



نهه دېرشم پودکاست

هوایي چلند «لومړۍ برخه»

جنبش: د درناویو او سلام په وړاندې کولو، اورېدونکي او مینه وال له ولسمشر محمد اشرف غني سره یوه بل پودکاست ته را بولم چې د ژوند لارې د لړۍ برخه ده. موضوع برنامه امروز پیشینه و نقش هوانوردی در زندگی معاصر است، من داود جنبش استم. دکتور غني به شماره ديگر برنامه های «راه زندگی» خوش آمدید.

دکتور غني: بسم الله الرحمن الرحيم. تشکر از جناب شما، و سلام و احترامات به شما، تمام هموطن ها و شنونده گان عزیز این پروگرام.

جنبش: ډېره مننه، کله چې د هوایي چلند خبره کوو، نو هر ورو باید هوایي بالونونو ته پام وکړو چې د نولسمې پېړۍ له دویمې نیمايي نه، صنعتي پرمختللیو هیوادونو ډېر د پوځي مقصدونو لپاره کارول. د شلمې پېړۍ د پیل په دا شاوخوا کې ابتدایي الوتکې راغلې چې -د سراج الاخبار د یوې مقالې په استناد ایوروپلان، اوروپلان، هوایي جهاز، په هوا خوځېدونکي موټر، طیاره او داسې نور وبلل شول. زما پوښتنه دا ده چې دا هم لکه بالونونه د همدغو پرمختللو صنعتي هیوادونو له خوا د پوځي مقصدونو لپاره را پیل شول، ولې د پوځي مقصدونو لپاره؟

دکتور غني: په زړه پورې دا ده چې عملي تجربه له علمي تجربې نه وړاندې وه، ځکه لا دا رقم د فزیک پوهه نه وه چې تشریحات ورکړي چې د علم په اساس څنگه انسان چې په زرهاو کلونو کې یې غوښتل چې پرواز وکړي، وکړی شي چې دا کار ترسره کړي، اما په عمل کې دا کار وشو او پس له هغه نه، علمي اساسات یې کېښودل شول، د نولسمې پېړۍ په پای کې او بیا خاصاً شلمه پېړۍ، هغه پېړۍ ده چې هوا کې هم ملکي برخې نه او هم د نظامي برخې نه ډېر ستر پرمختگونه کېږي. لومړۍ خبره د بالون وه او پس له هغه نه امریکې کې د طیارو اساس کېښودل شو. لومړۍ نړیوالې جگړې نه

مخکې، نظامي برخه کمزورې وه، یوازې په آخرو کلونو کې پیاوړې شوله او امکانات د دې یې برابرول چې په جرمني باندې حملې وکړي او د جرمني له خوا په انگلستان باندې حملې وکړي.

جنبش: فکر میکنم در بین کشورهای اسلامی، امپراتوری عثمانی نخستین کشوری بود که بتواند طیارات را در همو ابتدای ایجادش به دست بیاورد، کمی پیش از آغاز جنگ اول جهانی، یکی از طیارات ترکی از استانبول به مصر، به پورت سعید میرسد و جالب اینست که در آنجا یکی از افغانها به نام (غلام نقشبند) -نمی دانم وظیفه اش چی بوده، حتماً باید یک شخصی با رسوخی بوده باشد، که اجازه می یابد که در جلسه بیکه به افتخار این پیلوت ها ترتیب شده بود حضور پیدا کند. این دو پیلوت (سالم بیگ) و (کمال بیگ) بودند و هر کس از او سوال میکرد. غلام نقشبند به سراج الاخبار نوشته است که من هم در این جلسه از آنها سوال کردم و گفتم که: آیا روزی خواهد رسید که شما در طیاره به افغانستان بروید؟ سالم بیگ جواب داد: ان شاء الله وقتی خواهد رسید که در طیاره به افغانستان برویم. این شماره سراج الاخبار دقیقاً به تاریخ ۱۰ می سال ۱۹۱۴، یعنی تقریباً ۲ ماه قبل از آغاز جنگ اول جهانی به نشر رسیده. سوال من اینست که نخستین پرواز بر فراز افغانستان چی وقت صورت گرفت؟

دکتور غنی: نخستین پرواز به صورت دقیق در ۲۴ می ۱۹۱۹ بعد از اعلان استقلال افغانستان در مسجد عیدگاه از طرف غازی امان الله خان، صورت گرفت. ارگ شاهی توسط یک طیاره انگلیس بمبارد شد. یک ذخیره برزگ باروت که در اینجا وجود داشت انفجار کرد. عجیب، موضوعی را که انگلیسها گزارش داده اند، این بود که خانها از ارگ برآمدند، و وارخطایی بسیار زیاد در شهر کابل ایجاد شده بود، که از نگاه روحی تاثیرات داشت. و پیلوت انگلیسی ادعا کرده بود که به تنهایی خود می تواند جنگ را خاتمه بدهد. بعد از آن بر قوای افغان به صورت دوامدار انگلیسها بمبارد کردند، اما خستگی شان از جنگ، و تلفاتی که داشتند... تلفات اینها در جنگ سوم افغان - انگلیس از شهدای ما کرده زیادتر بود. تخمین شهدای ما در حدود ۱۰۰۰ است، تخمین تلفات آنها زیادتر از ۱۵۰۰ است. بالآخره مسئله از نگاه سیاسی حل شد و استقلال افغانستان را قبول کردند. اما نکته دلچسب در این، عکس العمل اعلیحضرت امان الله خان است، که یک مکتوب به دربار انگلیس می فرستد و به ایشان یادآوری میکند که دولت انگلیس حملات جرمن ها را «وحشیانه» میخواند، و می گفت که این دور از تمدن است، و می گوید شما بر یک محل غیرنظامی - که مردم ملکی زن و مرد در آن زندگی

می‌کردند، حمله‌کردید، و از این معلوم می‌شود که تمدن شما بر وحشت بنا شده و جز ایجاد وحشت هدف دیگری نداشتید.

جنبش: جالبه ده، همدغه وخت کې د خپلواکۍ نه وروسته البته، یعنی جنگ چې خلاص شو، فکر کوم د امان الله خان ذهن کې به دغه گرځېدلي وي، ځکه زړې اقدام وکړ چې بې الوتکو نه کېږي، که له هر بهرني غليم سره مقابله کېږي بايد هوايي ځواک ولری؛ نو ده فوراً په همدغو لومړنيو کلونو کې الوتکې ترلاسه کړې.

