

## جمهوری جهل و جنایت و دروغ! (درباره سقوط هواپیما در ارومیه)

بهرام رحمانی

[bamdadpress@ownit.nu](mailto:bamdadpress@ownit.nu)

یک فروند بوئینگ ۷۲۷ به شماره پرواز ۲۷۷ متعلق به شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) در مسیر تهران - ارومیه ساعت ۱۹ و ۴۵ دقیقه یکشنبه شب ۱۹ دی ۸۹، در نزدیکی فرودگاه ارومیه با ۱۰۵ نفر سرنشین دچار سانحه شد که بر اثر آن ۷۸ نفر از مسافران کشته شدند و ۲۷ نفر نیز مجروح گردیدند. هم چنین از مجموع یازده خدمه این پرواز فقط یک مهماندار به نام «زهرا آهویی» و محسن عسگرزاده از کادر امنیت پرواز زنده ماندند و سایر کادر پرواز به همراه خلبان جان خود را در این حادثه از دست دادند.

هر چند شنیدن خبر سانحه هوایی و زمینی در حاکمیت جمهوری جهل و جنایت و دروغ به خبری عادی تبدیل گشته، اما جان باختن ۷۸ نفر در این سانحه و جراحت سنگین بر پیکر ۲۷ نفر و درد و رنج بازماندگان آن ها، امری نیست که به این زودی ها از حافظه مردم ارومیه و ایران به یاد فراموشی سپرده شود.

مقامات و مسئولین در مورد این حادثه هم چون حوادث دیگر کشور، اطلاعات ضد و نقیضی به جامعه می دهند. اما در این مورد اظهارنظر وزیر راه و ترابری بیش از همه جلب توجه می کرد؛ او، قبل از این که با بازماندگان قربانیان اعلام همدردی کند به تبرئه کردن حکومت شان برخاست و ادعا کرد که آمار حوادث هوایی در ایران کم تر از کشورهای دیگر است. در حالی که این دروغ بزرگی ست و حوادث هوایی در ایران چندین برابر کشورهای دیگر است. حتی هواپیمایی که در ارومیه سقوط کرد قبلا نیز یک بار به زمین خورده بود و بر اساس قوانین هوایی اتحادیه اروپا، حق پرواز نداشت.

حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری دولت احمدی نژاد، که به دنبال حادثه سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ به همراه هیاتی خود را به ارومیه رسانده بود در گفتگو با مهر افزود: این دومین حادثه با این وسعت طی ۲/۵ سال گذشته در کشور است که آمار بالایی محسوب نمی شود. او، هم چنین از پیدا شدن جعبه سیاه هواپیما و پیگیری علت حادثه خبر داده و متذکر شده که علت سقوط تنها به دلیل بدی آب و هوا و نه نقص فنی هواپیما بوده است. اما بر خلاف ادعای وزیر وزیر راه، حسینعلی شهبازی، عضو کمیسیون بهداشت مجلس گفته است، به علت تحریم، هواپیماهای کشور ما از استاندارد خارج شده و اکثرا فرسوده هستند. هم چنین کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز از تشکیل اولین جلسه این کمیسیون با محوریت موضوع حادثه سقوط این هواپیما خبر داده و بهبهانی باید در جمع اعضای این کمیسیون راجع به حادثه رخ داده توضیح دهد.

احمد مجیدی، معاون مدیریت بحران وزارت راه و ترابری در گفتگو با خبرنگار «ایران»، در خصوص تاکید وزیر راه و ترابری مبنی بر نبود نقص فنی در سانحه سقوط این هواپیما گفت: «حدود ۶ - ۵ ماه زمان نیاز است تا عوامل موثر در سانحه مذکور به صورت کارشناسی شناسایی شود.» انتشار گزارش هایی مبنی بر این که نمی بایست به هواپیمای سانحه دیده به علت شرایط بد جوی اجازه پرواز داده می شد وزیر راه را به واکنش واداشت. وزیر راه و ترابری، با توجیه این که در شرایط نامساعد جوی مردم فشار می آورند که پرواز انجام شود، گفت: «چیزی که در این حادثه مطرح نبوده، بحث مدیریتی است.»

وزیر راه و ترابری، درباره این که طبق گلایه مجروحان سانحه چرا با وجود نامساعد بودن شرایط جوی به هواپیما اجازه پرواز داده می شود؟ آن را به گردن مردم انداخت و این گونه توجیه کرد: مردم فشار می آورند؛ هم اکنون هم دوباره مسافران می خواهند یک فروند ایرباس را با فشار از فرودگاه مهرآباد به مقصد ارومیه پرواز دهند. در حالی که می گویم من از آن جا می آیم و هوا مساعد نیست، اما مسافران بازهم درخواست پرواز دارند و کوتاه نمی آیند.

سئوال این است هنگامی که مردم، حق مسلم خودشان را از دولت می خواهند چرا با تهدید و سرکوب و شکنجه و زندان و اعدام روبرو می شوند؛ پس چگونه است به خواست مردم این

قدر احترام گذاشته می شود که با فشار آن ها، هواپیمای آسیب دیده و در فضای جوی بد را پر از مسافر به پرواز در می آورند؟! گفته می شود که خلبان بوئینگ سانحه دیده که خود نیز در این حادثه جان باخت یکی از زنده ترین و با تجربه ترین خلبانان ایران بود. فریدون دادرسی، خلبان هواپیمای مذکور حداقل ۵۸۰۰ ساعت پرواز با هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ داشته و ۲۴ سال هم سابقه پرواز. به گفته کارشناسان، تمام سوانح هوایی حاصل سه عامل مهم شامل خطای انسانی، شرایط جوی و عوامل فیزیکی که همان نقص فنی است، می باشد. که گاهی يك یا دو عامل و بعضا هر سه مورد سبب ساز سوانح دردناك هوایی می شوند. یک کارشناس به یکی از رسانه ها گفته است در عصر هواشناسی مدرن قرن بیست و یکم که از يك هفته قبل جریانات هوا را به خوبی پیش بینی می کنند، کاپیتان پرواز زنده یاد «فریدون دادرسی» که دست بر قضا معلم خلبان بوئینگ ۷۲۷ هم بوده است، از وضعیت فرودگاهی که قرار بود فرود بیاید بی اطلاع بوده باشد؟! البته این نکته را اضافه کنم: ایران ایری ها در پاسخ به این پرسش بنده فرمودند: بار ها اتفاق افتاده بود که پیش بینی های آرایه شده هوا کاملا غلط از آب در می آمد و مثال های فراوانی در این مورد به خاطر می آوردند. اما صادقانه عرض کنم از يك استاد خلبان با تجربه کم اهمیت دادن به این اصل بسیار مهم واقعا بعید به نظر می رسد.

