

# সাক্ষাৎকার ॥ এয়ার কমডোর (অব.) ইশফাক ইলাহী চৌধুরী পুরনো প্রজন্মের প্রশিক্ষণ বিমান বদলানো জরুরি হয়ে পড়েছে

সাক্ষাৎকার গ্রহণ : শেখ রোকন



নিরাপত্তা বিশ্লেষক ইশফাক ইলাহী চৌধুরী, এনডিসি, পিএসসি ৩৫ বছর বিমানবাহিনীর কর্মজীবন শেষে ২০০৩ সালে এয়ার কমডোর হিসেবে অবসর গ্রহণ করেন। তিনি ১৯৬৮ সালে তৎকালীন পাকিস্তান এয়ার ফোর্সে কমিশন্ড কর্মকর্তা হিসেবে যোগ দেন। কর্মজীবনে তিনি স্টাফ কলেজ ও ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজে দীর্ঘদিন প্রশিক্ষক হিসেবে দায়িত্ব পালন করেন। অবসর গ্রহণের পর থেকে তিনি বিভিন্ন বেসরকারি বিশ্ববিদ্যালয়ে রেজিস্ট্রার হিসেবে দায়িত্ব পালন করছেন। এয়ার কমডোর চৌধুরী ১৯৭৫ সালে তৎকালীন সোভিয়েত ইউনিয়ন এবং ১৯৮৬ সালে যুক্তরাষ্ট্র থেকে পেশাগত প্রশিক্ষণ লাভ করেন। তিনি মিরপুর ডিফেন্স সার্ভিস কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজ, যুক্তরাষ্ট্রের এয়ার কমান্ড অ্যান্ড স্টাফ কলেজ, বাংলাদেশের ন্যাশনাল ডিফেন্স কলেজ থেকে স্নাতক ডিগ্রি অর্জন করেন। এ ছাড়া ডিফেন্স স্টাডিজ স্নাতকোত্তর এবং ন্যাশনাল সিকিউরিটি স্টাডিজ এমফিল ডিগ্রি লাভ করেন। তিনি উল্লেখযোগ্য সংখ্যক বইয়ের অধ্যায়, পেশাগত জার্নালের গবেষণা নিবন্ধ এবং সেমিনারে মূল প্রবন্ধের লেখক ও উপস্থাপক। বিভিন্ন সংবাদপত্র ও টেলিভিশন টক শোতে তিনি নিরাপত্তা ও আন্তর্জাতিক সম্পর্ক বিষয়ে বিশ্লেষণ করে থাকেন।

তাঁহলে দুর্ঘটনা ঘটানোর আশঙ্কা থাকে। আগে যেমনটি বলেছি, একটি পাখিও একটি বিমান দুর্ঘটনার কারণ হতে পারে। বিশেষ করে টেক অফ ও ল্যান্ডিংয়ের কয়েক মিনিট সময় খুবই স্পর্শকাতর। অধিকাংশ দুর্ঘটনা হয় এই সময়ে। আপনি লক্ষ্য করে থাকবেন, এফ-৭ বিমানটি উড়ান শেষে ঘাঁটির দিকে ফিরে যাচ্ছিল বা ল্যান্ড করতে যাচ্ছিল। কেবল বিমানের নয়, এর সঙ্গে সংশ্লিষ্ট নিরাপত্তা সংশ্লিষ্ট সংস্থাগুলোরও সতর্কতা খুব জরুরি। যেমন রাজশাহীতে প্রশিক্ষণ বিমান দুর্ঘটনার পর সেখানে সঙ্গে সঙ্গে ফায়ার সার্ভিস পৌঁছানো সম্ভব হয়নি।

সমকাল : বাংলাদেশে সাম্প্রতিককালে কি দুর্ঘটনার হার বেড়েছে?

ইশফাক ইলাহী : না, আমি বলব বরং কমেছে। স্বাধীনতার পর প্রশিক্ষণ বিমান বেশি দুর্ঘটনায় পড়ত। কারণ, তখন প্রশিক্ষণের স্বল্পতা ছিল। প্রযুক্তি ও কারিগরি দিক এখনকার মতো উন্নত ছিল না। সবগুলো হয়তো বড় দুর্ঘটনা হতো না। তখন সংবাদমাধ্যম ও সামাজিক মাধ্যম সীমিত ছিল। ফলে খুব বেশি প্রচারও পেরে না। ধীরে ধীরে আমাদের প্রশিক্ষণ ব্যবস্থা সুদৃঢ় হয়েছে; কারিগরি ও প্রযুক্তিগত দিক থেকে আমরা উন্নতি করেছি। এছাড়া প্রথম দিকে 'ফ্লাইং ডিসিপ্লিনের' ঘাটতি ছিল।

সমকাল : ফ্লাইং ডিসিপ্লিন কী?

