اشاعت خاص

دن
Daily DIN

"باکمال" لوگ... لاجواب "سروس"

پی آئی اے اقربا پروری کی نذر ہو رہی ہے؟

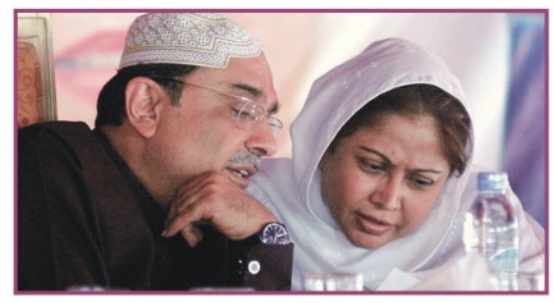
پی آئی اے کو ایشیاء کی پہلی ائیر لائن ہونے کا اعزاز حاصل تھا

سہیل احمد لون

انسان میں سوچ، مشاہدے اور تحقیق کا عمل اس کو کائنات کی دیگر مخلوقات سے افضل کرتا ہے۔ انسان کو چلنے، پھرنے، دوڑنے اور تیرنے کی صلاحیت تو اللہ تعالیٰ نے عطا کر دیں مگر اس کو اڑنے کی نعمت بارے اللہ نے اُسے حکم دیا تھا کہ اسے خود تسخیر کرے اور اشرف المخلوقات نے اللہ رب ذوالجلال کے حکم کی تعمیل میں تسخیر کائنات کو ممکن بنانے کیلئے اڑنے کے اس طریقہ کار کو ہزاریوں کی جدوجہد کے بعد آخر کار دریافت کر ہی لیا۔ انسان آج ترقی کی منازل طے کرتا ہوا انفارمیشن اینڈ ٹیکنالوجی کے دور میں داخل ہو چکا ہے۔ ارتقاء کے اس عمل میں انسان نے ہوا میں اڑنے کے چیلنج کا پورا کر کے اپنے آپ کو "جنوں" اور پرندوں پر برتر ثابت کرنے اللہ نے انسان بارے اپنے اس دعوی کو سچ ثابت کر دکھایا ہے کہ جو میں جانتا ہوں وہ تم نہیں جانتے۔ 400 قبل مسیح چین نے پتنگ کو ایجاد کر کے انسان کو پرواز کے بارے میں سوچنے پر مجبور کیا اور پھر چین نے پتنگ اپنے مذہبی تہواروں، تقریبات اور رسومات