دکتور غني: په دقیقه کې توگه ۱۳۰۰ هجري کال کې امان الله خان لومړی ډله محصلین ایتالیې ته ولېږل چې پیلوټي او همدارنگه د طیارو انجنیري زده کړي. او د دوی لومړی فارغ التحصیل احسان خان نومېده او احسان خان ډېرو کلونو پورې تر ۱۹۴۷ پورې چې دویمه نړیواله جگړه ختمه شوه، د افغانستان د هوايي ځواکونو قوماندان و. او په حقیقت کې اکثر و د اردو او د ملي اردو منسوبینو ده ته د هوايي قوې پلار ویل. موضوع ډېره دلچسبه ده، ځکه چې دی لار، خپل تحصیلات یې خلاص کړل، او بیا ۴ کاله پس ته د خپلواکۍ جشن و، چې د شپږپور په میدان کې هوا ته والوته. او خلکو ټولو ویل چې نه الوتکه د افغانستان ده او نه پیلوټ. نو پس له دې نه چې دی ښکته شو، یو افغان یې ځان سره اوچت کړ، بیا یې پرواز وکړ. پس له هغه نه دی چې ښکته شو، اعلیحضرت امان الله خان ده ته خپل شخصي موټر - چې یو فرانسوي موټر و هغه یې، ورته وبانښه، نو اساس دلته کېښودل شو. لومړی الوتکې امان الله خان له ایتالیې نه واخیستلې او ایتالوي انجنیران راغلل افغانستان ته. د تخنیک اساس او د ترمیم اساس او خاصتاً د روزنې اساس همدلته کېښودل شو. او پس له هغه نه په دویمه مرحله کې طیارې له انگرېزانو نه واخیستل شوې او ځینې افغانان - خاصتاً عبدالرزاق خان چې پس ته د هوايي قواوو مشر و او بیا داود خان له مرحوم میوندوال سره د کودتا په تور په خپل جمهوریت کې حبس ته واچاوه، هلته لارل. د عبدالرزاق خان په باره کې مور او س منظم یو سلسله گزارشونه، راپورونه د انگلستان له سفارت نه انگلستان ته لرو او وایي چې نه یوازې ډېر تکړه پیلوټ و، بلکې ډېر تکړه ښوونکی هم و. نو زموږ الوتکې دوه برخې شوې، یوه برخه له انگرېزانو نه واخیستل شوې، بله مو له ایتالیې نه ډېره برخه. د هغه په څنگ کې، یوه الوتکه مو له شوروي اتحاد نه هغه وخت کې واخیستله. او دا هم په زړه پورې ده چې څو الوتکې د افغانستان تاجرانو واخیستې. د افغانستان سوداگران وو چې

د ملي روحيې له نظر نه يې څو الوتکې واخيستلې او امان الله خان ته يې ورکړې. له بدې مرغې نه الوتکې بيا -که اوسني اسناد سم وي، خوست باندي وچلېدې. هغه واقعه باندي چې ملای لنگ [گوډ ملا] په بغاوت باندي مشهوره ده او پس له هغه نه د صافيو په جگړه کې، د محمد هاشم خان په دوران کې چې داود خان هم په دې کې لوی رول درلوده، په صافيو باندي و.

جنبش: سلسله میدان ها باید از کابل شروع شده باشد و تنها میدان هوایی ما باید در کدام بخشی از کابل بوده، آیا خواجه رواش بود یا کدام بخش دیگر؟

دکتور غنی: میدان هوایی اول ما شیرپور بود. خواجه رواش بعدتر آمد چون در آنجا یک قسمت تپه ها وجود داشت و این تپه ها مسطح شد، و بدبختانه یکی از نتایج اش این بود که قولی که در اینجا وجود داشت -به سطح قول حشمت خان نبود، اما این ساحهء تر بود این ساحه را خشک ساختند و تمام این ساحه -که در یک بحث دیگر هم گفتیم در قسمت کابل، فضای کابل را تغییر داد، اما میدان های هوایی تنها در این بخش نبود، چون در جلال آباد هم ایجاد شده بود، در قندهار هم ترتیبات اولیه گرفته شد، در هرات هم و در مزار شریف هم. و خاصتاً در سالهای بعدی در زمستان تمرینات هوایی در جلال آباد صورت می گرفت. مگر نقطه بیکه دلچسب است، یک قسمت مشکلات اساسی تکراری بود.

جنبش: شنونده ها شاید تا حال که برنامه را تعقیب کردند، فهمیده باشند که در جهان و در افغانستان هوانوردی از بخش نظامی شروع شد ولی، به زودی درک کردند که می توانند از این وسیله برای انتقال افراد و اموال هم استفاده کنند. در افغانستان هوانوردی ملکی یا خطوط هوایی ملکی چی وقت شروع شد و توسط کی؟

دکتور غنی: نقطه دلچسب است، یکی از مهمترین طرق استفاده از طیاره ها برای انتقال خط بود. اگر یاد تان باشد، اوراق خاص طبع میشد که مابین پاکت چیزی نمی ماندید، که اینرا ایروگرام می گفتند و ارزانترین آن همین بود، و از همین جهت بود که انتقال پُسته قبل از اموال یک نکته عمده بود، از خاطریکه قیمتش زیاد بود. و قسمت دیگر که معلومدار تغییرات بسیار اساسی آورد در مسافرها بود، و این وقت گرفت، از خاطریکه پرواز در شرایط خاص هوایی انجام میشد و همیشه قابل اعتماد نمی بود و غیر از آن، مقدار تیلی که در یک طیاره موجود میبود و فاصله بپرا که طی میکرد اول ده ها

