

### همه کانکس دریافت نمی‌کنند

بیش از سه‌ماه‌از زلزله کرمانشاه‌می‌گذرد و مردم این مناطق با مشکلات بسیاری دست‌وپنجه نرم می‌کنند. بسیاری از مردم به دلیل تخریب خانه‌ها در کانکس زندگی می‌کنند و برخی دیگر نیز هنوز که هنوز است سرپناه‌شان چادر مسافرتی است. بارندگی روزهای اخیر نیز گذران زندگی را برای آنها سخت‌تر از گذشته کرده‌است. اکبر سنجابی، فرماندار سرپل ذهاب در واکنش به اینکه نبیمی از مردم زلزله‌زده همچنان در چادر زندگی می‌کنند، می‌گوید: «آنها به دلیل اینکه نیاز به پول داشتند، از دریافت کانکس صرف‌نظر کرده‌و به‌جای آن پنج میلیون تومان دریافت کرده‌اند. قرار نیست که همه خانواده‌های سرپل ذهاب دریافت کنند، قرار بود که به‌خانواده‌های ساکن واحدهای تخریبی کانکس تحویل داده شود. در شهر سرپل ذهاب حدود پنج هزار واحد تخریبی داشتیم و در روستاها نیز تعداد این واحدها هفت هزار واحد گزارش شده و به‌همه این افراد نیز کانکس تعلق گرفته است.»

### هواپیمای ATR نباید بدون ELT پرواز می‌کرد

# اما واگرهای یک سقوط

### بالگردهای سپاه هواپیمای ساقط شده را شناسایی کردند



ابوالقاسم رحمانی روزنامه‌نگار

بعداز سقوط هواپیمای ATR شرکت هواپیمایی آسمان و بعد از گذشت سه روز بالاخره لاشه آن بین کوه‌های دنا پیدا شد اما چیزی که نیاز به بررسی‌ای دارد و بعد از این ماجرا بیشتر هم باید به آن پرداخت، علت وقوع حادثه بوده است. در همان ساعات ابتدایی وقوع حادثه از کارشناسان و مسئولان، تا مسافر جامانده از هواپیما و فعالان مجازی و رسانه‌ها گمانه‌زنی‌هایی را در ارتباط با سقوط این هواپیما مطرح کردند. این اظهارات همچون سایر اتفاقات درنداک و این چنینی دامنه‌وسعی داشت. یکی از موضوعات بحث شرایط جوی نامناسب بود که ابتدا از سسوی مسافر جامانده‌از پرواز وبعد هم از سوی مردم محلی منطقه سقوط هواپیما در سیریم مطرح شد.

#### ⓧ شرایط بد جوی و احتمال سقوط

کرامت ترکش نژاد یکی از مسافران پرواز هواپیمای سقوط کرده تهران- یاسوج بود که ناشی نیز در لیست ۶۰ نفره بوده و بلیت خود را نیز باطل نکرده بود و در آخرین لحظات و ساعت حرکت از مسافرت با این هواپیما منصرف شد. ترکش نژاد با تایید این خبر یکشنبه شب در گفت‌وگو با رسانه‌ها اظهار کرد: «در حالی که نام‌م‌م، در لیست ۶۰ نفره پرواز تهران- یاسوج به‌شمار ۴۰۴ بود اما با توجه به شرایط نامساعد جوی و اطلاعاتی که از سایت هواشناسی کشور گرفتم با احتمال لغو شدن پرواز به فرودگاه مهرآباد نفرتم.» وی تصریح کرد: «حتی راننده شرکت نیز ساعت ۶:۳۰ صبح در منزل منتظر سوار شدن اینجانب بود و اصرار بر دیر شدن می کرد اما ما مراجعه به سایت هواشناسی و پیش‌بینی وضعیت نامناسب هوایان احتمال رami دادم که به‌طور حتم این پرواز لغو می شود. شاهدان محلی هم که خبر از سقوط هواپیما دادند نیز مدعی شده بودند که آنقدر هوا بد و کولاک بود و آنقدر جریان باد زیاد بود که حتی اهالی منطقه صدای سقوط هواپیما را نشنیده‌اند.» این موضوع البته در برنامه نشست خبری شبکه دو سیما مطرح شد و کاپیتان بهادر عشاری، مدیر فنی آموزش شرکت آسمان آن را رد کرد و گفت تمامی شرایط مساعد و مهیا بوده است، «

