میوه‌فروش محکوم به مرگ جرمش را انکار کرد

میوه‌فروش محکوم به قصاص که چهارسال قبل با همدستی یک زن، شوهر وی را به قتل رسانده‌بود بار دیگر محاکمه شد و جرمش را انکار کرد.

به گزارش خبرنگار ما، سی‌ویکم شهریور سال ۹۲، مأموران پلیس ملارد از مرگ مشکوک مرد ۴۵ ساله‌ای به نام فرود در خانه‌اش باخبر و راهی محل شدند. همسر آن مرد که در محل حضور داشت به مأموران گفت: «امروز صبح وقتی از خواب بیدار شدم در اتاق با جنازه حلق‌آویز شوهرم روبه‌رو شدم. از ترس طناب را بریدم و جسدش را پایین آوردم. خواستم با اورژانس تماس بگیرم، اما بی‌فایده بود. آنجا بود که با برادرشوهرم و بعد با پلیس تماس گرفتم.»

باانتقال جسد به پزشکی قانونی وقتی علت مرگ، مسمومیت با سم و خفگی اعلام شد فرضیه خودکشی کنار رفت و پرونده با موضوع قتل عمد در دستور کار آگاهان پلیس قرار گرفت. مأموران در اولین گام از تحقیقات خود، همسر ۳۰ساله مقتول به نام کلثوم را به عنوان اولین مظنون پرونده بازداشت کردند. او ابتدا جرمش را انکار کرد، اما در مراحل بعدی بازجویی به قتل شوهرش با همدستی مرد ۵۰ساله‌ای به نام مروت اعتراف کرد و گفت: «مروت با شوهرم دوست بود و به خانه ما رفت و آمد داشت. آنها بساط می‌کردند و تریاک می‌کشیدند. در این رفت و آمدها بود که مروت به من ابراز علاقه کرد و ارتباط‌مان شروع شد. دو سال قبل وقتی شوهرم به رابطه ما پی برد، مرا مجبور کرد مروت را به خانه‌مان دعوت کنم. آن روز شوهرم با تهدید چاقو دست و پای او را بست و با سیخ داغ مروت را شکنجه داد. این گذشت تا اینکه فهمیدم شوهرم می‌خواهد مرا طلاق دهد و هر روز بهانه‌گیری می‌کرد. وقتی موضوع را به مروت گفتم او پیشنهاد داد شوهرم را به قتل برسانیم. من که از دست رفتارهای شوهرم عاصی شده بودم، قبول کردم.» متهم در خصوص قتل گفت: «او برای کشتن شوهرم گردسفیدی خرید تا در غذای شوهرم بریزم. شب حادثه آن گرد را در غذا ریختم و شوهرم بعد از خوردن آن بیهوش شد. بعد از آن مروت وارد خانه شد و شوهرم را خفه کرد.»

بعد از این توضیحات، مرد میانسال بازداشت شد، اما جرمش را انکار کرد و گفت: «در قتل نقشی نداشتم و آن زن دروغ می‌گوید. مقتول با همسرش اختلاف داشت و قرار بود به دادگاه بروند تا از هم جدا شوند. احتمال دارد این زن خودش قاتل شوهرش باشد، اما برای فرار از حقیقت پای مرا به این پرونده باز کرده است.»

باانکار متهم اما با توجه به شواهد و قرائن موجود، زن و مرد روانه زندان شدند و پرونده بعد از کامل شدن تحقیقات به شعبه دهم دادگاه کیفری یک استان تهران فرستاده شد. در اولین جلسه محاکمه ابتدا اولیای‌دم درخواست قصاص کردند سپس زن جوان خلاف اظهاراتش جرمش را انکار کرد و گفت: «اظهاراتم تحت فشارهای بازجویی بوده و نمی‌دانم چه کسی شوهرم را کشته است.» در ادامه مرد میانسال با انکار جرمش از خودش دفاع کرد. سپس پسر بزرگتر کلثوم که زمان حادثه ۹ساله بود، به عنوان شاهد به جایگاه دعوت شد و گفت: «آن شب من و پدرم سر سفره نشستیم، اما مادرم اجازه نداد از آن غذا بخورم. نیمه‌های شب بود که از خواب بیدار شدم و می‌خواستم پیش پدرم بخوابم، اما مادرم اجازه نداد. من در اتاق ماندم اما صداهایی از اتاق پدرم می‌آمد و مادرم نیز مدام در پذیرایی راه می‌رفت و دستانش را به هم می‌مالید.» آن پسر در آخر گفت: «قبل از این حادثه مروت را دیده بودم که یک بار در نبود پدرم به خانه ما آمده بود.»