کیلومتر و بعد از آن به صدها کیلومتر بود، نه هزارها کیلومتر. از این جهت، تا که طیاره های جت ایجاد شد، تعداد نقاطی که در آن باید توقف می کردید، نهایت زیاد بو و موفقیت های بسیار بزرگی که رخ داد، معلومدار این بود که بین امریکا و اروپا پروازهای مستقیم صورت گرفت. تمام این نقاط با هم می آیند که [بخش] مسافربری به تدریج رشد میکند، و در این حال اساسات تنظیم پروازهای هوایی صورت میگیرد و به صورت اساسی امکانات برابر میشوند. اگر سفر امان الله خان را به اروپا به طور مثال ببینیم، به هندوستان در طیاره نرفت و در داخل هندوستان هم به خط آهن سفر کرد و بعد از آن به کشتی سفر کرد و در اروپا هم قسمت زیاد سفرش که گزارش ها را می بینید، از راه زمین است. بعداً از آن است که این امکانت [پروازهای طولانی] می آیند. نکاتی که از نگاه بخش ملکی مطرح است، احسان خان در عین حال مسوول بخش ملکی بود، و قسمت زیاد مطالعات و پلان های اولیه را برای ایجاد بخش ملکی، خود احسان خان مطرح کرد. متأسفانه در سالهای جنگ دوم جهانی او مریض بود که بالآخره وفات کرد. در این حال بخشهایی که ایجاد شد، بخش تعلیمات داخلی در افغانستان، هم برای پرورش پیلوت ها، هم تخنیکرها و هم عماله پرواز و اینها بود. در این بخش تا سال ۱۹۴۱ هم ایتالوی ها و هم انگلیس ها شامل بودند. در آن سال تمام ایتالوی ها مجبور شدند که افغانستان را ترک کنند، چون افغانستان بی طرفی خود را اعلان کرده بود، و پیشرفت اساسی بخش ملکی بعد از جنگ دوم جهانی صورت میگیرد.

جنبش: د دې لپاره چې اورېدونکو ته یو انځور وړاندې کړی شوو چې لومړنیو الوتکو څومره لار وهله، هماغه خبر بیا را اخلم چې مخکې مې اشاره وکړه د غلام نقشبند په برخه کې چې ترکي الوتکه وه له استانبول نه تر مصر، تر پورت سعیده پورې تلله. د ورځپاڼې په مقاله کې راغلي چې دا الوتکه له استانبول نه روانه شوې ده، په ایسکیشهر، قره حصار، قونیه، اولو قشله، اطه، حلب، حمس، بیروت، شام، قدس، العریش، پورت سعید، قاهره او سکندریه باندې تېره شوې ده او بنایي په هر دغه ښار کې ښکته شوې وي چې تېل واخلي، ځکه سراج الاخبار لیکي چې دا ټوله ۲۵۰۰ کیلومتره لار ده او په ۲۵ ساعتونو کې وهل شوې ده، نو معنی یې دا ده چې هرو سلو کیلومترو کې باید الوتکه کوزه شوې وي او دمه یې کړې وي. د ملکي هوایي چلند په صنعت کې لوی پرمختګ هغه وخت راغی چې جېټ الوتکې جوړې شوې چې په یو ځل یې ډېره لار وهلی شوه. په افغانستان کې د ملکي هوایي چلند پیل له آریانا سره تړلی دی، آریانا چا جوړه کړه؟ نوښت د چا و؟ او کله جوړه شوه؟

دکتور غني: لومړی خبره چې ياده کړو، امریکې او د هغې غربي متحدین او منطقي کې متحدین - مه هېر و چې هم ترکیه، هم ایران، هم پاکستان د امریکې متحدین وو په امنيتي پیمانو کې، هم تر ۱۹۵۸ پورې عراق، ځکه چې بغداد پیمان یې ورته ویل او پاکستان په دوو کې و، هم سیتو او هم سینتو کې او هغه خوا ته ناتو پرته وه. نو امریکې غوښتل چې د شوروي اتحاد په مقابل کې یو کمربند ایجاد کړي چې ایروفلوت ونه کړی شي چې له دې ساحې نه ووځي.

جنبش: د شوروي اتحاد هوایي کرښه.

دکتور غني: هوایي برخه. او شوروي اتحاد غوښتل چې دا مات کړي، نو دوی ډېر وخت مخکې له نړیوالې جگړې نه هم دا طرحه وړاندې کړې وه چې شوروي نه، خاصاً تاشکند نه الوتنې کابل ته وشي او اوله برخه به یې دا وي چې -دوی غوښتل هغه وخت که په یاد مو وي، دې ته یې دیپلوماتیک پوچ ویلې، یعنی دیپلوماتیک اسناد چې انتقالېدل دا به یوه خاص بکس کې وو او د یوه دیپلومات په لاس پورې به په زنځیر باندې تړل کېدل چې تلل او راتلل وړل یې؛ دوی افغانستان ته د ډېرو لویو مرستو وړاندیز وکړ. بالعکس امریکایانو یو بل شرکت، هوایي شرکت و چې ترانس ایر وی نومېده، هغه ابتدایي بحثونه کړي وو چې څنگه له هرات نه ایران ته لار شي پروازونه او پس له هغه نه عربي هیوادونو او نورې باقی نړۍ ته. بیا روسان په هغه وخت کې، دوه کاله پس له دویمې نړیوالې جگړې نه دي، هغوی ډېر شدید احتجاج وکړ چې شمالي افغانستان کې د امریکایانو حضور به دوی ځان ته خطر ومني. نتیجه بالاخره دا شوله چې په ۱۹۵۳ کې د آریانا شرکت اساس کېښودل شو. دې ته ۵۱ په سلو کې د افغانستان پانگه او برخه وه او ۴۹ سلنه د پانام امریکایي شرکت چې هغه وخت کې د نړۍ ډېر لوی ستر شرکت و. او په دې اساس باندې هغه شی چې اوس Emirates یا نورو لویو شرکتونو کې گورئ چې استخدام د خارجیانو دی مگر په دا رقم سهمیه نه دی، ځکه چې هغه ټول د اماراتو د دوی دی؛ دغه اساس کېښودل شو او آریانا په هغه ستندرد باندې جوړ شو چې امریکایي ستندرد و او طیارې یې واخیستل شولې. په هغې برخې کې هم د مثال په توگه، په ۱۹۶۶ کې چې زه لومړی وار امریکې ته مکتب لپاره لاړم، مور اول تهران ته لاړو، بیا بیروت ته په آریانا کې، اما یوه شپه مو په تهران کې وکړله او دا معمول و او ستاسو که په یاد وي اکثر افغانان چې شرقي اروپا نه یا غربي اروپا نه د روسیې له لارې نه راتلل، مسکو نه به راغلل تاشکند ته او تاشکند کې به یې دمه وکړه او بیا پس له

هغه نه به راغلل. نو د آريانا اساس ډېر ټينگ ايسنودل شوی و، هغه وخت کې يې په منطقي کې ډېر اوچت نوم درلود.

