا بمسؤول الحركة الأستاذ عبد العزيز العويس أن يوضح هذا لبعض زملائه احترازًا لأي مساءلة مستقبلية، وهنا سارع مديره المباشر حينها يحيى حجار إلى كتابة تقرير مفصل صادق فيه على كلام زميله عبد العزيز العويس،، بيد أن المسؤولين كانوا على علم بنظام الإركاب وإمكانية تبادل التذاكر، ومع هذا فقد استطاعت اللجان المشكلة بعد الحادثة حصر الأسماء، كما يقول الأستاذ طلال أبو الشامات، لكن هذا تم بصعوبة بالغة.

- الإصرار على الرحلة:

عند الساعة الرابعة عصرًا كان الشاب أحمد بن محمد المساعد بمعية أحد زملائه بانتظار موعد إقلاع رحلتهم إلى مدينة جدة عند الساعة الخامسة، كانت الرحلة قادمة من البحرين "ترانزيت" إلى الرياض في طريقها إلى جدة، وقد حاول زميلهم موظف الخطوط الجوية العربية السعودية محمد الدريس أن يقنعهم بتأخير الرحلة بضع ساعاتٍ للبقاء سويًا في المطار على أن يحجز لهم في الرحلة (163)؛ رغبةً منه في معرفة أخبارهم، لكنهم فضلوا اللحاق برحلتهم بعد أن كان زميلهم يحاول أن يقنعهم بالبقاء معه لا لشيء؛ سوى لأنهم لم

يلتقوا منذ مدةٍ ليست بالقصيرة، وهناك في مدينة جدة سمع الشاب أحمد -الذي أصبح فيما بعد موظفًا في الخطوط السعودية- وزميله الذي سافر معه بخبر الطائرة، كما حضر زميلهم محمد الدريس تفاصيل ما حدث في مطار الرياض.

- السعودية تعلن:

بعد الحادثة مباشرةً سعت الخطوط الجوية العربية السعودية للإعلان عن فتح مكاتبها بمدينة جدة طيلة الأربعاء والعشرين ساعةً يوميًا؛ وذلك للردّ على أي استفسارٍ خاصّ بضحايا الرحلة رقم (163) التي تعرضت للحادث الأليم بمطار الرياض، كما جاء ذلك في نصّ الإعلان الموزع على الصحف، ولاشكّ أن جهود إدارة العلاقات العامة ممثلةً بما يُعرف بإدارة أو خلية حلّ الأزمات، قامت بأعمالٍ دؤوب ومتواصلة، حيث استقبل الاتصالات والمراجعين والإجابة عن أسئلتهم واستفساراتهم، وربما تأمين نقل بعض ذوي الضحايا في الداخل والخارج، وتهيئة استقبالهم وإقامتهم وتنقلهم من مقرّ إقامتهم إلى حيث مستشفى الرياض المركزي (مدينة الملك سعود الطبية)، وإخراج تصاريح دفن الموتى بعد مشورة ذويهم أو نقلهم حيث أراد ذووهم أن يدفنوهم، كما ساهمت إدارة الأزمة بتأمين وحفظ أمتعة ضحايا الرحلة والتحقق من تسليمها لأصحابها، كل هذه الأعمال كانت محورًا رئيسًا لأعمال إدارات العلاقات العامة ممثلة بإدارة الأزمة، ولاشكّ حينها أن إدارتي العلاقات العامة في الخطوط الجوية العربية السعودية، وحتى في رئاسة الطيران المدني كانتنا أقل خبرة وإمكانات؛ ولذا دأب المسؤولون في هذين القطاعين، لاسيما الخطوط الجوية العربية السعودية أن يكونا خلية عملٍ من عدة موظفين من مختلف الإدارات للقيام بمهام إدارة الأزمة.

أثناء الرحلة

في مساء يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال عام 1400هـ، الموافق للتاسع عشر من شهر أغسطس عام 1980م أقلعت طائرة الخطوط الجوية العربية السعودية من مطار جناح بمدينة كراتشي في تمام الساعة 4.32 مساءً، وبعد مرور ساعتين وأربع وثلاثين دقيقة هبطت الطائرة في مطار الرياض القديم بعد رحلة طبيعية لم يُلاحظ في مسارها أي طارئ، وبعد ساعة وأربع وأربعين دقيقة مكثتها الطائرة في مطار الرياض بعد أن تم التأكد من جوازات الركاب وتفتيش الأمتعة التي بحوزتهم وإلحاق بقية المسافرين المتواجدين في صالة المغادرة بالرحلة، والذين يمثلون قرابة (75%) من الركاب، غادرت الطائرة بوابة المطار عند الساعة الثامنة وخمسين دقيقة، أي بعد ساعة وأربع وأربعين دقيقة منذ هبوطها؛ لتستمر في المدرج قرابة ثمان عشرة دقيقة -ويبدو أن المدرج حينها كان مزحومًا - لتقلع في تمام الساعة التاسعة وثمانين دقائق، أي بعد هبوطها بساعتين ودقيقتين كانت الطائرة قضتها على أرض مطار الرياض، استمرت بعدها الطائرة في عملية الإقلاع دون أن يلاحظ قائدها ومساعدته ولا حتى المهندس الجوي أو ملاحو الطائرة أو الركاب أي طارئ، إلى حين مرور سبع دقائق وتسع ثوانٍ، حيث اتضح للمهندس الجوي وجود دخان في أسفل ذيل الطائرة (18).

وبحساب الفترة الزمنية للأحداث فقد استغرق التأكد من وجود الخطر من قبل قيادة الطائرة قرابة أربع دقائق وإحدى وعشرين ثانية، وذلك وفق ما ذكره التقرير النهائي للحادثة، والحقيقة أن مرحلة الإقلاع ومن ثم التأكد من وجود الأدخنة إنما استغرقت اثنتي عشرة دقيقةً واثنتي عشرة ثانية، وحينها كانت الساعة تشير إلى التاسعة وعشرين دقيقةً واثنتي عشرة ثانية، وكانت الطائرة على ارتفاع (22400 قدم) من أصل (35000 قدم) كان من المزمع أن تصل إليها الرحلة حينها طلبت قيادة الطائرة من البرج الإذن بالعودة، بعد أن قطعت الرحلة (78) ميلًا، وأثناء العودة وعند الساعة التاسعة وخمس وعشرين دقيقةً وست وعشرين ثانيةً على بعد 40 ميلًا أكدت قيادة الطائرة للبرج وجود حريق على متنها، حيث شوهدت السنة النار في الذيل أسفل مقصورة الركاب، وفي الساعة التاسعة وست وثلاثين دقيقةً وأربع وعشرين ثانيةً هبطت الطائرة على مدرج المطار، واستمرت تسير على المدرج الرئيس إلى أن وصلت إلى الممر الفرعي الأخير ثم التفت بـ (180) درجةً خارج المدرج على الممر الفرعي، كما تفعل في الأوضاع الطبيعية، وكانت الساعة عند التفاف الطائرة تشير إلى التاسعة وسبع وثلاثين دقيقةً واثنتين وخمسين ثانيةً.

وبحلول الساعة التاسعة وثمان وثلاثين دقيقةً وست وخمسين ثانيةً توقفت الطائرة، أي أن توقفها جاء بعد ملامستها أرض المطار بدقيقتين واثنتين وثلاثين ثانية، وبهذا تكون الفترة الزمنية للرحلة بكاملها منذ إقلاع الطائرة -وليس من مغادرتها بوابة المطار- إلى توقفها في الممر الفرعي الأخير، قد استغرقت ثمانًا وعشرين دقيقةً وست عشرة ثانية، وقد استغرقت

الرحلة في ذهابها اثنتي عشر دقيقةً واثنتي عشرة ثانية، وفي استدارتها وعودتها استغرقت ست عشرة دقيقةً وأربع ثوان.

كان من المفترض أن يتزامن توقف الطائرة مع عملية إخلاء الركاب وفتح الأبواب من قبل ملاحيتها، إلا أن شيئاً من هذا لم يحدث، كما كان من المفترض أن يتزامن ذلك مع مداهمة رجال الإنقاذ لجسم الطائرة في محاولة لفتح الأبواب المغلقة واستدراك الأمر، إلا أن ذلك -أيضاً- لم يكن بمقدور رجال الإنقاذ الذين يحيطون بالطائرة، والذين تصور المحادثات الأرضية حقيقة ما دار بينهم وبين برج المراقبة الجوية الذي كان على اتصال بقيادة الطائرة، إذ لم يستطع هؤلاء المنقذون اقتحام الطائرة، حيث ما زالت محركاتها تعمل ولم تنطفئ هذه المحركات إلا بعد مرور ثلاث دقائق وخمس عشرة ثانيةً من توقفها وليس من هبوطها، ولا شك أنها مدةٌ طويلةٌ جداً في ظل هذه الظروف، ولكي نقرأ الأحداث كما هي فإنه من الضرورة أن نطلع على ما دار في قمرة القيادة ونقرأ مضامين تسجيلات الصندوق الأسود التي جاءت على النحو التالي:

- حوارات قمرة القيادة:

بعد سبع دقائق وتسع ثوانٍ من إقلاع الرحلة (163) صرّح مهندس الرحلة "برادلي كورتيس" القابع بمقعده خلف قائد الطائرة ومساعدته في قمرة القيادة: بأن ثمة دخاناً عند باب الأمتعة الخلفي (ب)، ما دعى القائد أن يطلب منه إيقاف التهوية؛ لكي يتأكد من حقيقة الدخان، وحين كرر المهندس إفادته بوجود الدخان في ذات المنطقة، سأله القائد: هل اتجه هذا الدخان إلى الباب الآخر؟ أجابه المهندس: لا، بل اقتصر على الباب (ب)، وأن منطقة (أ) سليمة من الدخان، حينها أجاب القائد: "حسناً، يمكننا المواصلة" ووافقه المهندس على ذلك.

غير أن القائد اكتشف مباشرةً أن التهوية لا تعمل مطلقاً في تلك البوابة، فوافقه المهندس على ذلك، ثم -وبنبرة تعجب- يكتشف المهندس أن الدخان ينبعث أيضاً من المنطقة (أ)، وهنا يتساءل القائد موجهاً خطابه للمهندس: إنن يتوجب علينا العودة أليس كذلك؟ دلى هذا التساؤل على أن قائد الطائرة كان حريصاً على العودة لولا أنه وزميله المهندس انشغلا في إجراءات التأكد من الحالة التي هم بصدها، ثم إن القائد سأل المهندس عن الإجراء الخاص بهذه الحالة في قائمة الفحص، لم يستطع المهندس تحديد الإجراء المتبع، وربما أنه لم يسمع السؤال جيداً، وحين أعيد له السؤال ظلّ يبحث عن الخطوات المتبعة في مثل هذا الحدث، وكان البحث آنذاك عبر كتابيٍ بالمعلومات والخطوات المتبعة للطوارئ، كما قام القائد ومساعدته بالبحث عن الإجراءات الخاصة بهذه الحالة، فيما ظلّ المهندس الجوي يؤكد أن الدخان فعلاً ينبعث الآن من البابين (أ) و(ب)، ثم عاود المهندس بحثه عن الإجراء الخاص بهذه الحالة لكنه لم يحصل على الصفحة أو الإجراء المتعلق بهذه الحالة وقد أشارت كتابات بعض المحللين الغربيين إلى أن هذا المهندس كان يعاني من عسر

القراءة "dyslexia"، تبعًا لانتقادات عديدة وُجِّهت له، بيد أن قائد الطائرة وفقًا لتسجيل الصندوق الأسود استطاع إيجاد الإجراءات الخاصة بالحادثة، رغم أن هذا من صميم عمل المهندس الجوي، وهو الخطأ الذي لم يغفره المحققون للمهندس "برادلي كورتيس" ذيلائنين والأربعين عامًا.

طلب هذا المهندس -حين علم بعطل النظام عن فحص البوابتين- من قائد الطائرة أن يسمح له بالذهاب إلى ذيل مقصورة الركاب؛ ليتأكد بنفسه مما يحدث هناك وكانت الطائرة قد خرجت من أفق مدينة الرياض، وربما كانت على مقربةٍ من بلدة القويمية، وفعلاً يأذن له القائد، ويُظهر التسجيل صوت إغلاق باب قمرة القيادة، وهنا يدور حديثٌ بين القائد ومساعدته، يقول القائد: إنه يستحسن بنا أن نعود إلى الرياض، وحدث هذا بعد مرور أربع دقائق وثمان وأربعين ثانيةً على اكتشاف الدخان.

كما أنه وفي هذه الأثناء استطاع قائد الطائرة أن يعرف الإجراء المتبع في هذه الحالة بعد تفحصه لكتيب قائمة الفحص وهو ما لم يستطع المهندس الجوي معرفته، رغم أنهم صميم عمله، هنا سخر القائد محمد الخويطر من المهندس الجوي وأطلع مساعده سامي حسنين على خطأ المهندس.

هنا يجب ملاحظة الوقت الذي استغرقه المهندس الجوي للتأكد من وجود الأدخنة في مؤخرة الطائرة، فسُتُّ وثلثون ثانيةً غير كافيةٍ للوصول إلى آخر مقعد في الطائرة والعودة منه، فما بالك بتحقيقه من الأمر، وقد أشار بعض الطيارين إلى هذه الملاحظة في نقاشهم عن الحادثة، ولاشك أن هذا كان تصرفًا سليمًا من المهندس الجوي، فعودته تدل على أن المضيفات في مقصورة الركاب أبلغنه بوجود أدخنةٍ بل نارٍ تتصاعد من آخر المقاعد في مقصورة الركاب قبل وصوله إلى هناك، وقد عاد إلى قائد الطائرة ليخبره بتواجد السنة النار هناك، الأمر الذي سارع معه قائد الطائرة بالعودة إلى مطار الرياض.

والأمانة فقد سأل القائد محمد الخويطر المهندس الجوي عن إمكانية العودة إلى الرياض منذ أن اكتشف هذا المهندس الدخان، وبالتحديد بعد تسع وأربعين ثانيةً من اكتشافه عند باب الأمتعة الخلفي "ب" ومباشرةً بعد أن ظهر في الباب "أ"، وهذه نقطةٌ مهمةٌ يجب التوقف عندها، غير أن سؤال القائد المهم ضاع وسط تحقق المهندس من الأدخنة في البوابتين، ويا للخسارة!! فربما لم يسمع سؤال القائد، بل ربما كان المهندس غارقًا في قراءة ما يتوجب عليه حيال أمر كهذا صارفًا جلَّ تركيزه حول مصدر الأدخنة؛ ولذا كانت إجابته عن سؤال القائد بأن قال: اكتشاف الدخان في بوابتي الأمتعة (أ) و(ب)؛ مما صرف القائد عن السؤال الأهم حول ضرورة العودة، وبدأت أسئلة تشخيص الحالة والبحث عنها في قائمة الفحص.

عاد المهندس الجوي بعد مرور ست وثلاثين ثانيةً من خروجه من قمرة القيادة؛ ليحمل النبا المرعب: "نعم، توجد لدينا نيران هناك"، ويبدأ العمل أكثر تسارعًا، ويطلب القائد من مساعده الاتصال بمركز المراقبة الجوية بمحطة الرياض قائلاً: أخبرهم بأننا عائدون، وفعلاً يتم الاتصال بمركز المراقبة، فيخبرهم المساعد بعودة الطائرة إلى الرياض، فيردّ المركز: "علم" لعكس المسار إلى الرياض وطلب السبب، ثم يستأذن المهندس من قائد الطائرة بأنه سيعلن حالة الطوارئ، فيسمح له القائد، ثم يتكرر السؤال من مساعده، فيقطع ذلك صوت مذعور يردد: "حريق.... حريق في الكابينة"، كان ذلك صوت إحدى المضيفات، وقد جاءت لتخبر القائد فيما كان المساعد على اتصال بمركز المراقبة في محطة الرياض، يخبرهم بالحريق داخل الطائرة، ويطلب ضرورة تواجد عربات الإطفاء، فيجيبه المركز: "حسناً، وإذا أردت الانخفاض يمكنك الانخفاض إلى أي ارتفاعٍ ترغبه".

إلى هنا تبدأ صفحة مفقودة من محادثات الصندوق الأسود المعلن، حيث يقف التسجيل المعلن بعد مرور اثنتي عشر دقيقةً وثانيةً واحدةً على الإقلاع، وكان الجزء الذي لم يُنشر من التسجيل بمقدار دقيقتين وسبع عشرة ثانية، ويبدو أنه كان ثمة مفاهمة على أفضلية الهبوط من عدمها، وربما في هذه اللحظات أو قبلها بقليل شعر الركاب بوجود الحريق داخل الطائرة، بل من المؤكد أن الركاب في المنطقة الخلفية من الطائرة شاهدوا الدخان ينبعث من مخزن الأمتعة أسفل الطائرة، ثم شاهدوا السنة اللهب وهي تغزومقاعدهم، وهنا بدأ الخوف والرعب بينهم، فيما بدأت الأسئلة والدهشة تتمكك الركاب في منطقة الوسط والمنطقة الأمامية، حيث ركاب الدرجة الأولى يحاولون الاستفسار والالتفات إلى الخلف، ثم التساؤل فيما بينهم، فقد كثر الهمس، وزادت نظرات القلق والحيرة، وبدأ مضيفو الطائرة ومضيفاتها وكل فريق الملاحية في عمل دؤوب، وربما كانوا يتلقون الأسئلة من هنا وهناك، حينها بدأت أصوات الركاب تتصاعد من ذيل الطائرة، وأدرك الجميع حينذاك خطورة الموقف، وكان صفير مؤشر تنبيه الحرائق يدوي في كل مكان على الرغم من أن التحقيقات استثبتت سلفاً تأخر هذا المؤشر في التنبيه على الحريق الذي اشتعل منذ اللحظات الأولى للإقلاع.

ولك الآن أن تتصور المشهد كما هو... طائرة معلقة بين الأرض والسماء يتزاحم فيها الركاب، يهرولون إلى مقدمتها خوفاً، وصراخٌ ووعيلٌ وأدخنة متصاعدة وأسنة من اللهب يشاهدونها بأعينهم، والطائرة ما تزال في عنان السماء، إنه الرعب بعينه، وهو ما دفع قائد الطائرة لأن يعطي مساعده والمهندس الجوي فرصة **إعلان حالة الطوارئ بعد اكتشاف الحريق مباشرةً**، أي بعد الإقلاع باثنتي عشرة دقيقةً وإحدوأربعين ثانية، وقبل الهبوط بست عشرة دقيقة، وهذا ما نفاه البيان الصادر من رئاسة الطيران المدني في إعلانها لنتائج المرحلة الأولى لأعمال اللجنة الفنية المشكلة للتحقيق حول الحادثة، والصادر في 27 ذي القعدة عام 1400هـ السابع من أكتوبر 1980م، أي بعد الحادثة بتسعة وأربعين يوماً، حيث ذكر البيان ما أسماه ست عشرة حقيقة، كان من بينها الحقيقة العاشرة بعنوان: "قائد الطائرة لم يعلن حالة الطوارئ للملاحين"، ونصّها: "ثبت من جميع التسجيلات التي جرى

الاستماع إليها أن قائد الطائرة لم يعلن حالة الطوارئ لملاحى الطائرة، أو يأمرهم قبل الهبوط بالاستعداد والقيام بإخلاء الركاب من مخارج الطوارئ مباشرة، كما كانت تقتضى الحالة".

والأمانة فإن تسجيل الصندوق الأسود يُظهر صوت إحدى المضيفات وهي تسأل القائد قائلة: "هل نقوم بالإخلاء؟"، بيد أن القائد لم يسمعها، وربما أنه كان مشغولاً بإجراءات الهبوط، الأمر الذي دعاها أن تعيد السؤال: إنه يجب علينا أن نقوم بالإخلاء، فيجيب بقوله: حسناً، ثم يطلب المهندس الجوي منها أن تعيد السؤال، ثم يجيبها: نعم، لكن عندما نكون على الأرض، حينها كان قائد الطائرة ومساعدته في عمل دؤوب، وقبل الهبوط بقرابة أربع دقائق ونصف يتكرر السؤال من إحدى المضيفات، التي يقول طلال أبو الشامات، وهو أحد موظفي الخطوط السعودية الذين أدركوا الحادثة، وكان ممن صدوا على متن الطائرة بعد إطفائها يقول: إن هذه المضييفة هي البريطانية "لويس هنيديرسون" وقد سألت قائد الطائرة: "أتريد منّا أن نخلي الركاب أيها القائد؟"، فسألها القائد: ماذا؟ فتعيد سؤالها: أتريد منّا أن نخلي الركاب عندما نتوقف؟، فما كان منه إلا أن طلب منها العودة إلى مكانها "اجلسي مكانك".

ويتضح أنه قبل هذا السؤال من قبل المضييفة كان القائد قد تلقى سؤالاً آخر من قبل مهندس الرحلة، جاء على النحو التالي: أتريد يا سيدي أن أغلق كافة صمامات الوقود بعد الهبوط؟ فأجابه القائد: كلا، بعد أن نوقف الطائرة؛ ولذا كان من آخر العبارات التي سجّلها الصندوق الأسود للقائد قوله: أخبرهم، أخبرهم بالأمر يقوموا بالإخلاء، **وكانت هذه العبارة قبل ملامسة عجلات الطائرة للأرض بثلاث وثلاثين ثانية**، وقد فسّر البعض (19) ذلك بأنه حرص من القائد -رحمه الله - على الهبوط والخروج الآمن والطبيعي من الطائرة، فالإعلان قبل هبوط الطائرة سوف يزيد من حالة الفوضى في مقصورة الركاب، واعتراض القائد محمد الخويطر -كما سيتضح لاحقاً - كان على طريقة الهبوط وليس على الإخلاء، وهذا ما سيتكشّف لنا بعد الهبوط، حيث تواصل الطائرة سيرها في المدرج دون توقف اضطراريّ، وهو لاشكّ كان خطأ فادحاً، ربما كان بالإمكان تجاوزه مهما كانت الظروف.

وبالعودة إلى سير محادثات الصندوق الأسود فقد اتفق القائد والمهندس على أقصى سرعةٍ للطائرة، وفعلاً كانت الطائرة تمخر عنان سماء مدينة الرياض، في حين كان القائد يسأل مساعده: هل تشاهد المدرج؟ فيجيبه المساعد: ليس الآن، فهم على بعد ثمانية وعشرين ميلاً، والطائرة مستمرة في سرعتها الهائلة وسط حوارٍ لا ينقطع بين القائد والمهندس الجوي والمساعد، في حين يُظهر التسجيل صوت أحد الركاب، وهو يحاول طمأنة ركاب الطائرة وتهديتهم وحثهم على الجلوس (20)، ووسط الظلام كانت الطائرة تمخر الأجواء صوب مدينة الرياض، ويظهر تسجيل الصندوق الأسود حديثاً متواصلاً لصوت نسائيّ في الخلف، في حين ملأ الرعب قلوب الركاب، وسط نداءات طاقم الملاحاة والمضيفين الذين يطالبون الركاب بالهدوء والعودة إلى أماكنهم.

كانت النداءات للركاب تتكرر في محاولة لتهدئتهم وطمأننتهم بأن الأمر مسيطر عليه، يحدث هذا في الوقت الذي يتردد الملاحون على قمرة القيادة، ويسألون القائد عن إمكانية الإخلاء أثناء الهبوط، ويخبرونه وزميلييه عن ظهور ألسنة اللهب عند الباب (L4)؛ ليرشدهم المهندس ويطلب منهم ضرورة إطفائه بطفايات الحريق، وهو ما كان سيقوم به المضيف حسب ما ورد في التسجيل؛ ليخبر المهندس قائد الطائرة بذلك، فيطلب من مساعده الاتصال بمركز المراقبة، وإخبارهم بأنه يوجد الآن حريق بالفعل في كابينة الطائرة ليتلقى الإجابة بالمعلومية، وأن عربات الإطفاء متمركزة ومتأهبة؛ ليبدأ نظام البث العام في الطائرة يوجه المضيفين والمضيفات من خلال النداء الداخلي إلى أخذ طفايات الحريق الموجودة في مطبخ الطائرة، في الوقت الذي يخبر القائد مساعده والمهندس الجوي بأن المحرك رقم (2) عالق وبأنه سيقوم بإطفائه، ويبدو أن هذا المحرك أشغل القائد كثيرًا أثناء هذه الرحلة.

في هذه الأثناء يلتقط الصندوق الأسود صوت إحدى المضيفات، وهي تشكو بفرع شديد من عدم قدرتها على الذهاب إلى ذيل الطائرة بعد الباب (L2) و(R2)؛ لأن الركاب يتدافعون في الممرات مع استمرار النداءات لضرورة التزام الركاب بالجلوس في مقاعدهم والابتعاد عن الممرات، وأنه لا يوجد خطر على الطائرة، في هذه الأثناء كان الوضع مرعبًا ومحزنًا في آن واحد، فالركاب في فوضى عارمة وسط صراخ وعويل، ولاشك أن منظر المضيفات وهنّ يحملن طفايات الحريق كان محزنًا، حيث ألسنة اللهب تتصاعد من أسفل المقاعد الخلفية، والأدخنة تزحف إلى مقدمة الطائرة، في حين تزداد الحرارة ويقل الأكسجين، وبعض المضيفات لم يستطعن الوصول إلى المنطقة الخلفية من الطائرة؛ حيث حال الركاب بينهم وبين ذلك بسببتكدسهم في الممرات، أما المضيفات المسؤولات عن الأبواب الخلفية للطائرة فكنّ في حالة يرثى لها، حيث حاولن قدر الإمكان إيقاف تمدد ألسنة اللهب؛ ليحلن دون انتشار النار داخل مقصورة الركاب، بيد أن ذلك لم يتسنّ لهنّ، فالطائرة تهتز في حالة هبوط اضطراريّ وعلى أعلى سرعة ممكنة لها، وفي مشهد محزن وجد المحققون -بعد وقوع الكارثة- جثث المضيفات والمسؤولات عن الأبواب الخلفية خلف الزحام آخر مقصورة الركاب، وبين أكفهن الرقيقة -أو قريبًا منهن- وجدت طفايات الحريق التي استخدمت بنسبة كبيرة، كان منظرًا مؤلمًا بيد أنه حمل دلالات لأولئك المحققين عمّا كان يجري في مقصورة الركاب في الدقائق العصبية.

يتواصل النداء: أيتها السيدات والسادة اجلسوا، اجلسوا... ثم يتبع هذه النداءات طلب مساعد القائد من برج المراقبة في الرياض ضرورة تواجد عربات الإطفاء عند ذيل الطائرة بعد ملامستها للأرض، وبعد مشاهدة القائد للإنارة الصفراء في طريق المطار تساءل: أين المطار أنا لا أراه؟

ويبدو أنهم حينها كانوا على مقربة من المطار، حيث ظلّ المساعد يشير إلى القائد: أترى تلك الأضواء هناك، هذا هو الإستاد؟ ورغم أن الموسم كان وسط الصيف، إلا أن إضاءة

ملعب رعاية الشباب⁽²¹⁾ في حيّ الملز كانت حينذاك مضاءةً أو ربما شيئًا منها، ولعل قائد الطائرة كان حريصًا على تحديد موقع المدرج؛ خشية فقدانه إحدائيات الموقع أو تعطل النظام الملاحي في أي وقت، حيث يسجل له الصندوق الأسود السؤال عن موقع المطار قبل هذه اللحظة أيضًا.

بعد ذلك بدقيقةٍ وتسع ثوانٍ شاهد المساعد والقائد مدرج المطار، فطلب المساعد على الفور من مركز المراقبة في المنطقة إمكانية الهبوط، فأعطي تأكيد الأولوية، كما أعطاه البرج إمكانية الهبوط وزوّده بسرعة الرياح واتجاهها.

وفي هذه الأثناء كان نظام البثّ العام داخل الطائرة يدعو جميع المضيفين والمضيفات للتوجه لأماكنهم عند الأبواب، وكم كان هذا أمرًا ملحًا، لكنه للأسف جاء متأخرًا، حيث حال الركاب بينهم وبين الأبواب، كما كانت النداءات تدعو جميع الركاب إلى ربط الأحزمة والجلوس في أماكنهم باللغتين العربية والأوردية، وكان القائد حينها منشغلًا بالمحرك رقم (2)، ومساعدته يؤكّد على برج المراقبة ضرورة تأهب عربات الإطفاء، فيتلقى الردّ: "تمّ التأكيد، إنهم مستعدون"، إلى هذه اللحظة -أي قبل الهبوط بثلاث دقائق واثنتين وعشرين ثانية- كانت سرعة الطائرة عالية، حيث يوضّح المهندس أنه سيُبقي السرعة مرتفعةً قدر الإمكان، وهو ما أقرّه عليه القائد.

غير أن النداءات التي كانت ترددها رئيسة المضيفات "فاطمة سوبيالو فرانسيس"⁽²²⁾ للركاب، إضافةً إلى ما تمّ تسجيله عن طريق نظام البثّ العام، يوضح أن مقصورة الركاب شهدت جلبة وضوضاء لم تستطع المضيفات السيطرة عليها، ربما لأن ركاب المناطق الخلفية في الطائرة لم يعد بمقدورهم المكوث في أماكنهم، بل إن معظم الركاب كانوا واقفين في الممرات؛ فهم لم يستطيعوا مقاومة الأدخنة السامة، كما لا يستطيعون مشاهدة أسنة النار، فما بالك بالاقتراب منها!!

هنا أعلن طاقم الملاحين من خلال نظام البثّ العام: أن على الركاب الاستعداد للهبوط الاضطراري، وقد جاء النداء على النحو التالي: "نحن على وشك الهبوط أيتها السيدات والسادة، ضعوا أيديكم خلف رؤوسكم استعدادًا للارتطام، يا شباباشرحوا وضعية الارتطام، يا شباباشرحوا وضعية الارتطام".

ويستمر هذا النداء ويتكرر خلال اللحظات أو الدقائق الأخيرة، وقبل الهبوط بنصف دقيقةٍ تُعاد هذه العبارة على الركاب: "ضعوا أيديكم خلف رؤوسكم، ورؤوسكم بين ركبكم، أيديكم خلف رؤوسكم"، إلا أن القائد -كما ذكرنا سابقًا- سجّل له الصندوق الأسود قبل الهبوط بثلاثٍ وثلاثين ثانيةً عبارته الشهيرة: "أخبرهم، أخبرهم بالأيقوموا بالإخلاء"، وربما كان ذلك اجتهادًا من ملاحى الطائرة، أو ربما أن القائد الخويطر أراد أن يكون الهبوط طبيعيًا وهو ما تمّ بالفعل، وفق ما أشار إليه البيان الصادر من رئاسة الطيران المدني في إعلانه

لنتائج المرحلة الأولى لأعمال اللجنة الفنية المشكّلة للتحقيق في الحادثة، وكان المهندس الجوي قد استجاب لأمر القائد حين أمره بإخبارهم بعدم الإخلاء، حيث قام هذا المهندس من مكانه، وخرج إلى الركاب والملاحين وهو يقول: "لا حاجة لذلك، نحن بخير لا توجد مشكلة، لا توجد مشكلة"، سجّل بعدها الصندوق الأسود العدّ التنازلي للهبوط على المدرج؛ لينقطع هذا التسجيل وسط صراخ الركاب وعويلهم في اللحظات الأخيرة، وهو ما أثر كثيرًا في نفوس كل من سمع هذا التسجيل، لاسيما أولئك الذين شعروا بتقصيرهم تجاه إنقاذ الأبرياء.

- هبوط طبيعي:

لم يرفض قائد الطائرة ولا حتى المهندس الجوي عملية الإخلاء، بيد أنهما كانا قد حدداها حين تتوقف الطائرة وهذا أمرٌ بديهيّ، أما رفض القائد لتعليمات الهبوط الاضطراري فقد كان واضحًا، إذ لا حاجة لزيادة جرعات الرعب التي كان يعيشها الركاب؛ ربما لأنه كان واثقًا من قدرته على الهبوط الطبيعي وهو ما تمّ له فعلاً، حيث استطاع الخويطر أن يعيد الطائرة وينزلها إلى أرض المطار نزولًا طبيعيًا رغم سرعة الطائرة وتعطل محركها رقم (2)، واشتعال النار في مجموعة الذيل ومقصورة الركاب، وتكدس جميع الركاب في مقدمة الطائرة، وكل ذلك من الممكن أن يؤثر على عملية الهبوط، إلا أن الخويطر -رحمه الله - استطاع تلافي هذه المخاطر. والخطأ الفادح أن البعض -ومنهم مايكل بوسبي (23)- فسّر رفض قائد الطائرة لإجراءات الهبوط الاضطراري بأنه رفض إخلاء الركاب، وهذا افتراء بحق قائد الطائرة الذي تثبت تسجيلات الصندوق الأسود عدم اعتراضه على ضرورة إخلاء الركاب ولعدة مرات، ولكنه كان يشترط ذلك حال الهبوط وتوقف الطائرة، كما أنه حين اقترب من المطار لم يعترض على رئيسة الملاحين حين طلبت من زميلاتهن المضيفات التوجه للأبواب بغية الإخلاء عند الهبوط، وإن كان -رحمه الله - لم يصرح عن ذلك بوضوح، إلا أنه كان يجيب عن أسئلة الملاحين ومنذ وقت مبكر أن الإخلاء سيكون حال توقف الطائرة، كما أن التسجيل يظهر اعتراضه على طلب رئيسة الملاحين لركاب الطائرة بالاستعداد للهبوط الاضطراري، وهو ما لم يلجأ إليه الخويطر، حيث هبط هبوطًا سلسًا، لكنه استمرّ في السير على المدرج.

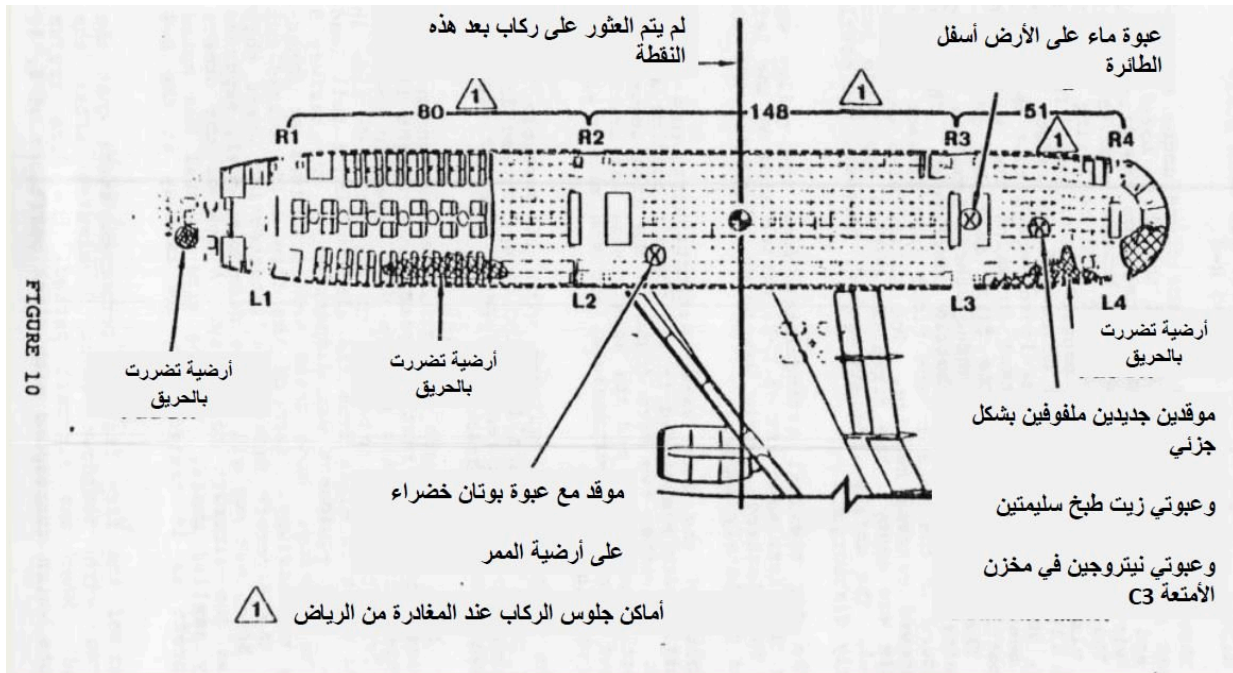
- مواقد الغاز:

قبل أن تبدأ لجان التحقيق في البحث عن السبب الرئيس في اشتعال مخزن الأمتعة في الطائرة، كان ثمة بيانٌ صادرٌ من رئاسة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية، أوضح أن المفتشين ورجال الإطفاء وجدوا موقدَ غازٍ صغيرًا مع عبوتين خضراوين على أرضية الممر الأيسر في الجزء الأوسط من الطائرة، كما وجدوا موقدين جديدين ملفوفين بشكلٍ جزئيّ، وعبوتي زيت طبخ سليميتين وعبوتي نيتروجين في مخزن الأمتعة (C3) في ذيل الطائرة قريبًا من مصدر الحريق، وفي مقصورة الركاب في

ذيل الطائرة، وجدوا طفاية حريق، ولم تثبت الأدلة والقرائن أن هذه المواقد كانت سببًا في الحريق، بل الغريب والغريب جدًا أنها كانت سليمة.

ويبدو أن فريق الملاحه في مقصورة الركاب قد بذل المستحيل للإسراع في إطفاء أسنة اللهب قبل انتشارها، بيد أن ذلك لم يتسنى لهم ربما للتأخر في عملية الإطفاء، أو ربما لتوسع أسنة النار وانتشارها، لاسيما أن المضيفات وجدن صعوبةً في تنقلهن داخل المقصورة، حيث هرع الركاب إلى الصفوف الأمامية في الطائرة، وهذا دون شكَّ صعب من دور هؤلاء المضيفات، ناهيك عن صعوبة الوصول إلى قمرة القيادة، حيث قائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي، وكذلك صعوبة الوصول إلى رئيسة المضيفات التي سجّل لها الصندوق الأسود توجيهاتها المستمرة لفريق عملها.

لم تثبت نتائج التحقيقات التي صدرت فيما بعد أي علاقة لعبوات الغاز في اشتعال الحريق، رغم توقعات البيان الثاني الصادر عن رئاسة الطيران المدني والخطوط السعودية -بإحدى الأمر- وجود علاقة بين هذه المواقد والحريق، إلا أن النتائج النهائية التي صدرت بعد أكثر من عام ونصف العام لم تثبت أي علاقة لهذه العبوات باشتعال الحريق؛ ولذا فقد اعتمدت الصحف الأجنبية، لاسيما الأمريكية على هذا البيان ورجّحت علاقة هذه العبوات بالحادثة.



الشكل ١٠ يوضح أماكن وجود جثث الركاب في الطائرة

الصورة كما وردت في التقرير النهائي للحادثة وتظهر تفاصيل ما وجده رجال الإنقاذ حين دخولهم الطائرة بعد إطفائها

- الزموا مقاعدكم:

كان الوضع مربكاً، وكانت رئيسة المضيفات توجه مضيفاتها أولاً بأول، ويظهرها التسجيل وهي تنادي بأعلى صوتها مخاطبةً الركاب: "إلى جميع الركاب الزموا مقاعدكم، الرجاء الجلوس، ابتعدوا عن الطريق... على الجميع الجلوس، ابتعدوا عن الممر، لا يوجد خطراً على الطائرة، يجب على الجميع الجلوس في مقاعدهم... اجلسوا على مقاعدكم، اجلسوا على مقاعدكم، أيها السادة والسيدات اجلسوا في مقاعدكم... لن يحدث شيء للطائرة، أيها السيدات والسادة اربطوا أحزمتكم، لا تقفوا هكذا، اجلسوا على مقاعدكم... اجلسوا...".

وكان من بين فريق الملاحه مضيّف وثلاث مضيفات من الجنسية الباكستانية، كانت إحداهن "فوزية صفي الدين" في الرابعة والعشرين من عمرها، وهي الوحيدة التي وُجدت بطاقتها الوظيفية التي تحمل اسمها وصورتها، وغير بعيدٍ عنها شيكٌ من الخطوط الجوية العربية السعودية بمبلغ مرتبها الشهري (50، 2403)، وقد وُجد هذا الشيك مع بطاقتها الوظيفية سليمان لم تمسهما السنة اللهب، وظلتا في هيكل الطائرة أكثر من تسعة عشر عاماً، حيث وجدتهما عمال المهندس طلال العتيبي الذي اشترى الطائرة مطلع عام 1420هـ، حين قام بقص الطائرة وتقطيع أجزائها بداية عام 1420هـ كما سيأتي.

وقد ظهر صوت إحدى المضيفات التي يرجح أنها "فوزية" وهي تطلب من الركاب الجلوس في مقاعدهم باللغة الأوردية، كما كانت رئيسة المضيفات توجه مضيفاتها: "المضيف L4 والمضيف R4 خذوا طفايات الحريق الموجودة في مطبخ الطائرة"، حينذاك تصيح إحدى المضيفات: "لا مجال لي للذهاب إلى الخلف بعد البوابة L2 و R2؛ لأن الركاب يتدافعون في الممرات".

- في مكاتبهم:

على الرغم من أن الحادثة تسببت في حالة إرباكٍ لموظفي الخطوط ورئاسة الطيران، لاسيما الجهات المعنية مباشرةً بالحادث كوحدات السلامة والرقابة الجوية وخدمات الساحة وفرق الصيانة، ورغم أن حالة الإرباك طالت الخدمات الإدارية داخل صالات المطار، إلا أن عدداً ليس بالقليل من موظفي المبيعات والحجز وبعض موظفي الحركة والركاب كانوا بعيدين عما حدث، بل إن بعضهم استمر في مكتبه دون أن يسمع أو حتى يشعر بتداعيات الحادثة، ويقول موظف المبيعات حينها عبدالرحمن بن عبدالله السديس: كنت وبعض الزملاء غارقين في أعمالنا ولم نشعر أبداً بخبر الطائرة، وعلى الرغم من أن الأخبار بدأت تنتشر بين الزملاء، إلا أن الجميع -في بداية الأمر- كانوا يتوقعون حدثاً طارئاً بسيطاً،

لكن الأخبار التي بدأت تصلهم من بعض زملاء في الساحة جعلت الأمر أكثر جدية، وحملت تخوفًا أكبر، ومع هذا ظلّ بعض الموظفين بعيدًا عما يحدث للرحلة (163)، وكنت من بين أولئك الذين تفاجؤوا بالخبر في نهاية فترة عملي عند منتصف الليل، حيث سيارات الإسعاف وعربات وصهاريج الدفاع المدني والطائرات العامودية، ناهيك عن زحام الساحات الخارجية للمطار، حيث تجمهر عددٌ كبيرٌ من الناس للاستعلام عما جرى.

- مهام الملاحين:

لاشكّ أن عمل فريق الملاحية داخل الطائرة موجهٌ لسلامة الركاب، إذ ليست الضيافة وخدمة الركاب من الأولويات أو من صميم عملهم؛ لذا فإن كثيرًا من شركات الطيران تعتبر هذه الخدمات إضافيةً لعمل الملاحين، وعليه فإن مسؤولية هؤلاء الملاحين هي السعي لتحقيق أعلى درجات السلامة للركاب وإرشادهم بوسائل النجاة والخروج الآمن في حالة الخطر لا قدر الله، كما أنهم موزعون على الأبواب؛ لذا فإن الطائرات الكبيرة ذات الأبواب الثمانية تحتاج إلى ثمانية ملاحين، بالإضافة إلى رئيسهم ومساعدته إن استدعى الأمر، كما يراعى في ذلك عدد الركاب، فقد يزيد عدد الملاحين بزيادة عدد الركاب، وهو ما حدث في هذه الطائرة؛ حيث كان عدد الملاحين يقدر بأحد عشر ملاحًا، عشر نساء ورجل واحد، ثمان منهن موزعاتٌ على أبواب الطائرة الثمانية ورئيستهن ومساعدتهن، وربما كان الملاح الحادي عشر مكلّفًا بمراقبة أو اختبار عمل زملائه، كما جرت العادة في بعض الرحلات، أو حسب ائتمال مقاعد الطائرة بأكثر عددٍ من الركاب.

كان هناك أربعة ملاحين استقلوا هذه الرحلة كركابٍ لاستلام رحلتهم من جدة، وكان من بينهم الشاب محمد المرزوقي، وقد جاء في البيان الذي أصدرته الرئاسة العامة للطيران المدني في السادس والعشرين من شهر ذي القعدة عام 1400هـ، الموافق للسادس من شهر أكتوبر عام 1980م حول نتائج المرحلة الأولى لأعمال اللجنة الفنية المعنية بالحادث: إن جميع ملاحي الطائرة مؤهلون للقيام بواجبهم بموجب الأنظمة المحلية والدولية.

كما ذكر البيان في إحدى فقراته: أن جثث المضيفين⁽²⁴⁾ والمضيفات وُجِدَت بعيدةً عن أبواب الطائرة، ويفصل بينهم وبينها العديد من جثث الركاب التي كانت متراكمةً حول الأبواب، الأمر الذي يبدو أنه أعاق الملاحين عن أداء واجبهم في فتح الأبواب⁽²⁵⁾.

- عشر دقائق:

وفي قصةٍ غير بعيدةٍ كان الشاب محمد بن إبراهيم عثمان أحد طاقم الملاحية الجوية في الخطوط الجوية العربية السعودية على موعد العودة إلى جدة من الرياض، كراكبٍ وليس كمضيفٍ جويٍّ، ولكنه نجا مع بعض زملائه من حادثة الرحلة التي كانوا بصدد للحاق بها، حيث رحلة السعودية (163) بانتظارهم، والسبب أن الطائرة التي كانت تقلهم قد تأخرت

في مطار جدة قرابة عشر دقائق، وكان مسار رحلتهم من جدة إلى الرياض ثم إلى الخرطوم؛ لذا فقد جاء وصولهم إلى الرياض متأخرًا عشر دقائق أيضًا؛ مما فوّت على محمد وزملائه اللحاق بالرحلة (163)، وحين علموا بمغادرة رحلتهم مكثوا في المطار بانتظار إحقاقهم بالرحلة التي تليها، وبينما هم كذلك إذا بالأنباء المفجعة تصلهم بعودة رحلة الخطوط السعودية رقم (163) التي كان من المفروض تواجدهم على متنها، وهناك شاهد محمد وزملاؤه الفصول المأساوية لمصير الرحلة (163)، وعادوا إلى مقر إقامة موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية، حيث توقفت الرحلات في مطار الرياض القديم، وهناك تملّك الحزن والأسى مشاعر محمد وزملائه، وهو ما فوّت على محمد إخبار والدته وأهله بسلامته، وهم الذين اعتادوا على تأخر بعض الرحلات، أو إضافة رحلات جديدة في جدول أعمال موظفي الملاحه الجوية، إلا أن انتشار خبر مصير الرحلة (163) في الصباح الباكر جعل الأنباء تتواتر بأن محمد كان فعلاً أحد ركاب الرحلة التي لم تصل إلى جدة، وهناك اجتمع أبناء العائلة من مكة المكرمة وجدة والمدينة المنورة في منزل والد الملاح محمد بن إبراهيم عثمان، وبينما كان الجميع يستقبلون العزاء على الرغم من عدم تأكد الخبر لديهم، إذا بابنهم محمد يدخل عليهم؛ لتستبدل الأتراح بالأفراح وتسقط السيدة "زهيرة" في حالة إغماء بعد أن رأت ابنها عاد إليها سليماً معافى بحمد الله.

ويتعجب الملاح محمد إبراهيم من حاله وكيف أنساه حزنه على فراق زملائه ضرورة الاتصال بوالدته وأهله، ويتذكر في حديث له مع صحيفة البلاد كيف كان القائد محمد الخويطر محبباً له ولزملائه، ويقول: نعم لقد كتبت لي الحياة من جديد، ومع ذلك فأنا لست سعيداً بهذا الحال لسبب واحد، وهو أنني فقدت بعض زملائي وأساتذتي ورفاق عملي، إنك لا تتصور كم نحبّ القائد محمد الخويطر؛ لأنه يُشعر كل إنسان يعمل معه بأنه جزء منه، فقد علمنا كيف نحبّ عملنا، وكيف نبالغ في الاهتمام به ونضحّي في سبيله (26).

- المدرج والبرج:

يتضح من خلال تسجيلات الصندوق الأسود أن قائد الطائرة -رحمه الله- طلب من برج المراقبة الجوية تكليف سيارة تستقبله على مدرج المطار؛ للتأكد من وجود دخان في مجموعة الذيل، وفعلاً استقل الأستاذ أحمد المغربي "نائب مدير إدارة المراقبة الجوية" حينذاك سيارة سوبربان بيضاء، ونزل إلى مدرج المطار بانتظار وصول الطائرة المنكوبة، وبنزول الأستاذ المغربي من مكتبه بقي مدير الإدارة محمد سراج شمس في المكتب، أما برج المراقبة الجوية فلا يوجد فيه سوى الموظف الشاب ابن العشرين عاماً ولي قوته، الذي تلقى الإشارات الأولى من الخط الساخن، وأدرك حينها أن العمل سيتضاعف عليه، لاسيما وأنه على علم مسبق بغياب زميله الذي بجانبه، والذي أبلغه بالأمس أنه سيسافر إلى المدينة المنورة بصورة عاجلة، واستأذنه في يوم واحد فقط، بيد أن المراقب الجوي ولي قوته حظي بزيارة أحد زملائه في العمل قبل الإنذار بدقائق، كان ذلك الزميل هو علي بن عبد الحميد المغربي، ولبعد العهد بينهما ظلّت التحيات متبادلة، كما ظلّ السؤال عن الأهل

والزملاء، وتذكر الاثنان أيام الدراسة في المعهد الذي تخرجا منه قبل عامين، ولم يقطع هذه الأحاديث الجميلة إلا الإنذار العاجل الذي ينبئ عن عودة طائرة لرحلة السعودية رقم (163).

وجد المراقب الجوي ولي قوته في تواجد زميله القديم فرصة في مساعدته وتوزيع العمل بينهما، بيد أنه ومع استمرار الاتصالات من قمرة قيادة الرحلة (163)، وبنزول الأستاذ أحمد المغربي إلى مدرج المطار لاستقبال الطائرة تلبية لطلب قائدها، طلب مدير المراقبة الجوية الأستاذ محمد سراج شمس موظفًا آخر له خبرة أطول، وإن لم يكن بعيد العهد بالتعيين والوظيفة، فالمراقب الجوي الشاب حمد العوفي²⁷(2) كان هناك في إحدى الردهات مع بعض زملائه الذين انتهت وريدياتهم، وكأنما كان على موعد مع طلب عاجل تزامن مع اتصال طارئ ورد إلى برج المراقبة الجوية من الخط الساخن.

- ردهة الموظفين:

في إحدى ردهات مطار الرياض بجوار برج المراقبة الجوية كان ثمة مجموعة من موظفي الخطوط السعودية ورئاسة الطيران وبعض العاملين في المطار، كانوا يتبادلون الأخبار والأحاديث، وكانت أحاديث سهر وسمر لطالما عبرت عن شجون الغربة والحنين إلى الأهل والأقارب، ولم تكن تلك الغرف تخلو من جهاز التلفاز الذي كان يذيع الأخبار الرئيسية وسط ترقب لاجتماع وزراء الداخلية العرب في مدينة الطائف، منظرًا لا يخلو من ضجيج مكيف الفريون وفناجين القهوة العربية القابعة في إحدى الدلاء، بجوار ثمرات البرحي وحبوبات متناثرة من "الفصص"، صحفٌ مكدسةٌ وحديثٌ لا ينقطع عن فرص النقل والترقيات، وصخبٌ مجلجلٌ يتزامن مع نقاشاتٍ حول الأندية الرياضية، صفقة النادي الأهلي مع اللاعب طارق ذياب، وإمكانية تجديد عقد البرازيلي "ريفليانو" ومواجهة منتخب الخليج لنادي "هامبورغ" الألماني، وإعجابٌ بالحاضر المشرق للكرة الآسيوية "الشاب" ماجد عبدالله، نقاشات لا يقطعها إلا الأهازيج الاتحادية من زميلهم في قسم الحركة ابن حي الكندرة الذي ينتظر موعد استلام عمله بعد أقل من ساعة، أحاديث لا تخلو من الطرائف والتعليقات، فقد كان هؤلاء الشباب -لاسيما موظفو علاقات الجمهور- يتبادلون نوادر القصص والمواقف مع المسافرين، لا يقطعها إلا ضحكات زميلهم الذي طلبه أحد المسافرين الآسيويين تذكرة ذهاب وإياب إلى مدينة جدة، بيد أنه عبر عنها بقوله: "أنا روح جدة أنا تعال"، مثل هذه المُلح والحكايات كانت حافزًا ودافعًا لبقاء بعض الموظفين في المطار حتى بعد نهاية ساعات عملهم.

- فزعة المراقب:

ما إن وصل خبر الطائرة المفجع إلى ردهة الموظفين إلا وأسرع المراقب الجوي حمد العوفي لاستلام زمام الأمور مع زميله ولي قوته، وهناك قَسَموا العمل بينهما، قال حمد

لزميله قوته: استلم أنت موجة قائد الطائرة، وأنا استلم الموجة الأرضية، ومع اقتراب هبوط الطائرة ظلّت الطلبات المتلاحقة تتردد على مسامع المراقب الجوي ولي قوته، إذ أن هناك مجموعة من الطائرات ترغب في الهبوط، كما أن ثمة طائرات أخرى تنتظر الإذن بدخول المدرج والسماح لها بالإقلاع، بيد أن ولي قوته وزميله حمد العوفي كررا على مسامعي أن الأولوية أعطيت للقائد محمد الخويطر للهبوط بطائرته المنكوبة، ومع اقتراب الطائرة من المطار كانت هناك طائرة خاصة صغيرة الحجم من نوع "فالكون 50"، كما يتذكرها ولي قوته وزميله حمد العوفي، ألح قائدها على ضرورة منحه الإذن بالهبوط، بينما طلب منه المراقب الجوي ولي قوته البقاء قليلاً في سماء الرياض، ثم أخبره بصعوبة منحه إذناً بالهبوط في ظلّ هذه الظروف، كما أخبر غيره من طائرات الركاب الأخرى التي ظلّت ولفترة ليست بالقصيرة تجوب سماء العاصمة، إلى أن طلب منها المراقب ولي قوته فيما بعد ضرورة البحث عن مطارٍ بديل، وكان ذلك بعد هبوط طائرة الرحلة (163)، وفعلاً استجاب الجميع لأوامر المراقب الجوي، إلا قائد طائرة الـ "فالكون 50"، فقد أبلغ المراقب الجوي بضرورة الهبوط لانعدام الوقود الكافي في طائرته، وفعلاً كانت هذه الطائرة أمام خطرٍ محقق، إذ مع هبوط طائرة الرحلة (163) بذل المراقبان الجويان ولي قوته وحمد العوفي جهوداً مضنية؛ للتأكد من خلوّ المدرج لهذه الطائرة التي هبطت -بعد طائرة الرحلة (163)- وسط الأجواء الصاخبة التي تشهدها أرض المطار.

كان ثمة طائرة رابضة في إحدى زوايا المطار، وكانت على أهبة الإقلاع، ومن حديث المراقبين الجويين ولي قوته وحمد العوفي يتضح أن قائد هذه الطائرة القائد الخبير نهار النصار⁽²⁸⁾ ومساعدته القائد صالح قاري لم يتأخرا، بل أقلعت طائرتهما بعد هبوط طائرة الخويطر، ويذكر حمد العوفي: أن قيادة هذه الطائرة حين طلبت منه السماح لدخول المدرج، قال له قائدها: لا تستعجل في عملك، نحن سننتظر إلى أن تنهيا لك الظروف، ويضيف حمد: فعلاً أعطيت هذه الطائرة فرصة الإقلاع بعد السماح لطائرة الـ (فالكون 50) بالهبوط.

وكان من المفترض إغلاق المدرج لحين الانتهاء من المشكلة القائمة والمتمثلة بحريق الترايستار، كما كان من الضرورة أن يغلق المدرج حتى يتم التأكد من خلوه من أي قطعٍ أو آثارٍ بعد الحادثة.

- فوق المدرج :

كانت قيادة الطائرة أثناء عودتها إلى مطار الرياض على اتصال مستمر بالمراقبة الجوية "الاقتراب الآلي"، وكان ثمة عدد من الطائرات العائمة فوق سماء العاصمة في طريقها إلى الهبوط بالمطار، ومن بينها طائرة ترايستار قادمة من مطار الظهران الدولي، وكان على متنها الشاب محمد بن عبد الرحمن العبيكان، الذي يروي جزءاً من التفاصيل الحزينة لتلك الليلة فيقول: ما زلت أذكر الحادثة وكأنها حدثت بالأمس حين أبلغنا قائد الطائرة، ونحن

عالقون في سماء مدينة الرياض بأن سبب تأخرنا بالهبوط هو عطل في إحدى طائرات الجامبو في مدرج المطار، وكنا نشاهد الحدث ونحن فوق المطار، وأذكر أنني حينها رأيت الطائرة بأَمِّ عيني وهي تحترق، ثم كتبت على قصاصة تذكرتي كلمة "ترايستار" تصحيحًا لحديث قائد الطائرة التي نحن على متنها، والذي ربما أراد قائدها أن لا يفجع الركاب بذكر نوع الطائرة، حيث طائرتنا التي نحن على متنها كانت من نوع ترايستار أيضًا.

وبعد دقائق من هبوط طائرة الرحلة (163) جاء الإيعاز مباشرًا من برج المراقبة الجوية في الرياض لجميع هذه الطائرات بالبحث عن أقرب مطارٍ بديل، وأبلغت الطائرات القادمة إلى العاصمة بعدم القدوم إلى مطار الرياض، وهنا انقشعت غيمة هذه الطائرات من سماء الرياض، وراح كل قائد يبحث لطائرته عن أقرب مطار، حيثتم تحويل معظمهم إلى مطار الظهران.

- عودة للصيانة:

يقول المراقب الجوي ولي قوته: مازلت أذكر حدثًا غريبًا عايشته في ذلك اليوم، حيث تم إعادة أربع طائراتٍ في فتراتٍ متفاوتةٍ من ذلك اليوم وخلال فترة عملي وعمل زميلي الذي كان غائبًا يومها، وهو اليوم الثامن من شهر شوال عام 1400هـ التاسع عشر من شهر أغسطس 1980م، وأعيدت هذه الطائرات وهي في المدرج الرئيس لأسبابٍ فنية، ثم عاودت الإقلاع بيسرٍ وسهولة، وهذا يحدث لكثيرٍ من الطائرات، وأحيانًا يحدث لأمرٍ إدارية، إلا أن الغرابة هنا أن يتوافق العطل مع أربع طائراتٍ في يومٍ واحد، وهذا بدوره أحدث ارتباكًا في صالة المغادرة، إلا أن المسؤولين عن الأمر استطاعوا تفويج جميع الركاب أو معظمهم، كما أن هذه الطائرات أقلعت بعد عودتها بشكلٍ سليم، وفي مطار جدة كانت ثمة طائرة ترايستار يجري لها المسؤولون هناك اختبارًا على عملية الهبوط وسير العجلات، وقد استطاع مساعد الطيار عادل التونسي النجاح في العملية.

- حضور مسؤول:

كان الأمير سطاتم بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض آنذاك قادمًا إلى المطار، أو أنه قد وصل إليه فعلاً، كان يريد توديع ولي العهد حينها "الملك فهد"، فهو الذي سيغادر مدينة الرياض إلى وجهته في الطائف، حيث اعتاد الملك خالد والقيادة قضاء فصل الصيف في مدينة الطائف.

مع وصول الأمير سطاتم بن عبد العزيز²⁹⁽¹⁾ أبلغ بخبر الرحلة (163) وأنها في طريقها إلى المطار لتعاود الهبوط اضطراريًا في مطار الرياض، فباشر مهام الإشراف على سير العمليات في مدرج المطار. وقد كسر تواجده حواجز السلم البيروقراطي في تنفيذ الأوامر وخطط العمل، وسرّع في محاولات الإنقاذ، حيث ضرورة الإذن بدخول سيارات الدفاع المدني

لساحات المطار وإغلاق المدرج، والإيعاز المباشر لجميع العاملين بمنحهم كافة الصلاحيات، ولكن للأسف كل هذه المحاولات باءت بالفشل، فمع وصول الطائرة استمرت في السير على المدرج الرئيس، ثم توقفت بعد أن استدارت في آخر المدرج، ثم توقفت ولم تطفأ المحركات، وهنا توفي جميع الركاب، كما أن فرق الدفاع المدني لم تُطلب في حينها، حيث ظنَّ المسؤولون بالمطار أن إطفائيات المطار كانت كافيةً وقادرةً على تدارك الوضع، ولذا فقد دار - في ساحات المطار - حديثٌ طويلٌ بين الأطراف المتعددة من منقذي وإطفائيي المطار مع برج المراقبة، وأجهزةٍ أخرى استدعتها ضرورة الحدث، ولعلَّ نقل هذه المحادثات كما هي يجعل المشهد أكثر وضوحًا لمعرفة مجريات العمل وسير الأحداث.

- المحادثات الأرضية:

الطائرة: 163

البرج: Tower (TWR)

الاقتراب الآلي: Terminal Area Control Center (TMACC)

مشرف الإطفاء: Fire 3 : Fire Supervisor

مساعد مشرف الإطفاء: Fire 4 : Fire Assistant Supervisor

المشرف المناوب: Fire 5 : Fire Stand by Supervisor

مركز تحكم الإطفاء: Fire 6 : Fire Control

المراقبة الجوية: ATC : Air Traffic Control

التوقيت: بتوقيت غرينتش

-المحادثات:

قيادة الطائرة : الرياض - السعودية واحد ستة ثلاثة

البرج: تفضل

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة عائدة إلى الرياض

الاقتراب الآلي "الرادار": مسموح لك العودة إلى الرياض .. ما هو السبب؟

قيادة الطائرة: السعودية واحد ستة ثلاثة, آه آه, يوجد لدينا حريق في المقصورة, آه آه, فضلاً أبلغ سيارات الإطفاء.

الاقتراب الآلي "الرادار": حسناً ومسموح لك بالعودة, وإذا أردت الانخفاض يمكنك الانخفاض إلى أي ارتفاع تريده.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة بإمكانها الانخفاض إلى أي ارتفاع.

الاقتراب الآلي "الرادار": علم, أنت ستكون رقم واحد للهبوط, وموقعك هو واحد واحد آآه هو 78 ميلاً تفضل.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة.

الاقتراب الآلي "الرادار": هل الحريق في المحرك؟

قيادة الطائرة: لا, إنه في المقصورة.

الاقتراب الآلي "الرادار": كم عدد الركاب معك؟

قيادة الطائرة: نحن لا نعلم بالضبط, أعتقد أنه لدينا حمولة كاملة.

الاقتراب الآلي "الرادار": : واحد ستة ثلاثة هل بإمكانك أن تعطينا عدد الركاب في الطائرة (ومدى الوقود لديك)؟

قيادة الطائرة: الرياض- السعودية, واحد ستة ثلاثة نحن لدينا حريق بالفعل في المقصورة الآن.

البرج: هاتف حمد.

مشرف الإطفاء: أخي أكلمك عربي, اهدأ أنا لا أستطيع فهم ما تقوله.

البرج: تفضل تفضل.

مشرف الإطفاء: جيد, حسناً.

البرج: شاحنات الإطفاء مسموح لها بالعبور كلها.

مساعد مشرف الإطفاء: إبراهيم.

مشرف الإطفاء: نعم, أبقهم, هل أنت المطيري؟

مشرف الإطفاء: ابق على أول مخرج على اليسار بعد المدرج واحد واحد رقم أربعة في هذا المدخل, حسنًا.

مشرف الإطفاء: الوحدة, هل تتلقاني؟

مساعد مشرف الإطفاء: نعم أستطيع تلقيك.

البرج: الإطفاء جميعكم تستطيعون تلقي أو (سماع) البرج الآن.

البرج: لكن, ابقوا بعيدين عن المدرج؛ لأنه لدينا بوينغ 737 ودي سي 8 سنجعلهما تغادران قبل وصول تلك الطائرة.

مشرف الإطفاء: حسنًا.

مشرف الإطفاء: الوحدة, هل تسمعونني؟

مساعد مشرف الإطفاء: نعم, نحن نسمعك.

مشرف الإطفاء: ابقوا على هذا التقاطع على اليسار.

مساعد مشرف الإطفاء: هنا تمامًا.

مشرف الإطفاء: ابقوا بعيدين عن المدرج هناك طائرة سوف تقلع من المدرج صفر واحد.

مساعد مشرف الإطفاء: رقم ثمانية أين تريدنا أن نتجمع؟

مشرف الإطفاء: أخبره أن يأتي معي إلى نهاية المدرج صفر واحد.

مشرف الإطفاء: حسنًا, برج الرياض مشرف الإطفاء, نعم, برج الرياض مشرف الإطفاء.

البرج: تفضل.

مشرف الإطفاء: ما هو نوع الطائرة؟

البرج: عزيزي, نوع الطائرة, ترايستار وهي كاملة الحمولة, كاملة الحمولة.

مشرف الإطفاء: انتهى نحن على التقاطع وكل شيء مفهوم.

الاقتراب الآلي: السعودية واحد ستة ثلاثة, علم, الإطفائيات في وضع الاستعداد وجاهزة.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة.

قيادة الطائرة: الرياض واحد ستة ثلاثة.

الاقتراب الآلي: تفضل.

قيادة الطائرة: أرجو إعلام سيارات الإطفاء لتكون عند ذيل الطائرة بعد الهبوط رجاءً.

البرج: الإطفاء واحد, الإطفاء واحد.

مشرف الإطفاء: تفضل, برج المراقبة.

البرج: حسناً سيدي, الحريق في المقصورة, عندما تهبط الطائرة أريد منك أن تتبع الطائرة من الخلف, سِرْخلفها من الذيل, حسناً حسناً, حمد.

مساعد مشرف الإطفاء: مفهوم, أرجو إعلان هذه المعلومة باللغة العربية, السيارات هنا تسمعك.

البرج: حسناً عزيزي, هذه المعلومة متصلة.

مساعد مشرف الإطفاء: نعم.

مشرف الإطفاء: لو سمحت, أعد مرة أخرة, أعد ماقلته مؤخراً.

البرج: آخر شيء عزيزي, عندما تهبط الطائرة سِرْخلفها من جهة الذيل.

مشرف الإطفاء: لا تذهب أمام الطائرة, ابق خلف الطائرة... حسناً هذا مفهوم.

البرج: حسناً, الحريق في مقصورة الطائرة, الحريق في الحقيقة في مقصورة الطائرة.

مشرف الإطفاء: لكن الطيار يريد منكم أن تكونوا خلف الطائرة من جهة ذيلها... حسناً.

المراقبة الجوية: برج المراقبة, مراقبة الحركة واحد فحص الاتصال, هل تسمعني؟

البرج: إطفائية أرضية المطار.

مشرف الإطفاء: تفضل, برج المراقبة.

البرج: حسناً، بخصوص الهبوط، قائد طائرة الترايستار الآن يقول إنه لديه حريقاً في المقصورة ويريد من الشاحنات أن تتبعه من الخلف أيضاً يريد أن تنتظره سيارات في الأمام.

مشرف الإطفاء: الشاحنات متوقفة على المدخل (A4) حمد، على كل التقاطعات (...). كما أرى على طول المدرج لا توجد طائرة، لا توجد شاحنات تمشي أمامه، كل الشاحنات سوف تمشي خلفه إلا إذا توقفت الطائرة يا حمد، هنا الإطفائية أربعة، هل تتلقاني جيداً؟

البرج: أخبرتك يا طويل العمر انظر إلى آخر مخرج، آخر مخرج على المدرج صفر واحد.

مشرف الإطفاء: لا أحد هناك.... (...). تماماً عند التقاطع قبل الأخير.

قيادة الطائرة: الرياض، واحد ستة ثلاثة نحن نرى المدرج هل يصرح لنا بالهبوط؟

الاقتراب الآلي: السعودية، أنت رقم واحد مسموح لك الاقتراب.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة.

قيادة الطائرة: الرياض، واحد ستة ثلاثة، عشرة أميال على النهاية، المدرج في مجال الرؤية هل مسموح لنا بالهبوط؟

- هنا انتهى الحديث مع برج المراقبة وانتهى دور الاقتراب الآلي.

البرج: واحد ستة ثلاثة مسموح لك بالهبوط، الرياح ثلاثة اثنان صفر على خمسة.

قيادة الطائرة: مسموح لنا بالهبوط، أكد لي إذا كنت بلغت شاحنات الإطفاء.

البرج: مؤكد، هم مستعدون.

البرج: نعم، لكن طائرة الترايستار عادةً تخرج من آخر تقاطع، من آخر تقاطع، ولا أرى استعداداً هناك، وأيضاً هنا على (B2)، هذه الـ (B2) من المفترض أن يكون هناك سيارة، الطائرة ستتهبط خلال ثلاث دقائق، ثلاث دقائق على الهبوط

مشرف الإطفاء: لقد وزعت السيارات على طول المدرج.

البرج: حسناً، شكراً.

مساعد مشرف الإطفاء: يا حمد، هل هذه هي الطائرة؟

البرج: هذه أول طائرة تهبط, الآن هي على بعد خمسة أو ستة أميال.

مشرف الإطفاء: هذه هي أول طائرة (نعم) حسنًا.

البرج: هذه أول طائرة, أول طائرة.

قيادة الطائرة: برج المراقبة, السعودية واحد ستة ثلاثة.

البرج: تفضل واحد ستة ثلاثة, الرياح ثلاثة اثنان صفر على خمسة.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة, نحن مسموح لنا بالهبوط, لدينا المحرك رقم اثنان مغلق,
لدينا فقط واحد وثلاثة.

البرج: صوت غير واضح.

البرج: أخبركم يا شباب, الكابتن لديه المحرك رقم اثنان مغلق.

المراقبة الجوية: رقم اثنان مغلق, لديه المحرك رقم واحد وثلاثة فقط.

البرج: من هذا, حمد؟

المراقبة الجوية: ... حمد؟

المراقبة الجوية: الطائرة في الاقتراب النهائي.

البرج: نعم, إنها كذلك.

مشرف الإطفاء: (الوحدات) هل تسمعوني؟ (الوحدات) هل تسمعوني؟ رقم أربعة هل
تسمعني؟

مشرف الإطفاء: شاحنة رقم أربعة هل تسمعني؟ شاحنة رقم أربعة هل تسمعني؟

المراقبة الجوية: شاحنة رقم أربعة هل تسمعني؟ شاحنة رقم أربعة هل تسمعني؟

مساعد مشرف الإطفاء: نحن نسمع نسمعك يا عزيزي عزيزي.

المراقبة الجوية: رد عليه.

المراقبة الجوية: رقم أربعة, يسمعك, تكلم.

البرج: الطائرة في مرحلة الهبوط الأخيرة, الهبوط الطارئ يا شباب.

مركز تحكم الإطفاء: علم, علم حمد.

المراقبة الجوية: يبدو أن هناك دخانًا في الخلف, حمد.

مشرف الإطفاء: حسناً حمدقل مرة أخرى.

المراقبة الجوية: شيء مثل الدخان خلف الطائرة.

البرج: حسناً, هل سمعتم ذلك يا رجال الإطفاء؟

مشرف الإطفاء: أنا لا أسمع أي شيء.

البرج: يقول إنه يبدو أن الدخان يخرج من مؤخرة الطائرة.

قيادة الطائرة: هل يوجد أية نيران؟ هل لديك أي تواصل مع آآه معدات محطة الإطفاء؟

البرج: أعد مرة أخرى.

قيادة الطائرة: هل يوجد لدينا نيران في ذيل الطائرة؟

البرج: نعم, هم على المدرج الآن خلفك بالضبط خلفك.

قيادة الطائرة: لكن هل لدينا بالفعل نار في الذيل؟

البرج: انتظر... شباب, هل ترون نارًا في الذيل؟

مشرف الإطفاء: لا, لا يوجد شيء.

البرج: لا توجد نيران.

مشرف الإطفاء: لا توجد نيران, لا شيء حمد.

البرج: هم يقولون لا, لا شيء يستطيعون رؤيته.

قيادة الطائرة: واحد ستة ثلاثة.

البرج: حسناً... لو سمحتم أخبروني عندما يكون المدرج خاليًا يا شباب.

مساعد مشرف الإطفاء: هناك سيارة, ما زالت هناك سيارة حمد.

المراقبة الجوية: إطفائية واحد, هل لديكم كشاف لتوجيهه نحو الطائرة من الخلف؟

مشرف الإطفاء: أنا أوجه الأضواء نحو الطائرة ولا أرى شيئًا.

مشرف الإطفاء: أنا لا أرى أي شيء, لا توجد نيران في المحركات.

المراقبة الجوية: حمد هل تستطيع إيصال الطائرة بالموجة الأرضية للتحقق من القائد؟

البرج: واحد ستة ثلاثة, تعتقد أنك ربما تفضل الإكمال إلى المنعطف, أو تريد أن تطفئ الطائرة وسحبها أو ماذا؟

البرج: تحقق منهما أخبرته للإكمال نحو المنعطف أو الإطفاء (دقيقة واحدة).

المراقبة الجوية: يوجد هنا شيء مثل الدخان أخي, دعنا نتحدث مع القائد عما يريد, يوجد شيء مثل الدخان مهلاً, يا ناس.

البرج: سأخبرك ماذا ستفعل قيادة الطائرة, يقولون سيطفئون المحركات وسيخلون الطائرة, يعني ذلك أن الركاب سيخرجون سالمين.

قيادة الطائرة: استعداد.

البرج: حسنًا.

قيادة الطائرة: حسنًا, نحن نطفئ المحركات الآن ونخلي الطائرة.

البرج: حسنًا, السعودية واحد ستة ثلاثة ستقف في مكانها وستطفئ المحركات (علم؟؟).

قيادة الطائرة: علم, ونبدأ الإخلاء.

المراقبة الجوية: هناك نيران ... نيران قادمة من هذه الجهة, توجد نيران هنا.

المراقبة الجوية: الذيل... من الخلف هناك نار, دعه يطفئ المحركات.

مشرف الإطفاء: هناك نيران في الذيل, أخبره أن يطفئ المحركات.

البرج: المحركات أطفئت, وسيخلون الآن, أطفئوا النار من فضلكم.

المراقبة الجوية: حسنًا, نحن لا نستطيع؛ لأن المحركات تعمل.

البرج: القائدمعي ويقول إنه يحاول الإخلاء.

المراقبة الجوية: حمد الدخان يزداد ما الذي حدث للقائد؟

البرج: هل ازداد الدخان؟

المراقبة الجوية: نعم, الدخان ازداد والمحركات ما زالت تعمل.

البرج: السعودية واحد ستة ثلاثة, هل تسمعي؟

قيادة الطائرة: أنا أسمع, تفضل.

البرج: حسنًا, هم أبلغوا أنهم آآه يوجد لديك نيران في ذيل الطائرة.

قيادة الطائرة: علم, نحن نحاول الإخلاء الآن.

البرج: حسنًا.

البرج: لقد أخبرني أنه قد أطفأ المحركات بالفعل.

المراقبة الجوية: لا, المحركات ما زالت تعمل, أستطيع سماعها.

البرج: استعداد... السعودية واحد ستة ثلاثة, الرياض... السعودية واحد ستة ثلاثة, هل تسمعي؟

البرج: السعودية واحد ستة ثلاثة, الرياض, هل تسمعي؟

الرحلة 3117: آآه برج المراقبة, يحتمل أن الجميع خارج قمرة القيادة الآن (30).

المراقبة الجوية: نعم, أخبره أن يطفى المحركات ويبدأ بالإخلاء, يوجد دخان في الطائرة.

البرج: حسنًا للإطفاء: دقيقة.

البرج: السعودية واحد ستة ثلاثة إذا كنت تسمع أطفئ المحركات.

المراقبة الجوية: أنا أقول إن أبوابه أوتوماتيكية.

البرج: أعد ما قلته أحمد.

البرج: السعودية واحد ستة ثلاثة، إذا كنت تسمع أطفئ المحركات.

هنا انتهى كل شيء فقد أصبح قائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي في عداد الموتى، ويعتقد أنهم كانوا آخر ركاب الطائرة وفاةً، لقد توفي الجميع في مقاعدتهم وجهاز الاتصال ما يزال في يد قائد الطائرة (31) وكانت إحدى المضيفات قد دخلت في اللحظات الأخيرة إلى قمرة القيادة وتوفيت معهم، ويرجح أن وفاتهم كانت متقاربة بل في لحظة واحدة، أما في مقصورة الركاب فصمت كصمت القبور، حيث توقف الصراخ والعيويل وتوفي الركاب حسب مواقعهم، لكن المفتشين الذين سعدوا لإخلاء الجثامين وجدوا أربعة عشر جثة داخل قمرة القيادة ربما أنها تساقطت داخل هذه القمرة بعد سقوط الجدار الحاجز بينها وبين مقصورة الركاب، وذلك جراء الحريق، أو ربما أن هؤلاء الركاب هرعوا إلى أقصى مقدمة الطائرة في آخر لحظة من حياتهم هرباً من الغازات السامة التي أدركتهم هناك.

- أرض المدرج:

يرى البعض أنه لم يكن ثمة سبب يمنع القائد محمد الخويطر -رحمه الله - من الوقوف في المدرج الرئيس، فالتسجيلات الأرضية توضح وبجلاءٍ خلوّ المدرج من عوائق الهبوط السليم، كما توضح بقاء جميع الطائرات التي كانت على وشك الإقلاع في أماكنها، بيد أن هناك من يرى أن الخويطر لم يفعل ذلك من تلقاء نفسه بل نفذ ماطلبه منه موظف البرج، وإن افتراضنا أن هذا هو ماطلب منه فعلاً فإننا لا نتصور أن الخويطر -رحمه الله - سوف يسارع في إخلاء المدرج وهو يعلم أن في ذلك خطراً على الركاب، وهو لم يكن مجازفاً قط ولا متهوراً كي يستمر بالسير وهو يرى أن في ذلك خطورة عليه وعلى الركاب، فالصلاحيات هنا تُعطى كاملة للطيار حتى ولو خالف رأي موظفي البرج، وللتاريخ فقد كرر المراقب الجوي حمد العوفي على مسامعي -وكذا زميله ولي قوته - أن الأولوية أعطيت للقائد محمد الخويطر وفعلاً هذا ما تثبتته التسجيلات المعلنة، كما أنهما ذكرا مراراً أن ليس ثمة علاقة بين هبوط الرحلة (163) وهبوط وإقلاع الطائرات الأخرى، كما أوضحا أنهما لم يطلبوا من الخويطر إخلاء المدرج، وكل هذا في حال إثباته يوضح أن قائد الطائرة -رحمه الله - توفي وهو يحمل معه أسرار الدقائق الأخيرة للرحلة كما يحمل أعذاره التي لا يجب أن يتجاهلها المحققون لمجرد أن صاحبها أصبح في عداد الموتى، وكم كانت كتابات شقيقه سعد رحمها الله -لو أننا أدركناه - فاعلةً في تحليل ما حدث لاسيما أثناء الهبوط، والتي كانت على قدر كبير من البحث والعمق والتقصي بحيث تبرز سلامة الإجراءات التي اتخذها القائد محمد الخويطر وبراءته من الأخطاء التي نسبها له بيان رئاسة الطيران المدني ثم إن المراقب الجوي حمد العوفي الذي كان على اتصال بالطائرات الأخرى ذكر أن جميع الطائرات كانت في مواقعها، وأنه حين أراد قائد إحدى هذه الطائرات التحرك للإقلاع بعد هبوط الرحلة (163) تلقى من البرج الأمر بالإقلاع، ولاحظ أن ذلك تم بعد هبوط

طائرة الرحلة (163) بقرابة ربع ساعة، وقال قائد هذه الطائرة⁽³²⁾ التي أقلعت فيما بعد للمراقب حمد: "لسنا على عجلة من أمرنا"، وهو يقصد بذلك أن تعطى الأولوية لطائرة القائد محمد الخويطر التي كانت قد هبطت منذ فترة، وهي الآن في الممر الفرعي الأخير محاطة برجال الإطفاء والإنقاذ.