یکی دیگر از اقدامات بی شرمانه و نمایشی وزیر راه و ترابری در ارومیه، خشم مردم عزادار این شهر داغ دیده را برانگیخت. به گزارش خبرگزاری «عصر ایران»، ده ها هزار نفر از مردم سوگوار ارومیه که روز سه شنبه ۲۱ دی ماه، برای تشییع پیکرهای عزیزان خود و بدرقه آن در مرکز شهر گرد آمده بودند، بنرهای بزرگ متعددی را دیدند که با سرعت عمل عجیب وزرات راه، در آن شرایط بحرانی چاپ شده و به بهانه تسلیت حمید بهبهانی و منقش به عکس رنگی وزیر در مسیر تشییع جنازه نصب شده بودند!

تبلیغ برای وزیر، آن هم درست در میان شیون و زاری خانواده های قربانیان و در شرایطی که افکار عمومی وزیر راه را مکلف به پاسخ گویی و شایسته برکناری می دانند، واکنش های منفی مردم را به دنبال داشت به گونه ای که با بالا گرفتن اعتراضات، ساعاتی پس از نصب این بنرها در مسیر تشییع جنازه، مسئولان نسبت به جمع آوری آن ها اقدام کردند. بنا به همین گزارش، مردم ارومیه می گفتند در حالی که ما مشغول عزاداری بودیم و مجروحان نیز در بیمارستان ها با مرگ دست و پنجه نرم می کردند، مسئولان راه و ترابری شبانه در حال طراحی، چاپ و نصب بنرهای تبلیغی حمید بهبهانی در خیابان ها بوده اند! این وقاحت وزیر راه و ترابری و عدم احساس مسئولیت در قبال این حادثه و حوادث قبل از آن، سبب شد که حتی صدای نماینده ارومیه در مجلس ارتجاع نیز در بیاید. نماینده ارومیه، با بیان این که استعفای وزیر راه، حداقل انتظار از وی بود، گفت: از رییس جمهور توقع است که نسبت به ادامه همکاری وزیر راه تجدیدنظر کند.

سلیمان ذاکر، در نطق خود هم چنین از هیات رییس خواست تا بدون فوت وقت، نمایندگان را برای استیضاح وزیر راه همراهی کنند. او، با طرح این سؤال که شما مسئولین با کدام عقل، اجازه پرواز به هواپیمای سی ساله با نقص فنی می دهید، گفت: این حوادث اعتبار نظام را در تمامی دنیا زیر سؤال می برد. در دنیا حساسیت مسئولان نسبت به جان انسان ها بسیار بالاتر است.

ذاکر، با اشاره به این که ایران کشور فقیری نیست، خطاب به مسئولان وزارت راه گفت: به جای این همه وقت گیری در بیمه پروازها و مثلا کار کارشناسی، پول مملکت را صرف خرید هواپیما کنید که هواپیماهای بیش از ۲۰ ساله را که مخصوص باربری است، برای مسافربری استفاده نکنید.

او، با بیان این که در دوره وزارت بهبهانی چهار هواپیما سقوط کرده است، او را به بررسی و مقایسه سیستم حمل و نقل ایران با برخی کشورهای بی نام و نشان کرد و گفت: اگر راه آهن ارومیه را ساخته بودید، شاید این مشکل پیش نمی آمد.

حادثه ناگوار که حوالی ساعت ۱۹ و ۴۰ دقیقه شب روی داد، پیامک و تماس های مکرر مردم به کار افتاد و خبر سانحه هوایی همراه با نگرانی و تشویق عظیم تمام شهر ارومیه را فرا گرفت.

صدای آژیرهای پی در پی اوزانس سکوت سنگین شب را در ارومیه شکسته بود و اضطراب و نگرانی تمام شهر را فرا گرفت.

هوایمای بوئینگ ۷۲۷ خطوط هوایی ایران ایر که با دو ساعت و ۴۵ تاخیر از فرودگاه مهرآباد تهران برخاسته بود درست حوالی «ترمنه» با زمین برخورد کرد و متلاشی شد.

به دلیل شرایط بسیار نامناسب جوی، بارش سنگین برف، سختی و صعب العبور بودن مسیر راه و محل حادثه، عدم آتن دهی گوشی های همراه، ممانعت از حضور برخی خبرنگاران توسط نیروهای نظامی برای حضور در محل سانحه، تجمع و خیل گسترده اهالی روستاهای اطراف و عزیمت خانواده های مسافران برای حضور در محل این حادثه همه و همه دست به هم داده بودند تا جزئیات کامل حادثه در ساعات ابتدایی در هاله ای از ابهام باقی بماند.

براساس اعلام برخی سایت های خبری اهالی روستاهای کلیساکندی از نخستین کسانی بودند که بلافاصله بعد از مشاهده نزدیک شدن شئی نورانی و برخورد آن با زمین به یاری مصدومان شتافتند.

هزاران نفر از اهالی محل و اقوام و آشنایان مسافران هوایما در زیر سرما و بوران تا ساعت ها در محل حادثه تجمع کرده بودند. به دلیل این که هوایما در لحظه سقوط آتش نگرفته بود امید به سلامت و زنده بودن برخی مسافران بیش از پیش می نمود.

حسین حقیقی، نخستین مجروحی بود که پس از سقوط هوایما توسط روستائیان منطقه از هوایما خارج و به مراکز درمانی انتقال داده شد.

وی که حدود ۲۸ تا ۳۰ ساله به نظر می رسید، گفت: هوایما، یک و یا دو دقیقه بعد از صحبت خلبان که خواستار بستن کمربندهای ایمنی شده بود ناگهان اوج گرفت و یک دقیقه بعد صدای شکستن بال های هوایما را شنیدیم و بلافاصله صدای ناله مسافران بلند شد و دیگر چیزی نفهمیدم.