ইশফাক ইলাহী : এটা হচ্ছে পাইলট তার

এখতিয়ার কঠোরভাবে মেনে চলছে কি-না; তার যে উড়ান এলাকা, তার মধ্যে সীমাবদ্ধ থাকতেই হবে। এর বাইরে গেলে নিয়ন্ত্রণ কেন্দ্রের নজরদারির বাইরে চলে যেতে পারে। এছাড়া নির্ধারিত ফ্লাইং এরিয়ার বাইরের আবহাওয়া সম্পর্কে তার কাছে তথ্য নাও থাকতে পারে। উড়ানের আগে তাকে শারীরিক ও মানসিকভাবে সম্পূর্ণ সুস্থ থাকতে হবে। উড়ানের আগে তার পর্যাপ্ত ঘুম হতে হবে। ককপিটে বসে ফ্লাইং ছাড়া অন্য কোনোদিকেই মনোযোগ দেওয়া চলবে না।

সমকাল : পাইলটের দক্ষতা, দায়িত্বশীলতা ও মনোযোগ তাহলে দুর্ঘটনা রোধের ক্ষেত্রে একটি বড় বিষয়?

ইশফাক ইলাহী : অবশ্যই। এজন্য রিডুটমেন্ট থেকে প্রশিক্ষণ পর্যন্ত খুবই সতর্কতার সঙ্গে বাছাই করতে হবে। একজন সঠিক পাইলট না থাকা মানে তার নিজের ক্ষতি, রাষ্ট্রীয় সম্পদের ক্ষতি, কোনো জনবসতিতে বিমান বিধ্বস্ত হলে তাদের ক্ষতি। পাইলটের পরিবারের তো অপূরণীয় ক্ষতি। একজন অদক্ষ বা অমনোযোগী পাইলট মানে অর্থনৈতিক, নিরাপত্তা ও সামাজিকভাবে বিপুল ও বহুমাত্রিক ক্ষতি।

সমকাল : বাংলাদেশে যেসব বিমান আমরা ব্যবহার করি, সেগুলো প্রায়ুক্তিক দিক থেকে কতটা উন্নত?

ইশফাক ইলাহী : এখন তো সব উন্নত মানের বিমান এসেছে। আশির দশকে যেসব চাইনিজ বিমান

আমরা ব্যবহার করতাম, সেগুলো প্রযুক্তির দিক থেকে ততটা উন্নত ছিল না। আমার মনে আছে, আশির দশকে কিছু বিমানে পাইলটের আসন এখনকার মতো উন্নত ছিল না। পাইলটের পিঠে প্যারাসুট বাঁধা থাকে। আসনে একটি সুইচ আছে, কোনো গড়বড় দেখলেই সেটা টিপলে এক সেকেন্ডেরও কম সময়ে পাইলট প্যারাসুটসহ উপরে উড়ে যেতে পারেন। আশির দশকের তুলনায় ওই ব্যবস্থা এখন অনেক বেশি উন্নত হয়েছে। পাইলট যদি ফ্লাইংয়ের দিকে পূর্ণ মনোযোগ রাখেন, তাহলে দুর্ঘটনা ঘটলেও বিমান থেকে বের হয়ে আসা এক সেকেন্ডেরও কম সময়ের ব্যাপার। আমরা বলে থাকি 'জিরো সেকেন্ড'।

সমকাল : পাইলটের ক্ষেত্রে দক্ষতার মাপকাঠিগুলো কী কী?

ইশফাক ইলাহী : প্রশিক্ষণ তো একটি বড় ব্যাপার। এরপর তার ফ্লাইং আওয়ার আরেকটি বড় ব্যাপার। যে পাইলট যত বেশি ঘণ্টা উড়বেন, তার দক্ষতা তত বেশি ধরে নেওয়া হবে। আবার এই ফ্লাইং আওয়ার কিন্তু আমাদের মতো দেশে এতটা সহজ নয়। কারণ এক একটি উড়ানে বিপুল খরচ। আবার সব পাইলটের জন্য সবসময় বিমান পাওয়াও কঠিন। যুক্তরাষ্ট্রে বা পশ্চিমা বিশ্বে তারা এক এক ধরনের কাজের জন্য এক এক ধরনের পাইলটকে বিশেষায়িত প্রশিক্ষণের ব্যবস্থা করতে পারছে। যেমন যে আক্রমণে যায়, সে শুধু আক্রমণেই করে। যারা প্রতিরক্ষায় থাকে, তারা সেই কাজই করে। যে পাইলট মালপত্র পরিবহন করে, সে শুধু মালপত্র পরিবহনকারী বিমানই চালায়। এর ফলে পাইলটরা নিজের নিজের কাজে দক্ষতা বাড়ানোর সুযোগ পায়। আমাদের দেশে তো এখনও একজন পাইলটকে সব ধরনের বিমানই চালাতে হয়।