ولنتخيل المشهد كما هو، إذ ربما كان من الممكن إنقاذ جميع الركاب أو على الأقل بعضهم في حال توقُّف الطائرة في المدرج الرئيس، لكن وقبل اتهام أي طرفٍ يجب أن لا يغيب عن المحللين أن قائد الطائرة -رحمه الله- توفي وهو يحمل عذره في عدم التوقف وهل طلب منه إخلاء المدرج، كما يحمل -رحمه الله- سرَّ الدقائق الأخيرة؛ ولذا علينا أن نعرض بعضًا من التأويلات التي اجتهدها أصحابها في تفسير عدم إسراع القائد في الوقوف المباشر بعد الهبوط.

يقول نائب مدير الرقابة الجوية أحمد مغربي، وهو الذي ذكرنا قصته سابقًا، حيث كان هذا الرجل أول مَنْ استقبل الطائرة حين نزل من مكتبه في برج المراقبة الجوية استجابةً لطلب قائد الطائرة الذي رغب أن تستقبله سيارةٌ تكون خلف الطائرة؛ للتأكد من وجود أدخنة أو نارٍ في مجموعة الذيل عند المحرك رقم (2).

كان أحمد المغربي يسير بسيارته الـ "بليزر" البيضاء خلف الطائرة، حين هبطت في المدرج الرئيس وهو من شاهد وعایش تفاصيل ما حدث للطائرة أولاً بأول، بل إن صوته في التسجيلات الأرضية كان مدويًا وكان الرجل مفجوعًا ومتحمسًا كغيره لإنقاذ جميع الركاب، لاسيما حين بدأت السنة اللهب تتصاعد من ذيل الطائرة، كان يتحدث مع موظف برج المراقبة حمد العوفي الذي جاء لمساعدة زميله ولي قوته، وبسؤال أحمد المغربي عن السبب وراء عدم توقف القائد في المدرج الرئيس قال: ربما لم يتسنَّ له ذلك؛ لأن المكابح قد تضررت جراء الحريق، وهو الأمر الذي لم يكن ظاهرًا، وربما دفعه ذلك مجبرًا للوصول إلى آخر المدرج.

وسيثبت التقرير النهائي للحادثة صحة ما ذهب إليه أحمد مغربي، حيث يُظهر التقرير علاقة مباشرة بين كوابح عجلات الطائرة والمحرك رقم (2) وهو المحرك "العالق"، كما ستثبت حوادث أخرى وقعت بعد هذه الحادثة تلك العلاقة التي سنناقشها -بإذن الله- في الباب الأخير، هذا مع عدم إغفال السرعة العالية التي كانت تسير بها الطائرة حين هبوطها، وربما كان من الصعب إيقافها في أول المدرج، كما أن طائرات الترايستار تحتاج مسافةً طويلةً أكثر من غيرها كي تتوقف، وربما كان بالإمكان التفافها مع الممر الفرعي الثاني؛ وبهذا اختصارٌ لنصف المسافة أو أكثر، كما أن المدرج سيظل خاليًا لأي طائرةٍ ترغب في الإقلاع أو الهبوط، أقول ربما لأن الطائرة واجهت ثلاثة مداخل فرعية كان من الصعوبة بمكان الالتفاف من خلال الممر الأول ربما لسرعة الطائرة وحمولتها الكبيرة، لاسيما وأن الركاب كلهم كانوا في المقدمة، أما الممر الفرعي الثاني فربما كان بالإمكان الالتفاف معه،

ولو أن الخويطر -رحمه الله- كان موعزًا بإخلاء المدرج لكان بإمكانه الالتفاف مع الممر لكنه لم يفعل، أما الثالث وهو الأخير فهو الذي التفت منه الطائرة وتوقفت ولم تواصل سيرها، وتثبت تسجيلات الصندوق الأسود أن الطائرة قبل الهبوط كانت في أعلى سرعة، ودون شك فإن هبوطه سيكون سريعًا وربما عنيفًا، لاسيما إذا علمنا أن الركاب جميعًا كانوا في مقدمة الطائرة، على أن طائرة الترايستار اعتادت أن تنزل على المدرج وتسير إلى نهايته؛ لتلتف من خلال آخر مخرج متجهًا نحو موقعها المعتاد، وهو ما أوضحت التسجيلات الصوتية بين البرج ورجال الإطفاء في الميدان، حيث قال لهم البرج ما نصه: (نعم، لكن طائرة الترايستار عادةً تخرج من آخر تقاطع... من آخر تقاطع... لا أرى استعدادًا هناك، وأيضا السيارة هنا على "B2"، هذا الـ "B2" من المفترض أن يكون هناك، الطائرة ستهبط خلال دقائق، ثلاث دقائق على الهبوط)، كان هذا صوت المراقب الجوي حمد العوفي وهو يوجه سيارات الإطفاء.

ولعل القراءة المتمعنة للمحادثات الأرضية توضح وبجلاء أن القائد ومساعدته والمهندس كأنما لم يشعروا بخطورة الموقف، إذ كانت الاتصالات مع قمرة القيادة تنبئ عن وضع طارئ، لم يبلغ فيه الخطر والهلع حدًا يدعو القائد للتوقف السريع، نقول هذا ونحن ندرك من النتائج التي آلت إليها الكارثة أن الخطر كان محددًا بالجميع، ولكن لا يبدو هذا واضحًا عند سماعنا لمحادثات البرج مع قمرة القيادة، وهو الأمر الذي يبدو محيرًا بل ومثيرًا للتساؤل: هل كان القائد ومساعدته والمهندس الجوي معزولين عن خطورة الموقف في مقصورة الركاب؟ هل الأدخنة في المقصورة لم تكن لتصل إلى الحد الذي يضطر معه القائد للوقوف الطارئ والسريع؟ إن قلنا: نعم، فكيف سنفسر نتائج النسبة العالية للغازات السامة التي وجدت في جثمان المهندس الجوي؟ كما أننا سنتوقف كثيرًا أمام دخول مجموعة من الركاب فُدر عددهم بأحد عشر شخصًا، كانوا قد دخلوا في اللحظات الأخيرة إلى قمرة القيادة، وهو ما يدل على أن الوضع في مقصورة الركاب كان كارثيًا بما تعنيه الكلمة.

ومع هذا فإننا حين نقول: إن قيادة الطائرة ممثلة بالقائد ومساعدته والمهندس الجوي لم يكونوا يشعرون بخطورة الوضع في مقصورة الركاب، ونستشهد بما تثبته لنا المحادثات الأرضية، حيث كان صوت مساعد القائد سامي حسنين -رحمه الله- ينبئ عن وضع طارئ، بيد أنه لا ينبئ عن خطر محقق، والغريب أيضًا أن قيادة الطائرة كانت تسمع صراخ الركاب وعويلهم؛ لذا فما إن أخبر المراقب الجوي قائد الطائرة ومساعدته بظهور الأدخنة قبل مشاهدتهم لألسنة النار خارج الطائرة من جهة الذيل إلا واستجابت قيادة الطائرة وقال مساعد القائد: إننا نحاول الإخلاء، وفعلاً كان حديث قيادة الطائرة وهي على المدرج وأثناء الالتفاف والاستدارة على الممر الفرعي، وحتى عند الوقوف كان حديثًا هادئًا لا ينبئ عن خطرٍ داهم؛ لأن الأخبار التي كانت تصلهم من برج المراقبة بدت مطمئنة بعض الشيء، فقد كررت قيادة الطائرة وهي على المدرج السؤال: هل يوجد نارٌ في ذيل الطائرة؟ وقد دار في هذه اللحظات الحرجة والخطيرة حديثٌ قصيرٌ بين المراقب الجوي ومساعدته القائد، وقد تلقى المراقب رسائل صوتية من أحمد المغربي الواقف أمام الطائرة وهو يردد بصوتٍ

مفجوع:"هناك نيران.... نيران قادمة من هذه الجهة، توجد نيران.... الذيل..... من خلف هناك نار، دعه يطفئ المحركات".

ثم يظهر صوت مشرف الإطفاء في الساحة وهو يقول:هناك نيرانٌ في الذيل، أخبره أن يطفئ المحركات.

المراقب الجوي حمد العوفي: المحركات أُطفئت، وسيخلون الآن، أطفئوا النار من فضلكم.

أحمد المغربي: حسناً نحن لا نستطيع؛ لأن المحركات تعمل.

المراقب الجوي حمد العوفي: القائد معي ويقول إنه يحاول الإخلاء.

أحمد المغربي: حمد، الدخان يزداد ما الذي حدث للقائد؟

المراقب الجوي حمد العوفي: هل ازداد الدخان؟

أحمد المغربي: نعم، الدخان ازداد والمحركات ما زالت تعمل.

المراقب الجوي حمد العوفي: السعودية واحد ستة ثلاثة، هل تسمعني؟

مساعد القائد سامي حسنين: أنا أسمع تفضّل.

المراقب الجوي حمد العوفي: حسناً، أبلغوا أنه يوجد لديك نيران في ذيل الطائرة.

مساعد القائد سامي حسنين: علم، نحن نحاول الإخلاء الآن.

وكما ذكرنا فإن البعض يتساءل: هل كان القائد ومساعدته والمراقب الجوي قد سمعوا صراخ الركاب وعويلهم، لاسيما قبل الهبوط بدقائق، حين كانت الطائرة فوق سماء حي الملز في الرياض، وبالقراءة الدقيقة للأحداث ستأتي الإجابة عن هذا السؤال بالإثبات، حيث كان القائد ومساعدته والمهندس الجوي يسمعون عويل الركاب، كما كانوا يسمعون نداءات المضيفين وطلباتهم المتكررة للركاب بالهدوء والجلوس في أماكنهم، بدليل أن تسجيلات الصندوق سجّلت صوت أحد المسافرين وهو ينصح الركاب، ويحاول تهدئتهم، وربما استلم هذا الرجل الثابت⁽³³⁾ السماعه من إحدى المضيفات بعد رفض الركاب الاستجابة لتعليماتها، وهو ما دعا المهندس الجوي الذي لا يفهم اللغة العربية أن يتساءل عما يقوله الرجل، وقد أجابها القائد ومساعدته بأنه ينصح الركاب؛ وهذا دليل على اطلاع قيادة الطائرة على الحالة التي كان عليها ركاب الطائرة.

علم، نحن نحاول الإخلاء الآن... كان هذا آخر ما نطق به مساعد القائد -رحمه الله-، وبعدها انتهى الحديث معه، كانت هذه العبارة عنواناً رئيساً لإحدى صفحات جريدة الجزيرة، كما نشرت صحيفة لوس أنجلوس تايمز⁽³⁴⁾ نقلاً عن الإذاعة السعودية: أن قائد الطائرة -رحمه الله - أفاد في اللحظات الأخيرة أنه كان يحاول إرسال الركاب إلى الأسفل عبر الهروب من المزالق، والحقيقة أن الذي كان يتحدث مع البرج هو مساعد القائد سامي حسنين، وظل المراقب الجوي حمد العوفي يردد في نداءاته المتكررة: السعودية واحد ستة ثلاثة، هل تسمعي؟ السعودية واحد ستة ثلاثة، هل تسمعي السعوديه، واحد ستة ثلاثة هل تسمعي؟ حينها ردّ عليه "دي.ويلموت" وهو قائد إحدى طائرات الشحن التي تنتظر الإذن لها بالإقلاع قائلاً: آآه برج المراقبة، يحتمل أن الجميع خارج قمرة القيادة الآن، والحقيقة أنهم جميعاً في مقاعدهم، لكنهم كانوا في عداد الموتى.

بهذا سوف نصح الفرضية القائلة بعدم علم قيادة الطائرة بالحالة المرعبة التي كان عليها الركاب في المقصورة، إذ أن أصوات الركاب ومخاطبة رئيسة المضيفات لهم وتصوير الوضع من قبل المضيفات لقيادة الطائرة كان دليلاً على علم قيادة الطائرة بحال الركاب وخطورة الوضع.

كانت الطائرات الراضة في أرض مطار الرياض تنتظر الإذن لها بالإقلاع، كما أن تلك التي تحوم فوق سمائه تنتظر الإذن لها بالهبوط، وكل تلك الطائرات كانت على موجة واحدة، والجميع كان يسمع ما يدور من نداءات، في حين مازال أحمد المغربي وحوله سيارات الإطفاء وعربات الإسعاف وعددٌ من موظفي المطار يحيطون بالطائرة، وينتظرون إطفاء المحركات والمغربي يردد: نعم، أخبره أن يطفى المحركات ويبدأ بالإخلاء، يوجد دخانٌ في الطائرة، وفي الوقت الذي كان المراقب الجوي حمد العوفي يواصل نداءاته لقائد الطائرة السعودية: واحد ستة ثلاثة إذا كنت تسمع أطفى المحركات، يكررها مرةً ثانية، وفجأةً توقفت المحركات ولا ندري هل أطفأها القائد أم أنه حين إطفائها كان في عداد الموتى، لاسيما وأن موظف الصيانة توفيق المانع قال: إنه هو من أطفأ المحرك رقم ثلاثة بعد أن توقفت الطائرة، وقال إن المحرك رقم (2) كان عالماً، ولا يعلم من أغلق المحرك رقم واحد، والسؤال: هل كان القائد هو من أطفأ المحرك أم أن موظفاً آخر قام بالمهمة، أم أنه انطفأ بفعل احتراق الدائرة الكهربائية والأسلاك الموصلة؟ وإن كان توفيق المانع يرجح أن القائد هو الذي أطفأه، مع العلم أننا نتساءل أيضاً عن صدق إطفاء هذه المحركات من قبل موظفي الصيانة من عدمها، وكيف يتسنى لهم الاقتراب من الطائرة في حين مازالت محركاتها تعمل، كما نتساءل عن أسباب تأخر قائد الطائرة عن إطفاء المحركات، وهل كان للحريق سببفي ذلك؟ إذ ربما لم تستجب له المحركات.

كان الوقت بين ملامسة عجلات الطائرة لأرض المدرج وتوقفها يقدر بدقيقتين واثنتين وثلاثين ثانية، ويذكر بعض المحللين أن طاقم الملاحه لم يعط الأمر من القائد بالإخلاء، بيد أن محادثات الصندوق تثبت عكس ذلك، حيث قال المهندس الجوي للمضيفه حين جاءت

تسأل القائد عن إخلاء الركاب: **إن ذلك سيكون بعد الهبوط وتوقف الطائرة**، بيد أن الأمر المهم أن المضيفات لم يستطعن الوقوف عند الباب، على الرغم من أن التوجيه للمضيفات كان صريحًا: "الرجاء من المضيفين خذوا مواقعكم"، وتكرر التوجيه: "الرجاء من المضيفين خذوا مواقعكم"، كان ذلك صوت رئيسة الملاحين، وكم كان هذا النداء مهمًا وملحًا لولا أن تزاحم الركاب حال دون وصول المضيفات لمقاعدهن أمام الأبواب، وفي نفس الوقت ردّد مساعد القائد أن المدرج الآن أصبح على مرأى منه، واستلمت قيادة الطائرة المعلومة من مركز المراقبة في محطة منطقة الرياض "لكم الأولوية في الاقتراب"، وكان المدرج على بعد عشرة أميال، أي أن الطائرة الآن في سماء الرياض، وفعلا لم تستطع المضيفات الوصول إلى الأبواب، كما لم يستطع بعضهن قبل دقائق الوصول إلى مصدر النار حيث تزاحم الركاب في الممرات، وهم الآن يتزاحمون في مقدمة الطائرة، ورغمتكرار النداءات لجميع المضيفات بالتوجه إلى الأبواب، إلا أن المحاولات الشاقة باءت بالفشل، فالأبواب الخلفية أمام النار والوسطى غارقة بالأدخنة، والأمامية وهي الأهم لا مجال للوصول إليها جراء الزحام الشديد من قبل الركاب، وهو ما أثبتته تقرير رئاسة الطيران المدني، حيث وجدت جثث المضيفات تحت زحام الركاب بعيدًا عن الأبواب؛ ربما لأن بعضهن كان في ذيل الطائرة يحاولن تدارك أسنة اللهب هناك، رغم أن البعض الآخر لم يستطعن الوصول إلى ذيل الطائرة -أثناء ظهور أسنة النار في المقصورة - بسبب الزحام، لكن السؤال المثير للجدل هو:

أين ذهبت المضييفة التي دخلت على القائد قبل الهبوط بدقائق، وسألته عن إمكانية الإخلاء؟ والتي يقول طلال أبو الشامات إنها "لويس هينديرسون" وهي التي كانت على مقربة من الأبواب الأمامية، فلماذا لم تسارع لفتحها؟ هل توفيت قبل وصولها إلى الباب القريب منها، أم أن الزحام منعها أيضًا رغم قربها من الباب؟، هذا ما لم يسجله الصندوق الأسود، لكن القائد سعيد عطار الذي شمر عن أكمامه ولبس لباس رجال الإطفاء، واستمر في عمليات الإنقاذ والإخلاء لساعاتٍ طويلة، يقول: إنهم حينما دخلوا قمرة القيادة وجدوا المضييفة خلف مقعد قائد الطائرة، ربما كانت تحدثه وتنقل له المنظر المفجع في مقصورة الركاب، حيث الناس تتساقط، وكان القائد ملتفًا يتسمع لها، وهنا انتهى الموقف حيث توفي الجميع على هذا المشهد.

- فقدان الوعي:

هنا نقف أمام فرضيةٍ أخرى لا يجب إغفالها، وقد ألمح إليها الشاب المهندس أحمد الرويلي (35) في تحليله لما حدث لقائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي وربما جميع الركاب، حيث يرجح المهندس أحمد أن السبب في تأخر استجابة القائد لإنذارات برج المراقبة هو أنه كان يفقد الوعي تارةً ثم يعود، وهو ما يتحدث عنه أطباء الطوارئ من أنه في حالات الوفاة بالغازات السامة يحدث ببطء في الحركة والاستجابة وفقدان الوعي على مراحل، يتطور ذلك مع ازدياد نسبة الغازات السامة داخل الجسم، وهذا أمرٌ لا يجب إغفاله،

لاسيما وأن المحادثات مع قائد الطائرة ومساعدته ترجّح مثل هذا الأمر، ولا أدلّ على ذلك منالنسبة العالية من الغازات السامة التي وُجِدَت في جثة المهندس الجوي الذي كان بجوار القائد ومساعدته، على أن قيادة الطائرة لم تتأخر في الإجابة على موظف البرج، بل إن البرج تأخر قليلاً في إجابته على تساؤل قيادة الطائرة عن وجود نارٍ من عدمه في ذيل الطائرة، وكان هذا السؤال من قبل القيادة والطائرة تسيير على المدرج الرئيس، وقد رغب موظف البرج التأكد من رجال الإنقاذ في الميدان، وكم كان ربط الاتصال بين رجال الإطفاء وقيادة الطائرة مهماً، إذ سيختصر الحوار الطويل ويضع الطرفين في صورة ما يحدث، لكن للأسف لم يستطع موظف برج المراقبة الجوية ربط محادثة الإطفائيين بقيادة الطائرة.

- قمة الإيثار:

عبد الرحمن الروضان موظف الشحن حينذاك كان كزملائه داخل مبنى المطار، وحين سماعه الخبر انتصرت في نفسه عوامل الإيثار والتضحية، فاستقل على الفور سيارة جيب "بيك أب" بيضاء، كانت الخطوط الجوية العربية السعودية قد أعدتها لموظفي الشحن والخدمات الأرضية، توجه الشاب عبد الرحمن للساحة واتجه صوب الطائرة التي اعتلتها أسنة اللهب، وبوصوله كانت النار تشتعل في مجموعة الذيل وتتجه صوب مقدمة الطائرة، التي احترق سقفها العلوي في غضون دقائق، وقف عبد الرحمن ومجموعة من موظفي المطار ينظرون إلى الطائرة عن بعدٍ يقدر بعشرات الأمتار، كان الخوف من انفجار خزانات الوقود هو السبب الرئيس في ابتعادهم، كما أن ارتفاع درجة الحرارة حول الطائرة ساهمت هي الأخرى في توخي الحذر في التعامل مع جرمها الملتهب.

وللحقيقة فإنه مع تهديدات هذا الخطر الداهم إلا أن الخط الأول من المسعفين باشر مهامه تحت الطائرة التي بدأت النار تلتهم سقفها العلوي، وتنتشر بسرعةٍ خاطفةٍ نحو المقدمة مطلقةً كراتٍ من اللهب، زادت من حرارة المنطقة المحيطة بالطائرة، حيث ظلّ المسعفون يغامرون بأرواحهم من تحتها وعلى جنباتها، كان بعض هؤلاء المنقذين أبطالاً قدموا صوراً مشرفةً لإنسانيتهم ومهامهم الوظيفية، بيد أن ذلك لم يكن مسيراً بأطرٍ عمليةٍ وخططٍ علميةٍ مدروسة، حيث غلبت صور الإيثار والتضحية على العمل المدروس والمقنن، وعلى الرغم من أن هؤلاء المنقذين كانوا مستعدين لمداهمة الطائرة حال وقوفها، إلا أن عدم إطفاء محركات الطائرة بعد التوقف مباشرة حال دون اقتحام رجال الطوارئ لها، كما حالت الأدخنة الكثيفة والغازات السامة دون إتمام إخلاء الركاب من قبل قائد الطائرة ومساعدته في هذه اللحظة، وربما كان بوسعه ذلك لو توقف بعد دقيقةٍ من هبوط الطائرة.

يقول عبد الرحمن الروضان: استمرت الطائرة بالاشتعال، وكنا نقرب منها شيئاً فشيئاً، حتى وصلنا إلى جرمها المتهاك، استمرت عمليات الإطفاء إلى الساعة الحادية عشر والنصف، وكانت طائرة الدفاع المدني العمودية تقوم بدورها في محاولة إطفاء سقف الطائرة، التي خضعت لعملية تبريدٍ حتى بزوغ فجر اليوم التالي، حيث صعد مجموعة من

موظفي المطار كان من بينهم عبد الرحمن الروضان، بيد أنه -وكما حدث لزميله طلال أبو الشامات- لم يستطع أن يكمل دخوله، حيث عاد أدراجه مصدومًا مما رأته عيناه، وظل متأثرًا مما شاهد حتى يوم حديثه معنا.

يقول عبد الرحمن: سأظل ما عشت متأثرًا بما رأيته تلك الليلة، فقد وقعت عيناى على امرأة كانت تجلس في المقاعد الجانبية وسط الطائرة، وجدتها منكفئة على طفلها اللذنبجوارها أحدهما من اليمين والثاني من الشمال، وقد ضمتهما إلى كتفيها وانحنت عليهما كل طفل تضمه بيد، رأيتهم جميعًا-رحمهم الله- على هذه الحالة، وقد طال اللهب جسد الأم في حين سلم ابناها من أسنة النار المحرقة، ما عدت بعدها أحتمل فنزلت من الطائرة والصورة أبدًا لا تفارقني.

- الحادثة تلفزيونيًا:

ذكر أحد الطلاب السعوديين الذين كانوا يدرسون الطيران المدني في الولايات المتحدة أنه أثناء وقوع الحادثة كان مع مجموعة من زملائه في مقر سكنهم، ومع سماع الخبر اجتمع الطلبة السعوديون والعرب أمام شاشة قناة (CNN)، التي كانت حديثة النشأة آنذاك، إذ بدأت بثها قبل الحادثة بما يقارب الثلاثة أشهر، وفي يوم الحادثة كانت كاميرا إحدى القنوات الأمريكية يعتقد هذا الطالب أنها(CNN) تنتقل بين العاصمة السعودية الرياض والعاصمة الإيرانية طهران، ففي الوقت الذي سعت فيه القناة لتغطية ما يحدث في مطار الرياض، كان ثمة أخبارًا ساخنة تأتي من طهران -حديثة الثورة آنذاك- حيث بدايات الحرب العراقية الإيرانية، أما في مطار الرياض فقد التقطت كاميرا تلفزيونية جزءًا من سيناريو الحدث، حيث الطائرة وهي تستسلم لأعمدة النار التي حاصرت سقفها العلوي، ولم نقف على تكملة أو بداية هذا التصوير، إلا أن وجود تصوير تلفزيوني للحادثة أصبح أمرًا منطقيًا، فمراسلو التلفزيون والصحف السعودية ومصوروهم كانوا متواجدين؛ لتغطية أخبار مغادرة ولي العهد حينها الملك فهد -رحمه الله- أرض مطار الرياض.

وبالطبع جاءت تغطيات القنوات الأمريكية خاصة والغربية على وجه العموم مسائرةً لمنهجها بين قنوات متطرفة وقنوات معتدلة، كانت تنقل الخبر والتفاصيل بموضوعية، وتتحرى الدقة في نقل الجديد من الأخبار، ولا شك أن مطار الرياض شهد ليلة الحادثة احترازا أمنية صعبت من دور وسائل الإعلام، كما ذكر الدكتور عبد المحسن الداود الذي جاء لتغطية الحادثة مع زميله محمد القحطاني كمندوبين لصحيفة الرياض، حيث ذكر أنه لم يكن هناك -ليلة الحادثة- مؤتمر صحفي يوضح ملابس ما حدث، ورغم أن البيان الأول عن الحادثة صدر من مطار جدة، حيث اجتمعت قيادة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية، إلا أن اليوم الثاني شهد انفتاحًا أكثر مع وسائل الإعلام بمتابعة مباشرة من قبل نائب أمير الرياض سطاتم بن عبد العزيز؛ ولذلك فقد ذكرت صحيفة الواشنطن بوست⁽³⁶⁾ أنه: "تم حراسة أرض المطار برجال الأمن، في حين بدأ فريق من

الخبراء التحقيقات من أجل كشف سبب الحريق"، وذكرت الصحيفة: "أنه تم منع الصحفيين من دخول المنطقة".

- سماء الرياض:

ثمة سؤال ينم عن شيء من الفضول: ماذا كان حال الطائرات العالقة في سماء الرياض، والتي كانت تنتظر الإذن من المراقب الجوي بالهبوط؟

كان عدد هذه الطائرات يزداد وكانت أحجامها وأنواعها مختلفة، كما كانت هناك موجة مشتركة بين قادتها، وكانوا يتحدثون مع بعضهم حتى أولئك الذين مازالت طائراتهم رابضةً في أرض المطار، يتحدث المراقب الجوي ولي قوته يقول: "مازلت أذكر حديث قائد إحدى الطائرات التي كانت رابضةً أمام صالات المغادرة تنتظر الإذن بالسير نحو المدرج، وحينها كان حريق الترايسترار في بدايته، والطائرة رابضةً في الممر الفرعي الأخير، وكان هذا القائد يقول: ما داموا لم يستطيعوا فتح الأبواب الآن فلن يستطيعوا فتحها أبدًا!!".

كما فسّر قائد إحدى هذه الطائرات الرابضة أمام صالات المغادرة نداءات المراقب الجوي لقائد الطائرة التي تكررت دون إجابة من القائد أو مساعده، حين كانت الطائرة تحترق على أرض المدرج، بقوله للمراقب الجوي: لعل القائد دخل إلى مقصورة الركاب فهو لا يسمعك، حدث ذلك مع بداية انتشار أسنة اللهب داخل الطائرة، أما الطائرات الحائمة فوق سماء الرياض فقد اتجهت إلى أقرب المطارات من العاصمة، ولعل معظمها اتجه إلى مطار الظهران الذي ازدحم بالركاب والملاحين والطياريين وسط حديث لا ينقطع عما حصل في مطار الرياض.

- هبوط ودخان:

بعد نزول الطائرة بثقلها على المدرج الرئيس قال المغربي موجهاً حديثه لزميله المراقب الجوي حمد العوفي ورجال الإطفاء في المدرج: "يبدو أن هناك دخاناً في الخلف"، إلا أن مشرف الإطفاء طلب منه أن يعيد ما قاله؛ ربما ليُسمع بقية العاملين. وهنا يعيد المغربي حديثه: "شيء مثل الدخان خلف الطائرة"، ثم يؤكد المراقب الجوي حمد العوفي على الإطفائيين: هل سمعتم يا رجال الإطفاء؟ كانت هذه المحادثات سريعةً وعابرةً، تزامنت مع بداية هبوط الطائرة بحمولتها الكاملة على أرض المدرج، ولاشك أنه كان هبوطاً سريعاً، فالطائرة كانت تسير بسرعة عاليةً بغية تدارك الوضع، كما يتضح ذلك من محادثات الصندوق الأسود.

- خطأ فادح:

إن قراءة تداعيات الحدث بتمعن تلقي الضوء على أخطاءٍ فادحةٍ في العملية الاتصالية، حيث كان أحمد المغربي الذي نزل من برج المراقبة الجوية؛ ليستقبل الطائرة ويطلب ولعدة مراتٍ بأن يتم ربطه ورجال الإنقاذ والإطفاء مع الموجة التي كان عليها قائد الطائرة، وكان المراقب الجوي يتلقى تساؤلات المنقذين في الميدان ويحيلها لقائد الطائرة والعكس كذلك، كانت عمليةً بطيئةً، ولك أن تعود إلى المحادثات الأرضية؛ لكي تقف على حجم الضرر المترتب على سوء الدائرة الاتصالية.

لم تكن الأخطاء الاتصالية في الميدان هي الوحيدة التي ربما عطلت أو ساهمت ولو بجزء بسيطٍ في التأخر لتدارك بعض المتطلبات، فالأمير سطاتم -رحمه الله - واجه حين وصوله غرفة المراقبة الجوية بعض المعوقات، فهو حين أراد أن يجري اتصالاً بمدينة الطائف، لم يستطع لعدم وجود خدمة اتصال خارجيٍّ تسمح له بالاتصال بين المدن داخل المملكة (37)، كما أن التواصل مع موظفي أو حراس المدخل الرئيس لمدراج المطار تأخر إلى أن نزل أحد المديرين في المطار؛ لإخبار هؤلاء الموظفين بضرورة السماح لعربات الإطفاء بالدخول إلى ساحة المطار، وجاء ذلك بعد توبيخ من الأمير سطاتم الذي كان حينها في غرفة المراقبة الجوية، ومع أن وصول عربات الدفاع المدني لم يكن ذا أهمية، فإن جميع الركاب كانوا في تلك اللحظة قد فارقوا الحياة منذ قرابة عشرين دقيقةً أو تزيد قليلاً، والاتصال الأول بالدفاع المدني كان -كما ذكر مدير الإدارة العامة للدفاع المدني العقيد هاشم سليمان عنقاوي - عند الساعة العاشرة وخمس دقائق، أي بعد وفاة الركاب بقرابة سبع عشرة دقيقة (38).

كل هذه الأخطاء لا تلقي بالمسؤولية الكاملة على هؤلاء الأفراد، فالركاب -للأمانة- كانوا في صراعٍ مع اللحظات الأخيرة من حياتهم، حين كانت الطائرة تسير على المدرج وأثناء توقفها؛ ولذا فقد كان عامل الوقت مهماً في محاولة تدارك ما يمكن تداركه، لكن الأمر أياً كان دليلاً بما لا يدع مجالاً للشك على قصور واضحٍ في التعامل مع الحدث، لكن بقراءة الأحداث لم تكن هذه الأخطاء هي السبب الرئيس في النهاية المأساوية.

- كرة من اللهب:

في إحدى زوايا المطار ومن بين الطائرات الرابضة أمام صالات المغادرة كان القائد سعيد عطار ينتظر؛ ليقبل بطائرته في رحلة العودة إلى مدينة جدة، وكان القائد سعيد كغيره من الطيارين الذين هم على وشك الإقلاع يستمع للمحادثات الدائرة بين البرج وقيادة طائرة الرحلة (163)، ومع بداية انتشار الحريق في الطائرة نزل القائد سعيد من طائرته وتوجه إلى حيث الحدث، وفعلاً شاهد هذا القائد أسنة اللهب وهي تلتهم الطائرة من سقفها، وهنا التحق بأفراد الدفاع المدني الذين وصلوا إلى أرض المدرج لمساعدة إطفائيات المطار.

يروى القائد سعيد قصته مع الحادثة (39) فيقول: وصلت بعد أن توفي جميع الركاب، ولازلت أتمنى أن أنسى هذه الأحداث وأحاول جاهداً ألا أتذكرها، لقد التحقت بأفراد الدفاع المدني وليست الزي الخاص بهم، وعملت جاهداً معهم في محاولة إطفاء لهيب النار، كان الوضع صعباً ومؤسفاً، وبذل الزملاء كل ما بوسعهم، لكن عامل الوقت كان مهماً، والنار اشتعلت بصورة مفاجئة، ولم أكن موجوداً حين انتشارها، حيث شاهد الزملاء -حسب وصفهم - كرة كبيرة من اللهب تنتشر داخل جرم الطائرة وخارجها، حدث ذلك في لحظات، وأرجح أن الركاب جميعاً توفوا جرّاء هذا الانفجار.

ويصف القائد سعيد أوضاع جثامين الركاب بعد إطفاء الطائرة وتبريدها بأنها كانت مأساوية، ويبدو في حديثه متأثراً وهو يصف كيف كانت المضيئة فوق رأس قائد الطائرة، وربما كانت تصف له وضع الركاب وهم متكدسون أمام الأبواب، ولم يتركوا لها ولزميلاتها فرصة لفتحها.

ويضيف أن القائد كان ملتفتاً إليها وهو على مقعده، وتوفوا جميعاً في هذه الأثناء، ووجدت جثامينهم على هذا الحال، ويذكر أنه شاهد بعينه بعد إطفاء الطائرة جثمان إحدى المضيفات، التي كانت من الجنسية البريطانية، شاهدها في غرفة المصعد المتحرك كانت في طريقها إلى النزول من مقصورة الركاب عبر هذا المصعد الصغير الموجود في ردهة مطبخ الطائرة بين الباب "L2" و"R2"، وفعلاً نزل بها المصعد إلى قرابة نصف المسافة، ولكنها وجدت متوقفاً وقد طالت أسنة النار النصف الأعلى من جسدها.

كانت هذه المضيئة هي الوحيدة من بين ركاب الطائرة التي وجدت خارج مقصورة الركاب أو قمرة القيادة، وقد حاولت النجاة حين علمت أنه لا جدوى من تواجدها وسط الزحام، حينها كان العنوان عريضاً في إحدى الصحف: "لم ينج أحد ليروي لنا تفاصيل ما حدث".

- سقف الطائرة:

إن من يشاهد صورة الطائرة بعد الحادثة يدرك جيداً حجم الدمار الذي لحق بسقفها العلوي، فقد انصهر الجزء الأعلى من هيكلها ليسقط بكامله على الركاب الذين كانوا حينها -وفق معظم التقديرات- في عداد المتوفين، كما سقط المحرك رقم (2) الموجود أعلى مجموعة الذيل على سطح مقصورة الركاب 33 في المقاعد الخلفية، حيث لا وجود لأحد من الركاب هناك.

ويكاد يجمع المحللون من ذوي الاختصاص أن السبب في انتشار أسنة النار في سقف الطائرة عائد إلى تواجد أنابيب أو عبوات الأكسجين فوق مقاعد الركاب، ولاشك لديهم أن أنابيب الأكسجين زادت من حجم الانفجارات المتتالية في سقف مقصورة الركاب، ويرجح توفيق المانع -أحد موظفي إدارة الصيانة حينذاك- هذا الرأي، وهو الذي كان متواجداً

حينها في قلب الحدث، بل إنه شاهد بعينه انتشار الحريق الهائل في مقصورة الركاب، يقول المانع: حينما وصلنا نبدأ الطائرة خرجت من مكتبي أنا وزميلي "جاك"، الذي يعمل لصالح شركة "لوكهيد" المصنّع الرسمي لطائرات "ترايستار"، وبينما نحن في طريقنا إلى الطائرة شاهدت أسنة اللهب تعتلي مجموعة الذيل، ومع وصولنا كانت المحركات تعمل؛ ما دعاني إلى المسارعة لإيقاف المحرك رقم (3)، في حين كان المحرك رقم (2) متوقفًا، بينما أوقفنا طيار المحرك رقم (1).

كان الجميع في الميدان ينتظرون إيقاف المحركات، وبإيقافها هجمت فرق الإنقاذ على الطائرة، إلا أن أسنة اللهب انتشرت بسرعة مهولة داخل مقصورة الركاب - كان مشهدًا مرعبًا - حتى أن الزجاج في مقدمة الطائرة انصهر وتعلّق أعلى مقدمة قمرة القيادة كالعمود المائل، كل ذلك سرّع بشكل مهوّل ومروّع من انتشار النار ووصولها إلى مقدمة الطائرة، حيث تجمع الركاب الذين أغلق أحدهم على نفسه دورة المياه، ربما في محاولة منه الهروب من الغازات السامة التي أطبقت على الأجواء داخل مقصورة الركاب، وقد شاهد مدير عام الصيانة بمدينة الرياض الأستاذ ناصر المنصور جثمان هذا الرجل أثناء إخلاء جثامين الركاب من الطائرة. ويقول المنصور: إن الرجل كان قد وضع كفه على صدره كأنما يقبض على قلبه أو جيبه العلوي، ولاشكّ حينها أن الغازات السامة كانت تملأ مقصورة الركاب، وربما لم تصل إلى قمرة القيادة إلا في الدقائق الأخيرة، حيث دخل أحد عشر راكبًا على القائد ومساعدته والمهندس الجوي في آخر اللحظات، قبل وصول الغازات السامة إلى هناك بشكل مميت، حيث وجد ما يقارب أربع عشرة جثة داخل قمرة القيادة، وهذا ما ذكره الأمير سطاتم بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض آنذاك⁽⁴⁰⁾ والذي كان متواجدًا في المطار حينها، وربما أن هذه الجثث سقطت داخل قمرة القيادة بعد ما انصهر الجدار الحاجز بين قمرة القيادة ومقاعد الدرجة الأولى. ويقول توفيق المانع⁽⁴¹⁾: التفت إلى زميلي عبد الرحمن الحميد بعد الفراغ من عملية إطفاء الطائرة، وتبريد هيكلها الذي كان قطعة من لهب، وسألته: هل لديك القدرة على الصعود معي إلى مقصورة الطائرة؟ هل تستطيع تحمّل الموقف؟

وفعلاً استطاع الاثنان صعود الطائرة، وشاهد توفيق المانع الجثث المتراكمة في قمرة القيادة، كما شاهد جثمان القائد وهو في مقعده في حالة نهوض، لكن المنية عاجلته قبل إتمام وقوفه، وسמاعة الاتصال مازالت على أذنيه -رحمه الله - حيث كان ممسكًا بجهاز الاتصال⁽⁴²⁾. وكما ذكرنا فإن المضيقة كانت واقفة خلفه، أما المساعد والمهندس الجوي فكانا في مقعديهما، حيث دخل أحد عشر راكبًا في اللحظات الأخيرة إلى قمرة القيادة.

كما أن القائد ريان الخويطر ابن قائد الطائرة ذكر لي أن عمّه سعد -رحمه الله- قال له: إنني حملت جثمان أخي بيدي حيث الصلاة عليه ودفنه، ولم يكن في هيئة الوقوف، ويدور بين عددٍ من موظفي المطار آنذاك أن القائد الهوساوي هو من أخرج جثمان القائد محمد الخويطر من الطائرة.

وتقف التحليلات حائرةً بين مَنْ يرى أن وفاة الجميع كانت بسبب انتشار الغازات السامة، فيما يرى آخرون أن ذلك كان بسبب انفجار مهوّل داخل المقصورة تزامناً مع توقف الطائرة خارج المدرج؛ ما أحدث كرةً من اللهب أحرقت الجميع، عزاها البعض إلى انفجار أنابيب الأوكسجين التي تعلو مقاعد الركاب.

- مسؤول في الميدان:

في الحوار الذي أجرته جريدة الجزيرة مع الأمير سطاتم بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض -رحمه الله-(43)، خرج المحرر محمد الوعيل بجملةٍ من الإجابات التفصيلية لعددٍ من الأسئلة الحائرة التي كانت تدور على ألسنة عامة الناس، وفي حوارهِ أوضح الأمير الذي وافق الحادث تواجده في المطار أن الدفاع المدني قوة مساندة، وأن المطار يحتوي على وحداتٍ متكاملةٍ للإطفاء، وأنه أمر حين توقف الطائرة باستدعاء الدفاع المدني، كما اتصل بالنجدة والمرور لتنظيم السير لسيارات المطافئ والإسعاف، وفعلاً يذكر شهود العيان أن الشوارع والساحات المجاورة شهدت حركةً مرويةً مضطربة، تخللتها حوادث صغيرةٍ وزحامٌ وارتباكٌ شديدٌ من قبل المسؤولين في المطار وأهالي المسافرين، ويذكر الأمير سطاتم أنه تمّ استنفار الإسعافات في المستشفيات وإسعادها لتكون على أهبة الاستعداد.

وعن تفاصيل ما حدث للطائرة قال: "إنه بمجرد هبوط الطائرة كانت وحدات المطافئ الخاصة بالمطار تلاحقها على المدرج، وفور وقوفها بدأت بضخّ الرغوة على ذيل الطائرة"، وبعد أن ذكر تفاصيل ما حدث قال: "إن الوقت منذ وقوف الطائرة وبداية عملية الإنقاذ إلى اشتعالها بالكامل لم يكن أكثر من دقيقتين فقط -وفق قوله(44)-"، ويضيف: "إن انتشار النار في جسم الطائرة جاء سريعاً ومباغتاً لرجال الإطفاء والإنقاذ"، وقد شبّهه الكثيرون ممن شاهدوه باشتعال النار في كتلةٍ من القش، حيث انتقلت ألسنة اللهب سريعاً إلى سقف الطائرة، والذي كان سبباً في انهياره بالكامل فيما بعد، والذي عزاها بعض المختصين إلى تواجد أنابيب الأوكسجين في سقف الطائرة فوق مقاعد الركاب، هنا يجب أن نفرق بين فرق الإطفاء وفرق الإنقاذ التي كانت بانتظار الطائرة، والتي باشرت عملها منذ توقف الطائرة وإطفاء محركاتها وبين فرق الإطفاء التي استدعاها الأمير سطاتم والمسؤولون في المطار عند الساعة العاشرة وخمس دقائق، فالفرق الأولى هي الفرق الخاصة بإطفائيات وإنقاذيات المطار التابعة لرئاسة الطيران المدني، أما الثانية فطلبت كفرق تعزيزٍ ومساندة، وهي فرق الدفاع المدني التابعة لوزارة الداخلية.

- تساؤلات:

لكي نقف على ما حدث في أرض المطار، تجدر الإشارة إلى أنه قد صاحَب توقف الطائرة نداءاتٌ متكررةً من قبل رجال الإنقاذ الذين أرادوا اقتحامها، وذلك حينما طالبوا موظفي البرج بضرورة إبلاغ قائد الطائرة للإسراع في إطفاء محركاتها، وهنا -وهي الثواني

والدقائق الحرجة التي يعتقد أن الركاب حينها كانوا أحياء أو أن بعضهم مازال على قيد الحياة - لم يتلقَ برج المراقبة الردّ من قائد الطائرة الذي قال قبل لحظات إنه سيوقف الطائرة ويخلي الركاب، ورغم أنه توقف إلا أن الأبواب لم تفتح، والطائرة بهيكلها الضخم تبدو جاثمةً في بيداء من أرض مطار الرياض "أقصى الشمال الشرقي من المطار"⁽⁴⁵⁾، تحيط بها سيارات الإطفاء والإسعاف، ومع تكرار النداءات بين رجال الإنقاذ وموظفي برج المراقبة تمّ إطفاء محركات الطائرة فجأة، وقد استغرقت المدة من وقوفها إلى إطفاء محركاتها قرابة ثلاث دقائق وخمسة عشر ثانية، وكم كانت هذه اللحظات ثمينةً لأولئك المنقذين الذين يحيطون بالطائرة، والذين لم يستطيعوا اقتحامها مادامت محركاتها تعمل، وحينها كانت أصداً نداءات موظفي البرج تتردد في قمرة القيادة، ويعتقد البعض أنه في هذه اللحظة كان القائد ومساعدته والمهندس الجوي في عداد الموتى، لكن ظلّ السؤال قائماً: هل دخل القائد ومساعدته والمهندس الجوي في حالة إغماءٍ متقطع، كما يتضح ذلك من ردود مساعد القائد على موظفي برج المراقبة، وهو أمرٌ غير بعيد، حيث يثبتته أطباء الطوارئ الذين يرددون ويحذرون من انتشار الغازات السامة التي تقتل بسرعة ثلاث دقائق ودون شعور.

أما المهندس الشاب أحمد الرويلي -الذي درس هذه الحادثة وقارنها بحوادث أخرى مشابهة- فقد عزا ذلك إلى دخول قائد الطائرة ومساعدته في غيبوبةٍ يصحوا نمنها على فتراتٍ مستشهداً بنسبة الغازات السامة التي وجدت في التحليل، الذي أجري لجثمان المهندس الجوي الذي كان على مقربةٍ من قائد الطائرة ومساعدته، ومستشهداً بأقوال الأطباء في مقدمات الوفاة بالغازات السامة، حيث يفقد الجسم قدرته على الحركة شيئاً فشيئاً، كما يفقد العقل البشري التركيز والوعي على فترات، وربما أن محادثات البرج مع قمرة القيادة تدل على شيءٍ من ذلك، كما يدعم هذا الرأي مدير عام الصيانة في المنطقة الوسطى الأستاذ ناصر المنصور، والذي ذكر أنه حين صعد إلى الباب رقم (L1) ولم يستطع فتحه طرق الزجاجة الأمامية على قائد الطائرة، الذي يرجح ناصر المنصور أنه كان فاقداً للوعي حينها وفي حالة غيبوبة.

كان سعد الغامدي⁽⁴⁶⁾ موظفاً بقسم التجهيز التابع لإدارة خدمات الركاب، وكان هذا القسم يشرف على شركة أبي الجدايل التي كانت متعهدةً لبعض الخدمات، ويقول الغامدي إنهم حين سمعوا الخبر شاهدوا الطائرة تهبط، ثم شاهدوها عن بعدٍ وهي تحترق، ولم يعلموا حينها هل خرج الركاب بسلامٍ أم لا؟ بيد أن مخاوفهم ظلت تتزايد إلى أن وصل إليهم بعد قرابة ساعةٍ من توقف الطائرة زميلهم علي الحصان⁽⁴⁷⁾ قادماً إلى موقع الحدث يقود حافلةً كبيرة، وحين سأله عن سلامة الركاب أوماً برأسه وعلى محياه علامات الحزن، يقول الغامدي: حينها علمنا أن جميع الركاب لقوا حتفهم.

وفي ساحة المطار اجتمع عدد من موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني ممن انتصرت في نفوسهم مبادئ الإيثار والتضحية، فنزلوا إلى

ساحات المطار رغبة منهم بالمساهمة في إنقاذ أولئك الركاب الذين حوصروا داخل الطائرة، أو على أقل تقدير مساعدة رجال الإنقاذ والإطفاء في بعض مهامهم، وكان من بين هؤلاء الموظفين الشاب ناصر الطخيم الذي تقدم مع زملائه حيث توقفت الطائرة، بيد أن طوقاً أمنياً ضرب على مدرج المطار لمنع دخول غير المختصين وتسهيل حركة معدات وعربات الإطفاء، إلا أن الطخيم استطاع الوصول إلى الطائرة حيث مهامه الوظيفية تستدعي ذلك، وبحماس كبير راح هذا الشاب يتنقل هنا وهناك أملاً في إدراك ما يمكن إدراكه، بيد أن جميع جهود العاملين في ساحة المطار ذهبت أدراج الرياح، إذ بمجرد أن اعتلت ألسنة النار سقف "الترايستا" أيقن الجميع بتضاؤل بل انعدام فرص وجود أحياء على متن الطائرة، وبعد الحادثة شاهد رجال الإنقاذ هذا الشاب وهو ينهار في ساحة مطار الرياض، ويذكر من أدرك الحدث أن صورة الطائرة وهي تحترق في آخر مدرج مطار الرياض القديم ظلت حاضرة لم تغب عن ذاكرة ناصر الطخيم الذي توفي رحمه الله عام 1404هـ.

- أربع عشرة جثة:

نعود لحديث الأمير الذي ذكر أن الركاب تزاحموا في مقدمة الطائرة، وأن رجال الإسعاف وجدوا بعد الحادثة ما يقارب أربع عشرة جثة في غرفة القيادة من ضمنها جثامين القائد ومساعدته والمهندس الجوي، وقال: "إن هذا التزاحم حال دون جهد الملاحين لفتح الأبواب"، وردد أثناء حوارهِ مقولة أن عامل الوقت كان مهماً.

وعن الوقت التقريبي لوفاة الركاب قال: "يصعب تحديد الوقت التقريبي لوفاة الركاب، ولكن من المحتمل أنها كانت مع اندلاع النيران في سقف الطائرة بعد هبوطها مباشرة، والحقيقة أنه بعد توقفها ومن ثم إطفاء محركاتها وليس هبوطها، ويقول: كان اشتعالها شديداً مما أدى إلى احتمال وفاتهم من الاختناقات أو الحرق، وأضاف: "إن اللجنة الفنية التي شكلت من جهات دولية لتحديد أسباب الحادثة قد أخذت عينات من الجثث؛ لتحديد أسباب الوفاة، وستعلن نتائجها في حينه".

والحقيقة أن هذه النتائج أعلنت كنتائج أولية، ولم تصل إلى سبب اشتعال الحريق الذي يرى المهندس الشاب أحمد الرويلي أنه ربما يعود إلى خطأ مصنعي، وذلك من خلال دراسة استقرائية أجراها لحوادث طائرات الترايستا، توصل خلالها إلى نتائج تُرجح الخطأ المصنعي كسبب رئيسي لما حدث لهذه الطائرة وحوادث أخرى تم تدارك بعضها، كما سيرد في الدراسة الخاصة بأسباب الحادثة، ثم إن ثم أن العينات التي (48) أخذت لبعض الجثامين كانت لفئة محدودة من الركاب، أما القائد ومساعدته فقد تم التعرف عليهما بحكم مقاعدهما واللوحات النحاسية التي تعلق صدريهما وتُبرز اسميهما؛ ولذلك تم دفنهما قبل أخذ عينات منهما.

ويقول الأمير سطاتم -رحمه الله-: إن بداية اتصال القائد ببرج المراقبة لإعلان الحريق كان عند الساعة التاسعة وعشرين دقيقة وإن الطائرة هبطت على مدرج المطار عند الساعة التاسعة وثمان وثلاثين دقيقة، والحقيقة أن هبوطها كان عند الساعة التاسعة وست وثلاثين دقيقة وأربع وعشرين ثانية، في حين كان توقفها بعد الخروج من آخر المدرج عند الساعة التاسعة وثمان وثلاثين دقيقة وست وخمسين ثانية، ثم كرر الأمير سطاتم أنه كان من الصعوبة إنقاذ الركاب حيث كان انتشار النار خلال دقيقتين، ولم يكن بالاستطاعة فعل أي شيء مهما كانت الجهود والإمكانات المبذولة.

- فرق الإطفاء:

في حوار أجرته صحيفة الجزيرة⁽⁴⁹⁾ مع مدير الإدارة العامة للدفاع المدني العقيد هاشم سليمان عنقاوي، ذكر فيه أن أول بلاغ وصل إليهم في الدفاع المدني كان في الساعة العاشرة وخمس دقائق، وقد وصلت فرقتان حسب ما طلب منهم إلى أرض المطار عند الساعة العاشرة وعشر دقائق، وسبب سرعة وصول الفرقتين اللتين كانتا بقيادة مدير الإدارة لمنطقة الرياض كما يقول العقيد عنقاوي عائداً إلى قرب موقع هاتين الفرقتين من المطار، بعدها تم إرسال ثلاث فرق إنقاذ وثلاث فرق إطفاء، إضافة إلى وحدات الإنقاذ الجوي.

وكما ذكرنا فقد جاء الاتصال بفرق الدفاع المدني بأمر من الأمير سطاتم، الذي كان حينها في برج المراقبة الجوية، وتم الاتصال فعلاً عن طريق المراقب الجوي ولي قوته، الذي قوبل اتصاله من أحد الأفراد بعدم تقدير خطورة الحدث، فحين أراد هذا المراقب الجوي أن يعرف بنفسه أثناء الاتصال، كان هذا الفرد يردد "ولي... إيش؟ عندها أخذ سماعة الهاتف مدير المراقبة الجوية الأستاذ محمد سراج شمس من الموظف، ويبدو أن موظف استقبال المكالمات في فرقة الدفاع المدني كان رجلاً عامياً بسيطاً، وحتماً لم يكن في المكان المناسب، حيث ظل يسأل سراج: إيش؟؟ هنا أخذ الأمير سطاتم سماعة الهاتف، وبتوجيه منه طلب من هذا المأمور مدير المنطقة وأمر بإخباره بسرعة التواجد في مطار الرياض، وحاول الأمير بعدها الاتصال بمدينة الطائف، وفوجئ بعدم وجود خدمة للاتصال بالمدن داخل المملكة، وعند وصول عربات الإطفاء واجهتم مشكلة في السماح لها بدخول الساحة، هنا كان الأمير سطاتم على اتصال بإدارة المطار، حيث خرج أحد المسؤولين بنفسه لإبلاغ موظفي البوابة بفتح الطريق لهذه العربات، وكانت بعض هذه العربات قد توقفت عند البوابة الخارجية للمطار، وبحث أفرادها عن مكان الدخول، وقد وافق ذلك وصول أحد موظفي الحركة والذي وافق ذلك اليوم أول تكليف له بالعمل في الفترة المسائية، وبوصوله بوابة المطار شاهد عربات الإطفاء تبحث عن المدخل المباشر للمطار، فأشار لهم إلى البوابة، وحينها اتجهت عربات الإطفاء على وجه السرعة نحو المدرج.

يقول العقيد العنقاوي إنه للحقيقة وللتاريخ فقد تمت السيطرة على الحريق بحصره في منطقة السقف التي كانت السنة اللهب قد وصلت مع قدوم رجال الدفاع المدني، وهذه السيطرة كما يقول العقيد حالت-بعون الله- بين النار والوصول إلى أجنحة الطائرة، حيث مخازن الوقود، لاسيما وأن الطائرة حينذاك أصبحت قطعة حديد حمراء، وكان على رجال الدفاع المدني تبريد كافة جسم الطائرة حتى الأجزاء البعيدة عن السنة اللهب.

ويضيف: إن رجال الدفاع المدني استطاعوا اقتحام الطائرة، لكن للأسف كان ذلك بعد وفاة جميع الركاب، والحقيقة أن وصولهم أصلاً إنما جاء بعد وفاة الركاب بقرابة عشرين دقيقة. ويضيف أيضًا: إن الحرارة داخل جسم الطائرة كانت تفوق المئة درجة بكثير، ثم أعاد العقيد العنقاوي ما ذكرناه مرارًا من أن الدفاع المدني لا علاقة له بوحدات الإنقاذ والإطفاء داخل المطار، والتي تعود بمرجعيتها إلى الرئاسة العامة للطيران المدني والعلاقة بين القطاعين، إنما هي علاقة تعاون عند الحاجة.

وتعليقًا على ما ذكره مدير الإدارة العامة للدفاع المدني يجدر بالباحث أن يقف أمام تفاصيل الأحداث كما هي، وكما رويت من قبل الأطراف المتعددة، والتي كانت حين وقوع الحادثة تمارس عملها في الميدان، وعليه فإن تواتر الروايات والمشاهدات يثبت باليقين القاطع أن حضور وحدات الدفاع المدني لأرض المطار، جاء بعد وفاة جميع الركاب بما يقارب العشرين دقيقة أو يزيد قليلًا، هذا مع أن فرق الدفاع المدني وصلت بسرعة إلى أرض المطار، لكن أمر استعدادها تأخر لحين هبوط الطائرة، بل بعد الهبوط بما يقارب النصف ساعة "سبع وعشرين دقيقة" بعد انتشار النار في سقفها، إذ لم يقدر المسؤولون في المطار حينذاك مدى حاجتهم لمساعدة وحدات الدفاع المدني، إلا بعد أن بدأت السنة اللهب تتصاعد من ذيل الطائرة، وهذا واضح وظاهر في تسجيل المحادثات الأرضية بين فرق الإطفاء والإنقاذ مع موظفي برج المراقبة الجوية، ولعل تواجد الأمير سطات حينذاك داخل البرج قلل -كما ذكر المراقب الجوي- من العمل البيروقراطي، كما أن العاملين في إطفائيات المطار أبلغوا المسؤولين بضرورة مساندة إطفائيات القوات الجوية لهم، لاسيما حين ظهر الحريق في سقف الطائرة.

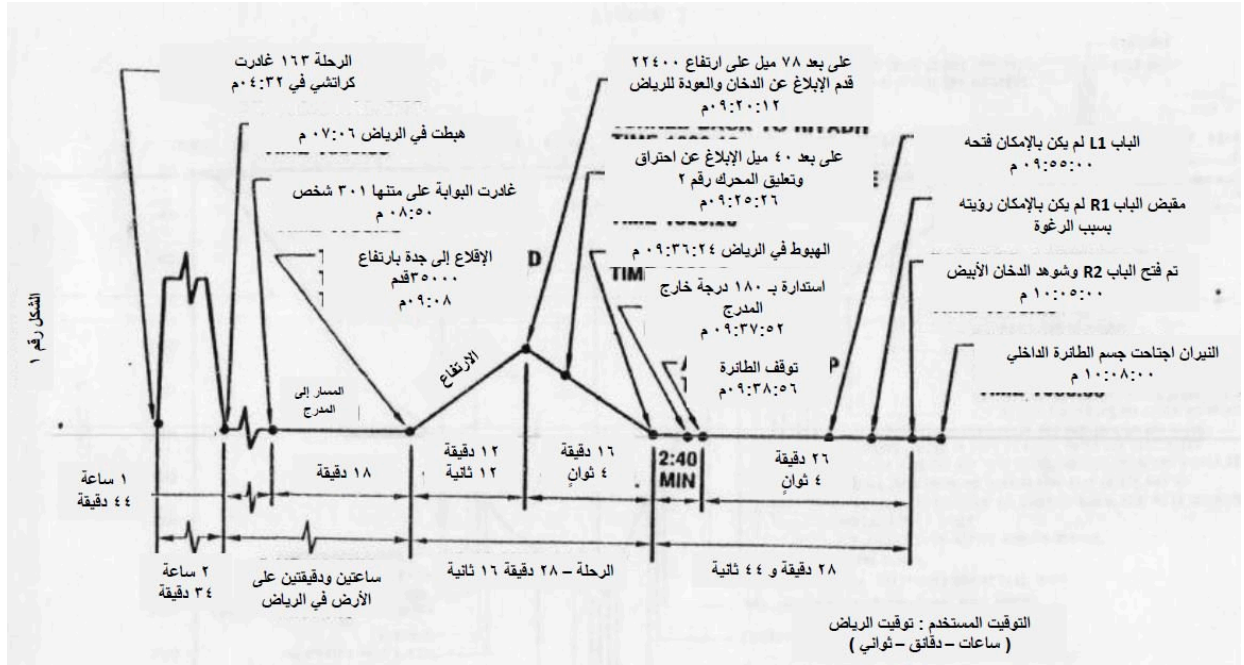
كان أن أول اقتحام للطائرة عن طريق الأستاذ ناصر المنصور مدير الصيانة بمنطقة الرياض حينذاك، والذي استطاع أن يفتح الباب رقم (R2) عند الساعة العاشرة وخمس دقائق، أي قبل وصول وحدات الدفاع المدني بخمس دقائق، بعد محاولة فاشلة في فتح الباب رقم (L1) عند الساعة التاسعة وخمس وخمسين دقيقة، أما الباب رقم (R1) فلم يهتد إليه الإنقاذيون لكثافة الرغوة الصابونية على جرم الطائرة.

يقول ناصر المنصور: ما إن فتحت الباب حتى فاجأني غيمة بيضاء من الأدخنة، لم أعد أرى شيئًا بعدها، وتراجعت قليلًا فإذا بكتلة رهيبية من السنة اللهب تندفع خارج باب الطائرة، ومع حلول الساعة العاشرة وثمانين دقائق، أي قبل وصول وحدات الدفاع المدني

بديقتين كانت النيران قد اجتاحت جسم الطائرة الداخلي، ويضيف المنصور: بعد فتحي الباب (R2)، شعرت حينها بتأنيب الضمير، ليس لأنني واجهت الأدخنة والغازات السامة؛ بل لأن فتح الباب ساهم في إضرام النار أكثر، مع يقيني أن الركاب كانوا حينها وقبلها في عداد المتوفين (50).

كان ناصر المنصور قد استقل سيارة سوبربان تابعة لإدارة المطار، وكان بصحبته زميله علي الحصان، كانا يلاحقان الطائرة وهي تسير على المدرج، وبتوقفها حاول ناصر المنصور الاتصال بقائد الطائرة الذي تربطه به صداقة قديمة، وقد كان القائد محمد الخويطر قد زاره في مكتبه قبل ذهابه إلى باكستان في الرحلة التي هو عائدٌ منها.

يقول ناصر المنصور: بعد توقف الطائرة وأثناء محاولات الإنقاذ وضعت السماعة كالعادة أسفل قمرة القيادة للاتصال بقائد الطائرة، بيد أنه لا إجابة على نداءاتي، بعدها صعدت إلى الباب (L1) وحاولت فتحه لكنني لم أتمكن، اقتربت من الزجاج الأمامي وطرقته عدة مرات، وكان القائد محمد الخويطر أمامي على مقعده، لكنه لا يبدي أي حركة، وأعتقد أنه حينها كان فاقداً للوعي. بعد هذه المحاولة بعشر دقائق استطاع ناصر المنصور فتح الباب رقم (R2) كما ذكرنا، وقد استغرق الوقت من توقف الطائرة إلى فتح الباب "R2" ستاً وعشرين دقيقةً وأربع ثوان، وبالتأكيد لم يكن بإمكان العاملين الاقتراب من الطائرة إلا بعد توقف المحركات، وهذا رسمٌ بيانيٌّ يوضح التوقيت كما جاء في التقرير المرفوع من لجان التحقيق إلى رئيس الرئاسة العامة للطيران المدني.



الصورة كما وردت في التقرير النهائي للحادثة، وتوضح توقيت إقلاع الطائرة من مطار جناح بكراتشي وحتهبوطها بمطار الرياض واشتعال النار في هيكلها، لكن فات على لجنة التحقيق تحديد وقت إطفاء المحركات.

كان تسجيل الصندوق الأسود قبل هبوط الطائرة ونزولها على المدرج بثلاث وثلاثين ثانية، قد صوّر لنا حقيقة ما حدث في قمرة القيادة ومقصورة الركاب، وتجاوز ذلك إلى تحديد وقت بداية ظهور الأدخنة ومشاهدة أسنة اللهب من قبل الركاب، وعليه فقد استدلّ المحققون على أن القائد -رحمه الله- أراد أن يهبط هبوطاً طبيعياً من خلال آخر جملة التقطها الصندوق الأسود له قبل ملامسة عجلات الطائرة أرض المدرج، وذلك حين قال للمهندس الجوي وهو في غمرة انشغاله بلحظة الهبوط: "أخبرهم أخبرهم، ألا يقوموا بالإخلاء"، حين ذاك بدأ العدّ التنازلي لهبوط الطائرة، وسمع المحققون أصعب فصول الحادثة، حيث صراخ الركاب وعويلهم وهم لا يزالون في الجو.

استمرّ الحوار بين برج المراقبة الجوية والقائد ومساعدته، وفعلاً سارت الطائرة على المدرج باتجاه الشمال وتجاوزت مسافة الـ 1180 متراً الأولى، ولم تقف بل استمرت تتهادى لحين وصولها إلى الممر الفرعي الأخير، حيث التفت إلى اليمين ثم إلى اليمين مرةً أخرى "استدارةً كاملةً"، وكأنها متجهة إلى الموقع الطبيعي لوقوفها المعتاد، بيد أن الرياح الآن أصبحت تسير الطائرة، وفي هذه اللحظة شاهد رجال الإنقاذ الذين أحاطوا بالطائرة من جميع الجهات أسنة اللهب وهي تندفع إلى خارج الطائرة. يقول موظف برج المراقبة الجوية ولي قوته: "كنت قد أخبرت قائد الطائرة بسرعة الرياح واتجاهها، حيث كانت (10/11) (10) هو اتجاه الرياح على البوصلة، أي أن الرياح شمالية، و(11) هي سرعة الرياح بالعقدة (51)، وهذا يعني أن الرياح شماليةً وسرعتها جيدةً ومناسبة، وهي عكس اتجاه الطائرة وهذا هو المطلوب؛ لأن الحريق في مجموعة الذيل، إلا أنه مع التفاف الطائرة إلى اليمين مرتين أصبح اتجاهها جنوباً؛ أي أن الطائرة الآن تسير الرياح، وقد وافق ذلك ظهور أسنة اللهب إلى خارج الطائرة من الخلف، ويضيف: "حين أوشكت الطائرة على الهبوط كنت على اتصال مستمرّ مع قمرة القيادة، وبعد أن طلبوا منّي تجهيز سيارةٍ تستقبلهم حين ملامسة الطائرة للأرض؛ للتأكد من انبعاث الأدخنة من مجموعة الذيل، كان الأستاذ أحمد مغربي نائب مدير إدارة المراقبة الجوية بمطار الرياض القديم قد نزل فعلاً إلى مدرج المطار، وأستقل سيارة (سوبربان) بيضاء اللون، وما إن هبطت الطائرة الضخمة التي تحمل على متنها أكثر من ثلاثمئة إنسان حتى كان أحمد في استقبالها". وتشير الروايات إلى أنه وفي هذه اللحظة دوى صوت أحمد مغربي مجلجلاً بإنذارٍ مرعب: "دخان أسود يخرج من محرك الطائرة رقم 2.... دخان أسود يخرج من محرك الطائرة رقم 2"، وبتتبع التسجيلات الدائرة بين سيارات الإطفاء ورجال الإنقاذ وبرج المراقبة، يظهر لنا أن هذا الإنذار إنما جاء بعد أن طلب منه موظفو البرج ضرورة التأكد من وجود أدخنة في ذيل الطائرة؛ وعليه فإن أحمد مغربي صرّح برؤيته لدخانٍ بسيطٍ يخرج من مجموعة الذيل "شيء مثل الدخان يخرج من ذيل الطائرة"، وذلك حين كان المغربي يسير خلف الطائرة

على المدرج الرئيس، وهنا أخبر المراقب الجوي قائد الطائرة بذلك الدخان وموقعه، وتلقى الرد وهو على النقيض مما تذكره تلك الروايات التي زعمت أن المغربي شاهد الأدخنة أثناء هبوط الطائرة مباشرة (52).

واستمرَّ قائد الطائرة إلى أن وصل إلى الممر الأخير، وأجرى التفافاً كاملاً شاهد معه رجال الإنقاذ السنة اللهب، فأخبروا موظف البرج الذي أبلغ بدوره قائد الطائرة الذي توقف حينها، وأخبر أنهم يحاولون إخلاء الركاب.

ويرى البعض أن القائد نفذ ما أمر به، وفقاً للقاعدة التي تقول: ما دامت الطائرة على الأرض فهي في مسؤولية مَنْ هم في الميدان، لكن الأمر هنا يتجاوز قدرات رجال الإطفاء وكوادر الإنقاذ في المطار، فالطائرة حين وقوفها لم تطفأ محركاتها، ولم تظهر تقارير التحقيقات المدة الزمنية بين توقف الطائرة وإطفاء محركاتها، رغم أهمية ذلك في مجريات التحقيق، ووفقاً للمحادثات الأرضية فإن حمد العوفي المراقب الجوي الذي جاء لمساعدة زميله ولي قوته قد أخبر قيادة الطائرة أثناء استدارتها في آخر المدرج بوجود نيران في ذيل الطائرة، وهنا تلقى برج المراقبة آخر رسالة من قيادة الطائرة، حيث قال له مساعد قائد الطائرة القائد سامي حسنين هذه العبارة: "علم، نحن نحاول الإخلاء الآن"، وهو العنوان الذي تصدر حينها صفحات جريدة الجزيرة على أنه آخر ما تحدث به قائد الطائرة، لكن أحمد المغربي نائب مدير المراقبة الجوية والذي كان أمام الطائرة وهي رابضة بالممر الأخير أعاد طلبه للمراقب الجوي حمد العوفي بضرورة إبلاغ قيادة الطائرة بإطفاء المحركات، وفعلاً ردد حمد العوفي نداءاته لقيادة الطائرة دون أن يتلقى أي ردٍّ إلا من قائد إحدى الطائرات الرابضة في المطار، والذي شارك في استجابات لجنة التحقيق بالحادثة؛ كونه شاهد عيان لما جرى وسط ساحة مطار الرياض الدولي، حيث قال له هذا القائد: "آآه برج المراقبة يحتفل أن الجميع خارج قمرة القيادة الآن".

نعم لقد تمَّ إطفاء المحركات، لكن الوضع الآن ينبئ عن دخول قائد الطائرة ومساعدته حالة فقدان الوعي من فترةٍ لأخرى، كما ذكر المهندس الشاب أحمد الرويلي، ويرجح هذا الرأي شهادة الأستاذ ناصر المنصور مدير عام الصيانة في المنطقة الوسطى، وهو أول مَنْ داهم الطائرة وطرق زجاج المقدمة وشاهد زميله القائد محمد الخويطر جالساً دون إبداء أي حركةٍ أو استجابة، رغم أنه كان في اللحظات الأخيرة يجيب عن أسئلة موظفي البرج، ثم ينقطع عنهم، إلى أن توقفت الطائرة، وتمَّ بعد دقائق إطفاء محركاتها.

لقد أنزل الخويطر طائرته المنكوبة وهي تحترق، وحافظ هذا القائد ومساعدته على أعلى درجة لضبط النفس، وكانا أمام هول المشهد ثابتين إلى آخر العهد بهما -رحمهما الله-، وكذلك كان المهندس الجوي الذي خرج للركاب في اللحظات الحرجة أثناء الهبوط؛ ليطمئنهم وينفذ أوامر القائد رغم الأخطاء التي ينسبها البعض له والتي يعزونها إلى قلة الخبرة وعسر القراءة، وقد أشار أحد الكتاب الغربيين ممن كتبوا عن الحادثة إلى هذا المعنى

حين قال: "إن البشر في مثل هذه المواقف إما أن يستسلموا للارتباك والخوف والعجلة، فيخطئوا تقدير الأمور فتحل بهم العواقب، أو يحاولوا ضبط أنفسهم فلا يستطيعوا ذلك، كما أنهم لا يستسلمون كلياً للذعر والارتباك، فتتشبت أفكارهم ويترددون في مواقفهم، في حين يستطيع البعض ضبط أعصابه والتحكم بتصرفاته؛ ولذا يبدو أكثر هدوءاً، وهو ما حدث للقائد الخويطر"، وربما أن هذا القائد عمل بالقاعدة التي يحرص أساتذة الطيران على أن ينقلوها لطلابهم: **"في حال الكوارث لا تفكر بالآخرين، فكّر بنفسك فقط واعتبر أن الطائرة لا تحمل سوى أكواب من الصحف والجرائد"**، وإن صحّ القول إن هذه المقولة مازالت تتردد على مسامع حديثي العهد بعلوم الطيران؛ رغبةً في صرف انتباه قائد الطائرة عن جميع المؤثرات والضغوط التي تحيط به.

يقول مشعل مسعود العتيبي⁽⁵³⁾ أحد منسوبي الدفاع المدني فرع السليمانية حين وقوع الحادث: "حين تمّ إبلاغنا بالأمر توجّهنا إلى المطار، وكنا على مقربةٍ منه حيث حي السليمانية أقرب حيّ إلى مطار الرياض القديم، ويذكر أنهم مع دخولهم إلى مدرج المطار شاهدوا إحدى سيارات الإنقاذ والإطفاء التابعة لإدارة الأمن والسلامة في المطار وقد تعطلت في المدرج، وكانت على مقربة من الطائرة، إلا أن عمود ضخّ الماء انشطر أثناء محاولة محاصرة السنة اللهب في سقف الطائرة قبل أن تصل إلى الطائرة".

صاحب وقوف الطائرة في المدرج حالة إرباكٍ شديد، إذ لم يكن الجميع على قدر الحدث، ولم يكونوا مهيين لأمر كهذا، ورغم أن الأمر كان خارجاً عن سيطرتهم وأن المحركات لم تطفأ، إلا أن هذا لا يسوّغ للمسؤولين آنذاك القصور الذي حدث. ويذكر رجل الأعمال طلال العتيبي⁽⁵⁴⁾ أنه حين التحق بالخطوط السعودية بعد الحادثة بثلاث سنواتٍ أبلغها أحد الموظفين، لبناني الجنسية واسمه عدنان دادا⁽⁵⁵⁾ أنه استقلّ إحدى الرافعات واتجه بها نحو باب الطائرة، وحين همّ بخلع الباب أوقفه أحد العاملين ومنعه؛ لأن زملاءه كانوا يحاولون فتح الأبواب دون إصابة الركاب.

ربما كان بإمكان فرق الإطفاء - لو أنها استعدت وتعززت بفرق الدفاع المدني - محاصرة الحريق، لكن الخطر كان في انتشار الأدخنة السامة داخل الطائرة، كما أن ازدياد درجة الحرارة داخل مقصورة الركاب كان مؤشراً خطراً بحدّ ذاته، ناهيك عن أن السنة النار داخل مقصورة الركاب كانت أكبر منها خارج جسم الطائرة، وعليه فقد كان الرهان الأكبر هو فتح الأبواب، وهو ما لم يتوصل إليه رجال الإنقاذ التابعون لوحدة الأمن والسلامة بالمطار، ورغم الاجتهادات والبطولات الشخصية التي قام بها رجال هذه الإدارة وموظفوها، إلا أن محاولاتهم باءت بالفشل، ففي حين كانوا يشاهدون السنة اللهب تتصاعد من ذيل الطائرة متجهةً إلى المقدمة، كان رجال إطفائيات المطار يوجهون خرطوم المياه والرغوة نحو سقف الطائرة وجرمها، وعبئاً كانت المحاولات، إذ كان من الأولى مداومة أبواب الطائرة الأمامية من قبل المنقذين وليس الإطفائيين، حيث الابتعاد عن محركات الطائرة، التي

ما زالت تعمل مع بقاء الجهود ومحاولات إطفاء ألسنة النار وحصرها قبل أن تصبح الطائرة قطعةً من اللهب.

كانت التعليمات من قبل قيادات فرق الأمن والسلامة وعددٍ من الخبراء تقضي بضرورة الابتعاد عن جرم الطائرة حين انتشرت ألسنة اللهب في سقفها، وخشي الجميع وصول النار إلى الأجنحة التي تحوي مخازن الوقود؛ لذا كانت فرق الدفاع المدني -حين وصولها- تدفع بخراطيم الماء من بعيدٍ ليصل إلى مصدر اللهب، كما كانت الرغوة التي حاول رجال الإطفاء محاصرة ألسنة النار بها تقع في جوف الطائرة، وكذا كانت الطائرات العمودية تصب الماء من فوق الطائرة، بيد أن كل هذه المحاولات كانت أضعف وأقل من انتشار واندفاع النار إلى سقف الطائرة، الذي ما لبث أن سقط بكامله على الركاب الذين كانوا حينها في عداد الموتى؛ ولذا فقد استمر إطفاء الحريق قرابة ساعةٍ وخميسٍ وأربعين دقيقة. ويذكر الإطفائي في فرقة حي السليمانية مشعل بن مسعود العتيبي أنهم ظلوا طوال ليلتهم هناك عند الطائرة، بل طلب منهم المبيت بجوار الطائرة، حيث أغلق المطار وتوقف إقلاع الرحلات أو استقبالها حتى ظهيرة اليوم التالي.

أما الطائرة فقد استمر الإطفائيون في محاولة إطفاء النار التي خمدت تمامًا عند الساعة الحادية عشر والنصف، بيد أن عملية تبريد هيكلها استمرت إلى حين انبلاج فجر اليوم التالي، حيث صعد العاملون والمسؤولون إلى متن الطائرة ليقفوا على المشاهد المحزنة والمرعبة، حيث جثامين الأطفال والنساء والرجال متكدةً في مقدمة الطائرة.

- إخلاء الجثامين:

كان من بين الأخطاء التي وقع فيها المسؤولون في مطار الرياض نقل جثامين الركاب بشكل متعجل، إذ من المفترض أن يقوم بهذا العمل لجنة مختصة، كما لا يسمح لأحدٍ بالصعود إلى الطائرة ما لم يتطلب عمله ذلك؛ ولذا فقد ساهم النقل السريع لجثامين الركاب مع عشوائية إلحاق المسافرين بالرحلات الذي لم يقتضِ نظام الصعود إلى الطائرة الدقة في حصر الركاب الحقيقيين وتحديددهم، إذ كان بإمكان الركاب بيع تذاكرهم واستبدالها بأسماء ركاب آخرين، وكل ذلك ساهم في صعوبة كشف هوية كثيرٍ من المتوفين؛ ولذا كان على المسؤولين في المطار أن يوكلوا مهمة إخلاء الجثامين من الطائرة إلى لجنة متخصصة تراعي تدوين وتسجيل موقع الجثة والمقعد التي حملت منه -إن كانت على المقعد؛ لكي يسهل على ذوي المتوفين معرفة أفراد العائلة الواحدة، بحيث توضع بجوار بعضها البعض في الثلاجات التي أعدت لحفظ الجثامين، كما يسهل على لجنة التعرف على المتوفين معرفة أغراضهم الشخصية، إذ لا شك أن معظم هؤلاء الركاب كانوا يحملون أمتعة يدوية، إما في الأدرج التي تعلق مقاعدهم أو أسفل المقاعد، وقد ذكر توفيق المانع أنه شاهد حقيبة دبلوماسية (سمسونايت) تحتوى أوراقًا نقديةً من فئة الخمسين ريالاً سعودياً، حاول رجال الإخلاء نقلها مع الجثمان، ولا شك أن هناك أوراقًا وشهاداتٍ وبطاقاتٍ

رسميةً فقد تمّ غموض بعض الجثث، ولو أن من نقل الجثامين حرص على تدوين موقع ومقعد كل راكب، وحرص على تدوين كل الأمتعة التي حوله؛ لتمكنت اللجان العاملة من معرفة عدد أكبر من الجثث التي دفنت مجهولة الهوية، والتي قُدّر عددها بـ (131) جثةً ظلّت قرابة سبعة عشر يومًا لم يستطع ذووهم التعرف عليهم.

- الإضاءة الداخلية:

تشير المعلومات المتوفرة إلى أن الإضاءة داخل مقصورة الركاب وحتى قمرة القيادة كانت مطفأة، لاسيما حين هبوط الطائرة وتوقفها، وعلى الرغم من أن هذه المعلومة ظلّت غامضةً، إذ لم نحصل على إجابة واضحة من أولئك الشهود الذين كانوا أمام الطائرة، وهي تقف في الممر الفرعي الأخير لمدرج مطار الرياض، فقد كانت إجاباتهم تنم عن انشغالهم بالحدث والنار التي تضرمت في أعلى ذيل الطائرة، ولاشك أن الطائرة كانت قد توقفت في المنطقة الشمالية الشرقية من أرض المطار (جنوب الجهة الشرقية من حي الواحة الحالي)، وهي منطقة مظلمة وبعيدة عن مرافق المطار، كما أن الكشافات المحمولة فوق عربات الإنقاذ كانت موجهة صوب ذيل الطائرة، وهو ما ينفى مشاهدة رجال الإنقاذ للركاب الذين كانوا يصارعون الأدخنة والغازات السامة التي ملأت مقصورة الركاب.

- ما وُجِدَ في الطائرة:

وجد الإنقاذيون الذين أوكلت لهم مهمة إخلاء جثامين الركاب من الطائرة "بتوجاز" مع عبوة "بوتان" خضراء على أرضية الممر الأيسر غير بعيدتين عن الباب (L2) وسط الطائرة، ولاشك أن صاحب هذا الموقد حرص مع حالة الفزع التي حدثت حال مشاهدة الركاب أسنة اللهب وهي تتصاعد من أسفل المقاعد الخلفية في مقصورة الركاب، إلى نقل هذا الموقد معه؛ إدراكًا منه بالخطر المترتب على بقاءه في أرضية المقاعد الخلفية، بيد أن أحد الركاب في المقاعد الخلفية نسي أيضًا -حين هرع الركاب إلى مقدمة الطائرة- موقدين، وُجدا بعد الحادثة على مقربة من موقع انتشار النار، والغريب أنهما وُجدا جديدين وملفوفين بشكل جزئي ولم تطلهما أسنة اللهب.