سازمان انتقال خون ارومیه، به دلیل ازدحام مردم برای اهداء خون به مجروحین حادثه فرصت رسیدگی به مراجعان را نداشت و صفی طولانی مقابل درب این سازمان در خیابان مدرس کشیده شده بود.

هوایما پس از برخورد با زمین به سه تکه بزرگ و سه تکه کوچک تر تقسیم شده است. بوئینگ حادثه دیده در یک زمین خالی بین باغ های سیب و انگور سقوط کرده است.

روستائیان که در نخستین دقایق حادثه در محل حاضر شده بودند، کمک شایانی در امداد رسانی اولیه داشته اند. شاهدان عینی گفته اند که اکثر کشته ها و مجروح ها در درون هوایما بوده اند، با این حال، دست کم یک جوان را دیده اند که به فاصله چند صد متری پرتاب شده بود و در دقایق اولیه بعد از سقوط هم زنده بود اما به علت جراحات زیاد جان خود را از دست داد. اولین شاهد عینی سانحه که خبر سقوط را اعلام کرده، یکی از اهالی روستاهای اطراف بوده که اتفاقا کارمند فرودگاه ارومیه نیز هست و بلافاصله مراتب را به فرودگاه مخابره کرده است.

پس از آن که این هوایمای بوئینگ ۷۲۷ در نزدیکی ارومیه دچار سانحه شد، سازمان هوایمایی کشوری از چهار شرکت هوایی خواست تا «با عنایت به سوانح اخیر» از به کارگیری هوایماهای توپولف از ابتدای اسفندماه امسال خودداری کنند.

در نامه رضا نخجوانی، رییس سازمان هوایمایی کشوری ایران، خطاب به شرکت های هوایمایی ایران ایرتور، کیش ایر، تابان و کاسپین آمده است که «با عنایت به اعلام قبلی این سازمان و سوانح اخیر و هم چنین انقضای تاریخ فعالیت هوایماهای توپولف ۱۵۴ در تاریخ سی ام بهمن ماه امسال، مقتضی است به منظور پیشگیری از هرگونه عوارض اجتماعی و... از برنامه ریزی و ایجاد تعهد برای ادامه پروازها با هوایماهای مذکور از تاریخ یکم اسفندماه جدا خودداری کنند.»

چهار شرکت هوایمایی یاد شده، شرکت هایی هستند که هم چنان در برنامه پروازی خود از هوایماهای توپولف استفاده می کنند و رییس سازمان هوایمایی کشوری در نامه خود که به

تاریخ ۲۰ دی ماه ۸۹، یک روز پس از سانحه بوئینگ در ارومیه، ارسال شده عواقب ناشی از بی توجهی به این اخطار را متوجه این شرکت ها دانسته است. کارشناسان امور هوایی می گویند پر خطرترین هواپیماها در ایران، شرکت های سازنده معتبر هواپیمای بوئینگ آمریکا و ایرباس فرانسه هستند که هر دو نیز ایران را برای فروش مستقیم هواپیمای نو تحریم کرده اند و در این بین ایران تنها به هواپیماهای کارکرده ای چون فوکر که از سال ۱۹۹۷ میلادی تولید نمی شود دسترسی داشته اما ظاهراً توپولف و آنتونوف های از رده خارج شده اند اما هم چنان پرواز می کنند؟!

از سوی دیگر، در بخش هواپیماهای آموزشی نیز متاسفانه سوانح پر شماری دیده می شود که بعضاً به دلیل بی دقتی های واضحی منجر به فاجعه شده است که این موضوع نیز جای تامل و تدبیر ویژه دارد.

در حال حاضر بسیاری از هواپیماهای ایرانی، از جمله بیش از نیمی از ناوگان هوایی ایران ایر اجازه عبور از آسمان اروپا را ندارند و شرکت هواپیمایی ایران ایر از این گروه هواپیماهای خود، فقط در مسیرهای داخلی استفاده می کند.

در تاریخ سوانح هوایی سی سال اخیر ایران، تاکنون سه هواپیمای بوئینگ ۱۵۴ دچار سانحه منجر به مرگ شده اند که آخرین آن ها یک هواپیمای متعلق به شرکت هواپیمایی کاسپین بود که ۲۴ تیر ماه ۸۸ در مسیر تهران - ایروان، بر فراز قزوین سقوط کرد و همه ۱۶۸ سرنشین آن کشته شدند.

خبرگزاری مهر، طی گزارشی یادآور شده است که در حال حاضر ۱۷ فروند توپولف ۱۵۴ در ناوگان هوایی ایران فعال هستند که از این تعداد، ۱۱ فروند متعلق به ایران ایرتور، دو فروند متعلق به کیش ایر، سه فروند متعلق به کاسپین و یک فروند متعلق به تابان است. بر اساس این گزارش، شرکت ایران ایرتور در ماه های گذشته دو فروند توپولف ۱۵۴ را از ناوگان خود خارج کرده، سه فروند هواپیمای متعلق به شرکت هواپیمایی ارم نیز که مجوز فعالیتش به حالت تعلیق درآمده، در فرودگاه مهرآباد زمین گیر هستند.

با سقوط بوئینگ ۷۲۷ در ارومیه، هفتمین سانحه هوایی دلخراش از ۱۳۸۴ تاکنون رقم زده شد. با ۷۸ قربانی بوئینگ ایران ایر در ارومیه، از ۱۳۸۴ تاکنون مجموعاً ۴۱۶ نفر در ایران قربانی سوانح هوایی شدند و هم چنان مسئولان علت مرگ شهروندان را عامل انسانی و جالب تر از آن سرمای هوا معرفی می کنند. گویی در کشورهای دیگری که دچار یخبندان هستند، هواپیمایی پرواز نمی کند.

تنها سوانح هوایی بعد از سال ۱۳۸۴، به شرح زیر است:

۱ اردیبهشت ۱۳۸۴: یک فروند بوئینگ ۷۰۷ هواپیمایی ساها که در مسیر کیش- تهران در حرکت بود در فرودگاه مهرآباد از مسیر منحرف شد و وارد رودخانه کن شد. در این حادثه یک نفر کشته شد.

۱۹ دی ۱۳۸۴: یک هواپیمای فالکن-۲۰ در شمال غرب ایران سقوط کرد و تعدادی از مقامات ارشد سپاه، از جمله سردار احمد کاظمی، فرمانده نیروی زمینی سپاه، به قتل رسیدند.