هیئت قضایی در پایان آن جلسه مروت را به قصاص و کلثوم را به ۱۵ سال حبس محکوم کرد. این حکم به دیوان عالی کشور فرستاده شد و با تأیید حکم کلثوم، اما حکم مروت از سوی قضات یکی از شعبات دیوان نقض و به شعبه هم‌عرض فرستاده شد.

به این ترتیب صبح دیروز مرد میانسال بار دیگر در شعبه چهارم دادگاه کیفری یک استان تهران به ریاست قاضی عبداللهی پای میز محاکمه قرار گرفت. ابتدای جلسه اولیای‌دم بار دیگر گفتند خواسته‌ای جز قصاص ندارند. سپس مروت در جایگاه قرار گرفت و گفت: «باور کنید در قتل نقشی نداشتم و نمی‌دانم چه کسی فرود را کشته است. هیچ ارتباطی با کلثوم نداشتم و او بود که به خاطر اختلاف با شوهرش مزاحم من می‌شد و از من کمک می‌خواست.» او در خصوص آثار کبودی روی بدنش بنا به اظهارات زن جوان گفت: «من و مقتول با هم اختلاف مالی داشتیم و مقتول ۳۰ میلیون تومان به من بدهکار بود. او روزی مرا به خانه‌اش برد و می‌خواست از من اخاذی کند به همین دلیل بدنم را سوزاند.»

او در پاسخ به سؤال قاضی درباره اینکه آیا بعد از شکنجه کینه به دل نگرفتی و به فکر انتقام نبودی، گفت: «اصلاً به انتقام فکر نکردم و کینه‌ای نداشتم.» سپس کلثوم که به‌عنوان مطلع از زندان به دادگاه اعزام شده بود خلاف اظهاراتش گفت: «آن روز وقتی بیدار شدم با جنازه حلق‌آویز همسرم روبه‌رو شدم و نمی‌دانم چه کسی او را کشته است.»

او در خصوص شکنجه مروت نیز گفت: «شوهرم بعد از آنکه متوجه رابطه من و مروت شد او را به خانه‌مان کشاند و با سیخ داغ بدن او را سوزاند. من در آن شرایط چاره‌ای نداشتم و می‌بایستی به حرف شوهرم گوش می‌کردم، اما در شکنجه مروت نقشی نداشتم و فقط به دستور شوهرم از لحظه‌های شکنجه فیلمبرداری کردم.»

در پایان هیئت قضایی وارد شور شد.

۴ کشته در واژگونی اتوبوس مسافربری

واژگونی اتوبوس مسافربری در محور تبریز به زنجان چهارکشته و ۲۴مصدوم بر جا گذاشت.

حادثه ساعت ۲:۵۰ بامداد روز گذشته اتوبوس مسافربری که از شهرستان خوی راهی تهران شده بود در ۴۰کیلومتری جاده بستان‌آباد به هشترود واژگون شد. زمانی که مأموران پلیس و امدادگران در محل حاضر شدند مشخص شد که چهار نفر از سرنشینان جان خود را از دست داده‌اند. ۲۴ مسافر دیگر که دچار جراحت شده بودند به بیمارستان منتقل شدند. سرهنگ نادر رحمانی، رئیس مرکز اطلاعات و کنترل ترافیک راهور ناجا علت حادثه را سرعت غیرمجاز و عدم توانایی در کنترل وسیله نقلیه اعلام کرد.