- استنفار وطوارئ:

شهد مطار الرياض بعد الحادثة توافد عدد كبير من رجال الإعلام ومراسلي وكالات الأنباء والصحف المحلية والعالمية، كما شهد توافد ذوي الركاب من كل مكان، سواء من داخل المملكة أو خارجها، هذا بالإضافة إلى ممثلي البعثات الدبلوماسية، كما شهدت ليلة الحادثة إحصار أكثر من أربعين صهريج ماءٍ للمساعدة في تبريد هيكل الطائرة، كما نواب أكثر من مئة رجل من منسوبي الدوريات والنجدة بقيادة النقيب إبراهيم العتيبي؛ للحفاظ على حركة الجهات العاملة ومساعدتها في إتمام وإنجاز أعمالها.

- بلاغ طارئ:

في منزله بحي السليمانية في الرياض يتذكر اللواء المتقاعد إبراهيم بن عويص العتيبي مدير الدوريات والنجدة بمدينة الرياض إبان الحادثة ظروف الحادث المؤلم ويقول: حين وردنا الاتصال سارعنا لتأمين مدخل ومخرج آمن من الزحام؛ كي نسهل لسيارات وعربات الإطفاء المرور من وإلى المطار، ودورنا جاء على ثلاثة مهام هي: السيطرة على الميدان، وتسهيل مهام العاملين، والمساعدة في عمليات الإنقاذ حسب التخصص. ويضيف: بعد الحادثة اجتمع بنا الأمير سطاتم واقترحت أن تنقل الجثامين عبر شاحنات مبردة يتم استئجارها لهذا الغرض، وفعلاً تم ذلك، كما تم تفريغ عدد من الفرق ورجال الدوريات والشرطة لحراسة الجثامين في الشاحنات المبردة، لاسيما وأن عدداً من هذه الجثامين كانت تتقلد أنواعاً الحلق والأساور والساعات وتحمل بعض الأوراق الثبوتية.

ويتفق ما ذكره اللواء إبراهيم العتيبي مع ما أورده مندوب صحيفة الجزيرة⁽⁵⁶⁾ من أنه "تم استدعاء عمال لحفر المقابر، كما تم استدعاء عددٍ من الجرافات لتهيئة القبور، وأحضرت اللجنة المشكلة لتسليم جثث الضحايا إلى ذويهم عدداً من الثلجات المبردة لحفظ الجثامين، وتأهبت مستشفيات مدينة الرياض لاستقبال أي حالة طارئة، وقد حدثت ليلة الكارثة حوادث مرورية لبعض السيارات قرب المطار؛ نظراً لتوافد الجميع لمعرفة مجريات الحادثة ومتابعتها"، ولاشك أن اجتماعات متواصلة لكبار المسؤولين كانت تُعقد في ردهات هذا المطار طيلة أيام الحادثة.

كان الوضع في مكاتب خدمات الركاب في حالة استنفار، فعبد العزيز العويس وإبراهيم السليمان وفهد الشايع في حركة دؤوب، حيث كانوا يجمعون تذاكر الركاب التي لم يكن بعضها يدعى الركاب الحقيقيين، حيث كان الحرص على وجود التذكرة وخط الرحلة أو وجهتها فقط، وكانت الأسماء تكتب باليد، وأحياناً بخط غير مقروء، كما كان بعض الركاب يبيع تذكرته أو يهديها لغيره، وهو ما صعب مهمة حصر الأسماء الحقيقية على اللجان المشكلة، لاسيما لجنة تسليم الجثامين لذويها.

- لا اتصال مع القائد:

ترددت الأنباء المتواترة عن موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية ومن الرئاسة العامة للطيران المدني "الهيئة العامة للطيران المدني فيما بعد"، وكذلك بعض وسائل الإعلام والصحافة أن قائد الطائرة رفض الخروج قبل خروج جميع الركاب، وهذا ما تداوله الناس وتناقلته الصحف آنذاك دونما تحقق، وتشير المعلومات المتوفرة من شهود العيان أنه لم يكن هناك مخاطبات بين رجال الإنقاذ في الميدان وقائد الطائرة، حيث اقتصر الحوار بين قيادة الطائرة والمراقب الجوي، وعلى الرغم من أن نائب مدير المراقبة الجوية أحمد المغربي الذي استقبل الطائرة في المدرج، كان قد طلب من زميله في برج المراقبة حمد

العوفي أن يحاول فتح الاتصال بين قائد الطائرة ورجال الإنقاذ الذين في الميدان، حيث كان المغربي وموظفو الصيانة ورجال الإنقاذ والإطفاء يحيطون بالطائرة، **إلا أن ربط الدائرة الاتصالية -كما ذكرنا- لم يفعل بين الأطراف الثلاثة.**

إن البيان الذي صدر من الرئاسة العامة للطيران المدني عن الحادثة لم يشير إلى أن القائد رفض الخروج من عدمه، ولا شك لدينا أنه حاول جاهداً إنقاذ الركاب، على الرغم من أن بيان الرئاسة العامة للطيران المدني حمّله -رحمه الله- مسؤولية عدم الوقوف في المدرج الرئيس، كما حمّله ثمن أربع أو خمس دقائق يرى المحققون أنها كانت هامة لتداركها لم يتم تداركه، وذلك حين قامت قيادة الطائرة بالتأكد من وجود عطل يستوجب عودة الرحلة، وربما يدرك القارئ لتفاصيل الحادثة براءة القائد من تأخر الدقائق الأربع، وهو ما تمّ إيضاحه في باب المحادثات التي سجلها الصندوق الأسود، لاسيما وأن هذا البيان حين ألقى باللائمة على قائد الطائرة لم يبرز الأخطاء الكارثية التي تعاني منها صناعة الترايستار، والتي ربما كانت سبباً في ما انتهت إليه الحادثة، وهو ما أشار إليه المهندس الشاب أحمد الرويلي كما سوف يتضح معنا.

ولاشك أن ثبوت أمر كهذا سيعتبر السبب الرئيس في الكارثة، هذا مع عدم إغفال أن القائد خلال الدقائق الأربع الأولى كان حريصاً على العودة، وتكرر منه ذلك وفقاً لما ظهر في تسجيل الصندوق الأسود، إلا أن الأمر لم يتأكد له إلا بعد عودة المهندس الجوي من مقصورة الركاب، وتأكيد أنه ثمة حريقاً في ذيل الطائرة.

لا أحد يستطيع أن يتهم الأموات ما دامت أعذارهم رحلت برحيلهم، كما أن الشهود والدلائل والقرائن ربما لم تكن كافية لاتهام طرفٍ دون آخر، وعليه فقد ظل لغز الدقائق الأخيرة محيراً لكثير من الباحثين والمحققين، وإن كان البعض يرجح خطأ طرفٍ دون آخر، فإن هناك من هم على النقيض، والسؤال الذي كان من المفترض أن يُطرح أمام لجان التحقيق هو: ما سبب اشتعال النار في مخزن الأمتعة؟ ويا للأسف فهذا السؤال الجوهرى لم تتم الإجابة عنها إلى يومنا هذا، وبما أن التصاريح الرسمية أفادت أن لا وجود لعملٍ تخريبيٍّ (57)، فإنه كان من الأحرى بلجنة التحقيق أن ترجح ولو على أقل تقدير أن ما حدث كان بسبب خطأٍ مصنعيٍّ، أو أنها تعطي توقعات، ولو لم تسلّم بها لإيضاح ما حدث وتعرّف أكثر بالأسباب المتوقعة لانطلاق الشرارة الأولى، والتي لاشك أنها ستفتح باباً واسعاً للوقوف على الأخطاء الكارثية لطائرة الترايستار، لاسيما في مؤشر إنذار الحرائق وكذلك الأبواب كما سيأتي معنا.

ضحايا الرحلة

في ساعة إشراق اليوم التالي تمّ الصعود إلى مقصورة الركاب في الطائرة بعد أن تمّ تبريد هيكلها، الذي غمرته الرغوة والمياه من كل مكان، وكان هناك نائب مدير إدارة الصيانة بالمنطقة الوسطى المهندس عبد الرحمن الحميد، الذي كان قد أنهى فترة دوامه، وعاد إلى منزله بحي منفوحة في الرياض، وقبل أن يخلد للنوم أجرى اتصالاً كعادته للتأكد من بعض مستلزمات العمل، فأخبره زميله في المطار "فليبيني الجنسية" أن هناك طائرة طلب قائدها العودة إلى المطار، وهي في طريقها إلى الهبوط الاضطراري، وأن معظم المسؤولين بالمطار مازالوا بانتظار وصولها، هنا سارع عبد الرحمن الحميد بالعودة إلى المطار، الذي ما إن دخله حتى وجد طائرة الإطفاء العمودية التابعة للدفاع المدني تغادر سماء المطار بعد أن أفرغت حمولتها وسط جرم الطائرة، التي حوصرت بعربات الإطفاء التابعة لإدارة الأمن والسلامة بالمطار، وعربات الدفاع المدني، ورجال الطوارئ والصيانة والإنقاذ، ولا شك حينها أن الأمر انتهى بالكامل، إذا لا أثر حينها للحياة على متن الطائرة، وهنا انخرط عبد الرحمن وزملاؤه في متطلبات عملهم.

وبعد سويعات استطاع الحميد وزميله مدير الإدارة ذاتها ناصر المنصور أن يكونا أول شخصين تطأ قدماهما مقصورة الركاب في الطائرة، ففي حين صعد عبد الرحمن من الجهة اليسرى للطائرة برفقة زميله توفيق المانع، استطاع في الجهة اليمنى حسين سروجي أن يبادر بتقديم عربة السلم الخاص بالطائرة، حيث صعد عليه مجموعة من موظفي الخطوط والمطار، وكان أولهم ناصر المنصور، بيد أن عبد الرحمن الحميد وتوفيق المانع كانا قد صعدا من الجهة اليسرى، وقد سبق هذه اللحظة المهيبة لحظة هدوءٍ وصمت، فقد توقفت منبهات الإطفاء والإنقاذ وبدت الطائرة بشكلها المرعب، حيث التهمت السنة النار سقفها العلوي بالكامل، والرعب كل الرعب كان كامئاً في ما احتوته مقصورة الركاب وقمرة القيادة، حيث المشاهد المحزنة فليس ثمة أثرٌ للحياة.

- مشاهد مرعبة:

كان الوضع من بدايته ينبئ عن تساؤل خطير: ما الذي يحدث في مطار العاصمة السعودية؟ صمّت كصمت القبور لا يقطعها سوى أزيز بعض أجزاء الطائرة التي غرقت بالماء وتوقفت بعيداً في المنطقة المظلمة من المطار، وهناك تزامن صعود ناصر المنصور مع نظراتٍ شاحبةٍ متسائلةٍ من زملائه أسفل الطائرة. لقد بلغ التعب برجال الإنقاذ والإطفاء مبلغه وتوقف الجميع يكتمون عبراتهم، ويشاهدون بأعينهم أقسى مشاهد الحادثة وأصعبها؛ جثثٌ متراكمةٌ فوق بعضها البعض، أطفالٌ ونساءٌ وشيوخٌ وفتيان، كلٌّ كان يبحث عن النجاة، لقد توفي الجميع على آخر حركةٍ صدرت منهم، بعضهم مثلثمٌ بعمامته، وبعضهم يحضن أطفاله، والبعض أغلق على نفسه دورة المياه هرباً من الغازات السامة، في حين لجأ

البعض إلى الاختباء والنزول إلى أسفل المقاعد، نساء يحتضن أطفالهن ومضيفات سقطن في آخر صفوف الزحام وبين أيديهن طففيات الحريق كان مشهدًا مأساويًا لم يستطع بعض العاملين في المطار تحمّله.

- ثوب الزفاف:

شاهد رجال الإنقاذ عروسين شابين لم يمض على زواجهما سوى أيام معدودة، وكان في نيتهما قضاء بعض الأيام خارج المملكة، لكن قدرهم المكتوب أن يكونا من ركاب هذه الطائرة، وعند بوابات المطار الخارجية شوهد أحد الرجال الأثداء ينهار أمام زحام الناس، كان الناس يسألون عن سلامة ذويهم وقد انهار هذا الرجل حين علم بوجود هذين العروسين على متن الرحلة... كان يردد أمام جموع الناس "عروسان شابان... كانا صغيري السن"، كما وجد الإنقاذيون جثث ست فتيات بأعمار الزهور كنّ في طريقهنّ إلى مدينة جدة، حيث زواج اثنتين منهن وكنّ بصحبة إحدى أقاربهنّ، وكان فتى يافعًا وُجدت جثته غير بعيد عن قريباته (58).

- بطاقة محزنة:

في يوم الخميس ليلة الجمعة الموافق للسابع والعشرين من شهر جمادى الآخرة من عام 1398هـ، عاش شارع الخزان في مدينة الرياض ليلة فرح جمعت أهالي حي الديرة وحي الفوطة، حيث اجتمع الأقارب والجيران لحضور حفل زفاف كريمة سليمان بن عبد الكريم على ابن عمّها عبد الرحمن بن عبدالله، ووسط الأفراح العارمة التي غطت سماء شارع الظهيرة زُف العريسان في موكب فرائحيّ وحفل سعد به الأطفال والشباب، الذين اجتمعوا أمام بقالة "باعطية" التي أشارت إليها بطاقة الدعوة.

بعد عامين ونصف ضرب هذان الزوجان موعدًا للسفر إلى مدينة جدة، وكان ذلك في مساء الثامن من شهر شوال عام 1400هـ، حيث كان الشاب عبد الرحمن وزوجه ضمن أكثر من ثلاثمئة راكب، كانت تقلهم رحلة الخطوط السعودية، ووسط رفوف مخزن غرفته القديمة فتش أحد أبناء حي الديرة في أوراقه البالية ومن بين ركام المسودات البالية والأضابير المتراكمة، وقعت عيناه على بطاقة زواج قديمة قارب عمرها الأربعين عامًا، وبقدر ما تحكيه هذه البطاقة من الأفراح بقدر ما كانت الأتراح مقرونةً بذكرها، حيث أعادت أحزان ومواجه عفت عليها الأيام وطوتها صروف الزمان، بقيت بطاقة فرح هذين الزوجين وثيقةً مهمةً وشاهدًا على اسمين من أسماء ركاب الرحلة (163)، الذين لم تفصح وسائل الإعلام ولا حتى الخطوط السعودية عن أسمائهم إلى يومنا هذا.

- الأمّ الرؤوم:

كان من بين مَنْ صعد إلى الطائرة بعد الحادثة الأستاذ طلال أبو الشامات، الذي كان حينها مساعداً للمدير العام لشؤون التسويق، كان أبو الشامات شاباً نشطاً حصل من إدارة الخطوط على بعثة خارجية، بيد أنه وقبل أن يلتحق بها طلب إجازة قصيرة، ورغم أنه حصل على الموافقة، إلا أنه كان على موعدٍ مع هذه الرحلة، حيث كان مع صديقٍ له يساعده في إنهاء إجراءات سفره على إحدى الرحلات، التي كان موعد إقلاعها بعد موعد الرحلة (163) التي حلت بها الكارثة.

عُرف عن طلال حبّه لعمله، فكان يعمل الساعات الطوال حتى بعد نهاية فترة عمله؛ لذا فهو لم يبرح مقرّ عمله منذ أن وقعت الحادثة وقد استمر طيلة الأشهر الثلاثة الأولى داخل أروقة المطار ويشهد زملاؤه في العمل أنه ما كان يخرج من مقر عمله إلا لغرض الراحة أو لأمرٍ طارئٍ. يقول أسعد رشيد أحد موظفي الخبرة في الخطوط السعودية: في تلك الفترة شاهدت الأستاذ عيد الكلابي مدير الخطوط في منطقة الرياض وهو يأخذ بيد زميلنا طلال، ويدخله في إحدى ردهات المطار طالباً منه أن ينام قليلاً جرّاء عمله المتواصل.

ما أن ودّع طلال زميله قرب صالة المطار وخرج إلى منزله حتى بلغه خبر عدم تمكّن زميله من السفر، وأن المطار مغلق، هنا عاد طلال على وجه السرعة إلى المطار وشاهد طائرة الترايستار ذات الرحلة (163)، وهي محاصرةٌ بعربات الإطفاء وسيارات الإسعاف في آخر ممرٍ فرعيٍّ في المدرج، ولكونه أحد منسوبي الخطوط الجوية السعودية فقد شارك مع زملائه في محاولات الإنقاذ المستمرة، وشهد بعينه فصول الكارثة إلى حين موعد اقتحام الطائرة الذي لاشكّ أنه جاء متأخراً، ومع ساعات الفجر الأولى بعد الانتهاء من تبريد جرم الطائرة كان أبو الشامات أحد الذين صعدوا إلى متن الطائرة، ولكنه ما لبث أن عاد أدراجه كسيراً حزيناً يكفكف دموع الحزن والأسى، ولك أن تسأل: ماذا شاهد هذا الشاب المتوقعد حماساً ونشاطاً؟ والذي شهد زملاؤه على جديته وتفانيه في أداء عمله.

نعم، لقد وقعت عيناه على منظرٍ مؤلمٍ ما زال يتذكره جيداً، بل إن هذا المنظر كان حديث أبناء ذلك الزمان، وكان الناس يتحدثون عنه بمرارةٍ وحزنٍ في مجالسهم العامة والخاصة، حتى أن النساء في مجالسهنّ والرجال في دواوينهم، يبدوون حديثهم عن الكارثة بهذا المنظر الذي شاهده أبو الشامات، ولم يستطع بعدها البقاء على متن الطائرة، وما كان ذلك إلا منظر تلك المرأة التي احتضنت رضيعها وضمتّه إلى صدرها في محاولةٍ منها لإنقاذه من الغازات السامة إلى أن فارقت الحياة، ولا ندري هل توفي طفلها أمام ناظريها أم أنها سبقته إلى الرحمن الرحيم؟!.

- بكاء الشعراء:

في صباح يوم الخميس العاشر من شهر شوال كان منظر هذه الأم الرؤوم عنواناً عريضاً على صفحات جريدة الجزيرة⁽⁵⁹⁾، والذي يحكي قصتها الأستاذ طلال أبو الشامات

قائلاً(60):حين صعودي إلى مقصورة الركاب وقعت عيناى على امرأةٍ كانت تحتضن طفلها، وكانت جالسةً في مقعدها لم تتجاوزهُ توفيت وطفلها بين ذراعيها.

كان طفلاً صغيراً، غير أن أسنة اللهب والنار نالت من الأم ما نالت، الأمر الذي جعلني لا أستطيع إكمال دخولي إلى مقصورة الركاب، فعدت مسرعاً والمنظر لا يفارقني أبداً.

كان مشهد هذه الأم الحنون حديث الكتاب والصحف، وقد نطق به الشعراء وأكثروا في قصائدهم التي أبكت وعبرت، ولا أدل على ذلك منقصيدة الأديب عبد الله بن خميس حين قال يصف هذا المشهد:

واستسلمت ذات الجنين تحوطه بتحني وتلف
وتعطف

جمدت عليه وأسلمته حشاشه لو أنها مما أحاط به
تفي

لتكون من بعد النضارة هيكلأ حالت معالمه لحمه مجلف

أما الأديب عبد الله بن إدريس فقد صور لنا حجم تضحية هذه الأم، وهي تنحي على طفلها تحميه قدر استطاعتها من الدخان والنار وهو يقول:

عطف الأمومة كم تجلى باهراً في مشهد لا يحتويه
إطار

أم على الطفـل الصغير تكورث شحاً بهأن تحتويه
النار

جَلَّ الْفِدَاءُ عَلَى الْأَنَامِ سِوَى الَّتِي تَقْدِي الْجَنِينَ بِرُوحِهَا تَخْتَارُ

وَيَلُّ لِمَنْ عَمَّ قُ الْأُمُومَةُ وَارْتَضَى نَكَرَ الْجَمِيلِ فَكَسْبُهُ
أَوْزَارُ

في حين قال الشاعر عبد الله بن عبد الرحمن العرفج (61):

لَوْعَةٌ يَصْهَرُ الْقُلُوبَ شَجَاهَا وَيَذِيبُ النُّفُوسَ حَرُّ أَسَاهَا

لَوْعَةُ الْأُمِّ تَنْحِنِي لِصَلَى النَّارِ تَلْتَقِيهِ دُونَ
فَتَاهَا

لَوْعَةُ الْبِنْتِ أُمَّ عَشْرٍ تَرْدُثُ وَهِيَ حَرُّ الْفُؤَادِ تَدْعُو أَبَاهَا

وَالصَّبِيِّ الَّذِي يَذُوبُ احْتِرَاقًا وَالْفَتَاةِ الْعُرُوشِ تُشْوِي شَوَاهَا

أما سليمان محمد عزال فيقول في مطلع قصيدته:

الْعَيْنُ تَسْفَحُ دَمْعَهَا هَتَانَا وَلَهَا فَقَدِ رَأَتْ الْفَنَاءَ عَيَانَا

ثم يصف حال الأم مع طفلها ويقول:

من أمّ طفلٍ قد تكوّرَ جسمُها تحميه لكن ذاقَتِ الخذلانا

أما عبد العزيز بن محمد الخويطر فيبدأ قصيدته بقوله:

فُجِعَ الفؤادُ من الرياضِ بمبرقٍ وافى مع الفجرِ الأغرِّ المشرقِ

ويصوّر منظر هذه الأم التي تناقلت الصحف ووسائل الإعلام إثارة نفسها من أجل حياة ابنها الرضيع وهو يقول:

ومن الأمومةِ والطفولةِ منظرٌ يروي حنَّـانَ الأمِّ لم
يستنطقِ

أمُّ أكبّثِ كي تظلَّ وليدَها من نفخِ نهمٍ حولها
متمنطقِ

ما كانَ منها ما أتتهُ شجاعةٌ بل كانَ من كلفِ لديها مشفقِ

أما إبراهيم محمد السبيل فقال في مطلع قصيدته :

يا نسورَ الفضاءِ ضجَّ الفضاءُ وهوى النسرُ حينَ حمَّ القضاءُ

ربُّ أطفٍ بصبيةٍ ونسـاءٍ من لهيبِ النيرانِ إليك
إجاءُ

أما الشاعر عبدالله بلخير فقد خصَّ بمعظم أبيات قصيدته قائد الرحلة، وأثنى على موقفه ووثباته وقدرته على إعادة الطائرة إلى مطار الرياض رغم احتراق الجزء السفلي من ذيلها، وبكى بحرقة على الخويطر ومساعدته وكافة ركاب الطائرة الذين كان من بينهم ستة من أبناء عمه.

ولم يتوقف الشعراء أمام مشهدٍ أو زاويةٍ من زوايا هذا الحدث المؤلم، بل صور معظمهم تداعيات الحادثة وما نتج عنها من هولٍ ومناظرٍ مؤسفةٍ مبكيةٍ عبر قصائدهم التي ملأت صفحات الجرائد والمجلات وراح الناس يقرؤونها أمام أهاليهم ويرددونها في مجالسهم ودواوينهم، وإن تميزت بعض هذه القصائد بنقلها تفاصيل الحدث وفقًا لما نقلته الصحف وأذاعته الأخبار، إلا أن بعضها فاق بالروعة والجمال وصف البلغاء وفصاحة الخطباء، ولا أدل على ذلك من قصيدة الدكتور أسامة بن عبدالرحمن الأنصاري التي نزلت قوافيها من بحر الأبحان والآلام دررًا ما زال يذكرها أبناء هذا الزمان وكان مطلعها:

تَيْتَمَ اللّحْنُ لَمْ يَعْزَفْ بِهِ وَتَرُّ وَأَظْلَمَ اللَّيْلُ لَمْ يَوْمِضْ بِهِ قَمْرٌ

**وهاجرت من بحارِ الشوقِ أغنيةٌ ما كانَ إلا عليها
يبحرُ السمُرُ**

**وجمدت ظلمةُ الأبحانِ السَّنةُ قد كانَ منها الكلامُ الحلو
ينحدرُ**

**وغلَّفَ الصمْتُ كالمذهولِ أفئدةً تكادُ تنشقُّ
أبحانًا وتنفطرُ**

**وعلَّقَ الموتُ فوقَ الأرضِ رايتهُ سوداءَ فيها سموهُ
اليأسُ تنتصرُ**

وأقفر الروض.. لا الأزهارُ يانعةٌ ولا الربيعُ .. ربيعُ وجهه نضْرُ

ولجمال القصيدة فإنه حريٌّ بنا في هذا المقام نشرها كما وردت بالصحف حينذاك، حيث يقول الدكتور أسامة:

قلبُ الجزيرةِ قد هزَّتهُ صاعقةٌ من هولها يتلاشى السمعُ والبصرُ

ألقث على الأرض من أنفاسِها حمماً مثل البراكين منها الأرضُ تنفجرُ

ودمرت كل ما في الروض من شجرٍ قد كان في رأحتيه الطيرُ ينتشرُ

ويملاً الأفقَ شدواً ومضُ أحرفه كالنجم فوق سماءِ الحبِّ
ينتشرُ

ما للحبيبِ رياحِ الشوقِ تقلعنا ونحن تحت رياحِ الشوقِ ننتظرُ
هل أطفأ القدرُ الجبارُ بسمتهُ وهل يعيدُ إليه البسمةُ القدرُ؟

وهل نصابحُ فيه الحبِّ مؤتلقاً وهل يمرُّ يدينا النفحةُ
العطرُ؟

وهل نعانقُ فيه الشوقَ مورقةً أوراقه يتغنى فوقه
المطرُ؟

عجبتُ كيف يمرُّ الشوقُ أعيننا وكيف يودعنا أشجانهُ السفرُ

وكيف تستقبل الأحياء أدمعنا وكيف تورق في شطانها الصور

وكيف تقنى وداعاً كل أضلعنا وكيف أضلعنا في الدمع تنصهر
ولم نزل كالسكارى في مخادعنا بكل حليم من الأحلام ننبهر
ولم نزل نتمنى القتل ثاينة على العيون التي في
طرفها حور
حتى أفقنا فما في الروض أغنية ولا ربيع ولا ماء ولا شجر

قد طافها القدر الجبار فانقلبت مثل الصريم ومات الحرث والتمر

إني أشاهد فوق الرمى قافلة من الثكالى ودمعاً ليس ينحسر
وظفلة سقطت في النار أعينها وكان من قبل فيها يفرح النظر

ونجمة قد هوت في الليل سافرة وكان من قبل فيها يزدهي الخفر

وباقة باغتتها الريح فاندثرت وكان يزهو على أغصانها الزهر

وموجة كانت الشيطان تحضنها وكان ينثر فيها وجده السحر

تكلّم المـوْتُ والأنفـاسُ صامتـةً وفي يديهِ الأسيّ والجمرُ
والحفـرُ

وسجّل المـوْتُ تاريخاً صحائفُـهُ تسيلُ منها الدموعُ السودُ
والعبـرُ

عدنـا وليس من المأسـاةِ في يدنـا إلا الصـحيفةُ فيها فـصـلُ
الخبرُ

عدنـا وليس من المأسـاةِ في فـينـا إلا الأحاديثُ في الأركانِ تزدهرُ

**عدنـا نفتش عن روضٍ وعن قمرٍ وعن سحابٍ
عليه يمسحُ الضجرُ**

إنـي وقفتُ على المأسـاةِ أسألُها وفي فمي كلُّ حرفٍ كانَ
يحتضـرُ

**هل يغسلُ الشعرُ ما في الجرحِ من ألمٍ؟ وهل يزولُ به كالبلسمِ
الـكـدرُ؟**

**وهل تنجي من الأقدارِ لـو عصفت كلُّ التـمائمِ أو هل
ينفعُ الحذرُ؟**

وهل سنرحـلُ في المأسـاةِ ثانيـةً؟ وهل سنرسلُ بعضَ الدمعِ يعتذرُ؟

ويبدو أن قصيدة الدكتور أسامة شهدت إبان وصولها لأروقة صحيفة الجزيرة تغييراً طفيفاً لإحدى مفرداتها، التي اجتهد محرر الصياغة في تأويل البيت قبل الأخير من القصيدة؛ ما دعاه أن يستبدل مفردة "الشعر" لتحل محل مفردة "الزيت" حيث كان أصل البيت:

هل يغسل الزيت ما في الجرح من ألم؟ وهل يزول به كالبلسم الكدر؟

وحيثما علق الأديب والإعلامي المعروف عبدالله نور على هذه القصيدة بقوله: بعد هذه القصيدة فليصمت الشعراء.

- الدراسات العليا:

كان من بين الجثث المتراكمة جثة الشاب عبد الله بن صالح الصالحي -رحمه الله - الذي وُجد سليماً لم تمسه النار، إلا في هامة رأسه ما أحدث بعض السجحات في جبينه، رغم أنه كان جالساً على كرسيه لم يبرحه، وكان -وهو حديث التخرج من كلية التجارة⁽⁶²⁾ بجامعة الملك سعود - في طريقه إلى مدينة جدة؛ لتقديم أوراقه إلى جامعة الملك عبد العزيز كطالب دراسات عليا، وفي مغرب اليوم الثامن من شوال أفطر الشاب عبد الله في يومه الأخير من صيام الست من شهر شوال عند صديقه عبد الملك الزامل، وكان معهم زميلهم علي بن منيع الخليوي الذي أوصل عبد الله بسيارته إلى مطار الرياض.

كان الخليوي مسرعاً يقطع شوارع الرياض من أحياء الوسط إلى حيث مطار الرياض القديم في شمال شرق المدينة آنذاك، وكان الصالحي -رحمه الله- يطلب منه عدم الاستعجال قائلاً: إن الذي يفوت اليوم سيُدرَك غداً، إلا أن الوصول إلى المطار كان آخر العهد بالشاب عبد الله، الذي أدرك الرحلة (163)، كما أدركها الشاب سمير بن عبد العزيز صابر طاشكندي الصديق المقرب لحمد الصالحي شقيق عبدالله.

كان الدكتور سمير طاشكندي المعروف لدى زملائه بسمير صابر حديث التخرج من كلية الطب بجامعة الرياض "جامعة الملك سعود"، وكان يسكن هو و زميله الدكتور حمد الصالحي في شقة بشارع الخزان تابعة لإسكان جامعة الملك سعود، خُصت لطلاب الامتياز الذين تخرجوا في شهر شعبان من عام 1400هـ، وبعد التخرج التحق سمير بكلية الطب في مستشفى الملك عبد العزيز الجامعي بالرياض، فيما التحق زميله حمد الصالحي بمستشفى الشميسي (مدينة الملك سعود الطبية)، في حين كان سمير صابر -رحمه الله - يبدي تدمره من العمل في شهر رمضان، حيث تزامنت ساعات عمله مع بعض واجباته الدينية التي كان سمير حريصاً على أدائها في أوقاتها، وكان حينها يهمس في أذن صديقه الدكتور حمد الصالحي قائلاً: "إن أبقاني الله إلى قابل -أي إلى شهر رمضان القادم - فسأتقدم بإجازة أتفرغ فيها لواجباتي الدينية"، يتذكر هذه العبارة صديقه الدكتور حمد ويكررها ثم يقول⁽⁶³⁾: "لم أكن أعلم بحادث الطائرة إلا حين ذهابي إلى عملي صباح يوم الأربعاء، فقد قابلني زميلي الدكتور سليمان البلاغ، وسألني عن زميلنا الدكتور سمير صابر

وأخبرني بحادث الطائرة التي احترقت بالأمس، ولما حدّد لي الرحلة فُجعت، وقلت له بأن أخي أيضًا في الرحلة، عندها ذهبنا للسؤال والبحث عن أخي عبد الله وصديقي سمير.

بعد الحادثة بيوم أرسلت صحيفة الجزيرة مندوبيها لمقر مستشفى الرياض المركزي بالشميسي (مدينة الملك سعود الطبية) في محاولة منها لتغطية ما يحدث هناك، ونقل قصص ضحايا الرحلة من خلال اللقاء بأهلهم وذويهم، وكان من بين هذه اللقاءات التي أجرتها الصحيفة قصة رجل ترك زوجته وابنتها ذات العشر سنوات في صالة المطار، وكانت على موعدٍ مع ابن شقيقة زوجته الذي سافر معهم لإتمام عقد قرانه، وكانت رحلة هذه العائلة في الطائرة التي كان موعد إقلاعها الساعة السابعة والربع، لكن تمّ تأجيلها وترحيل جميع ركابها إلى الرحلة (163)، وفي مستشفى الرياض المركزي بالشميسي استطاع هذا الأب المكلوم التحقق من جثمان ابنته بعد أن عرفها من خلال حلية الذهب التي كانت تلبسها

- حرص الأم:

بعد قرابة ثلاثة عقود كتب أحد أعضاء منتديات الشبكة العنكبوتية -التي كانت تشهد حين ذاك طفرةً في المتابعة والمشاركة- مقالاً محزوناً تفاعل معه عدد من أعضاء ورواد المنتدى، سرد الرجل -الذي اكتفى بكنيته "أبو أحمد"- قصة وفاة والدته وأخته الصغيرة بعد أن أخبر أنه زار في ذلك اليوم مقبرة العود بالرياض للسلام على والدته وشقيقته فقال: "في يوم الثلاثاء 8 شوال 1400هـ خرجنا بعد صلاة المغرب من البيت أنا وأمي وأختي الصغيرة، انطلقنا من بيتنا تجاه مطار الرياض القديم، وكان من المفترض أن أسافر معهم؛ لحضور مناسبةٍ عائليةٍ في المنطقة الغربية، ولكن لظروف الدراسة في ذلك الوقت تأجل سفري يوماً واحداً. نعم قدر الله تعالى على أخيكم أبي أحمد أن تتأجل رحلتي إلى اليوم التالي، وكان حزني على تلك الرحلة، ولكن الله تعالى له حكمةٌ بالغةٌ سبحانه، وكانت أمي -رحمها الله تعالى- توصيني طوال الطريق، وكأنها وصية مودّع، تعيد وصيتها بأن لا أنسى ملابسني الجديدة، وأنها تريد أن تفرح بي كعريس قريباً بعد سنواتٍ قليلة، كانت تردد عليّ هذه الوصايا والأمل يحدوها أن تفرح بزواجي قريباً إلى أن وصلنا المطار، وأنزلت أمي وأختي لملاقة ابن خالتي العريس الجديد والخريج الجامعي، الذي سيصحبهما في ذات الرحلة".

يسترسل أبو أحمد ويروي تفاصيل قصة وفاة والدته وشقيقته وابن خالته قائلاً: "ومرّت الساعات بطيئةً وثقيلة، وكان من عادة أمي أن تتصل بنا عند سفرها وحال وصولها إلى الجهة التي سافرت إليها، ولكنها هذه المرة لم تتصل، الأمر الذي أصابنا بالقلق، وخرجنا من البيت إلى المطار نستطلع الخبر لعلّ الرحلة تأخرت كالعادة، وربما كانوا في المطار هنا أو هناك، بحثنا وتوجهنا إلى الاستعلامات ووجهنا نداءً، ولكن لا مجيب، وبدأ الوالد -حفظه الله - يسأل عن ركاب رحلة الخطوط السعودية رقم (163) المتوجهة من الرياض إلى جدة، فيرى وجوهاً قلقةً ولا مجيب، ويأتي الجواب المقتضب "مطار الرياض مغلقٌ لأسباب

طارئة"، وبعدها بساعاتٍ وصلنا الخبر الصاعقة عن رحلة الموت (163)، الرحلة لم تصل إلى وجهتها أبدًا، وأكتفي بهذا القدر من القصة ولن أخوض في تفاصيل أخرى، غفر الله لي ولكم ولآبائنا وأمهاتنا وموتى المسلمين"، (64) هنا انتهى حديثه.

- تواتر الروايات:

وجدنا رواية أبي أحمد هذه في إحدى مواقع الشبكة العنكبوتية، وللتأكد من صدقها جرت مقارنتها بما ورد عن المصادر التي غطت أحداث الكارثة، رغم أن الحديث عن وفاة الأم لن يكون -في الغالب- حديثًا مختلَقًا أو مصطنعًا لأي غرض كان، ومع هذا فإن القصة التي ذكرها أبو أحمد مطابقة تمامًا لما انفرد به خالد الحسيني في صحيفة البلاد آنذاك، حيث ذكر قصة أحمد زكي تاج وأسرته، وهو ما يتطابق مع أسرة أبي أحمد ووفاته والدته وأخته الصغيرة، ولعل في كنيته لنفسه "أبي أحمد" دليلًا آخر يزيد من تطابق الروايتين، حيث إن والده هو أحمد زكي تاج -إن تطابقت الروايتان- ولهذا يكون أبو أحمد، قد سمى ابنه على والده جريًا على العُرف العربي المتبع.

كما أن قصة أسرة أحمد زكي تاج مشابهة بطريقةٍ أو بأخرى لقصة الشاب الدكتور سمير عبدالعزيز صابر طاشكندي، حديث التخرُّج من كلية الطب، والذي ذكرنا قصته آنفًا على لسان زميله الدكتور حمد الصالحي، حيث أراد السفر إلى جدة ومنها إلى مكة المكرمة؛ لعقد قرانه وبصحبة خالته وابنتها الصغيرة، وعليه فربما كانت زوجة أحمد زكي تاج -رحمها الله - هي التي رافقت ابن أختها الشاب سمير طاشكندي، أقول ربما لتشابه القصتين، لاسيما وأن أبا أحمد الذي روى قصة وفاة والدته في الشبكة العنكبوتية ذكر أنهم استطاعوا في مستشفى الرياض المركزي "الشميسي" معرفة جثمان والدته وأخته، بينما لم يصلوا إلى جثة ابن خالته، وهذا ينسجم ويتفق مع ما ذكره الحسيني في صحيفة البلاد، وكذلك يتطابق مع رواية الدكتور حمد الصالحي (65) الصديق المقرب للشاب الدكتور سمير طاشكندي، كما يتطابق مع ما ذكره كلٌّ من محمد الوعيل وعبد الرحمن المصبيح في صحيفة الجزيرة، بل إننا وجدنا مؤخرًا ما يثبت أن سمير طاشكندي كان بصحبة خالته أم خالد ابن أحمد زكي تاج وابنتها رائدة، حيث نشرت صحيفة الجزيرة بعد الحادثة بأيام شكرًا من كلٍّ من عبدالعزيز طاشكندي وأحمد زكي تاج ومحمد أمين خوجة، لكل من قدّم لهم التعازي في أبنائهم، حيث ذكرت الأسماء كاملةً، هنا استطعنا ربط الروايات الصحفية المتباينة.

كان خالد الحسيني في صحيفة البلاد قد أورد قصة خطوبة الشاب سمير طاشكندي، وأن موعد عقد قرانه على ابنة الشيخ رشاد عطية، كان حسب اتفاق العائلتين سيقام في الحادي عشر من شهر شوال عام 1400هـ. كان سمير أكبر إخوته وله -حينذاك- شقيق واحد هو سامي مع شقيقاته الثلاث، وكان شابًا هادئًا ملتزمًا بتعاليم دينه، وقورًا عرف بهدوئه وسمته وحسن خلقه.

قال الحسيني: "في الموعد المحدد اصطحب سمير عبدالعزيز صابر طاشكندي خالته وإحدى بناتها، وذهبوا إلى المطار أملاً في الوصول إلى جدة، ومن ثم إلى مكة في الوقت المقرر، وقد خلّفت الخالة وراءها في الرياض أربعة من الأبناء والبنات مع ابنهم، وجاءت فرحة العزيز الغالي ابن أختها التي أصرت في آخر مكالمة هاتفية بينهما على أن تشاركها الفرحة بابنها سمير، وردّت عليها بسعادة: "سمير ابني وأنا رايحة معاه إن شاء الله"، وبعد ساعتين اتصلت إحدى بنات خالته بمكة؛ لتطمئن على وصول أمها وأختها وابن خالتها وتسألهم عن رأيهم في فستان العرس الذي اصطحبوه معهم من الرياض، فانقبضت الأم وصرخت بأعلى صوتها، وجاء كل من في المنزل؛ ليقف على ما حدث، فقد أغمي على الأم، وكما يقولون: قلب الأم دليلها، فقد أحست بالكارثة قبل غيرها، واستلموا سماعة الهاتف؛ للتعرف على من كان على الخط، وإذا بالمتحدثة هي الأخرى تصرخ بكل صوتها: "كلموني إيش حصل؟" (66).

هذا ما جرى تلك الليلة كما نقلها الصحفي خالد الحسيني من أبناء الأسرة، إلا أن رواية أبي أحمد في الشبكة العنكبوتية أوضحت أنه هو من أوصل والدته وشقيقته إلى المطار في حين ذكر مراسلا الجزيرة محمد الوعيل وعبدالرحمن المصبيح أنهما التقيا في ساحة مستشفى الرياض المركزي برجل حكى لهما قصة وفاة زوجته وابنته الصغيرة وذكر أنه أوصلهما للمطار ليلتقيا هناك بابن أخ زوجته، في حين أن رواية الحسيني أن سمير صابر هو من أوصل خالته وابنتها للمطار.

كان الصالحي زميلاً للدكتور سمير، وتخرجا سوياً من كلية الطب بجامعة الملك سعود، وكانا معاً في السكن الخاص بخريجي كلية الطب في شارع الخزان بالرياض، حيث تأكد للدكتور حمد الصالحي أن أخاه عبد الله كان من ضمن ركاب رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، كما كان من ركبها زميله القريب سمير طاشكندي، وحاول الصالحي - وكان ضمن أطباء مستشفى الشميسي المركزي - أن يتعرف على جثمان أخيه عبد الله وزميله سمير، وفعلاً استطاع تمييز جثمان أخيه، ولكن لم يستطع أن يقف على جثمان زميله الدكتور سمير، حتى إن والد سمير "عبدالعزيز صابر" حاول التعرف على ابنه لكنه لم يستطع، ورواية الدكتور الصالحي موافقة لما رواه أبو أحمد في الشبكة العنكبوتية؛ حيث استطاعوا التعرف على جثمان والدته وأخته اللتين كُتب في شهادة وفاتهما "ماتتا اختناقاً في حادث الطائرة"، فيما لم يصل إلى جثمان ابن خالته، وهو ما يزيد التأكيد على أن قصة الدكتور سمير طاشكندي وأسرته أحمد زكي تاج وقصة أبي أحمد، وما رواه مندوبا صحيفة الجزيرة عن ذلك الرجل الذي جاء يبحث عن جثمان زوجته وابنته اللتين كانتا بصحبة ابن شقيق زوجته، كل هذه الروايات ربما كانت **لقصة واحدة**، بيد أن الاختلاف يكمن في أن رواية صحيفة البلاد ذكرت أن سمير هو من أوصل خالته وابنتها للمطار فيما ذكرت صحيفة الجزيرة أن من أوصل الأسرة للمطار هو الزوج، بينما ذكر أبو أحمد تفاصيل إبعاله لأمه وأخته إلى مطار الرياض القديم.

نشر الأستاذ خالد الحسيني إبان لقائه بأسرة سمير طاشكندي بعد الحادثة تفاصيلها دار -في حديث هاتفي- بين الشاب الدكتور سمير طاشكندي ووالده الشيخ عبد العزيز صابر، تفاهم الأب مع ابنه على مراسيم حفل عقد قران الابن حديث التخرّج، وجاء الحوار على النحو التالي:

قال الابن لأبيه: أبويه كيف الحال؟

الأب: الله يسلمك يا ابني متى جاي؟

الابن: جاي بكرا إن شاء الله، بس زي ما قلت لك تباسي الحلاوة ما أبغها من الذهب.

الأب: خلاص ولا يهكم إحنا عارفين رأيك في المسألة وإحنا اخترناها من الفضة.

الابن: الله يخليك يا بويه، أنت عارف إن الأشياء هذي حرام، ربنا يطول في عمرك وبيارك فيك.

مع السلامة مع السلامة (67).

- آخر الجثامين:

في يوم الجمعة الخامس والعشرين من شهر شوال، الموافق للخامس من شهر سبتمبر، أي بعد الحادثة بستة عشر يوماً وخمس عشرة ساعة، اصطفت مئة وإحدى وثلاثون جثةً مجهولة الهوية في مقبرة العود بالرياض، حيث لم يستطع ذووهم معرفتهم أو تمييز ملامحهم، وذكرت صحيفة "نوائي وقت" الباكستانية أنه لم يتم التعرف على جميع جثامين الركاب الباكستانيين (68)، ليتقدم الأمير سطاتم بن عبد العزيز نائب أمير منطقة الرياض، والأستاذ عبد الله النعيم أمين مدينة الرياض، والأستاذ عبد الله البليهد وكيل إمارة الرياض، وأعضاء لجنة التعرف والتسليم التي شكّلت مع نقل الجثامين لمستشفى الرياض المركزي، والذي كان من بينهم اللواء عبد الله العسوس رئيس اللجنة، والدكتور إسحاق الخواشقي مدير مستشفى الرياض المركزي بالشميسي "مدينة الملك سعود الطبية"، وقد ووريت الجثامين بعد الصلاة عليها في المقبرة، حيث لم تسعها مساحة جامع تركي بن عبد الله في منطقة قصر الحكم بالديرة، وهناك وُضعت كل جثة في قبر منفرد، حيث لم تدفن كما يُشاع في قبر جماعي، وكانت معظم الجثث لسعوديين وباكستانيين وثلاثة إيرانيين، وذكرت صحيفة "نوائي وقت" الباكستانية أنه تم الصلاة على ضحايا الرحلة (163) في جميع مناطق المملكة صلاة الغائب (69)، وكانت اللجنة والأهالي قد تعرّفوا على (162) راكبًا، كانوا مسجلين في قائمة الركاب بالإضافة إلى ثمانية غير

مسجلين؛ ليصبح عدد مَنْ تَمَّ التَّعَرَّفَ عَلَيْهِم (170) رَاكِبًا، فِي حِينِ بَقِيَتْ (131) جِثَّةً لَمْ يَتَمَّ التَّعَرَّفَ عَلَيْهَا، وَهِيَ الَّتِي تَمَّتِ الصَّلَاةُ عَلَيْهَا فِي مَقْبَرَةِ الْعُودِ.

وَبَعْدَ الصَّلَاةِ وَدَفْنِ الْجَثَامِينِ صَرَّحَ لَمَنْدُوبُ صَحِيفَةِ الْجَزِيرَةِ (70) مُصَدِّرٌ مُسْؤُولٌ قَائِلًا: "إِنْ الْجِثَّةُ سُلِّمَتْ عَلَى أُسَيْسٍ دَوْلِيَّةٍ دُونَ أَيِّ لَبِيسٍ"، وَأَضَافَ: "بَعْدَ أَنْ تَمَّ دَفْنُ بَاقِي الضَّحَايَا تَكُونُ اللِّجْنَةُ قَدْ أَتَمَّتْ عَمَلَهَا فِي زَمَنِ قِيَاسِيٍّ، إِذَا قِيسَ ذَلِكَ بِحَالَاتٍ مُشَابِهَةٍ، فَحَادِثَةُ شِيكََاغُو -مِثْلًا- اسْتَمَرَّتْ إِجْرَاءَاتُ التَّعَرَّفِ وَالدَّفْنِ سِتَّةَ أَسَابِيعٍ، وَمَعَ هَذَا فَلَمْ تَتِمَّكِنَ لِجْنَةُ شِيكََاغُو مِنَ التَّعَرَّفِ عَلَى نِصْفِ عَدَدِ الضَّحَايَا فِي تِلْكَ الْكَارِثَةِ".

وَسَيَلْحِظُ مَنْ يَشَاهِدُ صُورَ الْجَثَامِينِ دَاخِلَ مَقْبَرَةِ الْعُودِ أَنَّ الرَّاكِبَ تَوَفَّوْا عَلَى آخِرِ حَرَكَةٍ صَدَرَتْ مِنْهُمْ، فَمَنْ بَيْنَهُمْ مَنْ تَوَفَّى عَلَى هَيْئَةِ جُلُوسِهِ فِي الْمَقْعَدِ، وَمِنْهُمْ مَنْ تَوَفَّى وَهُوَ يَصَارِعُ بَابَ الطَّائِرَةِ، كَمَا وَجَدَ بَعْضُهُمْ فِي رُدَاهَاتِ الْمَطْبَخِ وَدَاخِلِ قَمْرَةِ الْقِيَادَةِ.

وَبَعْدَهَا بِيَوْمٍ وَاحِدٍ نَشَرَتْ صَحِيفَةُ الْجَزِيرَةِ خَبَرَ الصَّلَاةِ عَلَى جَثَامِينِ الرَّاكِبِ، وَذَكَرَتْ أَنَّهُ تَمَّ فِي الْجَامِعِ الْكَبِيرِ بِالرِّيَاضِ، بَيِّدَ أَنَّ الْمَحْرَرِ الَّذِي نَشَرَ الْخَبَرَ أَوْقَعَ صَحِيفَتَهُ فِي حَرَجٍ شَدِيدٍ، حَيْثُ نُوِهَتْ الصَّحِيفَةُ بَعْدَ نَشْرِ الْخَبَرِ أَنَّ الصَّلَاةَ تَمَّتْ عَلَى الْجَثَامِينِ فِي مَقْبَرَةِ الْعُودِ، وَبَعْدَ أَنْ أَدَّى جَمِيعَ الْمَسْؤُولِينَ الَّذِينَ حَضَرُوا الصَّلَاةَ عَلَى الْجَنَائِزِ صَلَاةَ الْجُمُعَةِ فِي الْجَامِعِ الْكَبِيرِ انْتَقَلُوا مِنْ هُنَاكَ لِلصَّلَاةِ عَلَى الْجَنَائِزِ دَاخِلَ الْمَقْبَرَةِ.

- أصدقاء الحارة:

كَانَ مِنْ بَيْنِ الرَّاكِبِ أَبٌ أَرْسَلَ أَطْفَالَهُ الثَّلَاثَةَ عِنْدَمَا لَمْ يَجِدْ مَقْعَدًا لَهُ عَلَى أَنْ يَلْحِقَ بِهِمْ، دَعَاهُ إِلَى إِرسَالِهِمْ رَغْبَتَهُ فِي أَنْ يَصِلُوا أَوَّلَ اللَّيْلِ؛ لِتَتِمَّكَنَ وَالِدَتُهُمْ مِنْ تَهْيِئَةِ مَنَامِهِمْ فِي وَقْتٍ مُبَكِّرٍ، كَمَا قَابَلَ مَنْدُوبُ صَحِيفَةِ الْجَزِيرَةِ رَجُلًا جَاءَ يَبْحَثُ عَنِ جِثَّةِ زَوْجَتِهِ، وَقَدْ أَخْفَى نَبَأَ وَفَاتِهَا عَنِ ابْنِهِ، بَيِّدَ أَنَّهُ فُوجئَ عِنْدَ شَاحِنَاتِ التَّبْرِيدِ بَعْدَ أَنْ عَلِمَ هَذَا الْإِبْنُ بِنَبَأِ الْحَادِثَةِ مِنْ أَصْحَابِهِ فِي الْحَيِّ، وَجَاءَ مُسْرِعًا يَبْحَثُ عَنِ جِثْمَانِ وَالِدَتِهِ، وَفَعَلَا وَجَدَهَا وَأَخْبَرَ وَالِدَهُ الَّذِي فُوجئَ بِوُجُودِهِ.

- حفظ الجثامين:

بَيْنَمَا كَانَتْ شَاحِنَةُ التَّبْرِيدِ تَمُخَّرُ شَوَارِعَ الرِّيَاضِ فِي السَّاعَةِ الْوَاحِدَةِ ظَهْرًا مِنْ يَوْمِ الْأَرْبَعَاءِ التَّاسِعِ مِنْ شَوَالِ عَامِ 1400هـ، الْمُوَافِقِ لِلْعِشْرِينَ مِنْ شَهْرِ أَغْسُطُسِ عَامِ 1980م (71)، كَانَ بَعْضُ الْأَهَالِي يَلْحَقُونَ بِالشَّاحِنَةِ الَّتِي تَوَقَّفَتْ عِنْدَ عِمَارَةٍ تِجَارِيَّةٍ تَقَعُ شَرْقَ شَارِعِ الْعِصَارَاتِ، "شَارِعِ عَبْدِ الْعَزِيزِ بْنِ مُحَمَّدِ بْنِ سَعُودٍ حَالِيًا"، حَيْثُ أُعِيدَ تَرْتِيبُ الْجِثَّةِ بِمَبَادِرَاتٍ مِنْ أَهَالِي الضَّحَايَا وَفَرِيقِ الْعَمَلِ، ثُمَّ تَمَّ تَصْوِيرُ الْجِثَّةِ وَتَرْقِيمُهَا مِنْ قَبْلِ اللِّجْنَةِ الْمَسْؤُولَةِ عَنِ تَحْدِيدِ هَوِيَّةِ الْجَثَامِينِ فِي مَسْتَشْفَى الرِّيَاضِ الْمَرْكَزِيِّ بِحَيِّ الشَّمِيسِيِّ، وَبَيْنَمَا كَانَ الدُّكْتُورُ حَمْدُ

الصالحي منهمكًا في عمله لإرشاد المسؤولين في شرح الطرق المثلى لحفظ الجثث، كان أيضًا يبحث عن جثمان شقيقه عبد الله وزميله الدكتور سمير صابر، وفعلاً استطاع أن يعثر على جثة أخيه عبد الله، وجده في هيئة جلوسه على مقعد الطائرة، يقول الدكتور حمد: "لفت انتباهي أثناء البحث عن جثمان أخي رجلٌ باكستاني الجنسية، كان يقفز إلى شاحنة التبريد ويتنقل بين الجثث في لهفةٍ وأسى، وقد استاء العاملون معي بالمستشفى من كثرة تنقله بين الجثث، واعتقدوا أن ذلك تطقلٌ منه، غير أنهم سرعان ما تعاطفوا معه عندما عرفوا أنه فقد في هذه الحادثة أربعة أو خمسة من أفراد أسرته، حيث زوجته وأبناؤه كانوا في طريقهم لأداء مناسك العمرة، ويقول الدكتور الصالحي: لقد تعاطفنا جميعًا مع هذا الرجل المكوم، وأدركنا أن ثمة من هم أكبر منّا مصابًا (72)، لاسيما وأن والد زميلي الدكتور سمير عبد العزيز صابر طاشكندي حاول جاهدًا وبمعيتنا التحقق من جثة ابنه، بيد أننا جميعًا لم نستطع العثور عليه، وكنا قد أبلغنا والده منذ قدومه أننا لم نعثر على جثمانه، إلا أننا حرصنا أيضًا على تكرار المحاولة مع والده عدة مرات، بيد أننا لم نستطع معرفة جثمانه فدُفن -رحمه الله - مع الجثامين التي لم تحدد هويتها".

- طائرة خاصة:

طلبت اللجان المشكلة قرابة أربعمئة تابوتٍ من عدة دول على حساب الخطوط الجوية العربية السعودية، كما استأجروا مع شاحنة التبريد الأولى ثلاث شاحنات، كلها من ثلاثات شركة المنجم، وكان من بين الجثامين جثة لراكبٍ من الجنسية التركية ويبدو أنه رجل أعمال -وفقًا لما قاله الأستاذ طلال أبو الشامات - وقد حضر بعض العاملين في شركات المتوقِّف لاستلام جثمانه بقرارٍ من ابنته، التي طلبت نقله بطائرةٍ مستقلة، ولما لم يتم لها ذلك أرسلت طائرةً خاصة؛ لنقل جثمان والدها وسلّم موظفوها شركة بترومين شينجًا بقيمة الوقود، بيد أن بترومين لم توافق على استلام الشيك إلا بعد اتصال من مدير عام الخطوط بالمنطقة الوسطى عيد الكلابي، الذي يقف خلف موظفيه؛ لتسهيل كافة إجراءات النقل ومتابعة هذه الحادثة (73).

- أسد الساحة:

سليم حماد الجهني أحد أفراد أمن مطار الرياض القديم، عرفه زملاؤه بالمطار من خلال صوته حين يعرف بنفسه في بداية الاتصال الهاتفي، وكان ذلك من ضرورات العمل، كان مميزاً بنبرة صوته وأدائه، كما كان معروفًا من قبل معظم زملائه في الخطوط الجوية العربية السعودية ورئاسة الطيران المدني، رغم أنهم لم يكن من منسوبي هذين القطاعين، إلا أن عمله في الصالة الملكية في أمن المطار التابع للقوات الجوية جعله علامةً مميزةً من علامات الكادر الفني والإداري في مطار الرياض القديم.

في مكاتب وردها ت مطار الرلأاض القءلم لم لك ن ءءءء الرءلة (163) لكلو من قصة أسرة سللم بن ءماء المرواني الءهنل وأءله مءمء، وبالءء عن ءفاصل الءاءءة سوف لسرء مؤوظفو مطار الرلأاض القءلم على مسامءك قصة زملمهم سللم وأءله مءمء، فالأول كان أءء منسوبل وزارة الءفاع وكان عمله فل الصالة الملكلة فل مقرّ مطار الرلأاض القءلم، كان سللم مءبوباً من قبل زملائه فل المطار الءلن اعءاءوا أن لروه وهو لؤءل عمله فل كل مكان، وكم كانوا لشتاقون إله ولسءءللون ءلابه، لاسلما أولئك الءلن ءربطهم به علاقة العمل، ءلء لءو ل صوءه -رءمه الله- فل ءهازه اللاسلكل على مسامع زملائه الءلن للقبونه "أسء الساءة"، ولققصءون بءلك ساءاء المطار ءلء عمله الأمنل ءناك.

بعء وفاة زوءءه انءقل سللم ءماء إله الرلأاض ءلء عمله فل مطار الرلأاض القءلم، وفضل أناءؤه الصءار إكمال ءراسءهم فل مقرّ إقامءهم فل ءءة ءلء منزل ءءهم العامر، وفل علء فطر عام 1400هـ وصل مءمء ءماء "شقق سللم" وزوءءه "ءالة الأنباء" من مءلنة ءبوك إله منزل العائلة فل مءلنة ءءة. ولأن الظروف ءلنءلك ءالء ءون أن لءمءع سللم بلأازءه مع أنباءه وءءء ءءالة أنباء شققءها برؤلة والءهم، فما كان من أءله مءمء ءماء الءهنل إلا أن ءءل له ولأنباءه وأنباء أءله الءالءة فل أقرب رءلة إلهالعاصمة، وفل ءل المرقب بالرلأاض قءل الأنباء والعائلة أمءع اللءظاء، وارءول الأنباء الءالءة من فلض والءهم الءلن كان لئنءظرهم على أءرّ من الءمر.

فل مساء اللوم الءامن من شهر شوال وءع سللم أنباءه الءالءة، كما وءع أءاه مءمء وعائلءه وأنباءه، وربما أنهم واءهوا صعوباء فل ءأكلء ءءزمهم إله مءلنة ءءة، ءلء كان ءءزمهم على رءلة ءأءر إقلاءها، وقء بءل سللم -بعكم عمله فل المطار- ءهوءاً مع زملائه كل للقق أنباءه وأنباء أءله بأقرب رءلة، وبعء مءاولاء مءنللة اسءءاع ءماء أن لضم الءملع فل رءلة الءطوط السعوءللة رقم (163) المزمع إقلاءها عنء الساعة الءاسعة وءمان ءقائق.

ءول الأنباء المرعبة عن عوءة الرءلة (163) الءل لققوءها القاءء مءمء بن على الءولطر، ومع ءأكد الأنباء ووصول الطائرة كان سللم ءماء لئنقل بلن رءهاء مكاءب المطار للسءءللع الأءاء وقلها للءأكد هل هل ذاء الطائرة الءل صءء إلهها أنباءه وأءوه وعائلءه؟ ورءم ءأكد زملائه إلا أنهم كانوا لءءاشون الإءابة عنءساؤلءه، كانوا لءلبلونه بلأاباء لا ءءفل ولا ءءبء ءواءء أنباءه على الرءلة، بلء أنه سرعان ما ءكشف الأمر، وألقن سللم ءماء أنه فقء أنباءه وأنباء أءله الءل كان لئنءظر وزوءءه مؤلوءهم الءءلء.

ءوفل الءملع وظل ءماء لئهز كرسل زملمه المشرء على صالة المءاءرة وهو لءساءل بعرقة هل عائلءل معهم؟ كاء الرءل لئنهار بلء أنه كان رءلاً مؤمناً اسءءاع رءم فءاءة المصلبلة أن لءبء ولءءسب أمره عنء الله سبءانه.

شوهد سليم حماد مساء اليوم التاسع من شهر شوال، وهو ينتقل بين الشاحنات المبردة التي اصطفت خلف بوابة مستشفى الرياض المركزي بالشميسي، وهناك دار حديثٌ بين سليم الجهني ومحسن العتيبي الذي فقد شقيقه⁽⁷⁴⁾، ويقول محسن: كان الرجل ثابتًا ومحتسبًا ردّد على مسامعي وعلى مسامع اللجنة "الله سبحانه أعطانا إياهم... والله سبحانه أخذهم وهو أرحم بهم".

-شراكة الموت-

يقول الأستاذ طلال أبو الشامات: كان من بين الركاب رجلٌ من أعيان أسرة قطب الدين المعروفة في المنطقة الغربية⁽⁷⁵⁾، وكان مساعد القائد سامي حسنين يُكُنُّ لهذا الرجل الودَّ والاحترام، ويدين له بالدعم والتشجيع لإتمام دراسته، ويتفق ما قاله أبو الشامات مع ما ورد في اللقاء الذي أجراه عمر يحيى في مجلة اقرأ مع أسرة مساعد القائد؛ حيث تتضح العلاقة بين أسرة مساعد القائد وأسرة محمد قطب الدين، بيد أن التساؤل يبقى قائمًا: هل كان الاثنان على اتفاقٍ مسبق، أم أن الأمر جاء مفاجئًا، أم أنهما لم يلتقيا رغم كونهما على نفس الرحلة؟

- آخر الركاب:

كنا قد ذكرنا في سرد الأحداث التي وقعت في صالة المغادرة قصة إحدى الأسر -سودانية الجنسية - التي وصلت إلى صالة المغادرة قبيل إغلاق الرحلة بثوان معدودة برفقة موظف الخطوط السعودية خليل الرويلي وكانت هذه الأسرة هي آخر أسرة تلتحق بالطائرة حيث وصلت إلى المطار قبل إغلاق الرحلة بلحظات، وقبل أن يستبدل موظف الحركة أسماءها بركاب آخرين بنفس عدد المقاعد وصلت هذه العائلة وهي أسرة ميرغني بابتكر الحامدي بمعية الموظف خليل الرويلي ليكتمل عدد الركاب ويغلق موظف الحركة عبدالعزيز العويس ملف الرحلة بتسليم هذه الأسرة أربع بطاقات ويصحبهم في الحافلة التي أقلتهم إلى الطائرة⁽⁷⁶⁾.

- انتظار الزوجة:

لم تكن أسرة ميرغني بابتكر الحامدي هي الأسرة السودانية الوحيدة في الطائرة، فقد كان ثمة أسر سودانية أخرى فُجعت بأبنائها، فالشاب سيد عبد الرحمن سيد كان أيضاً أحد ضحايا هذه الرحلة، كما كان الشاب صلاح مُسلم، الذي سرد قصته الكاتب السوداني توفيق عبدالرحيم منصور في مقال له بصحيفة أخبار اليوم السودانية يوم الثلاثاء 28/4/2009م، أي بعد الحادثة بتسعة وعشرين عامًا، حيث وصفه بأنه شابٌ طبيبٌ متدينٌ وحلو المعشر والأخلاق، وذكر أن زوجته السودانية خضرة إبراهيم يونس، كانت حين ذاك تنتظر مولودها الجديد؛ لينضمَّ إلى الصغار الثلاثة الذين كانوا ينتظرون وصول والدهم إلى

مدينة جدة، بيد أن الأخبار حملت لهم نبأ مفجعاً، حيث توفي والدهم صلاح مع ثلاثمئة راكبٍ في رحلة الخطوط السعودية رقم (163)؛ لتتلقى الأم وأبنائها الصغار خبر وفاة زوجها، وليصل الخبر سريعاً إلى العاصمة السودانية الخرطوم، حيث أقيمالعزاء وسط أخبارٍ واجتهاداتٍ متباينةٍ في تفسير أسباب الحادثة⁽⁷⁷⁾.

-الوزارة تعزي:

كان من ضمن ركاب الرحلة (163) المهندس عمر بن عزمي أبو السعود -رحمه الله- الموظف في المؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة، والذي قدمت فيه وزارة الزراعة والمياه بالغ عزائها عبر صفحات الجرائد، لاسيما وأنه كان أحد القيادات في المؤسسة، بل إن صحف اليوم الأول من شهر شعبان في نفس العام، أي قبل الحادثة بشهرين وثمانية أيام كانت قد نشرت ضمن أخبارها أمراً ملكياً، يفيد بترقية عددٍ من موظفي الدولة من قطاعاتٍ مختلفة، وكان من بينهم اسم المهندس عمر، الذي رُقّي إلى المرتبة الحادية عشرة، وكان المهندس عمر زميلاً للأستاذ سعود الذهبي أحد كبار المسؤولين في الخطوط الجوية العربية السعودية حين وقوع الحادث، والذي هو الآخر فقد شقيقه على متن هذه الطائرة كما سيرد لاحقاً بإذن الله.

- كراسي الموت:

بين زحام صالة المغادرة تذر بعض موظفي الحركة من تصرفات عددٍ من المسافرين الكوريين، ولم يكن هذا التذمر من زيادة الأمتعة أو لعدم انتظام الكوريين، بل بسبب تغييرهم المستمر لحجوزاتهم، ولم يكن لموظف الحركة حينها الوقت الكافي لتغيير الأسماء والحجوزات، وكان ثلاثة من هؤلاء الكوريين يرغبون السفر إلى جدة، ولم يتفقوا مع زملائهم الآخرين من يرحل ومن يتبقى، وهم بين لحظةٍ وأخرى يتفقون على أسماء ثلاثة منهم، ثم سرعان ما يغيرون رأيهم، وإلى حين الصعود إلى الطائرة ركب أحدهم باسم زميله كما جرت العادة، ومع انتشار خبر عودة الطائرة ووفاة جميع ركبائها جاء هؤلاء الكوريون إلى موظفي الخطوط متأثرين من هول الخبر وأحدهم يبكي بحرقة ويقول إن زميلي صعد إلى الطائرة باسمي.

يجدر بالذكر أن العمالة الكورية آنذاك كانت تتواجد بكثرة؛ بسبب إرساء مناقصات البنى التحتية على عددٍ من الشركات التي كانت تعتمد في مشاريعها على هذه العمالة، والتي شكلت في نهاية السبعينيات وبداية الثمانينيات الميلادية ظاهرة اجتماعية واقتصادية، بل إنها أصبحت جزءاً من تاريخ البلاد، لاسيما وأن هذه المناقصات كانت لمشاريع كبرى كتعبيد الطرق ونقل أنابيب وأسلاك خدمات المياه والكهرباء إلى باطن الأرض.

- رحلة العمل:

في ليلة شتاءٍ باردةٍ كان الموعد المرتقب منذ خمسة شهورٍ مع الأستاذ زهير بن عمر الذهبي أحد قيادات الخطوط الجوية العربية السعودية إبان حادثة الترايستار، والشقيق الأكبر لسعود الذهبي أحد ضحايا الرحلة (163)، وفي الدور الخامس غرفة (505) في فندق الحمراء بجوار طريق الملك فهد بالرياض كان اللقاء المنتظر مع موظف الخطوط المتقاعد الأستاذ زهير الذهبي، الذي تحدث عن بدايات الخطوط الجوية العربية السعودية ونشأتها وعن البعثات الطلابية إلى الخارج، كما تحدث عن الشركات المساندة والمساعدة في التشغيل والصيانة، والتقطت من حديثه التاريخي وقفاتٍ حول مدى الجهد الذي بذله الموظفون الأوائل في تسيير أعمالهم رغم صعوبة توفر الإمكانيات والطاقات والقدرات البشرية لاسيما الوطنية منها.

كان سعود بن عمر الذهبي ابن الستة والعشرين ربيعاً قد سافر من جدة -حيث يقيم- إلى مطار الظهران بصحبة والدته وزوجته وابنه بندر ذي الأربع سنوات، لقضاء إجازة عيد الفطر مع أوصاله هناك في الأحساء، وبعد العيد بأيام سافر سعود إلى الرياض لإتمام صفقة أعمال تجارية، حيث أنهى شحن مجموعةٍ من السيارات إلى مدينة جدة، كان حجزه مؤكداً ولم يكن أخوه الأكبر زهير على علمٍ بوصول شقيقه إلى الرياض، بيد أنه وبحكم منصبه علم في ساعةٍ متأخرةٍ من الليل نبأ الحادثة.

وفي الصباح الباكر تلقى اتصالاً على هاتف منزله يخبر أن اسم شقيقه سعود من ضمن الأسماء التي استقلت الرحلة (163)، صُدم زهير بالخبر وقام على الفور ببحث عن المصحف؛ ليقرأ ما تيسر له من القرآن الكريم، يقول زهير: صدمت فعلاً، ولجأت للمصحف لأقرأ وأطلب الله الخيرة في الأمر، فتحت المصحف من المنتصف وأنا عازمٌ على أن أقرأ من أول الصفحة اليمنى التي تقع عليها عيناى (78) التي وقعت -والحديث لزهير- على قوله تعالى: {ثم قبضناه إينا قبضاً يسيراً}. يؤكد زهير أن هذا ما حدث معه، ثم يضيف: انتهى كل شيء أمامي الآن، حمدت الله كثيراً وطلبتة الخيرة في الأمر، لم أستطيع الذهاب للمكتب رغم أهمية وجودي في مثل هذا الظرف، وللأمانة لا أدري كيف استسلمت لإغفاءةٍ قصيرةٍ لم أكن أشعر بنفسي حينها، ومن تداعيات الحدث رأيت أخي في إغفاءتي وسألته أين أنت؟ ماذا حدث؟ كيف هو وضعك الآن؟ كان رده عليّ مطمئناً جداً (79)، ولم أشعر حينها إلا بالاتصالات تنهال عليّ من زملائي وبعضهم يعرف أخي جيداً (80)، وقد نسقوا لي سرعة التوجه إلى الرياض للتحقق من جثمان أخي، وفعلاً ذهبت أنا وعمي وكان شيئاً كبيراً وأنزلونا في أحد فنادق الرياض، وكانوا قد استقبلونا بالمطار وهيئوا لنا كل شيء، وحين وصلنا إلى مستشفى الرياض المركزي بالشميسي أنزلوني لمشاهدة الصور الملتصقة على جدران الثلاجات، وفعلاً عرفت أخي من وجهه -رحمه الله-، فالنار أثرت على شعره وبقيت ملامحه واضحة، ومباشرةً دخلت إلى الثلاجة واستلمته، وتأكدت أكثر أنه جثمانه -رحمه الله- من خلال ساعته ماركة "أوميقا"، كان ممدداً كأنه توفي وفاةً طبيعية، وكانت معه حقيبة دبلوماسية "سمسوناي" فيها بعض النقود والأوراق التي تخص عمله، نقلناه إلى

مكة المكرمة وصلينا عليه في الحرم المكي الشريف ودفناه -رحمه الله - بمقبرة المعلاة(81).

لم يكن سعود الراكب الوحيد الذي تربطه علاقةً بزهير، فرجل الأعمال محمد بن إسماعيل قطب والمهندس عمر عزمي أبو السعود -رحمهما الله - كانا على معرفةٍ بزهير، وكان المهندس أبو السعود صديقه أثناء الدراسة في أمريكا(82).

- باب الثلاجة:

وفي إعلان من وزارة المالية والاقتصاد الوطني "هكذا كان مسماها"، قدّم موظفو إدارة الشؤون الاقتصادية تعازيهم في وفاة زميلهم حامد بن حسين بن عبد الغني فلمبان -رحمه الله-، كما كان الشاب المهندس إسماعيل بن إبراهيم أبو نادي -رحمه الله- أحد ركاب الطائرة، حيث نعاه البنك الزراعي العربي السعودي، وكان أبو نادي -رحمه الله- أحد أفراد طاقمه الوظيفي، ولم تكن قصة هذا المهندس الشاب ابن الثامنة والعشرين ربيعًا بعيدةً عن قصص عددٍ من الركاب الذين استقلوا هذه الرحلة لحضور زواجات أبنائهم وذويهم، حيث ألحق المهندس إسماعيل زوجته وابنه الرضيع همام الذي لم يتجاوز عمره حينذاك السنة والشهرين إلى أهلهم في مدينة جدة وذلك قبل الحادثة بثلاثة أيام، وحينها لم يكن الزواج لأحد أقاربه بل زواج أخيه من شقيقة حرمه، وفي مساء يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال خرج المهندس أسامة من حي الوزارات حيث كان يقيم إلى مطار الرياض القديم، والذي لا يبعد كثيرًا عن حي الوزارات، وهناك في المطار أدار إسماعيل أقراص هاتف العملة الذي يركن أمام صالات المطار مع مجموعة هواتف، ربما لا تفي بالغرض لاسيما في أوقات الزحام، الذي لطالما عانت منه صالات المطار القديم، والذي استطاع أبو نادي أن يظفر من خلاله بمكاملةٍ سريعةٍ مع حرمه قبل أن يصعد إلى الطائرة.

ما إن أشارت عقارب الساعة إلى الحادية عشر والنصف حتى توقع إخوة المهندس إسماعيل بن إبراهيم وحرمه دخوله عليهم، بيد أن شيئًا من هذا لم يحدث، إلى حين الساعة الواحدة، عندها تطلّب الأمر البحث عن سبب التأخر، وربما بدأت الاتصالات على منزله في حي الوزارات بالرياض مستمرة إلى الصباح.

ظلّ رنين الهاتف في حي الوزارات يتجاوب مع رنين هواتف منازل ركاب الطائرة في حي بن دايل وحي الملز ومنازل أخرى في أحياء متباعدة، لم تجد هذه الاتصالات من يطفئ لهيب التساؤلات الحزينة، التي ظل معها أشقاء أبي نادي في حيرةٍ من أمرهم إلى أن أبلغتهم عمّتهم بأخبار الطائرة التي أقلعت من مطار الرياض القديم وعادت في ظروفٍ طارئةٍ لتحترق بمن فيها بمدرج المطار، لم يكن ثمة هواتف خلوية كما لم يعرف الناس حينذاك القنوات الفضائية وكان التلفزيون السعودي كغيره في دول عديدة يقتصر على قناة واحدة، وكانت الأخبار الرئيسية تبث في الساعة التاسعة مساءً، وكما كانت الصحف

اليومية والإذاعة -مع القناة التلفزيونية الوحيدة- تمثلان مصدرًا رئيسًا لنقل الأخبار، ولذا فقد حملت نشرات الأخبار في صبيحة اليوم التاسع من شهر شوال العشرين من شهر أغسطس، الأخبار المفجعة عن مصير ركاب الرحلة (163) ويبدو أن العمّة أبلغت حرم المهندس الفقيد الذي كان يحتضن بين جنبيه حقيبةً تحوي جواز سفره وأساور يدوية لأطفال العائلة ساعدت فيمعرفة شخصيته، حيث سافر شقيقه وشقيق زوجته إلى الرياض ليتوجهوا مباشرةً إلى مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي، وهناك وفي زاوية إحدى المبردات استطاع الاثنان معرفته من ساعته اليدوية وحقيبته التي كانت بجواره، بيد أن الأمر لم ينته عند هذا، فقد كاد الأخ أن يلحق بأخيه، حيث أغلق باب الشاحنة المبردة، وأبو نادي بجوار جثمان أخيه، حاول الرجل تدارك الأمر، لكن الباب أصبح الآن محكم الإغلاق، وفي الظلام الدامس داخل شاحنة التبريد ووسط الأجواء المتجمدة المرعبة بين جثامين الموتى، ظلّ الرجل يطرق الباب وينادي بأعلى صوته، إلا أن الجميع كانوا مشغولين وسط زحام الناس، وأمام المبردات وقبالة منصات لجان الفرز، وبين أقلام الصحفيين وعدسات رجال الإعلام، سمع أحد الحاضرين صوت استغاثة الشاب أبي نادي فتداركوه أمام جثمان أخيه، وقد كاد الرجل أن يتجمد.

تأجل زواج أسرة أبي نادي، كما تأجلت زواجات من ذكرنا من الأسر، وحتماً لم يكن تأخير الزواج أمراً ملفتاً، بيد أن ما تمخضت عنه العقود الثلاثة بعد الحادثة يبدي مفارقةً عجيبة، حيث أصبح الطفل الرضيع همام ابن المهندس إسماعيل بن إبراهيم أبي نادي طياراً مدنياً يقود طائرات الإيرباص والجامبو ويزامله في مهنته الشاقة زميله القائد ريان ابن محمد الخويطر قائد الرحلة (163)، وكم هي عبرة أن يشترك مصير الآباء قبل زمالة الأبناء، ويتكرر هذا المشهد في هذه القصة أكثر من مرةٍ ومع أكثر من أسرة.

- الساعة اليدوية:

كان من بين ضحايا الرحلة أحمد بن عباس بن أحمد أرشد -رحمه الله- الذي كان يعمل في مشروع المرافق البترولية لشمال جدة "بتروجت"، أما أسامة بن بدوي المينحي فقد استشهد مع زوجته وطفله الصغير، ولم ينس أحد موظفي المطار منظر المينحي في صالة المغادرة وهو يضاحك طفله قبل موعد الرحلة بدقائق قصيرة، وكان أسامة المينحي -رحمه الله- يعمل حينذاك بفرع شركة الخياط للتجارة والتبريد بالرياض، أما حمود بن عبد الله النجيديفقد استقل هذه الرحلة في مهمة عمل خاصة بوزارة الزراعة والمياه إلا أنه أنهى عمله الذي كلف بإنجازه وسارع للعودة إلى جدة، وفي المطار استطاع حمود أن يجد لنفسه مقعداً في رحلة السعودية رقم (163)، وفعلاً التحق بالرحلة التي كانت آخر العهد به -رحمه الله- وحينها لم يكن أهله وذووه متأكدين من أن سفره كان على هذه الرحلة التي سمعوا أخبارها المفجعة في صبيحة اليوم التاسع من شهر شوال، وبعد مشاوراتٍ عائلية استقل بعض إخوته أقرب رحلةٍ إلى الرياض، حيث كانت الخطوط الجوية العربية السعودية تسهّل لذوي ركاب الرحلة (163) كافة الإجراءات، وبعد صعوبةٍ واتصالاتٍ بين

إخوته في جدة والرياض، استطاع الأشقاء التعرف على جثمان أخيهم من خلال ساعته اليدوية.

- تأجيل الفرح:

كان الدكتور محمد بن عبد الله بن معيض الغامدي -رحمه الله- حديث الحصول على شهادة الدكتوراه في الاقتصاد، وربما أنه كان حينها من أوائل الذين حصلوا على الدكتوراه في هذا التخصص في المملكة، كان الدكتور محمد أستاذًا جامعيًا بجامعة الملك سعود التي كانت تسمى حينها "جامعة الرياض"، وكان على موعدٍ مع زواج أحد إخوته في مدينة جدة، التي سافر إليها قبل هذه الرحلة بقراءة أسبوعٍ بصحبة أسرته المكوّنة من زوجته وابنه وابنته، الذين كانوا حينها أطفالًا، ولكنه عاد وحده إلى مدينة الرياض ليباشر عمله -ويبدو أنه كان مكلفًا حين ذاك بالعمل في أيام العيد- ثم يعود لحضور زواج أخيه مع بداية العطلة الأسبوعية، بيد أنه استأذن عن يوم الأربعاء حيث كان يومًا الخميس والجمعة يمثلان الإجازة الأسبوعية آنذاك.