پی آئی اے ساؤتھ ایشیاء کی پہلی ائیر لائن تھی جس نے آٹو ٹکٹیں کی سہولت مہیا کی

میں اڑانے کے لیے استعمال کی۔ انہوں نے اس کو رنگوں سے مزین کر کے تفریح کے لیے بھی استعمال کیا۔ پھر پتنگ کو مزید بہتر انداز دے کر موسم کا حال جاننے کے لیے بھی استعمال کیا گیا۔ اس ایجاد کے بعد انسانوں نے پرندوں کی طرح پرواز کرنے کی کوشش بھی کی اور جس کے لیے پرندوں کی پرواز کی باقاعدہ تعلیم بھی حاصل کی گئی۔ پرندوں کی ساخت کے لکڑی کے پنکھ بنا کر بازو سے منسلک کر کے اڑنے کی ناکام کوششیں بھی کی گئیں۔ پرواز کی خواہش انسان کو تحقیق کی بھٹی میں کندن بناتی رہی۔ 1783ء میں جوزف مائکیل اور جیکولیس (Etiene Jacques) دو بھائیوں نے پہلا گرم ہوا سے اڑنے والا غبارہ (Hot Air Baloon) دنیا میں متعارف کروایا۔ رنگین غبارے میں بکری، مرغ اور بطخ کو بیٹھا کر پرواز کے لیے روانہ کیا گیا۔ جو چھ ہزار فٹ کی بلندی میں ایک میل کا فاصلہ طے کرنے میں کامیاب ہوا۔ 21 نومبر 1783ء دنیا کی تاریخ میں بڑا اہم مقام رکھتا ہے جب پہلی بار انسان نے فضاء میں گرم ہوا کے غبارے کے ذریعے پرواز کی۔ انڈیانا میں پیدا ہونے والا بنجمن فرینکلن (Benjamin Franklin) جو پیرس۔ فرانس میں امریکہ کا سفیر تھا اپنے اس کارنامے کی وجہ سے سارے یورپ میں بہت مقبول ہوا۔ بنجمن فرینکلین 13.54 بجے پیرس میں گرم ہوا کے غبارے میں سوار کو کر فضا میں بلند ہوا تو وہاں پر موجود تماشائیوں کی ایک کثیر تعداد اس ناقابل یقین لمحات کو دیکھ کر تالیاں بجانے پر مجبور ہوگئی۔ جس کا جواب بنجمن فرینکلین نے اپنا ہیٹ اتار کر سیلوٹ کر کے دیا۔ یوں انسان کی مصنوعی پرواز کا سلسلہ شروع ہوگیا۔ گرم ہوا سے اڑنے والے غبارے کو بعد عسکری مقاصد کے لیے بھی استعمال کیا گیا۔ اس کے بعد اس عمل کو جدید اور بہتر بنانے کے لیے کوششوں کا سلسلہ جاری رہا۔ سر جارج کیلے (Sir George Caley) جسے ایرو ڈائنامکس کا باپ تصور کیا جاتا ہے۔ انہوں نے پچاس سال کے تجربات اور محنت سے دنیا کو گلیڈر (Glidder) کا تصور پیش کیا۔ دراصل جہاز کی موجودہ ساخت میں استعمال ہونے والے اہم ترین حصے جو پرواز کو کنٹرول کرنے میں معاونت کرتے ہیں سر جارج کیلے کی کاوشوں کی مرہون منت ہیں۔ اسی دوران 1834ء میں Roxbury میں پیدا ہونے والے سیموئل لینگلے (Samuel Langely) جو پیشے کے اعتبار سے سول انجینئر تھے انہوں نے تجربات اور مشاہدات سے فضائی سفر میں مزید جدت پیدا کرنے کی کوشش کی۔ فضاء میں پرواز کرتے ہوئے پرندے جو کافی دیر تک پروں کو ہلائے بغیر ہوا میں تیرتے رہتے ہیں کو دیکھ کر سیموئل کے دل میں یہ تحریک پیدا ہوئی کہ اگر کوئی ایسی چیز ایجاد کی جائے جس کو مصنوعی پنکھ لگا دیے جائیں تو مصنوعی پرواز ممکن ہو سکتی ہے۔ اپنی سوچ کو تجربات کے مراحل سے گزار کر وہ گلائیڈر بنانے میں کامیاب ہوگیا۔ اسے ابتداء میں جن مشکلات کا سامنا کرنا پڑا ان میں گلائیڈر کا وزن کم ہونے کے ساتھ اس کا مضبوط ہونا تھا۔ اس کے علاوہ اس کی بناوٹ اہم ترین مرحلہ تھا۔ جس میں پنکھوں کے دباؤ کا مرکز کشش ثقل سے ایڈجسٹمنٹ، پنکھوں کے بلیڈ کا سائز، تعداد اور ان کا رجحان وغیرہ شامل تھا 1891ء میں سیموئیل لینگلے Glidder اڑانے میں تو کامیاب ہوگیا۔ مگر دوران پرواز توازن لانے میں کامیاب نہ ہو سکا۔ پرواز میں توازن لانے اور افقی پرواز میں کامیابی کے لیے اس نے مزید تجربات کرنے شروع کیے۔ بالآخر



دوران جرمن انجینئر اوٹو لیلین تھال (Otto Lilienthal) نے لمبی مسافت والا گلائیڈر متعارف کروایا۔ جسے پائلٹ کنٹرول بھی کر سکتا تھا۔ بدقسمتی سے 2500 سے زائد پروازوں کے بعد خراب موسم کی وجہ سے وہ اپنے ہی بنائے ہوئے گلائیڈر میں فضائی حادثے کا شکار ہو کر اس دنیا سے رخصت ہوا۔ اوٹو لیلین تھال اور سیموئیل لینگلے کے کاموں سے متاثر ہو کر آکٹیو چانٹ (Octave Channte) نے جہازوں کے ماڈل بنانے شروع کر دیے۔ جس میں وہ کامیاب ہوگیا۔ اس نے ہوائی جہاز کے موجد رائٹ برادر (Wright Brothres) سے رابطہ کیا۔ ولبر رائٹ (Wilbur Wright) اور اورول رائٹ (Orville Wright) نے کئی سال مسلسل جدوجہد کر کے دنیا کو پہلا ہوائی جہاز متعارف کروایا۔ اس کے لیے انہوں نے پتنگ، گرم ہوا سے اڑنے والے غبارے اور بھاپ کی طاقت سے اڑنے والے گلائیڈر کے علاوہ پرندوں کی پرواز پر گہری نظر ڈالی۔ اس میں پیش آنے والے تکنیکی اور تحقیقی پہلوؤں کا بغور جائزہ لیا۔