۱۵ آذر ۱۳۸۴: یک فروند هواپیمای سی-۱۳۰ ارتش ایران که حاوی خبرنگاران و پرسنل ارتش بود، بر روی منطقه ای مسکونی در تهران سقوط کرد که بیش از ۱۱۰ کشته برجای گذاشت.

۶ آذر ۱۳۸۵: یک فروند هواپیمای آنتونوف ۷۴ متعلق به سپاه پاسداران حکومت اسلامی در فرودگاه مهرآباد سقوط کرد. در این حادثه ۳۶ نفر کشته و ۲ نفر زخمی شدند.

۱۰ شهریور ۱۳۸۵: سقوط هواپیمای توپولوف-۱۵۴ شرکت ایران ایرتور در فرودگاه مشهد. این هواپیما در مسیر بندر عباس-مشهد در حال حرکت بود. این هواپیما حامل ۱۴۸ مسافر بود. در این حادثه ۲۸ نفر کشته و ۵۰ نفر زخمی شدند.

۱۲ دی ۱۳۸۶: یک فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ شرکت ایران ایر هنگام برخاستن از باند فرودگاه مهرآباد دچار حادثه شد. این هواپیما که حدود صد مسافر داشت، قرار بود از تهران به مقصد شیراز پرواز کند، اما چرخ های هواپیما هنگام برخاستن به علت انحراف از باند فرودگاه کنده شد و بال هواپیما آتش گرفت.

۲۷ بهمن ۱۳۸۷: هواپیمای مسافربری ایران ۱۴۰ در حوالی فرودگاه شاهین شهر اصفهان سقوط کرد و تمامی پنج سرنشین هواپیما جان باختند.

۳ شهریور ۱۳۸۷: سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ ایرانی در اجاره شرکت هواپیمایی آیتک ایر قرقیزستان با ۹۰ مسافر که ۷۰ نفر از آنان جان باختند.

۴ بهمن ۱۳۸۸: يك فروند توپولف تی یو-۱۵۴ با ۱۵۷ مسافر پس از فرود روی باند فرودگاه مشهد آتش گرفت. در اثر این حادثه داخل هواپیما به کل سوخته و بال سمت راست و دم و چرخ هواپیما جدا شدند و ۴۲ تن از مسافران به بیمارستان منتقل شدند.

۲۴ تیر ۱۳۸۸: سانحه مرگبار توپولف تی یو-۱۵۴ متعلق به هواپیمایی کاسپین ۱۶۸ کشته برجای گذاشت.

۲۰ مرداد ۱۳۸۸: يك فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ در پرواز شماره ۷۲۹ هواپیمایی آسمان در فرودگاه اصفهان دچار سانحه شد. به علت فرود نامناسب عوامل پرواز یکی از چرخ ها ترکیده و آتش گرفت. درهای این هواپیما بسته بوده و در حالی که مسافران داخل بودند ماموران فرودگاه به اطفای حریق مشغول شدند و سرانجام پس از خاموش کردن آتش مسافران از هواپیما خارج شدند.

۲ مرداد ۱۳۸۸: پرواز شماره ۱۵۲۵ هواپیمایی آریا تور که از تهران به مشهد حرکت می کرد ساعت ۱۸ و ۵ دقیقه دوم مرداد ماه در فرودگاه مشهد، در نتیجه باز نشدن چرخ جلو و هم چنین اشکال در چرخ های عقب در هنگام فرود از باند خارج شد و به دیوار فرودگاه برخورد نمود.

در این حادثه حداقل ۱۷ نفر (۳ مسافر و ۱۴ خدمه پرواز) کشته و ۲۰ نفر نیز مجروح شدند. این هواپیما از نوع ایلوشین-۶۲ و مجموع مسافران و خدمه آن ۱۶۰ نفر بوده است. خبرگزاری فارس، به نقل از سخن گوی سازمان هواپیمایی، سرعت بالای هواپیما را علت سانحه عنوان نمود.

۲۴ تیر ۱۳۸۸: يك فروند هواپیمای مسافربری از نوع توپولف تی یو-۱۵۴ متعلق به شرکت هواپیمایی کاسپین که عازم ارمنستان بود دقایقی پس از بلند شدن از فرودگاه امام خمینی تهران در ۱۲ کیلومتری جنوب قزوین بین منطقه فارسین و جنت آباد در بخش مرکزی قزوین سقوط کرد که منجر به کشته شدن تمامی ۱۶۸ نفر سرنشین (مسافر و خدمه) این هواپیما شد.

۱۹ دی ۱۳۸۹: يك فروند هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۳۷ شرکت هواپیمایی ایران ایر، که از تهران به سمت ارومیه پرواز می کرد با ۱۰۵ سرنشین (۹۳ مسافر - ۱۲ خدمه) در نزدیکی ارومیه سقوط کرد و در طی این حادثه ۷۸ نفر کشته و ۲۷ نفر هم مجروح شده اند.

فقط ناوگان هوایی حکومت اسلامی نیست که قربانی می گیرد، بلکه ناوگان زمینی آن نیز به بزرگ ترین قتل گاه مسافران، تبدیل شده است.

آمارهای تکان دهنده ای که از سوی یک موسسه پژوهشی وابسته به حکومت انتشار یافته، یکی از ابعاد بحران و فجایع انسانی در جاده ها و مرگ و میر ناشی از آن را نشان می دهد. و یا سخنان وزیر راه و ترابری، که به نوعی به بی توجهی دولت به ناوگان حمل و نقل کشور و کسر بودجه آن، اقرار کرده است.

