



چالش قطعی برق برای صنایع و کارگران



است. در واقع اگر تردیدی درباره مساعد بودن شرایط هوایی وجود داشته باشد استفاده از بالگرد باید کنار گذاشته شده و مسیر به صورت زمینی پیموده شود. درباره سانحه ۳۰ اردیبهشت گفته می شود یک روز قبل از حادثه، هواشناسی برای این منطقه هشدار نازنجی صادر کرده است.

▼ بالگرد رئیس جمهوری اسکورت داشته است؟

از طرف دیگر برخی شایعات که «هممپهن» نمی تواند مستقلاً تأیید یا رد کند حکایت از آن دارد که بالگرد رئیس جمهور فاقد اسکورت بوده است. این در حالی است که براساس پروتکل های امنیتی مربوطه یکی دو بالگرد اسکورت باید بالگرد حامل رئیس جمهوری را همراهی می کردند. با این حال برخی متخصصین این حوزه می گویند دو بالگرد حامل همراهان رئیس جمهوری در واقع همان بالگردهای اسکورت محسوب می شده و به همین منظور در نظر گرفته شده بود. از طرف دیگر براساس پروتکل های مربوطه بالگرد حامل مقامات در چه یک باید از مسیری حرکت کند که اگر دچار حادثه شد امکان فرود راحت تر یا حتی امدادسانی وجود داشته باشد (مثلاً بر فراز بزرگراه) حال آنکه به نظر می رسد بالگرد حامل مرحوم رئیسی مسیر کوتاه تر اما سخت تر (بر فراز و کوه و جنگل) را انتخاب کرده است. از سوی دیگر فعالان حوزه حفاظت از مقامات تأکید می کنند مسئولیت حفاظت از رئیس جمهوری علاوه بر سپاه حفاظت انصارالمهدی و دفتر رئیس جمهوری و آشنایان همسفری اسلامی است و این دومی وظیفه جابه جایی مقامات کشوری و لشکری اعم از رهبری، رؤسای جمهور و هیئت دولت را چه در داخل و چه در اقصی نقاط جهان بر عهده دارد.

▼ خطرات سفر مقامات با بالگرد

«هممپهن» همچنین درباره نکات حائز اهمیت در حفظ امنیت مقامات ارشد با یکی از فعالان سابق حوزه حفاظت از مقامات گفت و گویی داشته که البته نخواست نام او فاش شود و می گوید: «وقتی افراد سوار بالگرد می شوند دیگر هیچ کاری از دست شان بر نمی آید حتی خود خلبان. وقتی بالگرد دچار سانحه می شود، سرنشینی که کمربند خود را بسته اند زنده می شوند و آنها که کمربند نبسته اند حتماً از در بالگرد به بیرون پرتاب می شوند. موضوعی که در سانحه هوایی رئیس جمهوری فقیدهم شاهد آن بودیم.» او درباره خطرات استفاده از بالگردهای دوموتوره هم می گوید: «درباره این بالگردها خطر خاموشی یک موتور در حالت پرواز وجود دارد. شنیده ها حاکی از آن است که در ماجرای رزله روبرو چنین اتفاقی برای بالگرد حامل رئیس جمهور وقت مرحوم هاشمی رفسنجانی پیش آمده بود. ظاهراً فرود آمده ایشان به سمت آبیگ برود، اما کنار اتوبان نرسیده به قریون موتور بالگرد خاموش می شود و خلبان سعی می کند بالگرد را روی زمین بنشانند. از آنجا که بالگرد اصطلاحاً عمود پرواز است یعنی به صورت عمودی ارتفاع می گیرد یا فرود می آید و از طرف دیگر چرخ هم ندارد بالگرد را روی زمین اسکی می کند تا زمانی که حرکت آن متوقف می شود.» این منبع آگاه همچنین تأکید می کند «ارتفاع بالگرد در زمان پرواز چیزی حدود ۱۰ متر است. برای حرکت این وسیله لازم است دو موتور آن به میزان مشخصی برسد اما اگر دور موتور به حد نصاب لازم نرسد یا باید بالگرد فرود بیاید یا اینکه قطعاً دچار حادثه می شود. از طرف دیگر شرایط آب و هوایی برای پرواز بالگرد بسیار مهم است چنان که اگر هوا کمی ابری باشد بهتر آن است برای پیش گیری از حادثه، پرواز صورت نگیرد.»