سقوط هواپیمای مسافربری با ۶۶ مسافر در منطقه سمیرم اصفهان

آسمان روی دنا فروریخت

یک مقام آگاه قضایی در گفت‌وگو با «جوان»:

مسئولیت حادثه با سازمان هواپیمایی کشور است، ما هشدار داده بودیم

بدرقه کنندگان مسافران پرواز یاسوج هنوز از فرودگاه مهرآباد تهران به خانه نرسیده بودند که خبر رسید هواپیمای مسافربری آسمان با ۶۰مسافر و شش خدمه در ارتفاعات شهرستان سمیرم سقوط کرده و همه سرنشینان آن کشته شده‌اند. یک مقام آگاه قضایی به خبرنگار ما گفت: بی‌توجهی رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به هشدارهای قضایی درباره الزام رعایت استانداردهای لازم که احتمال وقوع حادثه هوایی را محتمل دانسته بود در وقوع حادثه دخیل است. این هشدار کمتر از یک‌ماه قبل و به دنبال وقوع حادثه سقوط هواپیمای سپاهان که مرداد‌ماه سال ۹۳ اتفاق افتاد و ۴۱نفر در جریان آن کشته شدند به رئیس سازمان هواپیمایی کشور ابلاغ شده بود.

■■■

به گزارش خبرنگار ما، پرواز شماره ۳۷۰۴ هواپیمایی آسمان، ساعت ۸صبح دیروز پس از برخاستن از فرودگاه مهرآباد به سمت یاسوج پرواز کرد. هدایت هواپیما برعهده کاپیتان حجت‌الله فولاد بود که چهارسال قبل موفق شده بود هنگام پرواز، هواپیمای سانحه دیده را به سلامت به زمین بنشاند. ۱۸آذر ۹۲ و تنها ۴دقیقه بعد از پرواز شماره ۳۲۰۵ یاسوج-تهران، کاپیتان حجت‌الله فولاد، متوجه نقص فنی و از کار افتادن موتور سمت راست هواپیما شد که توانست دقایقی بعد هواپیما را در فرودگاه یاسوج سالم به زمین بنشاند. آن پرواز ۶۰ مسافر داشت و مدیر فرودگاه یاسوج هم در میان سرنشینان بود. او درباره این حادثه گفته بود: خدا را شکر می‌کنم که مهارت و درایت خلبان مانع از سقوط این هواپیما و باعث سلامت همه مسافران این پرواز شد. پرواز روز گذشته خلبان فولاد اما موفقیت آمیز نبود و هواپیما ۵۴دقیقه بعد از برخاستن از صفحه رادار خارج شد تا اینکه خبر رسید حوالی روستای کهنگان از توابع پادنا در ۱۲۰کیلومتری شهرستان سمیرم با کوه برخورد کرده و سقوط کرده است.

■ ترافیک در مسیر سقوط

با انتشار خبر، جاده ارتباطی اصفهان به سمیرم و یاسوج با ترافیک شدید مواجه شد. پلیس با انسداد مسیر رفت و برگشت، دلیل آن را جلوگیری از تردد غیرضروری برای تسهیل در عملیات امداد و نجات اعلام کرد. در حالی که مدیران در پشت درهای بسته اتاق بحران مشغول بازی با تلفن همراه همراهشان بودند، تیم‌های امداد از زمین و آسمان تلاش کردند خود را به محل حادثه برسانند، اما به دلایل نامعین از رسیدن به محل حادثه بازماندند. به مردم محلی هم که خود را برای عملیات امداد بسیج کرده بودند اجازه حضور داده نشد. صعب‌العبور بودن محل، ابری بودن آسمان و مه گرفتگی از دلایلی بود که اعلام شد بالگردهای اعزامی به محل سقوط، ناگزیر به بازگشت از مأموریت خود شده‌اند. یکی از دلایل آن این بود که محل سقوط در ارتفاعات دنا با ارتفاع ۳۸۰۰ تا ۴۲۰۰متر بود که رفتن به آن با دشواری همراه بود.