সমকাল : খোদ বিমানের মানও নিশ্চয়ই গুরুত্বপূর্ণ।

ইশফাক ইলাহী : হ্যাঁ, অবশ্যই। কোন দেশে তৈরি হচ্ছে, কতটা উন্নত উপকরণ ও প্রযুক্তি তাতে ব্যবহার হচ্ছে, সেগুলো খুবই গুরুত্বপূর্ণ। সাধারণভাবে পশ্চিমা বিশ্বে তৈরি বিমান চীন বা রাশিয়ায় তৈরি বিমানের চেয়ে উন্নত। কিন্তু পশ্চিমা বিশ্বে তৈরি বিমানের দামও কয়েকগুণ বেশি। ১০ মিলিয়ন ডলার দামের বিমান ও ৫০ মিলিয়ন ডলার দামের বিমান তো এক হবে না। বাংলাদেশের মতো তৃতীয় বিশ্বের দেশের পক্ষে পশ্চিমা বিশ্বের বিমান কেনার মতো অর্থ জোগান দেওয়া সহজ হয় না।

সমকাল : আমাদের দেশে যে বিমানগুলো ব্যবহৃত হয়, সেগুলো কতটা উন্নত?

ইশফাক ইলাহী : আগের তুলনায় গুণগত মান অনেক বেড়েছে। বিশেষ করে গত ১০-১২ বছরে উন্নততর অনেক বিমান, প্রযুক্তি, কারিগরি দিক যুক্ত হয়েছে। আগে আমাদের ছিল এফ-৭। এখন এফ-৭এ এসেছে। তবে প্রাথমিক প্রশিক্ষণের ক্ষেত্রে এখনও পুরনো প্রজন্মের বিমান রয়ে গেছে। এগুলো ধীরে ধীরে বদলাতে হবে। পুরনো প্রজন্মের প্রশিক্ষণ বিমান বদলানো খুবই জরুরি হয়ে পড়েছে। আমাদের দেশে যথেষ্ট এয়ার ইঞ্জিনিয়ার তৈরি হচ্ছে এখন। কিন্তু এয়ার টেকনিশিয়ানের ঘাটতি এখনও রয়েছে। অথচ বিমান রক্ষণাবেক্ষণের কাজে তারাই ফাঁসি হ্যাঁড়। তাদের ভূমিকা খুবই গুরুত্বপূর্ণ। আমি মনে করি, আরেকটি বিষয় খুবই জরুরি তা হচ্ছে, উন্নত বিশ্বের বিমানবাহিনীর সঙ্গে বাংলাদেশের বিমানবাহিনীর অভিজ্ঞতা বিনিময়। আমাদের কিছু পাইলট ও প্রশিক্ষক তাদের ওখানে কাজ করবে। আবার তাদের কিছু পাইলট ও প্রশিক্ষক আমাদের এখানে কাজ করবে। তাহলে অভিজ্ঞতা বিনিময় হবে। ঘাটতিগুলো ধরা পড়বে।

সমকাল : আপনাকে ধন্যবাদ।

ইশফাক ইলাহী : ধন্যবাদ।

সমকাল : আমরা দেখছি চলতি বছরের এপ্রিল থেকে গত তিন মাসে বাংলাদেশের চারটি বিমান বিধ্বস্ত হয়েছে। এপ্রিলে রাজশাহী ও ঢাকায় দুটি প্রশিক্ষণ বিমান এবং মে ও জুন মাসে একটি সামরিক হেলিকপ্টার এম-১৭ ও একটি যুদ্ধবিমান এফ-৭। বিমান দুর্ঘটনার এই হার কি গড়ের তুলনায় বেশি?