▼ انتقاد از حرف ناشنوی مقامات

او اما بر قدرت وتوی مقامات در مسیر سفر هم تأکید و از این موضوع به دلایل خطراتی که برای مقامات و در دسترسهایی که برای تیم حفاظت به دنبال دارد، شکیوه می کند: «موضوع بسیار مهمی که وجود دارد آن است که مقاماتی که سوار بالگرد می شوند گاهی اصول پروتکل های امنیتی را نوتومی کنند. به عنوان مثال مقامی که در بالگرد حضور دارد می گوید با مسئولیت من در هوای ابری حرکت کن! حالا اگر اتفاقی برای مقام مذکور به دلیل همین دستور و زیر پا گذاشتن اصول حفاظتی و امنیتی رخ دهد آنکه باید پاسخ دهد افرادی هستند که به دستور او عمل کرده اند. مثلاً این اصل که مقامات را تنها باید تا فاصله مشخصی از مرز مانند ۲۰ کیلومتری آن برد، موضوعی است که گاهی رعایت نمی شود و اگر مقام حاضر در بالگرد دستور حرکت دهد، اعضای تیم پرواز... چاره ای ندارند جز اینکه مسیر را ادامه دهند. حتی مواردی بوده که مقام مربوطه با خلبان درگیر شده و گفته است: وقتی می گویم باید بروی تو باید حرکت کنی. تجربه شخصی من این بود که هر وقت می گفتند نباش با وجود مسئولیت مهمی که عهده داشتم اما چاره ای نداشتم جز اینکه واقعاً حضور نداشته باشم. در واقع و بسیاری موارد مقامات از محافظان حرف شنوی ندارند.»

او پرواز بالگرد حامل مقامات در منطقه کوهستانی و بر فراز کوه ها را اشتباهی مهلک می داند و می گوید: «حتی اگر پرواز از مسیر دیگر و به ویژه با دور شدن از مرز باعث طولانی تر شدن مسیر شود باید این کار صورت گیرد. به ویژه پرواز در نزدیکی جاده باعث می شود در صورت لزوم فرود و امدادسانی سریع تر و در دسترس تر باشد. در واقع پرواز در ارتفاع بالا در منطقه کوهستانی ریسک زیادی دارد و به منزله پذیرفتن مرگ است. البته ممکن است گاهی این مسیر انتخاب شود و حادثه ای هم رخ ندهد اما اگر یکی از مقامات یا مثلاً سرنان قواد داخل بالگرد باشند و این ریسک را بپذیرد تیم حفاظتی باید جسارت مخالفت با او را داشته باشند. آنها باید بگویند که نمی گذاریم با این شرایط از بالگرد استفاده کنید. البته من سال هاست که چنین کسی را ندیده ام زیرا جایگاه شان برایشان مهم است.» او می گوید: «از طرف دیگر بالگرد حامل مقامات رنگ متمایزی دارد و امکان هدف قرار دادن آن وجود دارد حتی پرواز در شهر هم برای بالگرد حامل مقامات خطرناک است، به ویژه که بالگرد شیشه ضد گلوله ندارد و در طول مسیر ممکن است در ارتفاعی رخ دهد. به همین دلیل هم رعایت دقیق پروتکل های حفاظتی از سوی تیم مربوطه و صد البته که عدم مقاومت در قبال آن از جانب مقامی که در بال گرد حضور دارد، امری است بسیار مهم و بی توجهی به آن می تواند به قیمت جان سرنشینان بالگرد تمام شود.» او حدس می زند مرحوم رئیسی هم احتمالاً در این سفر ریسک و مخاطره این نوع پرواز را پذیرفته بوده است.