استقلّ الدكتور محمد رحلة الخطوط السعودية رقم (163)؛ لتكون آخر العهد به -رحمه الله - وليحل نأب وفاته جلالاً على أسرته وعائلته، الذين أجّلوا زواج أخيه لمدة سنة كاملة، واستطاعوا بما وهبهم الله سبحانه من آيات الصبر والاحتساب أن يستقبلوا عزاء ابنهم الذي كان حينها في أواخر الثلاثينيات من عمره، والذي حلّ نأب وفاته على زملائه في جامعة الملك سعود وفي الدار السعودية للخدمات الاستشارية كالصاعقة، وراحوا يعزونه عبر صفحات الجرائد، ويذكرون مآثرته وحرصه على أداء واجباته (83).

- مَنْ يخبر الزوجة؟

على غير ميعادٍ سابقٍ كان أحمد بن صالح بن سند الغامدي الذي تربطه بالدكتور محمد قرابةٌ وصداقةٌ قديمة، قد حجز مكانه على نفس الرحلة لمراجعة صندوق التنمية العقاري، ولا ندري هل التقى الاثنان على متن الطائرة أو في صالة المطار؛ ليستعيدا ذكريات الطفولة في مروج وسفوح جبال مدينة بلجرشي، فعلمًا رغم من أن إقامة الدكتور محمد كانت في الرياض بحكم عمله، في حين كانت إقامة ابن عمه وصديق طفولته في مدينة جدة، إلا أن الاثنين سافرا على متن الرحلة (136) في طريقهم من الرياض إلى جدة.

كان أحمد الغامدي -رحمه الله - في التاسعة والثلاثين من عمره، وكان له ثلاثة أبناء هم "صالح وخال وهاني" وابنتان، ويذكر ابنه البكر صالح (84) الذي كان حين الحادثة ابن الثلاثة عشر ربيعًا، كيف أنهم تلقوا خبر وفاة والدهم في نفس الليلة إثر اتصال من زوجة خال والده، وهم الذين كانوا على اتصالٍ مستمرٍّ بهم، وقد حاولت زوجة الخال بقدر ما وهبها الله من ثباتٍ ودبلوماسيةٍ أن لا تفجع قريبتها بنأب الوفاة، لاسيما وأن الاتصال كان في

آخر الليل وبعد التحايا والسلام ارتأت أن تسند الأمر لزوجها فأعطته سماعة الهاتف، فيما كان الاتصال مستمرًا، تفاجأ زوجها وقال: ماذا تريد مني أن أقول؟ هل أقول لها إن زوجك قد فارق الحياة؟ سمعت الزوجة المكلومة النقاش وعلمت بوفاة زوجها، وبإيمانٍ بقضاء الله وقدره استقبلت أم صالح نبأ وفاة زوجها بآياتٍ من الصبر والاحتساب.

يتذكر صالح الابن البكر للفقيد كيف أن وفاة والده المفاجئة أثرت كثيرًا على صحة جده صالح، الذي تعرّض -رحمه الله- بعد ثلاثة أيام من وفاة ابنه لجلطة أثرت عليه، رغم أنه كان صابراً محتسباً لوفاة ابنه الذي كان ساعده الأيمن في جميع أعماله ومشاغله، حيث يعمل الابن مع والده في الأعمال التجارية، ويقدر الله سبحانه وفاة الأب بعد وفاة ابنه بخمسة أعوام أي عام 1405هـ.

ويستذكر صالح الأحداث التي تلت وفاة والده حيث سافر أعمامه وبعض أقاربه إلى الرياض للتأكد من جثمان أخيهم والمشاركة بالصلاة عليه ودفنه، وهو ما حدث فعلاً، حيث تمّ التعرف عليه -رحمه الله- من سنّه المذهبة وساعته اليدوية.

- الشوق إلى الوليد:

كان من بين ركاب الطائرة الإعلامي والمذيع المعروف حينها طلعت بن محسن أبو الجبال، الذي مازال اسمه حاضراً في ذاكرة الحادثة كونه أحد الشخصيات العامة، فقد عرف أبو الجبال بإطلاته المميزة عبر القناة التلفزيونية الوحيدة آنذاك، ولا أدل على شهرته بين أبناء ذلك الجيل من حضور اسمه -حتى يومنا هذا- مع كل حديث عن كارثة الرحلة (163)، التي لم يكن اسم طلعت أبو الجبال مدرجاً ضمن ركابها، بل لم يكن له حجز مسبق حتى في الرحلة التي تليها.

كان أبو الجبال منسقاً لبرامج التلفزيون السعودي، ولأنه كان مؤهلاً ويستند إلى خبرة إعلامية، فقد أنيطت به عدة مهام، سواء في إدارة البرامج أو الإعداد والتحرير، وقبل التحاقه بالتلفزيون العربي السعودي كان الشاب طلعت مشرفاً على مشاركات زملائه الطلاب في الجامعة، والتي كانت تفرد لها صحيفة الجزيرة صفحة كاملة، ومع تخرجه عمل طلعت في التلفزيون وتنقل بحكم تخصصه وخبرته لاستلام عدد من الأعمال والمهام فكان معداً ومنسقاً ومذيعاً يعمل أمام وخلف الشاشة، ومازال زملاؤه الذين أدركوا البدايات الأولى للتلفزيون السعودي يتذكرون جيداً كيف كان هذا الشاب الطموح يلح على زملائه في التحرير بضرورة وضع الحركات الإعرابية على الحروف والكلمات والاهتمام أكثر بعبارات الترقيم، كي يتسنى للمذيع -لاسيما حديث العهد بالوظيفة- قراءة الكلمة وفق سياقها.

قبل الحادثة بيوم كان طلعتتواً لرؤية ابنه ياسر ذي الشهرين، وكان في حديث هاتفي مع زميله الإعلامي حسن التركي قبل سفره بليلة يسأله ويناقشه عن بعض الأمور التي تخص عملهما الإعلامي، ختم طلعت هذا الحديث الهاتفي بدعوة زميله لزيارته لكنه حين علم

بارتباطه برنامج إذاعي فجر غد الثلاثاء ضحك، وقال: مادام الأمر كذلك فأرجو أن نلتقي بعد أن يأتي ابني ياسر، أي بعد أن أعود من السفر، حيث كان -رحمه الله- قد حمل هدايا العيد لابنه في جدة ليعود إلى الرياض؛ ولذلك فقد حرص حينها أن يودّع زملاءه في العمل، ويسلم عليهم سلامًا حارًا "خدًا بخدًا"، أو كما عبّر هو عنه بقوله: "حربية"، أو ما يسمونه سلام "عرب"، وكأنه شعر أنه لن يشاهداهم بعدها، كما ذكر ذلك زميله المذيع سليمان العيسى -رحمهما الله- في مقال تأبيني له في صحيفة الجزيرة.

جاء طلعت إلى المطار وفي يده اليمنى حقيبة دبلوماسية "سمسونايت"، وفي ساعده الأيسر عباءة عربية، لم يكن حجزه مؤكدًا أو ربما لم يكن له حجز مسبق، الأمر الذي جعله يطلب من موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية ضمّه مع ركاب أقرب رحلة إلى مدينة جدة إن تهيأ لهم ذلك، وفعلاً حاول موظفو الحركة مساعدته لكن صالة المغادرة كانت مزدحمة بالمسافرين، والطائرة التي ستقلع إلى جدة شبه ممتلئة، سحب موظفو الخطوط المذيع طلعت إلى زميلهم المشرف حينها عبدالرحمن الصبيحي، كان عبدالرحمن حينذاك شابًا يافعًا تخوّله صلاحياته أن يلحق الأستاذ طلعت أو غيره في أقرب رحلة إن وجد له مقعدًا شاغراً وفقاً لأولويات الحجز.

دخل طلعت إلى مكتب عبد الرحمن الصبيحي⁽⁸⁵⁾ وطلب منه المساعدة؛ لأن لديه مناسبة زواج يريد حضورها، فأخبره عبد الرحمن أن لا مجال لذلك وأن الصالات مزدحمة، فطلب منه طلعت جهاز هاتف يستطيع من خلاله الاتصال بأقاربه في جدة كي يعتذر منهم، وطبعاً كان الاتصال يتطلب خطأً هاتفياً مزوّداً بخدمة الاتصال بين المدن أو ما يسمى حينذاك "صفر محلي"، إلا أن عبد الرحمن طلب منه أن يصحبه إلى صاله المغادرة، وكان عبد الرحمن قد قلّص من حمولة هذه الرحلة بنقله لمجموعة من العوائل الذين كان من المقرر صعودهم على الرحلة (163) إلى الرحلة التي سبقتها، وهي الرحلة القادمة من طهران مع بقاء حقائبهم في الرحلة (163)، وهنا شغرت بعض المقاعد في الرحلة (163)، والتحق بها عددٌ ممن لم يكونوا أصلاً ممن حجز عليها، وكان من بينهم الأستاذ طلعت أبو الجبال.

ومن عجيب ما يذكره موظفو المطار أن طلعت كان قد زار المطار قبل الحادثة بمدة قصيرة، حيث أجرى تقريراً تلفزيونياً عن سير العمل في المطار، وتمّ عرض هذا البرنامج قبل أيام من الحادثة في شاشة القناة السعودية آنذاك؛ لذا قال الصحفي والإعلامي حسن التركي في مقال تأبيني عن زميله طلعت أن برنامجاً له كان يعرض في اللحظة التي كان طلعت وثلاثمئة رجل وامرأة وطفل يحترقون في الطائرة.

وقال: إن طلعت كان يؤجل سفره حتى أصرّ على أن يسافر السفر الأخير رغبة في رؤية عائلته وابنه ياسر الذي لم يتجاوز عمره آنذاك الشهرين، وأضاف: إن المقعد المتبقي كان مقعد الرجل النائم، قصد الذي نام في صالة المطار وهو نبيل رضوان، لكن عبد العزيز العويس موظف الحركة والمسؤول حينها عن متابعة إتمام إلحاق بقية الركاب بالرحلة

وصعودهم إلى الطائرة، قال: إن طلعت حصل على مقعد زميلهم في الخطوط محمد زارع الذي ألحق بطائرة خاصة كانت متجهة إلى جدة (86).

بعد الحادثة وفي مقال له في صحيفة الجزيرة يذكر الأستاذ حمد القاضي أنه في الوقت الذي توفي فيه زميله طلعت كان التلفزيون السعودي يعرض برنامجاً عن حوادث الطيران أعده طلعت أبو الجبال نفسه، وباستعراض البرامج التلفزيون السعودي لليوم الثامن من شهر شوال عام 1400هـ لم نجد هذا البرنامج، إذ ربما قصد الأديب حمد القاضي ذلك التقرير التلفزيوني الذي تحدث عنه زميله حسن التركي حين قال "إن برنامجاً له كان يعرض في اللحظة التي كان طلعت وثلاثمئة رجل وامرأة وطفل يحترقون في الطائرة".

وبتتبع الأحداث وربطها ببعضها تتضح حقيقة هذا البرنامج، حيث وردت قصته ضمن شهادة عدد من موظفي المطار الذين التقينا بهم، والذين ذكروا أن طلعت أبو الجبال زار -قبل الحادثة بأيام- مطار الرياض وسجل برنامجاً وثائقياً للتلفزيون السعودي، ولذا فقد عرفه بعض الموظفين هناك حين جاء ليلة الحادثة راغباً مساعدته في إلحاقه بأقرب رحلة إلى مدينة جدة، حيث صحبه بعضهم إلى مكتب زميلهم مشرف الصالة عبدالرحمن الصبيحي كما ذكرنا.

- إغفاءة الحياة:

كما ذكرنا فقد حلّ طلعت -رحمه الله - محل أحد الذين نجوا -بفضل الله - من الحادثة، ويتوقع بعض موظفي المطار القدامى ومنهم عبدالعزيز العويس أنه حلّ محلّ زميلهم محمد زارع، فيما يرى البعض أنه مُنح مقعد عبد العزيز بن عبد الله المشعل الذي كانت له حكاية أخرى، حيث نام هذا الرجل في صالة المطار، ومن توفيق الله له أن موظفي بوابة الدخول إلى الطائرة لم يسعوا لإيقاظه فظلّ نائماً إلى ما بعد إقلاع الطائرة، وما إن أفاق إلا وراح يعاتب موظفي الخطوط لعدم تنبيهه، غير أنه ما لبث أن عاد ليشكرهم بعد أن علم وشاهد مصير رحلته التي كان قد حجز فيها مقعداً مؤكداً، ويقول عزام المشعل بعد قرابة خمسة وثلاثين عاماً من الحادثة: إن عمّه عبد العزيز الذي نام في صالة المطار، وشاهد الطائرة وهي تحترق، بقي طيلة حياته عازفاً عن ركوب الطائرات، واستمرّ على ذلك حتى وفاته رحمه الله عام 1430هـ (87).

- مهمة عمل:

عبد الله بن جهز العمري الحربي ابن الثامنة والثلاثين من العمر قدم من مدينة جدة إلى الرياض في مهمة عمل لمؤسسته "مؤسسة العمري للتجارة والمقاولات" على أن يعود في نفس اليوم، وفعلاً أنهى عبدالله عمله وعاد إلى مطار الرياض ليلحق بحجزه "المؤكد" على رحل الخطوط السعودية رقم (163)، وفي منتصف الليل ترددت الأنباء غير المؤكدة عن

مصير ركاب الطائرة السعودية التي احترقت في مطار الرياض الدولي، أجرى أقارب عبدالله الحربي اتصالاتهم للوقوف على صحة الأخبار التي وردتهم، بيد أن الأمر لم يتضح للجميع إلا في صبيحة اليوم التالي، حيث أجرى أقاربه اتصالاً بالأمير سعد بن خالد بن عبد الرحمن وكان صديقاً لعبدالله الحربي والذي أبلغهم بأن عبدالله سافر وفق مواعده المحدد، وبعد اتصالات تم التأكد من وفاة جميع الركاب بمن فيهم عبدالله الحربي، وهو ما دعا أقاربه إلى المسارعة للسفر إلى مدينة الرياض، وهناك استطاع ذووه معرفته من خلال بعض مقتنياته كخاتمه وساعته اليدوية " رولكس " التي لم تصلها السنة النار.

كان عبدالله بن جهز الحربي أحد رجال الأعمال العصاميين، لاسيما وقد بدأ حياته في نقل البضائع والركاب عبر الشاحنات كمعظم أبناء جيله آنذاك، بيد أن هذا الشاب الطموح عمل على توسعة تجارته عبر إنشاء مؤسسة خاصة استلمت عدداً من المشاريع التابعة للمؤسسة العامة لتحلية المياه المالحة، والتي وافق تواجد أحد كوادرها في ذات الرحلة وهو المهندس عمر بن عزمي أبو السعود.

- نظرة الوداع:

كانت أسرة مساعد الجهني -رحمه الله- من أكثر الأسر التي استقلت الطائرة من حيث العدد، حيث كان مساعد بصحة زوجته وسبعة من أطفاله الصغار "خمس بنات وابنين"، كان أكبرهم طفلة لم تتجاوز الاثني عشر عاماً، أما أخوها الشاب اليافع خالد الذي كان حينها ابن السبعة عشر ربيعاً، فلم يكن معهم على متن الطائرة، إذ فاجأه والده -رحمه الله- قبل الرحلة ببضع ساعات بضرورة الاستعداد للذهاب إلى جدة عن طريق البر، حيث أعد له سيارة "الهاي لكس" بصحبة سيارة "دينا"، كان والده قد جهّزها؛ لينقل معها خمسة وثلاثين رأساً من الأغنام التي ضاقت بها سيارة "الدينا" ليتمّ نقل بعضها إلى سيارة "الهاي لكس" التي سيقودها خالد ذلك الشاب حديث العهد بقيادة السيارة.

فعلاً وبعد صلاة مغرب يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال عام 1400هـ، التاسع عشر من شهر أغسطس من عام 1980م، كان حي بن دايل في مدينة الرياض يشهد موقفاً درامياً محزناً، حيث يودّع الشاب خالد والدته التي لحقته عند باب المنزل، وبعد حوارٍ قصير نظرت الأم إلى ابنها الشاب وهي تقول له: لو أن أباك يسمح لي بصحبتك في السيارة لرافقتك، يقول خالد (88): كانت تقول لي هذا؛ لأنها كانت قلقةً ومتخوفة من سفري بالسيارة وأنا يافع صغير السن بل لم أكن حينها أقود السيارة بكثرة، كما لم أكن أعرف الطرقات جيداً، وكنت شاباً صغيراً في الصف الأول بالمرحلة الثانوية، إلا أنني كنت عازماً على إنفاذ ما أوصاني به والدي على أكمل وجه.

ويقول: بعد أن قالت لي أمي -رحمها الله- هذه الجملة نظرت إليّ نظرةً حانيةً ما زلت أذكرها جيداً، كان ذلك عند عتبة الباب الخارجي لمنزلنا، ولكي لا أطيل من حسرتها ودّعتها

وقلت لها هذه العبارة: "سنلتقي قريبًا بإذن الله" ثم خرجت.

كان مساعد الجهني -رحمه الله- قد حجز للسفر مع عائلته إلى مدينة جدة؛ لإتمام مراسم زواج ابنه البكر سعود الأخ غير الشقيق لخالد الذي كان يعمل هناك، وقد تخرّج من معهد الدراسات الفنية ليصبح فيما بعد مهندسًا في مجال عمله، وكان والده مساعد حديثًا لتقاعد ، وعمره حين الحادثة لم يتجاوز السادسة والخمسين.

- فزعة الأقارب:

كان أقارب خالد في مدينة الرياض قد استقبلوا أخاه سعود وأعمامه، وكان من بينهم شابٌ هو في زمننا هذا وزيرٌ لإحدى الوزارات، التي ربما أنها الآن معنيّةٌ بمهامٍ عديدةٍ من ضمنها النقل الجوي، ولم يألُ الجميع جهدًا مع ذويهم للبحث عن شهدائهم وإنهاء كافة الإجراءات المتبقية، ولم ينسَ سعود حينها منظر هذا الوزير الحالي، وهو يضع المناديل على مقود سيارته من شدة حرارة الأجواء، وكيف أنهم كانوا ينتقلون بين الشاحنات المبردة أمام مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي وسط أجواءٍ شديدة الحرارة.

وبعد قرابة أربعة وثلاثين عامًا شوهد سعود الجهني، وقد وخطه الشيب وبدأت على محياه ندبات السنين وتجاعيد خريف العمر، وكان قد قدم إلى مدينة الرياض لزيارة بعض الأقارب والأصدقاء، وهناك حيث المجلس عامرٌ بذويه وأقرانه كان حديث سعود عن عبر الزمان وتقلّب الأحوال والأيام، ولم يكن لسعود حينها ذكرياتٌ في مدينة الرياض، كما هي لأخيه خالد الذي ما زال إلى اليوم يذكر منزل والده في حي بن دايل، الذي غاب عنه منذ أن عاد بعد الحادثة بأشهر؛ ليجمع أوراقه ويسحب ملقّه من مدرسته الثانوية، وينتقل إلى مدينة جدة حيث يسكن أخوه سعود.

- الطريق إلى جدة:

يذكر الشاب خالد أن والده -رحمه الله- أوصاه ببعض الوصايا، وطلب منه مرافقة صاحب سيارة "الدينا"، كان خالد ومرافقه قائد سيارة الدينا يقطعان الطريق وسط الليل البهيم، حيث طريق الحجاز الذي كان يشكّل غربةً موحشةً لشابٍ بعمر خالد، الذي توقف عند إحدى محطات الوقود القابعة على جنبات الطريق، والتي لم تكن تخلو من إضاءات "الفورسنت" الخضراء والحمراء، التي ازدانت بها جنبات المحطة التي تحوي في مرافقها غرفًا للمسافرين المتعجلين ومطعمًا عربيًا قديمًا يقدم الأكلات المحلية الشعبية، كما يقدم من خلال مقهى صغير أنواعًا من الشاي العدني والقهوة العربية، ويصيح في جنباتها الزبائن وعابرو السبيل (الطرقية) "أربعة أسود والحلا برا"، كنايةً عن إبريق الشاي التقليدي، وهناك حيث يصطف "الطرقية" و"الكدّادة" الذين ينقلون المسافرين في سيارات اللوري، أو ينقلون البضائع في الشاحنات، وينام بعضهم أسفل شاحنته، فيما ينام البعض في أقرب تلٍ أو كتيبٍ رمليٍّ مجاور، حيث طلب سائق الدينا من خالد السماح له بإغفاءةٍ يعالج بها

متاعب الطريق، وقد وافقه خالد على ذلك، غير أن خالد لم يذق طعم النوم، حيث عانى تلك الليلة من آلام الصداع المفاجئ الذي غشيه طوال الطريق؛ ما جعله يقطع الوقت بالحديث مع بعض ملاك المقهى، وقد ربط رأسه بمحرمة ظل يشد طرفيها بين الفينة والأخرى إلى أناستيقظ صاحبه؛ ليكملا الطريق وسط أخبار متضاربة يسمعها خالد من مذياع سيارته ومن بعض محطات التزود بالوقود التي يقف فيها.

نعم، سمع خالد أخباراً توحى بأن ثمة طائرة سعوديةً احترقت في أرض مطار الرياض، كانت الأخبار متقطعةً، ولم تكن قطعيةً بحيث يتحرى خالد صدقيتها، كما لم يكن صوت مذياع سيارته واضحاً إلى درجة فهم محتوى الأخبار، وعليه فلم يكن خالد يعلم أنه وهو يقطع فيافي نجد وحيداً في ظلمة الليل أن والدته ووالده وعائلته جميعاً كانوا يصارعون الغازات السامة وسط طائرة عاش ركبها لحظاتٍ عصبيةً، انتهت بوفاتهم جميعاً، والذين من بينهم أسرة خالد الذي وصل إلى جدة ظهر اليوم التالي للحادثة، وهناك وصل له الخبر اليقين على دفعات، بيد أنه راح يبحث عن أخيه سعود "العريس"، الذي مازال يتردد على صالة المطار ينتظر والده وأسرته؛ ليخبره خالد ومجموعة من أقاربه بنبأ الطائرة التي كان مذيعو التلفزيون السعودي يقرؤون خبرها، وهم يكفكفون عبراتهم أمام المشاهدين.

يقول خالد: لقد تأجل زواج أخي سعود سنةً كاملة (89)، وفي اليوم التالي من الحادثة ذهب أخي سعود وبعض أعمامي للتعرف على والدي وبقيّة الأسرة، وفعلاً تمّ التعرف على كثيرٍ منهم، كما وجدوا "العفش" سليماً لم يصبه أذى، وكان مع والدي حقيبة يدويةً فيها مبالغ من المال وجدت سليمة. وينقل أحد أقارب خالد أنهم وجدوا خاله مساعد سليماً إلا من بعض الحروق التي طالت ظهره، حيث احتضن أحد أبنائه الصغار ومن حوله عائلته، وتوفي -رحمه الله - والطفل سليمٌ من الحروق إلا ما طال جوانب رأسه وقدميه.

- رحلة تجارية:

كان من بين ضحايا رحلة الخطوط السعودية رقم (163) رجل الأعمال السيد سليمان بن حمزة بن حامد هرساني 48 عاماً، صاحب محلات "دار الرياضة" بمكة المكرمة، وهي إحدى أكبر محلات الرياضة في العاصمة المقدسة، وكان والده السيد حمزة عمدة حي القرارة بمكة المكرمة، وقد تلقى من ابنه سليمان برقيةً تفيد بموعد عودته إلى البلاد، حيث كان سليمان في رحلة تجارية قصيرةً إلى كراتشي في باكستان منذ اليوم الثاني من عيد الفطر أي قبل الحادثة بستة أيام، وكانت باكستان تُعرف بتميزها في صناعة الكرات والتجهيزات الرياضية.

استقلّ سليمان -رحمه الله- طائرة الترايستار السعودية من مدينة كراتشي، وما إن هبطت الطائرة في مطار الرياض القديم إلا وكان الأستاذ سليمان -رحمه الله- من بين أولئك الركاب الذين نزلوا إلى صالة المطار، وقد حاول حينذاك الاتصال بمنزل والده، وكانت

الاتصالات حينها عن طريق مجموعةٍ من هواتف العملة التي لا تخلو منها صالات المطار آنذاك، حاول سليمان الاتصال إلا أن ذلك لم يتم له، وكانت عائلته قد اتصلت باستعلامات الخطوط الجوية العربية السعودية، واستفسروا عن زمن عودة الرحلة القادمة من مدينة كراتشي إلى مدينة الرياض، ومن ثم مدينة جدة، بيد أن أخبارًا مفاجئة وصلت العائلة بعد أن أذيع نبا احتراق الطائرة ووفاة كل من كانوا على متنها.

كان الخبر كارثيًا على عائلة هرسانيكاملها، لاسيما والدته ووالده اللذين استقبلا وفود العزاء في اليوم الثاني من الحادثة، يقول والده: إن ابنه سليمان هو الثاني من بين أربعة أشقاء له، هم سعيد ومحمد وعزيز، وكان مقرراً لابنه أن يعقد قرانه بعد عودته من كراتشي -رغم أنه كان في الثامنة والأربعين من عمره رحمه الله - على كريمة إحدى الأسر بمكة المكرمة، إلا أن المنية أدركته قبل عودته إلى أهله (90).

- إلحاح الأصدقاء:

أما رجل الأعمال الآخر الشاب السيد كامل سعيد الراجحي -رحمه الله - ابن الثامنة والعشرين ربيعاً، فقد كان أيضاً مثل معظم ركاب هذه الرحلة على موعدٍ قريبٍ مع الزواج، وقد ذهب إلى العاصمة الرياض عند صديقه صالح العجروش، حيث كانت لديه مراجعة لوزارتي الداخلية والزراعة، وقد حاول صديقه العجروش أن يقنعه ليؤجل سفره ولو ليوم واحد، وألح عليه لكي يبقى معه، لكن ذلك لم يتهياً واستقل الشاب كامل رحلته مع مجموع ركاب الطائرة، وبعد ظهيرة يوم الأربعاء التاسع من شهر شوال عام 1400هـ اتصل أحد أصدقاء عائلته وسأل عنه، كما حدث مع كثيرٍ من الأسر، حيث راحوا يترقبون أخبار رحلة أبنائهم، وحينذاك علم والد كامل ووالدته وإخوانه الثلاثة وأخواته الثمانيين بوفاته؛ لتنتدب الأسرة المكلومة أخاه زامل لاستلام جثته، بيد أن زامل لم يستطع أن يتعرف على جثة أخيه التي دفنت من بين مئة وواحد وثلاثين جثة، لم يستطع ذووهم التعرف عليهم (91).

- ستة أبناء:

أحمد محمد الغزالي بلخير شيخ في الستين من عمره، حمل زوجته وأبناءه في أيام متفاوتةٍ لمدينة جدة، حيث زواج حفيدته (ابنة كبرى بناته)، وهناك في جدة اجتمع الأهل والأقارب في حيِّ العمارية وسط عروس البحر الأحمر، وقبل الزواج بليلةٍ كان موعد وصول أبنائه الكبار على رحلة الخطوط السعودية رقم (163) التي ستقل من بين ركابها أخاه سالم وصهره عمر بن حسين وابنه الثاني حسن، فيما سيلحق بهم في الطائرة التي تليها كل من ابنه البكر عبد الرحمن الذي يصغر والده بثمانية عشر عاماً، والابن البكر لعبد الرحمن "حفيد العم أحمد" علي ابن السبعة عشر عاماً، وعبد الله الابن الثالث للعم أحمد، والذي اعتاد مع إخوته أن لا يرسلهم والدهم جميعاً لأي مهمةٍ يكلفهم بها، ولم يكن هذا إلا حرصاً

من والدهم على سلامتهم؛ ولذلك حرص كعادته أن يحجز لهم في طائرتين متعاقبتين، كما حجز من قبل لباقي الأسرة في أيامٍ ورحلاتٍ متفاوتة.

وفعلًا سارت الأمور كما كان مخططًا لها، إلا أن اتصالًا مفاجئًا تلقاه العمّ أحمد قبل موعد الرحلة بساعات، ولم يكن صاحب هذا الاتصال إلا أخاه الأصغر سالم الذي كان موعده على الرحلة (163)، وفي هذا الاتصال الهاتفي أخبر سالم أخاه الأكبر الذي كان بمثابة والده بأنه جمع ركاب الرحلتين في رحلةٍ واحدة، واستأذن أخاه في ذلك، لم يكن العمّ أحمد يرغب بهذا، لكنه وافق على مضيّ أمام إلحاح أخيه سالم، حيث جدّد الأخير حجز الجميع في رحلةٍ واحدة، وضمّ كلاً من عبد الرحمن وعبد الله ابني العمّ أحمد والشاب علي الابن البكر لعبد الرحمن؛ ليكونوا معهم في ذات الرحلة التي تضمّ كلاً من سالم وحسن وعمر، ولم تكن هذه الرحلة سوى رحلة الخطوط السعودية (163).

- جمرّة الانتظار:

ما إن أقلعت الطائرة حتى أرسل العمّ أحمد ابنه محمد (22 سنة)، وخالد (14 سنة) مع بعض الأقارب الذين يعجّ بهم منزل صهره في حي العمارية بمدينة جدة إلى المطار؛ كي يستقبلوا أبناء الأسرة، وهناك في مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة ظلّ الجميع يسأل عن مصير الرحلة (163)، فلا يجدون جوابًا واضحًا، كان ثمة جلبةٌ وحركةٌ دؤوب في صالات المطار، لكنها أبدًا لم تكن ظاهرةً لأهالي الركاب في صالة القدوم، فاجتماع كبار مسؤولي الطيران في المملكة كان منعقدًا في إحدى الردهات، كما كان صدور البيان الأول للحادثة جاهزًا لإرساله إلى وسائل الإعلام، لاسيما الصحف التي أدركته ليلة الحادثة، وفي الوقت الذي تمّ فيه تجهيز هذا البيان -الذي لم يصل إلى العدد الحقيقي لركاب الطائرة، كما اجتهد في تفسير أسباب الحادث على غير دليلٍ قاطع- أوعز موظفو المطار لأهالي الركاب أنه لا يوجد هناك طائرةٌ قادمةٌ من الرياض، ولن يكون هناك انتظارٌ لأي طائرةٍ؛ لأن مطار العاصمة مغلقٌ دونما إبداء أي معلومةٍ تجاه مصير الرحلة (163)، وهنا عاد الجميع إلى العمّ أحمد وأخبروه بما قاله لهم موظفو المطار، وكان ابنه محمد قد عاد إلى منزل والد زوجته، وهناك تلقى اتصالًا من زوجة شقيقه حسن الذي كان على متن الرحلة، تخبره بنياً عاجلٍ سمعته للتوّ من إذاعة لندن، ينبئ عن احتراق طائرةٍ سعوديةٍ قادمةٍ من مدينة كراتشي الباكستانية بعد هبوطها في مطار الرياض وإقلاعها منه متجهةً نحو مدينة جدة، إلا أنها عادت بسبب حريقٍ شبّ في جسم الطائرة؛ لتهبط في مطار العاصمة السعودية وتشتعل بمن فيها من الركاب.

أبدًا لم يتوقع محمد أن هذه الطائرة هي التي استقلها زووه، ولم يكن على استعدادٍ لتصديق الخبر، لاسيما بعد أن عاد من المطار دونما أي تلميحٍ من قبل المسؤولين هناك؛ لذا سارع إلى طمأنة زوجة شقيقه بأن موظفي المطار لم يخبروهم بأمرٍ سيئٍ كهذا، ولو حدث أمر كهذا فلا بد أن يخبروا الأهالي في صالة القدوم، وعليه فقد خلد الجميع إلى النوم، ولكن

لا نوم عند محمد الذي ظلّ متخوفاً يترقب الأخبار عبر مذياعه الصغير، ومع بزوغ شمس صباح يوم الأربعاء التاسع من شهر شوال كان خبر نقل تعازي الملك خالد لأهالي ركاب الطائرة قرابة الساعة السابعة صباحاً هو الخبر الذي "قطعت به جهيزة قول كل خطيب"، لكن يبقى السؤال قائماً: هل هي ذات الطائرة التي استقلها أبناء محمد بلخير؟

هنا بقي بصيص من الأمل الذي من خلاله استطاع محمد أن يعزّي نفسه لحين وصوله في الساعة السابعة والنصف إلى منزل والده، حيث وجد مجموعةً من أقاربه وجيرانه عند باب منزل صهره زين باجمال، وحين سألهم عن الأمر لم يكن لديهم أكثر مما لديه، كانوا يشيرون عليه بضرورة الدخول إلى والده الذي وجده محمد في غرفته في الدور العلوي، كما كانت والدته هناك، وبدخوله جثا والده يبكي ويطلب منه سرعة التأكد من سلامة أبنائه، كان منظرًا مأساويًا لم يستطع محمد نسيانه حتى وهو يروي لنا القصة، إذ توقف عند هذه اللحظة وطأطأ رأسه واستسلم لدموعه، الأمر الذي دعاني إلى أن أستميحه العذر، وفي الوقت الذي تمالك فيه مشاعره استمرّ محمد بلخير يقول: "كنت والدتي تحاول معي لتخفيف أثر المصيبة عن والدي -رحمهما الله-، وكانت تقول: هذا أمر الله إن كانوا أحياءً فحمدًا لله، وإن كانوا في عداد المتوفين فله الأمر من قبل ومن بعد، وهنا ذهبت لتصلي ركعتين وتدعو الله لهم، وفي الوقت الذي تماسك فيه والديدأنا ننسّق لسفري إلى الرياض للوقوف على حقيقة الأمر".

قدّم أقارب محمد له تذكرتين على وجه السرعة وتخوّف البعض من مرافقته، وقل إن شئت أن هذا الشعور أصاب كثيرًا من الناس بعد سماع الحادث، إلا أن أحد أقاربه عزم على الذهاب معه، رغم أنه كان متخوفاً من ركوب الطائرة، إلا أن مروءته غلبت على تخوفه وعندها أصرّ على السفر، ومع هذا كان محمد حريصًا على الذهاب بمفرده؛ رغبةً في عدم إحراج أي من أقاربه، وأثناء ركوبهم الطائرة حدث أمرٌ ربما زاد من مخاوف الجميع، حيث عادت الطائرة من أرض المدرج واستبدلت بطائرةٍ أخرى أقلعت فعلاً إلى مدينة الرياض، وهناك وجد محمد أحد أبناء آل محفوظ ملاك البنك الأهلي التجاري بانتظاره، حيث علم بوفاة سالم بلخير عمّ الشاب محمد، وكان سالم بلخير مديرًا لفرع البنك الأهلي التجاري في حيّ الشميسي، وله علاقات واسعة مع الأمراء وكبار رجال الأعمال، وهناك في صالة مطار الرياض استقبل "ابن محفوظ" محمد بلخير ومعه قائمةٌ بأسماء ركاب الرحلة (163)، حينها أن لمحمد أن يستقبل العزاء في أشقائه وأقاربه؛ وقد طلب من ابن محفوظ مساعدته في الذهاب إلى الطائرة للمساهمة في نقل الجثامين.

وفعلًا حصل محمد على إذن وتصريح بالدخول إلى الطائرة التي كانت في بيدا من أرض مطار الرياض، حيث نقلت إلى شمال شرق المطار جنوب حي الواحة الشرقي حاليًا، وهناك وجد جثمان أخيه عبد الله وحمله هو بنفسه إلى سيارة الإسعاف، كما أخبره زميل والده اللواء فهد الشريف أنه شاهد جثمان عمّه سالم سليمًا لم تمسه النار، كان سالم منذ صغره حافظًا للقرآن الكريم، وحين وصل إلى مستشفى الشميسي وجد صورة شقيقه الأكبر عبد

الرحمن واضحة المعالم تعتلي النظارة أرنبه أنفه، بيد أن محمد لم يجد أثرًا لجثمانه في جميع الشلاجات المصطقة داخل أسوار المستشفى.

منذ أن عاد أبناء العم أحمد من مطار جدة دأب الأب المفجوع بالاتصال على منزله في الرياض، الذي كان -قبل السفر- يجمع العائلة بكافة أفرادها، إلا أن اتصالاته المستمرة لم تجد يدًا حانية تطفئ لهيب مخاوف هذا الأب المكلوم، الذي كان بشهادة أبنائه قلقًا منذ عيد الفطر، أي قبل الحادثة بثمانية أيام، وكأنه شعر بأن الأيام القليلة المقبلة تحمل له خبرًا مفاجئًا.

- خطوط ساخنة:

كانت ليلة اليوم التاسع من شهر شوال طويلةً على العم أحمد، وحينها لم يكن منزله الواسع في حيّ "الضباط" أحد أقدم أحياء حي الملز بالرياض، والذي نزله قبل سنتين من الحادثة هو المنزل الوحيد الذي دوت به أجراس الهاتف الثابت آنذاك، فمن حي الملز إلى حي المرقب في الرياض إلى أحياء جرول في مكة المكرمة والعمارية بجدة، وأحياء كثيرة داخل المملكة وخارجها ظلت هواتفها ليلة الحادثة تدوي دونما أي استجابة إلى اليوم التاسع من شهر شوال العشرين من شهر أغسطس آب.

وبالعودة إلى ليلة الحادثة فقد ظلّ الأب المكلوم في منزل زين باجمال زوج ابنته الكبرى بحي العمارية بجدة، قلقًا يكرر اتصالاته على منزله بالرياض، ويترقب الأخبار من كل مكان، وهو حينذاك لم يستطع النوم، وأبدًا لم يكن باستطاعته حينها الاتصال بأقاربه وزملائه في الرياض، فالوقت يبدو متأخرًا الآن ربما قارب الواحدة فجرًا، وإلى موعد صلاة الفجر عاد الأب المكلوم يحاول الاتصال مراتٍ عديدةً بمنزله الذي ظلّ خاليًا إلا من السائق الخاص الذي استقدمه العم أحمد من شرق آسيا "إندونيسيا"، ولم تكن حينها العمالة المنزلية منتشرةً في منازل الأسر السعودية، إلا أن كثرة أعمال العم أحمد وأبنائه جعلته يسبق أقرانه وجيرانه في استقدام هذا السائق، الذي لم يكن في غرفته هاتفٌ يستطيع ربّ الأسرة المفجوع أن يتصل به، ومع مرور الوقت دبّت المخاوف في قلب الأب أكثر فأكثر، ومع ساعات الصباح الأولى بدا هذا الشيخ مهيبًا أكثر من ذي قبل لتقبّل النبا المفجع، لاسيما وهو يدير مؤشر مذياعه الخاص كعادة كبار السنّ آنذاك؛ ليتلقى نبأ احتراق طائرة سعودية في مطار الرياض الأمر الذي يبدو أنه جاء على مراحل، وحينها لم تكن الأخبار المذاعة تحمل تفاصيل دقيقة عن الحادثة، أو قل إن شئت أنه لم يتسنّ للعم أحمد التأكد من مطابقة رقم هذه الرحلة برحلة أبنائه، بيد أن الأخبار المتواترة وزيارة الجيران جعلت الأمر أكثر وضوحًا للعم أحمد، الذي أرسل ابنه محمد ابن الاثنين وعشرين عامًا للعودة إلى الرياض؛ لتلمس حقيقة الأخبار، وفعلاً ذهب الابن محمد ولم يتأكد من وفاة أشقائه وأقاربه إلا بعد أن نزل إلى أرض المطار، بعد افتتاحه أمام الرحلات القادمة، في حين كانت الأنباء الفاصلة قد وصلت إلى مسامع والده، الذي اتصل ببعض أقاربه ومعارفه في الرياض طالبًا

منهم تلمس أخبار الرحلة (163)، وقد التقى هؤلاء الأقارب بالشاب محمد في الرياض بعد أن وقفوا على أمر الطائرة، وأبلغوه أنهم أوصوا جماعتهم في جدة بإخبار العم أحمد بالنبأ، بينما أصبحت مهمة الابن محمد الآن هي الوقوف على جثامين إخوته وأقاربه.

لقد تلقى الأب النبأ المفجع بعد أن زاره أقاربه ضحى اليوم التاسع من شهر شوال الموافق للعشرين من شهر أغسطس، حيث حاول الأقارب أن يمهدوا له الخبر، إلا أن العم أحمد كان على أهبة الاستعداد لسماع خبر كهذا، لم لا؟! وقد بدت له أمارات الخبر منذ أن عاد أبنائه من مطار جدة دون ذويهم، هنا بدأت أصداء الفاجعة تدوي في المنزل الصغير، فالخبر نزل كالصاعقة على نساء العائلة اللاتي أصبحت من بينهن خمس أرامل واثنان وعشرون يتيمًا، لاسيما وأن المتوفين الستة هم بين دائرة الابن والأخ والأب لهؤلاء النساء والأطفال.

- الأفراح والأتراح:

امتلاً منزل العائلة بالزوار والمعزيين الذين من بينهم من جاء للتهنئة بالزواج، الذي كان موعد إقامته مساء ذلك اليوم، إلا أنهم فوجئوا بخبر وفاة ستة من أبناء الأسرة؛ لتنقلب الأفراح أتراحًا وتعاطف الجميع مع الأسرة المكلومة، فأجلوا زيجاتهم، كما تأجل زواج حفيدة العم أحمد الذي كان قد تأجل قبل هذه المرة، حيث كان موعد إقامته في شهر رجب، إلا أن وفاة والدة العم أحمد وسالم أخرجت هذه المناسبة إلى التاسع من شهر شوال العشرين من شهر أغسطس أب، حيث الحادثة التي أخرجت هذا الزواج مرة ثانية؛ ليقام بعد فترة ليست بالقصيرة بمراسم عائلية محدودة.

وفي مشهدٍ مبكٍ وقف محمد أمام أسوار مستشفى الشميسي، يبحث عن جثامين إخوته وأقاربه، ولا عزاء له حينها إلا بكاء من هم حوله على أبنائهم وأهاليهم، وكما ذكرنا فبعد جهد جهيد اتصل محمد بأبيه وأخبره أنه وجد جثمان أخيه عبد الله سليمًا لم تمسه السنة النار، في حين عجز ولعدة مرات أن يميز أو يعرف جثامين أقاربه، إلا ما ذكره له اللواء فهد الشريف الذي شاهد جثمان عمه سالم ولم تمسها النار، كما أن محمد لم يجد جثمان شقيقه عبد الرحمن، رغم أنه شاهد صورته واضحة المعالم على أسوار مستشفى الشميسي، وبعد الصلاة على أخيه عبد الله تم دفن أقاربه المتبقين مع جثامين الركاب التي لم يتوصل ذووهم إلى معرفتهم، حيث دُفِنوا في يوم الجمعة الخامس والعشرين من شهر شوال، وتمت الصلاة على مئة وإحدى وثلاثين جثة مجهولة الهوية في مقبرة العود بالرياض، حيث لم يتسع الجامع الكبير بالرياض للصلاة على جميع الجثامين، التي تقدم المصلين فيها نائب أمير منطقة الرياض الأمير سطاتم بن عبد العزيز، وأمين مدينة الرياض عبد الله النعيم، ومدير عام إمارة منطقة الرياض عبد الله البليهد، ومجموعة من ذوي الضحايا الذين لم يكن من بينهم أحمد بلخير، الذي لم يستطع تحمل منظر أبنائه، لاسيما وأنه استقبل المعزيين في جدة وفي الرياض.

وهو ما صوره الوزير السابق والدبلوماسي والشاعر عبد الله بلخير، الذي تربطه بأسرة العم أحمد علاقة قرابةٍ ورحم، حيث قال يرثي أبناء عمومته في قصيدةٍ طويلةٍ فاض فيها من درر الشعر رثاءً للقائد الخويطر ونائبه معرجًا على أبناء عمومته قائلاً:

**ولي ستة (أبناء عمي) تساقطوا حواليه صرعى حين
خرّ مجندلا**

**شباب كعيدان القنا حين ركبت أسنتها عرت
كعوبا ومنصلا**

تهادوا كما تهوي النجوم بأفقهها مذنباً بالنور ضياءً بها الفلا

**وحولهم إخوانهم قد تناثروا على النار في هول
القيامة يصطلى**

**فنحن جميعاً في المصاب قبيلةً إذا ضاق باكيها
ببلواه حوقلا**

كتب الله سبحانه عمراً مديداً للعم أحمد وزوجته حتى شاهدا أحفادهما الاثني عشر وعشرين يتيمًا، وحضرا أفراح زواجهم إلى عام 1429هـ، حيث انتقل العم أحمد -رحمه الله- إلى جوار ربه، في حين أغمض الأبناء والأحفاد عيني والدتهم -رحمها الله- في عام 1433هـ.

كان المتوفون من أسرة بلخير ستة رجال هم: عبد الرحمن الابن البكر للعم أحمد، وتوفي معه ابنه البكر علي ابن السبعة عشر ربيعاً، وقد ترك من الأولاد أربعة أبناء وبنيتين، والابن الثاني للعم أحمد وهو حسن الذي ترك ابناً وثلاث بنات، أما عبد الله الابن الثالث للعم أحمد فقد توفي وترك ابناً وبنيتين، في حين ترك عمر بن حسن صهر العم أحمد ابنتين وبناتاً رزقت

به العائلة بعد وفاة والده، وسمي باسم أبيه عمر، أما سالم أخو العم أحمد فقد ترك ابناً واحداً وست فتيات.

- معايدة الوالد:

الشاب جازي بن سيلم العتيبي شاب في الحادية والعشرين من عمره، كان من منسوبي الحرس الملكي، كان عمله في مدينة جدة، واستطاع آنذاك أن يحصل على إجازة قصيرة حين علم أن والده سيقدم إلى الرياض لزيارة أخيه (عم جازي) قادماً من بلدة الجمش التي تقع غرب منطقة الرياض، وفعلاً سافر جازي والتقى بوالده الذي كان بصحبة ابنه محسن (أخو جازي)، كما التقى بعمه ومكث هناك قرابة يومين أو أقل، وفي طريق عودته إلى جدة كان حجزه على رحلة أقلعت قرابة الساعة الخامسة مساءً، ولكن جازي لم يدركها، فقد أقلعت الطائرة وهو يودع أخاه محسن قبل دخوله إلى صالة المغادرة، وهناك ذهب أخوه محسن الذي يصغره ببضع سنوات إلى والده، وهو يظن أن أخاه جازي قد التحق برحلة الساعة الخامسة مساءً، بيد أن جازي ظل يبحث عن حجز آخر، ويبدو حينها أن رحلات مدينة جدة تشهد زحاماً كعادتها، لكن الشاب جازي استطاع أن يجد له مقعداً في رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، وربما أنه اشترى تذكرة علي بن عيدان الغامدي أنف الذكر، الذي نجا من ركوب الطائرة في اللحظات الأخيرة⁽⁹²⁾.

عاد الشاب محسن ووالده إلى "الجمش"، وفي طريقهم رغبوا المبيت في نفود بلدة السر، ومع الصباح الباكر سمعوا خبر الطائرة من مذياع سيارتهم، وخشي الأب أن تكون هذه الرحلة هي رحلة ابنه جازي، بيد أن ابنه محسن طمأنه بأن رحلة أخيه كانت في الخامسة عصرًا، بينما كان إقلاع هذه الطائرة بعد صلاة العشاء، وهنا واصل الأب وابنه طريقهم، واستعلموا أكثر عن أخبار الطائرة، وحاولوا الاتصال بمقر عمل ابنهم ولم يقفوا على شيء، وهناك في بلدة الجمش الودعة التي لم تكن حينها لتعرف الخطوط الهاتفية، طلب الأب من ابنه الذهاب إلى مدينة البجادية، وهناك أجرى الابن محسن اتصالاته بجميع الأرقام المتوفرة التي يمكن من خلالها التأكد من سلامة أخيه جازي، بيد أن الأخبار جميعها أفادت بعدم وصوله إلى مقر عمله أو عودته إلى الرياض، وهنا طلب الأب المكالم من ابنه مواصلة الطريق إلى الرياض، وفعلاً وصلا إليها مع حلول صلاة المغرب، وتوجّها نحو مستشفى الشميسي وفق ما أفادت به الأخبار، وهناك ظل الشاب محسن يتنقل بين الشاحنات المبردة بحثًا عن أخيه، فيما بقي والده يعلل النفس ويمنيها، وهو في كل أحواله مؤمنٌ بقضاء الله وقدره، في حين لم يجد الشاب محسن أثرًا لأخيه في الثلاثرة الأولى ولا في الثانية، ولكنه فوجئ به وسط الثلاثرة الثالثة، وحين تأكد منه تمام التأكد، أخبر والده الذي استقبل الأمر بصبر واحتساب، وراح الاثنان يجهزان ابنهم -رحمه الله- للصلاة عليه.

يقول محسن إنه أثناء بحثه عن جثمان أخيه شاهد المرأة التي كانت حديث الصحافة والمجالس العامة، والتي كانت تحتضن طفلها وتوفيت على تلك الهيئة، كما شاهد كهلاً فُجع

بوفاة زوجته وابنيه الذين كانوا بصحبة أخيه وزوجته وابنه في طريقهم لحضور إحدى الزيجات، وكان هذا الكهل مثلاً للصبر والاحتساب، وقد وجد ذوو الركاب في قصته عزاءً ومواساةً لمصيبتهم، لاسيما وهو يردد أمام اللجنة: "الله سبحانه أعطانا إياهم... والله سبحانه أخذهم وهو أرحم بهم".

بعد سبعة وعشرين يوماً كادت بلدة الجمش تفجع في أحد أبناء عمّ الشاب جازي بن سليم، حيث كان الشاب عبود العتيبي أحد ركاب الطائرة العسكرية التي هوت إلى الأرض بعد إقلاعها من مطار المدينة المنورة بدقائق، وتوفي جميع طاقمها وركابها وعددهم 89 عسكرياً، كان عبود العتيبي أحد الذين أدرجت أسماؤهم ضمن ركاب هذه الرحلة، إلا أن تأخره استدعى استبداله بزميله سعيد بن معيض الزهراني رحمه الله.

- مفتاح السيارة:

عبد الله بن محمد بن فلاح الدهيمان، شابٌ في مطلع الثلاثينيات من عمره، من سكان محافظة رماح، كان حازه على رحلةٍ تسبق رحلة الخطوط السعودية رقم (163) بصحبة زميل له في العمل اسمه رمضان، كانا يعملان مع أحد وجهاء البلد، ولأن عبد الله -رحمه الله- تأخر عن الحضور، حيث أغلق سيارته وبداخلها مفاتيح التشغيل، ماتسبب في تأخره عن الرحلة التي استقلها زميله، واضطرّ هو للذهاب إلى المطار بصحبة أحد أبناء عمومته، وما إن وصل إلى هناك حتى بدأ البحث عن رحلةٍ بديلة، وفعلاً وجد له مقعداً في رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، التي وصل خبرها المفجع إلى أهله بمحافظة رماح وأبناء عمومته في الرياض في ساعة متأخرة من الليل، وحينها سارع الجميع إلى مطار الرياض القديم وهناك تحقّقوا من الأمر، وإلى ظهيرة يوم الأربعاء 9/8/1400هـ استطاع ذووه معرفة ابنهم من خلال ساعة يدويةٍ من نوع "رادو" كانت تحيط بمعصمه -رحمه الله-، والذي لم يكن المعصم الوحيد الذي تحيطه ساعةٌ من هذا النوع، توفي عبد الله وبعد أشهرٍ قليلةٍ من وفاته استقبلت عائلته خبر ولادة ابنه البكر الذي سُمّي باسم والده رحمه الله.

-العودة من فرنسا:

كان المستشار القانوني جميل بن أحمد ششة في أواخر الأربعينيات من عمره، عاد من فرنسا إلى مدينة جدة، حيث كان يتمتع مع أبنائه وذويه بالإجازة الصيفية، وفي رحلة العودة كان بصحبه ابنه الذي استعجل للحاق باختبارات الدور الثاني في أحد فصول المرحلة المتوسطة، نزل الأستاذ جميل إلى جدة، وبعدها حجز للسفر إلى مدينة الرياض، حيث يفتتح هناك فرعاً لمكتبه الخاص بالدراسات والاستشارات القانونية، وفي الرياض مكث قرابة يومين ثم ذهب مساء اليوم الثامن من شهر شوال إلى مطار الرياض القديم، وكان قد حجز "انتظار" للسفر إلى مدينة جدة، وهناك استطاع أن يحصل على بطاقة صعود الطائرة، التي كانت آخر العهد به -رحمه الله- والتي وصلت أخبارها إلى أبنائه

الذين مكثوا في فرنسا بصحبة عمهم حيث مقرّ اصطياف العائلة، وبعد أيام استطاع هذا الأخ أن يميّز جثمان شقيقه من خلال ساعته اليدوية، حاله حال كثيرٍ من ركاب الرحلة (163)(93).

- الأب المكلوم:

طريف خلف عاشور شابٌ في مقتبل الثلاثينيات من العمر، حمل أوراقه الرسمية التي كُفّ بإيصالها إلى العاصمة الرياض، حيث كان يعمل في وزارة الخارجية، وفعلاً حجز له مقعداً في إحدى الطائرات المتجهة إلى العاصمة، وكان ذلك مع إشراق شمس اليوم الثامن من شوال على أن يعود في مساء اليوم ذاته، كان طريف شاباً لطيفاً محبوباً من قبل أقرانه ومعارفه، وكان قد ودّع والده وزوجته وطفلته الرضيعة "آمال" (94)، ولأنه كان باراً بوالده لصيقاً به فإننا سنترك المجال للأب المكلوم؛ ليروي لنا قصة وفاة ولده المحبوب، حيث أوضح خلف عاشور أنه أصيب عام 1400هـ بفواجع كثيرة، تمثّلت الأولى بالأحداث الشهيرة التي تلخّصت في اقتحام مجموعة مسلحةٍ للحرم الشريف فجر أول يومٍ من القرن الهجري الجديد، وما تلا ذلك من أخبارٍ مفجعةٍ مازالت حديث المحققين والباحثين.

من يقرأ سيرة الأستاذ خلف عاشور يدرك جيداً أن هذا الأب المكلوم قد ابتلي بفقد صغيراته واحدةً تلو الأخرى في ظروفٍ مازال يثني فيها على الملك فيصل، حيث واصل دعمه لعلاج صغيراته دون انقطاع، كما اعتصر قلب هذا الأب المكلوم حين أبلغ -بعد حين- بوفاة شقيقاتهن وأطفالهن في حوادثٍ مروّيةٍ متباعدةٍ في الزمان والمكان، ناهيك عن فقدة لابنه القريب إلى قلبه "طريف"، سرد الأستاذ والمستشار خلف عاشور في كتابه الذي لم يوزّع "مررت من هنا" قصة انتقاله إلى حي الملز بالرياض حيث أمّن الملك سعود منازل لجميع الموظفين الذين انتقلوا من مدينة جدة إلى الرياض بحكم انتقال الوزارات إلى العاصمة، حيث أمر بتشديد وتخطيط حي الملز، من قبل شركة عرين والبحر الأحمر، ولذا حمل هذا الحي "المانوس" اسم البحر الأحمر كما أطلق على جزء منه اسم حي الضباط، حيث مساكن ضباط وزارة الدفاع والطيران، وفعلاً سلّمت الوحدات السكنية لجميع الموظفين وعدد من المواطنين في مدة لم تتجاوز الثلاثة أعوام عاصرها المستشار خلف عاشور، الذي مازال إلى يومنا هذا يتذكر مواعجه في فقد بناته وابنه خلف، الذي تعرّض حين كان طفلاً -لم يتجاوز الخامسة من العمر- إلى كسرٍ مضاعفٍ منزل والده بحي الملز، ظل والده يتنقل بابنه الكسير حتى أشار عليه أحد أصحابه أن يذهب إلى طبيب شعبي استطاع علاج "تجبير" كسر الطفل الذي ظلّ لصيقاً بوالده (95).

وفي كتابه "مررت من هنا" يقول الأستاذ خلف: الفاجعة الثالثة التي أصابتنى بقاصمة الظهر حادثة وفاة ابني طريف في 19 أغسطس عام 1980م في حادثة احتراق طائرة الترايستار التابعة للخطوط الجوية العربية السعودية على الرحلة (163)، كان أول شعورٍ خالجنى عندما سمعت بالحادثة أن ابني طريف على متنها، مررت بيومٍ من أقسى الأيام في

حياتي، كنت أجلس في غرفة صغيرة، لكنني لم أعلم عن أسماء ركاب الطائرة رغم إذاعتها عبر الراديو، واحترار أصدقائي في مَنْ يتقدم لإبلاغي بالخبر، فقررنا ترك الأمر لأخي عبد الله الذي قام بذلك، ومازلت أعتقد حتى اليوم أن شيئاً غامضاً لم يُفصح عنه في أسباب الحادثة، رغم الروايات التي اختلف حولها الكثيرون ولم يتفقوا.

وبعد سرد مجريات الحادثة وعدم ميله لتصديق إحدى الروايات قال عاشور: مات جميع الركاب اختناقاً من الدخان، والبعض من جرّاء الحريق، وكان من الصعوبة التعرف على جثث القتلى نتيجة لاختفاء ملامح أجسادهم، ووجدت نفسي في تلك اللحظات أضعف من المقاومة، حيث أرسلت ابن أخي الدكتور أحمد عاشور؛ ليتسلم الجثمان وينهي إجراءات الدفن، ولم يتمكن من وصف مشاهداته لي لكي لا يؤلمني، كان المشهد مروّعاً في اليوم التالي عندما فتحت الطائرة، كانت كل الجثث متفحمةً ولا يمكن التعرف على أصحابها، واتضح أن أكثر الركاب ماتوا وقوفاً أثناء تدافعهم على أبواب الطوارئ.

- اسم الزوجة:

يقول الدكتور أحمد عاشور: "ذهبت إلى البحث عن طريف بين سبع ثلاثيات، استبعدت من البحث كبار السن والأطفال والسيدات، وركّزت على البحث عن المرحلة العمرية بين الثلاثين والأربعين؛ لصعوبة التعرف على ملامح المتوفين لشدة الحروق، فكأنهم وُضعوا في آلة شواء، وتعرّفت على جثة طريف من خلال "الدبلة" التي يلبسها، وطلبت من رجال الإطفاء إخراج "الدبلة" من الإصبع، فوجدت اسم زوجته مكتوباً عليها من الداخل، أنهيت إجراءات دفنه بسرعة في مقبرة العود، وعدت إلى جدة لحضور العزاء، إذ لا يمكن لقلب بشر أن يتحمل ما شاهدت، فكيف يقوى والده على النظر إليه؟! وأعتقد أن الرواية التي تحمّل الطيار جزءاً من مسؤولية ما حدث هي الأصح".

هذا ما ذكره الدكتور أحمد عاشور بيد أن عمه خالفه في تفسيره لأسباب الحادثة فهو حين استعرض البيان الأول الصادر من الرئاسة العامة للطيران المدني، عقب عليه بقوله: "أعتقد أن كل هذه الاستنباطات تعطي انطباعاً بأن قائد الطائرة لم يتصرف بصورة صحيحة وتلقي عليه باللائمة، وأنا أعتقد أن في هذا ظلماً كبيراً" انتهى حديثه.

وتجدر الإشارة إلى أن عدداً كبيراً من الطيارين السعوديين حينذاك كانوا يرون براءة زميلهم الخويطر من القصور الذي نُسب له من قبل الرئاسة العامة للطيران المدني ومن لجنة التحقيق، ولذا قدموا بعد ظهور نتائج التحقيق اعتراضاً غير رسمي أظهروا من خلاله براءة زميلهم، أو على أقل تقدير برروا بعض الإجراءات التي اتخذها في اللحظات الأخيرة.

يصف خلف عاشور علاقته بابنه الشاب مستعرضاً بالِم وأسى الساعات الأخيرة التي جمعتهم بفقيد قلبه وروحه حيث يقول: "كان طريف أقرب أبنائي إلى نفسي، جمعتهم بي كيميائاً من الودِّ واللطف وقراءة الأفكار، ظلّ يتجادل مع والدته بشأن طعامي المفضّل، يكاد يقترب من

أنفاسي لأتنبس به، ولم أبحث عنه في موقفٍ إلا وجدته حاضرًا، جاءني قبل يومٍ يبلغني كعادته في الحديث والمخافتة المؤدبة برغبته في السفر إلى الرياض؛ لإنهاء بعض الأعمال في وزارة الخارجية، فقلت له: يا ليت تقطع لي تذكرةً معاك مادمت راجعًا في نفس اليوم؛ لرغبتني في زيارة صديقي شحات الخطيب -رحمه الله- الذي كان قد أصيب بشللٍ، وهو يرقد في المستشفى العسكري بالرياض، فقال لي: "يا بابا هذي المرة حتكون السفرة تعب عليك؛ لأنني سأغادر في الفجر ولازم أقوم قبلها"، كانت المرة الوحيدة التي قال لي فيها: (لا)، تقبلت رغبته ولم أكن أعلم أن قدرتي أن أعيش بعده، وأن أراه أثرًا بعد عين".

ويضيف الأب المكلوم يصف ابنه الفقيد قائلاً: "كان لطريف عينان وامضتان بكل الحياة، بل بأكثر وأجمل ما في الحياة، وكان له صوتٌ يضيء وحشة المكان، لكنه تركني وذهب، فلم يبقَ المكان منزلًا ولا وطنًا بدونه، الموت صعب في البداية ويهون مع الوقت إلا موت أبنائي، فما زال يحتفظ لنفسه بلوعة الافتقاد، أحسب هؤلاء الذين ماتوا خلف أعمارهم في طائرة الرياض، ولا أثر سوى أطلال أجسادٍ أو أنقاض غيوب أو حرائق من أول الليل إلى آخره، أحسبهم جميعًا من الشهداء".

وقد نقلت الصحف الصادرة بعد الحادثة عزاء وزارة الخارجية لمنسوبها الفقيد طريف بن خلف عاشور، وفي خبر نشرته صحيفة البلاد تلقت أسرة عاشور ممثلةً بالأب المكلوم خلف عاشور وفد العزاء الرسمي، الذي كان يمثله وكيل وزارة الخارجية آنذاك عبد العزيز الثنيان، والذي نقل تعازي وزير الخارجية الأمير سعود الفيصل إلى والد الفقيد وذويه.

- رحلة عمل:

حمل الشاب عبد الله السيد العيدروس (24 عامًا) أوراقه الرسمية التي كُلف بها من مؤسسة محمد بن لادن، والتي كانت عبارةً عن بعض المخططات التي فرغت منها المؤسسة، وتبقى عرضها على أحد كبار المسؤولين في الرياض، وكانت المؤسسة قد كلفت الشاب عبد الله بالسفر إلى الرياض ومقابلة هذا المسؤول وعرض الأوراق عليه، وفعلاً وصل عبد الله إلى الرياض، ولكنه ما لبث أن طلب العودة إلى جدة، فالمسؤول الذي جاء لمقابلته كان حينذاك في مدينة الطائف، حيث جرت العادة آنذاك أن يقضي الملك ومعظم أفراد الحكومة شهر أغسطس والعطلة الصيفية في مدينة الطائف، وعليه فقد اتصل عبد الله بأخيه من أمه سالم بن لادن، وأخبره بالأمر فأشار عليه أخوه وعائلته بالحجز إلى الطائف مباشرة؛ لمقابلة المسؤول كسبًا للوقت وتقليلًا من عناء السفر مرتين، لكنه -رحمه الله- استأذن أخاه بالعودة إلى جدة والسفر إلى الطائف صباحًا بالسيارة، ومع إلحاحه وافق أخوه، فما كان منه إلا أن ذهب إلى مطار الرياض، وبحث عن أقرب رحلةٍ إلى جدة، فوجد صعوبةً في ذلك حيث أخبر أن هناك رحلتين تم تأجيل سفرهما، فظل في صالة المطار ينتظر لعله يلحق بالرحلة (163) التي تشهد زحامًا ملاً صالة المطار، لاسيما مع تأجيل

بعض الرحلات، وبينما هو ينتظر في صالة المطار إذا بموظف الحجز يناديه ويعطيه بطاقة الصعود إلى الطائرة.

في جدة لم تكن أسرة الشاب عبد الله على علم بموعد عودته، فقد أخبرهم أنه سيعود، لكن لم تتأكد له أي رحلة، وحينما تأخر لم يساور والدته وأهله شك في أنه سمع نصيحة أخيهم وفضل الذهاب إلى الطائف، وكل هذه التوقعات تلاشت مع سماع الأسرة لخبر احتراق طائرة رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، وجاء الخبر المفجع مع ساعات الصباح الأولى وعبر اتصال هاتفي أثر كثيرًا على والدته وزوجته التي تنتظر مع زوجها -رحمه الله- مولودها البكر.

وفي منزل غير بعيد تلقى والد الشاب عبد الله نبأ وفاة ابنه بصبرٍ وتأسٍ، لاسيما وأن هذا الأب المكلوم قد فُجع قبل عامين من هذه الحادثة بوفاة ابنه الأكبر "حسن" في حادث مروري⁽⁹⁶⁾.

- الشبان الأربعة:

كان على متن الطائرة أربعة شبان سعوديين يعملون في الخطوط الجوية العربية السعودية كموظفين من ضمن فريق الملاحة، وفي هذه الرحلة لم يكن هؤلاء الشبان على رأس العمل، بل التحقوا بالرحلة (163)؛ ليستأنفوا عملهم من مدينة جدة، وما إن تصاعدت الأدخنة من ذيل مقصورة الركاب إلا وتزاحم الناس في مقدمة الطائرة، ولاشك حينها أن الشبان الأربعة الذين لم يكونوا على رأس العمل حاولوا جاهدين مع زملائهم في فريق الملاحة؛ إنقاذ أنفسهم والركاب فهم دون شك على علم بتعليمات الأمن والسلامة، ومدربون على عمليات الإخلاء وفتح أبواب الطائرة، وكان من بين هؤلاء الشبان المضيف أحمد مرزوقي (21 عامًا)، الذي عرف بدمائه خلقه وطيب معشره؛ لذا كان وقع نبأ وفاته على أهله وجيرانه بحي الشامية بجدة مفجعًا ومحزنًا في آن معًا⁽⁹⁷⁾.

- درس تاريخي:

بعد الحادثة بقراءة عقدين من الزمان أصبح الصمت سيد الموقف، وساد الهدوء أرجاء فصل مدرسي تابع لإحدى مدارس البنات بالرياض، حيث استطاعت أستاذة التاريخ وسط إنصات تام من طالباتها، أن تخرج من رتبة الجدول الدراسي الطويل لتسرد لطالباتها -من غير تنسيق أو إعداد مسبق- قصة تاريخية، كان عنوانها العريض احتراق طائرة مدنية في مطار الرياض القديم، ولأنها أستاذة في التاريخ فقد استطاعت سرد أحداث الكارثة بتفصيل دقيق، زاد من إصغاء الطالبات اللاتي شاهدن بأعينهن أستاذتهن الفاضلة، وهي تكفكف دموع الحزن والأسى مع عرضها لكل فصل من فصول الحادثة، وعلى الرغم من أن الحبكة في قصة الطائرة كانت عند توقفها على الممر الفرعي لمدرج المطار، إلا أن نهايتها

هنا كانت باعتراف الأستاذة المكلمة، أن زوجها كان أحد ركاب رحلة الخطوط السعودية رقم (163).

- الدراسات العليا:

في اتصال هاتفي من الولايات المتحدة الأمريكية يزف الشاب توفيق بن جميل بكر طيب لوالده ووالدته خبر تخرجه من المرحلة الجامعية، وقبوله في برنامج الدراسات العليا لتحضير درجة "الماجستير"، كما يزف بشرى ثالثة هي الأكبر، حيث عودته قريباً هو وزوجته "أم طلال" بنت الشيخ حمد طيب التونسي التي تحمل معها الآن صغيرها طلال ابن (الثمانين يوماً)، والذي لم يشاهده أجداده منذ ولادته. كان فرح عائلة الشيخ جميل بكر والشيخ محمد التونسي لا يوصف، لاسيما وأن اتصال الأبناء بهم جاء في شهر رمضان، أي قبل عيد الفطر بعدة أيام، والأجمل أن أولادهما أگدا حضورهما قبل العيد بفترة، وبهذا ستكتمل الأفراح.

عاشت الأسرة جو فرح طيلة أيام عيد الفطر، وما أن بدأت الدوائر الحكومية أعمالها بعد إجازة العيد، حتى استقل الشاب توفيق إحدى الرحلات إلى مدينة الرياض، لمراجعة وزارة التعليم العالي⁽⁹⁸⁾؛ بهدف إنهاء إجراءات السفر واستلام تذاكر العودة إلى الولايات المتحدة.

كان توفيق قد أجرى اتصالاً بوالده صباح يوم الثلاثاء، وأخبره بأنه عائد إلى جدة في نفس اليوم على رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، وما أن قارب موعد الرحلة حتى كان والده وبعض أفراد أسرته قادمين من مكة المكرمة إلى مطار جدة القديم، وبعد أن طال انتظارهم ظنوا أنه لم يجد حجراً مؤكداً، كما أخبرهم موظفو المطار بأن الرحلة لم تصل، وأنها قد تتأخر، فعادوا إلى مكة المكرمة وهم في حيرة من أمرهم، وهناك اتصلوا بابن عمه في الرياض، فأكد لهم أنه ودعه هذا اليوم وأنه في الطريق إليهم، وبعد عدة اتصالات تأكد لهم الخبر بوفاة الشاب توفيق، الذي جاء يحمل أوراق قبول ابتعائه؛ لإكمال دراساته العليا التي ترك أوراقها في حقيبته لتصارع هي الأخرى مصيرها المحتوم مع السنة اللهب التي أطبقت على الطائرة⁽⁹⁹⁾.

- معلم الرياضيات:

أستاذ مادة الرياضيات في متوسطة كعب بن مالك الأنصاري في ذو الحليفة بالمدينة المنورة "شهاب رضوان" حزم حقائقه في بعض رحلاته، وأثناء تواجده في مدينة الرياض حجز للسفر إلى مدينة جدة، وهناك أدرج اسمه ضمن ركاب الرحلة (163)، يقول سليمان المغذوي وهو أحد طلاب الأستاذ شهاب في مدرسة كعب بن مالك: يمتاز الأستاذ شهاب بالهدوء والحلم، وكان يفرض احترامه على الجميع، مازلت أتذكره وهو يتزيا بالغترة البيضاء، سمعنا أنه -رحمه الله تعالى- كان في إحدى رحلاته للهند أو أنه آت منها، ثم

وصلتنا الأخبار المفجعة ولم نكن لنصدقها، بيد أن بداية السنة الدراسية الجديدة صادقت على خبر وفاة أستاذنا المحبوب الذي كان من خيرة المعلمين رحمه الله تعالى.

- زمالة الأبناء:

طريقي بن ثواب المطيري الثاني بين أبناء أبيه الثلاثة، كان في العقد الثالث من عمره، رغبت والدته زيارة أقاربها، وكانت لديه مراجعة في المقرّ الرئيس لعمله، وبعد أيام قضاه ووالدته في العاصمة سارعا في مساء الثامن من شوال؛ للحاق برحلة الخطوط السعودية ذات الرقم (163) للعودة إلى مدينة جدة، وفعلاً صعد طريقي ووالدته إلى الطائرة عند الساعة الثامنة والنصف، وبعد ساعاتٍ تواترت الأخبار بين ذويهم في مدينتي جدة والرياض عن مصير الرحلة (163).

وفي صباح اليوم التالي كانت الأخبار المفجعة عنواناً رئيساً للصحف اليومية، وكان خبر الطائرة قد دوى بين عامة الناس، حيث قدّم الملك تعازيه الحارة لذوي الركاب، وهنا استقلّ شقيق طريقي الأصغر ووالد زوجته أقرب رحلةٍ إلى مدينة الرياض، وفي مستشفى الرياض المركزي بالشميسي استطاعا بمعية الشقيق الأكبر للفقيد الذي التحق بهما في الرياض معرفة جثمان طريقي -رحمه الله- من خلال هويته (حفيظة النفوس) التي بحوزته، وكذلك تمّ التعرف على والدته -رحمها الله- التي لم تكن بعيدة عن ابنها.

وبعد أكثر من عشرين عاماً كان رعد الابن الأصغر لقائد الطائرة محمد الخويطر في استراحةٍ بميدان عمله، حيث يعمل في أحد القطاعات العسكرية مع زميله ورفيق دربه نايف بن طريقي، حيث دار الحديث عن الطيران وهموم الناقل الجوي، وفوجئالزميلان أن والديهما واجها قبل عقدين من الزمان ذات المصير، وتوفيا بذات الطائرة التي كان يقودها محمد الخويطر ويستقلها طريقي المطيري ووالدته رحمهم الله.

- جواز السفر:

مساء يوم الاثنين السابع من شهر شوال أي قبل الحادثة بيوم، كانت مظاهر الفرح والسرور تخيم على أرجاء منزل خميس بن أحمد الخيّل، الذي دعا جملة أقاربه وأصحابه لحضور زواجه في مدينة الرياض، وجرياً على العادات والأعراف العربية أبلغ الشاب خميس جميع المدعوين بضرورة حضور ليلة الغد لإتمام الفرحة بوليمة عشاءٍ في منزله، وفي ظهيرة يوم الثامن من شوال اضطرّ العمّ أحمد الخيّل والد الشاب خميس للذهاب إلى المطار من أجل السفر إلى جدة بصحبة ابن عمه سعيد عبود الخيّل، الذي تربطه به أيضاً علاقة النسب، وكان الاثنان قد قدما من مدينة الدمام لحضور زواج ابنتهما، لكن اتصالاً هاتفياً وصلهما ظهيرة يوم الثلاثاء الثامن من شوال أبلغهما من خلاله أحد أقاربهما أنه نسي جواز سفره معهم، ولأن سفره خارج المملكة يحتم عليه إحضار جواز السفر، ولذا فقد اضطر الاثنان -الأب وابن عمه- للسفر إلى جدة، وقد رافقهم أيضاً بعض أقاربهم وهم عمر بن سالم

بانويروجد زوجة العريس خميس الخيل، كما رافقهم سليمان بن جحلان زوج خالة العروس وبرفقته ابنته خديجة، التي من المزمع أن يتم عقد مراسم زواجها في مدينة جدة قريباً؛ لذا فقد استقل الجميع رحلة الخطوط العربية السعودية التي كان مقرراً لها أن تغلق قرابة الساعة السادسة وثلاثين دقيقة مساءً.

يقول خميس الخيل: حاولت أن أقنع والدي وابن عمي وأقارب زوجتي بتأجيل سفرهم إلى الغد؛ ليدركوا مناسبة العشاء، بيد أن ظروف سفر قريبتنا إلى الخارج وضرورة تسليمه جواز سفره كان أمراً ملحاً، وفي المطار ودّعنا الجميع على أنهم استقلوا طائرة الساعة السادسة، إلا أن واقعا لأحداث الذي وقفنا على تفاصيلها في اليوم الثاني للحادثة خلص إلى أن ركاب طائرة الساعة السادسة ألحقوا بالرحلة القادمة من كراتشي، والتي أقلعت قرابة التاسعة وثمان دقائق؛ والسبب في ذلك أن عدد ركاب رحلة الساعة السادسة كانوا ستة عشر إلى عشرين شخصاً.

يقف خميس الخيل الذي كان حين الحادثة شاباً في بداية الثلاثين من عمره، وهو الآن على مشارف السبعين من العمر، ليتذكر كيف علم بخبر الرحلة، حيث دوى رنين الهاتف الثابت لجاره رفاع العتيبي في منزله بحي الناصرية عند الساعة الحادية عشر مساءً ينبئ أنالجماعة لم يصلوا، وهنا ذهب خميس وعدد من أقاربه إلى مطار الرياض، حيث فوجئوا بسيارات الإطفاء والإسعاف ودوريات النجدة وعدد من المتجمهرين من أهالي الركاب وكثير من الفضوليين، وهناك حاولوا الوقوف على تفاصيل الحادثة والتأكد من أسماء الركاب وأن الرحلة التي تعرضت للحادثة لم تكن رحلتهم التي استقلوها بيد أنهم لم يستطيعوا الوقوف على تفاصيل الأحداث، لكنهم علموا أن رحلة الساعة السادسة لم تغلق، وأن عليهم الانتظار للغد للتأكد من مصير ذويهم.

في مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي استطاع خميس معرفة جثمان ابن عمه، بيد أنه لم يستطع الوقوف على جثمان والده، وقد كرر ذلك، لكن لا جدوى كما استطاع أقرباؤه معرفة جد زوجته، بيد أنهم لم يقفوا على جثمان ابنته خديجة.

- تذكرة الأخ:

فهد بن عبدالله بن محمد السويلم كان شاباً يافعاً في التاسعة عشرة من العمر، قدم والده من منطقة القصيم إلى مكة المكرمة، وهناك ولد ابنه فهد من بين ثمانية أبناء وابنتين، تخرج فهد من معهد التربية البدنية ليلتحق بإحدى المدارس في مدينة جدة، وبعدها تم تعيينه أستاذاً لمادة التربية البدنية هناك، وبعد ثلاثة أشهر من مباشرته العمل في وظيفته بدأت الإجازة الصيفية التي بدأ معها الشاب فهد بالإعداد للزواج من إحدى قريباته، وأثناء الإجازة التقى فهد بجميع إخوته الذين جاء معظمهم من مدينة الرياض إلى مكة المكرمة؛ لقضاء أيام عيد الفطر المبارك مع والديهم، وعند عودة إخوته إلى الرياض حاول فهد إقناع

والدته برغبته في السفر مع إخوانه، وكرر محاولاته بمعية إخوته، ومع موافقة والدته سحب فهد شقيقه سعد الذي يكبره مباشرة، والذي يعمل آنذاك في شركة بترومين، وشقيقهما الأكبر صالح الذي كان ضابطًا في حرس الحدود، وبعد مرور ثلاثة أيام قرر فهد العودة إلى جدة؛ كي يستعد لمباشرة عمله من جديد، وكان لدى أخيه سعد تذكرة من الرياض إلى جدة، وكان ينوي السفر بها، لكنه فضّل منحها لأخيه فهد وألح عليه، ولم تكن تذاكر السفر آنذاك تسجل بالحاسب الآلي، كما كان بإمكان أي شخص أن يهب تذكرته أو يبيعه لمن شاء، ولم يكُ ثمة تدقيق على الأسماء أثناء صعود الطائرة، وفعلاً ذهب الاثنان إلى مطار الرياض، وكان موعد الرحلة قرابة الساعة العاشرة، وأثناء تواجد فهد في صالة المغادرة سمع موظف النداء الداخلي في صالات المطار يعلن عن إمكانية الالتحاق برحلة السعودية رقم (163) والمتجهة إلى مدينة جدة، وهي التي حطت -قبل أكثر من ساعتين- في مطار الرياض قادمة من مطار كراتشي بباكستان، فالتحق بها مع عددٍ من ركاب الرحلة التي كان مزعمًا أن تقلع إلى مطار جدة الدولي قبل الرحلة (163)، لكنها أُلغيت بسبب ندرة المقاعد المحجوزة على تلك الرحلة وتم إلحاق ركابها بالرحلة (163).

في صبيحة يوم الأربعاء وكعادتهما توجه الضابط صالح وأخوه سعد إلى أعمالهما، وهناك فُجِع الجميع حين سماعهم خبر احتراق طائرة الرحلة (163)، بيد أن شقيقهم سعد طمأنهم بأن الرحلة المعلن عنها ليست رحلة أخيه فهد، فهو يعرف رقم الرحلة وموعد إقلاعها، وهي لا تتطابق مع المعلومات التي وردت في الأخبار الإذاعية والصحفية، لكن شقيقه صالح لم يهدأ له بال؛ لأن فهد لم يصل إلى منزل والده في مكة المكرمة؛ لذا توجه إلى مطار الرياض، وهناك وجد زحامًا من أهالي الركاب وإجراءات أمنية مشددة، وأوضح له المسؤولون بالمطار أن لا معلومات تفصيلية لديهم، لاسيما في ما يتعلق بأسماء الركاب التي سوف تعلن في الظهيرة، ربما من قبل الجهات الأمنية وعبر وسائل الإعلام؛ ما دعاه للعودة إلى مقر عمله، وهناك ظل يتتبع أخبار أخيه إلى أن وصله الخبر الصادم حيث أحد ركاب الطائرة كان يحمل اسم سعد بن عبدالله السويلم، والحقيقة أنه فهد الذي سافر بتذكرة أخيه، وانتقل من رحلة الساعة العاشرة إلى رحلة الساعة التاسعة التي كانت آخر العهد به رحمه الله.