اگر سخنان بهبهانی، وزیر راه و ترابری در جلسه صبحانه با اعضای اتاق بازرگانی در تهران در صبح امروز ۱۱ مرداد ۸۹ را هم در نظر بگیریم که درباره وضعیت ناوگان حمل و نقل کشور به اعضای اتاق بازرگانی گفته است: «بندر چابهار تا امروز توسعه نیافته»؛ «بودجه وزارت راه برای (احداث) حدود حداکثر ۲۰۰ کیلومتر کافی است»، «حدود ۵۰ درصد از برنامه توسعه چهارم در بخش راه متحقق شده»، «چون ۵۵ هزار میلیارد تومان برای ساخت تجهیزات نیاز بوده که ۴۸ درصد آن پرداخت شده» است، «۵۰ هزار کامیون بالای ۴۰ سال داریم که تلاش می کنیم عمر این کامیون ها را کاهش دهیم.» و... بهبهانی، هم چنین در مورد آمار بالای کشته های جاده ای هم گفت: «جاده ها برای ۲۰ سال ساخته می شوند ولی با این بار اضافه ای که بر روی جاده ها می رود باعث می شود که عمر جاده ها به ۲ سال برسد.»

یحیی آل اسحاق، رییس اتاق بازرگانی تهران هم در این نشست به بدهی هزار میلیارد تومانی وزارت راه به پیمان کاران اشاره کرد و گفت: پیمان کاران هزار میلیارد تومان از وزارت طلب کار هستند و دولت باید به این مطالبات توجه کند.

آمارهای پژوهشکده حمل و نقل، در رابطه با مرگ و میر مسافران در جاده های کشور نیز بسیار تکان دهنده و هولناک است: «از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۸۶ نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر جان خود را در تصادفات جاده ای از دست داده اند.»

به گزارش روزنامه دنیای اقتصاد، تازه ترین بررسی ها در «برآورد هزینه های تصادفات جاده ای ایران» در سال ۱۳۸۶ نشان می دهد که هزینه ای بالغ بر ۱۸ هزار میلیارد تومان معادل ۱۸ میلیارد دلار به کشور وارد شده است.

پژوهشکده حمل و نقل که زیر نظر وزارت راه و ترابری فعالیت می کند، با انتشار گزارشی درباره آمار تصادفات جاده ای در ایران و مقایسه آن با سایر کشورها نشان می دهد که ایران بین سال های ۲۰۰۴ - ۲۰۰۲ میلادی جایگاه دوم جهانی را پس از کشور السالوادر از نظر «تعداد کشته به یکصد هزار نفر جمعیت» در تصادفات جاده ای به خود اختصاص داده است. بر این اساس در السالوادر تعداد کشته به یکصد هزار نفر جمعیت در تصادفات جاده ای در سال های مورد بررسی ۴۳ نفر و در ایران ۴۱ نفر بوده است. این تعداد برای کشور انگلستان ۶ نفر، آمریکا ۱۷ نفر، چین ۶ نفر و هند ۱۵ نفر بوده است. همین آمار نشان می دهد از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۸۶ نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر در تصادفات جاده ای در سراسر کشور جان خود را از دست داده اند.

در گزارش پژوهشکده حمل و نقل، این گونه نتیجه گیری شده است که در سال ۱۳۸۶، هزینه تصادفات برای مجموع تصادفات درون شهری و برون شهری و با احتساب اثر یارانه ها در مجموع ۱۸ هزار میلیارد تومان معادل ۱۸ میلیارد دلار برآورد شده است. براساس این گزارش، هزینه تصادفات کشور در سال ۱۳۸۶ از کل تولیدات ناخالص داخلی بیش از ۵۰ درصد کشورهای جهان نظیر غنا، اردن، بحرین و بیش تر بوده است.

براساس همین گزارش، هر خانواده ایرانی در سال ۱۳۸۶ به طور متوسط حدود یک بیلیون تومان بابت تصادفات ترافیکی در کشور هزینه متحمل شده است. در این گزارش عنوان شده است که هزینه ۱۸ میلیارد دلاری تصادفات در سال ۸۶ به تنهایی ۳۳ سال بودجه فعلی راهداری کشور، ۲۲۰ سال بودجه فعلی ایمنی سازی نقاط حادثه خیز کشور، هزینه ایجاد ۲ میلیون شغل برای جوانان یا خرید ۶۰ فروند هواپیمای ایرباس را تامین کرد. در این گزارش، نرخ بازگشت سرمایه گذاری در ارتقای ایمنی ترافیکی دست کم ۳۶۰ درصد پیش بینی شده است و البته مرکز تحقیقات RTL انگلستان این رقم را برای ایران تا هزار درصد هم محاسبه کرده است.

پژوهشکده حمل و نقل، در شرایطی آمارهای مربوط به سال های ۱۳۷۳ تا ۱۳۸۶ را منتشر کرده است که آمارهای بعدی هم نشان می دهد روند تصادفات جاده ای در ایران از سال ۱۳۸۶ به بعد هم سیر صعودی داشته یا حداکثر در همان حد سال ۱۳۸۶ باقی مانده است. اگر بخواهیم هزینه تصادفات را طی ۵ سال اخیر یعنی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ برآورد کنیم، نزدیک به ۹۰ میلیارد دلار زیان ناشی از تصادفات به کشور وارد شده است که خود یک رقم قابل توجه و هشدار دهنده به حساب می آید.

برآورد کارشناسان خارجی هم نشان می دهد که میزان مرگ و میر در جاده های ایران جزو بالاترین ها در جهان است و در شمار چند کشور اول جهان از نظر دادن تلفات در تصادفات جاده ای به شمار می آید.

همه شواهد و آمارها نشان می دهند که برخلاف ادعای بی شرمانه و وقیحانه وزیر راه و ترابری، مبنی بر این که آمار سوانح هوایی در ایران نسبت به کشورهای دیگر کم تر است دروغی بیش نیست. البته دولت نهم و دهم به ریاست احمدی نژاد، بی شرمی، دروغ گویی و انکار واقعیت ها، دزدی و فساد اقتصادی، جهل و جنایت را در حاکمیت سه دهه حکومت اسلامی به اوج رسانده است.

حمید بهبهانی وزیر راه در دولت نهم و دهم، بلافاصله پس از سانحه هوایی ارومیه و کشته و زخمی شدن بیش از ۱۰۰ نفر از مسافران اعلام کرده است که هنوز هم آمار سوانح هوایی ایران نسبت به متوسط حوادث هوایی جهان پایین است. او، در این اظهارنظر دروغین خود، حتی در باره این فاجعه بزرگ انسانی، پیام تسلیت نیز نداد. در حالی که بنا به گزارش خبرگزاری های حکومتی نیز سوانح هوایی در طول ۶ سال عمر دو دولت نهم و دهم، همواره

یکی از جامعه مان قربان گرفته که حمید بهبهانی سکاندار آن بوده و هنوز هم در جهت مخالف همه آمار و ارقام منتشر شده، بی شرمانه و با وفاحت تمام همه چیز را عادی نشان می دهد و دولت شان را تبرئه می کند.