▼ حفاظت از مقامات ارشد در آمریکا

حفاظت از مقامات ارشد کشور البته تنها منحصر به ایران هم نیست و در همه کشورها چنین پروتکل ها و مسئولیتی وجود دارد. به عنوان مثال در آمریکا مسئولیت محافظت از مقامات ارشد سیاسی بر عهده سرویس مخفی این کشور است. افرادی که در دایره محافظت سرویس مخفی آمریکا قرار می گیرند از این قرائند: رئیس جمهوری، معاون رئیس جمهور، رئیس جمهور

▼ سانحه یا حادثه؟



محمد صالح نقره کار، حقوق دان و وکیل دادگستری ضمن ابراز تأسف از این واقعه در گفت و گو با هممپهن تأکید می کند: از منظر حقوقی میان حادثه و سانحه تمایز وجود دارد: «ما با اخذ ملاک از بند «پ» و «س» قانون بیمه اجباری، حوادث را به هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه و محمولات آنها از قبیل تصادف، تصادم، سقوط، واژگونی، آتش سوزی، انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسیله نقلیه تلقی می کنیم که به صورت غیر مترقبه رخ داده باشد. به بیان دیگر در قانون بیمه اجباری سانحه مترادف با حادثه قلمداد شده است این در حالی است که در بیمه هوایی برخلاف قانون مذکور سانحه و حادثه متفاوت اند.» او توضیح می دهد: «در این باره باید به ضمیمه ۱۳ معاهده هواپیمایی کشوری بین المللی اشاره کنیم که حادثه را واقعه ای مربوط به عملیات یک هواگرد در بازه زمانی سوار شدن تا به مقصد رسیدن قلمداد کرده و در وصف حادثه می گوید اگر فردی در نتیجه حضور در هواگرد یا برخورد مستقیم با تکه های کنده شده از آن یا فرار گرفتن در معرض مستقیم دماش جت، به صورت مهلک یا شدید آسیب ببیند یا هواگرد دچار خسارت یا نقصان ساختاری شود به نحوی که بر مقاومت ساختاری، کارایی یا خصوصیات پروازی هواگرد تأثیری نامطلوب داشته یا نیاز به تعمیر یا تعویض اساسی اجزای متاثر آن باشد یا در موردی هواگرد کاملاً گم شده یا غیر قابل دسترس شود، همگی این موارد مصادیقی از حادثه هستند.»

او تأکید می کند سانحه اما رخدادی است که بر ایمنی عملیات تأثیر گذار بوده و متفاوت از حادثه است: «بنابراین ضمن تکلیف سانحه از حادثه باید این موضوع را در نظر گرفت که در اتفاقی که برای بالگرد رئیس جمهور رخ داده می توان به هر دو فرض پرداخت: یعنی ممکن است یک عامل خارجی و بیرونی در بروز این رخداد اثر داشته یا ممکن است یک عامل درونی بر امنیت پرواز تأثیر گذاشته است.» او درباره سیر رسیدگی به چنین پرونده هایی که دارای حساسیت بالایی هم هستند اظهار می کند: «در این موارد یک کمیته حقیقت یاب تشکیل می شود. این کمیته چه به صورت ساختار دولتی یا حاکمیتی و چه به صورت ساختار مستقل می تواند این حادثه را واکاوی کند.»