17 دسمبر 1903ء کو 10:35 بجے دنیا کا پہلا ہوائی جہاز فضاء میں بلند ہوا تو دنیا سمٹ کر چھوٹی ہونا شروع ہوگئی

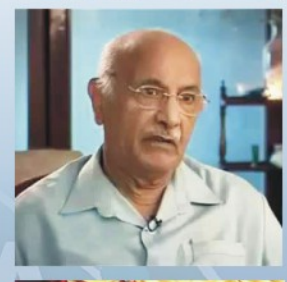
اس نے 6 مئی 1896ء کو بغیر پائلٹ کے بھاپ کی طاقت سے چلنے والی مشین سے اڑنے والا گلائیڈر متعارف کروایا۔ جس کی پہلی پرواز کا دورانیہ ڈیڑھ منٹ تھا۔ جس سے نصف میل کا فاصلہ طے کیا گیا۔ سیموئیل نے رفتار اور دورانیہ میں مزید بہتری لا کر مصنوعی پرواز کے اس عمل کو مزید آگے بڑھایا۔ اسپین امریکہ جنگ کے دوران صدر میکنگلے (Mckingley) نے اس بات میں دلچسپی ظاہر کی کہ گلائیڈر ٹیکنالوجی کو مزید بہتر بنا کر عسکری مشاہدات (Military Observations) کے لیے استعمال کیا جائے۔ دسمبر 1903ء کو 10:35 بجے دنیا کا پہلا ہوائی جہاز فضاء میں بلند ہوا تو دنیا سمٹ کر چھوٹی ہونا شروع ہوگئی اور مہینوں کے فاصلے گھنٹوں میں طے ہونے کا دور شروع ہوگیا۔ وقت گزرنے کے ساتھ ہوائی جہازوں میں جدت آتی گئی۔ یہ مسافروں، مال اور جنگی مقاصد کے لیے استعمال کیے جانے لگے۔ 1913ء میں امریکہ نے دنیا کی پہلی فضائی کمپنی متعارف کروائی۔ اس کے بعد جرمنی کی Lufthansa ہالینڈ کی KLM اور آسٹریلیا کی Qantas ایرلائنز کا آغاز کیا گیا۔ یہ تمام ایئر لائنز آج بھی دنیا میں کامیابی سے محو پرواز ہیں۔