جنبش: نه پوهېږم چې دا معلومات به دقيق وي که نه وي، ما اورېدلي وو چې دغه لوگو يې چې ده، د آريانا هوايي الوتنې دغه الوتکه، مرغی غونډې، وايي دا اعليحضرت ظاهر شاه پخپله رسم کړې وه، زه نه پوهېږم څومره به دا دقيق وي.

دکتور غني: زه دقيق معلومات نه لرم مگر په دې باندې پوهېږم چې اعليحضرت ظاهر شاه رسامی سره ډېر مينه درلوده او خاصتاً د ده يو منشي و اعتمادی نومېده، هغه له هغو آثارو نه چې د اعليحضرت په کتابخانې کې وو او د بهزاد - زمور مشهور رسام، د تيموري دربار د رسام، آثار وو، په هغه باندې په هغه سبک کې ځان يې وروزه. او ځيني آثار يې پرېني وي چې يو دوه يې ما اخیستي وو، شخصي نه مې اخیستي وو او د [ارگ] په نمره يک مانې کې وو.

جنبش: نو رسامی سره يې چې مينه درلوده احتمال ډېر دا دی چې دغه لوگو د آريانا دغه سمبول دي، ده جوړ کړی وي.

دکتور غني: احتمال يې شته، رسامی سره يې ډېره خاصه مينه درلوده او غير له هغه نه، کتابتون کې يې چې بيا هم ما شخصاً پاک کړل او ټول مو بېرته مرتب کړل، په هنري برخه کې يې نړيوالو کتابونو سره مينه درلوده. د هند، د اروپا، د اسلامي نړۍ دې ټولو برخو کې يې واقعاً ډېر په دقت سره لوستي وو او ساتلي وو.

جنبش: به مسئله شرکت هوانوردی ملکی افغانستان آريانا بر ميگرديم، ولی در همین وقت همزمان يا کمی بعدتر برای اتصال داخلی هم يک پرواز داخلی بنام باختر ايجاد شد، در اين مورد بگويم.

دکتور غني: باختر بعداً است، باختر در سالهای آخر دهه ديموکراسی اعليحضرت و ابتدای جمهوريت داود خان است و طرحش اين بود که میدان های کوچک در نقاط مختلف افغانستان - خاصتاً نقاط کوهستانی ايجاد شوند و پروازها در اینجا صورت بگيرند. طور مثال، باز هم تجربه شخصی من بود، بی بی گل و من به بدخشان رفتيم که نقطه اول باختر به فيض آباد بود و بعد از آن به شغنان بود. و در شغنان - چون شغنان سرک نداشت، میدان هوايي بصورت بسیار دلچسب است که توسط بزها مسطح

شده بود تا پرواز شود. این طیاره های بمباردیر Bombardier کانادایی بود که نشست بسیار آسان داشت و در اینجا دو انگیزه مهم بود: یک انگیزه در اینجا ایجاد توریزم بود که میدان هوایی بامیان شاهدش است، چون توریست ها به مقدار بسیار زیاد می آمدند و علاقه مند این بودند که بالای بند امیر و بامیان و نقاط دیگر پرواز کنند؛ و نقطه دیگر نقطه اتصال بود. باخترا به این سلسله پروازهای حلقوی داشت که نقاط مختلف را با هم وصل کرده بود. و تاثیرش از این جهت، از نگاه رفت و آمد و همچنین انتقال موادی که قیمتی بود، اما وزن بسیار زیاد نداشته باشد، چون وزن همیشه مطرح بود، در این بخش یک نقش مفید داشت.

جنبش: باخترا هوایی الوتنو برخی ته بیا کله چې د یوویشتمې پېړۍ په پیل کې د هوایی چلند په احیاء غږېږو بیا به ورته راشوو، یوه مهمه مسئله په دې برخه کې د قندهار هوایی ډگر و او د دې جوړېدل په ځینو شرایطو او ځینو فورمولونو پورې تړل شوي وو چې غیرقابل بحث وو، ولې دغسې وه؟

دکتور غني: خبره په دې کې وه چې افغانستان یو پولنډي الاصله مشاور درلود، پولنډ نه وتلی و، پس له دې نه چې کمونیستانو پولنډ ونیوه. هغه په دې نظر کې و چې قندهار به یو تمخای شي د طیارو او دا مخکې له دې نه ده چې د جېټ طیارې [راشي]. که زموږ اولې طیارې وگورئ [د الوتنې واټن یې] یا ۳۰۰ کیلومتره و یا ۲۰۰ کیلومتره چې یو وخت کې تللی شو. او لکه مخکې چې تاسې وویل چې ۲۵۰۰ کیلومترو کې څو وارې عثمانیان تم شول. نو ده داود خان ته - چې مخکې معلومدار د قندهار والي او عسکري قوماندان په حیث دنده ترسره کړې وه، قناعت ورکړ چې قندهار دا ظرفیت لري. داود خان امریکایانو ته وویل چې که د قندهار هوایی اډه جوړه نه کړئ، موږ یې درسره نه منوو، نو دوی مجبور شول. دوه بدلونونه راغلل: قندهار یې بېرته نسبتاً انزوا ته واچاوه؛ یو دا و چې جېټ طیارې راغللې او بل کوټې کې پاکستانیانو لویه هوایی اډه جوړه کړه او پېښور کې یې مخکې له هغه نه جوړه کړې وه او د پېښور اډه امریکایانو ځکه جوړه کړې وه او ډېره پانگه یې په کې اچولې وه چې له پېښور نه پټ جاسوسي پروازونه په شوروي اتحاد باندې کېدل.

جنبش: یوه B2 ډوله الوتکه یې هم شورویانو هماغه وخت - چې له دغه ځای نه پاڅېدلې وه، وپې غورځوله.

دکتور غني: امریکایي پیلوټ و په نامه د پاورز، چې ولوېده بیا شورویانو ژوندی ونیوه، څه وخت یې ونیوه خو چې بېرته یې امریکایانو ته ورکړي. نو دغه نظر نه قندهار حاشیې ته لار، اما اساس یې ایښودل شوی و. اصلي مفکوره چې پس ته مطرح شوله یوویستمه پېړۍ کې او اوس هم لا ژوندی ده، [دا ده چې] قندهار د افغانستان د هوایي برخې د صادراتو یو عمده مرکز وگرځي.