وزیر راه بدون توجه به انتقادات خودی هایشان و خشم و نگرانی افکار عمومی، مدعی شده این دومین حادثه با این وسعت طی دو سال و نیم گذشته در کشور است که آمار بالایی محسوب نمی شود و ادعا کرد که برخلاف برخی جوسازی ها هنوز هم امنیت پروازی در ناوگان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران بالاست.

با این همه مشخص نیست منظور بهبهانی از جوسازی و امنیت پرواز و آمار بالا چیست که سازمان های بین المللی و نگاهی به سوانح هوایی کشور در سال های اخیر و مقایسه آن با آنچه در کشور های دیگر جهان اتفاق افتاده، خلاف ادعاهای او را نشان می دهد.

سخن گوی سازمان بین المللی امنیت پرواز، در مصاحبه ای با آسوشیتدپرس، گفته است: «از سال ۵۷ تا ۸۸ شمسی، ۱۷ سانحه هوایی در طول تاریخ صنعت هواپیمایی در نقاط مختلف دنیا به وقوع پیوسته که این تعداد جزو بدترین و مرگ بارترین سوانح محسوب می شوند . به گفته این مقام مسئول طی این ۳۲ سال در کشورهای جهان، پنج هزار و ۲۴۸ نفر جان خود را از دست دادند .

بنابراین گزارش، طی این مدت پنج هزار و ۲۴۸ نفر در جهان جان خود را در سوانح هوایی از دست داده اند که با احتساب ۱۶۸ کشته حادثه سقوط هواپیما در قزوین این رقم به ۵۴۱۶ نفر می رسد که متاسفانه در مقایسه با آمار کشته شدگان سوانح هوایی ایران در ۲۹ سال گذشته (۱۶۱۰ نفر) می توان گفت که سهم ایران به تنهایی از تلفات سوانح هوایی به نسبت کل جهان، نزدیک به ۳۰ درصد است. به گزارش «فردا»، هم چنین تعداد کشته شدگان سوانح هوایی در هفت سال گذشته سه هزار و ۴۹۶ نفر است که ۷۹۵ نفر آن ها در سوانح هوایی ایران جان سپرده اند، بنابراین حدود ۲۳ درصد از کشته شدگان سوانح هوایی در هفت سال اخیر مربوط به سوانح هوایی ایران است.

بر اساس آمار سازمان جهانی هواپیمایی غیرنظامی (ایکائو)، ایران در مقایسه با کشورهای همسایه نیز، بیش ترین میزان سوانح هوایی را به خود اختصاص داده است. کشورهای نظیر قطر، کویت، سوریه و عمان تاکنون هیچ کشته ای را در سوانح هوایی خود نداشته اند. از سوی دیگر، میزان پروازهای انجام شده در کشورهای چون ترکیه، امارات و بحرین بیش از پروازهای ایران است. این کشورها در مقایسه با ایران، تلفات جانی کم تری در سوانح هوایی داشته اند.

کسانی که اجازه پرواز به بوئینگ ۷۲۷ ایران ایر را داده بودند، باید پاسخ دهند که به یک هواپیما قدیمی و آسیب دیده چرا اجازه پرواز داده بودند؟

هواپیمایی که یک شنبه شب ۱۹ دی ۸۹ در ارومیه، دچار سانحه شد در سال ۱۹۷۴ به ایران ایر تحویل داده شد و در حدود ۳۷ سال است که پرواز می کند.

به گزارش فردا، کارشناسان فنی در بازدیدهای خود از یک سال پیش اعلام کرده بودند این هواپیما باید از ناوگان هوایی خارج شود اما به دلایل نامعلوم پس از تعمیر «اساسی؟!» این هواپیما بار دیگر به ناوگان هوایی بازگشت.

بوئینگ ۷۲۷ سانحه دیده، ۱۰ سال پیش نیز در شیراز دچار سانحه شد و به علت باز نشدن چرخ های جلو با دماغه در فرودگاه دستغیب شیراز فرود آمد.

ورود بوئینگ های ۳۷ ساله ایران در آخرین اطلاعیه اتحادیه اروپا، به دلیل فرسوده بودن به آسمان این قاره ممنوع شده است. آخرین نتیجه بازرسی کمیته ایمنی هوانوردی اروپا حاکی از این است که فقط هواپیماهای ایرباس های A۳۰۰-۶۰۰ هما اجازه پرواز بر فراز آسمان اروپا را دارند.

براساس ادعای وزیر راه و برابری، اصلی ترین علت این حادثه بدی آب و هوا و کمبود دید به خاطر وجود مه غلیظ در ارومیه بوده است. حال مهم ترین سئوال این است که مگر براساس اصول ایمنی پرواز، قبل از برخاستن هواپیما از زمین، برج مراقبت وضعیت هوایی مبدا و مقصد را بررسی و به اطلاع خلبان نمی رساند؟ اگر بنا به ادعای وزیر راه، هوای ارومیه به این شدت خراب بوده که باعث کاهش دید خلبان می شده، چرا و چه کسی و به چه علت اجازه پرواز به این هواپیما را صادر کرده است؟

معاون مدیریت بحران وزارت راه و ترابری خبر داد: بازخوانی جعبه سیاه هواپیمای سقوط کرده در اطراف ارومیه از روز چهارشنبه ۲۲ دی ۸۹ در تهران آغاز شد.

احمد مجیدی، روز چهارشنبه در گفتگو با مهر گفت: در پی انتقال نوار CVR (نوار مکالمات خلبان) و FDR (پارامترهای موتور هواپیما) هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ سقوط کرده در اطراف ارومیه - جعبه سیاه این هواپیما - به تهران، از امروز چهارشنبه بازخوانی این نوارها آغاز شد.

معاون مدیریت بحران وزارت راه و ترابری، در پاسخ به این پرسش که دلیل واقعی سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ چه زمانی اعلام می شود، اظهار داشت: اعلام این دلایل بیش از ۶ ماه طول می کشد، ضمن این که تاکنون سابقه نداشته است که در ایران اعلام دلایل سقوط کم تر از این مدت طول کشیده باشد.