■ درخواست کمک از پهپاد

مجتبی خالدی، سخنگوی اورژانس کشور ظهر روز گذشته اعلام کرد که با توجه به شرایط جوی، پنج‌بالگرد اورژانس که برای امداد به منطقه اعزام شده بودند، بازگشتند اما تیم‌های زمینی به نزدیکی منطقه سقوط هواپیما رسیده‌اند و در حال بررسی محل دقیق و یافتن لاشه هواپیما هستند. وی گفت: امکان اعزام آمبولانس به دلیل صعب‌العبور بودن منطقه کوهستانی وجود ندارد. بعد از آن بود که سید نورمحمد موسوی، رئیس جمعیت هلال احمر سمیرم از اعزام پهپاد به محل حادثه خبر داد. وی ادامه داد: به دلیل شرایط نامساعد جوی امکان ارسال بالگرد به منطقه وجود ندارد و قرار است پهپاد به منطقه ارسال شود.

■ شرایط دشوار جوی

حسن خدابخش، رئیس پیش‌بینی اداره کل هوا شناسی اصفهان پس از وقوع حادثه گفت: شرایط امدادرسانی در سمیرم با توجه به وزش باد دشوار است. امواج کوهستان بالگردها را به سمت پایین می‌کشد و این شرایط را دشوارتر می‌کند. هرچند ابرهای موجود در هوای سمیرم ضخیم است، اما باعث برخورد بالگردها با کوه نمی‌شوند. از نخستین ساعت وقوع حادثه بسیاری از مردم بومی برای امدادرسانی مقابل بخشداری دنا کوه تجمع کردند. عصر دیروز یکی از شهروندان گفت: مسئولان از صبح در پشت درهای بسته بخشداری تشکیل جلسه داده‌اند. تا یک ساعت دیگر هوا تاریک می‌شود و آنها هنوز از جلسه خارج نشده‌اند.

■ ردیابی از روی تلفن همراه یکی از مسافران

عصر دیروز خبر رسید که تلفن همراه یکی از مسافران هواپیما روشن است و از طریق GPS محل تقریبی سقوط مشخص شده است. پورانفرد، مسئول تیم اورژانس گفت: هنوز چیزی از لاشه هواپیما یا پیکر مسافران پیدا نکرده‌ایم، اما از طریق تلفن همراه یکی از مسافران که روشن بوده و ردیابی شده محل سقوط هواپیما مشخص شده و از طریق GPS در حال یافتن محل حدودی سقوط هواپیما هستیم. ساعتی بعد اما معاون امداد و نجات هلال احمر استان اصفهان گفت: موقعیتی که گفته می‌شد در آن گوشی تلفن همراهی روشن است جست و جو شد، ولی چیزی در آن جانیز یافت نشد.

■ آسیب‌های موجود در سازمان هواپیمایی ابلاغ شده بود

یک مقام قضایی آگاه درباره این حادثه گفت: با توجه به حوادث قبلی و بررسی‌های فنی کمتر از یک‌ماه قبل تمامی آسیب‌های موجود در سازمان هواپیمایی کشور کتباً به ریاست فعلی سازمان ابلاغ شده بود و در پایان مکاتبه اشاره شده بود که وجود تداوم شرایط موجود و عدم اصلاح ساختاری اعلامی موجب وقوع سانحه یا حادثه دیگری خواهد شد و در آن ابلاغیه تأکید شده بود در صورت بروز هر سانحه دیگری در ناوگان هوایی، شخص ریاست سازمان هواپیمایی کشور مسئولیت آن را بر عهده خواهد داشت.