او از تجربه اش در باره سقوط هواپیمای سی ۱۳۰ حامل خبرنگاران و سقوط هواپیمای فالکن سیاه حامل شهید احمد کاظمی فرمانده نیروی زمینی سپاه و تعداد دیگری از فرماندهان این نیرو می گوید: «من شاهد دو هیئت کارشناسی در خصوص این دو رخداد مشابه بودم؛ هیئت هایی که این دو حادثه را پیگیری می کردند هر یک شامل دو بخش کارشناسی هوانوردی و کارشناسی حقوقی - قضایی بودند که به صورت مجزا رخداد مورد رسیدگی خود را از باب تسبیب و علل وقوع حادثه مورد واکاوی و تجزیه و تحلیل قرار می دادند. درباره واقعه ۳۰ اردیبهشت هم ضروری است که یک هیئت ملی برای پیگیری این ماجرا تشکیل شود. هر چند که ستاد کل نیروهای مسلح در این رابطه یک هیئت کارشناسی را تعیین و بررسی ابعاد و علل سانحه سقوط بالگرد رئیس جمهور فقید در دستور کار آن قرار گرفته است. این هیئت تاکنون دو گزارش ارائه داده است اما به نظر می رسد هنوز این گزارش ها قابلیت اقصائی نداشته و ابهامات ماجرای سقوط بالگرد رئیس جمهور با سواالتی بی جوابی از ناحیه افکار عمومی مواجه است و به همین دلیل هم احتمالاً این پرونده همچنان مفتوح است.» این حقوق دان تأکید می کند: در هر اتفاقی سه ساحت قبل، حین و بعد از وقوع رخداد قابلیت ارزیابی و تحلیل و تجزیه دارد. به گفته او ناپدید شدن بالگرد حامل رئیس جمهوری در میان دو بالگرد دیگر در وضعیتی که شرایط آب و هوایی اصولاً مساعد تلقی نمی شده و آن منطقه قبلاً هم سواستی از مخاطرات را در بخش ورزقان یا حومه این منطقه تجربه کرده بود موضوعاتی است که باید مورد توجه قرار گیرند. این وکیل دادگستری تأکید می کند گمانه زنی ها بر سر مسائل آب و هوایی شرایطی را ایجاد کرده که به جز مسئله امنیت بالگرد، مسائل مرتبط با هواشناسی در رخداد مذکور هم مطرح شود. بنابراین ضروری است به نکات هواشناسی و فنی - مهندسی در حوزه هوافضا و عملکردهای بالگرد در حوزه امنیت پرواز هم توجه شود. نقره کار به قدیمی بودن بالگرد «بل ۲۱۲» حامل مرحوم رئیسی هم اشاره می کند: «این بالگرد در سال ۱۹۹۴ از کانادا خریداری شده و فاقد رادار هواشناسی بوده همچنین بالگرد مذکور حداقل سه دهه در ناوگان حمل و نقل هوایی ایران کار کرده است؛ آن هم در شرایطی که به دلیل شرایط تحریمی ما وضعیت بسامانی در اورهال کردن بالگرد و هواپیما نداریم این موضوع هم ریسک های فراوانی را متوجه پرواز از حیث شاخص های امنیتی کرده و باعث می شود شرایط پروازی پرریسکی داشته باشیم.» او تأکید می کند در تیم کارشناسی که در حال تحقیق و بررسی این پرونده است، کارشناسان هواشناسی هم باید حاضر باشند تا بتوان یک گزارش جامع ملی برای اقطاع افکار عمومی و روشن شدن ابعاد پیدا و پنهان ماجرا آماده و ارائه کرد. این حقوق دان با اشاره به شرایط امنیتی کشور و احتمال خطرهای مقدر در شیطنت های خارجی و دشمنان می گوید: «از این منظر هم کارشناسان امنیتی باید در خصوص این پرونده اظهار نظرهای دقیق و فنی و کارشناسی ارائه دهند تا شرایط مناسبی برای پاسخ دهی دقیق علمی، فنی، اقطاع گرانه و صادقانه به مردم فراهم شود. از طرف دیگر وضعیت شناسایی و امدادسانی هم باید مورد توجه هیئت رسیدگی قرار گیرد. از این منظر تحلیل قبل، حین و بعد از حادثه می تواند کارساز باشد.» به عقیده این وکیل دادگستری برای اعتماد سازی هر چه بیشتر افکار عمومی بهتر است در ترکیب هیئت ملی رسیدگی کننده به این پرونده افرادی از نهادهای مدنی و مستقل در کنار کارشناسان حوزه های فنی و قضایی حضور داشته باشند. نقره کار تأکید می کند: «وقتی با یک رخداد مواجه هستیم، ساحت امکان سنجی درباره اینکه این رخداد دارای عاملی طبیعی یا انسانی است زمینه شفاف سازی درباره علت حادثه را فراهم می کند. ما هم برای اینکه بتوانیم از این فاجعه ملی یک درس پیشگیرانه و اقدامی جبران ساز برای آتیه داشته باشیم و همچنین علت فاجعه را شناسایی کنیم، لازم است به ابعاد مختلف آن توجه کنیم.»