قیام پاکستان کے بعد 1951ء میں ملکی ضروریات کو مدنظر رکھتے ہوئے قومی ائر لاین چلانے کا فیصلہ کیا گیا۔ جسے پاکستان انٹرنیشنل ائیر لائنز PIA کا نام دیا گیا۔ 7 جون 1954ء میں پی آئی اے (PIA) کی پہلی پرواز کراچی سے ڈھاکہ روانہ ہوئی۔ یکم فروری 1955ء کو پہلی انٹرنیشنل پرواز لندن براستہ قاہرہ کے لیے روانہ ہوئی۔ اس کے بعد پی آئی اے (PIA) کے نیٹ ورک کو پاکستان کے مختلف شہروں سمیت دنیا کے دیگر ممالک میں بڑی تیزی اور کامیابی سے پھیلایا گیا۔ پی آئی اے (PIA) کو ایشیاء کی پہلی ائیر لائن ہونے کا اعزاز حاصل تھا جس نے سب سے پہلے جیٹ طیارے بوئنگ 707-321 اپنے بیڑے میں شامل کیے۔ 7 مارچ 1960ء کو پان امریکن ورلڈ ائیر ویز سے یہ طیارے لیز پر لیے گئے۔ جس سے پی آئی اے (PIA) کی پروازوں کی وسعت لندن سے بڑھ کر نیو یارک تک پہنچ گئی۔ 21 دسمبر 1961ء کو پی آئی اے (PIA) نے اپنے ذاتی جیٹ طیارے بوئنگ 720-040B حاصل کیے۔ جن کی شمولیت سے پی آئی اے کے بین الاقوامی نیٹ ورک میں مزید وسعت آئی۔ 1963ء میں پی آئی اے (PIA) نے نیو یارک کی پروازیں بند کر دیں۔ 29 اپریل 1964ء میں چین کے شہر شنگھائی پرواز چلا کر دنیا کی پہلی غیر کمیونیسٹ ائیر لائنز بننے کا اعزاز حاصل کیا۔ 1971ء میں سقوط ڈھاکہ کے بعد مشرقی پاکستان کی پروازیں بند کر دیں گئیں۔ 1972ء میں پی آئی اے (PIA) نے نیویارک کا روٹ دوبارہ بحال کر دیا۔ یکم مارچ 1974ء میں پی آئی اے نے پہلی بار بڑے سائز کے جیٹ طیارے DC-10-30 شامل کیے گئے۔ اپریل 1976ء میں پی آئی اے کے بیڑے میں بوئنگ B747-282 شامل کئے گئے۔ مارچ 1980ء میں پی آئی اے میں پہلی بار ائیر بس A300-B4-203 شامل کیے گئے۔ 1985ء میں پی آئی اے ایشیاء کی پہلی ایر لائن بنی جس نے بوئنگ 737-300 اپنے بیڑے استعمال کرنے شروع کیے۔ 25 جون 1991ء میں پی آئی اے نے یورپ اور شمالی امریکہ کے مزید مقامات تک رسائی حاصل کی۔ اس کے لیے بوئنگ 747-367 لیز پر لینے پڑے۔ 2002ء میں پی آئی اے نے بوئنگ کمپنی سے معاہدہ کر کے سب سے بڑے طیارے لینے کا منصوبہ بنایا۔ جس کے نتیجے میں 29 جنوری 2004ء کو بوئنگ 777-240ER حاصل کیے گئے۔ 2 نومبر 2005ء پی آئی اے فرانس کی کمپنی (Avions de Transport ATR Regional) سے معاہدہ کیا۔ اس معاہدے کے بعد 31 مئی 2006ء میں پی آئی اے نے فرانس سے پہلا طیارہ ATR-42-500 حاصل کیا۔ اس وقت پی آئی اے کے پاس درمیانے اور طویل فاصلے کے لیے ائیر بس A310، بوئنگ 747 اور بوئنگ 777 کی خدمات حاصل ہیں۔ اس کے علاوہ کم فاصلے کے لیے بوئنگ 737-300 اور ATR42-500 پر انحصار کیا جا رہا ہے۔