خلبان حمیدرضا خلیلی نیز در این باره در گفت‌وگو با «فرهنگنگان» گفت: «من هم آن روز خبر داشتم و هم کمی بعد شنیدم که هوا شرایط بسیار بدی داشته است و کولاک شدید بوده اما فکر می‌کنم اگر کاپیتان تشخیص نمی‌داد و گزارش هواشناسی نمی‌آمد که هواساعد پرواز است، این کاپیتان باتجربه ودوست داشتنی وخلبان درجه یک هیچ‌وقت پرواز نمی کرد. پس گزارش می‌که از سوی هواشناسی این اجازه را به کاپیتان داده‌است که پرواز کند. موضوع دیگر در این باره درخواست کاپیتان جهت مینیوم آلٹی‌توت(ارتفاع کم‌ر ۱۷ هزار پایی) است که این هم موضوع نرمالی است چرا که هر هواپیمایی برای نشستن باید ارتفاع کم بکند و کاپیتان هم چنین درخواستی داشته است.»

#### ⓧ جانمایی بد فرودگاه

یکی از شبهاتی که از ابتدا درباره سقوط هواپیما مطرح شد، جانمایی بد فرودگاه یاسوج بود. این موضوع به این خاطر مطرح شد که به‌اذعان مسافران این نوع پرواز به

### انتقاد از یک مصوبه مجلس

براساس مصوبه‌ای که هفته گذشته مجلس تصویب کرد زمین‌ها و اراضی دولتی واگذار شده به افراد که تغییر کاربری داده و تغییراتی در آنها ایجاد شده، چنانچه امکان قلع‌وقمع آنها میسر نباشد، به شرط پرداخت قیمت روز زمین در مالکیت افراد باقی می‌ماند و درآمد حاصل از آن به‌خرانه‌داری کل کشور واریز می‌شود؛ مصوبه‌ای که باعث شده تا سازمان جنگل‌ها به آن اعتراض کند. مسعود منصور، معاون حفاظت و امور اراضی سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری می‌گوید: «واگذاری اراضی ملی با هدف توسعه تولید و اشتغال کشور انجام می‌شود، نه اشتباه فرودگاه یاسوج یا بنود تجهیزات رادار و ناوبری در این فرودگاه در فضای مجازی منتشر شده همگی کذب است و با توجه به پروازهایی که خود من بارها به این فرودگاه داشتم می‌توانم اعلام کنم که این فرودگاه در بهترین نقطه برای فرود و با تمامی تجهیزات لازم ناوبری در حال فعالیت است و هیچ‌گونه مشکلی از این منظر ندارد.»

خلبان حمیدرضا خلیلی نیز در این باره «فرهنگنگان»، گفت: «ارتفاع فرودگاه یاسوج حدود ۶ هزار پاست و اگر قرار بر این بود که فرودگاه جای دیگری ساخته شود یعنی حدود ۶۰ کیلومتری شهر، دیگر این فرودگاه مربوط به این شهر نمی‌شد و خارج از آن واقع می‌شد. این فرودگاه در جای مناسبی از جهت نزدیکی به شهر قرار گرفته است اما نباید فراموش کنیم که این فرودگاه اپروچ و تقرب سختی دارد به گونه‌ای که برای فرود آمدن در آن باید از طرح اپروچ خاص و سختی پیروی کنید و آن هم به خاطر وجود کوه‌ها در نزدیکی فرودگاه است چرا که ارتفاع کوه‌ها نزدیک به این طرح اپروچ و مینیم هم هواپیماها برای نشستن است. از طرف دیگر اینکه ارتفاع این شهر و فرودگاه از سطح دریا و آب‌های آزاد هم طوری است که فرودگاه را به ناچار آنجا خواهیم داشت. این فرودگاه جدیدا ساخته نشده و چون شهر یاسوج در نزدیکی کوه‌ها قرار دارد بنابراین ناچار هستیم در چنین شرایط و منطقه‌ای فرود داشته باشیم.»

