



دانش

دگرگونی سرنوشت ساز

۲۸



دانش

دربان برپایه پزشکی چینی

۲۸



درخانه پیتزا پیزیم

۲۹



خانه

درخانه پیتزا پیزیم

۲۹

جامعه

این تست ها از کجا می آیند

۳۰



پرونده هواپیمای سی – ۱۳۰ هنوز باز است

۸ مقصر دلیلی برای سقوط

عاطفه آزاد: «چهار کارمند پایگاه هوایی مهرآباد و چهار کارمند برج مراقبت فرودگاه در سانحه سقوط هواپیمای ارتش مقصر شناخته شدند. « با خاتمه بررسی های سازمان قضایی نیروهای مسلح درخصوص حادثه سقوط هواپیمای سی– ۱۳۰ که در جریان آن ۹۷ نفر از کادر نظامی، خبرنگاران، کادر پروازی و تعدادی از عابران به شهادت رسیدند، برای چهار نفر از مسئولان و کارکنان یخش مراقبت پرواز و تقرب فرودگاه مهرآباد و چهار نفر از مسئولان و کارکنان تیپ ترابری منطقه هوایی مهرآباد به اتهام مشارکت در احمال، بی‌مبالائی و عدم رعایت نظامات دولتی سهل انگاری، و مقررات ایمنی مربوط به پرواز و هوانوردی که منجر به قتل غیرعمد شده، قرار مجرمیت صادر شد.

پرونده این افراد با صدور کیفرخواست به دادگاه نظامی تهران ارسال شد تا در دادگاه به اتهاماتشان رسیدگی شود. سازمان قضایی نیروهای مسلح علاوه بر اعلام صدور قرار مجرمیت این افراد با احتساب خسارات وارده به ۲۰ دستگاه خودرو و ۳۶ واحد مسکونی در شهرک توحید، نیروی هوایی ارتش را ملزم به پرداخت خسارات کرده است.

در گزارش این سازمان چهار دلیل به عنوان دلایل اصلی سانحه عنوان شده که اولین آن اشکال در سیستم ناوبری هواپیما است. بر این اساس کارکنان پایگاه هوایی مهرآباد در تعویض سیستم وی. او. آر. هواپیمای سی– ۱۳۰ احمال و سهل انگاری کرده‌اند و البته فرماندهان هم نظارت صحیحی را در عملکردشان اعمال نکرده‌اند و این موضوع منجر به آن شد که هواپیما در هنگام فرود از مسیر اصلی منحرف شود.

این سازمان با استناد به نظارت کارشناسی کارشناسان و هیات پاکستانی عضو ایکائو بر سهل انگاری کنترلر رادار و برج مراقبت و مسئولان مراقبت پرواز نظر دادند چرا که آنها طبق دستورالعمل های سازمان ایکائو وظیفه داشتند هواپیمایی را که نقص فنی داشت در حین فرود اضطراری تا زمان نشستن بر باند فرودگاه تحت نظارت و مراقبت دقیق داشته و هرگونه انحرافی را به خلبان تذکر دهند.

در گزارش سازمان پس از آنکه احتمال هر گونه عملیات خرابکارانه در هواپیما رد شد، مجموع خطاها و سهل انگاری های به عمل آمده در پایگاه هوایی مهرآباد، رادار و مراقبت پرواز این فرودگاه زمینه ساز وقوع حادثه عنوان شده است.

اما هنوز چند روزی از اعلام این گزارش نگذشته بود که دبیرکل جامعه متخصصین مراقبت پرواز، اعلام کرد طبق قوانین بین المللی تنها کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری صلاحیت بررسی پرونده سی– ۱۳۰ را دارند و مستندات ارائه شده در پرونده این سانحه، مورد تایید ایکائو نیست.

علیرضا مهکام در این مورد گفت : «تمامی اعضای این کمیته تخصصی تنها رای کارشناسی ذی ربط سازمان هواپیمایی کشوری را برای بررسی علل سانحه سقوط این هواپیمای می‌پذیرند و معتقدند هیچ کدام از گروه‌ها دارای اعتبار و صلاحیت قانونی از سوی سازمان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، جهت بررسی

پرونده نیستند.