- أبناء جرول:

أربعة شبان بأعمار الزهور جمعتهم الصحبة والجيرة والطموح والقدر المحتوم، فبين أزقة حي جرول في مكة المكرمة كانت منازل جوهرجي وسبهاني وشعبي ومقيبيل على موعدٍ مع سرادق العزاء لأبنائها الأربعة خالد بن محسن مقيبيل، ويوسف أحمد شعبي، ومحمد جميل سبهاني، وعمار محمد جوهرجي.

كان خالد مقيبيل ابن الثانية والعشرين من العمر بقسم اللغة الإنكليزية في كلية الآداب بجامعة الملك عبد العزيز بجدة، وكان المساعد الأيمن لوالده الذي يعيل أسرة من خمسة

أولاد، هم الفقيد خالد وإخوته سعيد وحسين ومحمد وأحمد وشقيقة أخرى حديثة التخرج من الثانوية العامة؛ ونظرًا لكون عمل العمّ محسن بعيدًا عن منزله ويحتاج إلى جهدٍ والتزامٍ وتفريغٍ، ولذا كان العمّ محسن يسند بعض مهامه-لاسيما المنزلية-إلأولادها الخمسة، ولأن خالد-رحمه لله- كان أكبرهم فقد كان يحل محل والده في غيابه.

ذات مرة اجتمع خالدٌ مع زملائه الثلاثة في حي جرول، واتفق الأربعة على إقناع أهاليهم بضرورة السفر إلى الرياض لتقديم أوراقهم هناك، حيث وصلتهم الأخبار عن فتح مجال القبول للراغبين بالالتحاق بالحرس الوطني، وفعلاً اتفق الأبناء الأربعة على السفر إلى الرياض صبيحة يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال؛ للإسراع بتقديم أوراقهم، ثم العودة في أقرب رحلة إلى جدة ومنها إلى مكة.

كان عمار جوهرجي ابن السبعة عشرة عامًا والحاصل على شهادة الكفاءة المتوسطة حريصًا على السفر وتقديم أوراقه في الحرس الوطني، وذهب إلى والد زميله خالد مقيبيل وأقنعه بضرورة السفر إلى الرياض، وذلك حين علم عمار-رحمه الله- أن والد زميله خالد مقيبيل-رحمه الله- غير مشجعٍ لفكرتهم وسفرهم. كان عمار شقيقًا لثلاثة أولادٍ: هم نبيل وعادل وفيصل وثلاث فتياتٍ، وقد نشأ يتيمًا؛ إذ توفي والده وهو في العاشرة من عمره.

الشاب الثالث كان جميل عبد الرازق سبهاني الذي لم يتجاوز العشرين من عمره، والذي لم يتبقَّ على تخرجه من قسم الاقتصاد وإدارة الأعمال بجامعة الملك عبد العزيز سوى ست عشرة ساعة دراسية، وقد هداه تفكيره في مستقبله إلى السفر مع أصحابه وأبناء جيرانه، حيث تقديم أوراقهم إلى الحرس الوطني، وفعلاً سافر جميل دون أن يعود إلى والده وأخويه سعيد وأيمن وشقيقتيه أنغام وغرام ووالدته التي لم تصدق أن ابنها تخرّج قبل أوانه، كما يصف ذلك محرر صحيفة البلاد محمد الحسيني.

لم يكن رابع هؤلاء الشبان الذي جمعهم الجوار والقدر سوى يوسف بن أحمد بن عابد شعبي الطالب في المستوى الثالث بكلية الاقتصاد والإدارة، والذي لم يتجاوز الرابعة والعشرين من عمره وهو واحدٌ من بين ثلاثة أبناء وأربع بناتٍ في أسرته، وفقًا لما ذكره والده العم أحمد الذي قال وهو يحكي قصة ابنه الفقيد-رحمه الله-: "إنه منذ شهر شعبان وهو يستعد لإجراء المقابلة الشخصية؛ لأنه كان في نيّته الالتحاق بالحرس الوطني بعد التخرج"، ويضيف: "عرفت بالخبر المفجع عن طريق عمّ الفقيد جميل سبهاني زميل ابني وصديقه، والذي توفي معه في نفس الحادث...، كانا دائمًا أصدقاء عاشا معًا، وماتا معًا"

(100)

- احتضان الأبناء:

حميد عقلان شابٌ يمَنِيٌّ في الثانية والعشرين من العمر، أوصل والدته مريم (86) عامًا وزوجة عمّه جميلة بنت محمد، وبمعيتهما أبناؤها محمد قاسم عقلان (15) عامًا، وعبد اللطيف "لطفي" (13) عامًا، وفاطمة (11) عامًا، وهدى (7) أعوام، وانتصار (4) أعوام، وخالد ابن الستة أشهر، أوصلهم إلى مطار الرياض القديم قرابة الساعة الثالثة عصرًا، حيث رحلتهم في منتصف العصر، وهناك وجد في المطار صديقه عبد الباري محمد نور أرتيري الجنسية، جاء هذا الشاب إلى المطار لعله يتمكن من الحصول على مقعدٍ شاغرٍ في أقرب رحلةٍ إلى مدينة جدة، وقد ضم الجميع في رحلة الساعة التاسعة مساءً، ولأن حميد كان متأكدًا من حجزه فقد أبلغ موظف الخطوط العربية السعودية أن زميلة عبد الباري سيكون بصحبة العائلة المكونة من ثمانية أشخاصٍ معظمهم من الأطفال، ولأن الحجوزات آنذاك كانت أكثر مرونة فقد قبل موظف الخطوط رغبة العائلة بإلحاق هذا الرجل، لاسيما حين أفتعه حميد عقلان أن والدته وزوجة عمّه امرأتان مسنتان وبمعيتهن ستة أطفال.

وبينما كانت العائلة تتجه إلى صالة المغادرة وجدت مريم "والدة حميد عقلان" إحدى زميلاتهما "حليمة" تلك المرأة التي كان لها من اسمها نصيب حيث استعادت معها "أم حميد" ذكريات الشباب وربيع العمر، كان حواراً شجياً وعناقاً حاراً انتهى بصحبة الدقائق الأخيرة... نعم سوف تغادر "حليمة" مع قرينتها وصديقة طفولتها البريئة على متن الرحلة (163)، كما سوف تغادر معها بعد أقل من ساعتين الحياة الفانية، وكم كان اللقاء سعيداً وفرحة والدتي -كما يقول حميد عقلان- أبداً لم تفارق مخيلتي إذ كان بينهما صداقةً وزمالةً قديمة، وكان من دواعي سروري وجود العمّة حليمة مع والدتي في ذات الرحلة.

عاد حميد بعد أن اطمأن على دخول عائلته صالة المغادرة، وأوصى زميله عبد الباري عليها، ثم غادر المطار ليعود إلى منزل والده في حي الوزارات، وفي المساء رغب في غفوةٍ قصيرة، وطلب من أشقائه أن يوقظوه قبل الساعة العاشرة مساءً، حيث "وردته" في العمل ولكن زميله عمر المبارك الذي يعمل في إحدى الشركات التابعة لمطار الرياض اتصل به، وكرراتصاله إلى أن استيقظ حميد من نومه على رنين هاتف منزله، حينذاك أخبره عمر بخبر الطائرة المدنية التي تحترق في مطار الرياض، ولم يكن عمر حينها يعلم أن عائلة زميله في المطار، إنما أراد إبلاغه بالخبر كعادتهما مع كل خبر ذي أهمية.

يقول حميد: فوجئت وقلت لزميلي عمر إن والدتي وأقاربي على متن إحدى الرحلات المتجهة إلى مدينة جدة، حينها أجريت اتصالاً بأقاربنا في مدينة جدة، حيث أن سفر والدتي وزوجة عمي وأبنائه كان لحضور فرح أحد أبناء عمومتنا هناك في جدة، وبالارتباط أبلغني أقاربي أن عقلان بن جميلة "ابن عمي" ما يزال في مطار جدة ينتظر وصولهم إلى هناك، هنا تركت كل شيء وأسرعت إلى مطار الرياض، وهناك ظلّ الخبر مضطرباً، ارتباكٌ وسؤالٌ مستمرٌّ عن عددٍ من الرحلات، فأبلغنا المسؤولين في المطار أنه لا يمكن إثبات أو نفي أي معلوماتٍ ما لم تتأكد الأخبار وطبلوا منا العودة ومتابعة الجديد عبر الهاتف.

يضيف حميد عقلان: هنا ذهبت إلى أحد زملائي، وكان يعمل في شركات أبي الجدائل التي كانت متعاقدة مع الخطوط السعودية، وكان معي أبناء عمي عبد الله وعقلان أبناء جميلة زوجة عمي، ولما لم نقف على خبر جديد طلب مني زميلي محمد نور أن أعود للمنزل على أن يخبرني بكل ما هو جديد، فأعطيته رقم أحد أقارب؛ لأنني لن أستطيع الذهاب إلى المنزل بهذه الحالة، وخشيت أن يعلم والدي بالخبر، وفعلاً توجهت مع ابني عمي إلى منزل أحد الأقارب، وهناك وبعد قرابة ساعة وردنا اتصال من زميلي محمد نور الذي قال لقرابي صاحب المنزل أن لا يخبرني فجأة بالخبر، لكن صاحب المنزل لم يتمالك نفسه وبدأ متأثراً، هنا أخذت السماع، وعلمت أن الجميع توفوا، فكانت صدمة كبيرة لي ولأبناء عمي الذين فقدوا والدتهم وستة من أشقائهم، وكم كان المشهد حزيناً حتى عندما كنا في المطار، كان ثمة رجل يتساءل بحرقة عن أقاربه، ويردد إنهم عرسان... إنهم عرسان... انهار هذا الرجل أمامي والناس من حوله مفعجون في أقاربهم، تحاملت على نفسي وأبناء عمي، وذهبت إلى منزل أبي أخبرت أشقائي وطلبت ألا يخبروا والدي إلا حين يستيقظ من النوم لصلاة الفجر، وكان من عادته أن يستيقظ قبل الصلاة بساعة يتوضأ ويصلي صلاة الليل ثم يجلس ليقرأ القرآن الكريم، وبعد أن فرغ بدأنا معه بالحديث ثم أخبرناه، وكان رحمه الله ثابتاً رغم الحزن في عينيه وقلبه، ظل جالساً يذكر الله سبحانه ويثني عليه، ثم التفت إلينا وقال كيف سنخبر عمكم؟ هنا اتفقنا على أن نصلي مع عمي في المسجد، وكنا جميعاً في حارة واحدة بحي الوزارات، وكان عمي يؤذن في المسجد الذي يقع بأول الشارع، بينما اعتاد والدي أن يصلي في المسجد القريب من منزلنا، بعد صلاة الفجر شاهدنا عمي في مسجده ففتعجب حين رأنا، سلم على والدي - وكان والدي أسن منه - ثم سأله: لماذا لم تصلوا اليوم في مسجدهم؟ قلنا: أحببنا اليوم أن ندرك الصلاة معك، استمر يردد أذكار الصلاة، ولكنه شعر باضطرابنا وشاهد علامات الحزن والبكاء على وجوه أبنائه وعلى وجوهنا نحن أيضاً، صحبناه لمنزل والدي وهو يشعر أننا نخفي أمراً ما؛ لذا ظل يسألنا: ما الذي حدث أبلغوني؟ ضممناه إلى صدورنا وأبلغناه بالخبر، فجمع وقال: جميعهم؟ قلنا: نعم، قال: حتى جميلة؟ يقصد زوجته، قلنا: ما عند الله خير وأبقى، هنا لبث مدة خمس دقائق كأنما كان في غيبوبة، ثم قام يحمد الله ويحوقل، نعم كان ثابتاً ثبات الجبال، وطلب والدي منه البقاء في منزلنا... لا نريده أن يذهب لمنزله فتتقافز أمامه صور زوجته وأبنائه فيتألم فوق ألمه، يقول حميد: ظل معنا لمدة شهرين ثم طلبت منه عمتي أن يقدم إليها وألحت عليه فافتنع وسافر إلى اليمن، وهناك كررت عليه ضرورة الزواج لكن محاولاتها كانت تصطدم برفضه التام، بيد أنها لم تيأس وظلت تكرر عليه رغبة منها في إخراجه من عزلته التي عاشها بعد فقد زوجته وأبنائه، وأخيراً بدا لها أنه اقتنع بعد فترة من الزمن وبعد إلحاح شديد من أهله وجماعته، وفعلاً تزوج هذا الشيخ المكوم فوهبه الله ستة أولاد، ثلاثة أبناء وثلاث بنات بعدد الذين فقدهم وبحسب تربيتهم، وسماهم بذات الأسماء ليعيش بعد وفاة زوجته وأبنائه تسعة وعشرين عاماً، أي أنه توفي عام 1429هـ الموافق 2009م.

يستطرد حميد في سرد أحداث ليلة الحادثة وما تلاها من مفارقات فيقول: لم يستطع الجميع الخلود إلى النوم فجر ذلك اليوم، وفي ساعات الصباح الباكر ذهبنا جميعاً نبحت

عن جثامين أهلنا استطعت أن أتعرّف على جثمان والدتي من خلال خاتمها الذي لن أنساه أبداً، وكانت رحمها الله مبتسمةً، كما استطعت مع أبناء عمّي التعرّف على والدتهم حيث لم تزل السنة الناروجهها -رحمها الله- وكان في حضنها ابنها الصغير خالد، وجدناه سليماً من النار أيضاً، كما استطعنا معرفة ابنها عبد اللطيف "لطفي"، وكان مبتسماً بوضوح شديد، أما الطفلة انتصار فقد شبّهنا عليها، والباقي لم نستطيع التعرّف عليه ما عدا زميلي عبد الباري الذي وجدته في المطار وألحقناه بالرحلة، وقد وجدته سليماً من النار كما تركته في المطار ومعه كامل أوراقه الثبوتية سليمة، لم تمسها أو تمسه النيران.

- مساعد القائد:

لم تكن رحلته ولكنها قدره، هذا ما عنونت به مجلة "اقرأ" التي أجرت لقاءً مطوّلاً مع أسرة مساعد القائد سامي بن عبدالله حسنين، الذي كان يهوى علوم الطيران منذ صغره. ويذكر حامد حسنين الشقيق الأكبر للقائد سامي أن أخاه التحق بعد حصوله على الشهادة الثانوية ببرنامج الخطوط الجوية العربية السعودية لتدريب الطيارين، حيث سافر إلى أمريكا لدراسة الطيران، واستمرّ في دراسته لعلوم الطيران هناك قرابة سبعة أشهر، ثم ما لبث أن عاد إلى السعودية، ولم يستطع معرفة سبب عودته، وإن كان يرجّح اختلافه مع أحد مدرسيه الذين كان البعض منهم يعامل طلابه دونما احترام.

وبعودة القائد سامي إلى بلاده التحق مع شقيقه حامد في ميدان التجارة، ويذكر حامد إنه أثناء تجوالهم في إحدى الدول لإتمام بعض عمليات الاستيراد كان شقيقه سامي يقوم باستئجار طائرات التدريب، وهناك يبدأ بالتحليق والطيران محققاً أمنيته التي طالما كان يحلم بها، ويذكر أنه وهو في السادسة عشرة من عمره كان يعرب عن عشقه لهذه الهواية ويتحدث عنها كثيراً، وفي إحدى المرات حصل على قبعة طيارٍ ملقاة في الطريق، فقام بغسلها وذهب إلى محل التصوير؛ ليأخذ صورةً تذكاريةً، وكان يسعى دائماً لتحقيق هذه الأمنية (101).

وفي إحدى المرات يقول حامد: كنّا عائدين من بلجيكا على طائرة الخطوط الجوية العربية السعودية، قلت له: انظر إلى زملائك من الملاحين والطيارين السعوديين، ألم يكن من الأفضل أن تكون معهم؟ فقال: كم أتمنى أن أكون معهم، ولكن ما العمل؟ قلت له: لا بأس أنا أتولى عملية الإنفاق على دراستك، وما عليك إلا المبادرة بالعودة.

يقول حامد: فعلاً بدأنا بعد عودتنا الاتصال بمعاهد الطيران في أمريكا، كما بدأنا نجمع المصاريف والرسوم، حتى أننا فكرنا حينها في بيع منزلنا لتأمين مصاريف الدراسة ويضيف: أذكر أن رجل الأعمال المعروف الزميل إسماعيل قطب الدين -رحمه الله- كان من الذين شجعوا سامي على دراسة الطيران، واستعدّ فعلاً لمساعدته في إكمال دراسته لعلوم الطيران المدني.

إن واقع الأحداث في حادثة الرحلة (163) سيعرض لنا مفارقاتٍ وعجائب؛ لذا علينا أن نحفظ هذا الاسم جيداً محمد إسماعيل قطب الدين، هذا الجار والصدیق الوفي لأسرة آل حسنين، ستقرأ فيما بعد أنه كان أحد ضحايا هذه الرحلة، نعم لقد التحق قطب في الرحلة (163) التي كان سامي حسنين مساعداً لقائدها محمد الخويطر، ولك أن تتساءل: هل التحق الأستاذ قطب بالرحلة بعد هبوطها في أرض مطار الرياض، أم أنه كان على متنها وهي قادمة من كراتشي؟ كما هو حال رجل الأعمال السيد سليمان بن حمزة بن حامد هرساني، بل لك أن تتساءل أيضاً: هل كان رجل الأعمال محمد إسماعيل قطب على علمٍ بموقع القائد سامي في الرحلة؟ هل التقى الاثنان في مقصورة الطائرة أو صالة المطار؟ وإن كان بإمكانك الحصول على إجابة السؤال الأول هل أقبل الأستاذ محمد إسماعيل من الرياض أو كراتشي؟، فإنه ليس لنا أن نعلم هل التقى الاثنان قبل وفاتهما بدقائق، أم أن تواجد كل منهما في ذات الرحلة إنما جاء من باب عدم علم أحدهما بالآخر؟ وهو ما حدث لصديقي الطفولة الدكتور محمد بن عبد الله الغامدي وصديقه أحمد بن صالح بن سند الغامدي-رحمهما الله-.

نشرت صحيفة البلاد في عددها (6518) بتاريخ السبت الثالث عشر من شهر شوال عام 1400هـ في صفحتها الثانية عشرة أن رجل الأعمال الأستاذ محمد إسماعيل قطب، كان عائداً من الرياض إلى جدة، حيث أسرته وأولاده ينتظرونه بعد إنجازه بعض الأعمال التي تخصه؛ وعليه فإنه -رحمه الله- التحق بالطائرة من مطار الرياض لا من كراتشي.

يستطرد حامد حسنين في سرد قصة شقيقه سامي مع الطيران فيقول: بينما كنا نستعد ونجهز أنفسنا لإتمام دراسته على نفقته جاءنا خطابٌ من الخطوط الجوية العربية السعودية، يطلب منه العودة لإكمال دراسته مع جميع زملائه الذين عادوا من نفس الدورة، وكانت فرحته بهذا الخبر لا توصف، حيث لم يبق على إتمام دراسته أكثر من 16 ساعة ليصبح مساعد طيار، وبعد ذلك عاد وعمل في الخطوط الجوية العربية السعودية، وبدأ عمله على الطائرة (737)، ثم انتدب إلى بريطانيا للتدرب على التراسيتار، وبدءاً من خامس أيام العيد أصبح مساعداً للقائد على التراسيتار بعد أن أنهى تدريباته في الخارج والداخل، وكان من المفروض أن يصبح بعد ثلاثة أشهر قائداً للتراسيتار؛ لذلك كان حريصاً على أن ينهي عدد ساعات الطيران المطلوبة منه، ويضيف شقيقه حامد قائلاً: أذكر أنه عندما كان يعمل معي بالتجارة كان يقول: إن التجارة خدمة خاصة، وليس فيها خدمة عامة، وكم أتمنى أن يكون عملي في مرفق عام؛ حتى تكون خدمتي عامةً، لذا كان دائماً يحن إلى الطيران حتى عاد إليه.

- متزوج وله طفلان:

كان عمره حين توفي -رحمه الله- 28 سنة، وكان قد تزوج قبل وفاته بأربع سنوات، ولديه من الأولاد خالد عمره 3 سنوات، وخلود التي أكملت في يوم وفاته عامها الأول، وكان

المفروض بعد عودته من هذه الرحلة أن يحتفل بيوم ميلادها، حيث أخبر أنه سيحضر هدايا حفلة ميلادها من كراتشي، المحطة الأخيرة التي كان فيها قبل أن يصل إلى الرياض، ويذكر أشقاؤه أن عيد الفطر الذي سبق وفاته بثمانية أيام كان أول عيد يقضيه مع أسرته، وقد طلبت منه زوجته أن ينهي معهم أيام العيد الأربعة، وأن يستريح من الطيران قليلاً، لكنه أصرّ على أن يلازم عمله، فسافر إلى القاهرة ثم كانت رحلته الأخيرة إلى كراتشي ولم يعد منها.

- هذا قدره:

لم تكن الرحلة المتجهة من جدة إلى كراتشي هي رحلته، ويقول شقيقه حامد: لم يكن مفروضاً أن يسافر عليها، ولكن وافق تواجده في المطار ومعه ابنه خالد للسؤال عن بريدهتغيب مساعد قائد الرحلة المتجهة إلى باكستان، هناك دخل في نقاشٍ مع أحد زملائه حول مدى استعداداه للقيام بهذه الرحلة التي وافق سامي-رحمه الله - أن يتسلمها تقديراً منه لظروف زميله، هنا استأذن زملاءه في مطار جدة ليعود إلى منزله ويستبدل ملابسه ويعيد ابنه خالد يستلم رحلة كراتشي، وقد سرد مراسل صحيفة "نوائى وقت" الباكستانية سهيل البخاري (102) قصة حضور القائد سامي إلى مطار جدة واستلام هذه الرحلة التي لم تكن رحلته بالأصل، وربما أن مراسل الصحيفة الباكستانية نقل هذا الخبر من الحوار الذي أجري مع أسرة القائد سامي في مجلة اقرأ، ومن كراتشي اتصل بالعائلة يطمنهم ويبلغهم السلام، وكان-كما يقول شقيقه - من عاداته أن يتصل بهم من كل مكان يذهب إليه، حتى لو كان في الرياض أو المدينة، وهناك أخبرهم أنه قد اشترى هدايا حفل ميلاد ابنته، واشترى الطيور التي طلبها منه أخوه "شاس" (103)، كما أخبرهم أيضاً أنه سيكون عندهم قريباً، ووصلت الطائرة إلى الرياض، ولكنه لم يتصل بأسرته كعادته؛ ربما لانشغاله أو أن الشوق لرؤيتهم أنساه الاتصال بهم، كما يقول شقيقه حامد (104).

- كيف علمنا بالكارثة؟

وعن الليلة التي وقع فيها الحادث وكيف وصل خبر الرحلة (163) لعائلة حسنينيقول الأستاذ حامد: لم أنم وكنت قلقاً، وفي الساعة الرابعة صباحاً من يوم الأربعاء كان يدق في بيتنا جرسان، جرس الهاتف وعليه مكالمة من ابن عمي محمد حسنين في أمريكا، وجرس الباب وأمامه أربعة من موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية، اثنان بلبسهم الرسمي واثنان بالملابس المدنية، أجبت على جرس الباب وأدخلت موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية إلى الصالة، وعدت إلى الهاتف وكلا الجرسين زادني قلقاً على قلقي الذي أمسيت فيه.

سألني ابن عمي من أمريكا: أين سامي، وهل سيارته في البيت؟ أجبت بما أعرف، فقال: إننا شاهدنا وسمعنا عبر وسائل الإعلام الأمريكية أن هناك طائرة ترايستار احترقت وأخشى أن

يكون سامي فيها، بعد أن انتهيت من المكالمة عدت إلى الإخوة الذين في الصالة، وكان الحزن على وجوههم يسبق كلامهم، وطلبوا مني أن أتمالك أعصابي وأن أكون مؤمناً بالله، فإن أحد إخوتهم في العمل احترقت به طائرة، لم أتمالك أعصابي وكاد يغمى عليّ، صُغقت فعلاً ولم أستطع أن أكلمهم، وكانت أصعب اللحظات أن أخبر بقية الأسرة، كيف أخبر زوجته وأمّ أولاده؟ وكيف أخبر أمّه وجدّته؟ وكيف أخبر أخواله وبقيّة الأسرة؟؛ تمنيت أن لا أكون في هذا الموقع، ولكن لا رادّ لقضاء الله، اتصلت بأخي (شاس) الذي يصغر سامي، وطلبت منه أن يتولى إخبار والدته وأخواله وبقيّة أفراد الأسرة، وفي الساعة التاسعة صباحاً جاءت مجموعة كبيرة من أسرة الخطوط الجوية العربية السعودية، وتصحبهم سيارة إسعافٍ وطبيبٌ وممرضةٌ وقدموا لي التعازي والمواساة، وفعلاً احتجنا للطبيب والممرضة، فقد كانت حالة زوجة المرحوم سيئة جداً وأعصابها متوترة، وبقينا لدينا نهار ذلك اليوم وليلته، حيث قامت الخطوط الجوية العربية السعودية بإرسال برقية "تلكس" إلى مكتبها في القاهرة؛ لتقديم التعزية إلى الوالدة التي كانت موجودة في القاهرة وإعادتها إلى جدة.

يقول حامد حسنين: كان هذا اليوم من أصعب الأيام، فقد امتلأ البيت بالبكاء، وحضر جميع أقارب المرحوم؛ لأنه -رحمه الله- كان محبوباً من قبل الجميع، وأذكر أنه في يوم العيد لم يترك أحداً من أهله وأقاربه إلا وقام بزيارته، كان مرحاً وصاحب نكتةٍ وذكاء، وكان مؤمناً بالله وبالقضاء والقدر، وكان أحياناً يقول: نحن والأطباء نعمل في أصعب وأخطر مهنة، ولكنني أحبّ هذه المهنة، وعندما كان يمازح زوجته يقول لها: (ايش تسوي وأنت طول اليوم قاعدة في البيت لكنيانا الله أعلم بحياتي، أطلع ويمكن أرجع ويمكن ما أرجع، ويمكن تطيح الطائرة ويمكن تحترق ويمكن ويمكن...) (105).

درس سامي حسنين المرحلة الابتدائية والمتوسطة والثانوية بمدرسة الفلاح في جدة، وكان -كما يذكر أشقاؤه- متميزاً في دراسته، ولكن كان طموحه المبكر أن يصبح طياراً، وكان دائم الحديث في مراحل حياته الأولى عن أنواع الطائرات وسرعتها وخصائصها وكان من المقرر أن يعود بعد شهرين ونصف من تاريخ الحادثة إلى الولايات المتحدة الأمريكية لإكمال فترة التدريب، لكن أجله المحتوم وافاه قبل أن يروي نهمه من مهنته ويكمل مشواره الدراسي ليحقق أمانيه التي سعى للوصول إليها.

كان الشاب سامي -رحمه الله- كما يقول شقيقه حامد عنيداً في سبيل تحقيق هذه الأمانى، والاستمرار في دراسة الطيران، ويقول: كنت ألمس في عيني أخي كل السعادة وهو يغادر المنزل أو يعود، ونشعر بأنه مهووسٌ طيران، ولكننا كنّا وإخوته الآخرون نشعر بالاعتزاز بمطامحه ونفخر به، ونحسّ بأنه أنموذجٌ صادقٌ في حبّه لعمله وتفانيه في خدمة بلده. ويضيف: كنت أخبئ له مفاجأة كانت جديرةً بإسعاده، وكنت قد اخترت يوم الثلاثاء مساءً للكشف عن هذه المفاجأة بمناسبة ميلاد ابنته خلود، وكانت المفاجأة عبارةً عن مخططاتٍ كاملةٍ لقطعة أرضٍ بهدف إقامة منزلٍ متواضعٍ للفقيد وأسرته عليها، يؤمن بها حياة

ومستقبل أسرته وأبنائه، وقد صدمني الخبر؛ لأنني فقدت أخي أولاً، ولأنه لم يشاركنا الفرحة بهذه المفاجأة التي كان يعمل على تحقيقها بموارده البسيطة، وكنت أعتقد أنني أساعده في ذلك على تحقيقها وقد تحققتني غيابه، وكم هي سعادتنا بأن يلاقي سامي وجه ربه، وهو الإنسان الذي كان على درجة نغبته عليها من الورع والتقوى، حتى أن أصدقاءه في المركز الإسلامي بالولايات المتحدة الأمريكية كانوا يضعون صور شهاداته في ركن من أركان المركز اعتزازاً به، وتقديرًا منهم لوجهته الدينية العميقة، يُضاف إلى هذا أنه كان مرحاً ومحباً للجميع، ولعل أقرب الناس إليه هم. وزملاؤه وإخوته الطيارون عبد الإله غلام، وطارق يوسف عابد، وعصمت عمر زهران، هم في نفس الوقت زملاء دراسة وعمل وحياة، ويختم حامد حديثه بقوله: إنها إرادة الله، ولا راد لقضائه وقدره... وإنا لله وإنا إليه راجعون.

- الزوجة تتحدث:

كانت زوجة الفقيد سامي حسنين وهي السيدة صفاء حسن القرمة آخر من تحدث معه، حيث اتصل رحمه الله بمنزله حين هبطت الرحلة بمدينة الرياض وتقول أم خالد: لم أصدق ما سمعت عندما نُقل إلي الخبر، فقد كان المنزل مضاءً بالشموع، وكانت الاستعدادات البسيطة تنتظره ليشارك في ذكرى ميلاد ابنته "خلود"، حيثوافق مساء الثلاثاء ذكرى ميلادها الأولى، وكنا متفقيين على أن نرتب لهذه المناسبة، ولكنه لم يكن يعلم إذا كان هذا الترتيب سيتم ليلة عودته أو في الليلة الثانية، وقد حرصت على أن أهيئ كل شيء إذا عاد من السفر؛ لأخفف عنه عناء الترحال وأدخل السرور إلى قلبه، فهو يحب أولاده بشكل جنوني ويفرح بالأطفال لفرحتهم، ولا يتوانى عن قضاء وقته معهم كلما أتيح له أن يجلس معنا في المنزل، وما زاد حرصي على أن نعبر في هذا المساء لذكرى ميلاد ابنتنا خلود هو أنه كثير السفر واحتمالات مغادرته المنزل واردة في أية لحظة، كما أن مغادرته المنزل في هذه الرحلة كانت مفاجأة غير مريحة بالنسبة لي أساساً، إضافة إلى احتمالات أن تكون لديه في اليوم التالي إجازة كبيرة.

- لم تكن مهمته:

وتروي أم خالد قصة مغادرة مساعد قائد الطائرة في هذه الرحلة، رغم أن اسمه لم يكن مدرجاً ضمن طاقمها فتقول: لقد كان اسمه في جدول الاحتياط في ذلك المساء، ولكنه -رحمه الله- لم يكن يطيق الابتعاد عن المطار أبداً، حتى في يوم إجازته تراه إما يربط في المنزل، أو يذهب إلى قسم (الكروسكول)، أو أن يتفقد أحوال زملائه وأصدقائه في المطار، وكعادته أخذ معه ابنه خالد (3 سنوات)، وغادر المنزل دون أن أعرف إلى أين كان ذاهباً، ولكنه ما لبث أن عاد بصورة مفاجئة وأخبرني بأنه مسافر، فأعربت له عن عدم ارتياحي؛ لأننا سنفتقد وجوده معنا كما افتقدناه طويلاً، قلت له: ولكنك احتياطي، فنظر إلي بعين وهو يقول: ولكن تعرفين يا عزيزتي أن عملنا أبو المفاجآت وتقبلتها على مضض، ولم أشأ

إشعاره بعدم ارتياحي، لاسيما وأن المخاوف لا تكاد تغادرني كلما غادر المنزل في رحلة، وكأنني كنت أتوقع شرًا باستمرار، ولم أدرك أن هذا الإحساس الذي تمكّن منّي كان له ما يبرره، وإن كان ربّ العباد هو العالم الوحيد بالأسرار، ولكنه كان مجرد حدسٍ وشعورٍ خفيّ لا يعلمه إلا الله، وفي كل مرةٍ كُنّا نلتقي فيها في منزلنا كنت أعبر له عن قلقي المستمر ومخاوفي هذه، وكان يقول لي باستمرار: (خلي إيمانك بالله قوي والمقدر مقدر)، وكنت أبلعمخاوفي وأطويها بين جوانحي وأسكت عليها، ويوم سفره لم أنس أن أقول له وهو يغادر المنزل على عجل: (خلي بالك من نفسك).

ووسط أحزانها تتذكر أم خالد الساعات الأخيرة من حياة زوجها وتقول: لقد كان أشدّ ما أحزنني هو أن الفقيد الغالي اتصل بنا من الرياض فور عودته من كراتشي بالهاتف وقال: إنه سيصل إلينا إن شاء الله بعد ساعتين، وطلب مني أن أسجّل الحلقة الجديدة من مسلسل (عيلة الدغري) بالفيديو (106)؛ حتى لا تفوته مشاهدتها، وودعته وانصرفت إلى تدبير أمور المنزل بعد أن وضعت الشريط في الفيديو استجابةً لرغبته، وأخذت أستكمل الاستعداد لحفل الميلاد، وبعد مضي الوقت المحدد لوصولها شعرت بالقلق، ولكنه قلقٌ عاديٌّ؛ لأنني لم أكن لأتصور أن مكروهاً ما لا قدر الله قد حدث، وفي تمام الساعة الحادية عشرة اتصلت بالمطار، وسألت عنه وعن الرحلة ولم أشكّ في إجابة المختصين بأن الطائرة تأخرت بعض الشيء، ونمت تلك الليلة لأفاجأ في الصباح بالخبر الكارثة من أحد أشقائي، كما أن أخاه محمد حسنين (107) مدير قسم الهندسة الأرضية الذي كان يتلقى دراسته بأمريكا، اتصل بنا بعد أن سمع الخبر من التلفزيون الأمريكي وكانت المأساة، وتقول أم خالد: لقد ترك المنزل وأطفاله ثاني أيام العيد، وقام برحلة جويةٍ كجزءٍ من واجبه المعتاد، وعندما رجوته أن يمنح أبناءه هذه الفرصة ابتسم وهو يقول كعادته: إن السعادة في أن يقضي مئات الناس أعيادهم مع أهاليهم نتيجة أدائي واجبي في هذا الوقت بالذات، وتمنيت له التوفيق ومضى إلى غايته، وكلما كنت أحذره من كثرة الطيران كان يقول لي: "ما دمنا نطير تحت لا إله إلا الله فلا تخافي عليّ يا عزيزتي" (108).

- قائد الطائرة:

الشيخ عبدالله بن سليمان أول وأشهر وزير لها، وفي مكة عاش علي الخويطر وجميع أبنائه، وكان مولد ابنه القائد الطيار محمد مكة المكرمة عام 1362هـ، وقد تلقى تعليمه في المرحلة الابتدائية بمدرسة الخالدية، ثم درس المرحلة المتوسطة في مدرسة الزهراء ثم المدرسة العسكرية، وكانت عبارةً عن مرحلتين متوسطة وثانوية، وفعلاً أنهى المرحلة المتوسطة، لكنه عاد لإكمال دراسته والتحق بمعهد تدريب الطيارين بمدينة جدة، وخلالها تلقى عدداً من الدورات التدريبية على أنواعٍ متعددة من الطائرات إلى أن بلغ رتبة قائد طيارٍ مدنيٍّ، وكان رحمه الله عند وفاته قد أنهى ما يقارب خمسة آلاف وثمانمئة ساعة طيران.

وكان قد بدأ دراسة الطيران قبل الحادثة بخمسة عشر عامًا، وتخرج طيارًا مدنيًا قبل الحادثة بأحد عشر عامًا، وبدأ خدمته بطائرة الداكوتا وتدرج إلى أن وصل الترايستار. وكانت الرحلة (163) آخر رحلة للقائد محمد الخويطر، حيث كان من المقرر أن يتمتع بإجازة يلتحق بعدها بدورة تدريبية في الولايات المتحدة لمدة شهر يتدرب فيها على طائرات الجامبو.

تميزت عائلة علي الخويطر والد قائد الطائرة -رحمهما الله- بأنها أسرة علم، وقد حرص والدهم على تعليمهم، فأشقاء القائد محمد الخويطر الخمسة إبراهيم وسعد وعبدالعزیز وعبدالله وفيصل جميعهم قد حصلوا على شهادات متقدمة وتبوؤا مناصب عليا، كما حرص محمد-رحمه الله- على أن تكمل زوجته دراستها الجامعية ثم تواصل دراستها العليا، وكان ترتيب القائد محمد الثالث بين إخوته، بعد شقيقه سعد الذي توفي عام 1426هـ -رحمه الله- إثر سكتة قلبية داهمته وهو يقود سيارته على طريق الدائري الشرقي في مدينة الرياض، حرص سعد على تبني قضية براءة أخيه من التهم التي تكيلها له التقارير الرسمية وغير الرسمية للحادثة، وكذلك الصحف الغربية لاسيما الأمريكية، وكانت الحجج التي يقدمها سعد على درجة من الدراية والقراءة الدقيقة لما حدث، كما أنه وقف على الأخطاء الفنية لطائرات الترايستار وقصور العاملين بإدارة الصيانة وكذلك موظفي الطوارئ والإنقاذ، ولم يتوقف وفاء سعد مع أخيه على تبنيه قضية براءة شقيقه بل إنه تكفل بابني أخيه الفقيد (ريان ورعد)، وفعلاً لم يشعر الاثنان بفقد والدهما، بل كررا على مسامعي محاسن عمهما سعد ووفاءه وصدق اهتمامه وحرصه عليهما. ويذكر سعد أن شقيقه محمد هو من اختار تخصصه ورغب في دراسة علوم الطيران، كما يذكر والده أنه لا يتدخل في اختيارات أبنائه.

كان فيصل الشقيق الأصغر للقائد محمد يدرس آنذاك في الولايات المتحدة الأمريكية، وحين وقوع الحادثة حاول إخوته ألا يبلغوه الخبر إلا على دفعات، بيد أنه سبقهم واتصل يسأل عن أخيه وعن الحادثة التي شاهدها في شبكات التلفزيون الأمريكية.

ويذكر شقيقه سعد أن آخر جلسة له مع والده وأشقائه كانت قبل الحادثة بأربع ليال، تحدث فيها القائد محمد عن رغبته بالتمتع بإجازة، وكان -رحمه الله- قد تعرض قبل هذه الحادثة لعطل فني في إحدى رحلاته المتجهة من مطار جدة الدولي إلى مطار تبوك، ولكنه بفضل الله استطاع إعادة الطائرة إلى مطار جدة بسلام، وكانت علاقته بزملائه الطيارين وطيدة، كنبيل طاشكندي وعمر هنكار وغازي قربان رحمهم الله.

كما كان من ضحايا الحادثة كل من شيخ بن أبي بكر صادق الكاف الذي يعمل بشركة عبداللطيف جميل القابضة، وكذلك سعود بن حسن الكليفيخ، وكانت وزارة الصحة قد تقدمت بنعي اثنين من منسوبيها وهما: الشيخ صالح بن جمال حريبي مدير الإدارة

القانونية بالوزارة وطبيب الامتياز بمستشفى الرياض المركزي الدكتور -أنف الذكر- سمير
عبدالعزیز صابر.

مصير الطائرة

بعد تسعة عشر عامًا من المأساة قررت الخطوط الجوية العربية السعودية بيع الطائرة العجوز، التي أقصيت في إحدى زوايا مطار الرياض الدولي القديم، لتظل شامخة تحكي بكبرياء قصة مأساة اليوم الثامن من شهر شوال عام 1400هـ، حيث كان هيكلها المهيب سببًا في ليّ أعناق المارة الذين يُعيد لهم منظرها المرعب ذكرى المأساة بكامل تفاصيلها، لاسيما وهم يتلقون من أبنائهم الذين لم يدركوا حادثها المفجع جملةً من الأسئلة، التي كان من أشدها قسوة سؤال الطفل والده: لماذا لم يتم إنقاذ الركاب مادام أن الطائرة هبطت على الأرض؟

- بيع الطائرة:

في أوائل عام 1420هـ وبالتحديد في يوم 22/1/1420هـ، قررت الخطوط الجوية العربية السعودية بيع الطائرة المهيبة، وقد تمّ الاتصال ببعض الراغبين في شراء ما تبقى من هيكلها المحطم، حيث بقي جسم الطائرة كما هو بعد الحريق ما عدا سقفها العلوي وبعض الآليات والمحركات التي استفادت منها الخطوط السعودية في أسطولها العملاق.

حينذاك قبلت الخطوط الجوية العربية السعودية العرض الذي قدّمه لها رجل الأعمال السعودي المهندس طلال بن منصور العتيبي⁽¹⁰⁹⁾؛ حيث بيع هيكل الترايستار بمبلغ عشرة آلاف ريال، وهو مبلغ كان ركاب الطائرة في ذلك الزمان يحملون في حقائبهم الخاصة أضعافه، وقد وجد المهندس طلال في جرم الطائرة أموالاً محترقة تفوق هذا المبلغ، طالتها السنة النيران ولعبت بها عاديّات الزمان.

كان المهندس طلال موظفًا في الخطوط الجوية العربية السعودية، وجاء التحاقه بالوظيفة عام 1403هـ، أي بعد الحادثة بثلاث سنوات، وهي السنة التي بدأت فيها كوادرات الخطوط وموظفو الرئاسة العامة للطيران المدني بالانتقال إلى أرض المطار الجديد، حيث مطار الملك خالد الدولي الذي كان حينذاك تحفةً من تحف العمران، وقد أدرك المهندس العتيبي من خلال عمله حاجة الخطوط السعودية لسوق المعدات ومركبات نقل الأمتعة، التي كانت تظفر بعقودها بعض الشركات الأجنبية، والتي كانت سببًا لدفع هذا المهندس لأن يخوض تجربة العمل الحرّ من خلال خبرته بحاجة الخطوط الجوية العربية السعودية لمثل هذه الخدمات، وفعلاً استقال المهندس الشاب الذي يتحدث بأكثر من لغة، ويملك فكرًا استثماريًا ناضجًا بعد أن قضى عقدًا من السنين في أروقة مطار الملك خالد الدولي؛ ليبدأ مشواره الطويل مع تأمين المركبات والمعدات التي تحتاجها الخطوط، وفعلاً استطاع المهندس طلال وبعض المنافسين له أن يلّبوا حاجة الخطوط الجوية العربية السعودية من خلال الصناعة الوطنية التي لقيت قبولًا من قبل مسؤولي الخطوط والرئاسة العامة

للطيران المدني على حدّ سواء، وهي التجربة التي جعلته ومجموعةً من أقرانه ومنافسيه يعرضون بضاعتهم للخطوط، كما يشتركون منها بعض المعدات والمركبات والآليات القديمة التي كان من بينها طائرة الترايستار، التي طلب رجل الأعمال العقاري خالد بن عمر البطلان من المهندس طلال سرعة نقلها من مكانها، الذي يقع جنوب مخطط حي الواحة شمال مدينة الرياض، وهو الحي الذي كان جزءًا من مطار الرياض القديم، ودخل بعد انتقال المطار إلى ملكية القاعدة الجوية، وأصبح جزءًا من مطارها إلى أواخر عام 1419هـ، حيث تمّ البدء بتقسيم هذا الجزء كحيّ سكنيّ.

سارع المهندس طلال بعد التفاهم مع رجل الأعمال خالد البطلان بجلب موظفيه صبيحة أحد أيام شهر محرم من عام 1420هـ؛ ليبدأ في قصّ وتقطيع هيكل الطائرة، التي كانت سببًا في مساءلته من قبل رجال أمن قاعدة الملك فيصل الجوية، الذين طلبوا منه إحضار ما يثبت شراء الطائرة من الخطوط الجوية العربية السعودية، إلا أن ذلك لم يدم طويلًا، فسرعان ما سمح له بمواصلة عمله بعد التحقق من سلامة عمله وصدق أوراقه الرسمية.

-في جوف الطائرة:

ما الذي وجده المهندس طلال وسط هيكل طائرةٍ ظلّت جاثمة على أرض مطار الرياض القديم أكثر من تسعة عشر عامًا؟

يجيب المهندس طلال عن هذا السؤال، ويروي حجم المأساة والمعاناة التي كان يشهدها بأمّ عينه من خلال الموجودات التي قدمها له فريق العمل لديه، نعم لقد وجد المهندس وعماله مجموعةً من العملات السعودية في عهد الملك خالد، منها الورقي ومنها المعدني، وقد طالتها السنة الذهب وغبار الدخان الأسود، كما وجدوا عملاتٍ إيرانيةً سُكّت أيام الشاه الإيراني الذي أقصي عن سدّة الحكم في بلاده قبل الحادثة بقرابة سنةٍ واحدة، كما وجدوا مجموعةً من أقراطٍ وخواتم وأساور تساقطت من النساء أثناء الحادثة أو حين نقل الجثامين، كما وجدوا بعض حلق الأذان التي كانت السعودية قد ورّعت بعضًا منها على مضيفات الخطوط آنذاك، وعثروا أيضًا على عددٍ من البطاقات الشخصية لبعض الركاب الأجانب ورخصة أحد المهندسين "إيرلندي الجنسية" العاملين بمدينة الباحة، وقلمين فاخرين وقرص لساعة "سيتيزن" يدوية غمرته الأدخنة والرغوة الصابونية، كما عُثر على حقيبة تحت مقاعد الطائرة، وفيها مجموعةً من زجاجات العطر التي من الغرابة أنها لم تُصب بأذى رغم درجة الحرارة العالية التي تعرضت لها، ناهيك عن حجم الحريق الهائل الذي طال معظم أجزاء الطائرة، والأغرب من ذلك هو بقاء بعض المقاعد والكراسي في ذيل مقصورة الركاب سليمة، رغم أن السنة النار بدأت من ذيل الطائرة، كما أن حجم النار أسفل قمرة القيادة كان أكبر وأوسع منه في المناطق الأخرى رغم أن النار بدأت أسفل مجموعة الذيل في منطقة الأمتعة.

بين الممرات والمقاعد وجد العاملون مع المهندس طلال العتيبي شيكًا مصرفيًا سليمًا لم تمسه ألسنة النار بمبلغ قدره (2403.50) ألفان وأربعمئة وثلاثة ريالات وخمسون هللة، صادرًا من الخطوط الجوية العربية السعودية ومسجلًا باسم المضيضة فوزية صفي الدين، وربما أنه كان مُرتبها الشهري، وبجواره بطاقة العمل الخاصة بها، وقد ظلَّ هذا الشيك سليمًا من الغبار والنار؛ ليبقى وثيقة حية وشاهدًا حزينًا على مأساة ما كان لفصولها أن تنتهي حتى تاريخ إعداد هذا الكتاب.

- مشاهد مؤلمة:

ذكر المهندس طلال العتيبي أنهم عند تقطيع هيكل الطائرة وجدوا بعض الأعضاء البشرية في مقصورة الركاب وقمرة القيادة، وقد هاله الأمر كثيرًا وراح يبحث ويسأل مفتي عام المملكة العربية السعودية حينها سماحة الشيخ عبد العزيز بن باز -رحمه الله- والذي لم يكن آنذاك بمدينة الرياض، بل كان يعالج من مرضه الذي توفي به في منطقة مكة المكرمة؛ مما صعب على المهندس طلال الاتصال به، حيث توفي رحمه الله.

كان مشهد الزيوت وهي تتقاطر من جسم الطائرة حين تقطيعها يوحي بحجم الكارثة، ويقول المهندس طلال: إنها دهون بشرية، فيما أكد أحد المهندسين -باكستاني الجنسية- العاملين مع المهندس طلال أثناء تقطيع الطائرة أنه عثر على علبة سجائر وحقيبة مليئة بالعطور وخصلاً من شعر النساء.

كانت خزانات الوقود الفارغة مثار تعجب فريق العمل والمهندس طلال، الذي يزعم بل يتوقع أن القائد -بذكاء منه- أفرغ جزءًا كبيرًا من وقود الطائرة في الجو، وذلك حين اقتربه من أرض المطار، ورغم أن هذا اجتهادًا لا تثبته الدلائل ولا حتى محاورات الصندوق الأسود وتسجيلاته، إلا أنه يظل أمرًا أثار تساؤل المختصين، حيث ظلت مخازن الوقود سليمة لم تصلها ألسنة اللهب، رغم أن الطائرة حديثة الإقلاع، ومخازن الوقود ممتلئة، إلا أن هذه الخزانات تم إفراغها من الوقود في ظهيرة يوم الأربعاء، أي بعد وقوع الحادثة بأربع عشرة ساعة، حيث أفاد بذلك مراسل صحيفة الجزيرة الذي كان متواجدًا في الميدان.

على جناح الحدث

- الصورة الوحيدة:

لم يدر بخلد هواة التصوير -سواءً الفوتوغرافي أو حتى التلفزيوني - أن التقاط صورةٍ لهذه الطائرة سيكون سبقًا إعلاميًا وعملاً توثيقيًا، يؤرخ لحادثةٍ محزنةٍ تُعتبر من أكبر الحوادث في عالم الطيران المدني، وعلى الرغم من أن معلومات تسجيل الطائرة ضمن سرب الخطوط الجوية العربية السعودية، لا بدّ أن يحوي معلوماتٍ توثيقية، ربما تشمل الصور الفوتوغرافية للطائرة، إلا أن الأرشيف المتاح في وسائل الإعلام وفي المنتديات الخاصة بهواة الطيران ومنسوبي الطيران المدني، ظلّ عاجزًا عن توفير صورةٍ للطائرة قبل احتراقها، وعلى الرغم من أن عمر الطائرة حين الحادثة لم يتجاوز سنةً واحدةً (110)، إلا أن صورةً نادرةً تمّ التقاطها لهذه الطائرة التي تحمل رقمًا تسجيليًا هو (HZ - AHK) في مطار هترو قبل الحادثة بما يقارب ستة أشهر.

- ما دونه المؤرخون:

في كتاب (روضة الناظرين عن مآثر علماء نجد وحوادث السنين) ختم المؤرخ محمد بن عثمان القاضي جميع منقولاته، التي دون من خلالها الأخبار والتراجم والسير ووثق الأحداث وأيام الناس؛ لينهي كتابه الذي شمل عدة قرونٍ بأخبارٍ قصيرة، عايشها المؤرخ قبل أن يختم الكتاب بحادثة اقتحام جماعةٍ مسلحةٍ للحرم المكي الشريف فجر اليوم الأول من شهر محرم عام 1400هـ، ثم عرّج بخبر احتراق طائرة الترايستار في مطار الرياض الدولي القديم في الثامن من شهر شوال من نفس العام.

ويقول علامة الجزيرة الشيخ حمد الجاسر -رحمه الله - في كتابه (مؤرخو نجد من أهلها) (111) عند حديثه عن زميله ورفيق دربه المؤرخ محمد بن عثمان القاضي: "واستمر في ذكر بعض الحوادث والوفيات إلى شهر محرم عام 1400هـ، حيث أشار إلى حادثة الحرم، ثم احتراق الطائرة في مطار الرياض في الثامن من شهر شوال من ذلك العام".

- شراكة التحقيقات:

لاشكّ أن إجراءات التحقيق التي كانت تسعى لإصدار بيانٍ ختاميٍّ عن الحادثة -ومن ثمّ إتمام مخالصةٍ نهائيةٍ لتعويض الأطراف المتضررة- جاءت كأعمالٍ مشتركةٍ بين عددٍ من الجهات والمنظمات كرئاسة الطيران المدني السعودية والشركة المالكة التي هي الخطوط الجوية العربية السعودية، وكذلك الشركة المصنعة "لوكهيد مارتن"، وشركة تي دبليو إيه (T-W-A)، ومنظمة الطيران الفدرالية الأمريكية، ومنظمة التحقيقات الفدرالية، كما أن

المنظمة الدولية للطيران المدني "إيكاو - ICAO"، وشركات التأمين كانت من الأطراف المعنية بالحادثة.

- على خطى الأب:

بعد مرور سبعة عشر عامًا على حادثة الرحلة (163) ووفاة قائدها وجميع ركابها، التحق ريان بن محمد بن علي الخويطر ابن قائد الطائرة، بمعهد الطيران التابع للخطوط الجوية العربية السعودية، وكان ذلك بتاريخ 31/8/1997م، في ذات الشهر الذي توفي فيه والده، حيث استمرت دراسته قرابة خمس سنوات، قضى سنتين منها داخل المملكة، درس وتدرّب فيها على الطيران، كما درس اللغة الإنجليزية ثم أكمل دراسته في الخارج لمدة سنتين أيضًا، وعاد ليكمل دراسته في المملكة قرابة تسعة أشهر ليتخرج بتاريخ 18/2/2002م كمساعد طيار على طائرة الإيرباص، ليستمر عليها أربع سنواتٍ إلى أن أكمل ألف ساعة طيران، ليبتهت بعدها من قبل الخطوط الجوية العربية السعودية إلى مدينة "زيورخ" في سويسرا لدراسة طائرة ال "إمبراير" حديثة العهد في الأجواء السعودية آنذاك لمدة ثلاثة أشهر، واستمر على الإمبراير من عام 2006 إلى 2009م؛ لتتم ترقيته كمساعد طيار على طائرة ال "بوينغ 777"، ويستمر إلى عام 2015م الذي بدأ معه بالانخراط في اختبار الترقية من شهر فبراير ولمدة ثمانية أشهر؛ ليترقى في الحادي عشر من سبتمبر عام 2015م كقائد طيار على طائرة الإيرباص 320(112).

لم ينتهياً للقائد ريان الخويطر أن يطير بطائرة الترايستار التي كان حريصًا على قيادتها، والتي كانت آخر العهد بوالده -رحمه الله-، بيد أن هذه الطائرة التي توقفت صناعتها منذ عام 1984م، كانت قد تقاعدت في العديد من الدول مع منتصف التسعينيات الميلادية التي شهدت التحاق القائد ريانا لخويطر بدراسة الطيران عام 1997م، وإن كان بعضها استمر إلى ما بعد عام 2000م، إلا أن آخر يوم من عام 2003م شهد آخر رحلة لطائرة الترايستار (L-1011)، حيث قامت شركة (أمريكان إيرلانز) الأمريكية وشركة (أيرترانزت) الكندية برحلتيهما الأخيرتين لهذا النوع من الطائرات(113).

- الفأس الغليظة:

بعد حادثة الرحلة (163) أصبح من المؤلف لدى ركاب الدرجة الأولى في بعض الطائرات لا سيما طائرات الترايستار مشاهدة تلك العصا الغليظة، التي تحمل قَدومًا ذا رأسين، إحداهما مدببةٌ والأخرى حادةٌ، بحيث يستطيع قطع وكسر الأجسام الصلبة، كانت هذه الفأس الغليظة توضع خلف قمرة القيادة، وليس لها من المهام سوى حاجة فريق الملاحه لها عند الضرورات التي لاشك أنها وإن وجدت قبل حادثة الرحلة (163)، إلا أن بقاءها على مقربة من قمرة القيادة وفريق الملاحه أصبح من الضرورة بمكان، لاسيما بعد انتشار قصة أبواب الترايستار في الرحلة (163) واستحالة فتحها من الداخل، على أن

الزحام وتشبع أجسام الركاب من الغازات السامة كان من أهم الأسباب التي لم يتمكن معها طاقم الملاحه وحتى الركاب من فتح الأبواب من الداخل، ناهيك عن الأسباب الأخرى التي تمّت مناقشتها سابقًا.

ويجدر بالذكر أن هذه الفأس قدمت عملاً بطوليًا في منتصف عام 1985م، حيث اختطفت طائرة ركابٍ سعوديةٍ من نوع ترايستار، وطلب الخاطف توجيه الرحلة نحو العاصمة الإيرانية طهران، وهناك استطاع أحد ركاب الدرجة الأولى استخراج هذه الفأس ومهاجمة الخاطف إلى أن تمّت السيطرة عليه لتعود الرحلة إلى الرياض بجميع ركابها سالمين.

- لوكهيد تعاهد:

قبل الحادثة ببضعة أيام قدّم مكتب شركة لوكهيد الأمريكية المصنّع الرئيس لطائرات الترايستار في المملكة تهانيه للقيادة والشعب السعودي بمناسبة حلول عيد الفطر، وكعادة كثير من الشركات والمؤسسات والمكاتب -لاسيما الخاصة منها- في المبادرة بنشر ما يسمى في العُرف الإعلامي "إعلانات المجاملة"، سعت لوكهيد للحضور في مثل هذه المناسبات، بيد أننا لم نقرأ للشركة ذاتها بعد وقوع الحادثة أي إعلان للتعزية والمواساة في فقد جميع ركاب الطائرة التي كانت من صناعة شركة لوكهيد، رغم أن كثيرًا من الشركات والمؤسسات قدمت تعازيها ومواساتها لأهالي الركاب وذويهم.

- أبناء القائد يعزون:

بعد حادثة الرحة (163) بسبعة وعشرين يومًا سقطت طائرة تابعةً لسلاح الجو الملكي السعودي، وتحطمت بعد مغرب يوم الأحد الخامس من شهر ذي القعدة الموافق للربيع عشر من شهر سبتمبر عام 1980م، وذلك فور إقلاعها من مطار المدينة المنورة، وقد توفي جراء هذا الحادثًاالمؤسف جمع ركاب الطائرة من ضباط وأفراد وطاقم قيادة الطائرة، وعددهم جميعًا (89) شخصًا، وهو ما أحدث حالة فزع وذعر؛ كونه جاء بعد مدةٍ قصيرةٍ من حادثة الرحلة (163)، لاسيما وأن المملكة العربية السعودية لم تشهد من قبل كهذين الحادثين من حوادث الطيران داخل أرضها، إلا ما تحدثت عنه ال "يونايتد بريس إنترناشونال" حين ذكرت أن طائرةً تابعةً لشركة الطيران الدولية الباكستانية سقطت في السادس والعشرين من شهر نوفمبر -ولم تحدد تاريخ السنة- وتحطمت بعد إقلاعها من مطار جدة الدولي في منطقة جبلية بين مدينة الطائف ومكة، حيث بدأت الرحلة من كانو في نيجيريا وكان على متنها (151) راكبًا.

وفي صورة من المشاعر المشتركة والنبيلة قرأ متابعو صحيفة الجزيرة في إحدى صفحاتها عزاءً ومواساةً من ابني القائد محمد بن علي الخويطر قائد طائر الترايستار المنكوبة، قدما فيه تعازيهما للملك خالد -رحمه الله- وولي عهده ووزير الدفاع والطيران وكافة أسر وأهالي ضحايا الطائرة العسكرية.

- سبب الوفاة:

حملت معظم شهادات وفاة الركاب الصادرة من مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي بياناتٍ عن المكان الذي حصلت فيه الوفاة، حيث كُتِبَ في هذه الحوادث "حادثة حريق الطائرة السعودية في مطار الرياض رحلة 163 في 9/10/1400هـ"، أما سبب الوفاة فكتب أمامه حروقٌ ناريةٌ شديدة، على الرغم من أن التقارير النهائية للحادثة رجحت أن سبب الوفاة جاء جراء استنشاق الغازات السامة التي امتلأت بها مقصورة الركاب وقمرة القيادة .

- المركز السابع عشر:

في الثاني عشر من شهر صفر من عام 1401هـ، الموافق للثامن والعشرين من ديسمبر 1980م، بعد حادثة سقوط طفلين من طائرة الترايستار السعودية ذات الرحلة (162)، التي سبق الحديث عنها أي بعد حادثة الرحلة (163) بأربعة شهور وثلاثة عشر يومًا، تحدث مساعد وزير الدفاع والطيران السعودي لشؤون الطيران المدني معالي الشيخ كامل سندي لصحيفة السياسة الكويتية عن حادثتي الرحلة (163) والرحلة (162)، وصرح خلال حديثه أن معدل النمو السنوي للطيران السعودي وصل آنذاك إلى 60% سنويًا، وذكر أنها نسبةٌ عاليةٌ مقارنةً مع معدلات النمو الدولية الأخرى التي لا تتجاوز في العادة 7 إلى 10%، كما صرّح أن الطيران السعودي آنذاك يحتل المركز السابع عشر بين الشركات العالمية التي يقدر عددها (130) شركة (114).

وربما أن حادثة الترايستار ألفت بظلالها على مكانة خدمات الناقل الجوي في المملكة العربية السعودية، إلا أن التطوير الذي حظي به هذا القطاع بعد الكارثة العالمية طال أجهزة وإدارة الخطوط الجوية العربية السعودية ورئاسة الطيران المدني، لكن المحزن أن التطوير جاء بعد الحادثة التي مازالت تصنف بأنها من أكثر حوادث الطيران من حيث عدد الضحايا، هذا على الرغم من أنها حادثةٌ لطائرة منفردة.

- حادثة استثنائية:

دأب المؤرخون منذ قديم الزمان على توثيق الأخبار والحوادث وأيام الناس، وحرص الكثيرون منهم على تقصي وتتبع هذه الأحداث لقراءة ما وراء الحدث، وتصوير حال الناس والمجتمعات وتأثرهم بهذه الحادثة أو تلك، ولاشك أن البعض منهم -وهم المتميزون- حرصوا على عرض الروايات المتعددة للحدث ونقل الخبر الواحد من عدة أوجه، وبمراجعة الكثير من هذه الكتب بدءًا بكتب العصور المتقدمة وانتهاءً بكتب التاريخ الحديث والقرون المتأخرة، نجد أن معظم الحوادث التي وقعت في الجزيرة العربية والتي سجلت عددًا كبيرًا من الوفيات جاءت في معظمها في الحروب والكوارث الطبيعية، على أننا لم نقرأ

لحادثةٍ خلّفت عددًا كبيرًا من الضحايا تساقطوا جميعًا خلال ثلاث إلى أربع دقائق، كما حدث في هذه الطائرة، وهو الأمر الذي يجعلها حادثةً شهيرة، ربما لم يمر على تاريخ الجزيرة العربية مثلها.

إن حادثة الرحلة (163) تختلف في كون جميع الركاب قضوا خلال بضع دقائق، وهو الأمر الذي لم تسجله أقلام المؤرخين الذين سجلوا عبر مؤلفاتهم ومنقولاتهم نتائج الحروب والكوارث، التي ربما سقط فيها أكثر من هؤلاء الذين كانوا على متن الرحلة (163)، بيد أن الكثير منهم توفوا خلال أيام أو عددٍ من الساعات، على النقيض مما حدث لركاب هذه الرحلة الذين لقوا حتفهم جميعًا بعد أن هبطت الطائرة وخلال دقائق معدودة مات أكثر من ثلاثمئة إنسان.

- مبادلة الرحلة:

في مطار جدة الدولي وقبل موعد الرحلة التي كانت ستتجه إلى كراتشي، ثم تعود بعد يومين إلى مدينة الرياض (ترانزيت)، ثم تواصل عودتها إلى جدة في مساء اليوم الثامن من شهر شوال، التاسع عشر من شهر أغسطس، وكعادة الطيارين في تبادل جداول الرحلات شاهد القائد محمد الخويطر زميله القائد عبدالله وزنه فعرض عليه المبادلة في جدول الرحلات؛ لأن لديه إجازةً بعد مدةٍ قصيرة، إلا أن زميله عبد الله وزنه ظلّ يمازحه؛ لأن رحلته كانت أكثر طلبًا من قبل زملائه الطيارين، فهو سيتجه من مطار جدة إلى مطار الرياض (ترانزيت)، ثم يكمل رحلته إلى العاصمة الإيطالية روما، وكانت صحيفة الشرق الأوسط قد ذكرت أن الخويطر ومساعدته كانا احتياطيين⁽¹¹⁵⁾، أي أنهما استلما الرحلة كبديلين عن اثنين من زملائهما إذ لم تكن الرحلة (163) في جدول رحلات أي منهما، وعلى الرغم من صحة هذه المعلومة بالنسبة لمساعد الطيار سامي حسنين، إلا أنها لم تكن دقيقة بالنسبة للخويطر الذي كان اسمه ثابتاً في جدول الرحلة.

يقول القائد عبد الله وزنه: "بعد يومين من حديثي مع زميلي محمد -رحمه الله - أقلت برحلتي مساء يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال متجهًا إلى مطار الرياض، وبعد إقلاعي من مطار جدة الدولي أبلغت أن لدى مطار الرياض هبوطًا طارئًا لإحدى الطائرات، كانت الأخبار تصلني شيئًا فشيئًا، مفادها صعوبة احتمال وصولنا أو هبوطنا في مطار الرياض، بيد أنني واصلت طريقي، وفوق سماء الرياض كانت طائرتي واحدةً من مجموعة طائراتٍ تمّ تحويل مسارها إلى مطار الظهران الدولي، وأذكر أنني وصلت إلى الرياض بعد وقوع الحادثة، وشاهدت على مقربةٍ من المطار الأدخنة تتصاعد من هناك وسيارات الإطفاء والإنقاذ، بيد أنني اتجهت كما طُلب مني إلى مطار الظهران، وكان هناك عددٌ كبيرٌ من الطيارين والملاحيين في صالات مطار الظهران يحاولون فهم ما يجري⁽¹¹⁶⁾، وكلٌّ يفيد بمعلوميةٍ وتفسيرٍ لما شاهده وسمعه، وقد اكتظّ مطار الظهران بالطائرات، كما اكتظت صالاته بالركاب والملاحين وأطعم الخطوط المختلفة⁽¹¹⁷⁾.

- شارع الخويطر:

الدكتور صدقة فاضل أكاديمي سعودي ومحلل سياسي مطلع، كان حين وقوع الحادثة في الولايات المتحدة مبتعثاً من قبل الدولة؛ لإكمال دراسته للماجستير والدكتوراه، يتذكر هذه الحادثة ويقول: إن الصحف الأمريكية نشرت خبراً حول تسمية أحد المطارات في المملكة باسم القائد محمد الخويطر -رحمه الله- وبالعودة إلى ما نشرته صحيفة الجزيرة السعودية في تغطيتها الواسعة للحادثة سنطالع في زاوية الكاتب والأديب حمد القاضي اقتراحاً بتسمية إحدى شوارع العاصمة السعودية باسم القائد الخويطر.

- عتب الأمير:

في أحد تصاريحه الإعلامية أبدى نائب أمير منطقة الرياض الأمير سطاتم بن عبدالعزيز عتبه على الشعراء وبعض الكتاب والصحفيين الذين تناولوا موضوع الحادثة؛ لكونهم انشغلوا -وفق حديثه- بنقل بعض الشائعات، وربما التعجل في تفسير ما حدث للرحلة (163) دونما التطرق لما قدمه قائد الطائرة ومساعدته وطاقم الملاحه من تضحيات، كان من الأجدى بهم أن يثمنوها ويثنوا على أصحابها، وقال: "كم كان بوذي من شعرائنا وكتابتنا الكرام أن يذكروا شيئاً عنهم بدل أن ينساقوا وراء ما يتناقله العامة من إشاعات تخالف الواقع".

- إتمام الصفقة:

في مفارقة عجيبة نجح رجال الأعمال الذين كانوا على متن الرحلة في إبرام صفقاتهم التجارية، بل إن بعضها وصل إلى مدينة جدة قبل موعد الرحلة، فعلى سبيل المثال: استطاع سعود بن عمر الذهبي -رحمه الله- أن ينهي أعماله من خلال زيارة خاطفة للعاصمة الرياض بعد أن قطع إجازة عيد الفطر المبارك، التي كان يقضيها مع والدته وأصهاره في مدينة الأحساء ليسارع بشحن مجموعة من السيارات إلى مدينة جدة.

حينذاك وصلت السيارات إلى مدينة جدة، بيد أن سعود -رحمه الله- لم يصل، وهو على النقيض مما حدث لرجل الأعمال سليمان بن عبد الله، الذي يذكر أبناؤه أنه رفض اللحاق بالرحلة في آخر لحظة، بيد أن حقيبته ظلت في الطائرة واحتترقت، على الرغم من أن معظم أمتعة الرحلة (163) وُجدت سليمة، رغم أن الشرارة الأولى لاحتراق الطائرة جاءت ملاصقةً لمخزن الأمتعة، أما السيد سليمان بن حمزة بن حامد هرساني -رحمه الله- فقد التحق بالرحلة من مدينة كراتشي، حيث سافر بعد شهر رمضان لإتمام صفقة خاصة بمحلاته (دار الرياضة) في مكة المكرمة، أنهى من خلالها بعض أعماله، لكنهم يعد إلى مكة المكرمة، وهو ما حدث للمستشار القانوني الأستاذ جميل بن أحمد ششه -رحمه الله- حيث قطع إجازته العائلية في فرنسا ونزل إلى جدة ومن ثم إلى الرياض؛ لينهي إجراءات افتتاح فرع لمكتبه الخاص بالدراسات والاستشارات القانونية، كما أنهى رجل الأعمال محمد بن

إسماعيل قطب -رحمه الله- أعماله في الرياض عائداً إلى مكة المكرمة، وفي الوقت التي وصلت شحنة الأغنام التي جهزها مساعد الجهني -رحمه الله- لإتمام زواج ابنه سعود؛ ليرسلها مع ابنه خالد بن مساعد الجهني بمرافقه سائق الشاحنة التي تنقلها إلى مدينة جدة، كان مساعد الجهني وأسرتهم ضمن ضحايا الطائرة الذين لم تعلن أسماؤهم.

- جثامين النساء:

من مكتبه الفخمي الدور الرابع بالبرج الأكاديمي في مدينة الملك سعود الطبية (مستشفى الشميسي) يستعيد الأستاذ محمد المديش (118) ذكريات ما قبل ستة وثلاثين عاماً، ومن شرفة مكتبه الواسعة التي تطل على حي الشميسي القديم، يشير الإداري الخبير إلى المكان الذي اصطفت فيه الشاحنات المبردة "ثلاجات الخضار" التي استؤجرت لحفظ جثامين ضحايا الحادثة، يقول الأستاذ محمد: كنت قد عُيِّنتفي المستشفى قبل وقوع الحادثة بثلاث سنوات ونصف السنة، وكنت حينها في إدارة السجلات الطبية، وإبان نقل الجثامين إلى المجمع الطبي كثر المراجعون وازدحم شارع "العصارات" وكافة الطرق المحيطة بالمستشفى، وقد عمدت اللجنة المشكّلة للتعرف على الضحايا وتسليمهم لذويهم إلى إلصاق صورهم وتوزيعهم على الثلاجات التي اصطفت على يسار البوابة الرئيسية، أي على يمين الداخل للمستشفى، علماً أن جثمان قائد الطائرة ومساعدته كانا في الثلاجة الرئيسية، حيث كانا معروفين لدى المسعفين في المطار، كان المستشفى يزخر بالمرضات السعوديات اللاتي كُلف بعضهن بحفظ جثامين النساء، حيث معظمهن كنّ يلبسن الحلي التي من خلالها استطاع ذووهن معرفتهن، وقد وجدت اللجنة صعوبةً في معرفة جثامين المسلمين من غيرهم، وكان هناك رجلٌ باكستانيٌّ فقد أسرته كلّها زوجته وأولاده (119).

وكما ذكرنا فقد كان من الخطأ فرز الجثامين دون معرفة المقاعد التي كانت عليها، أو تحديد موقعها في الطائرة، سواءً كانت لأحد الركاب الواقفين أو الذين تركوا مقاعدهم وتزاحموا في الممرات وردها المخبأ، وهذا بدوره سوف يسهل من عملية معرفة الجثامين أكثر، كما سيحدد أو على أقل تقدير سوف يساهم في معرفة أفراد الأسرة الواحدة، ولذا كان من الخطأ وضع الجثث في الثلاجات دون مراعاة تحديد مقاعدها في الطائرة، حيث تم تعبئة هذه الثلاجات بالجثامين التي وضعت على شكل صفيين متوازيين كجيران قرب لا يتزاورون.

- في غضون شهر:

في مشهد آخر روت إحدى النساء قصة خالها الذي دخل عليهم بعد سماعه أنباء الحادثة، وهو حزينٌ يصف هول وفضاعة المشهد، ولا تزال صورة هذا الرجل ماثلةً أمام عيني ابنة شقيقته وهو يردد: يا سبحان الله، إنه أمرٌ مروّع، الطائرة تحترق وهم في الجو، وبعد أقل من شهرٍ تتلقى هذه الفتاة المكرومة نبأ وفاة شقيق والدتها بالحادث المماثل الذي وقع بعد

هذه الحادثة بسبعة وعشرين يوماً، حيث سقطت طائرة عسكرية تقل تسعة وثمانين عسكرياً، أقلعت طائرتهم من مطار المدينة المنورة، وغير بعيدٍ عن المطار هوت الطائرة بمن فيها من ارتفاعٍ غير بعيدٍ لثَسَجَلٍ حادثة طيرانٍ محزنةً في ظرفٍ شهرٍ واحدٍ من الحادثة الأولى.

- الرجل اللغز:

أظهرت تسجيلات الصندوق الأسود أثناء عودة الطائرة إلى مطار الرياض -حيث تزامن الركاب في مقدمة الطائرة- صوت رجلٍ يحاول طمأنة الركاب وتثبيتهم، ولأن هذا الراكب -رحمه الله- ظلَّ لغزاً أثار فضول الباحثين، ويظهر في محادثات الصندوق الأسود أن المهندس الجوي "أمريكي الجنسية" سأل حين سماعه حديث هذا الرجل مستفهماً عما يقوله ليشرح له قائد الطائرة ومساعدته بأنه يحاول طمأنة الركاب، وفي هذا إشارة واضحة إلى أن قائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي كانوا على دراية بما يدور في مقصورة الركاب، وعليه فإنهم على علمٍ بهول المشهد وصعوبة الموقف.

بعد الحادثة بأيامٍ جاء إلى زهير الذهبي -وهو أحد قيادات الخطوط السعودية حينذاك - مجموعةً من زملائه ممن سمعوا محادثات الصندوق الأسود، وكانوا على معرفةٍ أيضاً بأخيه سعود الذي استشهد في الرحلة (163)(120)، وبقصد العزاء راحوا يخبرون أنهم سمعوا صوت أخيه سعود وهو يحاول طمأنة الركاب، ولم يكن زهير حريصاً على سماع هذه المحادثات، بل صعب عليه أن يسمعها حتى بعد الحادثة بسنوات، لاسيما وقد عُرضت عليه في أحد الاجتماعات لغرض دراسة بعض الحالات والاستفادة من أخطاء الماضي -كما يقول زهير - إلا أنه لم يستطع سماعها بالكامل، رغم مضي عدة أشهرٍ بل سنواتٍ على وقوع الحادثة.

ويجزم أصدقاء زهير أن صاحب الصوت في محادثات الصندوق الأسود لم يكن إلا سعود الذهبي، وبسؤال أخيه عن صدق ذلك قال: ربما كان أخي؛ لأنهم كانوا يؤكدون لي ذلك، كما أنني أعرف ثباته وإيمانه -رحمه الله- ولاشك أنهم أصدقاؤه ويعرفونه جيداً.

- توقف الترايستار:

كما ذكرنا سابقاً فإن طائرات ترايستار (L-1011) المصنعة من قبل شركة لوكهيد الأمريكية كانت قد تقاعدت في العديد من دول العالم مع منتصف التسعينيات الميلادية، وإن كان بعضها استمر إلى ما بعد عام 2000م، إلا أن آخر يومٍ من عام 2003م شهد آخر رحلة لطائرة الترايستار (L-1011)، حيث قامت شركة (أمريكان إيرلانز) الأمريكية وشركة (أيرترانز) الكندية برحلتيهما الأخيرتين لهذا النوع من الطائرات (121)، وإن اعتبر البعض أن حوادث الترايستار كانت أحد أسباب توقف صناعة " نجمة السماء " كما يحلو

لعشاقها تسميتها، إلا أننا لا نستطيع الجزم بأن صناعات شركة لوكهيد الأمريكية من الطائرات المدنية انحدرت جراء حادث الرحلة (163)، والسبب أن التقارير النهائية للحادثة لم تتطرق كثيرًا للأخطاء المصنعية في الترايستر؛ ولذا كان من الطبيعي أن يعزى توقف شركة لوكهيد عن صناعة طائرات الترايستر المدنية إلى أسباب أخرى، تتمثل في التأخر في مواعيد التسليم نظرًا لمشاكل تمويلية وتطويرية لدى (رولز رويس) المصنع الوحيد لمحركات طائرات الترايستر التي دخلت الخدمة في 24 أبريل عام 1972م، في حين أن أول طيران لها كان في السادس عشر من نوفمبر 1970م.

- العمل التخريبي:

يظهر جليًا أن البيانات الأولية والنهائية استبعدت العمل التخريبي كفرضية لأسباب وقوع الحادثة، ويظهر هذا في تصاريح المسؤولين في الخطوط الجوية العربية السعودية والطيران المدني لوسائل الإعلام، وكذلك في التقارير المبدئية لنتائج التحقيق، وعلى الرغم من أن التصريحات الأولية والبيان الذي صدر بعد الحادثة مباشرة جاء من مطار جدة الدولي وكان عمومياً لم يعط تفاصيل دقيقة حول ماجرى للرحالة منذ إقلاعها من مطار الرياض الساعة التاسعة وثمان دقائق مساءً، إلا أنه بصدد إعطاء تفاصيل أوسع بعد التحقق مما جرى؛ ولذا فقد اجتمع في مطار جدة الدولي القديم كبار المسؤولين بالقطاعات المعنية، حيث مساعد وزير الدفاع والطيران المدني لشؤون الطيران المدني الأستاذ كامل سندي والرئيس العام للرئاسة العامة للطيران المدني ناصر العساف ومدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية أحمد مطر، هناك تم إصدار هذا البيان الأول الذي جاء نصه على النحو التالي: "يؤسف رئاسة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية أن يعلن أنه في الساعة التاسعة والدقيقة العشرين من مساء الثلاثاء 8-10-1400هـ، الموافق 8-19-1980م وبينما كانت إحدى الطائرات التابعة للخطوط الجوية السعودية من طراز ترايستر تقوم برحلتها (163) القادمة من كراتشي عن طريق الرياض، وبعد إقلاعها من مطار الرياض في طريقها إلى **جدة**، وعلى بعد خمسين ميلاً، اتصل قائد الطائرة ببرج المراقبة في مطار الرياض، وأفاد بأن لديه حريقاً داخل الطائرة وأنه في طريق عودته للهبوط في مطار الرياض تحت ظروف اضطرارية.

وانقطع الاتصال بعد ذلك بين الطائرة والبرج، إلى أن نزلت الطائرة في مطار الرياض وخرجت من المدرج إلى المدرج الموازي وتوقفت في نهايته، ثم أفاد قائد الطائرة بأنهم سوف يحاولون إخراج الركاب بالوسائل الاضطرارية.

وكانت سيارات الإطفاء وسيارات الإسعاف وطائرات الهليكوبتر الخاصة بالإطفاء عند نهاية المدرج، حيث باشرت في الحال مكافحة الحريق، ولكن الحريق كان قد عم معظم أجزاء الطائرة وانقطع الاتصال نهائياً واستحال فتح الأبواب من الداخل ومن الخارج رغم كل المحاولات التي بذلها رجال الإطفاء، إلا أنه لم يمكن السيطرة على الحريق، وسوف يصدر

بيان آخر تفصيلي إن شاء الله بمجرد الحصول على معلومات تفصيلية. هذا وإن رئاسة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية نيابة عن حكومة جلالة الملك المعظم ترفع أحر التعازي لذوي المتوفين، وتسال الله أن يتغمدهم بواسع رحمته، وإنا لله وإنا إليه راجعون".

صيغ هذا البيان ليلة الحادثة وفي صبيحة يوم الأربعاء التاسع من شهر شوال غادرت إحدى الطائرات المدنية مطار جدة الدولي "القديم" بقيادة أحد الطيارين السعوديين ومساعدته عبدالحميد الغامدي، وهي تحمل معها مساعد وزير الدفاع والطيران لشئون الطيران المدني الشيخ كامل سندي ورئيس رئاسة الطيران المدني الشيخ ناصر العساف ومدير الخطوط الجوية العربية السعودية القائد طيار أحمد مطر، لتكون أول طائرة تهبط في مطار الرياض بعد توقف استقبال الطائرات بعد وقوع الحادثة، وهناك صدر البيان الثاني الذي تم من خلاله تحديد عدد الركاب وتصحيح ما تم ذكره في البيان الأول وتوقع هذا البيان وجود علاقة بين المواقف التي كانت بمعية بعض الركاب وهو ما نفتته فيما بعد نتائج التحقيقات النهائية للحادثة.