#### ⓧ ATR-72 مناسب این گونه پروازهاست

عمر بالا و نامناسب بودن این نوع از هواپیماها جهت پرواز در این مسافت و شرایط جوی شبهه دیگری بود که به‌عنوان یکی از علل سقوط مطرح شد. خلبان خلیلی در این باره خاطرنشان کرد: «هواپیمای ATR-72 یکی از مناسب‌ترین هواپیماها برای پروازهای منطقه‌ای است اما موضوع قابل توجه این است که این هواپیما یک «سی چک» سنگین را گذرانده است. هواپیما باید ELT داشته باشد؛ ELT سیستمی است در هواپیما که اگر سانحه‌ای برای هواپیما پیشش بیاید می‌تواند با فرستادن فرانکس حتی از اعماق اقیانوس کاری بکند که محل سقوط هواپیما یا جعبه سیاه‌ان را پیدا کنند. این هواپیما ELT نداشته، هواپیمایی که ELT نداشته باشد یا ELT آن ولید نبوده یعنی کار نمی‌کرده است، نباید برای مسافربری پرواز کند. خیلی چیز خاصی نیست و ربطی هم به پرواز ندارد، فقط از این دستگاه برای پیدا کردن هواپیما و بودن و دیدن آن استفاده می‌شود. به نظر من تنها چیزی که می‌شود حدس زد، نه اینکه با یقین گفت، این است که هواپیما فقط دچار مشکل آب و هوایی شده است و یک موضوعی به نام «داون درفت» این موضوع در هوای بد و به‌خصوص نزدیک به کوه وجود دارد و قدرت این را دارد که هواپیمایی را در یک ارتفاعی به‌شدت به پایین بیاورد یا ارتفاع زیادی را از آن بگیرد و احتمال دارد بر مبنای تصورات ذهنی ما این هواپیما درخواست مینیمال ارتفاع را داده باشد و

### کاوش‌های غیرمجاز در خوزستان

تصاویر تازه‌ای از حفاری‌های غیرمجاز در شهر شوش منتشر شده که بیم آن می‌رود این حفاری‌ها روی عرصه ثبت جهانی شهر شوش صورت گرفته باشد. مدتی است که میراث فرهنگی استان خوزستان دچار بحران شده و مدیران سازمان میراث فرهنگی به جای رسیدگی فوری به وضعیت این استان تنها به تغییر مدیرکل میراث فرهنگی غیرمجاز در خوزستان افزایش یافته، تاکنون رئیس یگان حفاظت میراث فرهنگی حتی یک‌بار برای بررسی وضعیت به این استان سفر نکرده‌است. روسا و مدیران ارشد سازمان میراث فرهنگی نیز به‌تازگی تنها برای افتتاح پروژه‌های خرد گردشگری به شهرهای مختلف سفر می‌کنند اما کسی پیگیر میراث بحران‌زده استان خوزستان نیست. به گفته فعالان محیط‌زیستی استان خوزستان، این محوطه ۴۰۰ هکتار وسعت دارد و به‌راحتی روی آن رفت‌وآمد صورت می‌گیرد و حتی برخی موتورسواری می‌کنند. سرکشی به این محوطه، دائمی و مستمر نیست.