او با بیان این مطلب که نتایج بررسی های سازمان هواپیمایی کشوری مستند به قوانین هوانوردی بین المللی است و تنها مرجع قابل ارائه به سازمان قضایی است، افزود: «گروه اعزامی از کشور پاکستان، نمایندگان ایکائو نیستند و تنها عده‌ای پرسنل نظامی معرفی شده از سوی سازمان هواپیمایی پاکستان هستند که صلاحیت لازم در زمینه رادار را ندارند. به همین دلیل نظرات آنها منطبق بر استانداردها و مقررات ایکائو نیست. در بررسی های هیات نظامی پاکستانی تمامی مدارک و اسناد مورد توجه قرار نگرفته و آنها تنها دیدگاه نظامی را مورد توجه داشته‌اند.»
چندی پیش کارشناسان هوایی پاکستان که گفته می‌شود وابسته به هواپیمایی بین‌المللی (ایکائو) هستند بنا به درخواست بازپرس پرونده سقوط هواپیمای سی– ۱۳۰ برای بررسی و اعلام نظار کارشناسی وارد ایران شدند تا اختلاف نظر در مورد بحث مراقبت پرواز را رفع کنند.

پیش از آن هیات ۲۹نفره رسیدگی به علل سقوط این هواپیما که در ظهر پانزدهم آذرماه باسرال در اثر نقص فنی بر فراز آسمان تهران، هنگام فرود در شهرک مسکونی توحید سقوط کرده بود، قصوری را متوجه برج مراقبت و مراقبت فرودگاه کرده بودند که سازمان هواپیمایی کشوری با رد موارد مطرح خواستار آن بود که کارشناسان هواپیمایی بین‌المللی (ایکائو) در این باره نظر دهد.

با توجه به آنکه در آن زمان اعلام شده بود گزارش کمیته ۲۹نفره در ارتباط با پرونده این سانحه تکمیل است و با توجه به اختلاف ایجاد شده بین سازمان هواپیمایی کشوری و ارتش درباره قصور برج مراقبت، تنها نظر سازمان بین المللی ایکائو و البته اظهارنظر کارشناسان خارجی می‌توانست شبهه موجود را رفع کند. با این وصف، پس از انجام مکاتبات از طریق وزارت کشور کارشناسان هوایی پاکستانی وابسته به هواپیمایی بین المللی به ایران فراخوانده شدند.

منابع آگاه در آن زمان دلیل انتخاب کارشناسان پاکستانی را، عملکرد نه چندان خوب این سازمان در رابطه با ایران عنوان کردند و تصمیم بر آن شد تا کارشناسانی از یک کشور مسلمان و دوست برای شفاف سازی علل وقوع حادثه دعوت شوند.

نوزده دقیقه پرواز

پانزدهم آذرماه سال ۱۳۸۴ – تهران

مسافران هواپیمای سی– ۱۳۰ سوار هواپیما شدند. آنها که قرار بود پنج ساعت پیش پروازشان را به سمت بندرعباس آغاز کنند، هنوز در تهران بودند و تازه مسئولان داشتند برای آغاز پرواز آماده می‌شدند. تمامی خبرنگاران، عکاسان، تصویربرداران و صدابرداران از دری که در انتهای هواپیمای غول پیکر باز شده بود، سوار شدند و نیروهای ارتشی هم در پی آنها. آن روز قرار بود تعدادی از خبرنگاران و عکاسان و تصویربرداران ساعت ۸ صبح پروازشان را به سمت بندرعباس آغاز کنند و پس از رسیدن به بندر از طریق کشتی به سمت چابهار محل برگزاری رزمایش ارتش حرکت کنند.

اما پیش از پرواز بابک گوهری که قرار بود خلبانی این هواپیما را بر عهده بگیرد، پس از انجام کنترل های قبل از پرواز متوجه وجود اشکالات فنی در سیستم ناوبری VOR هواپیما شد و آن را اعلام کرد. رفع عیب به تاخیر افتاد و خلبان گوهری هم حاضر به پرواز با یک VOR نشد تا مسئولان تیپ ترابری، خلبان نادری را جایگزین او کردند. نادری هم نقص فنی را جدی تشخیص داد تا اینکه تیم تعمیر و نگهداری به ناچار VOR معیوب را تعویض کردند.