جنبش: یوه بله پوښتنه مې په همدې حساب لنده دا ده چې ویل کېدل – ما اورېدلي د ځینو هوایي برخې متخصصینو نه چې قندهار مخکې له دې نه چې دوبي هب شي یا داسې مرکز شي نړیوال، د الوتنو لپاره، د امریکا په نظر کې دا و چې قندهار په دغسې یو مرکز باندې واړوي، زه نه پوهېږم څومره به دا سهې وي، یعنې ظرفیت یې لري، ځکه ځمکه یې ډېره پراخه ده، اما یو خو داخلي ناآرامۍ او سیاسي خبرې وې په افغانستان کې، که فکر کوئ چې دغه فرضیه سهې وي، نور کوم عوامل وو چې امریکا یې له دغه پلان نه واړوله؟

دکتور غني: عمده مسئله تاسې ورته اشاره وکړله، دا مه هېرئ چې وختې چې آریانا [هوایي شرکت] د لوی حیثیت او نوم خاوند و، د Emirate هوایي شرکت لا منځ ته نه و راغلی. د دوبي مرحوم شېخ لومړی طیارې یې، دوه طیارې یې کرایه ونيولې، زموږ خپلې وې او ده په کرایه ونيولې او لومړۍ هوایي اډه یې چې جوړه کړه، ډېره ساده وه. هغه وخت کې واقعاً د دې امکان و چې افغانستان هغه حیثیت پیدا کړي چې پس ته دوبي پیدا کړ، ځکه چې دوبي له افغانستان نه څو لسيزې پس ته خپله وده پیل کړله. د امریکایانو وضعیت معلومدار پس د داود خان له کودتا نه او خاصتاً پس د ثور له کودتا نه وگرځېده او دوی له ملکي ساحې نه ووتل او مطلق افغانستان ته یې د سترو ځواکونو د جنگ د میدان [په سترگه] وکتل، تر څو چې شوروي یې مات کړ. نو هغه وخت کې دا طرحې ټولې شاته ولوېدې او پس له هغې نه چې موږ داخلي جگړو او دې ته لارلو، وضع بدله شوې وه او په پښو ونه درېدله، اما دا ظرفیت لا هم دې کې شته او وختې چې په ۲۰۴۷ باندې غبرږو کندهار او د افغانستان نورې هوایي اډې کېدای شي چې په اقتصادي برخې کې، په منطقي کې او بعضې مواردو کې په نړیوالې برخې کې اهم رول ولري.

جنبش: شنونده هابیکه تصاویر زمان ظاهر شاه را از شرکت هوایی آریانا دیده اند، حتماً تعجب خواهند کرد که چه سرویس عالی و چه خدمه و عمده بسیار مسلکی داشت. کمی در این مورد بگوئیم که

پرواز آریانا به کجاها صورت میگرفت؟ یک پروازش که در گت ویک لندن سقوط کرد توجه جهانی را جلب کرد، به این معنی که به لندن هم می آمد. به صورت کل به کدام جاها و کدام نقاط دنیا سفر می کرد آریانا ما؟

دکتور غنی: آریانا ما پروازهای منظم داشت در منطقه، خاصاً به هند پروازهای بسیار منظم داشت و پرواز آریانا به لندن اگر به یاد شما باشد، قسمت زیاد مسافرانی که زندگی خود را باختند اتباع هندوستان بودند، چون پرواز آریانا از پرواز شرکت های هندوستانی کرده هم ارزانتر بود و هم مورد اعتماد بود در آن وقت. متأسفانه این سقوط طیاره در گت ویک یک فاجعه بزرگ بود هم از نگاه حیثیتی و هم از نگاه مادی، چون بیمه این طیاره را به شرکت بیمه افغان داده بودند، بیمه بین المللی نداشت. پیلوت ما کفتان نوروز خوشبختانه زنده ماند، اما قسمت زیادی مسافرین شهید شدند یا زندگی خود را از دست دادند. در پهلوی این پروازهای منظم به بیروت بود. بیروت هب منطقه ای بود؛ پروازها به تهران بود؛ پروازها به فرانکفورت بود؛ و پروازهای دیگری که به تاشکند صورت میگرفت. لست کامل را ذکر نمیکنم، اما همه اینها موجب این میبود که آریانا یک وسیله وصل منطقه ای بود. و از بیروت تمام مسافرین باز به اروپا، آنهایکه مستقیم به جرمنی و انگلستان سفر نمی کردند و با آریانا دوام نمی دادند، می توانستند با باقی دنیا وصل شوند. آریانا نمایندگی بسیار منظم داشت، قراردادهای دوامدار داشت و ترتیب انسجام، خدمت و خدمات... آریانا طور مثال بیمه خاص خود را داشت. تمام افراد آریانا از نگاه تحصیل، مخصوصاً انجنیرها، پیلوتها، عمه پرواز، همه تعلیم دیده بودند. و نکته دیگر هم اینست که، طیاره ما که سقوط کرد، واقعاً نقاشی داخلی اش بسیار زیبا بود و برای افغان های نسل من الهام بخش بود، چون تمام طیاره از آثار باستانی افغانستان پُر بود از نقاط مختلف کشور از تمام کشور، در خود طیاره موجود بود، یعنی نقاشی بود که در دیزاین شامل بود، و افغانها سرش افتخار میکردند، وقتیکه طیاره سقوط کرد، ما همه عزادار بودیم.

جنبش: تاسی لبر مخکی د شوروی اتحاد د ایروفلوت شرکت او د امریکایی پانام تر منخ په افغانستان کې د سیالیو یوه لنډه یادونه وکړه. همدلته یوه بله موضوع هم رایاده شوه زموږ د آریانا الوتکې د سقوط په تړاو چې د لندن په گت ویک کې د ۱۹۶۹ په جنوری کې ولوبده، هماغه وخت کې پرچم ورځپاڼې چې د شوروی اتحاد پلویانو نشروله، یوه مقاله خپره کړه، دقیق ټکي یې زما په یاد نه دي اما مفهوم یې

دا و چې د افغانستان غونډې يوه بېوزلي هېواد ته په کار نه دي چې امریکایي تخنیک چې دومره مصئون او مطمئن هم نه دی په دومره ډېرو پیسو وپېري. یعنې اشاره یې دې ته وه چې گواکې ښه به دا وي چې له شوروي اتحاد نه ټکنالوژي ترلاسه کړو. فکر کوئ همدغه لوېدنه د آریانا د عمومي سقوط پیل شو که نور عوامل یې درلودل؟