#### ⓧ دومین روز جست‌وجوی محل سقوط هواپیمای ATR-72 / عکس: تسنیم



#### ⓧ یافتن لاشه هواپیمای تهران- یاسوج از سوی نیروی هوافضای سپاه پاسداران

روز سه‌شنبه دو بالگرد نیروی هوافضای سپاه به‌محل اعزام شد و فرمانده این نیرو اعلام کرد که لاشه هواپیما پیدا شده و در تصاویری که از آن گرفته شده، آرم و نشان هواپیما نیز مشخص است.» سردار شریف با تاکید بر اینکه مهم‌ترین اقدام در این زمینه یافتن موقعیت هواپیما بود، خاطرنشان کرد: «به محض فراهم شدن شرایط جوی هم امکان هلی برد و هم امکان راهنمایی امدادگران از طریق دسترسی زمین به محل حادثه وجود خواهد داشت.»

وی گفت: «عملیات دسترسی به دلیل صعب‌العبور بودن و شرایط جوی مشکل است اما از این لحظه به بعد همه اقدامات روی نقطه پیدا شدن لاشه هواپیما متمرکز خواهد شد.»

مجازی درباره سقوط مطرح می‌شود. اسماعیل نجار، رئیس سازمان مدیریت بحران در این باره گفته است: «براساس تصمیمات اتخاذ شده، سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان سخنگوی حادثه سقوط هواپیمایی آسمان انتخاب شده است.» مدیریت این بحران در ابعاد ملی با سازمان مدیریت بحران است و استاندار کهگیلویه و بویراحمد نیز مسئول اطلاع‌رسانی در این زمینه هستند اما متأسفانه نیروهای امدادی مانند اورژانس و هلال احمر نیز به صورت لحظه به لحظه در مورد این سانحه اظهارنظر می‌کنند. در جلسات مختلف از این همکاران درخواست شده که نسبت به اطلاع‌رسانی‌های نادرست و گروهی خودداری کنند، متأسفانه هنوز این درخواست مورد وثوق قرار نگرفته و سازمان مدیریت بحران نیز از چنین وضعیتی گله‌مند است زیرا اخبار متعددی مخابره می‌شود که دقایقی بعد تکذیب می‌شود. سازمان هواپیمایی کشوری موظف بود در مورد مسائل فنی این پرواز اطلاع‌رسانی کند که سخنگوی این سازمان نیز به‌طور لحظه‌ای در این زمینه فعالیت می‌کند اما در زمینه مسائل امدادی و آمار جست‌وجو مقرر شده بود استاندار اقدام کند اما شاهد بودیم که دستگاه‌های مختلف نیز در این زمینه اطلاع‌رسانی کردند. اورژانس نباید در مورد سقوط هواپیما اطلاع‌رسانی کند و فقط باید به وظیفه خود مبنی بر امدادرسانی و درمان بیماران و مجروحان این حادثه اقدام کند اما گاهی هستند، چنین اظهارنظرها و انتشار نادرست اخبار، خود به بحران بزرگی تبدیل شده است که اذهان عمومی را آشفته می‌کند. انتظار می‌رود علی‌رغم تمام فرضیاتی که در ارتباط با سقوط ATR-72 شرکت آسمان مطرح شده است طی روزهای آینده با پیدا شدن جعبه سیاه تمام شبهات موجود برطرف و علل سقوط مشخص و خاطیان پاسخگو و مجازات شوند.

#### ⓧ اخبار ضدونقیض و تشویش اذهان

سوای علل سقوط و وقوع این حادثه دلخراش، اخباری و بعضا شایعاتی است که در فضای حقیقی و



شده بود. نام‌روستا «سرتپتان» بود. مردم زیر باران منتظر بودند و من سرمنده از اینکه دیر رسیدم. پول تهیه دارو نداشتند، دفترچه را از آنها می‌گرفتم که پزششان دارو تهیه کنیم. هر کدام غم‌غمه‌هایی داشتند. داستان‌هایی که فقط بغض را زیاد می‌کرد. اذان مغرب را که می‌گفتند دیگر ویزیت روستاهای دشت دیره تمام شده بود. خسته بودم اما تمکین، چرا باید رسیدگی به این صاحبان اصلی انقلاب در این روزهای بحرانی اینقدر ناکارآمد و فشل باشد. شب که برای استراحت به سرپل ذهاب برگشتم باران شدید شده بود. به حدی که آب از دره‌های کانکس‌ها روان شده بود و بالاش و پتو را خیس کرده بود. کانکس که این‌طور بود وای به حال چادرنشینانی که در سرپل ذهاب هنوز زیر چادر هستند. وای به حال من و مسئولان که این غم‌ها را می‌بینیم و از بی‌غیرتی دق نمی‌کنیم. وای به حال ما اشباح الرجال.

