



عکس: عادل پالیزار، ایرنا

۳۹ کشته و ۹ زخمی

پرواز مرگ بر فراز «مهرآباد»

روحانی دستور توقف پروازهای «ایران ۱۴۰» را صادر کرد

صفحه‌های ۱۲ و ۱۶

اقتصاد

دینی ترکمانی در گفت‌وگو با «شرق» بررسی کرد

ریشه‌های غیر اقتصادی کمبود شادی

صفحه ۴

تنترها

سردار احمدی مقدم:

تفکیک جنسیتی سیاست «ناجا» نیست

صفحه ۱۴

رضا میر کریمی در گفت‌وگو با «شرق»:

اختلاف مهندسی شده فیلمسازان با حوزه هنری

صفحه ۷

روغن نخل ۲۰ درصد ارزان تر از دیگر روغن‌هاست

رشد ۹۵۰۰ درصدی واردات «پالم» پس از تحریم

صفحه ۴

یادداشت

بداخلاقی نه، بی‌اخلاقی!

حسن موسوی چلک
رئیس انجمن مددکاران ایران

این روزها به‌خاطر توسعه ابزارهای جامعه اطلاع‌رسانی و همراه شدن آن با دانش و فناوری، انتقال اطلاعات و انتشار اخبار سرعت عجیبی پیدا کرده و رقابت بر سر آنکه «اولین خبر» را کدام رسانه منتشر می‌کند بسیار زیاد شده است. طبیعی است که به‌خاطر غنیمت‌بودن ثانیه‌ها در این میان سرعت، گاه شاهد بروز اشتباه یا اخلاقی در انتشار یک خبر باشیم. اما از آنجایی که این اشتباهات معمولاً سهواً انجام می‌شود قابلیت اصلاح دارند اگرچه وظیفه رسانه‌ها در چنین شرایطی بیشتر و بیشتر تمرکز بر صحت و سقم منابع خبر و تلاش برای انتشار دقیق آن است، خصوصاً وقتی که پای زندگی هنرمندی نام‌آشنا یا چهره‌ای در دنیای کتاب و رسانه در میان باشد. اما به‌تازگی اتفاقی ورای رسانه‌ها و فضای رسمی اطلاع‌رسانی افتاده و آن انتشار خبر درگذشت افراد مشهور است، بی‌آنکه صحت این اخبار هیچ‌گاه مورد تأیید قرار بگیرد. «نلسون ماندلا» سه ماه بعد از آنکه برخی در فیس‌بوک خبر مرگش را منتشر کردند از این جهان رخت برپستا استاد ارجمند، جناب کشاورز هنوز زنده هستند و هر روز مجبورند با وجود آنکه درگیر بیماری‌اند، خبر مرگشان را در رسانه‌ها تکذیب کنند و امروز نیز این موضوع به چهره غزل معاصر کشور رسیده و هر شبکه مجازی و اجتماعی خبر مرگ خاتم بهبهانی را منتشر می‌کند. ادامه در صفحه ۶

سرمقاله

«ایران ۱۴۰»: نایمن

مسعود قاسمی
نایب رئیس اتحادیه صنایع هوافضای ایران

است که هر هواپیمایی مشخصات فنی تخصصی خاصی دارد و به آسانی نمی‌توان در آن مشخصات تغییراتی به وجود آورد زیرا مجوز هر هواپیمایی براساس طرح اولیه ساخت و تولید آرایه می‌شود؛ پس نمی‌توان و نباید مشخصات فنی و تخصصی هواپیماها را (بدون لحاظ کردن موارد ایمنی) تغییر داد. بنابراین تعداد مسافران، مقدار بار و وضعیت آب‌وهوایی هر هواپیمایی از پیش مشخص است. اما برای آنکه چنین مواردی در آینده دوباره تکرار نشود، باید به موضوع مدیریت ایرلاین‌ها بیشتر توجه کرد. یکی از مواردی که خود من بارها با آن روبه‌رو شدم، تعارض بین بخش تجاری و عملیاتی ایرلاین‌هاست. بخش تجاری یک «ایرلاین»، به درآمد بیشتر از راه تعداد پرواز بیشتر و تعداد زیاد مسافران در هر پرواز توجه می‌کند، اما معاون عملیات یک شرکت هواپیمایی، به موضوع امنیت هواپیما و پرواز توجه می‌کند، نه درآمد و هزینه‌های شرکت. با این توصیفات این پرسش مطرح می‌شود که در این بین تصمیم چه کسی سرنوشت‌سازتر است؟ باید تأکید کرد در چنین مواردی مدیران دستگاهی باید بیش از همه به توصیه‌های کارشناس فنی و تخصصی توجه کنند، نه به توصیه‌های بخش درآمدی و برای افزایش درآمد شرکت، برای مثال ظرفیت مسافران هواپیما را افزایش دهند. اما اگر بخواهیم درباره این «ایرلاین» خاص صحبت کنیم، باید تأکید کرد این هواپیما در اختیار شرکت هواپیمایی «سیپاهان‌ایر» بود. این شرکت به این دلیل تأسیس شد که هواپیماهای «ایران ۱۴۰» تولیدشده را به‌کار گیرد زیرا دیگر «ایرلاین»‌های معتبر از پذیرش و به‌کارگیری این هواپیما خودداری و تأکید کردند در صورتی از آن استفاده می‌کنند که تغییرات مورد نظر آنها در این هواپیما اعمال شود. ادامه در صفحه ۴