دکتور غني: نه، دې پېښې نه ووت، ځکه اساسات درست وو او د دې ظرفیت یې پیدا کړ چې په دې باندې غور وکړي او معلوماتدار دا مسئله د تخنیک نه وه، د هوا وه، هوا ډېره بده هوا وه، او زه هغه فضا کې هغې برخې ته نه ځم، ځکه چې حقوقي ابعاد لري، اما بوینګ په هغه وخت کې نړیوالې برخې کې قضاوت دا و چې د بوینګ ظرفیت په ملکي برخه کې له ایروفلوت نه اوچت و، اما دا زما ساحه نه ده، خو پرچم پرچم و! نو هر څه باندې دوی خاص خپل نظر درلود. سقوط پس د ثور له کودتا نه پیل شو، خاصتاً پس له دې نه چې د امریکې سفیر په کابل کې ووژل شو، د کابل په هوټل کې، پس له هغه نه Pan AM خپله برخه ۱ ډالر باندې په افغانستان باندې خرڅه کړه او خپل توأمیت یې ختم کړ او معلوماتدار هغوی په ډېره لویه کچه، امریکې د جنرال ضیاءالحق مرسته یې وکړله او له هغې لارې نه یې د مجاهدینو تنظیمونه تر تربیې لاندې ونيول؛ نو د آریانا د سقوط شروع له دې نه کېږي، ځکه اوس که ایران ته وگورئ د مثال په توګه، ځکه چې ایران کې کودتا یا دا نشته، اما مواد ور باندې بند دي. که له ابتدا نه د افغانستان هوایي ځواکونو ته وگورئ، پرزه جات زښت ډېر ضرور دي او همیشه مور - د اعلیحضرت په دوران کې هم چې محمد هاشم خان صدراعظم و او پس له هغه نه شاه محمود خان، دغه وخت کې مور طیارې له لاسه ورکولې، ځکه بعضې اوقات به پرزه جات په وخت نه رسېدل یا به تېل کافي نه وو یا به پیلوټان کافي نه وو روزل شوي، نو ټول د دې یو نظام دی، یو زنجیر دی. ایران کې ولسمشر یې چې سقوط وکړ، طیارې یې، [لامل یې] زاړه هلیکوپترونه وو چې په کلونو باندې ورته پرزه جات نه وو رسېدلي. د ولسمشر ریسي کیسه درته یادومه. آریانا دغه مشکل سره مخامخ شو. بله برخه یې دا شوله چې هغه بنسټیزه اداره چې موجوده وه چې د هر چا دنده معلومه وه، رتبې یې معلومې وې او پرمختګ یې معلوم و، دا له منځه لاړل، اداره سیاسي شوله. او په سیاسي برخې کې، وختې چې یو تخنیکي کار سیاسي کوئ، قیمت یې ورکوئ. پس له دې نه چې د ډاکتر نجیب حکومت وپرځول شو، دې هوایي برخه کې په عموم توګه آریانا کې خاصتاً، سلها نفره مستریان د

انجیرانو په حیث وټاکل شول او ټولې برخې سیاسي تنظیمونو پورې ونښلېدې. آریانا [شرکت] له دې نه ونه ووت.

جنبش: بی ارتباط نخواهد بود که از یک آخرین اقدام رئیس جمهور محمد داود صحبت کنیم که طیاره DC 10 که یکی از طیارات پیشرفته جهان در آن زمان بود، این را برای آریانا خریداری کرد ولی بعد از ورود قوای شوروی به افغانستان نخستین کاری که حکومت تحت رهبری ببرک کارمل انجام داد، صدراعظم سلطان علی کشمند، این طیاره را به بسیار قیمت نازل به یک کشور دیگر فروخت و به این صورت آریانا را از یک طیاره بسیار مدرن و پیشرفته محروم ساخت.

جنبش: باز هم عرض من در اینست که، وقتی که سر مسایل تخنیکي از یک دیدگاه سیاسی محدود دیده میشود قیمتش را کشور و مردم میدهد. در اکثر کشورهای رو به انکشاف و خصوصاً کشور ما یک احساس وجود دارد که این را وطن خواهی کاذب میگوییم، به این معنی که، عوض این که فکر کنیم که آیا واقعاً ظرفیت یک کار را داریم با کادرهای خود، ادعا میکنیم که داریم. و عوض اینکه یک پلان منظم را برای تربیه کادرهای ما بصورت اساسی بگیریم و نهادهایی را ایجاد کنیم که این بصورت دوامدار رشد کند، نهادها را از بین می بریم، و این یک نمونه اش است که یک طیاره بیکه واقعاً میتواند آریانا را تداومش را حفظ کند بفروش رسانده میشود چون دیدگاه اینست. و معلومدار محدودیت های فکری و تعلیمی و تجربه محدود افرادی که به کرسی های مهم دولتی میرسند، باید واقعاً مورد نظر گرفته شود. بعضی افراد دیدگاه هایی را دارند که بسیار وسیع است، تعلیم علمی یعنی پوهنتونی ندارند، اما تجربه و دیدگاه بسیار بزرگ دارند و بعضی بالعکس محدود استند و اگر یادتان باشد، عین افراد بودند که کتابهای انگلیسی را از کتابخانه کابل آتش زدند. معنی اش اینست که علم محدود است یا علم باید تنها به زبان روسی یا زبانهایی باشد که اینها استقبال میکنند، در حالیکه علم جهانیست و اگر این دیدگاه وجود نداشته باشد و هر کس بخواهد علم نو خود را ایجاد کند، عوض اینکه به تجارب جهانی در عین حال اتکا کند، خود را به قهقرا می برد.

جنبش: او په دې برخه کې لنډه یادونه وکړم، کله چې مور محصلین وو په پخواني شوروي اتحاد کې د ډاکتر نجیب الله په وخت کې، د آریانا حیثیت دغومره ټیټ شوی و چې روسانو به ورته انشالله

ایرلاین وایه. معنی یې دا وه چې معلومه نه وه چې آیا را به شي که را به نه شي، تاسو به په میدان کې وخت تېراوه، لیکلي به وو، ټکټ به مو اخیستی و، مگر یو ځل به یې وویل چې آریانا نن نه راځي.