■ درباره پرنده آهنین

درباره هواپیما هم گفته شده است که این هواپیمای ۱۹ساله، «ای‌تی‌آر ۷۲» دو موتوره توربوپراپ کوتاه برد منطقه‌ای بود که توسط شرکت هواپیماسازی فرانسوی-ایتالیایی ای‌تی‌آر تولید شده بود. ای‌تی‌آر ۷۲ نوع تکامل‌یافته ای‌تی‌آر ۴۲۲ است که از سال ۱۹۸۹ تولیدش آغاز شد و دارای مدل‌های مختلفی است که تا ۷۸ نفر گنجایش دارند. این هواپیما روز پنجم بهمن‌ماه امسال نیز با مشکل فنی مواجه شده‌بود. در آن روز پرواز شماره ۳۷۰۴ شرکت هواپیمایی آسمان پس از بلند شدن از فرودگاه مهرآباد در آسمان گچساران با نقص فنی مواجه می‌شود و بار دیگر به تهران باز می‌گردد. این هواپیما پس از برطرف شدن نقص فنی بار دیگر پرواز می‌کند و به عملیات خود ادامه می‌دهد تا این که روز گذشته حادثه هولناک رقم می‌خورد. شرکت هواپیمایی آسمان شش فروند هواپیمای ATR را از سال ۱۹۹۳ در اختیار دارد که سه فروند آنها همچنان در مسیرهای مختلف داخلی پرواز می‌کند. سه فروند دیگر این شرکت هواپیمایی زمینگیر شده است. هواپیمای سانحه دیده از نسل قدیمی این هواپیما بشمار می‌رفت.

■ درباره قربانیان حادثه

کادر پرواز عبارت بودند از: خلبان اول حجت‌الله فولاد، خلبان دوم کاوه خلیلی، سرمهماندار محمدحسین فرش‌سنگی، مهماندار بهنام‌رضایی‌نیاراکی. کوچکترین قربانی حادثه هم ایلیا دانشی بود که همراه مادر و برادر بزرگترش در جریان حادثه کشته شد. اردشیر راد، رئیس هیئت والیبال کهگیلویه و بویراحمد، علیرضا کردی، رئیس فرهنگسرای ملل، خلیل آهنگران، رئیس اداره هماهنگی اداره کل نظارت و ارزیابی آموزش دانشگاه آزاد اسلامی، سیدرضا فاطمی طلب و احمد چرمیان از اعضای هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، محمود بهشتی و فرهاد معصومی از کارکنان امنیت پرواز، علیرضا جامعی، از مسافران پرواز که قبل از سانحه با هواپیما عکس سلفی گرفته بود، شاپور یاری، جراح فک، به همراه همسر و فرزند خردسالش، هادی فهیمی، از فعالان محیط زیست از جمله قربانیان حادثه بودند.

■ نقص فنی یا دلیل دیگر؟

طباطبایی، مدیرکل روابط عمومی شرکت آسمان با انکار وقوع نقص فنی در بروز حادثه علت را شرایط جوی و منطقه نامناسب فرودگاه یاسوج اعلام کرد. وی به ایلنا گفت: علت سانحه شرایط جوی و مکان نامناسب فرودگاه یاسوج بوده است.

متأسفانه فرودگاه یاسوج در رشته کوه‌های دنا احاطه شده است و همین موضوع باعث شده فرود هواپیماها بسیار سخت باشد و به طور قطع در شرایط جوی نامناسب امکان سانحه‌های هوایی در این منطقه وجود دارد.

یک منبع آگاه هم در گفت‌وگو با فارس گفت: اولین پرواز هواپیمای ATR آسمان که حوالی سمیرم سقوط کرد در سال ۱۹۹۳ بود، این هواپیمای ملخی چندین سال در شیراز زمینگیر بود و پس از تعمیرات و اورهال، به تازگی به پرواز درآمده بود. وی اضافه کرد: این هواپیما چندین سال در فرودگاه شیراز زمینگیر بود که توسط نیروهای بخش تعمیرات اساسی ناوگان ATR پایگاه شیراز اورهال شده بود.

علی عابدزاده، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در این مورد که این هواپیما قبلاً دچار نقص فنی بوده، گفت که «چنین چیزی صحت ندارد.» عابدزاده همچنین در پاسخ به این سؤال که گفته شده این هواپیما در پنجم بهمن‌ماه به دلیل نقص فنی از میانه راه برگشته بود، گفت: «تا جعبه سیاه را بررسی نکنیم، امکان هیچ اظهارنظری وجود ندارد.»