با رفع عیب خلبان گوهری دوباره حاضر به پرواز شد و سرانجام هواپیمای غول پیکر در ساعت یک و ۲۱ دقیقه بعدازظهر در حالی که به دلیل آلودگی هوای تهران دید کمی داشت به پرواز درآمد. سی– ۱۳۰ در حال اوج گیری بود که بعد از ۱۰ دقیقه خلبان در تماس با برج مراقبت فرودگاه از بروز نقص فنی در موتور شماره ۴ گزارش داد. گوهری در حالی که وضعیت را اضطراری توصیف کرده بود، پس از مشورت با متخصصین، موتور شماره چهار را خاموش کرد. ارتباط با برج مراقبت و رادار ادامه داشت که هواپیما مسیر خود را به سمت فرودگاه تغییر داد. به فرودگاه نزدیک شد و با کسب اجازه از بخش رادار برای فرود کاهش ارتفاع داد. هفت مایل مانده به باند، رادار هدایت هواپیما را به برج مراقبت تحویل داد. فاصله هواپیما تا باند کمتر و کمتر شد و

خلاصه مطلب
۱– پرونده ۸ متهم با صدور کیفرخواست به دادگاه نظامی تهران ارسال شد تا در دادگاه به اتهاماتشان رسیدگی شود.
۲– علیرضا بهکام درباره نظر کارشناسی گروه اعزامی از پاکستان گفت : «گروه اعزامی از کشور پاکستان، نمایندگان ایکائو نیستند و تنها عده‌ای پرسنل نظامی معرفی شده از سوی سازمان هواپیمایی پاکستان هستند که صلاحیت لازم در زمینه رادار را ندارند. به همین دلیل نظرات آنها منطبق بر استانداردها و مقررات ایکائو نیست. در بررسی های هیات نظامی پاکستانی تمامی مدارک و اسناد مورد توجه قرار نگرفته و آنها تنها دیدگاه نظامی را مورد توجه داشته‌اند.»

هنگامی که حدود چهار مایلی باند فرودگاه رسید ناگهان از مسیر اصلی به سمت چپ منحرف شد. خلبان گوهری با وجود انحراف به چپ هواپیما هنگامی که به سه و نیم مایلی باند فرودگاه رسید، در تماس با بخش کنترل پرواز های نظامی پایگاه هوایی مهر آباد، وضعیت را طبیعی گزارش داد.

هواپیما لحظه به لحظه به زمین نزدیک می‌شد و در این زمان بود که خلبان هواپیمای غول پیکر متوجه انحراف مسیر شده و سعی کرد تا هواپیمایی را که حالا مایل‌ها انحراف به چپ دارد به سمت راست هدایت کند پس بدون توجه به موتور خاموش شماره چهار که در

بال سمت راست هواپیما قرار داشت، به سرعت به سمت راست گردش کرد. امکان کاهش سرعت هواپیما دیگر وجود نداشت، ارتفاع هم آنقدر کم بود که نمی‌توانست با آن سرعت اوج بگیرد، لحظاتی بعد از آن گردش به راست، برج مراقبت نشینان تنها صداهایی می‌شنیدند که می‌گفتند، باحسین ! و هواپیما ناگهان متمایل به چپ شد که با بلوک ۵۲ شهرک توحید در نزدیکی فرودگاه مهرآباد برخورد کرد. سی– ۱۳۰ در حال سقوط با ایستگاه تقویت فشار گاز هم اصابت کرده بود که این مسئله به شدت آتش سوزی افزود.

■ امداد موثر نیفتاد

در همان دقیق اولیه سقوط، آتش نشانی خود را به محل رساند، راه‌ها بسته شد و پس از استقرار نیروی نظامی و امنیتی در شهرک توحید، در ورودی شهرک هم مسدود شد.

از ستاد حوادث غیر متقبیه، هلال احمر، وزارت بهداشت، نیروی انتظامی، اورژانس، استانداری و بسیج تهران به علاوه سایر دستگاه‌ها و نهاده‌ها خود را به محل سقوط هواپیمای غول پیکر رساندند تا هرچه زودتر آتش را فرونشانند و مجروحان و اجساد را با امکانات هوایی و زمینی منتقل کنند.

هر لحظه این احتمال که سرنشینان سی– ۱۳۰ همگی جان باخته باشند، بیشتر می‌شد، اما کمتر به زبان می‌آمد تا شاید این اربه مرگ نجات‌یافته‌ای هم داشته باشد.

آتش طبقاتی از بلوک ۵۲ شهرک توسط آتش نشانات مهار شد و بعد از آن بود که در میان خاکستر ها و لاشه‌های سوخته هواپیما کارت خبرنگاری و دوربین عکاسی پیدا شد، اربه مرگ همگی سرنشینانش را با خود برده بود. سرنشینان سی– ۱۳۰ گویا در آخرین دقایق می‌دانستند به کجا می‌روند، اجسادى که در قسمت‌های جلوی هواپیما قرار داشتند بدون سوختگی متلاشی شده بودند و آنها که عقب تر بودند، سوختند.