دکتور غنی: دا فاجعه ده نه، ځکه د کادرونو روزل، عرض مې وکړ چې د امان الله خان په دور کې ۱۳۰۰ هجري شمسي کال کې پیل شول. دا کادرونه هر یو یې لکه زنځیر غوندې په نورو پورې تړلي وو. اول ایټالېې کې وو، بیا انگلستان کې وو، شوروي اتحاد ته هم ولېږل شول، دا سلسله هر څومره چې ټینګېدله، هماغې برخې کې ترفیعګانې او دا هم وې، اما په عین حال کې لومړی اعتصاب هم هوایي قوې کې د شاه محمود خان په دوران کې وشو، ځکه یوې برخې پیلوټانو ته یې ترفیع ورکړې وه جشن کې - جشن کې معمول و، ستاسې که په یاد وي چې افسرانو ته ترفیع وه، نورو اعتصاب وکړ، ځکه خپل خپلوان یې پالل. او مثال یې هم بل دی، وختی چې احسان خان حق ته ورسېده، د ده ځای ناستی یې سردار اسدالله خان وټاکه او هغه د نادر خان خوری و، د حبیب الله خان زوی و د نادر خان د خور نه، دا هم لکه داود خان غوندې په فرمان فرقه مشر شوی و او دې برخې کې یې قطعاً اطلاع نه درلودله او په عین حال کې یې دوه یا درې نورې دندې هم درلودې. نو دغسې خبرې له ابتدا نه تر آخره پورې او تراوسه پورې دوام لري او که دې ذهنیت نه ونه وځو، هغه شی چې واقعاً افغانستان په پښو درولی شي، شاته ځي.

جنبش: یکه مسئله مهم دیگر در ارتباط به بخش هوانوردی ما اینست که تقریباً تمام میدان های هوایی ما ملکی و نظامی مشترک است، من در دیگر کشورها این را ندیده ام یا شاید اطلاعات من کافی نباشد، چرا چنین بود؟

دکتور غنی: نکته عمده اینست که قبل از کودتای ثور میدانهای ما تفکیک شده بود، یعنی میدان هوایی کابل بصورت اساسی ملکی بود، همچنین میدان هوایی قندهار و میدانهای دیگری که در ولایات بود مثل بامیان واری یا شغنان واری در بدخشان فیض آباد، مزارشریف وغیره، اساساً ملکی بودند و تحت مقررات ملکی اینها اداره میشدند و در این بخش از متخصصین ملل متحد که یک بخش خاص در آنوقت که آیكاو [ICAO] نام دارد استفاده شد و طرح اینها بود. و در عین حال میدان هوایی بگرام ایجاد شد که اساسش در دوران صدارت داود خان گذاشته شد، اما بصورت اساسی در دوران دهه دموکراسی اعلیحضرت تکمیل شد. در عین حال، معلومدار طیاره های نظامی از این

جاها استفاده می‌کردند. نکته اساسی مشکل ما در قرن بیست و یک است، چون قوای بین المللی بیکه به افغانستان آمد، مراکز اینها، بعد از آن که نهادی بنام PRT یا تیم های انکشاف ولایتی ایجاد شد و ناتو مسوولیت گرفت، اکثریت اینها میدان های هوایی را مرکز خود ساختند. مثل جرمن ها در مزار شریف، ایتالوی ها در هرات، انگلیس ها، کانادایی ها و امریکایی در قندهار، امریکایی ها در بگرام و در کابل - در کابل کشورهای دیگری هم بود مثل ترک ها و اینها که بخش خاص است. جلال آباد مطلق، بدبختانه به میدان هوایی نظامی بدل شد، بخش ملکی اش مطلق مورد استفاده قرار نگرفت، معطل شد و ساحات دیگر میدان های کوچک نظامی بوجود آمد که پرواز هایی را که قوای بین المللی در این بخش وجود داشت بوجود بیاورد. میدان هوایی خوست که من شرف افتتاحش را داشتم، تنها میدان هوایی بود که مطلق ملکی بود. این خلاف مقررات بین المللی است، اما با درک شرایط خاص افغانستان نهادهای بین المللی موافقه کردند که میدان هوایی کابل را بحیث میدان هوایی بین المللی مورد قبول قرار بدهند.

جنبش: مور تیره یوه خپرونه کې لنډه یوه یادونه کړې وه چې مور په هلمند کې د نړۍ د سطحې یو ډېر لوی هوایی ډگر لرو چې دا هم په دې وروستيو کې، يعنې يوويشتمه پېړۍ کې د خارجي پوځي حضور په کلونو کې جوړ شوی دی. د دې نه مخکې بگرام د داود خان له وخته، حتی له هغه نه مخکې بیا د روسانو وخت کې فوق العاده ارزښت پیدا کړ، په داود خان باندې بمباري هم له همدغه هوایی ډگر نه وشوه، بیا مجاهدينو د خپلو منځيو شخړو په وخت کې...، حتی تراوسه پورې په امریکا کې چې کله سیاسي ناندري کېږي د بگرام یادونه کېږي چې مور پرېښوده، اوس یې چینایانو ته ورکوي او داسې نورې خبرې... ولې بگرام دومره ارزښت لري؟

دکتور غني: د بگرام برخه دوه شیان دي: لومړی، دا یوازینی ځای نه و چې منځ کې یې لویه او پراخه هوایی اډه جوړه شي، لوگر یو بدیل و د سرخاب دښته. داود خان فیصله په دې وکړله چې دلته نظامي هوایی اډه جوړه کړي او لوگر کې ملکي لویه هوایی اډه جوړه کړي، دلیل یې څه و؟

د کابل غرونه ستونزمن دي، اوس له کمپیوترونو او دې سره بدلون راغلی، اما دا واقعاً مهارت غواړي او خطرات په دې کې ډېر وو، نو لومړی دلیل دا و چې دا کابل کې خپله امکانات نشته له فزیکي نظره او د دې غرونو او دې له نظره، نو یو ځوانه بگرام مطرح دی او بل ځوانه د لوگر دښته مطرح وه، خپله