این در حالی است که با وجود گذشت یک سال و نیم از حادثه سقوط توپولف کاسپین در نزدیکی قزوین و کشته شدن ۱۶۸ نفر که دردناک ترین حادثه هوایی دو سال اخیر بوده، هنوز گزارش کامل، مستند و قانع کننده ای درباره علت این حادثه به جامعه ارائه نشده است.

جالب است مسئولین و مقامات در پی هر حادثه ای بدی آب و هوا و خلبانان و کادر پرواز ایرانی را معمولاً عامل سوانح هوایی معرفی می کنند. معمولاً پس از مرگ خلبانان در سوانح هوایی، همه تفصیرها به گردن آن ها انداخته می شود.

خلبانان و کادر پرواز پس از مرگ در سوانح هوایی، به سستی و کم کاری متهم می شوند و بدی آب و هوا و سرما، عامل سقوط هواپیماها می شود و... تا خبر مرگ تعداد زیادی از شهروندان، دامن مقامات و مسئولین و مدیران را نگیرد.

بنا به گزارش خبرگزاری حکومتی فارس، دوشنبه ۲۷ دی ۱۳۸۹ - ۱۷ ژانویه ۲۰۱۱، احتمال بروز سانحه بوئینگ هما به علت «نقص فنی» قوت گرفت.

طبق همین گزارش، عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به حضور نمایندگان وزارت راه در جلسه دیروز این کمیسیون، گفت: با توجه به بررسی های صورت گرفته بعید نیست که نقص فنی هواپیما خلبان را مجبور به فرود اضطراری کرده باشد.

ابوالقاسم رحمانی، در گفتگو با خبرنگار اقتصادی باشگاه خبری فارس «توانا»، درباره حضور وزیر راه و ترابری و هیات همراه در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی و توضیح در مورد علت بروز سانحه بوئینگ هما در ارومیه، اظهار داشت: در جلسه بعد از ظهر دیروز، وزیر راه و ترابری در مورد وقوع این سانحه توضیحاتی را ارائه داد؛ ظاهراً در ابتدای وقوع سانحه تعداد مجروحان حادثه زیاد و تعداد جان باختگان بسیار کم بوده است اما تعداد زیادی از مجروحان به علت شوک وارده و ضربه های شدید سانحه، در محل وقوع حادثه و یا در بیمارستان، جان خود را از دست داده بودند. او، ادامه داد: ظاهراً در لحظات اولیه وقوع حادثه تعداد مجروحان نزدیک به ۸۰ نفر و تعداد کشته شدگان نزدیک به ۲۴ نفر بوده است اما در آخرین اخبار تعداد جان باختگان سانحه ۷۸ نفر اعلام شد.

رحمانی، ضمن بیان این که هواپیمای بوئینگ هما، به علت شرایط نامناسب آب و هوایی، با اشاره به این که در همان روز حدود سه پرواز ارومیه کنسل شده بود، گفت: در مورد رادار و برج مراقبت فرودگاه ارومیه نیز در جلسه بعد از ظهر دیروز، مطالبی بیان شد؛ برج مراقبت به خلبان اعلام کرده بود که پس از انتخاب مسیر می تواند به زمین بنشیند که خلبان از فرود انصراف می دهد و اعلام برگشت به مبدا (تهران) می کند که پس از حذف از صحنه رادار و قطع ارتباط با برج مراقبت، مسئولان فرودگاه ارومیه متوجه وقوع سانحه برای این هواپیما می شوند.

دبیر کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، ادامه داد: این احتمال وجود دارد که زمانی که خلبان پس از انصراف از فرود، قصد اوج گرفتن را داشته، هواپیما توانایی لازم را نداشته است و خلبان مجبور به فرود اضطراری می شود.

دبیر کمیسیون عمران مجلس می گوید: ظاهراً خلبان هنگامی که قصد بازگشت به سمت تهران را داشته است، در حال کاهش ارتفاع بوده است که برج مراقبت به وی اعلام می کند اگر قصد بازگشت به سمت تهران دارید به چه علت در حال کاهش ارتفاع هستید؟ باید ارتفاع خود را افزایش دهید.

رحمانی، پس از این همه داستان سرایی، می گوید: شاید خطای خلبان موجب بروز این سانحه شده است و یا نقص فنی هواپیما خلبان را مجبور به فرود اضطراری کرده است.

رحمانی، در عین حال چنین اقرار می کند: از شهریور سال ۱۳۸۷ تاکنون شش سانحه خطرناک هواپیمایی در کشور رخ داده است و نزدیک به ۳۰۰ نفر در این مدت در حوادث هوایی جان باختند... در هیچ یک از این شش سانحه هوایی اخیر علت اصلی وقوع حادثه بالاخره مشخص نشد و معلوم نیست که آیا خطای خلبان موجب بروز حوادث هوایی اخیر شد، نقص فنی هواپیما دخیل بوده است یا مدیریت هوایی کشور مشکل داشته است.»

رحمانی، خاطرنشان کرد: جلسه دیروز پس از دو ساعت صحبت طرفین، به نتیجه ای نیانجامید و مقرر شد پس از بازخوانی نوار مکالمات خلبان و نوار پارامترهای موتور، برای بار دوم سه شنبه هفته جاری، جلسه ای با کمیسیون عمران برگزار شود. از سوی دیگر، معاون استاندار آذربایجان غربی نسبت دادن علت سقوط بوئینگ ۷۲۷ به کمبود امکانات فرودگاه ارومیه را نادرست می داند.

دومین جلسه اعضای کمیسیون عمران مجلس و مسئولان وزارت راه و سازمان هواپیمایی کشور در خصوص بررسی علت سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ پرواز تهران - ارومیه عصر دیروز چهارشنبه ۲۹ دی ۸۹، برگزار شد. محسن نریمان، عضو کمیسیون عمران مجلس، در این رابطه گفت: در این جلسه وزیر راه، معاونین وزیر، رییس سازمان هواپیمایی کشور، مدیرعامل هما، رییس سازمان هواشناسی و نمایندگان ارومیه در مجلس نیز حضور داشتند و سئوالاتی از مسئولینی که به کمیسیون فراخوانده شدند مطرح کردند. او، افزود: در این جلسه جهانگیرزاده نماینده ارومیه گفت: اگر از پاسخ های مسئولین وزارت راه و سازمان هواپیمایی کشور قانع نشویم، وزیر را استیضاح می کنیم.