آثار به جای مانده از آنها نشان می‌داد در لحظات آخر دست در دست هم داده بودند. اجساد متلاشی شده و سوخته هم از آنجا منتقل شدند. همان روز بود که هرکس تعداد سرنشینان هواپیمای غول پیکر را که ظرفیتی حدود ۸۴ نفر را در خود جای می‌داد تا ۹۴ و ۹۶ نفر شمرده‌اند و وزارت کشور همان روز اعلام کرد که ۶۸ مسافر هواپیما را اصحاب رسانه‌ها تشکیل می‌دادند. البته به گفته رئیس مرکز اورژانس کشور در روز حادثه آمار جان‌باختگان سانحه هوایی ۱۰۹ نفر بود که تعدادی از آنها را ساکنان بلوک ۵۲ تشکیل می‌داد. با انتقال اجساد به بیمارستان تمامی سرنشینان هواپیمای غول پیکر شناسایی شدند و اسامی آنها به شب زسپیده اعلام شد. در این میان ساکنان جان‌باخته بلوک ۵۲ و شهرک توحید هم شناسایی شدند به جز ۵ نفر که به گفته دکتر شهاب‌الدین صدر هنوز هم شناسایی نشده‌اند.

■ مقصر کیست؟

همان روز اول مجلس و دولت و تمامی قوا مسئول شدند تا مسئول حادثه را شناسایی کنند.

قرار شد نمایندگان مردم بررسی علل و عوامل حادثه

و شناسایی مقصران را در کمیته دفاعی کمیسیون امنیت ملی مجلس انجام دهند و ریاست کمیته را رضا طلایی نیک بر عهده داشت. مجلس و سازمان قضایی نیروهای مسلح هر یک به بررسی سانحه و علل آن پرداخت. مجلس که قرار بود پس از بررسی‌ها توضیح کاملی از آن را در صحن علنی مجلس قرائت کند به‌رغم فشار رسانه‌ها این شفاف سازی را از امروز به فردا و از این هفته به هفته آینده موکول می‌کرد و در نهایت پیش از آنکه سازمان نیروهای مسلح با انتشار اطلاعیه‌اش کارکنان پایگاه هوایی مهرآباد و مسئولان برج مراقبت این فرودگاه را به‌عنوان عوامل اصلی وقوع سانحه معرفی کند، با تشکیل جلسه‌ای که برگزاری آن را کمیته دفاعی برعهده داشت آنچه که به زعم‌شان گفتنی بود گفتند و باقی را گذاشتند برای جلسه غیرعلنی و گزارش به سران سه قوه و رهبری. طلایی نیک اشاره کوچکی به تحریم‌ها کرده بود اما آن را مقدمه‌ای قرار داد برای بیان تلاش های انجام شده!

او که به نظر می‌رسد در جریان تحقیقات سازمان قضایی نیروهای مسلح بوده باشد از نزدیکی نتایج تحقیقات کمیته و دستگاه قضایی گفت و در نهایت به‌هم خوردن صحنه سانحه به دلیل ضعف مدیریتی در عملیات امداد و نجات، شهادت کلیه سرنشینان هواپیما، آسیب دیدگی بدنه هواپیما به دلیل آتش سوزی شدید و البته فقدان جعبه سیاه در هواپیمای غول پیکر را از عوامل محدودکننده تحقیقات عنوان کرد.

طلایی نیک در آن جلسه در حضور خبرنگاران پیش از هر چیز به نارسایی های سیستمی و مسائل مدیریتی و تجهیزات راداری پرداخت و عددی بودن سانحه یا توطئه یا خرابکاری را رد کرد و هنگامی که خبرنگاران عکاسی پیدا شد، اربه مرگ همگی سرنشینانش را با خود برده بود. سرنشینان سی– ۱۳۰ گویا در آخرین دقایق می‌دانستند به کجا می‌روند، اجسادى که در قسمت‌های جلوی هواپیما قرار داشتند بدون سوختگی متلاشی شده بودند و آنها که عقب تر بودند، سوختند.

او از گزارش مبسوط مجلس درباره به‌کارگیری هواپیما به دستگاه قضایی گفت که البته در گزارش سازمان قضایی نیروهای مسلح به آن اشاره کوچکی هم نشده بود.