د پلازمېنې په چوکاټ کې. او دا عجيبه ده، د بگرام په تاريخي اهميت باندې يوه ورځ امريکايان يوه نه شول، ځکه دا د کنشکا پلازمېنه وه او دومره تاريخي آثار چې بگرام کې پراته وو او خداى بښلي کهزاد په دې باندې ډېرې خاصې ليکنې کړې دي، له عجايبو نه و. او يوه اصطلاح وه چې ټولې لارې بغداد ته ځي، نيمې لارې بلخ و بگرام ته ځي. نو دا د يوه عظيم تمدن ځاى و، پراخ امکانات يې درلودل. روسان چې راغلل د دوى مشاورين هلته موجود وو، داود خان يوه اساسي فيصله وکړله په ۱۹۵۵ کې چې د افغانستان تاريخ کې يې بدلون راور او هغه دا وه چې پس له دې نه چې د ده غوښتنه امريکايانو نه، چې افغانستان ته نظامي تجهيزات ورکړي، ده ته «نه» وويل شول، ده روسانو ته مراجعه وکړه او چې بولگانين او خروشچف افغانستان ته راغلل، پس له هغه نه د افغانستان د افسرانو روزنه مطلق وگرځېدله شوروي خوا ته، او زموږ اکثريت مطلق پيلوټان پس له هغه نه هلته وروزل شول او مخکې د ثور له کودتا نه روسي مشاورين او د دوى کورنۍ بگرام کې موجود وو. او [د داود خان خلاف] کودتا ځکه بريالۍ شوله چې هوايي قوه تر ډېره حده پورې -دلته ځينې څه اختلاف دى د دوو جنرالانو په منځ کې چې دواړه قادر خان نومېدل، يو يې چې وزير د دفاع شو او بل يې چې مشهور په قادر اکا و چې خپل کتاب يې ليکلى او پس ته د هوايي پوځونو لوى قوماندان و، اما د دوى مشترکه برخه دا ده چې د هوايي قوې اکثريت مطلق پيلوټان د کينو گوندونو پورې، خلق و پرچم پورې تړلي وو، اکثريت ادعا لري چې خلقيان وو. او چې برید وشو، دا برید به د ټانکونو چې ارگ ته راغلي وو او په داود خان باندې يې ډزې وکړلې، که هوايي قوه د ده څنگ کې نه وای او ارگ يې نه وای بمبارد کړی او د دوى مرسته يې نه وای کړې، دا کودتا به په قوي احتمال باندې ناکامه پاتې وه. نو له هغې ورځې نه د افغانستان ولس د بگرام منفي برخه ليدلې ده او پس له هغه نه په دوامداره توگه زموږ فضا د روسانو په دوران کې او بيا د امريکايانو په دوران کې د لويو پروازونو او د بمباريو مرکز و.

جنبش: پس پيامد استفاده از نیروهای هوایی در کشمش های سیاسی از جمله در کودتاها و مخصوصاً کودتای ثور برای افغانستان چیست؟

دکتور غنى: مهمترين نکته ايجاد فاجعه افغانستان کودتای ثور است، و اين کودتا بدون نقش قوای هوایی افغانستان غيرممکن بود، چون تعداد ټانک ها محدود بود و چالاکی ميگوويد آنرا يا درايت خاص، اسلم وطنجار قوماندان خود را قانع ساخت که ټانک ها را حرکت بدهد و ۶۰۰ مرمی را بگيرد،

چون اینها فکر میکردند که او از جهت محافظت [ارگ] می‌رود، در حالیکه این مبدل به محاصره ارگ شد، و اساس فاجعه افغانستان که بعداً پای قوای اتحاد شوروی به مقیاس بزرگ به این کشانیده شده و اینها فرصت را برابر کردند که انتقام ویتنام از اینها در افغانستان کشیده شود.

جنبش: فکر میکنید که آیا از دست رفتن کنترل فضای ما ناشی از همین حرکت بود که بعد از آن ما تا آخر نتوانستیم دوباره کنترل فضای خود را بدست بیاوریم؟

دکتور غنی: بلی، اساس از دست دادن فضای ما از همین دوران شروع میشود.

جنبش: و تا امروز ادامه دارد.

دکتور غنی: تا امروز ادامه دارد. یکی از نکات این در دوران حضور امریکایی‌ها در افغانستان این بود که بلندی پرواز محدود بود، و نتیجه اش چی بود؟ هر پروازی که از افغانستان به دویی صورت میگرفت، در حدود ۳ تن زیادتر تیل مصرف میکرد. فضای ما یک منبع عمده یا چشمه عمده عایداتی ما بوده میتواند، مثلیکه در روی زمین کوریدورها دارید، در هوا هم کوریدورها موجود است. تعداد کوریدورها ییکه از افغانستان گذشته میتواند واقعاً قابل ملاحظه است. و این به یک چشمه مهم عایداتی بدل شده میتواند، اما وقتیکه در اینجا عملیات های دوامدار نظامی وجود داشته باشد، طیاره های ملکی معلومدار یکی، حذر میکنند و دوم فاصله بلند باید وجود داشته باشد تا بتوانند مصئون حرکت کنند و سوم تاسیسات قابل اعتماد باید در کشور وجود داشته باشد که اگر کدام حادثه غیرمترقبه در فضای افغانستان صورت بگیرد، طیاره ها بتوانند نشست کنند. و از این جهت است که اهمیت میدان هوایی شورابک، قندهار، کابل، بگرام، مزارشریف، همه اینها، خوست، حیثیت خاص به خود میگیرد، و این سلسله اگر با هم بصورت اساسی بسته شود، هم از نگاه وحدت ملی و ارتباطات داخلی و هم نقش افغانستان مثلیکه آریانا در یک مرحله بود، اما به مقیاس بزرگتر میتواند نقش بزرگتر داشته باشد.

جنبش: دپره مننه ولسمشر محمد اشرف غنی، تر دې ځایه موبړ د هوایي چلند په ځینو تاریخي اړخونو باندي په عمومي ډول په نړۍ او افغانستان کې وغږېدو، اوس خو دې خپرونه کې نور وخت پاتې نه

دی چې دا برخه ډېره وسپړو، نورې ډېرې خبرې په کې شته، هغه به بلې خپرونې ته پرېږدو، نو په همدې ځای له تاسې او گرانو اورېدونکو سره مخه ښه کوم، تر بلې خپرونې د خدای په امان. دکتور غني: بیا هم زما نېکې هیلې او تاوده سلامونه، ټولو وطنوالو ته او ټولو اورېدونکو ته. زنده باد افغانستان، یشه سین افغانستان، تل دې وي افغانستان.