- هوية الجثامين:

وفي حوار بصحيفة الجزيرة قال الأمير سطاتم بن عبدالعزيز نائب أمير منطقة الرياض حينها: إنه وبعد موافقة وزير الداخلية تم تكليف اللواء عبد الله العسوس بغرض متابعة تسليم الجثث لذويهم، وكان مقر اللجنة مستشفى الرياض المركزي بحي الشميسي في الرياض، ثم أوضح وإلى ساعة إعداد هذا الحوار الذي نُشر بتاريخ 19/10/1400هـ، أنه تم التعرف على 150 جثة، كما أن 88 شخصًا كتبوا إقرارًا بعدم قدرتهم على التعرف على ذويهم، و(63) الباقين لم يتم التعرف عليهم حتى الآن -حتى ساعة الحوار- وقال: إن الذين كتبوا إقرارًا بعدم معرفتهم لذويهم كتبوا إقرارًا بتكليف اللجنة بمهام غسلهم والصلاة عليهم ودفنهم، أما غير السعوديين فقد تم تسليم جثثهم إلى مندوبي سفاراتهم بعد أن وضعوا في توابيت ورحلوا إلى بلادهم.

ويقول أسعد رشيد أحد موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية الذين شاركوا في استقبال أهالي الركاب، لاسيما القادمين من خارج المملكة: كان ذوو الركاب الباكستانيين والإيرانيين قد أعطوا موافقتهم بأن يتم دفن ذويهم في المملكة، فحين طلب الإيرانيون دفنهم في المدينة المنورة، وافق الباكستانيون أيضًا على دفن ذويهم بالسعودية، وفعلاً تمت الصلاة عليهم ودفنهم في الرياض بعد صلاة الجمعة الموافق 25/10/1400هـ، ليشهد مكتب الخطوط الجوية العربية السعودية بكراتشي ظهيرة يوم السبت موجة غضب واحتجاج من ذوي الركاب، الذين عبّروا عن سبب غضبهم برغبتهم في دفن ذويهم في السعودية لا في الرياض، وكان معظم الركاب الباكستانيين من أهل القرى والأرياف، وحين

أبلغ ذوهم بأن الرياض هي عاصمة المملكة العربية السعودية أدركوا جيدًا أنهم كانوا يريدون دفن ذويهم بمكة المكرمة أو المدينة المنورة⁽¹²²⁾.

كما أوضح الأمير سطاتم أنه بعد الحادثة تم تشكيل لجنة من إمارة الرياض ووزارة المالية؛ لتتولى توزيع المبالغ التي أمر بها الملك خالد لورثة المتوفين، حيث يُصرف عن كل متوفى خمسون ألف ريال، وبذلك تكون المبالغ الإجمالية قد فاقت الخمسة عشر مليونًا بقليل، وأوضح شروط صرف المبالغ لذوي المتوفين بما يلي:

1- إثبات وفاة المطلوب صرف المبلغ له في حادثة الطائرة سواء بشهادة وفاة من اللجنة أو المستشفى أو من يقوم مقامها.

2- ضرورة وجود صكٍ لحصر إرثٍ يحدد فيه ورثة المتوفى.

3- ضرورة وجود وكالة شرعية من الورثة تفوض من يستلم.

وفي آخر حديثه رحّب بالنقد والاستفسار عن الحادثة، وأثنى على قائد الطائرة ومساعدته رحمهما الله.

حاول الأمير سطاتم في هذا الحوار أن يجيب عن تلك الأسئلة التي تدور بين أوساط المجتمع، علمًا أنه وبعد أيام قليلة تلقت الصحيفة ذاتها أسئلة من القارئ سعيد بن علي الزهراني الذي حدّد ثلاثة أسئلة جوهرية، أجاب عنها الأمير سطاتم بعد نشرها⁽¹²³⁾.

كان آخر حديث الأمير في حوارهِ آنف الذكر قد سلط الضوء على كيفية توزيع المبالغ المالية على ذوي ضحايا الطائرة، وكيف أن بعض أقاربهم كتبوا إقراراتٍ بدفن ذويهم حينما عجزوا عن معرفتهم، والحقيقة أن السبب في ذلك عائدٌ إلى أن التذاكر آنذاك لم تكن تسجل في أجهزة الحاسوب، وكان بإمكان أي شخص أن يصعد الطائرة بتذكرة أحد ركابها، لاسيما وأن بعض من التقينا بهم من ذوي الركاب أبلغونا أنه لم يكن لأبنائهم حجزٌ مسبقٌ على هذه الرحلة، بل حدثت في هذا الشأن قصصٌ ومفارقاتٌ سيرد الحديث عنها بمشيئة الله.

أما المبالغ التي أمر الملك خالد -رحمه الله- بصرفها لورثة ركاب الطائرة، فقد ورّعت فعلاً عبر اللجنة المشكلة، والتي كان مقرّها في إمارة منطقة الرياض، والتي لم تسلم هي أيضًا من بعض ضعاف النفوس، الذين ادّعوا جشعًا أنهم فقدوا بعض ذويهم في الحادث رغبةً منهم بالحصول على المال⁽¹²⁴⁾، كما كانت الخطوط الجوية العربية السعودية قد دفعت مبلغًا آخر عن كل راكبٍ من ركاب الطائرة قدّرت بثمانين ألف ريال، ورأى البعض أن ذلك كان نهايةً للمداوات الطويلة بين الخطوط السعودية وشركات التأمين⁽¹²⁵⁾.

- عين الصقر:

بعد الحادثة بأكثر من عشرين عامًا نشر المراقب الجوي الدكتور عبدالرحمن السلطان قصة ما حدث لرحلة الخطوط السعودية ذات الرقم (163) عبر شبكة الإنترنت، فتحت عنوان "رحلة الموت" استطاع الدكتور عبدالرحمن الذي التحق بعمله كمراقب جوي بعد الحادثة بتسعة عشر عامًا أن يصور تفاصيل عودة طائرة الترايستار لمطار الرياض القديم واشتعالها بالكامل عبر تقرير سرد فيه تفاصيل الحادثة، أصبح هذا التقرير فيما بعد جزءًا من كتيب أعدّه الدكتور السلطان تحت عنوان "عين الصقر قصص واقعية من برج المراقبة"، ضمّنه هذه القصة المحزنة التي سرد تفاصيلها على لسان زميله المراقب الجوي "ولي وقوته" الذي عايش تفاصيل عودة الطائرة، وكان على اتصال مع قائدها أثناء وجود الطائرة في الجو.

انتشر هذا التقرير الذي صاغه الدكتور عبدالرحمن السلطان ببلاغة أدبية وتصوير حاكى من خلاله تفاصيل ما حدث للطائرة، وقد تلقفته المنتديات والمواقع الحاسوبية في الشبكة العنكبوتية، ودونشك فقد صور التقرير جزءًا من تفاصيل الحادثة بأسلوب قصصي بديع ربما ساهم أيضًا في انتشاره لاسيما بعد رواج شبكات الاتصال والتواصل المفتوح، ودونما مبالغة أصبح هذا التقرير حديث مرئدي المنتديات والمواقع الحاسوبية.

وفي ليلة ربيع في أحد مقاهي حي البديعة غربي مدينة الرياض أورد لنا الدكتور عبدالرحمن السلطان تفاصيل حياته المهنية وقصة كتابته لهذا التقرير فقال:

بدأت العمل كمراقب جوي في اليوم السابع عشر من شهر ربيع الثاني من العام 1417هـ، حيث تم تعييني في مطار الملك خالد الدولي بمدينة الرياض، ومنها انطلقت إلى عالم المراقبة الجوية، وكنت خلال فترة التدريب في المعهد الفني للملاحة الجوية بجدة مجتهدًا في البحث عن المعلومات ذات العلاقة بالمراقبة الجوية من خلال المكتبات، والتي كانت المصدر الوحيد للمعلومة قبل ثورة الإنترنت، وكنت أسمع من المدربين الأجانب في ذلك الوقت عن بعض المواقف والحوادث التي كان السبب فيها المراقب الجوي.

زاد اهتمامي بالمهنة كثيرًا عندما بدأت ثورة المعلومات من خلال شبكات الاتصال والتواصل المفتوح، وأصبحت أقضي الساعات مبحرًا في هذا العالم، أبحث عن كل معلومة تخص هذه المهنة، ويعود السبب في ذلك إلى إدراكي أن هناك نقصًا في المعلومات حول مهنة المراقبة الجوية في المكتبة العربية، ورغبتني في تعلم المزيد عن المراقبة الجوية، والتي توفرها لي بعض المواقع على الشبكة العنكبوتية.

تنامى اهتمامي بالمهنة بشكل كبير بعد مرور سنوات على عملي في المراقبة الجوية وبعد ظهور منتديات "الإنترنت"، وخلال متابعتي للمستجدات في الشبكة العنكبوتية ظهر موقع متخصص في الطيران بكافة قطاعاته، وكان ضمن قائمة المنتديات في الموقع منتدى

متخصص في المراقبة الجوية، وكان المنتدى في بداياته، فوجدتها نافذةً لي يمكن من خلالها تقديم معلوماتٍ لعامة الناس والمتخصصين عن مهنة المراقبة الجوية، فبدأت أولى خطوات الكتابة المهنية من خلال هذا المنتدى، وبعد ذلك منتديات أخرى متخصصة في الطيران.

خلال مرحلة الكتابة عن مهنة المراقبة الجوية طرأت لي فكرة كتابة مواقف حدثت لي خلال عملي، وبعد أن نشرت أول موقفٍ لي في المنتدى لم أكن حينها أتوقع رد الفعل الكبير من قبل أعضاء المنتدى، حيث كانت الردود كثيرة، وطالب العديد من الأعضاء كتابة المزيد من المواقف، لكن بالنسبة لي كانت ورطة؛ لأنني شعرت بحجم المسؤولية الكبيرة، فالكتابة على هذا النحو تحتاج إلى قدرة ومهارة في فن الكتابة الروائية والقصصية، إضافةً إلى ذلك فخبرتي في المهنة محدودة لا تتجاوز أعوامًا قليلة، وكتابة مثل هذه المواقف تحتاج إلى أن يكون لدى الشخص خبرة تراكمية، يمكنه من خلالها استعادة العديد من المواقف حتى يضمن الاستمرارية في هذا المجال.

كان الموقف اليتيم المنشور في المنتدى نقطة تحول في الكتابة المهنية بالنسبة لي، فضغط القائمين على المنتدى وكذلك الأعضاء وحثهم لي على كتابة ونشر المزيد من المواقف دفعا بي إلى نشر الموقف الثاني، ولكن هذه المرة بشكلٍ وتسلسلٍ مختلف؛ مما يعني تطور أسلوب الكتابة القصصية لدي، واستمررت في كتابة المواقف، لكنني في كل مرة أنتهي من كتابة موقفٍ أو قصة أقوم بالبحث في ذاكرة الزملاء المراقبين الجويين عن قصص ومواقف صالحة للنشر، حتى علمت ذات يوم أن أحد الزملاء المراقبين الجويين في الرياض كان حاضرًا لحادثة حريق الطائرة السعودية في مطار الرياض القديم، وكان ذلك شيئًا عظيمًا بالنسبة لي، فكتابة حدثٍ مأساويٍّ مثل حادث الترايستار قد يُحدث تغييرًا جذريًا في مستوى إدراك الناس وفهمهم لطبيعة عمل المراقب الجوي، وهو الهدف الذي أعمل من أجله.

طلبت من زميلي أن يروي لي القصة بكل تفاصيلها، وأبلغته أنني سوف أنشرها في منتدى متخصص في المراقبة الجوية، وقد استجاب لطلبي ودعاني ذات مساءً إلى منزله، وبدأ يروي لي القصة بكل تفاصيلها، وكنت أطرح عليه الأسئلة، وهو يجيب عنك تساؤلاتي بالتفصيل، بعد أن انتهيت من سماع الرواية بدأت كتابة القصة، ثم عرضت على زميلي مسودتها الأولى؛ كي يراجعها لنشرها بصورتها النهائية في المنتدى.

انتهينا من المراجعة، وبعد ذلك نشرت القصة في منتدى المراقبة الجوية، ثم انتشرت بعد ذلك في جميع المنتديات المتخصصة وغير المتخصصة، وبدأت ردود الفعل المختلفة على موضوع القصة، وتم طرح كثيرٍ من الأسئلة من المختصين وغير المختصين حول الحادث، كنت في قمة السعادة وأنا أرى هذا الانتشار الهائل للقصة في منتديات الإنترنت، رغم أن الكثير كان ينشر القصة دون ذكر المصدر والكاتب الحقيقي، إلا أن هذا الأمر كان عاديًا

بالنسبة لي؛ لأن الهدف أصلاً من كتابة القصص والمواقف حول مهنة المراقبة الجوية هو نشر المعلومة والمعرفة عن طبيعة عمل المراقب الجوي، وهو ما أراه يتحقق من خلال الانتشار الكبير لهذه القصة، وكذلك قصص أخرى لأحداث ذات صلة بعمل المراقب الجوي.

وبعد سنواتٍ من نشر القصة في مواقع الإنترنت اتصل بي أحد المهتمين بالنشر الأدبي، وطلب مني أن يقوم بجمع هذه المواقف والقصص ووضعها في كتاب؛ لأن ما تمّ نشره -على حد قوله- يستحق أن يُنشر ليقرأه الجميع ويضاف للمكتبة العربية، وهو ما تمّ فعلاً، حيث تمّ جمع هذه القصص والمواقف في كتاب تمت تسميته "عين الصقر"، وتمّ النشر عام 2009م.

- تأثر مجتمعي:

كانت "أم حسين" تستمع بحزنٍ وأسى لبناتها وهن يقرآن لها تفاصيل الحادثة، ولأن صحيفة الجزيرة تميزت مع صحيفة البلاد بنقل تفاصيل الحادثة التي كان الناس يقرؤون أخبارها أولاً بأول، وقد بدا التأثير واضحاً على أم حسين وهي تسمع ما تقرؤها بناتها من الأخبار... كنّ يرددن على مسامعها أخباراً محزنةً اسمعي يا أمي: وجدوا من بين الركاب رجلاً لم تمسه النار... لقد مات اختناقاً... كما وجدوا طيوراً في قفص لم تصلها السنة اللهب ماتت هي الأخرى اختناقاً... من بين الركاب وجدوا امرأةً تحتضن طفلها الرضيع، وقد أثرت النار على جسد الأم ولم تصل الطفل... كانت أم حسين تضع يدها على جبينها وتدعوا لهؤلاء الركاب المغلوبين على أمرهم، في الوقت ذاته يقفز ابنها حسين ابن السابعة عشرة ويأتي بخبرٍ جديدٍ... نعم كان من ركاب الطائرة رجلٌ مصارعٌ حاول فتح باب الطائرة عدة مرات، ولكنه استسلم للموت بعد صراعٍ طويلٍ مع الباب.

لم يكن حسين مبالغاً في ما ذكره، فقد نقل لوالدته أحاديثٍ وقصصاً كانت منتشرةً بين أبناء المجتمع آنذاك، وكانت القصص الحقيقية والخيالية تدور بين الناس في المجالس الخاصة والعامة؛ ولذا فقد سمع حسين قصةً متداولة، ربما سمعها من زملائه في المرحلة المتوسطة، ولأن بعض الأساطير والحكايات الخيالية تتولد أحياناً من رحم الواقع وتحتل أكثر من تفسيرٍ وتروى من عدة أوجه، فقد أثبت الأستاذ أسعد رشيد أحد موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية إبان الحادثة أن رجال الإخلاء وجدوا جثة رجلٍ ضخيمٍ كان ملاصقاً لباب الطائرة، وربما كان هذا الرجل يحاول مع من هم حوله إدارة ذراع باب الطائرة لفتحه بيد أن جهوده باءت بالفشل.

يقول أسعد رشيد: حمل جثمان هذا الرجل وقد بدا جسده متأثراً من السنة اللهب، وأثناء إدخاله لسيارة الإسعاف سقطت ذراعه في منظرٍ أروع الكثيرين وصور للجميع هول الكارثة.

بالعودة إلى حسين الذي راح يقصّ على والدته وأخواته ما استجد من أخبار الطائرة، فقد جاء ذات يوم ليوضح لهم أن السبب في عدم مقدرة رجال الإنقاذ من قصّ الطائرة عائدٌ إلى أن جرمها مصنوعٌ من الفولاذ الذي هو أقوى من الحديد، وعلى الرغم من صحة المعلومة التي تفيد بأن الفولاذ أقوى من الحديد حيث يجمع الأول بين الحديد والكربون، وهو أيضًا أكثر مقاومةً للصدأ، إلا أن جرم طائرة الترايستر كان مصنوعًا من عدة معادن، أهمها الألمنيوم وهو المعدن الذي دفع رجل الأعمال طلال العتيبي لشراء الطائرة بعد مرور أكثر من تسعة عشر عامًا على وقوع الحادثة.

بعد عدة أيام ذهب حسين مع والده وأخواته لإكمال إجراءات تسجيل إحدى شقيقاته في كلية الآداب، وفي مستشفى الرياض المركزي بالشميسي شاهدوا جميعًا زحام ذوي ضحايا الطائرة، كما شاهدوا الشاحنات المبردة مركونةً في فناء المستشفى كان منظرًا محزنًا عادت الأسرة معه، ولم تكمل إجراءات تسجيل ابنتهم الخريجة.

- جثامين المضيفات:

كان عدد طاقم الملاحه في الرحلة (163) مكونًا من أحد عشر مضيفًا، عشر نساء ورجل واحد، ولأن التقرير النهائي لم يوضح جنسيات الملاحين فقد ذكرت بعض الصحف -لاسيما الغربية منها - أن هناك ست مضيفات من الجنسية الفلبينية وثلاثة مضيفين من الجنسية الباكستانية (امراتان ورجل) في حين كان هنالك مضيضة واحدة من الجنسية البريطانية⁽¹²⁶⁾ ولم تتم الإشارة إلى المضيضة الحادية عشرة والتي كما سيظهر لنا حين عرض الأسماء أنها ربما فلبينية أو باكستانية.

ويروي موظف الخطوط الجوية العربية السعودية آنذاك الأستاذ أسعد رشيد أنه قد طلب منه التعرف على جثمان المضيضة الفلبينية السادسة، حيث تمّ التعرف على خمسة جثامين فقط، وذلك حين طلب القنصل الفلبيني من الأستاذ عيد الكلابي ضرورة الوقوف على مصير الجثة السادسة أو الكتابة رسمياً بعدم القدرة على تمييزها من بين الجثث المجهولة.

يقول أسعد رشيد: استطعنا أن نتعرّف على خمسٍ منهنّ بفضل الشارة النحاسية التي تحمل أسماءهن، وحين طلب منّا مندوب السفارة الفلبينية مساعدته في التعرف على جثمان المضيضة السادسة، وطلب مدير عام الخطوط بمنطقة الرياض الأستاذ عيد الكلابي -رحمه الله- من أحد الزملاء اصطحاب مندوب السفارة إلى مستشفى الرياض المركزي بالشميسي "مدينة الملك سعود الطبية"، لكن هذا الزميل اعتذر موضحًا عدم استطاعته الدخول إلى الثلاجات وتحمل المشهد؛ ما دعا الأستاذ الكلابي أن يطلب منّي مرافقة مندوب السفارة ومضاعفة البحث عن جثمان المضيضة.

يقول أسعد رشيد: اضطررت للدخول إلى الثلجات المبردة مع كبير أطباء الطوارئ، وكان رجلاً جريئاً اعتاد على معايشة مثل هذه الأحداث، ومن داخل غرفة التبريد رفع لي بإحدى يديه جثة من بين الجثث المصطفة على طول ثلاجة التبريد، ثم أشار لي بأنها الجثة التي نبحت عنها، ودلّ على ذلك بعلاماتٍ وأدلةٍ طبية، استطاع من خلالها أن يحدد عمر هذه المرأة.

يقول أسعد رشيد عن هذا المشهد: لا أنسى أبداً ذلك الموقف ما حييت، ولم تغب عن عيني مشاهد الأهالي وهم يتفقدون ذويهم، وكم كنت جريئاً حين قبلت توجيه الأستاذ عيد الكلابي -رحمه الله- لي بعد أن اعتذر زملائي، وتذرعوا بعدم استطاعتهم تحمّل مشاهدة موقف كهذا، وحقبة لا ألومهم فقد شاهدت مناظر محزنة مازالت تتراءى أمام عيني إلى يومي هذا، ومع إلحاح كبير أطباء الطوارئ أن تلك الجثة هي الأقرب لأن تكون جثة المضيفة الفلبينية، إلا أنني رفضت المصادقة على ذلك؛ لأن الأدلة لم تكن قاطعة، كما أنني قبل ذلك المساء شاهدت رجلاً من مكة المكرمة، ويبدو أنه من أصول أندونيسية من الـ"الجاو"، كان يسأل عن جثمان ابنته ولم يجدها، فخشيت أن يشتهب الأمر عليّ، فلا أحد يملك الدليل القاطع ولم تكن تعرف آنذاك تحليلات الحمض النووي.

- إننا له حافظون:-

كان من ضمن الحقائق التي وُجدت مع الركاب حقيبةً يدويةً يتوسطها مصحفٌ بحجم كفّ اليد، ومحاط بمبالغ مالية طالتها السنة اللهب فأتلقتها بالكامل، فيما بقي المصحف الشريف سليماً من أيّ أذى، هكذا ذكرت صحيفة الجزيرة، وكان أحد الصحفيين ينتقد محرر صحيفة الجزيرة قائلاً: إن هذا الخبر محاولة من الصحيفة لاستجداء عواطف القراء، إلا أن الأستاذ أسعد رشيد قال لي في معرض شهادته عن الحادثة: أنه رأى بعينه المصحف حين زيارته لمستشفى الرياض المركزي بالشميسيسليماً من النار، وقال المهندس "باكستاني الجنسية" الذي يعمل عند المهندس طلال العتيبي، الذي اشترى الطائرة بعد تسعة عشر عاماً من وقوع الحادث: أنه وجد عند القصّمصحفاً طالت النار أطرافه فقط، وإن صدقت هذه الرواية فإن هذا مصحفاً آخر وجد سليماً كسابقه.

ويجدر بالذكر أنه بعد هذه الحادثة بثمان سنواتٍ كان حديث مصحف الرئيس الباكستاني ضياء الحق -الذي توفي جراء انفجار طائرته- يملأ الصحف العالمية، وقد نقلت صحيفة "الإنديبيندنت" البريطانية عن صحف باكستانية قولها: "إن نسخة القرآن الكريم التي كان يحملها الرئيس الراحل معه ظلّت على حالها ولم يمسه أي ضرر، وكان في ذلك أعجوبة".

بعد ثمان سنواتٍ من الحادثة، أي حين وفاة الرئيس الباكستاني ضياء الحق -رحمه الله- عرض الأستاذ عبد الكريم بن صالح الطويان في مقال له في صحيفة الجزيرة أن نور الدين السمهودي ذكر في كتابه (وفاء الوفا بأخبار دار المصطفى) كيف أن النار التي اشتعلت في

عام 654هـ في المسجد النبوي الشريف طالت كل ماحواه المسجد ماعدا المصاحف وعدة صناديق متقدمة التاريخ، كما استشهد الطويان بطائرة الخليج المنكوبة التي أقلعت من كراتشي لتجد مئواها الأخير في دولة الإمارات العربية، مذكراً بما أورده الصحفيون والمحققون أثناء الحادثة أن من الالفت للنظر سلامة كل المصاحف المتواجدة على متن الطائرة.

وجاء في مقاله: طائرة ال "بوينغ737" التابعة لشركة طيران الخليج كانت من كراتشي إلى الخليج، وتحطمت شمال أبو ظبي، وقالت فرق الإنقاذ إن الطائرة تحطمت بشكل كامل فور سقوطها وتناثرت قطعاً صغيرة بما في ذلك محركات الطائرة وأجهزتها، وعثر على مصاحف كانت بحوزة الركاب ولم تحترق، ثم استشهد بما نشرته صحيفة الأهرام المصرية بتاريخ 14/1/1977م، حيث احترقت طائرة مصرية في مدينة بانكوك التايلندية، وعلى الرغم من أن النار طالت كل ما في الطائرة حتى أنها أحرقت المعادن التي يتكون منها الهيكل إلا أن المصحف الشريف بقي سالمًا لم تطله ألسنة اللهب.

- حلم مشترك:

قبل الحادثة ببضعة أيام كان ثمة اهتمام مشترك جمع بين قائد الطائرة ومساعدته، ومن غير اتفاق مسبق كان القائد محمد الخويطر -رحمه الله- في جلسة عائلية مع بعض إخوانه يحدثهم عن عزمه ورغبته بشراء منزل له ولأبنائه، وهو ذات التخطيط الذي سعى إليه زميله سامي حسنين -رحمه الله- الذي كان قد اتفق مع أخيه الأكبر حامد حسنين على أن ينهي له إجراءات شراء قطعة أرض تجمعهم بأبنائه مستقبلاً، فجدول سامي كان مزحومًا، وليس لديه الوقت الكافي لمراجعة الدوائر الحكومية وإنهاء الإجراءات المطلوبة لإفراغ هذه الأرض وشرائها، والعجيب أن شقيقه حامد استطاع في يوم الثلاثاء الثامن من شهر شوال وهو يوم وقوع الحادثة إنهاء إجراءات هذه الأرض، وفُضِّل عدم إخبار أخيه سامي إلا في يوم عودته وفرحته بيوم ميلاد ابنته خلود التي تكمل عامها الأول مع وصول والدها، يقول حامد حسنين لمحضر صحيفة اقرأ الذي التقى به بعد وقوع الحادثة: لقد كنت أخبئ له مفاجأة كانت جديرةً بإسعاده، وكنت قد اخترت يوم الثلاثاء مساءً للكشف عن هذه المفاجأة بمناسبة الاحتفال بميلاد ابنته خلود، أما المفاجأة فكانت عبارةً عن مخططاتٍ كاملةٍ لقطعة أرضٍ لإقامة منزل متواضع للفقيد وأسرته يؤمن بها حياة ومستقبل أسرته وأبنائه، وقد صدمني الخبر؛ لأنني فقدت أخي أولاً، ولأنه لم يشاركنا الفرحه بهذه المفاجأة التي كان يعمل على تحقيقها بموارده البسيطة، وكنت أعتقد أنني أساعده في ذلك على تحقيقها لولا أن الله أراد لها أن تتحقق في غيابه.

- توفي على فراشه:

ما إن وقعت كارثة الرحلة (163) حتى انتشر بين الناس خبر تلك المرأة المسنة التي طلب منها ابنها أن توقظه قبل موعد سفره بوقتٍ حدده لها، إلا أن والدته التي تملكها إحساسٌ بغموض مصير رحلة ابنها، كانت متخوفةً من أمر سفره في هذه الرحلة، وفعلاً عازمت على عدم إيقاظه، لاسيما وأنها رأت في منامها أن طائرة ابنها سقطت وتوفي جميع من عليها، ومع نهوضها صباحًا وسماع نشرة الأخبار عبر المذياع الذي أذاع خبر سقوط الطائرة في ساعة مبكرةٍ من صباح ذلك اليوم، فزعت الأم إلى ابنها النائمت توقظه، وهي سعيدةٌ بقرارها الذي اتخذته بعد ترددٍ منها، بيد أن أفراحها سرعان ما انقلبت إلى ماتم، فالابن كان متوقفاً منذ ساعاتٍ على فراشه.

لقد انتشر هذا الخبر بعد الحادثة بصورةٍ واسعة، ورُويت هذه القصة على السنة العامة، وما يزال البعض يرددها إلى حين كتابة هذه الأسطر، بعد مرور أكثر من خمسةٍ وثلاثين عاماً على وقوع الكارثة، وأذكر جيداً أنها كانت تتردد على السنة الجميع، وعلى الرغم من درامية القصة وحبكتها التي تشير إلى أنها روايةٌ مختلفةٌ تناقلها العامة من باب التهويل واستشراف الأخبار الجديدة عن الحادثة، إلا أن القصة وقعت فعلاً، وربما أنها وقعت كما هي بتفاصيلها الدرامية، إلا أن نسبتها إلى أحداث الرحلة (163) كان وهماً وخطأً راج بين أبناء ذلك الزمان، فالقصة بتفاصيلها فنّدها الدكتور حمود البدر في زاويته في صحيفة الجزيرة، وأوضح أنها حدثت لامرأةٍ مسنةٍ في الولايات المتحدة في أحداث الطائرة التي سقطت في مطار شيكاغو أثناء إقلاعها⁽¹²⁷⁾، حيث سقط أحد محركاتها -بعد إقلاعها- على أرض المدرج، فهوت الطائرة بكامل جرمها على أرض المطار، وكان على متن هذه الطائرة أحد أبناء أسرة السويلم من السعودية، كان بصحبة زوجته وابنه الصغير، كما يروي ذلك شقيقه معالي الدكتور عبد الرحمن السويلم⁽¹²⁸⁾، الذي قال: كنا جميعاً بصحبة الوالد في رحلة علاجٍ في الولايات المتحدة، وقبل عودة أخي إلى أرض المملكة استأذن والده أن يواصل رحلته إلى مدينة كراتشي؛ كي يكمل ما تبقى من دراساته العليا، وفعلاً سمح له فالتحق بهذه الرحلة التي لم تتجاوز أرض المطار.

- ادعاء كاذب:

كعادة بعض النفوس الدنيئة التي تستغل مثل هذه الظروف الإنسانية، يقول الأستاذ طلال أبو الشامات: إنه في الوقت الذي استطعنا أن نحصر أسماء الركاب الحقيقيين في الرحلة فوجئنا بشخص يدعي أن بعض أقاربه كانوا على متن الطائرة، وأنه يرغب بتعويضه أسوةً بأهالي الركاب الذين رفض بعضهم استلام أي مبلغٍ لانشغاله بمصيبته.

يقول أبو الشامات: جاء هذا المراجع مدعيًا قرابته لبعض الركاب، ولما شاهد وقرأ إجراءات الاستلام والتسليم اختفى، وكنا نعلم من خلال إجاباته أن لا صحة لما يدّعيه، لاسيما وأنه لم يراجعنا بعدها، وكنا نعاني من استخدام بعض المسافرين تذاكر آخرين، من المفترض أن يكونوا على متن الرحلة، إذ لم يكن نظام التذاكر والحجز آنذاك مثبتًا بأجهزة الحاسب

الآلي، كما لم يعرف آنذاك التحليل عبر الحمض النووي (DNA)، ويضيف أبو الشامات: أذكر أن أحد أبناء الجالية الكورية جاءني وهو يبكي زميله الذي صعد إلى الطائرة باسمه، فكان آخر العهد به.

- عزوف عن السفر:

يذكر بعض العاملين في مطار الرياض القديم أن أصداء حادثة رحلة الخطوط السعودية رقم (163) دوت في المجالس والدواوين، وبدأ حديث الناس عنها يستشرف الأخبار الجديدة، وشهدت نسبة الحجوزات تراجعاً ملحوظاً في عدد طلبات السفر، حتى بدت صالات بعض المطارات أقل زحاماً مما كانت عليه في السابق، لاسيما في نسب حجوزات العوائل والأسر، وهو الأمر الذي لم يدم طويلاً، رغم أن الكارثة كانت حديث وسائل الإعلام، لاسيما الصحف والمجلات التي كانت تعيش طفرة انتشارها وتوسعها، إذ لم يعرف الناس حينذاك وسائل الإعلام الحديثة المتمثلة بأجهزة التواصل الرقمي والإلكتروني، كما لم تُعرف القنوات الفضائية، حيث تقتصر كل دولة على قنواتها الرسمية فقط، وربما تزيد قناة أخرى في حين كان التلفزيون السعودي يقتصر على القناة السعودية الرسمية، والتي عرضت الخبر في نشرة الأخبار الرئيسية آنذاك في الساعة التاسعة مساء اليوم التالي، وقرأ مقدمو برامج التلفزيون حينها الخبر بتأثر شديد، وربما أن أحدهم كان يتحاشى -كعادتهم في الأخبار المحزنة- أن ينقل للناس هذا الخبر المفجع، لاسيما وأن زميلهم طلعت أبو الجبال كان على متن هذه الطائرة، بيد أن مدير الخطوط الجوية العربية السعودية القائد أحمد مطر نفى في أحد لقاءاته الصحفية هذا التراجع في نسبة عدد المسافرين.

- مفارقات:

من المفارقات التي شهدتها المجتمع السعودي آنذاك أن تجتمع الأحداث الشهيرة في يوم واحد من أيام الأسبوع هو يوم الثلاثاء، بداية من مقتل الملك فيصل ومروراً بأحداث أخرى كافتحام الحرم المكي الشريف فجر اليوم الأول من القرن الهجري الجديد، واحتراق طائرة الترايستار، وسقوط طفلين من طائرة ترايستار أخرى، كانت متوجهة من الظهران إلى كراتشي على ارتفاع (29 ألف قدم)، ونجاة باقي ركاب الطائرة إلى خبر اختطاف طائرة سعودية أخرى عام (1405هـ - 1984)؛ لتجتمع هذه الحوادث الكبرى في يوم الثلاثاء كمفارقة تاريخية نادرة، وقد أشار إلى بعض هذه المفارقات القارئ عبد الله الحصين في مقال له في صحيفة الجزيرة⁽¹²⁹⁾، وفي زمننا هذا تأجل إقلاع رحلة الخطوط السعودية برقم (1029sv)، والتي كان من المفترض أن تغلق من مطار الملك خالد الدولي في الرياض إلى مطار الملك عبد العزيز الدولي بجدة، عند الساعة الحادية عشرة من صباح يوم الثلاثاء الموافق للعاشر من شهر صفر عام 1436هـ، بعد أن وقف أحد الركاب على مقعده قبل إقلاع الطائرة بدقائق، وقال بصوت عالٍ موجهاً حديثه لركاب الطائرة: "حلمت بأن هذه الطائرة ستسقط".

وذكرت صحيفة سبق الإلكترونية⁽¹³⁰⁾: أن طاقم الطائرة تعامل مع هذا الراكب، بأن سلّمه إلى الجهات المختصة، فيما تمّ إنزال الراكب؛ لإكمال إجراءات تفتيش احترازيٍّ للطائرة، ورفع مطار الملك خالد من جاهزيته وتأهبه؛ لتنفيذ الإجراءات المعتادة في مثل هذه الحالات، وكما ذكرنا أن هذا حدث في يوم الثلاثاء أيضاً، ولم يكن هذا إلا توافقاً لا يحمل أي معنى للتشاؤم.

كما أن من المفارقات المعتبرة أن يتسلسل رقم رحلة الخطوط السعودية (163) مع الرحلة (162) آنفة الذكر، والتي أقلعت من مطار الظهران إلى مدينة كراتشي، وسقط منها طفلان وسط مياه الخليج العربي على ارتفاع تسعة وعشرين ألف قدم، فالأولى احترقت وسط مطار الرياض القديم، وكانت تحمل رقم (163)، وهي طائرة من نوع ترايستر وقادمة من كراتشي، في حين أن الطائرة التي سقط منها طفلان كانت أيضاً تابعة للخطوط السعودية وتحمل رقم (162)، وهي أيضاً طائرة من نوع ترايستر ومتجهة من مطار الظهران إلى مطار كراتشي، وحدثت بعد حادثة الرحلة (163) بأكثر من ثلاثة شهور، كما أن رحلة الخطوط الجوية العراقية التي اختطفت بعد اقلاعها من مطار الملكة علياء بالعاصمة الأردنية في (25/ديسمبر/1986م) وفجر فيها مختطفوها قبل هبوطها الإضطراري بمطار مدينة عرعر السعودية كانت أيضاً تحمل الرقم (163).

بعد الحادثة بستة وثلاثين عاماً غرّد ابن قائد الطائرة القائد الطيار ريان محمد الخويطر عبر حسابه في "تويتر" تغريدةً قصيرةً، تحمل مفارقاتٍ غريبةً أوضح فيها: أن الحادثة وقعت الساعة (8/19) بتوقيت الطيران العالمي حسب "غرينتش"، حيث تحسب ساعات اليوم كما هي 24 ساعة، وبتاريخ (19/8)، والمفارقة الثالثة أنها في عام 1980م ولاشك أن هذا التوافق العددي كان جديراً بالتمعن.

- شارع العصارات:

يقدر الأفراح والأماسي كانت الأتراح والمآسي حاضرةً في شارع العصارات بالرياض، فالشارع الذي عاش الستينيات والسبعينيات الميلادية كأحد أروع شوارع العاصمة السعودية، والذي يمثل لشباب ذلك الزمان حاضرة الدنيا ومحاسن ربيع العمر، لبس مطلع الثمانينيات ثوباً من الأحزان والأشجان، إذ مازال الناس إلى زماننا هذا يتذكرون فصولها الباكية حيث بدت ملامح الحزن والأسى باديةً على وجوه الجميع؛ وعليه فقد شهد فناء مستشفى الرياض المركزي بالشميسي حالاتٍ من الإغماء والبكاء، ولك حينها أن تتصور المشهد كما هو، إذ تصطف أكثر من أربع مبرداتٍ كبيرة الحجم أمام المجمع الطبي، وعلى الأسوار تبدو صور ضحايا الطائرة مرقمةً بالترتيب، حيث يتعرّف الأهالي على ذويهم، ومن ثم يتجهون نحو الثلجة المعنية، وأحياناً ينتقل البعض من ذوي الضحايا بين الثلجات الأربع للتأكد من باقي أفراد أسرته، ورغم أن الكثير من الأهالي لم يستطيعوا تمييز أبنائهم، إلا أن البعض استطاع معرفة أقاربه من خلال ملابسهم، لاسيما النساء اللاتي عُرفن بالحلي

والحلق والأساور، في حين عرف البعض أبناءهم من خلال الساعات التي كانوا يلبسونها أو الأقلام التي كانت بحوزتهم.

كانت المشاهد المحزنة أكثر من أن تروى في سطورٍ عابرة، ولاشك أن قسوة المشهد كانت تمنع البعض من مواصلة البحث عن ذويهم وأبنائهم، وكانت صحيفة الجزيرة قد صورت بعضاً من هذه الفصول المؤلمة، حيث رفض أحدهم البحث عن جثمان زوجته، وخرج باكياً وهو يقول لأعضاء اللجنة المشكلة لتحديد أسماء الضحايا: "لا أستطيع تحمل الموقف ادفنوها كيفما شئتم"، في حين يقف أحدهم وهو يلحّ على زوجته طالباً منها الثبات؛ لتحديد ومعرفة جثمان ابنتهما، بيد أن الأم لم تستطع الصمود أمام الموقف، ودخلت في موجة بكاء صوّرت لأقلام الصحفيين حجم المأساة، التي ردد معها الأستاذ أسعد رشيد الموظف السابق في الخطوط السعودية مقولة أحد أبناء ذلك الزمان حين قال يصف المشهد لصاحبه "لو أن حجارة مستشفى الشميسي نطقت، لبكت كثيراً من هول ما شاهدته تلك الأيام".

- النقل المباشر:

ظلّ خبر رحلة الخطوط السعودية رقم (163) يجلب في كافة المجالس والمنتديات العامة في المملكة، وربما بعض الدول المجاورة لها، وقد تصدّر حديث الترايستار عناوين الصحف ونشرات الأخبار، ففي حين كان مذيعو التلفزيون السعودي آنذاك يتحاشون قراءة الخبر المفجع، يضطر بعضهم للظهور في النشرات الرئيسية وهم يحبسون دموعهم من هول الفجيعة، حينها كانت الأسرة بكافة أفرادها تتسمّر أمام جهاز التلفاز الملون حديث الانتشار آنذاك؛ لسماع ومشاهدة ما استجدّ من أخبار الرحلة (163) التي كانت صورها تتصدر صفحات الجرائد، والتي استطاعت محطة "CNN" الأمريكية أن تنقل أحداثها الحرجة على الهواء مباشرةً من أرض مطار الرياض القديم، إذ ظلّ المذيع في إستديو الأخبار يتنقل بين العاصمة السعودية الرياض والعاصمة الإيرانية طهران، التي كانت تشهد تبعات أحداث ثورة 1979 موبداية الحرب العراقية الإيرانية، كما كانت الرياض تشهد حدثاً مأساوياً، حيث طائرة الترايستار العملاقة تحترق في الممرّ الفرعي الأخير لمدرج مطار الرياض، يذكر هذه التفاصيل أحد الطيارين السعوديين الذي كان حينها مبتعثاً من قبل الدولة إلى الولايات المتحدة الأمريكية مع مجموعة من زملائه لدراسة الطيران، وقال: إنهم في تلك الليلة كانوا يشاهدون الخبر على شاشة "CNN" على الهواء مباشرةً، وكانت "CNN" آنذاك حديثة النشأة في نهاية الشهر الثالث من عمرها المهني، كما أن بعض اللقطات التلفزيونية تمّ عرضها مؤخراً في برنامج أو فيلم وثائقي خاص بالحادثة وقد عرض عبر قناة "ناشيونل جيوغرافيك"، بيد أن هذا الفيلم لم يوفق في تصويره للأحداث التي تعرضت لها الرحلة.

- طيور الحب:

في إحدى زوايا مقصورة الركاب عثر الإطفائيون على قفص صغير بداخله بعض الطيور الميته، ورغم أن ألسنة النار لم تطلها، إلا أنها ماتت اختناقًا، ويذكر من أدرك الحادثة كيف كانت هذه الطيور حديث بعض المجالس، ويستشهد بها البعض الآخر على سلامة أجساد عددٍ من الركاب.

كان خبر هذه الطيور منشورًا في صحيفة الجزيرة التي ذكرت أن القفص كان بحوزة بعض الركاب، وبالطبع ستكون مع الركاب القادمين من مدينة كراتشي، إلا أن الحوار الذي أجرته مجلة اقرأ مع أشقاء القائد سامي حسنين مساعد قائد الطائرة كشف لنا قصة هذه الطيور، حيث كان شاس الشقيق الأصغر للقائد حسنين قد أوصاه بجلب نوع من الطيور، وفعلاً كانت بضاعة مساعد القائد تحتوي على هدايا وألعاب لابنته التي تحتفل والدتها بمرور سنةٍ على ولادتها، في حين كانت طيور الحب أو البيغاوات التي طلبها شاس شقيق القائد سامي موجودةً داخل مقصورة الركاب، وإن كنا لا نجزم أو ننفي احتمال ملكيتها لراكبٍ آخر، لكن القائد سامي -رحمه الله- كان قد اتصل بإخوته من كراتشي، كما اتصل بزوجته حين وصل إلى الرياض وأخبرهم أنه اشترى هدايا لطفلة الصغيرة التي يوافق ذلك اليوم ذكرى ولادتها، كما اشترى الطيور التي طلبها أخوه شاس.

- حادثة أرضية:

بحلول عام 2000م ومع انتشار الشبكة العنكبوتية أصبح من السهل على الباحث الوقوف على بعض الجوانب والأخبار المتعلقة بالحادثة، لاسيما في مواقع الطيران ومنظمات الطيران المدني ومنتديات الطيارين وهواة الرحلات الجوية وغيرها من المواقع ذات العلاقة، التي لا تكاد تخلو -لاسيما في حديثها عن حوادث الطيران المدني- من ذكر بعض تفاصيل حادثة رحلة الخطوط السعودية رقم (163)، والتي على الرغم من كونها إحدى أكبر حوادث الطيران المدني، إلا أن منظمة الطيران لا تعتبرها حادثةً جوية؛ لأن فصولها الأكثر مأساويةً حدثت على أرض المطار، كما أنها صنفت كأكبر حادثة احتراق لطائرة مدنية في تاريخ الطيران.

يجدر بالذكر أن مدير مطار الرياض الدولي الأستاذ رضوان ثابت صرح لصحيفة الرياض بعد الحادثة بأربعة أيام أن توسعة ساحات المطار ومدارجه الجديدة سوف تنتهي خلال الشهرين القادمين وذلك لزيادة القدرة الاستيعابية للمطار القديم، إضافةً إلى زيادة رحلات الخطوط السعودية (131).

- تقادم زمني:

يلحظ الباحث في حادثة الرحلة (163) أنه بحلول الألفية الميلادية أصبح الحديث عنها يلزم إعطاء تفاصيل أكبر عما حدث، إذ ظهر جيلٌ يدرك الحادثة، أو أنه لم يعها لصغر سنّه

آنذاك، وعليه فلا عجب إن قرأت -بعد أي مقال يستعرض الحادثة- بعض التعليقات التي تطلب المزيد من المعلومات، أو ربما تتعجب بل وتتساءل متى وكيف حصلت هذه الحادثة الشنيعة؟!

إن هذه الأسئلة والتعليقات تدل على قدم الحادثة بالنسبة لهم، لاسيما حينما يقول أحدهم: إن والده كان من ضمن ركاب الطائرة، وهذا موجودٌ بكثرةٍ في تعليقات القراء على الأخبار والتقارير المتعلقة بالحادثة، وربما أن بعض الباحثين المعنيين بكتابة السير والتراجم حين ينهي حديثه عن أحد هؤلاء الركاب سوف يورد هذه العبارة: "أما وفاته فكانت في حادثة التراستار الشهيرة بمطار الرياض القديم".

- اختلاف المقاصد:

قال تعالى: (إِنَّ اللَّهَ عِنْدَهُ عِلْمُ السَّاعَةِ وَيُنزِّلُ الْغَيْثَ وَيَعْلَمُ مَا فِي الْأَرْحَامِ وَمَا تَدْرِي نَفْسٌ مَّاذَا تَكْسِبُ غَدًا وَمَا تَدْرِي نَفْسٌ بِأَيِّ أَرْضٍ تَمُوتُ إِنَّ اللَّهَ عَلِيمٌ خَبِيرٌ)⁽¹³²⁾. لم يقتصر ركاب الطائرة على طالبي الحج والعمرة وأولئك الذين حزموا حقائبهم لإتمام زواج أبنائهم وبناتهم، حيث كان من ضمن الركاب مَنْ جاء ليلتحق بدورةٍ عسكرية، أو مَنْ يحمل معه أوراقاً رسميةً تخصّ جهة عمله، أو مَنْ جاء للتعقيب حول معاملة ما، بل إن منهم مَنْ عاد بعد قضاء إجازة عيد الفطر، كما أن منهم مَنْ عاد لإكمال دراسته، وبعضهم مَنْ ذهب للالتحاق بإحدى الجامعات، وكان من بين هؤلاء شابٌّ قدم إلى الرياض للتسجيل في إحدى الجامعات، ومكث يومين أو أكثر عند خالته التي فُجعت بخبر وفاته في الطائرة التي اختارها للعودة إلى أهله بعد إتمامه عملية التقديم على الجامعة.

- تبرّع عقاري:

مؤسسة مشقاص العقارية لصاحبها الإعلامي والممثل التلفزيوني المعروف، والذي اشتهر آنذاك بأنه أحد أبرز نجوم فوازير رمضان للأطفال الأستاذ حسن محمد إسماعيل درديري، المعروف بشخصية "مشقاص"، أعلن من خلال شركته مشقاص العقارية في صحيفة الجزيرة تقديم قطعة أرضٍ لأسرة كلِّ شهيدٍ من أسر ضحايا الرحلة (163) في وادي القمر بمدينة الطائف، وحينها لم تتابع الصحيفة تدايعات الإعلان، غير أن أحد القراء أكد ضرورة متابعة مثل هذه الإعلانات كي تعم الفائدة.

- برقيات التعازي:

تلقت القيادة في المملكة برقيات العزاء والمواساة من كافة أرجاء العالم فور إعلان نبأ الكارثة، كما قدّم رؤساء الدول العربية والإسلامية وبعض القيادات العالمية عزاءهم للمملكة، معربين عن مشاركتهم القلبية وصادق عزائهم لجميع أهالي الركاب، كما تلقت الخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني عددًا من الرسائل

والمكالمات والبرقيات التي تستفسر عن الحادثة، وأخرى تنقد الأداء والتعامل مع الحدث، في حين أمست الحادثة خبراً رئيساً في معظم الصحف العالمية.

- الابن يتذكر:

بعد الحادثة بأكثر من ثلاثين عاماً كتب أحد الشباب في أحد منتديات الإنترنت قصة وفاة والده، حيث القصة مكتوبة بتفاصيلها الدقيقة بخط والدته التي كتبتها بعد الحادثة بشهر واحد، وأشارت إلى أن زوجها -رحمه الله- قد ترك لها ابناً صغيراً لم يتجاوز السنة الأولى من عمره، والذي هو الآن يروي قصة والده المحزنة، يقول هذا الشاب الذي عاش ونشأ يتيمًا منذ مساء الثامن من شهر شوال عام 1400هـ: لقد رجعت بي الذاكرة إلى قبل 31 سنة... إخواني يوجد لدينا أرض في مدينة الرياض، واتفقت أنا والوالدة -حفظها الله- على بيعها، مع العلم أنني الابن الوحيد لوالدتي، والمهم أنني جلست أبحث في أوراق والدتي الموجودة في البيت عن صك الأرض، وخلال بحثي في الأوراق وجدت هذه الورقة، كتبتها والدتي قبل 31 سنة، سأنقلها لكم دون زيادة أو تحريف، أكتبها لكم وقلبي كله حزن، ويضيف: مع وجود الكثير من الأخطاء الإملائية في الورقة، إلا أنني صحتتها دون تحريف؛ لكي يستطيع الجميع قراءتها، وهي مكتوبة بخط والدتي وبلغتها العامية، وهذا نص ما كتبته والدته كما هو:

بسم الله الرحمن الرحيم
اليوم هو يوم الثلوث تاريخ 8 / 10 / 1400هـ
على طيارة السعودية (163)
الناس اللي في الطيارة (287)
الناس اللي يشتغلون بالطيارة (14)

طارت الطيارة من الرياض رايحة لجدة الثلوث بالليل، ويوم صارت الطيارة بالجوشم سواق الطيارة ريحة شي محترق، ورجع للمطار اللي بالرياض سواق الطيارة اسمه عبد العزيز الخويطر (133) وخويه اللي يساعده اسمه إبراهيم العياف (134)، رجعت الطيارة للمطار ونزلت بالأرض، وحاولوا الدفاع المدني أنهم يطفون النار ما قدروا؛ لأنهم ما دربوهم زين وانتشرت النيران بالطيارة وصارت زي الرماد.

واللي أذكره أن سواق الطيارة وخويه قالوا لهم الدفاع المدني: إحنا نقدر نطلعكم وعيا الطيار وخويه قالوا: ما نطلع إلا إذا طلعتوا اللي بالطيارة كلهم الله يرحمهم جميع، واللي كانوا بالطيارة عددهم 301 ماتوا كلهم ورقم واحد هذا زوجي -الله يرحمه- وراحوا إخوان زوجي يدورون جثة زوجي، ويقولون ما قدروا يتعرفون على الناس؛ لأنها كانت متفحمة من النيران، ونقلوهم من المطار إلى مستشفى الشميسي ب"تريلات" التبريد في منظر

يخوف ويتقطع قلب كل إنسان يشوفه؛ لأن عددهم كثير ما فيه إسعاف يقدر يشيل الناس هاذي كلها والناس بالشوارع اللي عند المستشفى كلهم يصيحون ويبكون.

الله يرحم زوجي ويرحم الطيار وخويه، ويرحم اللي ماتوا بالطيارة كلهم، والله يخليلي ولدي عمره الحين سنة وحده وأبوه توفى بالطيارة، الله يعيني على تربيته، وإن شاء الله إنه يطلع زي أبوه -الله يرحمه- أنا أكتب القصة هذي وأنا أبكي اليوم الربوع من شهر 11/1400هـ بعد موت زوجي وخوياه اللي معه بشهر الله يرحمهم..... "نورة الحربي.

يقول الشاب في آخر الرسالة:

"إخواني أرجو من الله ثم منكم الدعاء لوالديولجميع ركاب الطائرة المنكوبة، التي احترقت في الرياض قبل ثلاثين سنة، وكان وقتها عمري سنة واحدة، وأنا متأكد بأن أكثركم لا يذكرها لصغر سنّه أو أنه لم يولد بعد.

إخواني تمنيت أني لم أجد هذه الورقة؛ لأن قلبي من بعد قراءتها يعتصره الألم على والدي رحمه الله ومَن معهما جميعاً.

إخواني بحثت عن الرحلة المنكوبة عن طريق الإنترنت ووجدتها مكتوبةً في أغلب المنتديات، وسبحان الله نفس الكلام الذي قالته الوالدة، لكن الوالدة بلغة عامية" (135).

- بيان الديوان الملكي:

كان خبر الحادثة قد أعلن في صبيحة يوم الأربعاء، ونقل الخبر تعازي الملك خالد والقيادة حينها لأهالي الضحايا، كان الخبر مأساوياً وقرئ بنبرة من الحزن من قبل مذيعي المحطات السعودية، وكان الديوان الملكي قد أعلن حينذاك بياناً حول أمر الملك خالد بصرف مبلغ 50 ألف ريال لأسرة كل فردٍ من ضحايا الطائرة، وجاء نصّ البيان كالتالي:

"تعبيراً عن عمق مواساة صاحب الجلالة الملك خالد بن عبد العزيز (136) المفدى لأسر حادث احتراق الطائرة السعودية، ورغبةً من جلالتة في تخفيف وقع هذا المصاب الأليم على نفوسهم فقد أصدر أمره الكريم بصرف مبلغ (50.000) ريال لأسرة كل فردٍ من هؤلاء الضحايا، وإن جلالتة -حفظه الله - وسموّ ولي عهده ليكرران الابتهاال إلى الله العلي القدير بأن يتغمّد الشهداء بواسع رحمته وفيض مغفرتة، وأن يلهم ذويهم الصبر ويجزل لهم الأجر، والحمد لله على قضائهم وقدره وإنا لله وإنا إليه راجعون".

- مشهد مرعب:

في ظهيرة يوم الأربعاء التاسع من شهر شوال كان منظر رجال الإسعاف والطوارئ وعددٍ كبيرٍ من العاملين في مطار الرياض ينبئ عن صعوبة الموقف الذي أمامهم، فجتامين الركاب المتراكمة في المقدمة وفي الممرات وداخل قمرة القيادة وفي ردهات المطبخ، كانت متداخلةً مع مقاعد الطائرة، وكان الرماد الأسود الذي خلفه الحريق قد صبغ المكان وتكدس غباره الكثيف فوق جتامين الركاب، حتى أن بعض الجثث التي لم تصلها السنة النار لم تسلم هي الأخرى من هذا الغبار الأسود، وإذا علمنا أن سقف الطائرة سقط بكامله على الركاب بعد وفاتهم بقرابة نصف ساعة، فإن بقايا هذا السقف أطبقت على الجميع، حتى أصبح منظر الطائرة من الداخل ينبئ عن هول المشهد وضراوة السنة النار، وهو ما جعل رجال الإخلاء حينها يقفون حيارى أمام مشهد الجثث المتراكمة وسط الحديد وصفائح الألمنيوم.

-شجن المواهب:

بعد الحادثة بيوم واحد تناقلت وكالات ومحطات الأنباء العالمية صورة الطائرة الجريحة، التي تركت أثراً محزناً على قلب الشاب خالد الذيلم يتجاوز عمره آنذاك السادسة عشرة، وراح حينها يعبر عن تأثره بما شاهد وسمع من أخبار الحادثة ليرسم على جدار منزل والدهيكل الطائرة المرعب والنار تظطرم في سقفها وبين جناحيها، لتظل هذه الصورة مقصد عدسات الصحفيين والفنانين التشكيليين، وإلى أكثر من عشرين عاماً استطاعت هذه الرسمة المعبرة ليّ أعناق المارة في حي السويددي بالرياض، كما عكست من خلال رمزياتها الأثر الذي تركته الحادثة على أبناء المجتمع.

- صيف حار:

في ظهيرة اليوم التالي من الحادثة التقطت عدسات لجان التحقيق عدداً من الصور، حيث اكتظ المكان الذي توقفت فيه الطائرة بعربات الإسعاف وسيارات النقل وعربات الإطفاء، وكان التصوير من كل مكان ومن جميع الزوايا، حيث حلقت طائرة عمودية استطاع مصورها أن ينقل لنا بعدسته الاحترافية صوراً لا بأس بها عن وضع الطائرة ومكانها، بيد أن المتمعّن في هذه الصور سيلحظ حجم المعاناة التي كانت تواجه رجال الإخلاء والعاملين، فالأجواء في شهر أغسطس كانت شديدة الحرارة، حتى أن إحدى الصور الجوية أظهرت في زاويتها البعيدة صورة بعض العاملين وهم يصطفون بشكلٍ عفويٍّ؛ ليستظلوا بجناح الطائرة من أشعة الشمس وربما لم يشعر هؤلاء العاملون برمزية وقوفهم العفوي، الذي صور للقارئ المتمعّن حجم المعاناة التي واجهها رجال الإخلاء في ظهيرة اليوم التاسع من شهر شوال عام 1400هـ.

- مهنية صحفي:

لاشك أن الصحافة في ذلك الوقت كانت هي الناقل الوحيد لتفاصيل الحادثة، إذ اقتصر التلفزيون السعودي وكذلك الإذاعات المحلية الرسمية على نقل الأخبار العامة دون سرد لتفاصيل الحدث، وهو ما أدخل الصحفيين - وحتى مؤسساتهم الصحفية - في سباق محموم للظفر بالأخبار الجديدة ومتابعة الحدث، وكان من المفترض أن يكون التميز لصحف مدينة الرياض؛ كون الحادثة وقعت في مطار الرياض الدولي، إلا أن الصحف الأخرى - لاسيما تلك التي لم يحصل مراسلوها في مدينة الرياض على أخبار جديدة - حاولت استعادة ثقة قرائها عبر التقارير واللقاءات مع ذوي الركاب وطاقم الطائرة وبعض المسؤولين في المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني، وإن كانت صحيفة الجزيرة بحكم تواجدها في الرياض قد سبقت غيرها وتميزت عن الصحف الأخرى بمتابعتها المستمرة، إلا أن صحيفة البلاد استطاعت من خلال محررها خالد الحسيني أن تظفر بلقاءات وحوارات مميزة مع ذوي الركاب الذين كان عدد منهم من أهالي مكة المكرمة، التي كان الحسيني ينتقل بين أحيائها ويسرد قصة كل راكب على حده، ووسط سرادق هذا العزاء أو ذاك همس أحد المعزين لمحرر جريدة البلاد أن منزل قائد الطائرة غير بعيد عن حي جرول الذي فقد عددًا من أبنائه، ما زاد من متابعي هذه الصحيفة وهذا المحرر الشاب الذي برز اسمه في سماء الصحافة السعودية قبل عشرة أشهر من هذه الحادثة، حيث انفرد بتغطية أحداث اقتحام الحرم الشريف.

كان الحسيني آنذاك مديرًا لمدرسة الملك خالد الابتدائية بمكة المكرمة، وقد استطاع باقتدار منه أن يجمع بين العمل التربوي والإعلامي، ولأن مهنة المتاعب آنذاك كانت اسمًا على مسمى، فقد كان الحسيني يقضي مساء يومه بالتنقل بين سرادقات العزاء في مكة المكرمة وينتهي من جمع مادته قرابة الساعة الثانية عشرة منتصف الليل، يحمل أوراقه وجهاز التسجيل الخاص به ويتوجه إلى مدينة جدة عبر الطريق القديم، إذ لم تعرف الصحافة آنذاك جهاز الناسوخ "الفاكس"، وكم كان العمل شاقًا فنائب رئيس التحرير مازال بانتظاره عند باب مقر صحيفة البلاد في مدينة جدة التي تبدو هادئة آخر الليل ماعدا شواطئ حي الحمراء، ولأن إدارة الصحيفة كانت على علم بما استطاع الحسيني اصطياده من أخبار الكارثة، ولعلمها أيضًا بقدرات هذا الشاب الطموح فقد منحته المساحات الواسعة حتى في صفحاتها الأولى، فتجربة المحرر في حادثة الحرم المكي قبل عشرة أشهر كانت كافية لمنحة كامل الصلاحيات في تحديد أخباره وضيوفه، بل لقد وجد الحسيني - الذي كان يصل إلى جدة بعد منتصف الليل - مكتبًا مجهزًا بكل ما يحتاجه الصحفي من أوراق وأقلام ومسجل صوت وهاتف أرضي بخطوط مفتوحة، ومن هناك يبدأ الحسيني بتفريغ مادته الصحفية التي اعتاد أن ينتهي منها قرابة الساعة الثالثة فجرًا، لترسل المادة على وجه السرعة لقسم التدقيق اللغوي ومن ثم موظف الصف ومنه إلى قسم الإخراج، لتظهر الصحيفة صبيحة اليوم التالي بكم زاهر من اللقاءات والحوارات مع ذوي ركاب الطائرة وأهالي قائدها الخويطر ومساعدته سامي حسنين رحمهم الله (137).

ظلت تداعيات هذه الحادثة عالقةً في ذاكرة أهالي مكة المكرمة كما لم تغب تفاصيل تلك اللقاءات عن ذاكرة المحرر خالد الحسيني، فبعد مرور أكثر من ثلاثين عاماً من حدوث الكارثة أجرى الحسيني حواراً صحفياً كان -وربما ما يزال- حديث الناس لاسيما أولئك الذين فقدوا ذويهم في حادثة الترايستار، وذلك حين استطاع الحسيني أن يجري حواراً مع ريان ابن قائد الطائرة الفقيه محمد الخويطر، الذي أظهر الحوار صورته ببزته التي كان والده يتزيا بها قبل أكثر من ثلاثين عاماً، فقد أصبح ريان الابن البكر للقائد الفقيه محل والده، وأعاد الحسيني في حوار المهني ذكرى حادثة مؤلمة بيد أنه أعطى زملاءه الصحفيين درساً مهنيًا في بلاط صاحبة الجلالة.

- الصحيفة الباكستانية:

يبدو أن مراسل جريدة "نوائي وقت" الباكستانية سهيل البخاري حاول جاهداً مواكبة الأخبار المتسارعة للحادثة؛ لذا فقد التقط هذا المحرر ما بوسعه أن يزود به صحيفته التي اجتهدت في متابعة أخبار الحادثة أولاً بأول، لاسيما وأن عدداً من الركاب الذين كانوا على متن الطائرة يحملون الجنسية الباكستانية، ولاشك أن المراسل البخاري نقل لصحيفته بعضاً مما ورد في الصحف السعودية، كما أنه تابع مستجدات الأخبار إلى ما بعد مراسم دفن ضحايا الحادثة، ولعلنا هنا نستعرض بعضاً مما كتبه الصحيفة الباكستانية (138) بعد الحادثة، والذي جاء على النحو التالي: أفادت الأنباء الواردة من المملكة العربية السعودية وأخبر بعض المسافرين الذين وصلوا مدينة كراتشي في باكستان من الرياض مندوب الجريدة سهيل البخاري: أن رحلة الخطوط السعودية (163) من طراز "لوك هيد - 1011 تراي ستار" (Lockheed L-1011 Tristar) أقلعت من مطار الرياض بتاريخ 19 أغسطس عام 1980م، الموافق 8 شوال 1400هـ يوم الثلاثاء في الساعة التاسعة وثمان دقائق مساءً بتوقيت السعودية متوجهة إلى المطار القديم بجدة، وبعد 6 دقائق من إقلاع الطائرة، وعلى ارتفاع 15000 قدم، تلقى طاقم الطائرة تحذيراً بوجود دخان، واستغرق الطيار محمد عبد العزيز الخويطر (139) ومساعداه حوالي أربع دقائق للتأكد من مصدر هذا الدخان، واكتشف الطيار اشتعال الحريق في مخزن الأمتعة رقم 4 الخاص بالطائرة (140)، وطلب من برج مراقبة مطار الرياض الإذن له بالعودة والهبوط في المطار حفاظاً على سلامة الركاب، فهبطت الطائرة على مدرج المطار بسلامة، ولكن الحريق انتشر سريعاً في بدن الطائرة قبل إخلاء المسافرين وقبل أي معالجة لإطفاء الحريق. كان عدد الركاب على متن الطائرة (287) بالإضافة إلى (14) شخصاً من أفراد طاقم الضيافة، وأدى الحريق إلى مقتل جميع الأشخاص الذين كانوا على متنها، وهم (301) شخص، وأغلب الركاب كانوا سعوديين، يليهم الباكستانيون، بالإضافة إلى 32 إيرانيًا، وأربعة كوريين، وثلاثة بريطانيين، واثنان من تايلندا (141)، وكانت جنسية المهندس الجوي أمريكية، فيما كان هناك ست من المضيفات يحملن الجنسية الفلبينية، وثلاثة من الجنسية الباكستانية، بينهم رجل، ومضيفة من الجنسية البريطانية ولم نعثر على جنسية المضيفة الحادية عشرة.

- الركاب الباكستانيون:

كان حضور القائد سامي حسنين -رحمه الله - إلى مطار جدة بصحبة ابنه خالد ذي الثلاث سنوات آنذاك، عنواناً بارزاً لعدد من الصحف السعودية والباكستانية، فالقائد حسنين جاء لمطار جدة يسأل عن جدول رحلاته؛ وهناك سأله زملاؤه في إدارة جدولة الملاحين عن استعداده لتغطية عمل زميله مساعد قائد رحلة الخطوط السعودية التي سوف تقلع بعد بضع ساعات لمدينة كراتشي الباكستانية، حيث اعتذر زميله عن الرحلة لظروف خاصة، فما كان من القائد سامي إلا أن وافق على استلام هذه الرحلة -كما سيأتي في ترجمته - وبعد قرابة يومين وأثناء العودة من مطار باكستان ذكرت صحيفة "نوائي وقت" الباكستانية أن أول وقوف للرحلة التي أقلعت من مطار جناح في كراتشي كان في مطار الرياض على أن تواصل الرحلة طريقها من العاصمة السعودية إلى مدينة جدة، وذكرت أن المسافرين الباكستانيين الذين غادروا الرياض إلى كراتشي برحلة (160SV) في اليوم التالي من الحادثة أخبروا مراسل الصحيفة أن عدد الباكستانيين على متن الرحلة (163) كان (30) راكبًا، ولم ينجح المفتشون في التعرف على أية جثة من الركاب الباكستانيين؛ لأن آثار الحريق غيبت ملامحهم، وقد وضعت الجثث في مستشفى المركزي بالرياض (142)، ولصعوبة التعرف دفنت الجثث في القبور جماعية (143)، كما ذكرت الصحيفة الباكستانية.

وعلقت الصحيفة ذاتها على خبر القائد سامي حسنين بقولها: "إن هناك أحد طاقم أفراد الضيافة سامي محمد حسنين" (144) الذي طُلب مضيماً للركاب في هذه الرحلة؛ لغياب بعض أصحابه عن العمل ونزل بوادي الموت في أجله المحتوم، وصدق الله تعالى حيث قال في كتابه العزيز: (وَلِكُلِّ أُمَّةٍ أَجَلٌ * فَإِذَا جَاءَ أَجَلُهُمْ لَا يَسْتَأْخِرُونَ سَاعَةً وَلَا يَسْتَقْدِمُونَ) (145)، وبعد وقوع الحادثة كتبت الصحيفة ذاتها: صُلِّت صلاة الجنازة جمعًا في مسجد مستشفى الرياض، و صُلِّت أيضًا صلاة الغائب في جميع مدن السعودية، خاصة في مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة وغيرها. وكانت الأخبار تأتي لمراسل صحيفة "نوائي وقت" الباكستانية عبر المسافرين الباكستانيين الذين عادوا بعد الحادثة من المدن السعودية، كما كان المراسل سهيل البخاري يتلقف الأخبار عن طريق الاتصال بالباكستانيين المتواجدين في المملكة السعودية لاسيما في مدينة الرياض، إلى جانب اعتماده -كما ذكرنا - على ما تنشره الصحف السعودية عن الحادثة.

وينقل المراسل سهيل الصورة الحية للحدث كما رويت له، حيث توفي الركاب وبقيت أمتعتهم سليمة، وكما ذكرنا فإن مراسل صحيفة "نوائي وقت" كان مطلعًا على الحوارات الصحفية التي أجريت مع عائلة قائد الطائرة، لاسيما الحوار الذي أعده الصحفي محمد الحسيني مع عائلة القائد محمد الخويطر في صحيفة البلاد، حيث تقول الصحيفة الباكستانية: إن قائد الطائرة محمد عبد العزيز الخويطر كان على وشك الإجازة السنوية بعد الفراغ من الرحلة، وإن كانت الصحف الباكستانية حاولت جمع الأخبار من مصادرها

الخاصة، إلا أنها اهتمت بقصص الركاب الباكستانيين وظروف التحاقهم بالرحلة (163) التي كانت آخر العهد بهم.

- التاسع عشر من أغسطس:

لم يستطع رجال الإنقاذ في ساحات مطار الرياض مساعدة ركاب الرحلة (163) لأسباب عديدة منها عدم إطفاء المحركات حال توقف الطائرة؛ ولذا فقد خاطر بعض هؤلاء المنقذين بأنفسهم واقتحموا الطائرة، بيد أنه لا جدوى من ذلك في ظل وفاة جميع ركاب الطائرة، وقد جاءت بعض هذه المبادرات كاجتهادات من هؤلاء المبادرين الذين انتصرت في أنفسهم مشاعر الإيثار والتضحية، وخاطر عدد منهم بالتقدم نحو أبواب الطائرة، ولا شك أن هذه التضحيات تزامنت أيضاً مع قصور في أداء بعض العاملين.

وافقت هذه التضحيات من قبل بعض المنقذين اليوم التاسع عشر من شهر أغسطس، وهو اليوم العالمي للأعمال الإنسانية والعمل التطوعي، تذكيراً بأولئك الذين يقدمون أعمالاً وتضحياتٍ لأجل سلامة الآخرين، كما أنه يوافق اليوم العالمي للتصوير والصورة الفوتوغرافية، التي غابت عن ساحة مطار الرياض تلك الليلة، فيما حضرت كاميرا "التلفزيون" لتصوير السنة الذهب وهي تلتهم سقف الطائرة في مشهد محزن.

ومن الغريب -أيضاً- أن يوافق يوم التاسع عشر من أغسطس ولادة أحد مكتشفي علم الطيران ومخترعي الطائرة الأمريكي "أورفيل رايت"، وفي ظل الأخطاء الكارثية لطائرة الترايستار -التي سيرد التفصيل فيها- فقد وافق احتراق هذا النوع من الطائرات الأمريكية يوم الطيران الوطني في الولايات المتحدة الأمريكية.

- لغز السارية:

السارية عند العرب هم الجماعة من الناس يسيرون ليلاً، وكذا تطلق على السحابة الممطرة في الليل، وارتبط الفعل "سرى" بالسفر والارتحال بالليل، فلا يقال للمسافر في النهار إنه سرى؛ ولذا قال تعالى: (سبحان الذي أسرى بعبده ليلاً من المسجد الحرام إلى المسجد الأقصى الذي باركنا حوله لنريه من آياتنا إنه هو السميع البصير) (146)، وكان من عجيب ما حدث في هذه الطائرة أن قائدها -رحمه الله - حين علم بالحريق، وأخذ طريق العودة إلى الرياض وبدأ في إجراءات الحالة الطائرة وأثناء انشغاله بما هو فيه، سجل الصندوق الأسود صوته وهو ينشد: "ياسارية خيريني"، ثم عاد يرددتها مرةً أخرى حين كانت الطائرة فوق سماء مدينة الرياض، وكأنه يسأل عن مصير هذه السارية التي انطلقت أول الليل بجمع غفير من الركاب، تعجب المسؤولون في المطار حين سماع التسجيلات، بيد أن قراءة بعض المحللين أشارت إلى محاولة منه -ربما أنها مقصوده أو غير مقصوده - لتهدئة نفسه ومساعدته، ناهيك أن البعض رأى فيها شعوراً بعمق الخبرة، فالطيّارون اعتادوا على مثل

هذه الظروف، ولولا أن القارئ يدرك مصير الطائرة وما آلت إليه النتائج، لربما وجدها أمراً طبيعياً، لاسيما وأن الخويطر مرّ بمثل هذه الحالات، بل سبق له ولعدة مرات العودة الطائرة للمطار، إحداها كانت قبل هذه الحادثة بأشهر، وكلها كتب الله له النجاح فيها، في حين رأى البعض أن "يا سارية خبريني" كانت دليلاً معبراً في انشغال الخويطر بعمله، ولكنها على كل حال كانت -أيضاً- تعطي دلالاتٍ على هدوئه في التعامل مع الحدث، ولك حين قراءة الأحداث أن تتساءل: هل كان الأمر يحتاج إلى "جرعات" أقل من الهدوء والثقة التي كان عليها الخويطر أم لا؟.

التحليل الفني

- المهندس الجوي:

تحدثت بعض التقارير غير الرسمية أن مهندس الرحلة لم يكن مؤهلاً، وكان يعاني من مرض عسر القراءة "dyslexia"، وعلى الرغم من أن هذه التقارير زعمت أن المهندس كان كبير السن، إلا أن المعلومات المؤكدة تظهر ما يخالف ذلك، فالرجل في الثانية والأربعين من عمره، وربما أنه في هذا العمر يمثل قمة النضوج؛ ولذا فقد تصدق المعلومات حول معاناته من عسر القراءة، بيد أن محادثات الصندوق الأسود لا تدين الرجل بالقدر الذي حاول فيه البعض رمي التهم على كاهله، فهو وإن لم يستطع تحديد المشكلة في قائمة الفحص، الذي هو من صميم تخصصه، إلا أنه كان حريصاً على توجيه المضيفات في الوقت الذي كان فيه القائد منصرفاً في خضم أعماله، رغم أن هذا لم يكن من صميم عمل المهندس الذي لا شك أنه أدين كثيراً في نتائج التقرير.

حين وقوع الحادثة كان القائد الطيار عبدالله وزنه قد أقلع للتوّ من مطار جدة متجهاً إلى الرياض، ورغم تحذيرات زملائه بأن مطار الرياض يشهد حالة طارئة، إلا أنه واصل طريقه إلى الرياض، وهناك تمّ تحويله كغيره إلى مطار الظهران الدولي.

كانت رحلة القائد عبدالله وزنه من جدة إلى الرياض ومنها إلى روما، وقد طلب القائد محمد الخويطر من زميله عبدالله وزنه مبادلته برحلة كراتشي، إلا أن القائد وزنه اعتذر بلطفٍ ومازحه زميله بـ (روح يا شيخ). كان القائد عبدالله وزنه من مجموعة المختصين الذين كانوا يجرون عدة اختباراتٍ للطلبة المتدربين والمتقدمين لوظيفة "مهندس جوي"، يقول القائد عبدالله وزنه: كنت قد أجريت اختباراً ومقابلة للمهندس الجوي الأمريكي "برادلي كورتيس" ولم أجزه، وعند التحقيق في الحادثة وجد أعضاء اللجنة توصيتي بعدم إجازته أو التوصية بعدم تعيينه.

- المخارج والأبواب:

كان السؤال الأكثر جدلاً والذي بقي عالماً إلى حين إعداد هذا الكتاب هو: لماذا لم يتم فتح أبواب الطائرة لإنقاذ الركاب؟

الإجابة عن هذا السؤال المحير ظلت محصورةً في تزاخم الركاب، ففي بيان التحقيق الصادر عن الرئاسة العامة للطيران المدني، ورد في معرض الحقائق التي سردها البيان ما نصّه: "كان بالإمكان فتح جميع أبواب الطائرة ومخارج الطوارئ بها، بغض النظر عن انقطاع التيار الكهربائي أو الأجهزة الهيدروليكية؛ لأن تلك الأبواب والمخارج تعمل مستقلةً

عن كل ذلك وبطريقة ميكانيكية بحثه؛ وبذلك فقد استبعدت لجان التحقيق فرضية انقطاع الدائرة، وفعلاً كان بالإمكان فتح الأبواب يدوياً، وهذا ما أيده القائد أحمد سايس الذي ذكر أنه كان يشغل -حين الحادثة- منصب مدير قسم الترايستر والجامبو في العمليات الجوية، وكان القائد أحمد من ضمن الفريق الفني المنتخب لاختبار طائرات الترايستر في أمريكا، والتي كانت السعودية بصددها شرائها في النصف الأول من السبعينيات الميلادية 1974م.

يقول القائد أحمد (147): إن أبواب طائرة الترايستر تفتح يدوياً خلال سبع ثوانٍ وكهربائياً خلال خمس عشرة ثانية، ويسند السبب في عدم فتح الباب إلى الزحام، إذ لم تتمكن المضيفات ولا حتى الركاب من فتح الباب؛ لكونه يحتاج سحباً إلى داخل المقصورة، وهو ما لم يتم بسبب تكديس الركاب وملاصقتهم للباب، وهذا لا يتناقض مع ما ورد في بيان الرئاسة العامة للطيران المدني، حيث ذكر البيان من ضمن حقائقه ما نصه: "ومما هو جدير بالذكر أن جثث المضيفين والمضيفات أيضاً وجدت بعيدة عن أبواب الطائرة، ويفصل بينهم وبينها العديد من جثث الركاب التي كانت متراكمة حول الأبواب، الأمر الذي يبدو أنه أعاق الملاحين عن أداء واجبهم في فتح الأبواب".

وبعد الحادثة بيومين ذكرت صحيفة واشنطن بوست (148): أن عدداً من مسؤولي شركة لوكهيد في ولاية كاليفورنيا عبّروا عن دهشتهم إزاء التقارير التي تفيد بأن الأبواب قد تعرضت لمشاكل فنية؛ وذلك لأن طائرة الترايستر مجهزة بأحد عشر مخرجاً مستقلاً للطوارئ.

وهنا ملاحظة لا يجب إغفالها، حيث يذكر البيان في ثنايا سرده تفاصيل ما حدث داخل مقصورة الركاب، وهو يكرر مفردتي (المضيفين والمضيفات)، والحقيقة أنه لا يوجد في الرحلة (163) سوى مضيف واحدٍ وعشر مضيفات، لكن وبتتبع تفاصيل ما حدث في صالة المغادرة وما كتبه الصحف آنذاك يظهر لنا تواجد أربعة ملاحين كانوا من ضمن ركاب الطائرة لاستلام رحلتهم من مطار جدة (149)، بيد أن الأخبار عن هؤلاء المضيفين لم تذكر هل صعد هؤلاء الملاحون إلى الطائرة بزيتهم الرسمي أم لا؟ حيث يستطيع فريق الإنقاذ تمييزهم عن غيرهم من الركاب، ثم إننا نتساءل: هل قام هؤلاء الملاحون بمساعدة المضيفات على متن الرحلة، لاسيما في ما يتعلق بمحاولة إطفاء الحريق ومحاصرة ألسنة اللهب والمساعدة في فتح الأبواب؟

فعلى الرغم من أن البيانات والتصاريح الرسمية لم تذكر ذلك، إلا أنه من المتوقع أن هؤلاء الشبان حاولوا الاستفادة من قدراتهم ومعرفتهم بوسائل الإنقاذ، بيد أن ما حدث كان أكبر من مبادرات واجتهادات بعض الركاب الذين حاولوا -دونما جدوى- فتح الأبواب الموصدة، فقد كان من الأحرى الاهتمام بفتح الأبواب مع توقف الطائرة وإطفاء محركاتها، بيد أن التأخر في إطفاء المحركات قلل من فرصة وجود أحياءٍ على متن الطائرة؛ ولذا فقد كان

دور المنفذين أهم من زملائهم رجال الإطفاء، وكما تساءل الدكتور راشد بن عبد العزيز المبارك في مقال له في صحيفة الجزيرة: "هل صحيح ما يقال من أن الاهتمام اتجه في المقام الأول لحصر الحريق؟ هل يمكن أن يكون انقضاء خطرٍ مظنونٍ أولى من دفع خطرٍ محققٍ؟" (150).

وبالعودة إلى ما حدث على أرض مدرج مطار الرياض القديم، فإن في كون أبواب الترايستار تفتح بسحبها إلى الداخل كان بنظر عدد من المحللين سبباً في تأخر أو عدم فتح أبواب الطائرة، كما أن عدم إطفاء محركات الطائرة كان هو الآخر من الأسباب التي ساهمت في عدم اقتحام أبواب الطائرة وفتحها من الخارج.