توصیه پورمحمدی به پزشکيان برای چينش اعضای کابينه

مصطفی پورمحمدی، کاندیدای انتخابات ریاست جمهوری چهاردهم و دبیرکل جامعه روحانیت مبارز در حساب کاربری خود در شبکه اجتماعی ایکس نوشت: «در انتخابات قبلی سیر نزولی در مشارکت داشتیم، ریاست جمهوری سیزدهم، مجلس شورای اسلامی و خبرگان رهبری و اگر این سیر نزولی ادامه پیدا می کرد علائم بسیار بدی رخ می داد که خوشبختانه نتهتها متوقف شد بلکه سیر صعودی خود را آغاز کرد.» وی

در ادامه نوشته است: «گرچه ما به ۵۰ درصد راضی نیستیم اما عدد را دست کم نگیریم. اگر دولت و رئیس جمهور منتخب همت کنند و یاران همدل و قوی و جسور و مسلط به مسائل کشور و مدیران تصمیم گیر انتخاب کنند و یک حرکت مثبت اجتماعی قوی شکل بگیرد، حتماً به زودی سیر صعودی مشارکت در کشور اتفاق خواهد افتاد. من به این مسئله خیلی خوش بینم.»

فراخوان ارزیابی کیفی برای مناقصه عمومی یک مرحله ای با موضوع

انتخاب پیمانکار جهت «پروژه های عملیات اجرایی تکمیلی احداث مجتمع ارتباطات و فناوری اطلاعات (ICT) استان های آذربایجان غربی و اردبیل»

نوبت دوم



وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات در نظر دارد فراخوان دو مناقصه عمومی یک مرحله ای با موضوع انتخاب پیمانکار جهت «پروژه های عملیات اجرایی تکمیلی احداث مجتمع ارتباطات و فناوری اطلاعات (ICT) استان های آذربایجان غربی و اردبیل» به شماره های (۲۰۰۳۰۰۰۰۰۵۵۰۰۰۰۰۳ و ۲۰۰۳۰۰۰۰۰۵۵۰۰۰۰۰۴) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:

تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ستاد: ساعت ۰۸:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۲۷

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: از ساعت ۰۸:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۴/۲۷ تا ساعت ۱۶/۳/۰۵/۰۲ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۰۲

مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: تا ساعت ۱۶:۳۰ چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۱۷

اطلاعات تماس و آدرس مناقصه گزار: به نشانی: تهران، خیابان دکتر شریعتی، بالاتر از چهارراه شهید قدوسی، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، ورودی ۷، ساختمان معاونت توسعه سرمایه انسانی و مدیریت منابع

شرایط شرکت در مناقصه:

پیمانکار باید دارای گواهینامه صلاحیت حداقل پایه ۳ در رشته انبیه و ساختمان و پایه ۴ تأسیسات و تجهیزات از سازمان برنامه و بودجه باشد و ظرفیت آزاد کاری باشد.

جهت دریافت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۸۸۱۱۴۰۴۹ و ۸۸۱۱۲۷۸۵ تماس حاصل نمایند.