### پسماندسوزی در جنوب تهران

پسماندسوزی در استان تهران ازجمله معضلات زیست‌محیطی است که به گفته رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست تنها در جنوب تهران ۲۰ منطقه زباله‌سوزی وجود دارد که بخشی از آن در مناطق غرب استان ازجمله شهرستان‌های رباط کریم و بهارستان اتفاق می‌افتد. پیام سیف‌اللهی، مدیرعامل پسماند شهرداری شهرستان‌های رباط کریم و بهارستان به «ایسنا» می‌گوید: «متأسفانه تا زمانی که مدیریت یکپارچه در زمینه مدیریت پسماندسوزی در استان تهران شکل نگیرد، پسماندسوزی‌ها وجود خواهد داشت. متأسفانه برخی افراد از زباله‌سوزها با این استدلال که آنها فقیر هستند و نان خود را از زباله‌سوزی در می‌آورند، حمایت می‌کنند در حالی که زباله‌سوزی عاقبت زباله‌دزدی است که در حاشیه شهرها به‌ویژه اتوبان تهران- ساساه شکل می‌گیرد و اتفاق می‌افتد. در حال رازرسی با قوه قضائیه هستیم تا مأمورانی که با پسماندسوزی‌ها برخورد می‌کنند، کارت ضبط قضایی استانی داشته باشند.»

## یادداشت

## تجمل‌گرایی کالاهای مصرفی



محمدرضا امیری فعال اجتماعی

از موضوعات اصلی قابل بحث در بین انواع پخش‌های ارزشی و فرهنگی، پخش تجمل‌گرایی است که می‌توان از زوایای مختلف آن‌ا مورد بررسی قرار داد. یکی از عواملی که به‌عنوان شاخص می‌توان از آن برای رهگیری مصرف‌گرایی و در نهایت رسیدن به میزان تجمل در بین مردم رسید میزان و انواع کالاهایی است که از آن به‌عنوان کالای مصرفی نام برده می‌شود.

کالاهای مصرفی از این جهت اهمیت دارند که بیانگر سلیقه مصرفی مردم هستند؛ به‌طور خاص می‌توان از بین کالاهای مصرفی عامه متوجه این موضوع شد که بیشتر مصرف و خرید مردم از بین کالاهای ضروری و نیازمندی‌های زندگی است یا اینکه کالاهای تجملاتی در صدر لیست‌های خرید قرار دارد. به‌طور مثال اگر مردم کالاهای روزمره و نیازمندی عادی را در اولویت خرید داشته باشند، آنگاه با توجه به میزان ثروت اجتماعی که در دستان اقشار متوسط و ضعیف است و نوع گرایشات و خاصیت‌های عمومی قابل تعبیر و پیش‌بینی خواهد بود.

پس کالاهای مصرفی که یکی از اصلی‌ترین متغیرهای مستقل برای شناخت اوضاع اجتماعی یک جامعه به حساب می‌آید، از موضوعات بسیار مهم در رابطه با کالاهای مصرفی کشورهای تولیدکننده انحصارات و مبدأ آن است.