نریمان، اضافه کرد: در این جلسه هم چنین در مورد فرسودگی ناوگان هوایی کشور بحث شد که نمایندگان معتقد بودند باید چنین هواپیماهای فرسوده ای از رده خارج شوند ولی سازمان هواپیمایی گفت چون هواپیمای مذکور «اورهال» شده بود، مجاز بودیم که از آن استفاده کنیم. او، گفت: قرار شد کمیته ای با عنوان کمیته حمل و نقل در مجلس تشکیل گردد تا اطلاعات موجود در زمینه سقوط هواپیما و بحث هایی که انجام گرفت را جمع آوری کند و کمیسیون عمران نیز موظف شد که گزارشی از آن چه در دو جلسه بررسی علت سقوط هواپیما مطرح شد را تا ۱۰ روز آینده در صحن علنی مجلس قرائت کند.

باین ترتیب، برای قطعی شدن دلایل این سقوط که این بار به جای توپولوف های ۱۵۴، گریبان گیر بوئینگ ۷۲۷ شده نباید انتظار نتایج آن شد. آن چه که حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری دولت امام زمان، گفته است، علت سقوط این هواپیما شرایط نامناسب آب و هوایی و دید کم خلبان بوده است. دامنه سقوط هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۲۷ که در آن ۷۸ نفر کشته شدند، روز یکشنبه ۱۶ ژانویه ۲۰۱۱، در صحن علنی مجلس شورای اسلامی، مطرح شد سلمان ذاکر، نماینده ارومیه، گفت: این نوع هواپیماها که قریب به ۴۰ سال عمر دارند از رده خارج شده و به جای مسافربری باید باربری نمایند. او، گفت: شما چه طور به هواپیمای ۴۰ ساله و تعمیرشده، آن هم در این وضعیت آب و هوایی با ۱۵۰ نفر ظرفیت مجوز پرواز می دهید؟

اما حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری، کمی پس از سقوط هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ در برنامه ای تلویزیونی قدیمی بودن و فرسوده بودن هواپیما را دلیل سقوط ندانست و بدی آب و هوا را عامل اصلی آن معرفی کرد.

بنابراین، هیچ کس در ایران منتظر نتایج گروه های تحقیق حکومت اسلامی نیست. زیرا تجربه تاکنونی از ترور نویسندگان و حمله به دانشگاه و غیره گرفته تا سقوط هواپیماها، هرگز نتایج تحقیق کمیسیون هایی که دولت تشکیل می داده به جامعه اعلام نشده است بنابراین، کسی منتظر چنین تحقیقاتی نیست. زیرا اصلی ترین عامل جنایات در ناوگان هوایی و زمینی، آلودگی هوای تهران و دیگر شهرهای بزرگ کشور و هم چنین آسیب های اجتماعی، بی کاری، فقر فزاینده، تهدید و ترور، شکنجه و اعدام، دزدی و قاچاق و غیره حکومت اسلامی است و به همین دلیل، اکثریت مردم جامعه ما، از این حکومت و سران جانی آن نفرت دارند.

اقتصاد ایران، در اثر بیش از سه دهه حاکمیت غیرانسانی و سیاست های اقتصادی و اجتماعی سرکوبگرانه و فاسد جمهوری اسلامی، شدیداً دچار بحران است و این بحران، تاثیر مخرب و شدید خود را از زیست و زندگی اکثریت شهروندان گرفته تا عدم رسیدگی به وضعیت

جاده ها و ناوگان زمینی و هوایی کشور، بی توجهی به وضعیت جوانان، بی کاران، مدرنیزه کردن و سرمایه گذاری در بخش صنایع، مدیریت جنایت کار و فاسد، غلبه دزدی و رشوه خواری در همه ادارات و ارگان های دولتی، دلالتی و بازار سیاه و قاچاق بر صادرات و واردات و عرصه اشتغال و غیره گذاشته است. رقابت های حکومت اسلامی با دولت های بورژوازی و تلاش هایش در جهت دست یابی به سلاح های کشتار جمعی اتمی، نقض دایمی حقوق بشر و جنایات بی شمارش در جامعه ایران، حمایت هایش از تروریسم در سطح بین المللی به ویژه کمک هایش به گروه های تروریستی اسلامی در آفریقا و آسیا و هم چنین شیوه بیان و تبلیغات زهرآکین شان سبب شده است که رقبایش در شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطعنامه هایی ایران را در محاصره اقتصادی قرار دهند و هم چنین تحریم های یک جانبه دولت آمریکا و دولت های عضو اتحادیه اروپا و کشورهای دیگر، بحران اقتصادی ایران را به حدی شدیدتر کرده است که با اجرای طرح غیرانسانی هدف مندسازی رایانه ها نیز هر چه بیش تر اکثریت مردم ایران را در معرض بی کاری، فقر و حتی گرسنگی قرار دهد. بنابراین، به ویژه بخش آگاه و مبارز جامعه، هیچ انتظاری ندارد تا روزی که حکومت اسلامی بر جامعه ایران حکمرانی می کند وضعیت موجود بهبود یابد. حتی تحمیل خواست ها و مطالبات جزئی نیز از طریق مبارزه جدی علیه کلیت حاکمیت می گذرد نه با توهم پراکنی سازش کارانه و چانه زنی با آن. تنها راه رهایی جامعه ایران از اسارت و جنایات بی شمار حکومت اسلامی، در گرو مبارزه و تلاش پیگیر و متحدانه کارگران، زنان، دانش جویان، روشنفکران، هنرمندان و جوانان برای برچیدن بساط آن است.

یاد همه انسانی هایی که در راه مبارزه برای آزادی و عدالت اجتماعی جان می بازند، زندان ها اعدام می شوند و یا در ناوگان هوایی و زمینی و غیره قربانی بی توجهی و سیاست های جنایت کارانه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی حکومت اسلامی می شوند، به ویژه جان باختگان سانحه هوایی ارومیه، گرامی باد!

سی ام دی ۱۳۸۹ - بیستم ژانویه ۲۰۱۱

منبع: یادداشت روز دیدگاه