ابوطالبی خلبان نظامی که در جریان تحقیقات با گروه ۲۹نفره همکاری می‌کرد هم انحراف به چپ هواپیما را بروز نقص در سیستم ناوبری دانست که به قبل از پرواز ارتباطی ندارد و بعد درباره نارسایی در سیستم مراقبت پرواز گفت.

گرچه با صدور اطلاعیه سازمان قضایی نیروهای مسلح به نزدیکی نقطه نظرات دستگاه قضایی و گروه تحقیق مجلس صحه گذاشته شد اما باید توجه داشت که اگر مجلس ما از نقص فنی در رادارهای فرودگاه مهرآباد و حتی فقدان برخی دستگاه‌ها در این فرودگاه یاد می‌کنند دایره متهمان پرونده می‌توانسته گسترده‌تر از دایره فعلی باشد، علاوه بر آنکه با یقینن بر نظامی بودن سایر اطلاعات بیان نشده در جلسات علنی مجلس به دلایل امنیت ملی به نظر می‌رسد نظر سازمان قضایی نیروهای مسلح با نظرات مجلسی‌ها همپوشانی نداشته باشد.

نگاه

سد سیوند و غرق شدن آثار باستانی درجست وجوی راه‌نجات

نوشین غبرائی

سد سیوند واقع در دره بلاغی، در فاصله ۱۰ کیلومتری پاسارگاد و ۵۰ کیلومتری پرسپولیس واقع در استان فارس و در سه کیلومتری شیراز به سمت آباده، طراحی و ساخته شد. لیکن به مدد مخالفت برخی مجامع بین‌المللی و در صدر آنان سازمان یونسکو هنوز این سد به مرحله آگیری نرسیده است. هم اکنون نیز باستان‌شناسان بسیاری از کشورهای فرانسه، آلمان، استرالیا، ژاپن، ایتالیا و لهستان در قالب تیم‌هایی به مدد باستان‌شناسان ایرانی آمده و باقی‌مانده‌های سلسله بزرگ هخامنشی را از زیر خروارها خاک بیرون کشیده، به آن می‌بالند و در غم فقدان آنها پس از آگیری سد می‌گیرند.

براساس گزارش سایت خبری CATS (گروه تحقیقات ایران کهن) در مورخ یک مه ۲۰۰۶ (۱۱ اردیبهشت)، باستان‌شناسان در دره بلاغی سه اسکلت متلاشی شده پیدا کردند که قدمت آنها به پنج هزار سال قبل از میلاد مسیح می‌رسید. این اسکلت‌ها در غاری نزدیک به سد یافت شده و در نزدیکی آنها نیز چهار ظرف سفالی در ابعاد متفاوت یافت شده بود. چندی پیش از آن نیز گروه باستان‌شناسان آلمانی به ریاست مرگان سیدین اسکلت دفن شده یک دختر را در این تنگه یافتند که استخوان‌ها دقیقاً در جای خود قرار داشت و با اینکه این اسکلت مربوط به هفت هزار سال پیش بود لیکن تمامی دندان‌ها باقی مانده بودند.

یافته‌های باستان‌شناسان گواه این امر است که هفت هزار سال پیش، این دره دارای سکنه زیادی بوده است زیرا علاوه بر ظروف سفالی کشف شده، پنج کوره برای پخت ظروف سفالی یافت شده که نشانگر جمعیت زیاد و به همان نسبت نیاز به ظروف بیشتر است. کارهای دستی روی ظروف و باقی‌مانده ویرانه‌های منازل، اثبات می‌کند که در این مکان افرادی از سلسله هخامنشی می‌زیسته‌اند.

از بزرگترین و مهمترین یافته‌های این دره، قصری بزرگ با مساحت ۹۰۰ متر مربع است که متعلق به داریوش بوده است. قسمت‌هایی از این بنا توسط بولدوزر تخریب شده است لیکن باقی‌مانده ستون‌ها و کف خانه دوه دره هخامنشی را به نمایش می‌گذارد. به گفته محمد تاجی عطایی رئیس هیات باستان‌شناسان فرانسوی در دره بلاغی در جریان ساخت و ساز سد، ستون‌ها توسط بلدوزر ویران شده ولی پایه ستون‌ها و کف برخی قسمت‌ها دست نخورده

باقی است. در ساخت دیوارهای قصر سنگ به کار رفته است. گروه باستان‌شناسان آلمانی نیز اسکلت‌های انسانی را یافتند که کودک خردسال خود را در آغوش گرفته است. از دیگر یافته‌های گروه‌های باستان‌شناسان دهکده‌ای با ۳۰ خانه است و گورستانی در کنار آن.