کسی ایسے شخص سے جو کسی خاص کام کو کرنے کی اہلیت رکھتا ہو مگر "نہ" کرے۔ وہ شخص جو اس کام کو کرنے اہلیت نہ رکھتا ہو مگر اسے کرنے کے لیے دیانتداری سے کوشش کرے بہتر تصور کیا جاتا ہے۔ یعنی وہ "بددیانت" نہیں۔ اگر کسی ادارے کا سربراہ اہل اور قابل ہو مگر دیانت دار نہیں تو وہ اس ادارے کی بہتری کیلئے کبھی کچھ نہیں کر سکتا۔ یہ بات درست ہے کہ اہلیت کو اولیت حاصل ہے لیکن اگر تمام تر اہلیت کے باوجود بددیانتی کا عنصر شامل ہو جائے تو پھر کشتیاں بھی کناروں پر نہیں لگتیں۔ ہمارے ہاں تو معاملہ اس سے بھی آگے ہے یعنی قومی اداروں میں ایسے سربراہان کا انتخاب کیا جا رہا ہے جو "نا اہل اور بد دیانت" ہیں۔ پی آئی اے جس کی پروازوں کا سلسلہ 1954ء سے شروع ہوا آج تباہی کے دہانے پر کھڑی ہے اس کا شمار کبھی دنیا کی بہترین ائیر لائنز میں کیا جاتا تھا۔ اس ادارے کو سنہری دور میں داخل کرنے کا سہرا ائیر مارشل (ر) نور خان کے سر جاتا ہے۔ جنہوں نے اس ادارے کی سربراہی کا منصب 1959ء میں سنبھالا انہوں نے 1965ء تک اس ادارے کی کمان سنبھالی۔ اپنے دور میں انہوں نے اپنی پیشہ وارانہ مہارت اور دیانتداری سے پی آئی اے کو دنیا میں متعارف ہی نہیں کروایا بلکہ اپنی اعلی قیادت، نیک نیتی اور تجربے کی بنا پر بہت جلد اس کا نام معروف ترین اور قابل احترام ایر لائنیز میں شامل کر دیا۔ ان کی اعلی قیادت کی وجہ سے پی آئی اے نے جس سبک رفتاری سے ترقی کے منازل طے کیں اس کو دیکھ کر حکومت پاکستان نے ان کو دوبارہ 1973ء سے 1978ء تک پی آئی اے کا چیئرمین بنا کر مزید خدمات دینے کا موقع فراہم کیا۔ اس مدت کے دوران انہوں نے DC10 اور بوئنگ 747 جیسے بڑے طیاروں کو پی آئی اے میں شامل کیا۔ وہ ایک متحرک رہنما اور نئے خیالات کے حامل شخص تھے جنہوں نے پی آئی اے ایسا مثالی ادارہ بنایا جس نے ہر شعبے میں ترقی کی۔ سب سے اہم بات کہ انہوں نے پی آئی اے (PIA) کو سیاست اور سیاسی ماحول سے آلودہ ہونے سے بچائے رکھا۔ ایئر مارشل (ر) نور خان کی طرح ائیر مارشل (ر) اصغر خان نے بھی پی آئی اے کو مثالی ادارہ بنانے میں اپنا تجربہ دیانتداری سے صرف کیا۔ چند ایماندار اور اہل سربراہان کی بدولت پی آئی اے کو بہت جلد دنیا کی ٹاپ ائیر لائنز میں جگہ ملی۔ پی آئی اے کو لندن سے کراچی تک کم ترین وقت 6 گھنٹے 43 منٹ میں ریکارڈ فلائٹ کا اعزاز ملا۔ پی آئی اے دنیا کی پہلی ائیر لائینز تھی جس نے بین الاقوامی پروازوں کے دوران موویی دکھانے کا سلسلہ شروع کیا۔ پی آئی اے ساؤتھ ایشیاء کی پہلی ائیر لائن تھی جس نے آٹو ٹکٹیں (Auto Tickets) کی سہولت مہیا کی۔ پی آئی اے دنیا کی پہلی ائیر لائن تھی جس نے تاشقند میں اپنی پرواز شروع کی۔ پی آئی اے پہلی ایشین ائیر لائن تھی جس نے ناروے کے دارلحکومت اوسلو میں اپنی سروس شروع کی۔ دنیا کی پہلی ائیر لائن پی آئی اے تھی جس نے تجارتی جہاز بوئنگ 777-200LR استعمال کیے۔ ساؤتھ ایشیاء کی پہلی ائیر لائن پی آئی اے تھی جس نے موبائل فون پر نشستوں کی بکنگ کی سہولت مہیا کی۔ ایشاء کی پہلی ائیر لائن جس بوئنگ 737-300 طیارے اپنے بیڑے میں شامل کیے۔ اس کے علاوہ پی آئی اے دنیا کی محفوظ ترین ائیر لائینز میں شمار کی جاتی تھی۔ جس کا صرف ایک بار جہاز ہائی جیک ہوا اور بہت کم فضائی حادثات پیش آئے۔ سفری سہولیات کے معاملے میں اس کا اپنا ایک مقام تھا۔ مگر اب حالات یہ ہیں کہ آخری 5 سال میں پی آئی اے کا خسارہ 67.31 بلین روپے ہوگیا ہے۔ جس میں سے آخری 2 سال کا خسارہ 41 بلین روپے ہے۔ ایک وقت تھا جب بیرون ملک مقیم پاکستانی قومی ائیر لاین کو دوسری ائیر لائنز پر ترجیح دیتے تھے۔ مگر اب حالات مختلف ہو چکے ہیں لوگ انتہائی مجبوری کی حالت میں قومی ائیر لائن پر سفر کرتے ہیں کیونکہ قومی ائیر لائن کے کرائے باقی تمام ائر لائنز سے زیادہ اور سفری سہولتیں کم.....!