■ آخرین مکالمه هواپیمای ATR در آسمان اصفهان بود

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شب گذشته درباره آخرین جزئیات حادثه گفت: آخرین مکالمه هواپیمای ATR که به مقصد فرودگاه یاسوج در حال حرکت بود در ساعت ۹:۲۲ صبح امروز در آسمان اصفهان انجام گرفت. صدیق بدری گفت: در آخرین مکالمه خلبان با مرکز پرواز فرودگاه مهرآباد وضعیت کاملاً عادی بوده است. خلبان هواپیمای ATR در آخرین مکالمه درخواست کاهش ارتفاع داده که مورد موافقت مرکز پرواز قرار گرفته است. هواپیما در ارتفاع ۲۱هزار پا پرواز می‌کرد که بعد از موافقت، اجازه کاهش ارتفاع تا ۱۷هزار پا برای این هواپیما صادر شده است. وی گفت: بعد از قطعی ارتباط نیز چند نفر از اهالی بومی در منطقه پادنا با تماس‌های متعدد اظهار کردند که این هواپیما را در ارتفاع پایین دیدند.

■ داغداران حادثه

تلاش تیم‌های امداد برای یافتن اجساد قربانیان حادثه در جریان بود. چشم‌هایی که در انتظار رسیدن مسافران خود به مقصد بودند، حالا در انتظار بازگشت پیکرهایشان هستند. براساس آخرین گزارش تا لحظه تنظیم خبر محمد حسین نصرتی فرماندار شهرستان سمیرم اعلام کرد به دلیل تاریکی هوا و نامساعد بودن شرایط جوی عملیات امداد متوقف و در صورت مساعد بودن هوا به روز دوشنبه موکول خواهد شد.

هواپیمای مدل ATR مناسب پرواز در شرایط اقلیمی ایران نیست

یک کارشناس هواپیمایی درباره حادثه سقوط هواپیمای مسافربری ATR در حوالی شهرستان سمیرم به خبرنگار ما گفت:

این مدل هواپیمای ملخی در تمام کشورهای مورد بهره‌برداری در شرایط کوهستانی اقلیمی بلند و مرتفع و گرم که در اصطلاح هوانوردی به شرایط HIGH@HOT گفته می‌شود با محدودیت‌های بسیاری روبه‌رو است و معمولاً در این مناطق مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد و خریداران در مبحث بهره‌برداری و انتخاب این پرنده احتیاط لازم را انجام می‌دهند. به همین سبب هنگام خرید این پرنده و ادوات آن باید توجه داشته باشند که با شرایط جوی ایران سازگار است یا خیر، اما به نظر می‌رسد در ایران هنگام انتخاب و خرید آن این موضوعات لحاظ نشده است. غالباً بهره‌برداری از این هواپیما یا سایر جت‌های ملخ‌دار در مناطق غیرکوهستانی (سطح دریا، جزیره و کویر) استفاده می‌کنند و لازم است تیم خریدار هواپیما در جایگاه تخصصی خود فارغ از هرگونه مسائلی با لحاظ کردن شرایط اقلیمی کشور نسبت به انتخاب ادوات پرنده‌های خریداری شده اقدام کنند.

وی افزود: معمولاً هواپیمایی پراپ جت (جت ملخ‌دار) در شرایط HIGH@HOT با اقلیم عمومی جغرافیایی کشور ایران اقبال مساعد نداشته است و غالباً زمانی که مسافران با دیدن این مدل هواپیما که قرار است برای مسافرت سوار شوند ناراحت شده و از آن استقبال نمی‌کنند.