گرچه برای صادر کردن یک فرهنگ یا ارزش از یک نقطه به نقطه دیگر روش‌های نـرم مختلفی را می‌توان پیش گرفت که غالباً در حوزه فناوری‌های اطلاعات و هنر قرار دارند اما بسته‌های کالاهای مصرفی به نوبه خود سلاقی و فرهنگ مرکز را به پیرامونی‌ها منتشر می‌کند، حتی اگر این اتفاق ناخواسته رخ دهد، اما کالاهای گاهی مانند رابط‌های بین فرهنگی عمل می‌کنند. این موضوع بیان می‌کند همان‌طور که نوع و میزان این کالاهای مصرفی اهمیت دارد، در صورت وارداتی بودن، کشور سازنده کالا هم اهمیت زیادی در تاثیرگذاری‌های آتی دارد.

مسئله پخش یک تفکر و نگرش یا سبک زندگی به وسیله کالاهای مصرفی در هر جامعه‌ای از طریق کسانی آغاز می‌شود که بیشتر با فضا و محیط این کالاهای برخورد داشته‌اند؛ به بیان دیگر برای تغییر رویه در مصرف کالاهای گسترش آنها ابتدا قشری از جامعه اقدام به این کار می‌کند که توان مالی تغییر سبک زندگی خود را داشته باشد و در محیط‌های جدید که این اقلام عرضه می‌شوند رفت‌وآمد داشته باشد.

اگر سعی کنیم با یک نگاه تاریخی به موضوع بنگریم، خواهیم دید که غالب کالاهای روزمره زندگی امروز به نوعی خروجی فرهنگ اروپایی و غربی و جذب شده در ایران توسط تاجران است. درواقع تا قبل از انقلاب اسلامی کالاهای توسط تجاری که توان رفت‌وآمد داشتند، براساس مناسبات مالی خودشان و محوریت سود و ضرر انتخاب می‌شدند، البته ممکن بود عکس این روش هم باشد یعنی تاجر صادر کننده کالا با نیازسنجی بازار ایران اقدام به واردات کنند اما طی چند دهه گذشته و متأثر از فضای گسترده اطلاعات مجازی دسترسی نوع نیازمندی کالاهای دیگر توسط تاجر و مناسبات اقتصادی تعیین نمی‌شود بلکه ایجاد نیاز شاخص‌ها و فواید بیشتری پیدا کرده که خارج از موضوعیت بحث این یادداشت است.

یکی از اصولی که همواره در تمام مناسبات علمی می‌توان آن را دید اصلی است که می‌گوید هر چیزی از جایی که زیاد باشد به جایی که کمتر است می‌رود. این اصل شاید در ابتدا گزاره‌ای پیش‌پا افتاده و بدیهی جلوه کند اما صحت و اهمیتش زمانی ظاهر می‌شود که در موارد خاص و مثال‌ها از آن استفاده کنیم. پیش‌نیاز هر پخشی برای هر رویدادی ابتدا ایجاد بستر برخورد بین کنشگران و ظرف‌هایی است که پذیرنده رویداد خواهند بود؛ در واقع قشر ثروتمند ایرانی دارای قدرت خرید کالاهای خارجی براساس نبود محیط تحصیلی، تفریحی و پزشکی مناسب، در اواخر دوره پهلوی به خارج از کشور روی می‌آورد یعنی قشر متوسط ایران آنجا که فضا برای خود را کم می‌بیند و امکانات مورد نیاز را به دست نمی‌آورد از جایی که خود را برای آن زیاد می‌بیند، به مکانی مهاجرت می‌کند که خود را در بدو ورود کمتر از سطح فرهنگی جامعه مقصد می‌پندارد و گاهی خودباختگی‌اش را نمی‌تواند انکار کند. با افزایش تعداد این مهاجران و زندگی در این کشورها، خرید و مصرف طیف جدیدی از کالاهای توسط ایرانی‌های طبقه متوسط (نه اشراف و ثروتمندان) مانند سیران آداب و رسوم و فرهنگ‌های عربی در سطح کلان وارد جامعه ایران می‌شود.

در ادامه بر این موضوع تاکید خواهیم کردکه گسترش این کالاهای پس از ورود چگونه بوده و چه ساختاری را از خود ایجاد کرده‌است؟