آخری 5 سال میں پی آئی اے کا خسارہ 67.31 بلین روپے ہوگیا ہے

قومی ائیر لائن کے کرائے باقی تمام ائر لائنز سے زیادہ اور سفری سہولتیں کم ہیں



فضل سے زندہ سلامت ہیں جنہوں نے اس ادارے کو مثالی بنانے میں اپنا کردار ادا کیا۔ پی آئی اے کی ڈوبتی ہوئی ناؤ کو بچانے کے لیے آج بھی ان لوگوں سے مدد لی جا سکتی ہے۔ اس وقت دنیا میں ائیر بس A380 جیسے دیو ہیکل جہاز محو پرواز ہیں جن کے اندر ایک نئی دنیا آباد ہوتی ہے مگر ہماری قومی ائیر لائن جس میں کبھی دنیا کے تمام بہترین جہاز شامل ہوتے تھے آج آخری ہچکیاں لیتی نظر آ رہی ہے۔ جس کے بیشتر جہاز انتظامی امور میں مناسب پلاننگ نہ ہونے کی وجہ سے گراؤنڈ کر دیے گئے ہیں۔ چند بدعنوان لوگوں نے اس باوقار ادارے کو جس کا سلوگن باکمال لوگ لاجواب سروس تھا اب بے کمال لوگ بے حال سروس کر کے رکھ دیا ہے۔ حکومت بدلنے کے ساتھ ہی ادارے کے سربراہ کی تبدیلی لازمی جزو سمجھا جاتا ہے۔ قومی ائیر لائن کو بچانے کے لیے اب ہنگامی طور پر کچھ اقدامات کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ بھی حقیقت ہے جس چیز کو ریلوے کی طرح قومی ائر لائن بھی وقت کی پابندی نہیں کر پا رہی، دوران سفر صفائی کا ناقص انتظام، عملے کا مسافروں سے تعاون نہ کرنا وغیرہ شامل ہے۔ قومی ائیر لائن کو یورپ اور برطانیہ میں آنے کے لیے جہازوں کی حالت بہتر کرنے کو بھی کہا گیا۔ کچھ جہازوں کو تو بین ہی کر دیا گیا۔ پی آئی اے کا موجودہ حالت کا ذمہ دار اس کا نا اہل اور بد دیانت سربراہ ہی ہو سکتا ہے۔ جنہوں نے اس ادارے کو پانچ برس میں تباہ کر دیا جسے بنانے اور دنیا میں منوانے میں اہل اور دیانت دار سربراہان نے کئی دہائیاں صرف کردں تھیں۔ عجیب بات ہے کہ اس ادارے میں بھی سربراہ کا تعین کرتے ہوے اس کا سیاسی پس منظر دیکھا جاتا ہے اس کی اہلیت اور دیانتداری نہیں۔ اس وقت بھی ملک میں وہ لوگ خدا کے فضل سے زندہ سلامت ہیں جنہوں نے اس ادارے کو مثالی بنانے میں اپنا کردار ادا کیا۔ پی آئی اے کی ڈوبتی ہوئی ناؤ کو بچانے کے لیے آج بھی ان لوگوں سے مدد لی جا سکتی ہے۔ اس وقت دنیا میں ائیر بس A380 جیسے دیو ہیکل جہاز محو پرواز ہیں جن کے اندر ایک نئی دنیا آباد ہوتی ہے مگر ہماری قومی ائیر لائن جس میں کبھی دنیا کے تمام بہترین جہاز شامل ہوتے تھے آج آخری ہچکیاں لیتی نظر آ رہی ہے۔ جس کے بیشتر جہاز انتظامی امور میں مناسب پلاننگ نہ ہونے کی وجہ سے گراؤنڈ کر دیے گئے ہیں۔ چند بدعنوان لوگوں نے اس باوقار ادارے کو جس کا سلوگن باکمال لوگ لاجواب سروس تھا اب بے کمال لوگ بے حال سروس کر کے رکھ دیا ہے۔ حکومت بدلنے کے ساتھ ہی ادارے کے سربراہ کی تبدیلی لازمی جزو سمجھا جاتا ہے۔ قومی ائیر لائن کو بچانے کے لیے اب ہنگامی طور پر کچھ اقدامات کرنے کی ضرورت ہے۔ یہ بھی حقیقت ہے جس چیز کو طرح اقربا پروری کرتے ہوئے کسی پسندیدہ ریاستی عہدہ دار کی ذاتی ملکیت ہو۔ ابھی تک تو یہ گمان ہے لیکن وطن عزیز میں گمان کو یقین میں بدلتے دیر ہی کتنی لگتی ہے جبکہ اس سے پہلے بھی بہت سے قومی اداروں کو اونے پونے داموں بیچنے کی کامیاب اور ناکام کوشش ہو چکی ہیں۔ اس وقت قومی ائر لائین کے پاس 39 جہاز ہیں جن میں سے درجن سے زائد پرواز کے قابل نہیں۔ جبکہ اس کو 25 ڈومیسٹک اور 39 انٹرنیشنل Destinations پر اپنی سروس دینا پڑ رہی ہیں۔ جن میں پاکستان کے اندر بہاولپور، چترال، دلبدین، ڈیرہ غازی خان، ڈیرہ اسمٰعیل خان، فیصل آباد، گلگت، گوادر، حیدر آباد، اسلام آباد، کراچی، لاہور، مونجنجو دارو، ملتان، پشاور، پنجگر، کوئٹہ، رحیم یار خان، سیالکوٹ، سکھر، تربت، زوب وغیرہ شامل ہیں۔ اس کے علاوہ بین الاقوامی فلائٹس کی منزل مقصود بنکاک، بیجنگ، کولمبو، دہلی، ڈھاکہ، ہانگ کانگ، کابل، کھٹمنڈو، کوالالمپور، ممبئی، ٹوکیو، ایمسٹرڈیم، بارسلونا، برمنگھم، کوپن ہاگن، فرینکفورٹ، لیڈز، بریڈفورڈ، لندن، مانچسٹر، اوسلو، پیرس، ابوظہبی، الاین، بحرین، دمان، دوحہ، دوبئی، جدہ، کویت، مدینہ، مسقط، ریاض، شآرجہ، زاہدان، نیویارک، شکاگو، ٹورنٹو شامل ہیں۔ پی آئی اے کے پاس آج بھی سب کچھ ہے لیکن ضرورت صرف اس بات کی ہے کہ پاکستان کے لوگ اسے اپنا قیمتی اثاثہ سمجھتے ہوئے اس کی حفاظت کی ذمہ داری لے لیں اور وہ لوگ جو اس کو تباہ کرنے پر ادھار کھائے بیٹھے ہیں اُن کی نظر بد سے اسے محفوظ کر لیں کہ یہ اور اس جیسے بہت سے ادارے ہمارے پاس نسل نو کی امانت ہیں اور اگر ہم نے ایسا نہ کیا تو آنے والے نسل ہمیں کبھی معاف نہیں کرے گی۔