چندی پیش رئیس بخش میراث فرهنگی یونسکو، فرانچسکو باندترین طی سفری به ایران به برخی از ابنیه تاریخی ازجمله پاسارگاد و منطقه دره بلاغی سرکشی کرد و متأسفانه اعلام داشت که بسیاری از ابنیه تاریخی و میراث فرهنگی این کشور در معرض خطر اقتراض قرار دارند. او علت اصلی سفر خود را بازدید از میدان نقش جهان اصفهان اعلام کرد. این میدان که جزء ابنیه مهم تاریخی دنیا و دومین میدان بزرگ در میان ابنیه تاریخی محسوب می‌شود به دلیل ساخت برجی بلندتر از ارتفاع میدان و برخلاف قوانین سازمان یونسکو، جزء آثار تاریخی در معرض خطر قرار گرفته بود. لیکن با پیگیری شدید این سازمان و همکاری سازمان میراث فرهنگی از ارتفاع برج جهان‌نما که در مجاورت میدان نقش جهان واقع شده است کاسته شد و نمای قدیمی و اصیل بنا و بین نرفت. این میدان در قرن ۱۵ و در زمان شاه عباس صفوی بنا شد. باندترین طی سفر خود و بررسی میدان نقش جهان رضایت سازمان را از این وضعیت اعلام کرد. پس از آن طی یک سفر به منطقه فارس رفته و از پرسپولیس، پاسارگاد و قصر داریوش واقع در دره بلاغی دیدن کرد. او با اظهار تأسف از ساخت سد سیوند اعلام کرد، ایران پس از یک وقفه نسبتاً طولانی، همکاری خود را با یونسکو از سر گرفت و از آن زمان تاکنون نیز سازمان میراث فرهنگی این کشور همکاری خوبی با ما داشته است. ما از این کشور درخواست داریم تا کمال همکاری را با سازمان یونسکو داشته باشد.

همان‌گونه که در مسئله برج جهان‌نما با ما همکاری لازم را انجام دادند. ما مخالف پیشرفت تکنولوژی در این کشور نیستیم. لیکن هر نوع توسعه‌ای که به میراث فرهنگی صدمه وارد آورد با برخورد جدی یونسکو روبرو می‌شود. باندترین اعلام کرد، متأسفانه ابنیه تاریخی در اغلب کشورهای در حال توسعه در معرض خطر است زیرا این کشورها در کنار برنامه‌های توسعه اقتصادی به میراث فرهنگی توجه لازم را نمی‌کنند و حتی گاه به تخریب آنان نیز می‌پردازند. او افزود در جهت حمایت از این ابنیه تاریخی یونسکو به تنهایی نمی‌تواند موثر واقع شود لیکن در کنار دولت‌ها و با مشارکت با آنان به این مهم می‌پردازد.

پیش از ورود باندترین به ایران شایع شد که او سفری به چغازنبیل در استان خوزستان خواهد داشت. لیکن او این امر را تکذیب کرد و سفر خود را فقط به مقصد اصفهان و شیراز اعلام داشت. وی طی صحبت‌هایی با محمدحسین طالبیان مسئول بخش تاریخی زیگورات چغازنبیل از کم و کیف عملیات شرکت نفت در کنار زیگورات مطلع شد و او طی گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد، متأسفانه ایران کشوری شرشار از ابنیه تاریخی و میراث کهن است. لیکن در کنار هر بنایک عامل مخاطره‌انگیز نیز وجود دارد. به عنوان مثال شرکت نفت بالای جان چغازنبیل، سد سیوند بالای جان پاسارگاد و قصر داریوش و توسعه شهری و بزرگراه‌ها بالای جان چهارباغ شده‌اند. لیکن ایرانیان به قدری نسبت به پیشینه خود عرق دارند که در کنار ما و همگام با ما از میراث فرهنگی خود دفاع خواهند کرد. همان‌گونه که در مسئله برج جهان‌نما و میدان نقش جهان توجه ایران‌با به پیشینه‌های تاریخی کاملاً مشهود شد.

نقش رضا عظیمیان،مدیرکل