وی درباره هواپیمای فوکر ۱۰۰ که روز جمعه در فرودگاه مشهد دچار سانحه شد اظهار داشت: متأسفانه هواپیمای فوکر ۱۰۰ که روز جمعه در فرودگاه مشهد دچار سانحه شد، در آن رد پای عدم نظارت ساختارهای فنی و انجام اصلاحات مشهود است. تمامی بهره‌برداران هواپیمای فوکر ۱۰۰ در دنیا این هواپیما را بازنشسته اعلام کرده‌اند و با توجه به توقف خط تولید و خروج آن از گردونه عملیاتی در پنج قاره این مدل هواپیما در کشور ما مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. از سوی دیگر مشاهده شده است که برخی مراکز تعمیراتی با استفاده از رانت با اخذ مجوز از مبادی نظارتی تأسیس شده‌اند که هم اکنون برخی گواهینامه‌های اعطا شده در مبادی قضایی و نظارتی با اما و اگرهای فراوانی روبه‌رو است که نحوه صدور گواهینامه‌های مذکور اخذ شده از سوی مبادی ذی‌ربط در حال بررسی است.

این کارشناس فنی هواپیما ادامه داد: سانحه قبلی هواپیمایی که منجر به مرگ ۴۱ سرنشین در تاریخ ۱۹ مردادسال ۹۳ در تهران شد از نوع پراپ جت (ملخ‌دار) بوده که در آن سانحه نیز پس از بررسی‌های فنی و اعلام کمیسیون سوانح سازمان هواپیمایی کشور عامل اصلی در سقوط هواپیما عامل فنی بوده است، نه عامل انسانی که در نظریه کارشناسی‌های بعدی موارد اصلاحی در خصوص ساختار فعلی نظارتی مربوط ابلاغ و اعلام شد.

وی افزود: هواپیمای ATR که روز یکشنبه در مناطق کوهستانی شهرستان سمیرم سقوط کرد روز پنج‌شنبه با نقص فنی روبه‌رو شده‌بود که پس از استنکاف از پرواز و اعمال تعمیرات مجدد به گردونه بهره‌برداری بر می‌گردد تا اینکه صبح روز یکشنبه پس از حدود ۵۰دقیقه پرواز در نزدیکی شهرستان سمیرم دچار سانحه می‌شود و سقوط می‌کند.

وی در پایان گفت: مطابق نیازمندی‌های عملیاتی و مجهز بودن این هواپیما مسافربری به تجهیزات مدرن ناوبری برای بهره‌برداری و ادواتی نظیر EGPWS و TCAS احتمال برخورد هواپیما با مانع را به حداقل می‌رساند و طرح چنین فرضیه‌ای در صورتی که این ادوات درست عمل کرده باشند کاملاً غیر منطقی خواهد بود. کارشناس دیگری درباره این حادثه گفت: من خلبان هستم و سال‌هاست سابقه پرواز دارم. بر اساس تجربیات و سابقه‌ای که در پرواز دارم، می‌گویم این هواپیما مجاز به پرواز نبوده است. این مدل هواپیما مناسب حاشیه‌های دریا مانند حاشیه خلیج فارس یا حاشیه دریای خزر بوده است در حالی که مسیر فرودگاه یاسوج ۶هزار پا است. این هواپیما حتی مناسب پرواز در مناطق گرم هم نیست، اما از آنجایی که پروازهای حاشیه خلیج فارس مانند پروازهای کیش معمولاً در صبح یا آخر وقت انجام می‌گیرد با مشکلی روبه‌رو نیستیم. وی در پایان گفت: این مدل هواپیما با توجه به شرایط جوی و جغرافیایی ایران مناسب پرواز در ایران نیست.

حجت‌الله فولاد خلبان

کاوه خلیلی خلبان دوم

خلیل آهنگران، استاد دانشگاه

رضا فاطمی، استاد دانشگاه

اردشیر راد

احمد چرمیان، استاد دانشگاه

علیرضا کردی، استاد دانشگاه

امیر پورشعبانی

خانواده قربانیان حادثه در یاسوج

شاپور یاری به همراه همسر و فرزندش

ایلیا و طاها دانشی به همراه مادرشان نرگس خوبانی