- المضيفات:

وكما ذكرنا فإن عدد المضيفين والمضيفات في هذه الرحلة بلغ أحد عشر، وهو عددٌ يزيد عن عدد أبواب الطائرة الثمانية، لكنه يتوازى مع مخارجها، وتظهر البيانات أن طاقم الملاحه مكونٌ من عشر مضيفاتٍ ومضيفٍ واحد، أما القيادة فكانت كما ذكرنا مكونةً من القائد الطيار محمد بن علي الخويطر ومساعدته القائد سامي بن عبدالله حسنين والمهندس الجوي أمريكي الجنسية "برادلي كورتيس"، فيما وردت أسماء المضيفات في التقرير النهائي للحادثة على النحو التالي:

- فريق الملاحين والقيادة بالطائرة:

1. محمد علي الخويطر ٣٨ سنة
٢. سامي عبدالله حسنين ٢٦ سنة
٣. برادلي كورتيس ٤٢ سنة
٤. فاطمة سويبالو فرانسيس ٢٦ سنة
٥. عابدين جعفر الرحمن (الرجل الوحيد) ٢٧ سنة
٦. زوريدا هيرنانديز ٢٤ سنة
٧. فوزية سيف الدين ٢٤ سنة
٨. ألين باوتيسا ٢٣ سنة
٩. ريتا زوليتا ٢٦ سنة

١٠. مارغريتا سارمينتو ٢٣ سنة

١١. لورنا باوتيسا ٢٢ سنة

١٢. أليس مانالو ٢٣ سنة

١٣. عندليب مسعود ٢٠ سنة

١٤. لويس هينديرسون ٢١ سنة

والملاحظ أن التقرير النهائي لم يظهر جنسيات المضيفات، إلا أننا -بعد البحث في المصادر والمراجع المتعلقة بالحادثة- نرَجِّح أنه كان هناك مضيّف باكستاني الجنسية، وهو الرجل الوحيد من بين عشر مضيفات، اثنتان منهن باكستانيتان إحداهن هي التي عُثِر على شيكٍ مصرفيٍّ براتبها في مقصورة الركاب بعد الحادثة بأكثر من تسعة عشر عامًا، حين بيعت الطائرة لرجل الأعمال طلال بن منصور العتيبي، كما وجدت بطاقتها الوظيفية وهي فوزية صفي الدين، كما كان هناك ست مضيفاتٍ فلبينياتٍ إضافةً إلى واحدةٍ بريطانية، وهي التي دخلت على قائد الطائرة قبل الهبوط بلحظاتٍ وسألته عن الإخلاء، وربما كانت مسلمةً حيث تبرز عبارة التوحيد على شاهد قبرها، أما رئيسة المضيفات وهي "فاطمة سوببالو فرانسيس" فلم نستطع الوقوف على جنسيتها.

ما أن تقرأ تفاصيل الدقائق الأخيرة لحادثة الرحلة (163) إلا ويتبادر إلى ذهنك سؤال مفاده: لماذا لم يتم توزيع المضيفات على الأبواب لاسيما قبل هبوط الطائرة ولو بدقائق، حيث كان بإمكان المضيفات التحرك ولو بصعوبة؟.

إن الإجابة عن مثل هذا السؤال تفترض أن يقوم رئيس طاقم الملاحه على متن الطائرة بتوجيه المضيفات بذلك، وهن اللاتي حاولن قدر استطاعتهن محاصرة ألسنة اللهب أسفل المقاعد الأخيرة في مقصورة الركاب، كما بذلن جهدًا جبارًا في محاولة تهدئه الركاب، بيد أن حالة الفزع والتزاحم التي حدثت داخل المقصورة، ربما أنها قسّمت طاقم الملاحه الجوية إلى قسمين، حيث بعض المضيفات مازلن يحاولن إطفاء النار التي تندلع من أرضية المقاعد الخلفية في مقصورة الركاب، والتي لاشك أنها أظهرت كميةً من الأدخنة والغازات السامة، وتسببت في ترك كثيرٍ من الركاب لمقاعدهم والتوجه نحو مقدمة الطائرة، وحيث لا وجود لمقاعد فارغة فقد كان لزامًا على هؤلاء الركاب أن يتكدسوا في الممرات، فالطائرة أقلعت بحمولةٍ كاملةٍ من الركاب، وعليه فإن المضيفات اللاتي كنّ في مقدمة الطائرة لم يستطعن الوصول إلى موقع اشتعال النار في مؤخرة مقصورة الركاب، كما لم تستطع المضيفات اللاتي كن يحاولن إطفاء النار التقدم صوب الأبواب الأمامية؛ أي أن زحام الركاب قسّم المضيفات إلى قسمين، لذا فقد وجد المفتشون -بعد الحادثة- طفايات الحريق بالقرب من جثامين المضيفات في مؤخرة الطائرة.

وقد أظهرت تسجيلات الصندوق الأسود إحدى المضيفات وهي تدخل إلى قمرة القيادة فزعاً وتقول للمهندس الجوي: "لا مجال لي في الذهاب إلى الخلف... بعد البوابة R2 , L2؛ لأن الركاب يتدافعون في الممرات"، وكان حديثها هذا قبل الهبوط بعشر دقائق، ولك حينها أن تتخيل حالة الفزع التي عاشها الركاب داخل مقصورة الطائرة، ولذا كانت إجابة المهندس الجوي: "حسناً أبحث عن طريق إن استطعت"، والترجمة هنا جاءت بصيغة الحديث للمذكر، بيد أن المتوقع أن المقصود به إحدى المضيفات، حيث أن طاقم الملاحه مكونٌ من عشر مضيفاتٍ ومضيفٍ واحد، ولاشك أن الركاب لم يستمروا في وقوفهم وسط الطائرة خلال هذه الدقائق العشر المتبقية، بل من المؤكد أنهم تقدموا إلى الأمام وهو ما صعب على قائد الطائرة إتمام عملية الهبوط بشكلٍ سلس، إلا أن الخويطر -رحمه الله- استطاع الهبوط هبوطاً طبيعياً، ورفض تعليمات رئيس الملاحين حين أراد أن يشرح للركاب طريقة التعامل مع الهبوط الطارئ.

كل هذا يدل على أن محاولات وجهود الملاحين كانت منقسمةً بين أمرين، أولهما محاصرة أسنة النار، وثانيهما تهدئة الركاب، لكن الأمر سيتحول مع اقتراب الطائرة إلى مطار الرياض لأولوية أخرى، هي توزيع طاقم الملاحه على الأبواب وشرح الوسائل الآمنة للهبوط الطارئ لجميع الركاب، ولأن كل مضيضة تعرف موقعها والباب الذي ستقف أمامه فإن رئيسة المضيفات قد أعلنت قبل أربع دقائق من الهبوط قائلة: "الرجاء من المضيفين أن يأخذوا مواقعهم" لاحظ أن الوقت ربما كان -قبل أربع دقائق من الهبوط- كافياً لو أن الركاب كانوا في مقاعدهم، بيد أن الأمر مع هذه الأوضاع كان مختلفاً، فمع اقتراب الطائرة من المطار وازدياد اضطرار النار وكمية الدخان وترك معظم الركاب بعد الباب (R3 L3) لمقاعدهم كان من الصعوبة بمكان بقاء المضيفات أمام الأبواب، ولأن نظام نزول الركاب في معظم حالاته الطبيعية يكون من خلال الباب L1 الذي يقع خلف قمرة القيادة يسار مقصورة الركاب، فإني لا أجد تفسيراً لعدم وجود المضيضة قبالة هذا الباب، لاسيما أن تسجيلات الصندوق الأسود أوضحت تواجد بعض المضيفات في مقدمة الطائرة، وذلك من خلال دخولهن بين الفنية والأخرى لقمرة القيادة لسؤال قائد الطائرة عن التصريح لهم بالإخلاء ونقل الصورة كاملةً له حول ما يجري في مقصورة الركاب، إلا أن التفسير الوحيد لما حدث -لاسيما بعد أن حطت الطائرة عجلاتها على مدرج المطار- هو أن حالة التزاحم والصخب والتدافع -حتى من ركاب المقاعد الأمامية في الدرجة الأولى- بلغت ذروتها وتدافع الجميع نحو الأبواب، وهو ما أفقد المضيفات مقاعدهن، بل إن ذلك يفسر عدم قدرة قيادة الطائرة الدخول إلى مقصورة الركاب، على الرغم من أن جثامين القائد ومساعدته والمهندس الجوي وجدت في مقاعدها، حيث لا أدلة تثبت أن قائد الطائرة كان على اتصال برجال الإنقاذ الذين يحيطون بالطائرة، كما لا تثبت المصادر أن القائد -رحمه الله- قال: "لن أخرج حتى يخرج الجميع"، كما أشارت إلى ذلك صحيفة الجزيرة، وعلى الرغم من أنه فعل ذلك إلا أنه لم يصرح به، فظروف الأجواء الأخيرة تثبت أنه -رحمه الله- بقي في مقعده على الرغم من كونه قادراً على الخروج من نافذة الطوارئ الخاصة به، بيد أنه لم يفعل أبداً، فالموت على ما يبدو فاجأ الجميع، دونما شعورٍ منهم أن الخطر محققٌ بهم، وأنه لا مجال بل لا وقت

لوضع تدابير الخروج الآمن، وهنا لا نستطيع أن نجزم هل توفي الجميع جراء الغازات السامة أم من كرة اللهب التي نتجت عن الانفجار الذي وصفه الإنقاذيون الذين يحيطون بجرم الطائرة، مع أن التحاليل التي أجريت على بعض الجثامين تثبت وفاة الركاب بالغازات السامة.

لاشك أن وضع أبواب الترايستار كان كارثيًا في مثل هذه الحالات، حيث لا مجال لفتح الأبواب في حال تزامم الركاب أمامها، ولم يكن هذا إلا خطأً مصنعياً من شركة لوكهيد المصنِّع الوحيد لطائرات الترايستار، وبعد هذه الحادثة كان من ضمن الخطوات التطويرية تغيير طريقة فتح أبواب الطائرة بعد أن كانت الرحلة (163) عنواناً رئيساً لخطئها الفادح.

إنه من الأهمية بمكان الأخذ بالحسبان التوزيع المهني للكوادر البشرية، فاختيار عشر مضيفات ومضيف واحد في طاقم الملاحه كان خطأً فادحاً، حيث لم تستطع مضيفات صغيرات السن السيطرة على السنة اللهب التي بدأت تزحف نحو مقاعد الركاب، كما أن حمل طفايات الحريق لمدة طويلة يحتاج قوةً بدنيةً، ولم تكن المضيفات الشابات يتصفن بها؛ كما كانت الطفايات آنذاك كبيرة الحجم ثقيلة الوزن، ولذا فقد زاد اضطراب النار، كما زادت الأدخنة، حينها استسلم الجميع بانتظار لحظة الهبوط، وهو على النقيض مما حدث للطائرة الأردنية التي تعرضت بعد خمس سنواتٍ من هذه الحادثة لحريقٍ مشابهٍ تماماً لما حدث للرحلة (163)، بيد أن طاقم الملاحه في الطائرة الأردنية استطاع بعد جهودٍ مضيئةٍ السيطرة على الحريق، فهبطت الطائرة وتم إنقاذ الركاب في مطار سنغافورة، ولأن حادثة الطائرة الأردنية وقعت بعد حادثة الرحلة (163) بخمس سنواتٍ، ربما شملتها التحسينات التي أضيفت لطائرات الترايستار بعد حادثة الرحلة (163).

هنا سوف نذكر أن هذه الأسباب إنما جاءت لاحقاً، ولذا يجبان لا نهمل الأسباب الرئيسة في الحادثة المتمثلة في اشتعال الحريق، ثم الخطأ المصنعي في كون أبواب طائرات الترايستار تفتح بسحبها إلى الداخل، لا كما هو المعتاد في القاعدة الهندسية في التفويج والمتبعة في معظم الطائرات، حيث تدفع الأبواب إلى الخارج، ناهيك عن أخطاء مصنعية أخرى سوف نتطرق لها لاحقاً بإذن الله.

- معادلة الضغط:

ذكر بعض المحللين أن امتناع فتح الأبواب إنما جاء نتيجةً لعدم معادلة ضغط الطائرة مع الضغط الخارجي، فالطائرة في الجو تحت ضغط عالٍ، ولا بد لها في حال الهبوط من تفريغ هذا الضغط ومعادلته شيئاً فشيئاً مع الضغط الخارجي إلى مرحلة الهبوط وتوقف الطائرة، حيث يتعادل الضغط داخل الطائرة معه في الجو الخارجي؛ ولأنه من الصعوبة بمكان فتح أبواب الطائرة وهي تحت ضغط عالٍ، فقد عزا البعض أسباب الكارثة إلى عدم مقدرة المضيفين ورجال الإنقاذ على فتح الأبواب؛ لكون قيادة الطائرة أغفلت تفريغ الضغط أثناء

الهبوط، والحقيقة أنه يجب الأخذ بالحسبان أن كل هذه الأسباب إنما جاءت لاحقة، وهي أسباب ثانوية لأسباب رئيسية، يرى المحللون أنها كانت على علاقة مباشرة بما حدث وهو ما سوف يرد -بإذن الله- الحديث عنه في آخر الكتاب، ولذا فقد كانت معادلة الضغط مثار جدل بين المحققين، ويشير عبدالرحمن الحميد نائب مدير إدارة الصيانة بمنطقة الرياض والذي كان من أوائل موظفي الخطوطالذين صعدوا إلى هيكل الطائرة بعد إطفائها، إلى أن باب الطائرة كان قد دخل إلى مقصورة الركاب كعادته عند عملية فتح الأبواب، بيد أنه لم يستمر ليُفتح بالكامل لأن الضغط -حسب رأيه- لم يفرغ، في حين يرى البعض أن هذه الآراء لم تكن سوى اجتهاداتٍ وتفسيراتٍ منطقيةٍ لما جرى، بيد أنها لم تكن السبب فيما حدث، حيث أن معادلة الضغط تعمل تلقائيًا منذ بداية هبوط الطائرة، لاسيما في الطائرات الحديثة التي تعمل على الأنظمة الحاسوبية والبرمجة المسبقة من تلقاء ذاتها، أما في الترايستر فلم تذكر نتائج التحقيقات أن معادلة الضغط كانت سببًا في عدم القدرة على فتح الأبواب، بل لم يشر التقرير النهائي إلى حسم واضح لهذه الجدلية، على الرغم من أنه أوضح أن نظام ضغط المقصورة قد تمت تهيئته على ارتفاع مدينة الرياض، لكنه أبدأ لم يذكر أن معادلة الضغط كانت هي السبب الرئيس في عدم فتح الأبواب، بل لم ينفِ قيام قيادة الطائرة بمعادلة الضغط، وربما كان هذا إثباتًا علنًا هذا الإجراء تم ضمن إجراءاتٍ أخرى لم تغفلها قيادة الطائرة.

وكما ذكرنا آنفًا لم يستطع مدير عام الصيانة بمنطقة الرياض حينها الأستاذ ناصر المنصور في بادئ الأمر فتح الباب (L1) بعد أن توقفت الطائرة بست عشرة دقيقةً وأربع ثوانٍ (16.4 دقيقة)، ولاشك أن الركاب حينها كانوا في عداد الموتى، في حين لم يكن بمقدور المنقذين فتح الباب (R1)؛ لأنهم لم يستطيعوا رؤيته بسبب الرغوة الصابونية التي غمرت الباب، والتي تدفعها صهاريج الإطفاء نحو جرم الطائرة؛ وعليه فقد اتجه ناصر المنصور إلى الباب رقم (R2) واستطاع فتحه لكن ذلك جاء عند الساعة العاشرة وخمس دقائق، أي بعد توقف الطائرة بستّ وعشرين دقيقة، والمتوقع أن الركاب كانوا قد لقوا حتفهم قبل فتح هذا الباب بثلاث وعشرين دقيقة، وعلى الرغم من أن جميع هذه المحاولات كانت متأخرة، إلا أن فتح الأبواب الخلفية من قبل المضيفات كان سؤالًا محيرًا، حيث لا زحام هناك، كما أن المضيفات اللاتي كنّ في الصفوف الخلفية واللاتي حاولن محاصرة السنة النار كنّ على مقربة من هذه الأبواب، لكن كان من المتوقع أنهن أول من توفي من الركاب؛ لأنهن تشبعن بالغازات السامة جراء محاولتهن محاصرة النيران، إضافةً إلى أن تواجدهن مع عدد من الركاب في آخر الصفوف جعلهن عرضةً بشكلٍ مباشرٍ لكرة اللهب التي انطلقت من مجموعة الذيل، حيث من المتوقع أن انفجارًا حدث بسبب حدوث فجوة في سقف الطائرة جرّاء الاحتراق؛ الأمر الذي سمح للهواء الخارجي بالدخول، ناهيك عن وجود علب ومخازن الأكسجين في سقف الطائرة.

- المحرك رقم (2):

كان المحرك رقم (2) هو المحرك الوحيد من بين محركات الطائرة الذي لم يتم تغييره، فـشركة لوكهيد تتعامل مع شركة (رولز رويس) في محركات طائرتها الترايستر، وكانت الخطوط الجوية العربية السعودية قد استبدلت محركات هذه الطائرة بمحركات الـ (رولز رويس) في أوقات متفاوتة، فالمحرك رقم (1) تم استبداله بتاريخ 1979/1/11م، في حين تم تغيير المحرك رقم (3) بتاريخ 27/7/1980م، أي قبل الحادثة بقراءة (22) يوماً، وإذا علمنا أن عمر الطائرة كان سنةً إلا يومين فإن المحرك رقم (2) لم يتم استبداله، وهو المحرك الذي تعطل أثناء الرحلة، وباستقراء حوادث الترايستر قبل وبعد هذه الحادثة يظهر لنا جلياً أن المحرك رقم (2) ظل عاملاً مشتركاً في عدد من حوادث هذا النوع من الطائرات.

- ربط الأحزمة:

على الرغم من أن بعض الترجمات لمحادثات الصندوق الأسود رجحت إغلاق مؤشر ربط الأحزمة بعد إقلاع الطائرة إلا أن نتائج التحقيقات تظهر أن قيادة الطائرة وملاحيتها لم يعلنوا منذ الإقلاع عن إطفاء إشارة ربط الأحزمة، فالطائرة ما كادت تصل إلى ارتفاع (22.400) قدم إلا وعادت أدراجها صوب مطار الرياض، بعد أن تأكد لدى قيادتها ظهور الأدخنة، ومن ثم السنة اللهب من أسفل المقاعد الخلفية، وعلى الرغم من ذلك لم يكن باستطاعة الركاب في المقاعد الخلفية البقاء في أماكنهم، بل من المتوقع أن الطائرة ظلت تموج في أجواء مدينة الرياض بسرعة عالية لتهبط هبوطاً طبيعياً رغم العوائق التي واجهها قائد الطائرة، بيد أنه استطاع تحقيق ذلك، رغم تعليمات رئيسة الملاحين التي أعلنت عن هبوط طارئ وربما عنيف، حيث من المتوقع أن ترتطم الطائرة بالأرض بصورة تستدعي الالتزام بالتعليمات المقررة في مثل هذه الحالات، ولاشك حينها أن مجموعة كبيرة من الركاب حينذاك -لاسيما أصحاب المقاعد الخلفية- كانوا وقوفاً في الممرات الضيقة.

- حالة إغماء:

في دراسة وتحليل عميق لما حدث لرحلة الخطوط السعودية رقم (163)، قدّم المهندس الشاب أحمد الرويلي مقارناتٍ ومقارباتٍ، أرى من الأهمية بمكان أن تقدم كتّليل استقصائي للوقوف على الأسباب الكامنة لحدوث الحريق، الذي هو السبب الأول والأخير لما آلت إليه نتائج الحادثة في كارثة عصفت بأرواح أكثر من ثلاثمئة إنسان كانوا على متن الرحلة، ولعل من الأهمية قبل الشروع بما خلصت إليه دراسة المهندس أحمد (151) أن نعرّف بحادثة أخرى حدثت بعد كارثة الرحلة (163) بقراءة أربعة أشهر.

- حادثة مشابهة:

بعد حادثة رحلة الخطوط السعودية رقم (163) تعرضت إحدى الطائرات السعودية التابعة لذات الخطوط لحادثٍ آخر، وقع أثناء مغادرة الرحلة (162) لمطار الظهران الدولي بالمملكة العربية السعودية إلى مطار كراتشي الدولي في باكستان، وحين كانت الرحلة على ارتفاع (19.000) قدم حدث انفجارٌ لإحد الإطارات أثناء دخولها في الغرفة المعدة لها أسفل جسم الطائرة، نتج عنه فجوةٌ تسببت في تفريغ ضغط الطائرة؛ مما تسبب في شفت مقعدين من مقاعدها التي كانت على مقربةٍ من الفجوة التي أحدثها انفجار الإطار، وسقط المقعدان اللذان يحملان طفلين من الركاب الباكستانيين⁽¹⁵²⁾، طفلٌ عمره سنتان، وطفلة عمرها تسع سنواتٍ وسط مياه الخليج العربي، لكن قائد الطائرة تمكن -بفضل الله - من الهبوط الطارئ في مطار الدوحة بسلام.

جاءت هذه الحادثة بعد حادثة الرحلة (163) بأربعة شهورٍ وثلاثة أيامٍ أي بتاريخ 22/12/1980م في حين كانت حادثة الرحلة (163) بتاريخ 19/8/1980م، وقد اشتركت معها في عدة مفارقاتٍ غربية، كان من أهمها أن كلا الرحلتين كانتا تتبعان للخطوط الجوية العربية السعودية، إحداها قادمةً من كراتشي والأخرى متجهة إلى كراتشي، كما أن رقم الأولى (163)، ورقم الثانية (162)، ناهيك عن أنهما وقعتا في ذات العام الميلادي 1980م، إضافةً إلى أن رقم التسجيل لكلا الطائرتين جاء متسلسلاً، فالأولى جاء رمز تسجيلها (HZ-AHK)، والثانية (HZ-AHJ)، هذا مع عدم إغفال أن الطائرتين من طراز ترايسترار (L1011) من شركة لوكهيد، وكانت الأولى تحمل الحجاج إلى مكة المكرمة، فيما كانت الثانية عائدةً بعددٍ كبيرٍ من حجاج بيت الله العتيق. كما كان رقم التسلسل المصنعي لطائرة الرحلة (163) هو (1169)، في حين كانت الرحلة (162) تحمل الرقم (1161)، وقد استلمت السعودية طائرة الرحلة الأولى في 21/8/1979م، أما الرحلة (162) فاستلمتها السعودية في 25/2/1979م أي في نفس العام، كما أن كلا الحادثتين وقعتا في يوم الثلاثاء.

وبالعودة إلى دراسة المهندس أحمد الرويلي فإنه -بعد البحث والتقصي- وجد أن من الضرورة بمكان معرفة السبب الرئيس الذي أدى إلى نشوب الحريق، وهو الأمر الذي لم تجد لجان التحقيق الرسمية وغير الرسمية إجابةً صريحةً له؛ ولذا عمد الرويلي إلى البحث الجاد في حوادث طائرات الترايسترار، وبعد حصرها وجد ما يعزز القول بفرضية الخطأ المصنعي، حيث خلص إلى دراسة حادثين يرتبطان بحادثة الرحلة (163) وهما:

1- حادثة خطوط دلتا الأمريكية الرحلة (191).

2- حادثة الخطوط الأردنية التي سيرد الحديث عنها.

ففي الرحلة (191) التابعة لخطوط دلتا الأمريكية تحطمت الطائرة أثناء هبوطها في مطار دالاس في الولايات المتحدة في يوم 2/8/1985م، ونتج عن الحادثة وفاة 137 شخصاً

ونجاة 27 فقط، ومع أن التقارير تشير إلى أن السبب في وقوع الحادثة عائد إلى العاصفة الجوية التي كانت تغطي المنطقة، إلا أن هذه التقارير أشارت إلى أخطاء واضحة وقع فيها قائد الطائرة، تسببت هي الأخرى بالحادثة المحزنة حيث تحطمت الطائرة بكاملها، وأيضاً أشارت التقارير إلى أن طائرة الترايستار أبدت بعض الأفعال غير المتوقعة من خفض للسرعة (من 173 عقدة إلى 133 عقدة) دون أمر الطيار، وكان الرقم التسجيلي لهذه الطائرة هو: (N726DA) ورقم تسلسلها المصنعي هو (1163).

أما الرحلة رقم (182) التابعة للخطوط الأردنية فقد وقعت في يوم الجمعة 18/10/1985م وكانت الطائرة من نوع ترايستار وتحمل رقم JY.AGE وقد أقلعت من مطار أبو ظبي متجهة إلى سنغافورة وعلى ارتفاع (24000) قدم تعرضت الطائرة إلى حريق في قمرة مخزن الشحن (C3) وهو نفس المكان الذي ابتداء فيه حريق الطائرة السعودية، حيث غمر الدخان الطائرة الأردنية لكن عناية الله أنقذت الطائرة حيث استطاع طاقم الملاحين السيطرة على الحريق، الذي ما أن ظهر إلا وتعطل معه المحرك رقم 2 في مجموعة الذيل وهو نفس المحرك الذي علق في طائرة السعودية حيث اضطر الخويطر إلى إيقافه.

قام -بعد الحادثة - مجلس سلامة النقل الأمريكي بطرح توصية بعمل تفتيش على جميع طائرات ترايستار كما ذكرت ذلك صحيفة النيويورك تايمز⁽¹⁵³⁾ تحت عنوان (الترايستار قد تواجه الفحص)، وفي تفاصيل الخبر ذكرت الصحيفة: أن المجلس قد أوصى بعمل فحص فوري لجميع طائرات ترايستار للوقوف على أنظمتها الكهربائية، حيث أصدر المجلس هذه التوصية بعد أن ظهرت نتائج التحقيق في حادث الطائرة الأردنية أنه قد نتج عنه فتحة بحجم (8) إنشات في مؤخرة الطائرة ما أحدث ضرراً في التوصيلات الكهربائية وأنايب الهواء وبعض الأجهزة الأخرى، مشيراً إلى أن الحريق جاء بسبب تقويس كهربائي من سلك مهترئ موصول بالمولد إلى أنبوب من التيتانيوم يحمل الهواء الساخن من المحرك إلى مكيف الهواء، وقد أحدث هذا التقويس الكهربائي الشرارة الأولى التي تسببت في الحريق.

ومن الجدير ذكره أنه بعد نشر هذه التوصية بيوم واجهت طائرة ترايستار تابعة لخطوط دلتا الأمريكية الرحلة رقم 43 حريقاً فيمحرك الذيل رقم (2) أثناء إقلاعها من دالاس إلى سانفرانسيسكو، حيث ألغى قائد الطائرة عملية الإقلاع ليتم إخلاء الركاب وعددهم 213 راكباً، إضافةً إلى 13 فرداً من الطاقم من الطائرة بسلام كما ذكرت صحيفة (لوس أنجلوس تايمز).

إن المتفحص لما حدث في طائرة الخطوط الأردنية يجد أنها واجهت تماماً ما واجهته طائرة الخويطر، حيث مكان ابتداء الحريق وتعطل المحرك الناتج عنه والظروف التي حدثت فيها هذه الحرائق متطابقة، إلا أن عناية الله قد أنقذت ركاب الطائرة الأردنية من مصيرٍ مشابهٍ للطائرة السعودية، لكن أيضاً لا يمكننا إغفال أن عدد ركاب الطائرة الأردنية

القليل نسبيًا قد ساهم في السيطرة على الحريق قبل تطوره، حيث إن امتلاء طائرة الخويطر بالركاب وهروب الركاب من مؤخرة الطائرة إلى مقدمتها قد جعل مهمة وصول المضيفات إلى مكان الحريق والسيطرة عليه مستحيلة .

إن تشابه ظروف الحادثين إلى حدّ التطابق يجعل من البديهي الجزم بأن الحريق في طائرة الخويطر ناجمٌ عن وجود سلك المولد الكهربائي بالقرب من أنبوب التيتانيوم الساخن. وإنه لمن المؤسف في حادث الطائرة السعودية أن يغلق ملف التقرير النهائي للحادثة على جعل سبب نشوب الحريق مجهولاً، وتحميل أطرافٍ أخرى منهم قائد الطائرة مسؤولية ما حدث، وقد خلص المهندس أحمد الرويلي في مقارنته ودراسته للحادثتين إلى مايلي:

(1)- طائرة خطوط دلتا لوكهيد ترايستار رقم تسلسلها المصنعي هو 1163، وبالنظر إلى رقم تسلسل طائرة الرياض الرحلة (163) نجد أنه 1169، كما أن الرقم التسلسلي لطائرة الظهران الرحلة (162) هو 1161. يقول المهندس الرويلي: ما يمكن أن نستنتجه هو أن تقارب أرقام التسلسل المصنعي لـ 3 طائراتٍ تمّ تصنيعها وإدخالها للخدمة في أوقاتٍ متقاربةٍ من عام 1979م، تعرضت جميعها إلى حوادثٍ ما بين خطيرة إلى مميتة، قد يطرح نظريةً مفادها أن طائرة لوكهيد ترايستار ربما عانت من خللٍ مصنعيٍّ لتقارب أرقام التسلسل وتواريخ التصنيع. إن هذه الحوادث الثلاثة قد خلفت وراءها 440 قتيلًا وحوالي 35 مصابًا، وآلاف القلوب التي فُجعت برحيل أحبائها.

(2)- رحلة الخطوط الأردنية رقم (182) عدد ركابها (108) ركاب و (10) هم طاقم الطائرة، وقد وقعت بعد أقل من ثلاثة أشهر من حادثة خطوط "دلتا" التي سبق ذكرها، وقد جاء في التقرير الرسمي للحادثة أنه مع اقتراب الترايستار الأردنية من الهبوط في سنغافورة تعرضت إلى حريق في مخزن الأمتعة C3، وعندما نتذكر الطائرة السعودية نجد أن التقرير قد ذكر أن بداية الحريق كانت أيضًا في مخزن الأمتعة C3، وكلتا الطائرتين كانتا على ارتفاعاتٍ منخفضة، إما إقلاعًا (الطائرة السعودية)، وإما هبوطًا (الطائرة الأردنية)، بيد أن فريق الملاحه في الطائرة الأردنية استطاع بعد جهودٍ مضنيةٍ السيطرة على الحريق قبل هبوط الطائرة، وهو ما لم يحدث في الطائرة السعودية. كما أن الطائرة الأردنية قد تعطل لديها المحرك رقم 2 بعد اشتعال الحريق، وهو نفس المحرك الذي علق في الطائرة السعودية بعد اشتعال الحريق؛ ما اضطر طاقم القيادة إلى إيقافه.

ثمة ملاحظة لا يجب أن يغفلها الباحث -لاسيما لجان التحقيق في الحادثة- مفادها أن المدة الزمنية بين وقوع الحادثة في الطائرة السعودية والطائرة الأردنية يقارب الخمس سنواتٍ، وعليه فلا يجب إغفال شمول الطائرة الأردنية للتعديلات التي أجرتها لوكهيد مارتن على طائراتها بعد حادثة الطائرة السعودية.

ويقول المهندس الرويلي: بالنظر إلى هذه المعطيات -إضافةً إلى تحميل التقرير النهائي للحادث قائد الطائرة محمد الخويطر أغلب المسؤولية عن هذا الحادث- يحق لنا أن نطرح سؤالاً آخر: هل عانت طائرة لوكهيد ترايستر من خلل في التصنيع كان الإعلان عنه ربما سيشكل ضربةً مؤثرةً على طلبات الشراء لطائرات الترايستر التي كانت تعيش ربيع عمرها إذ ذاك؟

وفي دراسته التي لم تنشر تبني المهندس أحمد الرويلي فرضية دخول قيادة الطائرة (القائد ومساعدته والمهندس الجوي) في حالة إغماءٍ مع توقف الطائرة، نتج عنها تلك الردود المتقطعة من قبل قيادة الطائرة على تساؤلات ونداءات موظف برج المراقبة الجوية، وتعزز شهادة مدير عام الصيانة الأستاذ ناصر المنصور فرضية المهندس أحمد الرويلي، الذي يتوقع أن قيادة الطائرة ومن قبلهم الركاب كانوا قد تعرضوا لحالات إغماءٍ متقطعةٍ قبل وفاتهم، حيث يذكر الأستاذ ناصر المنصور مدير عام الصيانة في الرياض أنه بعد توقف الطائرة جاء ليضع جهاز الاتصال مع قيادة الطائرة كالمعتاد في مثل هذه الظروف، بيد أنه لم يجد أي استجابة؛ ما دعاه للصعود في محاولةٍ يائسةٍ منه لفتح الباب رقم (L1)، وهو الباب القابع خلف قمرة القيادة مباشرة، وحينها طرق زجاج مقدمة الطائرة رغبةً في محادثة زميله قائد الطائرة، إلا أنه لم يتلق أي ردٍّ، يقول المنصور: "أعتقد حينها أنه كان فاقداً للوعي"، وعلى الرغم من أن محاولة المنصور هذه جاءت متأخرة، أي بعد الهبوط بست عشرة دقيقة وأربع ثوانٍ، إلا أن رؤيته لقائد الطائرة وهو جالسٍ في مقعده ولا تبدو عليه آثار احتراق كما يقول، ربما يعزز ما ذهب إليه المهندس أحمد الذي ساق بعض القرائن التي تقوي من فرضية دخول القائد ومساعدته والمهندس الجوي في حالة إغماءٍ متقطعٍ وفقدانٍ للوعي بعد توقف الطائرة، ويقول في هذا السياق: لقد خلصت نتائج التحقيق الرسمية إلى عددٍ من النقاط، منها أن نتائج التشريح التي أجريت على 11 جثةً بما فيها جثة مهندس الطائرة والمضيفات، أوضحت أن الحروق كانت متنوعةً ما بين حروقٍ من الدرجة الأولى والثانية والثالثة وصولاً إلى الاحتراق الكامل، بينما نتائج التحليل لعينات الدم التي سُحبت من الجثث الـ 11 أوضحت أن نسبة التشبع بغاز أول أكسيد الكربون كانت كالتالي:

- مهندس الطائرة الذي عثر عليه في مقعده 48%.
- باقي الجثث كانت ما بين 42% إلى 58% ولا شك أن النسب العالية كانت في أجساد المضيفات اللاتي كنَّ في آخر الزحام، حيث كنَّ إلى ما قبل مرحلة الهبوط يحاولن محاصرة السنة اللهب.

يقول المهندس الرويلي: إن تأثير غاز أول أكسيد الكربون على ركاب الطائرة قد يختلف من شخصٍ لآخر تبعاً لاختلاف الوضع الصحي للجسم أو كون الشخص مدخنًا، ويختلف أيضًا على حسب أماكن التواجد داخل الطائرة، إلا أن غاز أول أكسيد الكربون له تأثيراتٌ على الإنسان في حال وصل تشبع الجسم فيه ما بين 45 – 50% تتمثل فيما يلي:

- حالة من الارتباك وقرب فقدان الوعي.
- الرؤية تصبح صعبة وقاتمة.
- صعوبة التفكير بوضوح.
- يواجه الشخص صعوبة في النهوض من مكانه أو المشي دون مساعدة من الآخرين.
- أيضًا مع نسب تشبع أقل تقارب 30% يواجه الشخص ضعفًا في التحكم ويفقد البصر جزئيًا. كما أن التقارير أوضحت وجود مجموعة من الغازات السامة الأخرى هي:

1. أكسيد النيتروز.
2. هيدروجين السيانيد.
3. حمض الفورميك.
4. الأكرولين.
5. ثاني أكسيد الكبريت.
6. أحماض الهالوجين.
7. غاز الأمونيا.
8. اللدهيدات.

هذه الغازات السامة لها تأثيرات قاتلة وخطيرة، يمكن إضافتها إلى تأثيرات غاز أول أكسيد الكربون.

ويستدل المهندس أحمد بنتائج التقرير الرسمي الذي أوضح أن جثمان قائد الطائرة الكابتن محمد الخويطر ومساعدته القائد سامي حسنين -رحمهما الله- لم يعرضاً للتشريح؛ لأنهما دفنا قبل صدور الإذن بالتشريح، ويقول: وحيث ذكر التقرير أن جثة مهندس الطائرة والذي كما أسلفنا قد عُثر عليه متوفى في مقعده داخل قمرة القيادة، قد وصلت نسبة تشبع جسمه بأول أكسيد الكربون إلى 48%؛ ما يعني وبكل وضوح أن نسبة تشبع جسم القائد محمد ومساعدته القائد سامي هي مقارنةً للنسبة التي تعرض لها جسم المهندس؛ نظرًا لأنهما -رحمهما الله- قد عُثر عليهما وقد توفيا في مقعديهما، ويقول: "إنه لمن التناقض والظلم بمكان أن يذكر التقرير كل أضرار وتأثيرات غاز أول أكسيد الكربون على أجسام كل من كان في الطائرة، ومن ثم يلقي التقرير اللوم على القائد محمد لعدم اتخاذ القرار بإيقاف الطائرة على المدرج وإخلاء الركاب جميعاً، وكأن القائد لم يكن داخل الطائرة ولم يتعرض لهذا الغاز السام وغيره من الغازات السامة أيضًا، ورغم أن القائد محمد -رحمه الله- قد نجح في الهبوط بسلام، إلا أن المتوقع أنه في مرحلة ما وبفعل نقص الأوكسجين وزيادة معدل الغازات السامة داخل الطائرة قد تعرض إلى حالة من اللاوعي أو عدم إدراك الخطر المحتم، وبالتالي فهو معرّض تمامًا لاتخاذ قراراتٍ قد تكون في غير محلها، أو قد يجد صعوبةً في إيجاد رد الفعل المناسب للخطر المحدق".

وكما ذكرنا فإن كل هذه الأسباب تأتي ثانوية إذا نحن بحثنا عن السبب الرئيس في نشوب الحريق؛ ولذا يقول المهندس أحمد الرويلي: إنه من الغريب أن يظل التقرير مصرّاً على تحميل قائد الطائرة المسؤولية الأكبر عن هذا الحادث، رغم توفر مؤشرات الخطأ الفني، صحيح أن التقرير ذكر أن سبب الوفاة لجميع من كانوا على الطائرة هو الاختناق وليس الاحتراق، كما أنه قد ذكر نتائج تحليل الـ 11 جثة ومدى تشبعها بأول أكسيد الكربون، ثم عرض أضرار هذا الغاز السام وتأثيراته على جسم الإنسان، ولكنه تجاهل مجرد الإشارة إلى أن قائد الطائرة ربما تعرض إلى تأثيرات ناجمة عن استنشاق أول أكسيد الكربون؛ وبالتالي فقدان التركيز على اتخاذ القرار الصائب، كما أن استيعاب الخطر المحيط والمحقق يكون صعباً عند التأثير بهذه الغازات السامة، ويتفق المهندس أحمد مع ما طرحناه من قصور لجنة التحقيق النهائي للحادثة، حيث لم تجب عنالسؤال الأهم، وهو سبب نشوب الحريق، فعلى الرغم من أن التقرير يذكر أن الحريق ربما قد ابتدأ في مخزن الأمتعة C3، إلا أنه -وهو السؤال الأهم- لم يذكر سبب نشوب الحريق واضطراب ألسنة اللهب.

ولأن التقرير النهائي لم يجب عن هذا السؤال، فإن معظم المؤشرات والمعلومات المتوفرة تشير إلى عطل أو خطأ فني، ربما أنه تكرر في طائرة الترايستر الأردنية سالفة الذكر.

- الطيار:

تلقي بعض التقارير بجزء من اللائمة على قائد الطائرة محمد بن علي الخويطر، وتوضح أن من أهم الأخطاء التي وقع فيها هي عدم المسارعة بالوقوف على المدرج الرئيس، في حين يرى البعض أنه قد طلب من قائد الطائرة إخلاء المدرج؛ لأن هناك طائرات أخرى تريد الإقلاع، كما أن هناك طائرات تريد الهبوط، إحداها طائرة صغيرة مضطربة للهبوط بأسرع وقت لنفاد الوقود لديها.

إن القول بأن قائد الطائرة استجاب لطلب إخلاء المدرج هو اتهام للقائد محمد الخويطر بالضعف، إذ لو افترضنا أنه قد طلب منه ذلك فلا يجب أن نغفل أنه كان قادراً على الالتفاف من الممر الفرعي الثاني، في حين كان من الصعب عليه الالتفاف مع الممر الأول لقرب المسافة؛ ولأن هبوطه كان سريعاً، فلا يمكنه حينذاك كبح سرعة الطائرة، والالتفاف مع الممر الفرعي الأول، بيد أنه كان بإمكانه أن يلتف مع الممر الثاني الذي يبدو أنه يقع قريباً من منتصف المدرج، إلا أن القراءة الفنية للحدث سوف توضح لك أن طائرة الترايستر تحتاج إلى مسافة طويلة للتوقف، كما ورد في التقرير الختامي للحادثة، ثم إن قائد الطائرة -رحمه الله- حرص على إبقاء سرعة الطائرة فوق أرض المدرج والتقليل من استخدام المكابح؛ كي يلتف مع الممر الفرعي الأخير، وربما ليكسب الوقت أيضاً، وهو ما عمل به فعلاً، وقد أثبت التقرير النهائي للحادثة عدم استخدام مكابح الطائرة بقوة، الأمر الذي فسره البعض بأن قائد الطائرة قصد من ذلك التقليل من درجة حرارة المكابح التي كانت على وشك الاشتعال؛ ولا تنسى أيضاً أن التقرير ربط بين تعطل المحرك رقم (2) وتضرر

مكابح عجلات الطائرة جراء الحريق، ولذا فقد استمرت الطائرة في المسير إلى أن انتهى المدرج، كما هو المعتاد في الهبوط الطبيعي، وعند التفافه أبلغ القائد من قبل موظف البرج بظهور أسنة اللهب في ذيل الطائرة فسارع الخويطر بالوقوف؛ ولذا فلم يتجاوز بقاءه في المدرج الرئيس الدقيقة وست عشرة ثانية، ولا شك حينها أنالثواني كانت مهمة لاسيما في مثل هذه اللحظة، التي لم يبق لنا منها إلا قراءة "سيناريو" الهبوط من زواياه المختلفة، لتظل أعداؤأسرار اللحظات الأخيرة غائبة بغياب أصحابها رحمهم الله.

إن قادة الطائرات اعتادوا سرعة السير على المدرج الرئيس والتعجل لإخلائه، لاسيما في المطارات المزدحمة؛ ولذا فإن بعض الطيارين يعتبرون المدرج خطأ من اللهب، حيث يسارعون بالخروج منه؛ ربما لأنهم يدركون حاجة زملائهم الآخرين للمدرج، لاسيما أن معظم مطارات العالم تقتصر على مدارج محدودة، وحين الحادثة كان مطار الرياض يملك مدرجين اثنين، ولو استدعت الظروف إقلاع طائرة أو هبوط أخرعلى وجه السرعة، فإن المدرج الثاني سوف يكون البديل الوحيد لذلك، إلا أن هبوطًا لطائرة الـ (فالكون 50) صغيرة الحجم والتي كان قائدها يواجه معضلة نفاذ الوقود، توحى بأن لا مكان للهبوط والإقلاع سوى في المدرج الرئيس الذي هبطت عليه الرحلة (163)، كما هبطت عليه طائرة الـ (فالكون 50)، وأقلعت منه طائرة أخرى في غضون نصف ساعة.

يذكر مندوب مجلة اليمامة⁽¹⁵⁴⁾ الذي جال في مطار الرياض بعد يومين من وقوع الحادثة أن قائد الطائرة لم يجر اتصالاً بعمليات المطار أثناء علمه بوجود أدخنة في مقصورة الركاب، واقتصر على اتصاله بموظفي الرقابة الجوية، وعلى الرغم من أن التقرير النهائي لم يذكر ذلك إلا أن البلاغات التي كانت ترد من قيادة الطائرة استمرت تعطي المعلومات عن حال الطائرة أولاً بأول، ففي البداية طلبت قيادة الطائرة العودة وعرفت بالسبب، وإنه جاء جراء أدخنة كثيفة تنبعث من أسفل ذيل مقصورة الركاب، ثم الإخبار عن وجود أسنة لهب في مقصورة الركاب، ثم الإبلاغ عن تعطل المحرك رقم (2) والتعريف بحمولة الطائرة، كما حددت قيادة الطائرة طلباتها بضرورة وجود عربات الإطفاء عند ذيل الطائرة ووجود سيارة تستقبلها عند الهبوط؛ لمعرفة ما إذا كان هناك أدخنة أو نار تنبعث من مجموعة الذيل.

ثمة أقوال ترجح أن قائد الطائرة لم يوزع الأدوار على موظفيه، كما لم يمنح الصلاحيات لبعضهم في أداء عمله، وبالعودة إلى محادثات الصندوق الأسود يتضح أن قائد الطائرة استلم زمام الأمور بهدوءٍ مثيرٍ للتعجب، فهو مع صعوبة الموقف لم يرتبك أو يستسلم لمخاوفه أو يصدر قراراتٍ متعجلةٍ أو يناقض قراراته، بل ظل يوجه زميله المساعد والمهندس الجوي، كما التقط له الصندوق الأسود وعلى مرحلتين متفاوتتين انهماكه في أداء عمله، وهو ينشد بهدوءٍ وبصوتٍ خافتٍ كلمات إحدى الأغاني المشهورة، **(ترك العبارة كما هي)** ولاشك أنه كان على علمٍ مسبقٍ أن زميله مساعد القائد كان شابًا حديث التخرج لم يمض على تعيينه سوى أيام معدودة، بل إن هذه الرحلة لم تكن رحلته على الرغم مما

قام به القائد سامي حسنين -رحمه الله- من جهودٍ طيبةٍ بتنفيذ أوامر قائد الطائرة على أكمل وجه، كما أن القائد على علمٍ بضعف مؤهلات المهندس الجوي الذي رغم ما ذكر عنه في التقارير التي صدرت بعد الحادثة، إلا أن أخطاءه لم تكن بحجم الاتهامات الملقاة عليه، ربما لم يكن الرجل مؤهلاً، لكن لم تصدر منه أخطاءً كارثيةً على الرغم من عدم قدرته على تشخيص الحالة وتحديد موقعها في قائمة الفحص، في حين استطاع قائد الطائرة تحديدها بصورةٍ تثير الإعجاب، وخذ في اعتباره أن المهندس الجوي حين أراد التأكد من وجود الأدخنة في آخر مقصورة الركاب، عاد حين أبلغته المضيضة بذلك على وجه السرعة دون أن يواصل سيره للوقوف على مصدر اللهب، الذي سوف يستغرق وقتاً أطول، وهذه تحسب له، كما أنه كان حريصاً ويطلب بأولوية الهبوط، بل وسارع إلى تهدئة الركاب في وقتٍ كانت الطائرة في وضعٍ حرجٍ جدًّا، حيث تبقى على ملامسة الأرض ثلاثون ثانية فقط.

لقد وزّع القائد محمد الخويطر -رحمه الله- الأدوار على زملائه، إلا أنه أمر المضيضة التي دخلت تسألهم في الدقائق الحرجة قبل الهبوط: هل نخلي الركاب حال الهبوط أيها القائد؟ بقوله لها: اجلسي مكانك.

كان الخويطر قد أشار إلى المهندس الجوي أن الإخلاء سيكون عند هبوط الطائرة وتوقفها، وكان -رحمه الله- مصرًّا على ذلك، وسجّل له الصندوق الأسود كلماته المثيرة للجدل قبل ملامسة عجلات الطائرة أرض مدرج المطار بثوانٍ، وذلك حين قال: (أخبرهم ... أخبرهم إلا يقوموا بالإخلاء)، ولأنه من الطبيعي أن الإخلاء لن يتم ما لم تتوقف الطائرة، فربما قصد قائد الطائرة أن لا يقوم المضيفون بإجراءات الهبوط الطارئ وليس الإخلاء، أي عليهم أن لا يطلبوا من الركاب أن يضعوا أيديهم خلف رؤوسهم ورؤوسهم بين ركبهم، كما أعلن عن ذلك رئيس الملاحين؛ لأنه أراد أن يهبط هبوطًا طبيعيًا على الرغم من سرعته ووجود الركاب جميعًا في مقدمة الطائرة، والدليل على ذلك أنه قال هذه العبارة بعد أن بدأ نظام البث العام في الطائرة من خلال رئيس المضيفين يعلن عن إجراءات الهبوط الطارئ، كما هو ظاهرٌ في تسجيلات الصندوق الأسود.

أما عملية الإخلاء فقد أجاب عنها الخويطر حين سُئل من قبل المهندس الجوي، أن ذلك سوف يكون حين هبوط الطائرة، ولعل اعتراض زملائه الطيارين على بعض نتائج بيانات التقرير النهائي للحادثة -التي أدانت في بعض نتائجها قائد الطائرة- كان واضحًا بل كان انتصارًا للعديد من الإجراءات التي اتخذها القائد محمد الخويطر، وتسلط الضوء على جوانب فنية وإجرائية أخرى، جعلت الطيارين القدامى يرون تسببها فيما آلت إليه الحادثة، حيث قدّم هؤلاء الطيارون اعتراضًا خطيًّا على الاتهامات التي ساقته بيانات التقرير النهائي للحادثة، لاسيما تلك التي تتعلق باتهام زميلهم القائد محمد الخويطر بالقصور.

- المحادثات الأخيرة:

ثمة ملاحظة من شأنها إيضاح الغموض الذي صاحب الدقائق الأخيرة من حياة الركاب، وهي الدقائق الحرجة التي صاحبت هبوط الطائرة وسيورها على المدرج ومن ثم توقفها، حيث لم تنقل لنا تسجيلات الصندوق الأسود المحادثات الدائرة بين أعضاء القيادة في هذه اللحظة، التي ربما أنها كانت ستدلّ فرق البحث على كنزٍ من المعلومات من شأنها أن تفيدنا بتفاصيل ما حدث في الدقائق الحرجة الأخيرة، وتجيب عن السؤال الأهم وهو: لماذا لم يتم إخلاء الركاب من الداخل؟ ولاشك أن السبب في ذلك أنه بعد انقطاع تسجيلات الصندوق الأسود اقتصر التسجيل على ما يعلنه قائد الطائرة، ومساعدته لموظف المراقبة الجوية، حيث أن تسجيل النداءات هنا لا يتم إلا بضغط الزر المخصص لمحادثة البرج، ولاشك أننا بانقطاع تسجيلات الصندوق الأسود فقدنا كنزاً ثميناً من المعلومات عن تلك الدقائق الحرجة.

- الإنقاذيون ورجال الإطفاء:

كان هؤلاء الرجال هم الحلقة الأضعف في مجمل الحدث، فهم أكثر من تعرّض للنقد اللاذع من الرأي العام المحلي والعالمي، فكل من قرأ سير الأحداث وتذكر أن الطائرة هبطت والركاب ما يزالون أحياء سيلقي باللائمة على رجال الإنقاذ، وعلى الرغم من أن البعض يرى صحة هذا الرأي -إلى حد ما- إلا أن ثمة أخطاء سبقت تدخّل هؤلاء الرجال، ولاشك فإنها ساهمت في تقليص فرص الإنقاذ أمام هؤلاء الأفراد، فالطائرة وصلت في اللحظات الأخيرة وقائدها لم يتوقف مباشرة، ثم إنها بعد أن توقفت ظلت قرابة ثلاث دقائق وخمس عشرة ثانية لم توقف محركاتها، وكم كانت هذه الدقائق والثواني مهمة في مثل هذه الظروف، هذا مع عدم إغفال أن المؤشرات تكاد تؤكد أن السنة النار في مقصورة الركاب والغازات السامة هي التي تسببت في وفاة جميع الركاب، ولأن هذه الأدخنة كانت قد بلغت ذروتها مع هبوط الطائرة، فإن الوقت الذي كان أمام هؤلاء المنقذين محدوداً جداً، لاسيما مع تأخر إطفاء المحركات التي يعتقد أن إطفاءها تزامن مع تساقط الركاب موتى؛ ولذا كانت جهود رجال الإنقاذ -رغم ضعف إمكانياتها وتأهيلها- عديمة الفائدة في محاولتها السيطرة على السنة اللهب قبل أن تصل إلى أجنحة الطائرة حيث خزانات الوقود، ومع هذا فإننا نستطيع القول بأن هؤلاء المنقذون كانوا إلى قليل من التدريب أحوج منهم إلى كثير من التعليم، أما فرصة إنقاذ الركاب فقد كان من الصعوبة بمكان تداركها في ظل التأخر الذي صاحبه توقف الطائرة وإيقاف محركاتها، ومن ثم إخلاء ركابها الذي لم يتم أصلاً من قبل طاقم الطائرة، وقد يسأل السائل فيقول: هب أن الطائرة توقفت قبل هذا الموعد بمدة كافية، هل كان فريق الإنقاذ مؤهلاً لاقتحام الطائرة وفتح أبوابها وإنقاذ الركاب؟

الإجابة عن هذا السؤال تتعلق بتحديد المدة التي سيمارس فيها هؤلاء الإنقاذيون عملهم، بيد أن المتابع لمجريات الحادثة سيتوقف عندهم استعداد هذه الفرق الإنقاذية ومدى تأهيلها للتهيؤ لأمر كهذا، وباستقصاء ملف هذه الإدارة من خلال ما كُتِب عن الحادثة في ملفات التحقيق وحتى في الصحف والمنتديات المتخصصة، وبالعودة لمصادر المعلومات

المستندة إلى روايات المسؤولين الذين التقينا بهم، يتضح جلياً أن إنقاذية المطار وإطفائيته التابعة للرئاسة العامة للطيران المدني، كانت غير مؤهلة لمثل هذه الكوارث، كما لم يكن أفرادها مدربين ومزودين بوسائل الأمن الكافية، والدليل أنه وبعد إغلاق محركات الطائرة ووفاة جميع الركاب لم يستطع أيُّ من هؤلاء الإنقاذيين فتح أبواب الطائرة، بل إن من قام بذلك هو ناصر المنصور مدير الصيانة، وكان هذا عند الساعة العاشرة وخمس دقائق، أي بعد توقف الطائرة بستّ وعشرين دقيقة، وكان الركاب حينها في عداد الموتى منذ ما يقارب ثلاثٍ وعشرين دقيقة.

قبل الحادثة بعدة أيام حضر أحد الصحفيين للوقوف على إمكانات إنقاذيات المطار، وخرج بتقرير صحفي مطول يظهر مدى استعداد هذه الإنقاذيات وكوادرها لأي أمرٍ طارئٍ، ولا شك أن هناك تدريباً ومعدات حديثة، بيد أنها أبداً لم تكن بقدر الحدث، كما لم يكن أفراد إدارة السلامة التابعون للرئاسة العامة للطيران المدني، وكذلك إدارة الصيانة التابعة للمؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية مؤهلين بالقدر الكافي للتعامل مع مثل هذه الكارثة، أما الاستعدادات المادية المتمثلة في المعدات والتقنيات المتطورة فلم تكن هي الأخرى على القدر الذي تتطلبه مثل هذه الحوادث، فالمنشار العملاق الذي تحدث عنه الناس كثيراً، والذي كان من المزمع أن يقصّ ذيل الطائرة لم يكن حاضراً في ساحة المطار، كما أن عدد عربات الإطفاء كان أقل مما يستدعيه الحدث، ناهيك عن أن الكارثة أظهرت ضعف الرقابة على عمل كوادر الصيانة الخاصة بتأهيل وتهيئة عربات الإطفاء، حيث انكسرت ماسورة ضخّ المياه في إحدى هذه العربات أثناء محاولة حصر النار في ذيل الطائرة، وكم كان الوضع مأساوياً في حال عدم تعزيز هذه الفرقة بفرقٍ أخرى من إطفائيات القوات الجوية والدفاع المدني، التي لاشكّ أنها بذلت جهداً لا بأس به، لاسيما حين استطاعت إيقاف امتداد ألسنة النار ومنعها من الوصول إلى أجنحة الطائرة، التي لاشكّ أنها كانت ستسبب في انفجارٍ مهولٍ حال وصولها مخازن الوقود أسفل الأجنحة، هذا إذا علمنا أن الاتصال بهذه الفرق لاسيما فرق الدفاع المدني إنما جاء متأخراً بعد وفاة الركاب، حيث تمّ طلب فرقتين وصلتا بعد خمس دقائق بقيادة مدير الإدارة لمنطقة الرياض، وكان السبب في وصولها مبكراً هو قربها من منطقة المطار، حيث إن أول فرق الدفاع المدني وصولاً للمطار هي فرقة حي الملز ومن ثم حي السليمانية، تمّ بعدها استدعاء ثلاث فرقٍ أخرى للإطفاء، وثلاث فرقٍ للإنقاذ، بالإضافة إلى وحدات الإنقاذ الجوي بعد التأكد من حجم الحادثة، وهذا ما صرّح به مدير الإدارة العامة للدفاع المدني آنذاك العقيد هاشم بن سليمان عنقاوي (155).

لم تكن حادثة الرحلة (163) لتتهم رجال الإنقاذ والإطفاء التابعين للرئاسة العامة للطيران المدني بالتقصير دون غيرهم في الإدارات الأخرى ذات العلاقة؛ ولذا كان تصريح رئيس الطيران المدني الشيخ ناصر العساف -رحمه الله - صادماً وجريئاً، وهو يقول للمحرر حامد عباس في صحيفة الجزيرة: إن ما حدث كان أكبر حجماً من استعدادات أي مطارٍ دوليٍّ في العالم، وأن ذلك لو حدث في مطار نيويورك أو لندن أو باريس فلن تتغير النتيجة التي

أسفر عنها الحادث في مطار الرياض (156)، بيد أنه وبعد الحادثة بأيام معدودة أجريت في بريطانيا تجربة وهمية لحادث مماثل، تمكنت فيه فرق الإنقاذ من إخلاء جميع الركاب، والغريب أن خبر هذه التجربة أذيع في نشرة الأخبار الرئيسية في التلفزيون السعودي، وفقاً لما تحدث به بعض من عاصر هذه الحادثة، ولاشك أن ظروف هذا الحريق تختلف عما حدث للرحلة (163)، وكان حديث رئيس الطيران المدني واقعياً وجريئاً، فلا أحد يستطيع إلقاء اللائمة على رجال الإنقاذ مادامت الطائرة لم تتوقف، وحين توقفها لم توقف محركاتها، بل إن إيقاف المحركات ربما تزامن مع وفاة جميع الركاب أو بعده بقليل، لكن ما يجب الحديث عنه هنا ليس اتهام إنقاذيات المطار بالقصور في إنقاذ الناس وسط هذه الإجراءات التي لا حول لهم فيها ولا قوة بقدر ما هو توضيح لعدم قدرة هذه الإنقاذيات على التعامل مع مثل هذه الظروف، حتى لو كان لديها الوقت الكافي، والدليل هو ما ذكرناه آنفاً، حيث لم يستطع أحد من هؤلاء المنقذين اقتحام الطائرة أو فتح أبوابها حتى بعد وفاة الركاب رحمهم الله.

لقد بذل رجال الإنقاذ والإطفاء التابعون للرئاسة العامة للطيران المدني جهوداً مضيئةً وتضحياتٍ ثمينةً أثناء تعاملهم مع الحادثة، بيد أن هذه الجهود كانت في كثير من حالاتها مبادرات إنسانية مع كونها واجباً مهنيّاً، إلا أنها فقدت الدعم والتأهيل، ولا أدل على ذلك إلا الجهود المتقدمة التي بذلتها الرئاسة العامة للطيران المدني بعد الحادثة في سبيل تطوير أدائها وتأهيل كوادرها، كما فعلت ذلك أيضاً الخطوط الجوية العربية السعودية.

بعد الحادثة شاع بين الناس أن رجال الإطفاء كانوا ينتظرون الأوامر لمداومة الطائرة، وأن رجال الإنقاذ تراجعوا قليلاً حين شاهدوا النار وهي تلتهم سقفها من الخارج، وتتقدم صوب أجنحتها، حيث خزانات الوقود الممتلئة، وللحقيقة فإن شيئاً من هذا لم يحدث، حيث كان معظم المسؤولين سواء على مستوى القيادة أو مسؤولي المطار والخطوط، جميعهم كانوا في المطار قبل علمهم بخبر الطائرة، بل داهمهم الخبر وهم هناك في المطار؛ ولذا جاءت متابعة الأمير سطاتم -رحمه الله- لتفاصيل الحادثة، كما أن رجال الإنقاذ والإطفاء استمروا في محاولاتهم اليائسة لإنقاذ الركاب دونما انقطاع، فرغم فشلهم في المهمة إلا أنهم لم يتراجعوا بدليل محاولات ناصر المنصور فتح الباب (L1) و(R1)، وأخيراً فُتح الباب (R2)، والمحاولتان الثانية والثالثة حدثتا أثناء انتشار النار في سقف الطائرة، وبالعودة إلى التسجيلات الأرضية المفرغة في التقرير النهائي للحادثة، يتضح جلياً استمرار عمليات الإطفاء، أما عملية الإنقاذ فرغم استمرارها إلا أنها فشلت، وربما كان المسعفون يدركون صعوبة وجود أحياء على متن الطائرة، لاسيما بعد مرور أكثر من عشر دقائق على توقفها.

- إدارة حل الأزمات:

لم يكن ثمة شك في أن الحادثة كانت مفاجئة لكافة القطاعات المشتركة في منظومة عمل الخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني، وكذا كان الأمر لمديرية الدفاع المدني التي التحق بعض كوادرها -بعد الحادثة بمدة قصيرة- بدورات

خاصةً بعمليات اقتحام الطائرات وإطفائها، كما كان الأمر كذلك في مستشفى الرياض المركزي بالشميسي، وعليه فقد كان للجهود الارتجالية والمبادرات الشخصية دورٌ في تنظيم عمليات التعرف على جثث الضحايا، والذين عانى ذووهم من عدم تنظيم عمليات الكشف عن هوياتهم، لاسيما في الأيام الأولى من الحادثة، وخذ لذلك مثالا في شاحنات التبريد التي لم تكن آلات التبريد فيها قادرةً على تحقيق درجة البرودة الكافية، فقد كانت مُشرعة الأبواب، وكان الطقس حينها حارًا، حيث شهر أغسطس الذي تمر فيه أجواء مدينة الرياض بموجاتٍ شديدة الحرارة.

وفي الوقت الذي عانى فيه رجال الإنقاذ الذين باشرُوا نقل الجثامين من الطائرة جِراءً تلاصق الجثث وتكدسها، كان ثمة معاناة أخرى في فناء مستشفى الرياض المركزي بالشميسي، إذ لم تكن الشاحنات المبردة ملحقةً -في بادئ الأمر- بسلاسل لصعودها، وهو ما صعّب الأمر على النساء اللاتي امتنع كثيرٌ منهن عن دخول الثلاجات أو التفكير بذلك قبل معرفة المصاعب التي تترتب على مشاهدتهن لجثث ذويهن، وكذا لم يتمكن بعض كبار السن من الصعود إلى هذه الشاحنات، وفي اليوم الأول كان بعض ذوي الضحايا يتيهون في فناء المستشفى دونما أي تنظيم، ولعل ذلك ما تمّ استدراكه بعد يومٍ أو يومين من وصول الجثامين إلى المستشفى.

لاشكَّ أن هذه الحادثة غيّرت من بوصلة عمل إدارات العلاقات العامة في تلك الجهات ذات العلاقة بالحادثة، فعلى الرغم من أن الخطوط الجوية العربية السعودية قفزت بعدها قفزاتٍ مطردةً في إدارة حلّ الأزمات، وربما حسّنت القطاعات الأخرى إدارات العلاقات العامة لديها، فطوّرت كوادرها الإعلامية وعقدت المؤتمرات الصحفية، وحدد لها متحدّث رسمي، لاسيما في حالات الطوارئ.

وقد أثبتت حادثة عام 1996م حيث اصطدمت طائرةٌ كازاخستانيةٌ بطائرةٍ سعوديةٍ توفي على أثرها العديد من ركاب الطائرتين، أثبتت هذه الحادثة التقدّم الملحوظ لعمل إدارة العلاقات العامة، لاسيما في التعامل مع الأزمات، حيث قدّمت عملاً مهنيًا واحترافيًا، ربما ساهم في تحسين الصورة الذهنية عن تعامل الخطوط الجوية العربية السعودية مع الأزمات، لاسيما بعد حادثة الرحلة (163)، وعليه فقد انعكس ظلال ذلك على دراسة الخطوات المثالية التي اتبعتها الخطوط الجوية العربية السعودية في تعاملها مع هذه الأزمة.

-ما بعد الكارثة:

إن الحديث عن تحسّن الخدمات بعد الحادثة حديثٌ طويل، إذ لم يقف هذا التحديث على إدارة معينة، بل طال معظم إدارات الخطوط الجوية العربية السعودية ورئاسة الطيران المدني، وقبلها شركة لوكهيد بل وشركات طيران أخرى، ولذا فقد سعت منظمات الطيران

والنقل الجوي للاستفادة من التوصيات التي قدمت بعد الحادثة، فاقتحام الطائرات بغية الإنقاذ أصبح محددًا بأماكن ومواقع واضحة المعالم في جسم الطائرة، كما تم طلب المقصات والمناشير الضخمة التي من شأنها قص وقطع هيكل الطائرات بمختلف أحجامها وأشكالها، بل إن هياكل الطائرات خضعت لدراسات مستفيضة لتجنب مثل هذه الكوارث، وفي السعودية تم التعاقد مع شركات متطورة ومدربين مؤهلين، لاسيما في الإدارات الفنية وطواقم السلامة وفرق الصيانة والمراقبة الجوية، وتم التشديد على مراقبة أمتعة الركاب، هذا إلى جانب عقد الدورات المتخصصة والمكثفة لبعض الكوادر في الإدارات المختلفة، لاسيما ما يتعلق منها بالأمن والسلامة، بالإضافة إلى الحملات التوعوية التي سعت إلى تعليم وتثقيف الركاب بوسائل السلامة.

ويذكر من أدرك الحادثة كيف بدأت الخطوط الجوية العربية السعودية ورئاسة الطيران المدني بإجراء عمليات إنقاذ لحوادث وهمية، كان التلفزيون والصحف السعودية ينقلون أخبارها وتفصيلها في أي مطار كان، بل إن تلك العمليات أصبحت خبرًا شبه معتاد لدى المتلقين، ولم يقتصر ذلك على وحدات الإنقاذ والإطفاء في المطار التابعة لرئاسة الطيران المدني، بل حتى الدفاع المدني فاجأ منسوبيه بعد الحادثة بقراءة شهر بدورة في مدينة الطائف، تبعثها دورات معتمدة تتلخص مهمتها في كيفية إطفاء الطائرات واقتحامها والتعامل مع حوادثها المختلفة، كما ذكر ذلك مشعل بن مسعود العتيبي، أحد منسوبي مديرية الدفاع المدني آنذاك، والذي كان أحد الإطفائيين الذين شاركوا في إطفاء طائرة الترايستار في ساحة المطار القديم، ولم تقتصر هذه التجارب والحوادث الوهمية على فترة ما بعد الحادثة بل استمرت (157).

لم يقف التطوير على الإدارات والأعمال الفنية، بل شمل كذلك موظفي الإدارة والأقسام الإدارية، ولقد تم بعد الحادثة مباشرة إلغاء بعض العقود مع عدد من الشركات والجهات ذات العلاقة، كما تم تطوير وتعديل بعض الأنظمة والتشديد على كثير من الإجراءات الأمنية والاحترازية، وأصبح موظفو الحجز وخدمات الركاب أكثر دقة في عملهم، حيث أن التأكد من هوية المسافر ومطابقة اسمه مع هويته أصبح أمرًا ملحقًا وشرطًا أساسيًا قبل إلحاق أي راكب برحلته، كما تم الالتزام أكثر باستخدام التقنية الحديثة، وتقييد الأسماء بالحاسب الآلي، واقتصار منح بطاقة صعود الطائرة على صاحب التذكرة المقيد اسمه في النظام.

كما أصبح التشديد أكثر على الأمتعة ومقتنيات الركاب، وحددت السلع والأدوات الممنوعة والمحظور نقلها في الطائرة سواء في مقصورة الركاب أو مخازن الأمتعة، ومن خلال نتائج التحقيق بعد الحادثة رفعت التوصيات لدى كثير من الجهات، لاسيما شركة "لوكهيد مارتن" الشركة المصنعة لطائرات الترايستار، التي كانت آنذاك تعيش غمرة انتشارها وتوسعها، ولاشك أن لوكهيد عملت على معرفة أوجه القصور المصنعية في طائراتها، كما عملت جاهدة في محاولة منها لتحسين خدماتها، وإن لم تبد هذا الأمر، إلا أن نظام الأبواب

وتفريغ الهواء من داخل مقصورة الركاب كان أحد العناوين الرئيسية التي طُرحت، في محاولة لإبقاء الطائرة الأمريكية في مكانتها التي تربعت على عرش شركات الطيران الأمريكية آنذاك، إلا أنها سرعان ما توقفت جرّاء مشاكل عديدة عانت منها الشركة، هذا إذا علمنا أن اللجان المشكلة لدراسة أسباب هذه الكارثة ربما عزت الجزء الأكبر مما حدث لخطأ أو عيبٍ مصنعي وإن لم يبد هذا ظاهراً في وسائل الإعلام.

كما راجعت الخطوط الجوية العربية السعودية والرئاسة العامة للطيران المدني حينها إجراءات الطوارئ والتمارين الخاصة بها، وقامت بإلغاء عقود كانت قد أبرمتها مع بعض الشركات ذات العلاقة، وبدأت بأعمال أكثر دقةً وحادثة، كما قامت شركة "لوكهيد" بإزالة العازل من أعلى منطقة الشحن الخلفية، وأضافت الزجاج المصفح لتعزيز الهيكل بجانب تعزيزاتٍ أخرى هندسية وتصنيعية. ونصح مجلس سلامة الترحيل الوطني باستخدام طفايات ومواد إطفاءٍ تحتوي على الهالون (158) بدلاً من مطفئات الحريق التقليدية المحمولة باليد، ويذكر أن ذوي بعض الركاب (159) حاولوا مقاضاة الخطوط السعودية وشركة خطوط عبر العالم الجوية "TWA" التي تولّت تدريب الملاحين السعوديين وأشرفت على برامج الصيانة، وشركة لوكهيد المصنعة لطائرات الترايستار وبعض الشركات المتعاقدة مع الخطوط السعودية.

- عمليات المطار:

كما ذكرنا سابقاً أن محرّر مجلة اليمامة (160) أبلغ أثناء جولته في المطار لتغطية ظروف الحادث أن قائد الطائرة لم يتصل بإدارة العمليات، وأنه كان من المعتاد الاتصال بإدارة العمليات لاسيما في مثل هذه الحالات، وحتى في الحالات العادية؛ إلا أن الاتصال اقتصر على برج المراقبة، وبشكل مقتضب. أوضح المحرر أن المسؤولين في المطار عللوا ذلك بأن حالة الطائرة والحريق كانا سبباً في ذلك، وختم المحرر قوله بأن الأمور -حتى كتابته لاستطلاع الصحفي - لم تتكشف لدى اللجنة المكلفة حسبما يقول، والحقيقة أن التقارير التي صدرت بعد الحادثة لم تتحدث عن هذا الإجراء، ولم تذكر أن قائد الطائرة لم يتواصل مع إدارة العمليات التي من مسؤوليتها إخطار كافة الإدارات ذات العلاقة بالحادثة.

- بيان أولي للنتائج:

ذكر مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية أحمد بن خليفة مطر بعد مرور أسبوع على الحادثة أن التحقيق الفني يجري من قبل المختصين في الخطوط السعودية ورئاسة الطيران المدني ومنظمة الطيران الفدرالية الأمريكية ومنظمة التحقيقات الفدرالية وشركة لوكهيد وشركة "T-W-A"، إلا أن الرئاسة العامة للطيران المدني وبعد شهر وعشرين يوماً من وقوع الحادث أصدرت بيانها المثير للجدل الذي أسمته: "بيان المرحلة الأولى لأعمال اللجنة الفنية"، ففي السابع والعشرين من شهر ذي القعدة عام 1400هـ، الموافق 7 أكتوبر

عام 1980م أذاعت وكالة الأنباء السعودية (واس) بيانًا أوليًا عن الحادثة صدر من الرئاسة العامة للطيران المدني، أعلنت فيه نتائج المرحلة الأولية لأعمال اللجنة الفنية التي شكّلت من أربعين خبيرًا على مستوى رفيع -وفقًا لما ذكره البيان- من رئاسة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية، ووكالة الطيران الفيدرالي الأمريكي، والمجلس الوطني لتأمين سلامة الطيران بأمريكا، والمنظمة الدولية للطيران المدني التابعة للأمم المتحدة، ومكتب تحقيق الحوادث في بريطانيا، وشركة لوكهيد لصناعة الطائرات، وشركة الطيران العالمية (TWA)، وترأس اللجنة خبير طيران أمريكي محايد -كما يذكر البيان- وقد توصلت اللجنة إلى ما أسمته "ست عشرة حقيقةً في المرحلة الأولى للتحقيق" جاءت على النحو التالي:

التحقيق دقيق للغاية ويستغرق وقتًا طويلاً:

من المسلّم به أن التحقيق في حادث كهذا أمرٌ دقيقٌ للغاية، ويستغرق وقتًا ليس بالقصير لجمع المعلومات والحقائق اللازمة لمعرفة ظروف الحادث وملاساته وأسبابه قبل إصدار أي بيان للجمهور لا يتضمن معلوماتٍ دقيقةً، والآن وقد انتهى الخبراء من المرحلة الأولى من التحقيق، فقد توصلوا إلى الحقائق والمعلومات التالية:

ست عشرة حقيقةً في المرحلة الأولى للتحقيق:

أولاً: كانت رحلة الخطوط الجوية العربية السعودية رقم (163) قد غادرت مطار كراتشي بتاريخ 8/10/1400هـ، الموافق 19 أغسطس 1980م متجهةً إلى جدة عن طريق الرياض، وتمّت الرحلة من كراتشي إلى الرياض بشكلٍ عاديٍ وطبيعيٍّ، حيث هبطت الطائرة المذكورة في مطار الرياض في تمام الساعة السابعة والدقيقة السادسة مساءً بالتوقيت المحلي للمملكة، وتمّت إجراءات قدومها وإعدادها لمواصلتها إلى جدة.

ملاحو الطائرة وركابها:

ثانيًا: أقلعت الطائرة المذكورة من مطار الرياض في تمام الساعة التاسعة والدقيقة الثامنة مساءً بالتوقيت المحلي، وعلى متنها ثلاثة ملاحين في غرفة القيادة، وأحد عشر ملاحًا، وفي مقصورة الركاب مئتان وسبعة وثمانون راكبًا، من بينهم أربعة عشر طفلًا صغيرًا.

كانت عاديةً خلال الدقائق السبع الأولى بعد إقلاعها:

ثالثًا: كانت الرحلة خلال الدقائق السبع الأولى بعد إقلاعها من مطار الرياض عاديةً في كل شيء، عندما أشار جهاز الإنذار في غرفة القيادة صوتيًا وصورياً بالظهور دخانٍ في أحد مخازن الأمتعة بالطائرة، والذي يقع في الجزء الأسفل من مؤخرتها.

وهنا لابد أن ننوه أن البيان لم يصل آنذاك إلى أن الشرارة الأولى من الحريق ظهرت منذ اللحظات الأولى حين إقلاع الطائرة وربما أثناء سيرها على المدرج، لكن جهاز الإنذار لم يعطِ المعلومات الصحيحة، أو قل إن شئت إنه لم يكن يقرأ المعلومات في حينها؛ ولذلك أثبت تقرير اللجنة النهائي أن مؤشر إنذار الحرائق لا يعطي معلومات سليمة، وأنه يعاني من التأخير، وهنا كانت الكارثة.

ظهور الدخان وقرار قائد الطائرة:

رابعًا: كان الواجب على قائد الطائرة اتخاذ القرار فورًا بالعودة إلى مطار الرياض بعد ظهور الإنذار الأول بوجود الدخان، إلا أنه يبدو أنه وباقى ملاحى غرفة القيادة أرادوا التأكد أولاً من أن الإنذار كان صحيحًا، عندما تمّ لهم ذلك أخبروا برج مراقبة مطار الرياض بأنهم قرروا العودة إلى مطار الرياض لوجود حريق على متن الطائرة، وقد استغرق اتخاذ هذا القرار خمس دقائق ثمينة، كان الواجب استغلالها للعودة إلى مطار الرياض في أسرع وقتٍ ممكن.

وسيظهر لك في المحصلة النهائية لهذا المبحث أن الوقت الذي أضاعه مؤشر الحرائق كان أضعاف المدة التي استغرقها قائد الطائرة للتأكد من وجود الأدخنة في مؤخرة الطائرة.

المطار يعطى الأولوية المطلوبة للطائرة:

خامسًا: قام برج المراقبة في مطار الرياض بإعطاء الطائرة المذكورة الأولوية بالعودة والهبوط في مطار الرياض بالنسبة لسائر الرحلات الأخرى؛ حتى تتمكن من العودة والهبوط في أسرع وقتٍ ممكن، كما هو ثابتٌ من أجهزة التسجيل.

هنا يجب التنويه إلى أن هناك أكثر من دقيقتين من محادثات الصندوق الأسود غير معلنة في التسجيل المفرغ والمنشور في عددٍ من المواقع.

رحلة العودة منذ اكتشاف الحريق 10 دقائق:

سادسًا: استغرقت رحلة العودة منذ اكتشاف وجود الحريق إلى وقت الهبوط بمطار الرياض حوالي عشر دقائق، وخلال هذه الفترة تسرب دخان الحريق إلى مقصورة الركاب، حيث قام المضيف والمضيفات بإرشاد الركاب إلى طريقة التصرف الصحيحة في مثل هذه الحالة.

والحقيقة أن رحلة العودة استغرقت ست عشرة دقيقة واثنتي عشرة ثانية، وليس عشر دقائق وهذا ما أظهره التقرير الأخير والنهائي الذي صدر عن اللجنة المشكّلة للتحقيق في الحادثة، والذي تمّ الانتهاء منه بعد ما يقارب عامٍ ونصف من الحادثة، كما تؤكد هذا

تسجيلات الصندوق الأسود، وأنه لمن الغريب جدًا أن يظهر مثل هذا الخطأ في تقرير رسميلاسيما وأن المعطيات والحقائق مثبتة ومتوفرة.

اتساع الحريق وانتشاره:

ثم استمرّ اتساع الحريق وانتشاره من مكان اندلاعه إلى أن ظهر في الجزء الأقصى من مؤخرة مقصورة الركاب، مما أدى إلى تدافع الركاب وابتعادهم عن تلك المنطقة في اتجاه مقدمة الطائرة، بينما كان المضيف والمضيفات يحاولون إطفاء الحريق بواسطة وسائل الإطفاء الموجودة داخل الطائرة دون أن ينجحوا في ذلك؛ لأن النار كانت آتيةً من تحت أرضية مقصورة الركاب.

الملاحون كانوا على اتصالٍ ببرج المراقبة:

سابعًا: بينما كان ملاحو المقصورة يقومون بواجبهم تجاه الركاب، كان ملاحو غرفة القيادة على اتصالٍ ببرج المراقبة في مطار الرياض يشعرونه بتطورات الوضع، وطلبوا أن تكون سيارات الإطفاء جاهزةً للعمل عند هبوط الطائرة، وفعلاً كانت سيارات الإطفاء جاهزةً على طول المدرج قبل حوالي عشر دقائق من هبوط الطائرة، ومستعدةً لمتابعة سير الطائرة على المدرج؛ لملاحظة الحريق ولتكون قريبةً من الطائرة عند توقفها.

الحريق يزداد ويتجه إلى المقدمة:

ثامنًا: عندما أصبحت الطائرة فوق الرياض ازداد الحريق شدةً في مكان اندلاعه، وانتشر الدخان إلى الجهة التي تجتمع فيها الركاب في مقدمة الطائرة، ورغم ذلك هبطت في المطار بشكلٍ عادي.