ইশফাক ইলাহী চৌধুরী : দেখুন, হুল ও নৌপথে যেসব যান্ত্রিক যান চলে, সেগুলোর তুলনায় আকাশযান বা বিমান সবসময়ই একটু বেশি ঝুঁকিপূর্ণ। কিন্তু আপনি যদি দেখেন প্রতিদিন কত হাজার হাজার বিমান চলাচল করছে এবং লাখ লাখ যাত্রী যাতায়াত করছে। প্রযুক্তির উন্নয়ন ও সম্প্রসারণের সঙ্গে সঙ্গে বিমান চলাচল ক্রমাগত বেড়ে চলছে। সেই তুলনায় দুর্ঘটনার হার কিন্তু অনেক কম। বরং হুল ও নৌপথে দুর্ঘটনা অহরহ ঘটতে দেখি। এর কারণ বিমান চালানো হয় নিখুঁত কারিগরি সতর্কতা ও চূড়ান্ত দক্ষতার সঙ্গে। তারপরও দুর্ঘটনা ঘটতেই পারে। এর কারণ একটি বিমান চলাচলের সঙ্গে অভ্যন্তরীণ ও বাইরের অনেকগুলো ফ্যাক্টর যুক্ত থাকে। এর একটিতে ঝামেলা হলে বিধ্বস্ত হতে পারে। একটি বিমান চালানার সঙ্গে বিমানের কারিগরি দিক, পাইলটের দক্ষতা ও বাইরের আবহাওয়া ঠিক থাকতে হয়। সবকিছু ঠিক থেকেও বিমানের ইঞ্জিন বা পাখায় একটি সামান্য পাখি ঢুকে গেলেও দুর্ঘটনা ঘটতে পারে। আর আপনি যে কয়েকটি দুর্ঘটনার কথা বললেন, সেগুলো কিন্তু যাত্রী বা মালবাহী বিমান বা হেলিকপ্টার নয়। প্রথম দুটি ছিল প্রশিক্ষণ বিমান। প্রশিক্ষণ বিমানে দুর্ঘটনার হার বেশি থাকে।

সমকাল : সর্বশেষ ২৯ জুন যে যুদ্ধবিমানটি বঙ্গোপসাগরের পতেঙ্গা এলাকায় বিধ্বস্ত হয়েছে, সেটা তো বিমানবাহিনীর জঙ্গিবিমান। এর পাইলটও ছিলেন প্রশিক্ষিত।

ইশফাক ইলাহী : বেসামরিক বিমানের তুলনায় সামরিক বিমানে দুর্ঘটনার আশঙ্কা বেশি। কারণ তাদের প্রশিক্ষণই দেওয়া হয় যুদ্ধবাহার জন্য। তাদের প্রশিক্ষণ দেওয়া হয় কীভাবে শত্রুপক্ষের রাডার বা বিমানকে ফাঁকি দিতে হবে। কীভাবে শত্রুর ওপর হামলা করে ফিরে আসতে হবে। তাদের মুহূর্তের মধ্যেই অনেক নিচ দিয়ে বা অনেক ওপর দিয়ে ওড়ার প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়। এমনকি বৈরী আবহাওয়াতেও তাদের বিমান চালানোর প্রশিক্ষণ দেওয়া হয়। কারণ যুদ্ধ তো আর ভালো আবহাওয়া দেখে হবে না!

সমকাল : সর্বশেষ দুর্ঘটনার শিকার বিমানটির পেছনের দিকের খণ্ডাংশ সাগর থেকে উদ্ধার করা গেলেও এখনও ককপিট বা পাইলটের খোঁজ পাওয়া যায়নি। আপনার পর্যবেক্ষণ কী?

ইশফাক ইলাহী : আমার ধারণা, বিমানটি খাড়াভাবে সাগরে পড়ে তলদেশের দিকে গেছে রয়েছে। আপনি যদি উদ্ধার হওয়া অংশ দেখেন, তাহলে দেখবেন পাখার কাছের অংশ দোমড়ানো-মোচড়ানো। তার মানে খাড়াভাবে পড়ায় প্রবল চাপ লেগে দুই পাশ থেকে পাখা ভেঙে গেছে। বিমানের ককপিট না পাওয়া পর্যন্ত আসলে বোঝা যাবে না ঠিক কী ঘটেছিল।

সমকাল : কী কী ফ্যাক্টর আসলে দুর্ঘটনার পেছনে কাজ করে?

ইশফাক ইলাহী : আগে দেখতে হবে আসলে কী কী ফ্যাক্টর একটি বিমান সূচরুভাবে চলার পেছনে কাজ করে। দেখতে হয় বিমানটির কারিগরি দিক ঠিকমতো রক্ষণাবেক্ষণ হয়েছে কি-না। ইঞ্জিনিয়ারিং দিক ঠিক আছে কি-না। পাইলট কতটা দক্ষ ও মনোযোগী। ফ্লাইং পরিবেশ খুবই গুরুত্বপূর্ণ। বড়ো আবহাওয়ায় পড়তে পারে। এর কোনো একটি ফ্যাক্টর যদি ঠিকমতো কাজ না করে,