قومی ائیر لائن میں شامل جہازوں پر ایک نظر

نمبر شمار	جہاز کی قسم	تعداد
1	ATR 42- 500	7
2	Boeing 737-300	6
3	Airbus A310-300	12
4	Boeing 747-300	5
5	Boeing 777-200ER	4
6	Boeing 777-200LR	2
7	Boeing 777-300ER	3
کل تعداد		39

قومی ائیر لائن کے سربراہان کی لسٹ

نمبر شمار	مینیجنگ ڈائیریکٹر	مدت عہدہ
1۔	ظفر الحسن	(1955-1959)
2۔	ایئر مارشل نور خان	(1959-1965)
3۔	ائیر مارشل اصغر خان	(1965-1968)
4۔	ایس۔یو۔درانی	(1968-1971)
5۔	ائیر مارشل ظفر چوہدری	(1971-1972)
6۔	رفیق سہگل	(1972-1974)
7۔	انور جمال	(1974-1980)
8۔	ایم۔ایم۔سلیم	(1980-1981)
9۔	ائیر وائس مارشل وقار اعظم	(1981-1986)
10۔	ائیر مارشل اعظم داؤد پوتہ	(1986-1990)
11۔	نواز ٹوانہ	(1991-1993)
12۔	ائیر وائس مارشل فاروق عمر	(1993-1996)
13۔	نواز ٹوانہ	(1996-1997)
14۔	عارف علی خان عباسی	(1999-2000)
15۔	شاہد اسلام	(Mar 1999- Oct 1999)
16۔	عارف علی خان عباسی	(1999-2000)
17۔	شیر افگن ملک	(2000-2001)
18۔	احمد سعید	(2001-2005)
19۔	طارق کرمانی	(2005-2007)
20۔	ظفر احمد خان	(2007-2008)
21۔	اسلم۔آر۔خان	(Feb 2008- May 2008)
22۔	محمد اعجاز ہارون	(May 2008 - Present)

Designed by: Awais Saeed