واصلت الطائرة سيرها إلى نهاية المدرج:

تاسعًا: كان المفروض أن يوقف الكابتن الطائرة على المدرج بمجرد هبوطها عليه، أي خلال الـ 1180 مترًا الأولى من المدرج، ثم يقوم بإخلاء الركاب فورًا فوق أرض المدرج، بموجب إجراءات الطوارئ المعروفة، إلا أنه بدلًا من ذلك واصلت الطائرة سيرها إلى نهاية المدرج، واتجهت هناك إلى الممر الفرعي المؤدي إلى ساحة وقوف الطائرات، كما يجري في الأحوال العادية، وأضاع بذلك وقتًا ثمينًا آخر كان يمكن خلاله إخلاء الركاب من الطائرة.

وعلق البيان على هذه الفقرة بالقول: "يبدو أن قائد الطائرة -رحمه الله- كان يحاول حتى اللحظة الأخيرة إخراج الركاب بطريقةٍ عادية؛ حتى يجنبهم مشقة الخروج في حالة الطوارئ".

قائد الطائرة لم يعلن حالة الطوارئ للملاحين:

عاشراً: ثبت من جميع التسجيلات التي جرى الاستماع إليها أن قائد الطائرة -رحمه الله- لم يعلن حالة الطوارئ لملاحي الطائرة، أو يأمرهم قبل الهبوط بالاستعداد والقيام بإخلاء الركاب من مخارج الطوارئ بعد الهبوط مباشرة، كما كانت تقتضي الحالة.

الحقيقة أن رئيسة الملاحين أخبرت زميلاتها بضرورة التواجد في أماكنهن أمام أبواب الطائرة، وكان ذلك قبل الهبوط بأربع دقائق، أما الإعلان بالاستعداد للإخلاء فقد ظهر من خلال تسجيلات الصندوق الأسود أن قائد الطائرة أكد عدة مرات أن هذا سيتم في حال الهبوط والتوقف، لكن ربما كان عليه -أيضاً- إخبار فريق الملاحين بصورة أوضح.

دخانٌ فقط وليست نارًا في البداية:

الحادي عشر: عند هبوط الطائرة لاحظ من الخارج وجود دخانٍ فقط بداخلها، ولم يلاحظ وجود أية نار، وكان موظفو برج المراقبة يتحدثون مع ملاحي غرفة القيادة الذين كانوا يسألون عما إذا كانت هناك نارٌ تشاهد خارج الطائرة وفي ذيلها بالذات، وأجابوا بالنفي.

والحقيقة أن موظف البرج أخبر قيادة الطائرة بما نقله له زميلهم أحمد المغربي الذي كان يسير خلف الطائرة، حيث قال: "يوجد شيء مثل الدخان في ذيل الطائرة".

سيارات الإطفاء كانت تسير إلى جانب الطائرة:

الثاني عشر: عندما توقفت الطائرة أخيراً فوق الممر الفرعي لم تطفأ محركاتها فوراً، ولم تفتح أبوابها ومخارج الطوارئ فيها من الداخل، كما أن عدم قفل المحركات فوراً لم يمكن رجال الإطفاء من الاقتراب من الطائرة لمحاولة فتح الأبواب من الخارج.

ازدياد كثافة الدخان والغازات السامة:

الثالث عشر: يعتقد الخبراء أنه في هذه اللحظة بالذات ازدادت كثافة الدخان والغازات السامة داخل الطائرة بشكل سريعٍ وعنيفٍ؛ مما أدى إلى انعدام الأوكسجين، وبالتالي وفاة جميع الركاب والملاحين بتأثير استنشاق الغازات السامة، كما ثبت ذلك طبيياً، وليس بفعل الحريق؛ وبذلك لم يتمكن أحد من فتح أبواب الطائرة أو مخارجها من الداخل.

جثث المضيف والمضيفات كانت بعيدةً عن أبواب الطائرة:

الرابع عشر: وما هو جديرٌ بالذكر أن جثث المضيف والمضيفات وجدت بعيدةً عن أبواب الطائرة، ويفصل بينهم وبينها العديد من جثث الركاب التي كانت متراكمةً حول الأبواب،

الأمر الذي يبدو أنه أعاق الملاحين عن أداء واجبهم في فتح الأبواب.

رجال الإطفاء يندفعون نحو الطائرة ويفتحون الباب الأيمن:

الخامس عشر: بمجرد أن تأكد رجال الإطفاء من توقف محركات الطائرة تمامًا اندفعوا نحو الطائرة وقاموا بضخّ مادة الرغوة على هياكلها، كما قاموا -بمساعدة بعض موظفي الخطوط الجوية العربية السعودية- بمحاولة فتح الباب الأيمن رقم (2)، حيث لم يشاهدوا أية آثار للحياة داخل الطائرة، ثم لم تلبث النيران أن اندفعت خارجةً من الباب الذي تمّ فتحه، وقد تم التفصيل في ذلك أثناء الحديث عن مرحلة الهبوط، لكن تجدر الإشارة هنا إلى أن فتح الباب جاء بعد وفاة الركاب بأكثر من عشرين دقيقة.

استمروا في إخماد النار رغم مخاطر الانفجار:

السادس عشر: رغم انتشار النار داخل الطائرة واحتمال انفجارها بعامل الوقود الموجود في خزاناتها، استمرّ رجال المطافئ بمساعدة فرق الدفاع المدني الأرضية والجوية والقوات الجوية في مكافحة حريق الطائرة حتى تمكنوا من إخماده.

- ملخص النتائج:

وفي آخر البيان لخصت اللجنة بعض النقاط التي توصل إليها الخبراء في هذه اللجنة، والتي جاءت على النحو التالي:

1- كان جميع ملاحى الطائرة مؤهلين كما يجب للقيام بواجبهم بموجب الأنظمة المحلية والدولية، لكن من الخطأ أن يكون طاقم الملاحه من النساء، كما أن من الخطأ أيضًا أن يكون من الرجال فقط، ففي حالات الكوارث والحرائق والزحام تحتاج إلى رجال أكثر، كما هو الحال مع ما حدث للرحلة (163)، حيث كانت طفايات الحريق كبيرة الحجم وتحتاج إلى رجال أشداء للتعامل معها، كما أن الرجال لا يستطيعون التعامل مع الحالات الطارئة التي تتعرض لها بعض النساء، كحالات الولادة داخل مقصورة الركاب؛ ولذا كان من الضرورة تنويع طاقم الملاحه وتوزيعه حسب القدرات والمهام.

2- كانت الطائرة في حالة جيدة كما كانت صيانتها تتم بالطرق الصحيحة.

3- كان برج المراقبة مجهزًا بالأجهزة اللازمة وقام موظفوه بأداء واجبهم، لكن غياب موظف البرج وإن حدث بالاتفاق مع زميله دونما علم الإدارة كان أمرًا مربكًا تترتب عليه مخاطر كبيرة.

4- كانت فرقة إطفاء المطار مجهزة بالمعدات اللازمة، واتخذت مواقعها الصحيحة للقيام بواجبها، رغم أن ركاب الطائرة توفوا قبل ممارسة هؤلاء المنقذين لمهامهم، حيث لم تطفأ محركات الطائرة، إلا أن ما حدث بعد وفاة الركاب يثبت أن هؤلاء المنقذين لم يكونوا على قدر الحدث، فهم لم يستطيعوا فتح الأبواب إلا بعد وفاة الركاب بأكثر من عشرين دقيقة، ثم إن الموظف الذي استطاع فتح الباب هو ناصر المنصور مدير الصيانة، كما أن هذه الفرقة اضطرت للاستعانة بإطفائيات القوات الجوية والدفاع المدني، وهما قطاعان مستقلان، ومع هذا تأخر إطفاء النار في جرم الطائرة إلى الساعة الحادية عشرة والنصف.

5- استبعدت اللجنة قطعياً أن يكون سبب الحريق وجود متفجرات بالطائرة.

6- لم تتمكن اللجنة حتى الآن من معرفة أسباب نشوب الحريق على وجه التحديد، ولا زالت تنتظر تقارير المختبرات المتخصصة التي تقوم الآن بتحليل أجزاء من الطائرة، هذا كان اللغز الأهم، ومع هذا لم يستطع هذا البيان ولا حتى التقرير النهائي -للأسف- الإجابة عنه.

7- من المؤكد أن الحريق بدأ في الجزء السفلي من الطائرة، وامتد منها إلى مقصورة الركاب في الأعلى، وكانت البيانات الأولى التي ظهرت بعد الحادث مباشرة قد ذكرت وجود مواقع "بوتاجاز" داخل الطائرة، وقد أكدت لجنة التحقيق ذلك، إلا أنها لا تعتقدها السبب الرئيس في بدء الحريق، وإنما من المحتمل أن تكون قد ساهمت في ازدياده، وثبت فيما بعد أن ليس لهذه العبوات دور في اشتعال الحريق ولا حتى في زيادة اضطراب النار بدليل أن بعضها لاسيما التي كانت في المقاعد الخلفية وجدت سليمة وملفوفة بشكل جزئي، رغم أنها كانت قريبة جداً من منطقة انتشار أسنة اللهب.

8- أثبت التحقيق أيضاً أنه لم يكن هناك أي حريق في غرفة القيادة عندما كانت الطائرة في الجو.

9- كان بالإمكان فتح جميع أبواب الطائرة ومخارج الطوارئ بها، بغض النظر عن انقطاع التيار الكهربائي أو الأجهزة الهايدروليكية؛ لأن تلك الأبواب والمخارج تعمل مستقلة عن كل ذلك وبطريقة ميكانيكية.

10- لم يكن من الصواب الإعلان عن أسماء الركاب قبل التأكد من هوياتهم؛ حتى لا تُنشر معلومات خاطئة بسبب إقدام بعض الركاب على السفر بتذاكر عائدة لركاب آخرين، رغم الجهود المضنية التي بذلتها اللجنة المشكّلة لتحديد أسماء الركاب، ورغم أنها توصلت إلى أسمائهم، إلا أن هذه الأسماء لم تعلن في وسائل الإعلام آنذاك.

11- تأكد الخبراء من صحة الإجراءات التي تتبعها رئاسة الطيران المدني والخطوط الجوية العربية السعودية؛ لجعل عمليات النقل الجوي في المملكة سليمة ومأمونة.

وينتهي البيان ما أسماه "حقائق حول الحادثة" بقوله: "ويجدر بالذكر أن جميع المعلومات الواردة في هذا البيان مستقاة من أجهزة التسجيل في برج المراقبة وغرفة القيادة (الصندوق الأسود)، وجهاز تسجيل كفاءة وانتظام أجهزة الطائرة وسجلات الملاحين والصيانة وشهود العيان، هذا ولا زالت الفحوصات على أجزاء مختلفة من الطائرة مستمرة في المختبرات لمعرفة أسباب نشوب الحريق ومصدره على وجه التحديد.

كانت نتائج هذا البيان صادمةً للرأي العام، لاسيما حين وضع النسبة الكبرى من الخطأ على قائد الطائرة الذي سطرت في بطولاته الصحف السعودية عناوينها الرئيسية، وتغنى الشعراء بإيثاره وشجاعته كيف أصبح الآن هو المتسبب فيما حدث؟ الأمر الذي أوقع الرئاسة العامة للطيران المدني في حرجٍ أمام الرأي العام، لاسيما أن النتائج لم تتطرق للأخطاء المصنعية في الترايستر، كما لم تستطع كشف الغموض حول سبب اشتعال الحريق، الأمر الذي دعا أسرة قائد الطائرة للاعتراض على هذه النتائج أمام المسؤولين.

- استبعاد العمل التخريبي:

يظهر جلياً أن البيانات الأولية والختامية للحادثة استبعدت العمل التخريبي كفرضية لأسباب وقوع الحادثة، ويظهر هذا في تصاريح المسؤولين في الخطوط الجوية العربية السعودية والطيران المدني لوسائل الإعلام، وكذلك في التقارير المبدئية لنتائج التحقيق.

- مقص الطائرة:

قبل الحادثة بأيام كانت الخطوط السعودية قد زوّدت الخطوط اليمنية في صنعاء ببعض المعدات والتجهيزات، وتذكر بعض الروايات أن من بينها منشآراً كبيراً لقص الطائرات في حال لزم الأمر ذلك، وكان هذا تبعاً لاتفاقية مبرمة بين المؤسستين، وربما أن الخطوط السعودية آنذاك كانت أحد القطاعات المساهمة في الخطوط اليمنية، وبعد الحادثة كثر الحديث عن المقص الضخم الذي كان من المفترض أن يقصّ ذيل الطائرة في محاولة جادة لإنقاذ الركاب، وبمتابعة التسجيلات الأرضية لم يكن هناك حديثٌ عن هذا المقص، كما يزعم البعض أن لا وجود أصلاً للمقص إبان وقوع الحادثة، وإنما جاء بعدها مباشرة، ومع أن هذا المقص الضخم لن يجدي مع كارثة الرحلة (163)، حيث تأخرت الطائرة في التوقف وغلق المحركات وابتعدت لتقف في آخر المدرج، ولأن الثواني في أمرٍ مثل هذا على درجةٍ من الأهمية، فلن يصل هذا المقص بعربته الضخمة إلى مكان الطائرة إلا بعد فوات الأوان، هذا إن كان المقص موجوداً.

- المراقبة الجوية:

لا يدرك الكثيرون ممن يجوبون سماء المدن بالطائرات مدى أهمية الرقابة الجوية ودورها في رحلاتهم سواء الطويلة أو القصيرة، كما لا يدرك البعض أن نجاح المراقب

الجوي لا يقل أهمية عن نجاح قائد الطائرة، كما أنه يترتب على فشله -لا قدر الله- كوارث ومصائب لطالما وقفت عليها لجان التحقيق في حوادث الطيران.

كان برج المراقبة الجوية في مطار الرياض ليلة الحادثة يفتقر إلى الخبرات، فعلى الرغم من أن المراقب الجوي الشاب ولي قوته استطاع إدارة مهامه العملية بنجاح إلى حد ما، إلا أن غياب زميله في ذلك اليوم ربما أربك الوضع، كما أن مدير المراقبة الجوية محمد سراج شمس ونائبه أحمد المغربي قاما بدور مضاعف؛ لكونهما الأكثر خبرةً ومهنيةً بالعمل، وإلى حين صعود المراقب الجوي حمد العوفي كانت الأوضاع تسيير وفق المتاح، والطائرة تجتاز مرحلة الاقتراب الآلي قدومًا نحو مطار العاصمة الرياض، وهنا يقول القائد الخبير جزاع الشمري: كان على موظفي برج المراقبة أن يوحّدوا الاتصال مع موجة قائد الطائرة؛ للتقليل من عملية الارتباك، في حين يرى البعض أنه كان على الرقابة الجوية أن تعمل جاهدةً لإبقاء قيادة الطائرة على اتصال برجال الإنقاذ والإطفاء الذين يحيطون بها بعد توقفها، كما طالب بذلك نائب مدير المراقبة الجوية أحمد المغربي الذي نزل إلى الميدان لاستقبال الطائرة، والذي كان يقف تحت أجنحتها وهي تحترق، حيث تظهر التسجيلات صوته وهو يردد لزميله حمد العوفي: "حمد... الدخان يزدادما الذي حدث للقائد؟"، وكان قبلها يسأل زميله حمد ويردد بصوتٍ مفجوع: "حمد هل تستطيع جعله على الموجة الأرضية للتحقق منه؟ حمد يوجد شيء مثل الدخان أخي... دعنا نرى القائد لتتحدث معه عما يريده... يوجد شيء مثل الدخان مهلاً يا ناس".

كانت مطالبات أحمد المغربي على قدرٍ من الأهمية، إذ بقيت الدائرة الاتصالية مقطوعةً بين قيادة الطائرة ورجال الإنقاذ الذين يحاصرونها من كل جهة، ولاشك أن هذا ساهم وبشكلٍ كبيرٍ في الحد من سرعة نقل المعلومات بين هذين الطرفين.

كان على الرقابة الجوية إيقاف استقبال أي طلبٍ للهبوط على المدرج أو الإقلاع منه، إذ من المفترض أن يبقى المدرج خاليًا لحين التأكد من عدم وجود أي عوالق أو مخلفات، ربما أنها سقطت من طائرة الرحلة (163)، وكان برج المراقبة سمح للطائرة الصغيرة (فالكون 50) بالهبوط نظرًا لظروفها المتعلقة بنفاد الوقود، كما سمح لطائرة أخرى بالإقلاع بعد هبوط طائرة الترايستار الجريحة.

ثمة ملامحٍ آخر يجب ألا يُغفل، وهو أن أسراب طائرات الترايستار بحجميها المختلفين تعتبران من الطائرات ذات الحجم الكبير؛ ولذا فترايستار الـ 1011 تحتاج عادةً إلى مدرجٍ لا يقل طوله عن 8000 قدم (2.400م)، أي أنها في هبوطها وفي إقلاعها تحتاج مسافةً أطول من الطائرات الأخرى، وكم كان من الضرورة أن يؤخذ هذا في الحسبان، لاسيما من قبل لجان التحقيق؛ وذلك لإيضاح ما إذا كان بإمكان الطائرة التوقف في المدرج أو الالتفاف من الممر الفرعي الثاني، وذلك حسب إحصائية المسافة مع السرعة التي كانت عليها الطائرة أثناء الهبوط، وإن كان التقرير النهائي للجنة التحقيق أظهر أن طائرة

التريستار تحتاج إلى مسافةٍ طويلةٍ حتى تتوقف تمامًا، وهي عادةً ما تخرج من آخر مخرجٍ على المدرج، إلا أنه لم يناقش سرعة الطائرة التي من المؤكد أنها هبطت أسرع مما هي عليه في الهبوط الطبيعي، كما أوضح التقرير النهائي للحادثة أن تعطل المحرك رقم (2) وإطفاءه قد أدى إلى فقدان الضغط في النظام الهيدروليكي (B)؛ مما أدى إلى تعديل مجموعة المكابح (B)، ومع هذا ذكر التقرير أنه كان بإمكان الطائرة أن تتوقف أبكر لو تمّ تطبيق مستوى عالٍ من الفرملة يتوافق مع المجموعة (C)، لكن يجب إلا نغفل أن الطائرة كانت بحمولةٍ كاملةٍ مع محركٍ متعطل، كما أن الركاب اندفعوا إلى الأمام وتركوا مقاعدهم أثناء ملامسة عجلات الطائرة أرض المدرج، هذا عدا أولئك الذين كانوا واقفين في مقدمة الطائرة، حيث الأماكن الخلفية خاليةً جراء انتشار النار والدخان.

- محور النقاش:

يرى بعض المحللين أن الحديث عن الأخطاء المصنعية لشركة لوكهيد مارتن في صناعتها لطائرة "الترايستار L1011" هو محور النقاش، وربما أنه كان سبباً رئيساً لما آلت إليه الحادثة من النتائج المؤسفة، فعلى الرغم من أن هذا المحور لم يُناقش بصورةٍ كافيةٍ، لاسيما في التقارير والدراسات التي تناولت الحادثة سواء الرسمية أو تلك التي قدمها بعض المختصين وهواة علوم الطيران المدني، حيث لم تتحدث التقارير النهائية للحادثة عن السبب الرئيس لاشتعال النار أسفل مخزن الأمتعة، أو ربما أنها لم تناقش هذا المحور بشكلٍ كافٍ؛ لتستوفي وتستقصي الأسباب والنتائج المقنعة، وعلى الرغم من أن هذه التقارير أشارت فيما أشارت إليه من نتائجها أن سبب الحريق ظل مجهولاً، إلا أن صحفاً بريطانيةً وأمريكيةً تحدثت عن تسربٍ لغاز البوتان، وهو غازٌ سريع الاشتعال دون رائحةٍ أو لون، وقال البعض إنه تسرب لغاز ال(بريموس) الذي وافق شرارةً أثناء إقلاع الطائرة نتج عنه الحريق، كما أن التقرير النهائي للحادثة لم يستبعد أن يكون سبب الحريق هو تواجد مواقد الغاز داخل الطائرة، لكن التقرير لم يجزم بهذه الفرضية أو يعرّفها أي اهتمام، والسبب في ذلك هو أن معظم هذه المواقد وُجدت سليمة، رغم أن النار التهمت كل ما حولها، بل إن اثنين منها كانا في آخر مقصورة الركاب أي قريبين جداً من بداية انتشار النار، ومع ذلك وُجد هذان الموقدان جديدين وملفوفين بشكلٍ جزئيٍّ، بل إن حادث الطائرة الأردنية التي ذكرها المهندس أحمد الرويلي في معرض دراسته المقارنة لبعض حوادث التريستار من شأنه أن يستبعد جميع التكهنات التي ترجح -ولو على استحياء- أن السبب في اضطراب النار عائدٌ إلى مواقد الغاز الموجودة في مقصورة الركاب وفي مخزن الأمتعة.

- منبه الحرائق:

كان ظهور ألسنة اللهب في الطائرة هو السبب الرئيس لما آلت إليه الكارثة، وكم كان من الأهمية بمكان مناقشة السبب في نشوب الحريق قبل أي سببٍ آخر، إذ أن عدم استطاعة طاقم الطائرة فتح الأبواب، وعدم قدرة رجال الصيانة ورجال الإنقاذ في ساحة المطار

إخلاء الركاب، وكل أشكال القصور إنما جاءت كأسبابٍ لاحقةٍ للسبب الرئيس المتمثل في نشوب الحريق، والذي يُرجح أنه نتج عن خطأٍ مصنعيٍّ، بيد أن من الأخطاء التي جاءت نتائجها وخيمةٌ ومهلكةٌ، تلك الحالة الكارثية التي كان عليها مؤشر الحرائق، لاسيما وأن هذا المنبّه أثبت فشله في الإبلاغ عن الحريق، ففي الوقت الذي كانت فيه مقصورة الركاب تعجّ بالأدخنة والغازات السامة وأسنة اللهب، عاد هذا المؤشر ليعطي إشارة الأمان بعدم وجود حرائق أو أدخنة، ويظهر هذا في تسجيل الصندوق الأسود، كما تُظهر نتائج التقرير النهائي للحادثة عدم دقة المعلومات التي كان يصدرها هذا المؤشر، حيث أظهرت نتائج التقرير النهائي الذي رُفِع لرئاسة الطيران المدني، والذي تمّت المصادقة عليه من قبل الرئاسة بعد أكثر من سنةٍ ونصف السنة من الحادثة، أظهر تأخر هذا المنبّه في الإبلاغ عن نشوب النار وانتشار الأدخنة، وبُنيت هذه النتيجة على تجارب لهذا المنبّه أجرتها فرق التحقيق بعد الحادثة، نتج عنها فشل المنبّه في الإبلاغ المبكر وتعطله أحياناً، وقد جاءت نتائج هذه التحقيقات على النحو التالي:

1- الجهاز احتاج إلى كمية كبيرة من الدخان حتى يطلق التحذير .

2- أن اختراق أسنة اللهب لبطانة مخزن الشحن تزامن مع إطلاق التحذير .

3- أن الجهاز احتاج إلى دقيقتين و59 ثانية حتى يعمل .

ويقول المهندس أحمد الرويلي: لا يمكن إغفال نظرية أن الحريق قد ابتدأ في وقتٍ مبكرٍ من الرحلة؛ لأن جهاز الإنذار يحتاج كميةً كبيرةً من الدخان حتى يعمل؛ ما يعني أن جهاز الإنذار عندما أعطى إنذاراً بوجود الحريق كان الحريق في مرحلةٍ متقدمةٍ وليس في بدايته، وما يعزز هذا القول هو عودة المهندس بعد 36 ثانية فقط إلى القمرة مخبراً القائد بوجود الدخان، وقد يحتاج الدخان إلى وقتٍ أكثر من 36 ثانية حتى يصل من حجرة الأمتعة أسفل الطائرة إلى مقصورة الركاب العلوية؛ مما يعني قطعاً أن الحريق قد ابتدأ مبكراً، لكن تمّ اكتشافه في وقتٍ متأخرٍ من قبل جهاز الإنذار.

ونخلص هنا إلى أن هذا المنبّه كان **يحتاج إلى كمية كبيرة من الدخان حتى يعمل**، وأحياناً لا يعمل، ولا يعطي معلوماتٍ صحيحة، ولك أن تسأل كم فوّت هذا المنبّه من الدقائق الثمينة إذا علمت أن الشرارة الأولى لنشوب الحريق وتساعد الأدخنة إنما جاء مع اللحظات الأولى لإقلاع الطائرة؛ ولذا فقد خسر قائد الطائرة دقائق مهمة جداً في الإقلاع وفي الهبوط، هي على أقل تقدير ثلاث دقائق، ولاشك أن التنبيه المبكر كان سيوفر دقائق قطعها الرحلة في الإقلاع والهبوط معاً، وللأسف أكثر بحقيقة هذا الخطأ المصنعي سنعود أيضاً لجزءٍ يسيرٍ من تاريخ الترايستار، فبعد حادثة الرحلة (163) بأربعة أشهرٍ وقعت حادثة الرحلة (162) التي سبق ذكر تفاصيلها، حيث سقط طفلان في مياه الخليج العربي، وبعد هذه الحادثة الثانية بقرابة أربعة أشهرٍ أيضاً، أي في يوم الجمعة السادس من شهر جمادى

الثانية عام 1401هـ الموافق 10 أبريل 1981م تعرضت طائرة الترايستار التابعة لرحلة الخطوط الجوية العربية السعودية رقم (151) لحالة طارئة، تمثلت في إضاءة جهاز إنذار الحريق الخاص بالمحرك رقم واحد، وذلك فور إقلاعها من مطار مومباي متجهة إلى الرياض، وقد جاء الإنذار بعد مرور خمس عشرة دقيقة من إقلاع الطائرة، التي أطفأ على إثرها قائد الطائرة هذا المحرك، وبدأ إجراءات العودة سريعاً إلى مطار مومباي، وفعلاً هبطت الطائرة هبوطاً طبيعياً، وتوقفت في مكانها المعتاد، ونزل ركابها بالطرق العادية دون إجراء عملية إخلاء، هذا ما جاء في البيان الصادر عن المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية، الذي أفاد أن الإنذار كان إنذاراً كاذباً، ولم يكن ثمة حريق في المحرك ولا في الطائرة، وإنما جاء لينفي هذا البيان أخبار تناقلتها وكالات الأنباء عن وجود حريق في رحلة السعودية (151)، وإن صحَّ ما جاء في هذا البيان فإنه يأتي معززاً لتقارير أخرى تدين طائرات الترايستار التي تعاني -وعدد من شركات صناعة الطائرات - من أخطاءٍ مصنعية خطيرة ومتباينة، كما أن ما حدث لهذه الرحلة يعزز بقوة من صحة النتيجة التي أظهرتها لجنة التحقيق، والتي أفادت أن مؤشر إنذار الحرائق في حادثة الرحلة (163) كان يعطي معلومات متأخرة وغير دقيقة، وهو دونشك سبب رئيس فيما آلت إليه نتائج الحادثة.

- أبواب الطائرة:

كانت طائرات الترايستار -كما ذكرنا آنفاً - تُفتح بطريقتين، الأولى هيدروليكية أوتوماتيكية، والثانية يدوية، تستغرق في الأولى خمس عشرة ثانية، وفي الطريقة اليدوية تستغرق سبع ثوان، كما صرَّح مدير الترايستار في الخطوط الجوية العربية السعودية القائد أحمد سايس، **ويكمن الخطأ المصنعي في أبواب طائرات الترايستار أنها تخالف القاعدة الهندسية في أبواب الخروج**، فهي عند فتحها تتقدم إلى داخل المقصورة بدلاً من خروجها أو دفعها إلى الخارج، ولأن أبواب الترايستار ظلت الخطأ الذي أشبع نقاشاً من قبل المختصين وغير المختصين، فقد سارعت شركة لوكهيد بعد الحادثة إلى تعديل الكثير من أدواتها وأساليبها في تصنيع الطائرات، لاسيما طائرات الترايستار، والتي لاشك أن نتائج حادثة رحلة الخطوط السعودية رقم (163) كانت أحداهم الدوافع للبدء بهذه الخطوات الجادة من قبل ترايستار ممثلة بشركة لوكهيد الأمريكية.

لقد كان من الصعوبة بمكان فتح أبواب طائرة الترايستار بعد توقفها في الممر الفرعي الأخير لمدرج مطار الرياض، والسبب في ذلك أن الركاب كانوا في زحامٍ شديدٍ أمام الأبواب الأمامية، إذ لا مجال ولا إمكانية لفتح الأبواب مادام الركاب ملتصقين بها بشكلٍ عنيفٍ، حيث ظلت هذه الأبواب موصدة ولم يكن باستطاعة المضيفين ولا حتى الركاب فتحها؛ لأن ذلك يحتاج تقدمها نحو الداخل ومن ثم رفعها إلى الأعلى، وهو ما لم يتحقق في ظل ملاصقة أجساد الركاب بها وتدافعهم نحوها، ولذا كان من المستغرب أن يبدي مسؤولو شركة لوكهيد في ولاية كاليفورنيا الأمريكية تعجبهم مما حدث لاسيما وأنهم على

علم تام بطريقة فتح أبواب طائرة الترايستار، وقد نقلت صحيفة واشنطن بوست بعد الحادثة بيومين أن هؤلاء المسؤولين أبدوا استغرابهم إزاء التقارير التي تفيد بأن أبواب الطائرة تعرضت لمشاكل فنية وذلك لأن طائرات الترايستار لديها أحد عشر مخرجًا للطوارئ على حد تعبيرهم (161).

لقد كان من الصعوبة بمكان فتح أبواب طائرة الترايستار بعد توقفها في الممر الفرعي الأخير لمدرج مطار الرياض، والسبب في ذلك أن الركاب كانوا في زحامٍ شديدٍ أمام الأبواب الأمامية، إذ لا مجال ولا إمكانية لفتح الأبواب مادام الركاب ملتصقين بها وبشكلٍ عنيفٍ، حيث ظلت هذه الأبواب موصدةً ولم يكن باستطاعة المضيفين ولا حتى الركاب فتحها؛ لأن ذلك يحتاج تقدمها نحو الداخل ومن ثم رفعها إلى الأعلى، وهو ما لم يتحقق في ظل ملاصقة أجساد الركاب بها وتدافعهم نحوها.

بعد الحادثة ومن ضمن عددٍ من التغييرات الجوهرية عمدت شركة لوكهيد ممثلةً في طائرات الترايستار ومعظم شركات الطيران إلى وضع أبوابٍ بديلةٍ في حال استعصى فتح الأبواب الرئيسية، وقد حددت هذه الأبواب باللون الأحمر من الخارج وبعد الحادثة قال (ديفيد كوارثر) المتحدث الرسمي لطائرات لوكهيد كما وصفته المحطات والصحف الأمريكية: إن فريقًا من لوكهيد سيذهب إلى السعودية؛ ليشارك في التحقيقات التي تجري بشأن الطائرة، ولكنه قال: هذا شيءٌ لا يعقل حدوثه، وأن الأبواب من الممكن أنها فشلت ميكانيكيًا، وقال: كان هناك أحد عشر بابًا وفتحةً للخروج السريع في طائرة الترايستار وكلها يمكن تشغيلها يدويًا، إما من الداخل الطائرة أو خارجها خلال أي حالة طوارئ (162).

وقد ساعدت المقاعد والمفارش الوثيرة لطائرة الترايستار من انتشار الغازات السامة داخل مقصورة الركاب، فالمقاعد المغلفة بالأقمشة السميكة والمبطنة بالإسفنج والأرضيات المفروشة بالسجاد السميك ساهمت في اضطراب النار وظهور غازاتٍ وأدخنةٍ خطيرة، وجدت بنسبٍ متفاوتةٍ في جثامين الركاب الذين تمَّ فحصهم مخبريًا، حيث أظهرت النتائج -كما ذكرنا- سبع غازاتٍ سامةٍ تمثلت بكل من:

1. أكسيد النيتروز.
2. هيدروجين السيانيد.
3. حمض الفورميك.
4. الأكرولين.
5. ثاني أكسيد الكبريت.
6. أحماض الهالوجين.
7. غاز الأمونيا.
8. الدهيدات.

وكل هذه الغازات لها تأثيراتها الخطيرة والقاتلة، إضافةً إلى غاز أول أكسيد الكربون؛ ولذا فقد عملت لوكهيد على مراجعة نظام الأثاث الداخلي لطائراتها، كما عمدت إلى محاولة تقليل المفارش والأدوات سريعة الاشتعال، ولجأت إلى الطرق الأكثر أمانًا لاسيما في أثاثها الداخلي، ولاشك حينها أن هذه الإجراءات جاءت متأخرةً وبعد فوات الأوان، فالطائرة لم تستمر طويلاً، إذ توقفت شركة لوكهيد عن تصنيعها منتصف الثمانينيات، إلا أن بعض شركات الطيران استمرت تستخدم ما تبقى لديها من هذه الطائرة إلى آخر يوم من عام 2003م.

- نقاشات الكونغرس:

إن الحديث عن ضعف وسائل السلامة في مقصورة طائرة الترايستار لم يكن حكراً على هذا البحث الاستقصائي، إذ أن جلسات الكونغرس الأمريكي شهدت قبل حادثة الرحلة (163) بأسابيع (163) نقاشات جادة، طالب فيها بعض أعضاء الكونغرس ضرورة مراجعة وسائل السلامة في مقصورة الطائرات الأمريكية، بل لقد طالب عددٌ من الأعضاء ضرورة استجواب مسؤول إدارة الطيران الفيدرالية (لونجهورن م بوند)، كما أوضحت صحيفة (لوس أنجلوس تايمز) (164) من خلال مراسليها في واشنطن (جايلورد تشو) و(بيني باحانو)؛ ولذا فقد ذكرت الصحيفة أنه: "كان من المقرر عقد الجلسة قبل أسابيع من وقوع الحادث السعودي، ولم تكن تفاصيل سبب وقوع الحادثة متوفرةً عندما تم عقد الجلسة، كما لم يكن هناك أي مؤشرٍ على وجود خللٍ في مقصورة الطائرة، ولكن استغل العديد من رجال الكونغرس الفرصة من أجل التنويه عن حاجة وكالة الطيران الفيدرالي إلى معايير أكثر صرامةً من أجل تقليل القابلية للاشتعال، وظهور الدخان والأبخرة السامة داخل الطائرة".

كان النائب الجمهوري كما تذكر صحيفة (لوس أنجلوس تايمز) (إيليو تليفيتاس) يطالب منذ عدة سنواتٍ بضرورة **وجود معايير أكثر صرامةً**، موضحاً أمام مسؤول إدارة الطيران الفيدرالية (لونجهورن م بوند) أنه في العقد الماضي -ويقصد السبعينيات الميلادية - لم ينجح 1200 شخص من حوادث تحطم الطائرات، وذكر أن إدارة الطيران الفيدرالية لم تعتمد لوائح جديدة من أجل السلامة من الحرائق في مقصورة الركاب موجهاً تساؤلاته لمسؤول إدارة الطيران الفيدرالية، في حين انتقد النائب الجمهوري (نورمان مينيتا) رئيس اللجنة الفرعية للإشراف ومراجعة لجنة الأشغال العامة والنقل وإدارة الطيران الفيدرالية؛ لوتيرته المتباطئة في تحسين معايير السلامة، وقال إنه من المحبط أن يستغرق الأمر وقتاً طويلاً من أجل أن يتم تطبيقها.

وقد جاءت مداخلة (مينيتا) بعد إجابة مسؤول إدارة الطيران الفيدرالية (لونجهورن م بوند) للنائب (إيليو تليفيتاس)، والتي أوضح فيها أن ثمة لجنة مكونة من عددٍ من الخبراء أعدت دراسةً استمرت سنةً كاملةً قالت إنها سوف تقدم نتائجها قريباً.

وكان عضو الكونغرس (مينيتا) قد عقد عدة جلسات لمعرفة معايير القابلية للاشتعال داخل الطائرة، والتي وجد أنها متواضعة في أفضل أحوالها، حيث لا توجد المعايير الكافية التي يستطيع من خلالها معرفة مدى مساهمة أجهزة وأثاث المقصورة في اشتعال النار، كما أنه لم يجد المعايير المتعلقة بالدخان والأبخرة السامة المنبعثة من المواد في حالة ما بعد الحادثة.

وكانت إدارة الطيران الفيدرالية قد تلقت انتقادات من قبل عضو المجلس الوطني لسلامة النقل (باتريك بورسيل)، الذي أرسل بدوره فريقاً من أربعة أعضاء تلبيةً لطلب المسؤولين في المملكة العربية السعودية من أجل المساعدة في تحقيق حريق طائرة الترايستار، وقال (بورسيل) إنه متفق مع الادعاءات في التقرير الحديث لمكتب المحاسبة العام الذي يرى أن إدارة الطيران الفيدرالية لم تتخذ التدابير المؤقتة الكافية من أجل سلامة المشكلة، كما قال مراسلاً صحيفة (لوس أنجلوس تايمز).

ولم يكن الحديث ليقف عند الجدل الدائر في أروقة الكونغرس الأمريكي، فقد ظلت وسائل الأمان في الطائرات الأمريكية حديث خبراء الطيران، كما كانت حديث الصحافة ومحطات التلفزة الأمريكية، حيث ذكرت (يوناييتد برس انترناشونال) بعد الحادثة مباشرة وأثناء تغطيتها للخبر: "إنلوكهيد بطايرتها ترايستار إل 1011 سجلت كأفضل أمان عالٍ"، ثم ذكرت أنه سبق وأن تحطمت طائرة واحدة من هذا النوع (ترايستار) في ميامي بتاريخ ديسمبر 1972م وتوفي فيها (101)، وذكرت أن الحادث نتج عن خطأ من الطاقم، بيد أنها ذكرت -في حادثة الترايستار السعودية - أن السبب لم يتحدد حتى نشر هذا الخبر، وأوضحت أن المسؤولين أفادوا أن رجال الإنقاذ والطاقم في الداخل كانوا غير قادرين على فتح أبواب الطائرة، ثم ذكرت أن تجهيزات معدات الإخلاء في الترايستار أحدثت جدلاً في مجال صناعة الطائرات (165).

- محركات الطائرة:

كما ذكرنا آنفاً فقد اعتادت الخطوط الجوية العربية السعودية حين شراء طائرات الترايستار الأمريكية أن تستبدل محركاتها بمحركات "رولزرويس" بريطانية الصنع، وفقاً للاتفاقية المبرمة بين شركتي "لوكهيد الأمريكية" و"رولزرويز البريطانية" منذ بداية التصنيع، وكانت محركات رولزرويس آنذاك أكثر قوة وثقة في نظر خبراء الطيران، وبعد الحادثة وجد المحققون صورة وحيدة التقطت للطائرة (HK) قبل أن تحترق في مطار الرياض بستة أشهر، وقد التقطت هذه الصورة الفريدة في مطار "هيثرو" بالعاصمة البريطانية لندن، وكان عمر الطائرة حينها ستة أشهر، وربما أن هذه الصورة اليتيمة تمت في فترة استبدال بعض محركات الطائرة، ولعلّ الجدول التالي الموضح في تقرير الحادثة المرفوع للرئاسة العامة للطيران المدني يوضح بجلاء تاريخ التركيب وساعات الطيران لكل

محرك، بيد أن المحرك رقم (2) لم يتم استبداله وهو المحرك الموجود في مجموعة الذيل والذي علق أثناء إقلاع الرحلة وعودتها.

المحرك رقم ٣	المحرك رقم ٢	المحرك رقم ١	
١٤٠٣٤	١٤٥٢١	١٤٠٤٦	رقم التسلسل المصنعي
٢٩٨	٢١٤	٢٠٣	رقم التسلسل في الخطوط السعودية
١٩٨٠ / ٧ / ٢٧ م	لم يتم تغييره منذ شراء الطائرة	١٩٧٩ / ١١ / ١ م	تاريخ التركيب
١٨٥:٠١	٣٠٢٣:٢٨	٢٤١٧:٣١	ساعات الطيران منذ التركيب في الطائرة
١٠٦	١٧٥٩	١٣٩٥	الدورات منذ التركيب في الطائرة
٤٥٧٢:٥٦	٣٠٢٣:٢٨	٤٤٣٦:٥٩	مجموع ساعات الطيران للمحرك
٢٥٣٠	١٧٦٠	٢٤٠٠	مجموع الدورات للمحرك

جدوليوضح تواريخ استبدال محركات الطائرة وعدد ساعاتها ودوراتها كما ورد ذلك في التقرير النهائي للحادثة

- عُمر الطائرة:

حملت الطائرة حين اشترتها الخطوط السعودية تسجيلاً برقم (HZ-AHK) وهي مصنعة من شركة "لوكهيد مارتن" الأمريكية ونوعها ترايسترار (إل-1011) ويقصد بها النجمات الثلاث كناية عن عدد محركاتها، حيث بدأ التوجه في الستينيات بصناعة الطائرات ثلاثية المحركات وذلك بسبب القيود المفروضة على الطائرات ذات المحركين، وما لبثت أن توقفت أو تقلصت هذه الطائرات "ثلاثية المحركات" بعد أن عانت من ارتفاع في تكلفة الصيانة واستهلاك الوقود إضافة إلى رفع القيود عن الطائرات ذات المحركين.

وفي حديثٍ لمدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية معالي الشيخ أحمد بن خليفة مطر خصَّ به صحيفة الجزيرة⁽¹⁶⁶⁾ قال: إن الطائرة تحوي (279) كرسياً عدا كراسي الملاحين، يضاف إلى ذلك الأطفال الذين يقعدون في أحضان أمهاتهم، وبذلك نستخلص من حديث مدير عام الخطوط أن الركاب البالغ عددهم (301) هم مقسمون إلى ملاحين وعددهم (14) من بينهم قائد الطائرة ومساعدته والمهندس الجوي، أما الركاب المسافرون فعددهم (287) راكباً، وبالارقام التي أوضحها مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية يتضح أن عدد الأطفال الرضع الذين ليس لهم مقاعد يبلغ ثمانية أطفال، جاء هذا التصريح لينهي اجتهادات بعض المحللين الذين تباينت تقديراتهم في تحديد عدد الأطفال الذين كانوا على متن الطائرة، لاسيما وأن الصحافة ذكرت أعداداً متفاوتة التبس على بعض مندوبيها عدد الأطفال الرضع "دون مقاعد" مع عدد الأطفال الذين كانوا على مقاعدهم.

ويضيف مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية أن عمر الطائرة حين تعرّضت لهذه الحادثة كان **عاشراً واحداً عدا يومين**، وأن استلامها من المصنع كان بتاريخ 21 أغسطس 1979م، وأن مجموع الساعات التي استخدمت فيها الطائرة تبلغ 3020 ساعة فقط.

وكان مساعد وزير الدفاع والطيران لشؤون الطيران المدني معالي الشيخ كامل سندي قد صرح لنفس الصحيفة وفي نفس العدد أنه لا صحة لما أشيع بين الناس آنذاك من حصول احتراق بمحرك الطائرة، وأن محركات الطائرة كانت سليمةً، وستوضع كاحتياطيٍ لطائراتٍ أخرى، كما لا صحة لحدوث التماس الكهربائي⁽¹⁶⁷⁾.

- تفسيرات جدلية:

لابدّ من التنويه إلى أن مجمل هذه التحليلات التي حاولت تفسير ما حدث للرحلة (163)، إنما جاءت بناءً على التسجيلات والمعلومات المتوفرة من المصادر والمراجع التي تمّ الوصول لها، مع إدراكنا التام أن النقاش في تداعيات هذه الحادثة نقاشٌ جدليٌّ لا يكاد يقف عند معلومةٍ دون أن يربطها بأخرى، **كما أنك لا تستطيع تفسير أي جزئية بمعزل عن سياق تداعيات الحادثة ومجرياتها**، على أن كثيراً من هذه التفسيرات ربما تحمل أوجهاً مختلفة، كما أن أي معلومةٍ سواء مجردة أو مقرونة بمعلومةٍ أخرى ستجد لها أكثر من تفسير، فكل مختصّ يأخذها من الجانب الذي يهمه، وخذ مثلاً لذلك في تفسير معادلة الضغط، وتعطل المحرك رقم (2)، وعدم القدرة على فتح الأبواب، واستمرار سير الطائرة على المدرج، والتأخر في إطفاء المحركات، كل هذه الإجراءات تحمل أسباباً عديدة، وفي التحليل سوف تجد أن معظم هؤلاء المحللين يقرؤون الأحداث وفق تخصصاتهم، وأحياناً بمعزل عن القرائن والأسباب المشتركة.

على الرغم من أن بعض التأويلات بدت غريبةً حتى من قبل لجنة التحقيق، إلا أن عرضها ومناقشتها كان من الأهمية بمكان بحيث أن معظم التفسيرات لأسباب الحادثة لاسيما من

غير المختصين جاءت اجتهاديةً، تتبنى بشكل كامل نظرية القصور وعدم القدرة على التعامل مع هذه الأحداث دون النظر إلى مواقع الخلل والقصور، ولا أدل على ذلك إلا اتهام فرق الدفاع المدني بالنتائج الكارثية التي آلت إليها الحادثة، على الرغم من أن وحدات الدفاع المدني لم تُطلب أصلاً، ولم يتم الاتصال بها إلا بعد وفاة جميع الركاب كما فصلنا في ذلك.

-قراءة ختامية:

إن القراءة المتأنية لما تعرضت له رحلة السعودية (163) من شأنها أن تجمل لنا أوجه القصور التي ربما أنها تسببت بما آلت إليه نتائج الحادثة، والتي كان من أهمها ما يلي:

(1)- لطائرة الترايستار التي ساهمت في عدم تدارك الوضع داخل وخارج الطائرة كأبواب الطائرة ومؤشر تنبيه الحرائق وتصلب المحرك رقم (2) وأثره على كوابح الطائرة، بالإضافة إلى ضعف وربما عدم وجود أليات أو قنواتٍ لتصريف أو تقليل الغازات السامة من داخل مقصورة الركاب، إضافةً إلى القول بأن نظام الترايستار لم يكن ليوفر الأوكسجين بصورة كافية داخل مقصورة الطائرة لاسيما وقت الأزمات، وكل ذلك كان ضمن عددٍ من الشكاوى المرفوعة في الولايات المتحدة ضدّ الشركة المصنعة "لوكهيد مارتن"، بالإضافة إلى التجهيزات والمواد التي صنعت منها مقاعد ومفارش الطائرة ومقصورة الركاب ومخازن الأمتعة، والتي كانت محور نقاشٍ ومحل سخطٍ عددٍ من أعضاء الكونغرس الأمريكي قبل وبعد الحادثة، كما أنها أثارت سخط مراكز الأبحاث والدراسات المتخصصة.

(2)- عدم توقف الطائرة حال هبوطها على المدرج الرئيس.

(3)- إقلاع بعض الطائرات ساهم في إرباك المسؤولين في المطار وموظفي برج المراقبة وقائد الطائرة. وكان من الأولى بالمسؤولين هناك إيقاف حركة الملاحاة الجوية في المطار وعدم استقبال الطائرات أو منح الإذن لأي طائرة بالإقلاع قبل وبعد الحادثة.

(4)- عدم إغلاق المحركات حال توقف الطائرة.

(5)- من خلال القراءة المتأنية لمحادثة الصندوق الأسود يظهر عدم تمكن فريق الملاحاة في الطائرة -المكوّن من عشر نساء ورجل واحد- من السيطرة على الحريق ليس لإطفائه، فهذا ليس بمقدورهن، ولكن للتقليل من أثاره التي تمثلت في انتشار الغازات السامة وتمدد أسنة اللهب داخل مقصورة الركاب، ولاشك أن التقليل أو الحد من تمدد النار سوف يزيد -بإذن الله- من أمد بقاء الركاب على قيد الحياة، كما حدث ذلك في الطائرة الأردنية التي سبق الحديث عنها، حيث تمت محاصرة النار قدر المستطاع إلى أن تم انقاذ جميع الركاب.

(6)- اختيار طاقم الملاحه من النساء في حين يفترض أن يشمل الطاقم الجنسين على أن لا يقل عدد الرجال عن النصف، وللأسف فرغم فداحة هذا الخطأ إلا أن شركات الطيران مازالت إلى يومنا هذا لا تراعي التوزيع المثالي لطواقم الملاحه، إذا يغلب عليها الكادر النسائي الذي يحتمل مالا يحتمل جهلاً من هذه الشركات بمهام طواقم الملاحه، أو ربما تسويقاً وترغيباً بخدماتها.

(7)- عدم توجه المضيفات إلى أبواب الطائرة قبل ازدحام الركاب أمامها وإغلاق الممرات في مقصورة الركاب.

(8)- يشير المراقبون إلى أن رجال الإنقاذ والإطفاء في مطار الرياض لم يكونوا على قدر الحدث، كما لم تكن التجهيزات التي بحوزتهم مؤهلة للسيطرة على الموقف، لكن من الظلم اتهامهم بالتقصير؛ لأن الطائرة توقفت بعد مرحلة من هبوطها، ثم إنها -بعد توقفها- لم تغلق محركاتها، وعندما بدأ هؤلاء الإنقاذيون مهامهم كان الجميع في عداد الموتى.

(9)- رغم اجتهادات المهندس الجوي ومبالغة المحققين في إدانته، إلا أن التحقيقات النهائية أثبتت أن الرجل لم يكن مؤهلاً لموقعه لا صحياً ولا مهنيًا، وتذكر بعض الروايات أنه رسب في اختباره الوظيفية، وبدا ذلك جلياً بعد اكتشافه للأدخنة في مخزن الأمتعة، فهو حينذاك لم يستطع تحديد الإجراءات المتبعة في قائمة الفحص؛ ولذا فقد تحمّل قائد الرحلة أخطاء غيره وصحح أخطاء المهندس، ناهيك عن حادثة عهد مساعد القائد بوظيفته، التي استلمها بدلاً من زميله الذي اعتذر لظروفه الخاصة، هذا على الرغم من أن التقرير النهائي للحادثة تحدث أيضاً عن مشاكل مهنية لدى القائد ومساعدته، نتفق مع بعضها ونختلف مع كثير منها.

(10)- التأخر في طلب وحدات الدفاع المدني وإطفائيات القوات الجوية كفرق تعزيز لإنقاذيات وإطفائيات المطار، ورغم أن حضورها -لو أنها حضرت بادئ الأمر- سوف لن يغير من النتيجة الأساسية للحادثة، إلا أن التأخر في طلبها في أمر كهذا يُعدّ خطأً من الصعب تجاوزه.

(11)- تظهر التسجيلات عدم قيام موظف برج المراقبة الجوية بربط الدائرة الاتصالية بين قيادة الطائرة ورجال الإنقاذ في الميدان وكان هذا خطأً فادحاً.

(12)- وفق رواية المراقب الجوي فإن برج المراقبة كان خالياً من الموظفين باستثناء مدير الإدارة ونائبه والمراقب الجوي الشاب ولي بن جمال قوته.

ولا شك -كما ذكرنا- أن دراساتٍ تحليليةً متخصصةً ربما تساهم مستقبلاً في الوقوف أكثر على الأسباب والحلول التي من شأنها خدمة الإنسان من خلال تطوير وتهيئة الناقل الجوي؛ ليكون -بإذن الله- أكثر أمناً وأقرب إلى تحقيق وسائل السلامة المنشودة للركاب والملاحين.

تم بحمد الله وتوفيقه

- المراجع

وجب التنويه هنا أن معظم مادة هذا الكتاب إنما جاءت من خلال الاتصالات والمقابلات الشخصية مع عددٍ من شهود العيان والمسؤولين وذوي الشأن، وهنا قائمة بالمراجع التي تناولت الحادثة من زوايا مختلفة وتمّ الرجوع إلى بعض ما ورد فيها:

- الكتب:

- 1- القرآن الكريم
- 2- حياة في الصحافة والتربية، خالد بن محمد الحسيني.
- 3- عين الصقر "قصص واقعية من برج المراقبة"، د. عبدالرحمن بن حمد السلطان
- 4- مررت من هنا، خلف بن أحمد عاشور آل سبيبه.
- 5- روضة الناظرين في مآثر علماء نجد وحوادث السنين، محمد بن عثمان القاضي.
- 6- مؤرخو نجد من أهلها، حمد بن محمد الجاسر.

- مراجع أخرى:

- 1- وكالة الأنباء السعودية
- 2- يوناييتد برس أنتر ناشونال
- 3- قاعدة معلومات الملك خالد
- 4- تقارير الهيئة العامة للطيران المدني
- 5- منتدى معتوق شلبي

- الصحف والمجلات العربية:

- 1- صحيفة الجزيرة "سعودية".
- 2- صحيفة البلاد "سعودية".

- 3- صحيفة عكاظ "سعودية".
- 4- صحيفة الشرق الأوسط "سعودية".
- 5- صحيفة السياسة "كويتية".
- 6- صحيفة الراية "قطرية".
- 7- صحيفة أخبار اليوم "سودانية".
- 8- صحيفة سبق الإلكترونية "سعودية".
- 9- مجلة اقرأ "سعودية".
- 10- مجلة الإمامة "سعودية".

- الصحف والمجلات غير العربية:

- 1- صحيفة نوائي وقت "باكستانية".
- 2- صحيفة الجارديان "بريطانية".
- 3- لوس أنجلوس تايمز "الولايات المتحدة الأمريكية".
- 4- واشنطن بوست "الولايات المتحدة الأمريكية".
- 4- نيويورك تايمز "الولايات المتحدة الأمريكية".

- مواقع الإنترنت:

- 1- منتدى خط الطيران.
- 2- الموسوعة الحرة "ويكيبيديا".
- 3- منتديات مجالس حرب.
- 4- منتديات ليالي بحر الحياة.
- 5- منتديات الود.

Notes

[1←]

⁰ صحيفة نوائي وقت الباكستانية، 24/ أغسطس / 1980م.

[2←]

⁰ صحيفة البلاد بتاريخ 6/9/1980م.

[3←]

⁰ كان مطار جدة الدولي القديم يسمى في سنواته الأولى مطار عباس بن فرناس، وبعد الحادثة بأقل من سنة تم الانتقال إلى مطار الملك عبد العزيز الدولي في جدة.

[4←]

⁰ لا كما نشرت صحيفة نيويورك تايمز بتاريخ 20/ أغسطس / 1980م حين ذكرت أن معظم الركاب كانوا من الجنسية الباكستانية.

[5←]

⁰ صحيفة الجارديان البريطانية 20/ أغسطس - 1980م .

[6←]

⁰ عبد العزيز العويس في لقاءٍ شخصيٍّ معه.

[7←]

⁰ لم يكن استخدام الخدم آنذاك منتشرًا بين العوائل السعودية.

[8←]

⁰ مقابلة شخصية مع ابن أخيه الأستاذ عزام المشعل عام 1434هـ.

[9←]

٥ حديث شخصي معه عام 1436هـ.

[10←]

٥ يعتقد أنه إبراهيم المحيا.

[11←]

٥ قصة الإعلامي طلعت أبو الجبال سترد كاملة في باب ضحايا الرحلة بإذن الله.

[12←]

٥ لقاء شخصي معه في منزله بحي الملك فيصل بالرياض عام 1435هـ.

[13←]

٥ مجلة الإمامة العدد 614 - الثاني عشر من شهر شوال، عام 1400هـ.

[14←]

٥ أسماؤهم وأعمارهم وردت في إعلان للغاء في صحيفة الجزيرة الجمعة 10/11 /1400هـ، وكان ثمة نعي لأسرتي آل الحامدي وآل الجرافي، تقدم به محمد بابكر الحامدي وعبد الله إبراهيم الحامدي.

[15←]

٥ لقاء شخصي معه في مكتبه الخاص بحي المروج بالرياض عام 1435هـ.

[16←]

٥ مدينة الملك سعود الطبية حاليًا.

[17←]

٥ أصبح عبد المحسن الداود فيما بعد نائبًا لرئيس تحرير صحيفة الرياض.

[18←]

٠ تذكر هذا التوقيت جيداً واربطه بنتائج التحقيقات التي أثبتت تأخر أجهزة استشعار الأدخنة في كشف الدخان منذ بدايته وحتى انتشاره.

[19←]

٠ رجع هذا أيضاً بيان رئاسة الطيران المدني في إعلانه لنتائج المرحلة الأولى لأعمال اللجنة الفنية المشكّلة للتحقيق في الحادثة

[20←]

٠ استشير الروايات إلى أن صاحب هذا الصوت هو الراكب سعود الذهبي -رحمه الله - كما سيأتي تفصيل ذلك في باب ضحايا الرحلة.

[21←]

٠ ملعب الأمير فيصل بن فهد لاحقاً.

[22←]

٠ كان عمرها حينذاك 26 عامًا.

[23←]

٠ أمريكي كان يعمل مع إحدى الشركات المتعاقدة مع الخطوط السعودية إبان وقوع الحادثة، كتب مؤخراً عن ما أسماه مشاهداته حول الحادثة.

[24←]

٠ الحقيقة أنه لا يوجد سوى مضيف واحد وعشر مضيفات.

[25←]

٠ التقرير النهائي للحادثة الصادر عن رئاسة الطيران المدني .

[26←]

⁽¹⁾ صحيفة البلاد الأحد 14/10/1400هـ الموافق 24/8/1980 م .

[27←]

⁽²⁾ سوف يتردد اسمه كثيرًا في التسجيلات الأرضية بين برج المراقبة ورجال الإطفاء والإنقاذ.

[28←]

⁽¹⁾ نهار النصر: أحد أقدم الطيارين السعوديين، اقرأ سيرته وحياته في صحيفة الرياض 13/ شعبان 1437هـ الموافق 20/ مايو 2016م.

[29←]

⁽¹⁾ وفقًا لما نقلته الأخبار والصحف آنذاك، وهو ما يتفق مع ما ذكره المراقب الجوي ولي بن جمال قوته حين اللقاء به يوم الأحد 15/10/1435 الموافق 10/8/2014م

[30←]

⁽¹⁾ جاءت هذه الإجابة من قبل قيادة إحدى الرحلات التي تنتظر الإذن لها بالإقلاع ولم يتم لها ذلك وكانت طائرة شحن يقودها الأمريكي "دي.ويلموت" ومساعدته "في.قوميز" والمهندس الجوي "تي.بلمر"

[31←]

⁽¹⁾ ذكر سعد الخويطر -رحمه الله - شقيق قائد الطائرة أنهم لم يستطيعوا في مستشفى الرياض المركزي انتزاع هذه السماعة فدفنت مع جثمان شقيقه .

[32←]

⁽¹⁾ كانت هذه الطائرة بقيادة القائد نهار النصر -رحمه الله - وزميله القائد صالح قاري.

[33←]

⁽¹⁾ سبق وأن ذكرنا أن الروايات ترجح أن صاحب هذا الصوت هو سعود بن عمر الذهبي وفقًا لما ذكره أخوه زهير أحد المسؤولين في الخطوط السعودية آنذاك.

[34←]

٥ لوس أنجلوس تايمز 20/ أغسطس 1980م.

[35←]

٥ المهندس أحمد الرويلي قام بدراسة تحليلية ومقارنة الحادثة بحوادث مشابهة استنتج من خلالها فرضيات جديدة بالتمعن والدراسة.

[36←]

٥ واشنطن بوست 21/ أغسطس 1980م.

[37←]

٥ كما ذكرنا: لم تكن هواتف الجوال معروفة آنذاك، وجاء ظهورها بعد الحادثة بقرابة ست عشرة سنة.

[38←]

٥ حوار صحفي مع محرر صحيفة الجزيرة العدد (2924) وتاريخ 16/10/1400هـ، الموافق 27/ أغسطس / 1980م.

[39←]

٥ حديث شخصي معه عام 1435هـ.

[40←]

٥ صحيفة الجزيرة العدد (2945) بتاريخ السبت 19/10/1400هـ.

[41←]

٥ حوار شخصي معه بتاريخ 22/5/1436هـ.

[42←]

٥) كما ذكرنا سابقاً فقد دفنت هذه السماعة مع القائد، إذ لم يستطع أشقاؤه خلعها.

[43←]

٥) صحيفة الجزيرة العدد (2945) بتاريخ السبت 19/10/1400هـ.

[44←]

٥) ربما قصد بعد إيقاف محركات الطائرة وليس بعد توقفها.

[45←]

٥) جنوب شرق حي الواحة حالياً.

[46←]

٥) ورد اسم سعد الغامدي في باب صالة المغادرة حيث كان في وداع زميله علي مسعود الغامدي الذي كان من المزمع لحاقه بالرحلة (163)، لكنه نجأمنها في اللحظات الأخيرة.

[47←]

٥) علي الحصنان هو الذي خرج من مكتبه مع زميله مدير الصيانة ناصر المنصور حين حاول الأخير فتح الباب "L1" بعد أن صعد على الحافلة التي كان يقودها زميله الحصنان.

[48←]

٥) حديث شخصي مع فهد الطخيم عام 1435هـ.

[49←]

٥) أجرى الحوار في صحيفة الجزيرة الأستاذ محمد الوعيل، العدد رقم (2924) بتاريخ 16/10/1400هـ، الموافق 27/8/1980م

[50←]

٥) لقاء في منزله بحي الورود بالرياض عام 1435هـ.

[51←]

١ هذه المعلومة ذكرها المراقب الجوي الدكتور عبد الرحمن السلطان في كتابه "عين الصقر" أثناء سرده لقصة الحادثة نقلًا عن زميله المراقب الجوي ولي قوته، الذي كان على اتصال مع قائد الطائرة إلى مرحلة ما قبل الهبوط، وبعد الهبوط كان الاتصال مع المراقب الجوي حمد العوفي الذي دُعي لمساعدة زميله في البرج.

[52←]

١ تسجيل المحادثات الأرضية من خلال ما ورد في التقرير النهائي للتحقيق.

[53←]

١ لقاء معه يوم الخميس 19/5/1435 هـ .

[54←]

١ طلال منصور العتيبي المستثمر الذي اشترى جرم الطائرة عام 1420 هـ كما سيرد - بإذن الله - تفصيل ذلك.

[55←]

١ يذكر الأستاذ طلال العتيبي أن عدنان دادا سافر إلى الولايات المتحدة بعد سنوات طويلة قضاها في العمل في الخطوط السعودية، وأنه توفي في الولايات المتحدة قبل إعداد هذا الكتاب بما يقارب ثمان سنوات.

[56←]

١ صحيفة الجزيرة العدد 2936 بتاريخ الخميس 10 شوال / 1400 هـ الموافق 21 أغسطس / 1980 م .

[57←]

١ لم يكن آنذاك مصطلح العمل الإرهابي رائجًا مثلما هو في زماننا هذا.

[58←]

٥ صحيففة الجزيرة العءء 2936 الخميس 10 شوال 1400 هـ - الموافق 21/أغسطس 1980 م.

[59←]

٥ كان عنوان صحيففة الجزيرة على النحو التالي: "منظر لأم.. وءءت.. وءء انءت بعظامها المءترقة على طفلفا الرضيع".

[60←]

٥ ءءء شءصي معه يوم الثلاثاء 24/5/1435 هـ.

[61←]

٥ صحيففة الجزيرة بتاريخ 6/9/1980 م.

[62←]

٥ كلية العلوم الإءارية فيما بعء.

[63←]

٥ لقاء شءصي معه في مساء يوم السبت 5/6/1435 هـ - الموافق 5/إبريل 2014 م.

[64←]

٥ منءءاء لياي بحر الءياة.

[65←]

٥ لقاء معه يوم الثلاثاء 23/10/1435 هـ الموافق 19/ أغسطس / 2014 م ويوافق هذا اليوم مرور أربعة وثلاثين عامًا على الءاءة بالتاريخ الميالءي؁ كما وافق يوم الثلاثاء أيضًا.

[66←]

٥ صحيففة البلاد الأحد 14/10/1400 هـ الموافق 24 / 8 / 1980 م

[67←]

٥ صحيفة البلاد يوم الأحد 14 - شوال - 1400 هـ الموافق 24 - أغسطس 1980 م.

[68←]

٥ صحيفة نوائي وقت الباكستانية، 24 / أغسطس / 1980 م.

[69←]

٥ المرجع السابق.

[70←]

٥ صحيفة البلاد يوم الأحد 14 - شوال - 1400 هـ الموافق 24 - أغسطس 1980 م.

[71←]

٥ يقول الدكتور عبد الله الصالحي: إن نقل الجثامين كان في يوم الخميس 10 / 10 / 1400 هـ، الموافق 21 / 8 / 1980 م.

[72←]

٥ سترد -بمشيئة الله - قصة هذا الرجل المكلوم في حديث الموظف بمستشفى الشميسي الأستاذ محمد الدهيش في باب "على جناح الحدث".

[73←]

٥ ذكر هذه القصة الأستاذ طلال أبو الشامات الذي كان أحد أعضاء لجنة التعرف على هوية جثامين الركاب، بيد أن الأخبار التي تلت الحادثة لم تذكر أن من بين الركاب شخصاً يحمل الجنسية التركية، ورغم تأكيدنا على صحة هذه القصة إلا أننا لم نقف على جنسية هذا الراكب.

[74←]

٥ سترد -بإذن الله - تفاصيل قصته في هذا الباب.

[75←]

⁰ يقصد رجل الأعمال الأستاذ محمد بن إسماعيل قطب رحمه الله.

[76←]

⁰ تفاصيل قصة عائلة أبو بكر مرغني وردت في باب صالة المغادرة، ص 21.

[77←]

⁰ صحيفة أخبار اليوم السودانية الثلاثاء 28/4/2009م.

[78←]

⁰ لم يكن مجمع الملك فهد لطباعة القرآن الكريم حينذاك قد أنشئ فكانت معظم المصاحف الكريمة من مطابع متعددة.

[79←]

⁰ يقول زهير إنأخاه رد عليه بقوله: "الحمد لله .. بفضل الله أنا بحال طيب .. لا إله إلا الله عليها نحيا وعليها نموت وعليها نبعث إن شاء الله".

[80←]

⁰ يُجمع زملاء عمر -رحمه الله - أنه هو الذي ظهر صوته في تسجيلات الصندوق الأسود حيث قام ينصح الركاب ويقوي من عزمهم.

[81←]

⁰ بدالتأثر واضحا على الأستاذ زهير وهو يتحدث عن أخيه.

[82←]

⁰ سبق التعريف بهما في هذا الباب.

[83←]

٥ حديث شخصي مع أخيه الدكتور خالد بن عبد الله الغامدي عام 1435هـ.

[84←]

٥ حديث شخصي معه في 3/ شعبان/ 1435 الموافق 1/ يونيو/ 2014م.

[85←]

٥ حديث شخصي معه رمضان 1437هـ.

[86←]

٥ وردت تفاصيل قصته في باب صالة المغادرة.

[87←]

٥ لقاء شخصي مع ابن أخيه الأستاذ عزام المشعل عام 1434هـ.

[88←]

٥ حديث شخصي معه في يوم الأحد 15/5/1435هـ، الموافق 16/ مارس/ 2014م.

[89←]

٥ حدث هذا أيضًا لأسرة الدكتور محمد بن عبد الله الغامدي حيث تم تأجيل زواج أخيه سنة كاملة كما حدث لأسرة بلخير وأسرة أبي نادي وأسر أخرى، أما أسرة عبدالعزيز طاشكندي فقد ألغي الزواج لوفاة ابنه العريس سمير طاشكندي رحمهم الله.

[90←]

٥ صحيفة البلاد الأحد 14 شوال 1400هـ الموافق 24 أغسطس 1980م بقلم خالد الحسني.

[91←]

٥ صحيفة البلاد الأحد 14 شوال 1400هـ الموافق 24 أغسطس 1980م بقلم خالد الحسني.

[92←]

⁽¹⁾ وردت قصته في باب ما قبل الحادثة بعنوان "آخر الناجين".

[93←]

⁽¹⁾ الحديث لابنته هالة بنت جميل آل ششة يوم الأربعاء 13 / 5 / 1436 هـ.

[94←]

⁽¹⁾ آمال طريف خلف عاشور هي الآن (1436 هـ) إحدى أعضاء هيئة التدريس بجامعة الملك عبد العزيز.

[95←]

⁽¹⁾ وردت قصة وفاة الشاب طريف كاملة في كتاب والده خلف عاشور المعنون بـ "مررت من هنا".

[96←]

⁽¹⁾ صحيفة البلاد الأحد 14/10/1400 هـ الموافق 24/8/1980 م.

[97←]

⁽¹⁾ صحيفة البلاد يوم الاثنين 10/15/1400 هـ.

[98←]

⁽¹⁾ هكذا كان اسمها

[99←]

⁽²⁾ صحيفة البلاد 14 / شوال / 1400 هـ الموافق 24 / أغسطس / 1980 م .

[100←]

⁽¹⁾ صحيفة البلاد 14 شوال / 1400 هـ الموافق 24/8/1980 م.

[101←]

٥ استطاع المحرر يحيى عمر الذي أجرى الحوار مع أشقاء القائد سامي حسنين -رحمه الله - أن يحصل على هذه الصورة ونشرها في حوار كسبق وتميز صحفي.

[102←]

٥ صحيفة "نوائى وقت" الباكستانية، 24/ أغسطس / 1980م.

[103←]

٥ لاحظ: هنا يثبت حامد حسنين شقيق مساعد القائد سامي أن أخاه سامي هو صاحب الطيور التي وجدت مختنقةً في مقصورة الركاب بعد الحادثة.

[104←]

٥ الحقيقة أن مساعد القائد اتصل بأهله من الرياض، وهذا ما تثبتته زوجة القائد سامي في نفس الحوار الذي أجراه المحرر بمجلة اقرأ الأستاذ عمر يحيى مع عائلة القائد سامي حسنين.

[105←]

٥ قامت إدارة الخطوط السعودية بتجهيز الخدمات التي تحتاجها عائلة حسنين في مراسم العزاء، وكان في مقدمة المعزين معالي الأستاذ كامل سندي مساعد وزير الدفاع والطيران لشؤون الطيران المدني ومعالي القائد الطيار أحمد بن خليفة مطر مدير عام الخطوط الجوية العربية السعودية الذي أمر بالإسراع بإلحاق الشاب سمير كاكا الأخ غير الشقيق لسامي حسنين ببعثة الدارسين في الولايات المتحدة وفعلاً أصبح سمير -فيما بعد - قائد طياراً ضمن فريق السعودية إلى أن توفي -رحمه الله - في نوفمبر 2015م.

[106←]

٥ كان الفيديو آنذاك حديث الظهور، وقد بدأ انتشاره عام 1398هـ 1978م، وكان حينها كبير الحجم غالي الثمن.

[107←]

١) ذكر حامد حسنين أعلاه أن من اتصل عليهم من الولايات المتحدة هو ابن عمه محمد حسنين.

[108←]

١) لقاء للمحرر خالد الحسيني مع أسرة الطيار محمد الخويطر، صحيفة البلاد 16 شوال 1400 26 أغسطس 1980م.

[109←]

١) لقاء شخصي معه بموقع عمله بحي الجنادرية بالرياض في شهر رمضان عام 1436هـ.

[110←]

١) كان عمر الطائرة حين وقوع الحادثة ومنذ دخولها الخدمة في الخطوط الجوية العربية السعودية سنة إلا يومين حسب تصريح مدير عام الخطوط حينها القائد أحمد مطر.

[111←]

١) حمد الجاسر، مؤرخو نجد من أهلها، الطبعة الأولى، 1435هـ.

[112←]

١) تعتبر حادثة الرحلة (163) التي يقودها محمد الخويطر والرحلة (763) التي يقودها خالد الشبيلي أكبر حوادث الطيران المدني في تاريخ الطيران بالمملكة العربية السعودية، ومن المفارقات أن ابني القائد الخويطر وكذلك الشبيلي أصبحا طيارين مكان والديهما.

[113←]

١) صحيفة الشرق الأوسط الأحد 6/5/1424هـ، الموافق 6/ يوليو 2003م، العدد 8986.

[114←]

١) صحيفة السياسة الكويتية 21/ صفر/ 1401هـ الموافق 28/ ديسمبر/ 1980م.

[115←]

٥ صحيفة الشرق الأوسط العدد 653 – 10/10/1400 هـ الموافق 21/8/1980 م.

[116←]

٥ كما ذكرنا سابقاً لم تكن خدمة الهواتف المتنقلة تُعرف في ذلك التاريخ، وجاء أول ظهور للهاتف الجوال في المملكة ودول العالم بعد ستة عشر عاماً من الحادثة، أما خدمة التصوير و"اليوتيوب" فجاءت بعد الألفية وانتشرت بين الناس بعد عام (2010م) أي بعد الحادثة بثلاثين عاماً.

[117←]

٥ حديث شخصي معه عام 1437 هـ.

[118←]

٥ لقاء شخصي معه في يوم الاثنين 18/2/1437 هـ الموافق 30/ نوفمبر/ 2015 م.

[119←]

٥ هو الشخص الذي تحدث عنه الدكتور حمد الصالحي.

[120←]

٥ وردت قصة سعود الذهبي في باب ضحايا الرحلة.

[121←]

٥ صحيفة الشرق الأوسط الأحد 6/ 5/ 1424 هـ، الموافق 6/ يوليو 2003 م، العدد 8986.

[122←]

٥ لقاء مع موظف الخطوط السعودية سابقاً الأستاذ أسعد رشيد عام 1435 هـ.

[123←]

٥ صحيفة الجزيرة العدد (2953) يوم الأحد السابع والعشرين من شهر شوال عام 1400 هـ، الموافق 7 سبتمبر عام 1980 م.

[124←]

٥ ذكر ذلك الأستاذ طلال أبو الشامات الموظف في الخطوط السعودية آنذاك، وأحد المسؤولين في اللجنة المشكلة للتحقق من هويات ضحايا الحادثة.

[125←]

٥ ذكر ذلك الأستاذ: عبد الرحمن الحميد الذي كان حين الحادثة نائباً لمدير الصيانة بالمنطقة الوسطى.

[126←]

٥ لوس أنجلوس تايمز 21/أغسطس / 1980م.

[127←]

٥ صحيفة الجزيرة العدد 2938 السبت 12/شوال/1400هـ الموافق 23/أغسطس/1980م.

[128←]

٥ لقاء شخصي معه عام 1435هـ.

[129←]

٥ صحيفة الجزيرة العدد (2952) بتاريخ 26/10/1400هـ الموافق 6/9/1980م.

[130←]

٥ صحيفة سبق الإلكترونية العاشر من شهر شوال عام 1436هـ الموافق 2/12/2014م.

[131←]

٥ صحيفة الرياض العدد 4612 بتاريخ 13/10/1400

[132←]

⁽¹⁾ سورة لقمان: الآية 34.

[133←]

⁽¹⁾ اسمه محمد الخويطر، وربما وقع الخلط في الاسم مع اسم وزير الصحة، ومن ثم المعارف الدكتور عبد العزيز الخويطر الذي هو ابن عمّ والد قائد الطائرة، علماً أن الخلط بالاسم رائج بين الناس إلى يومنا هذا.

[134←]

⁽¹⁾ انتشر بين الناس أن اسم مساعد القائد هو إبراهيم العياف، ولا أدري من أين جاء اسم العياف في هذه الرحلة، علماً أن مساعد القائد هوساميين عبدالله حسنين -رحمه الله - كما لم يرد اسم العياف من بين أسماء الملاحين الذين كانوا على متن الرحلة وربما أنه كان ضمن المضيفين الذين التحقوا بالطائرة لاستلام رحلتهم من مطار جدة كما ذكرت صحيفة البلاد .

[135←]

⁽¹⁾ منتديات مجالس حرب.

[136←]

⁽²⁾ أول من تلقب رسمياً بخادم الحرمين الشريفين هو الملك فهد بن عبد العزيز وذلك عام 1407هـ.

[137←]

⁽¹⁾ كتاب (حياة في الصحافة والتربية) لخالد بن محمد الحسيني.

[138←]

⁽¹⁾ صحيفة "نوائى وقت" الباكستانية بتاريخ 24 أغسطس عام 1980

[139←]

⁽²⁾ اسم قائد الطائرة محمد بن علي الخويطر وربما خلط مراسل الصحيفة الباكستانية بين اسم القائد وابن عمه وزير الصحة ثم المعارف آنذاك عبد العزيز الخويطر -رحمه الله- لاسيما

أنه نقل الخبر من بعض الصحف السعودية التي التبس عليها -هي الأخرى - اسم قائد الطائرة.

[140←]

٠ تشير التسجيلات أن بداية الحريق كانت في مخزن الأمتعة رقم (C2).

[141←]

٠ اهتمت الصحف الأجنبية لاسيما الأمريكية والبريطانية بجنسيات الركاب الذين كان من بينهم ثلاثة ركاب بريطانيين.

[142←]

٠ اسمه آنذاك مستشفى الرياض المركزي.

[143←]

٠ كما سبق أن ذكرنا أن عدد مئة وسبعين جثة تم التعرف عليها ودفنت بمعرفة ذويها، أما الجثث المتبقية وعددها مئة وإحدى ثلاثون جثة فقد دفنت بعد صلاة يوم الجمعة 25 شوال، كل جثة في قبر منفرد، وليست جماعية كما ذكر الخبر.

[144←]

٠ اسمه الصحيح سامي بن عبدالله حسنينولم يكن مضيفاً بل مساعداً لقائد الطائرة.

[145←]

٠ سورة الأعراف، الآية 34.

[146←]

٠ سورة الإسراء، الآية (1).

[147←]

٠ حديث شخصي معه في يوم الاثنين 23/5/1435هـ.

[148←]

⁰ واشنطن بوست 21/ أغسطس / 1980م.

[149←]

⁰ صحيفة البلاد يوم الاثنين 15/10/1400هـ.

[150←]

⁰ صحيفة الجزيرة يوم الاثنين 28/10/1400هـ، الموافق 8/9/1980م، العدد (2954).

[151←]

⁰ دراسة تحليلية لحادثة الرحلة (163) لم تنشر.

[152←]

⁰ ثمة تقارير ترجح أن الطفلين كانا في أحد ممرات الطائرة ولم يكونا في مقعديهما، حيث تمّ شفطهما جرّاء تغيير ضغط الطائرة.

[153←]

⁰ صحيفة نيويورك تايمز في 26/10/1985م.

[154←]

⁰ مجلة الإمامة العدد 614، الثاني عشر من شهر شوال عام 1400هـ.

[155←]

⁰ صحيفة الجزيرة، بتاريخ 16/10/1400هـ، الموافق 27/ أغسطس / 1980م.

[156←]

⁰ صحيفة الجزيرة، بتاريخ 10/11/1400هـ، الموافق 22/ أغسطس / 1980م.

[157←]

٥ صورة إحدى الشهادات التي حصل عليها الأستاذ مشعل موضحة في باب الصور.

[158←]

٥ الهالون هو مجموعة مواد كيميائية تحتوي على قلوبات مع الهالوجين.

[159←]

٥ يُذكر أن من بين هؤلاء " والتر مولر " الرئيس السابق لشعبة تحليل السياسات من إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية.

[160←]

٥ مجلة الإمامة, العدد 614,12 - شوال من عام 1400هـ.

[161←]

٥ صحيفة واشنطن بوست, يوم الخميس, 21/ أغسطس/ 1980م.

[162←]

٥ يوناييتد بريس إنترناشونال, 19/ أغسطس / 1980م.

[163←]

٥ لاحظ أن ذلك كان قبل وقوع الحادثة، وهذا يعزز من فرضية أن الأخطاء المصنعية لطائرات الترايستر كانت سبباً مباشراً لما حدث للرحلة (163).

[164←]

٥ لوس أنجلوس تايمز 21/ أغسطس / 1980م.

[165←]

٥ يوناييتد برس انترناشونال 19/ أغسطس / 1980م.

[166←]

٥ صحيفة الجزيرة العدد 2939 بتاريخ الأحد 13 شوال - 1400 هـ الموافق 24 - أغسطس - 1980 م.

[167←]

٥ المرجع السابق.

Cover	.1
cover1.html	.2
الرحلة 163	.3
إهداء	.4
شكر وتقدير	.5
مقدمة	.6
التمهيد	.7
قبل الرحلة	.8
أثناء الرحلة	.9
ضحايا الرحلة	.10
مصير الطائرة	.11
على جناح الحدث	.12
التحليل الفني	.13
- المراجع	.14
Notes	.15
الغلاف الرحلة 163 إهداء شكر وتقدير مقدمة التمهيد قبل الرحلة أثناء الرحلة	.16
ضحايا الرحلة مصير الطائرة على جناح الحدث التحليل الفني - المراجع Notes	