حرف اول

رویای ناکام «ایران ۱۴۰»

محمدحسین جهان‌پناه
روزنامه‌نگار هوانوردی

سازمان دلخراش «ایران ۱۴۰» یا به‌طور دقیق‌تر «آنتونف ۱۱۲۰» هواپیمایی سپاهان، چهارمین سازمان هوایی مرگبار جهان در طول هفته‌های اخیر به شمار می‌رفت. این سازمان در نوع خود ششمین سازمان «آنتونف ۱۴۰» و چهارمین سازمان این هواپیما در ایران بود. در حال حاضر تنها چهار فروند «ایران ۱۴۰» دیگر شامل دو فروند در ناوگان نیروی انتظامی و دو فروند دیگر در سپاهان در وضعیت عملیاتی هستند. هنوز خیلی زود است که بشود علت واقعی سازمان اخیر را به جرات بیان کرد، اما این‌طور که شواهد می‌گویند از کار افتادن موتور شماره ۲ هواپیما علت اصلی سانحه به‌شمار می‌رفته است. این سانحه هوایی اگرچه شاید هیچ ربطی به خوب یا بد بودن «ایران ۱۴۰» نداشته باشد، اما به صورت غیرمستقیم بار دیگر این بحث را پیش می‌کشد که آیا اساساً «آنتونف ۱۴۰» هواپیمایی مناسب شرایط و نیاز ایران بود؛ هواپیمایی منطقه‌ای که مدت‌ها منتظر مشتری بود و به‌هزارویک دلیل بی‌ربط سر از ایران درآورد تا مثلاً به‌طور هم‌زمان هم حلال مشکل کمبود هواپیماهای مسافربری برای پروازهای داخلی باشد و هم مشکل کمبود هواپیمایی ترابری نظامی را جبران کند. در نهایت نیز معلوم شد هیچ‌کدام از خطوط هوایی مهم داخلی یا حتی نیروهای نظامی حاضر به خریدن آن، دست‌کم با مشخصات فعلی نیستند. اما آیا این هواپیما واقعاً مناسب نیازهای صنعت هوایی ایران بود؟ ادامه در صفحه ۶

دیپلماسی

محمد صدر در گفت‌وگو با «شرق»:

همکاری ایران و آمریکا علیه «داعش» شدنی است

صفحه ۶

تنترها

«دانا» در یک قدمی استیضاح

صفحه ۲

برای پیشگیری از شایبه‌ها اعلام شد انصراف مطهری از نامزدی «هیات نظارت بر مطبوعات»

صفحه ۲

معاون رئیس‌جمهور در امور زنان و خانواده:

تفکیک جنسیتی چرا ۱۱ مسال در شهرداری انجام شد؟

صفحه ۱۴

انالله و انا الیه راجعون

جناب آقای ناصر سراج

رئیس محترم سازمان بازرسی کل کشور و عضو هیات نظارت بر مطبوعات

درگذشت پدر بزرگوارتان را تسلیت عرض می‌کنیم، برای آن مرحوم غفران و برای بازماندگان صبر مسالت داریم.

روزنامه شرق

هاکوپیان

HACOUPIAN.NET

معرفی آژانسهای مسافرتی هتلهای و مراکز گردشگری

راه سبز ۸۸۱۰۶۸۶۸

پارسیان مهر گشت ۸۸۸۴۹۹۷۵

رجوع به صفحه ۱۳

تلفن سازمان آکبی ها ۸۸۱۹۲۸۷۷

جناب آقای مهندس قلمبر دزفولی، مدیرعامل محترم ایرانسل

در سال اقتصاد و فرهنگ با عزم ملی و مدیریت جهادی، اخذ پروانه شبکه تلفن همراه نسل سوم، چهارم و بالاتر که برای اولین بار به اپراتوری با پوشش سراسری اعطا شده است را نتیجه توان تخصصی و اجرایی فوق‌العاده و مدیریت جامع جنابعالی و مدیران شرکت ایرانسل میدانیم. این مهم را خدمت شما، همکاران و تمامی مشترکین تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.

ایرانسل MTN

حالا ارتباطات دوست داشتنی ترند

سفیر ارتباطات جوان www.esaj.ir

سالیان

فروشگاه های زنجیره ای پوشاک

حراج تابستانی

۱ الی ۳۱ مرداد ۹۳

کرج: طالقانی - مهرشهر / مازندران: نمک‌آبرود - نور
مشهد: الماس شرق / تبریز: لاله پارک / اصفهان: سیب ستر