روایت

ماجرای یک اظهارنظر

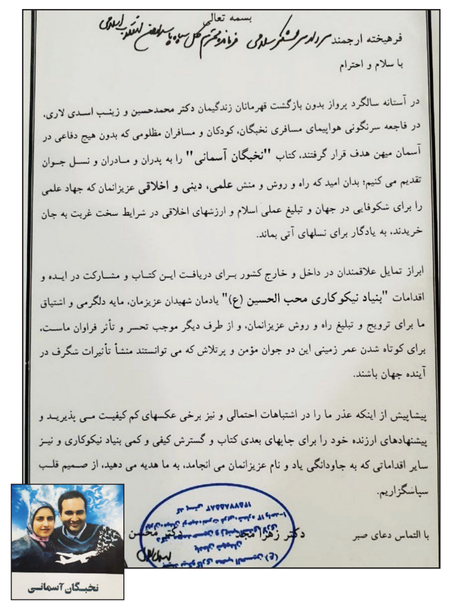
مادر ۲ تن از جانباختگان هواپیمای اوکراینی نقل قولی از فرمانده کل سپاه بیان می‌کند که حاشیه‌ساز می‌شود

چند روز از فاجعه سقوط هواپیمای اوکراینی گذشته است. خانواده‌ها، داغدار عزیزان خود هستند و فرماندهان سپاه نیز خود را در این غم شریک می‌دانند. غم به قدری بزرگ است که فرمانده کل سپاه تصمیم می‌گیرد به دیدار خانواده‌های بخشی از جانباختگان این حادثه برود و مکنونات قلبی خود و عذرخواهی سپاه از بازماندگان را شخصا به آنان اعلام کند. قرار شد فرماندهان رده‌های مختلف سپاه به دیدار خانواده‌ها بروند. سردار سلیمانی (معاون بازرسی سپاه) ساعت ۱۶ روز ۲۳ دی ۹۸ به دیدار خانواده شهیدان اسدی لاری می‌رود. در آن جلسه والدین شهدا خواهان دیدار با سردار سلامی، فرمانده کل سپاه می‌شوند. موضوع به اطلاع فرمانده کل سپاه می‌رسد و سردار سلامی بلافاصله درخواست این دیدار را اجابت می‌کند و روز بعد به همراه معاون بازرسی، سردار شریفی، مدیر ایثارگران سپاه و چند تن دیگر از مسئولین سپاه در خانه پدری شهیدان لاری حاضر می‌شوند. تعدادی از اقوام شهدا نیز در این دیدار حضور پیدا می‌کنند. تأکید بر این است که فیلم و عکسی از ملاقات منتشر نشود و خانواده از این نظر در آرامش باشند.

یک مصاحبه جنجالی

۲سال از آن دیدار می‌گذرد و کمتر کسی آن را به یاد می‌آورد اما ۲۰ دی ۱۴۰۰، روزنامه شرق گزارش و بعد از آن وب‌سایت خبری انصاف نیوز ویدئویی منتشر می‌کند که در آن به نقل از «زهرا مجد» و «محسن اسدی لاری»، مادر و پدر شهدای این حادثه، نقل‌قولی از سردار سلامی بیان می‌کنند که ضدانقلاب از آن نهایت بهره‌برداری را می‌کند. مادر شهیدان مدعی می‌شود سردار سلامی در دیدار با آنها گفته است: «اگر اینها نبودند چه جنگی می‌شد؟ و اگر این اتفاق (سانحه) نمی‌افتاد ۱۰ میلیون جمعیت کشته می‌شدند و این واقعه باعث شد که این جنگ رخ ندهد.» با انتشار این ویدئو رادیو فردا، بی‌بی‌سی و دیگر رسانه‌های ضدانقلاب تأکید می‌کنند ادعای هدف گرفته‌شدن اشتباهی هواپیما با این اظهارات رد می‌شود و جمهوری اسلامی به شکل عامدانه به هواپیما شلیک کرده است و این اقدام را جنایت جنگی می‌خوانند.
در ادعای رسانه‌های غربی نیز این موضوع مطرح می‌شود که سپاه به شکل عمدی با ایجاد سپر انسانی و هدف قراردادن هواپیما تلاش کرد تا از جنگی که در آستانه وقوع آن بود جلوگیری کند!

واکنش به تحریف یک واقعیت و هدیه‌ای برای فرمانده



بسمه تعالی

فرهیخته ارجمند سردار سرلشکر سلامی فرمانده محترم کل سپاه پاسداران انقلاب اسلامی

با سلام و احترام

در آستانه سالگرد پرواز بدون بازگشت قهرمانان زندگیمان دکتر محمدحسین و زینب اسدی لاری، در فاجعه سرنگونی هواپیمای مسافری نخبگان، کودکان و مسافران مظلومی که بدون هیچ دفاعی در آسمان میهن هدف قرار گرفتند، کتاب "نخبگان آسمانی" را به پدران و مادران و نسل جوان تقدیم می کنیم؛ بدان امید که راه و روش و منش علمی، دینی و اخلاقی عزیزانمان که جهاد علمی را برای شکوفایی در جهان و تبلیغ عملی اسلام و ارزشهای اخلاقی در شرایط سخت غربت به جان خریدند، به یادگار برای نسلهای آتی بماند.

ابراز تمایل علاقمندان در داخل و خارج کشور برای دریافت این کتاب و مشارکت در ایده و اقدامات "بنیاد نیکوکاری محب الحسین (ع)" یادمان شهیدان عزیزمان، مایه دلگرمی و اشتیاق ما برای ترویج و تبلیغ راه و روش عزیزانمان، و از طرف دیگر موجب تحسر و تأثر فراوان ماست، برای کوتاه شدن عمر زمینی این دو جوان مؤمن و پرتلاش که می توانستند منشأ تأثیرات شگرف در آینده جهان باشند.

پیشاپیش از اینکه عذر ما را در اشتباهات احتمالی و نیز برخی عکسهای کم کیفیت می پذیرید و پیشنهادهای ارزنده خود را برای چاپهای بعدی کتاب و گسترش کیفی و کمی بنیاد نیکوکاری و نیز سایر اقداماتی که به جاودانگی یاد و نام عزیزانمان می انجامد، به ما هدیه می دهید، از صمیم قلب سپاسگزاریم.

با التماس دعای صبر
دکتر زهرا مجد [illegible]

نخبگان آسمانی

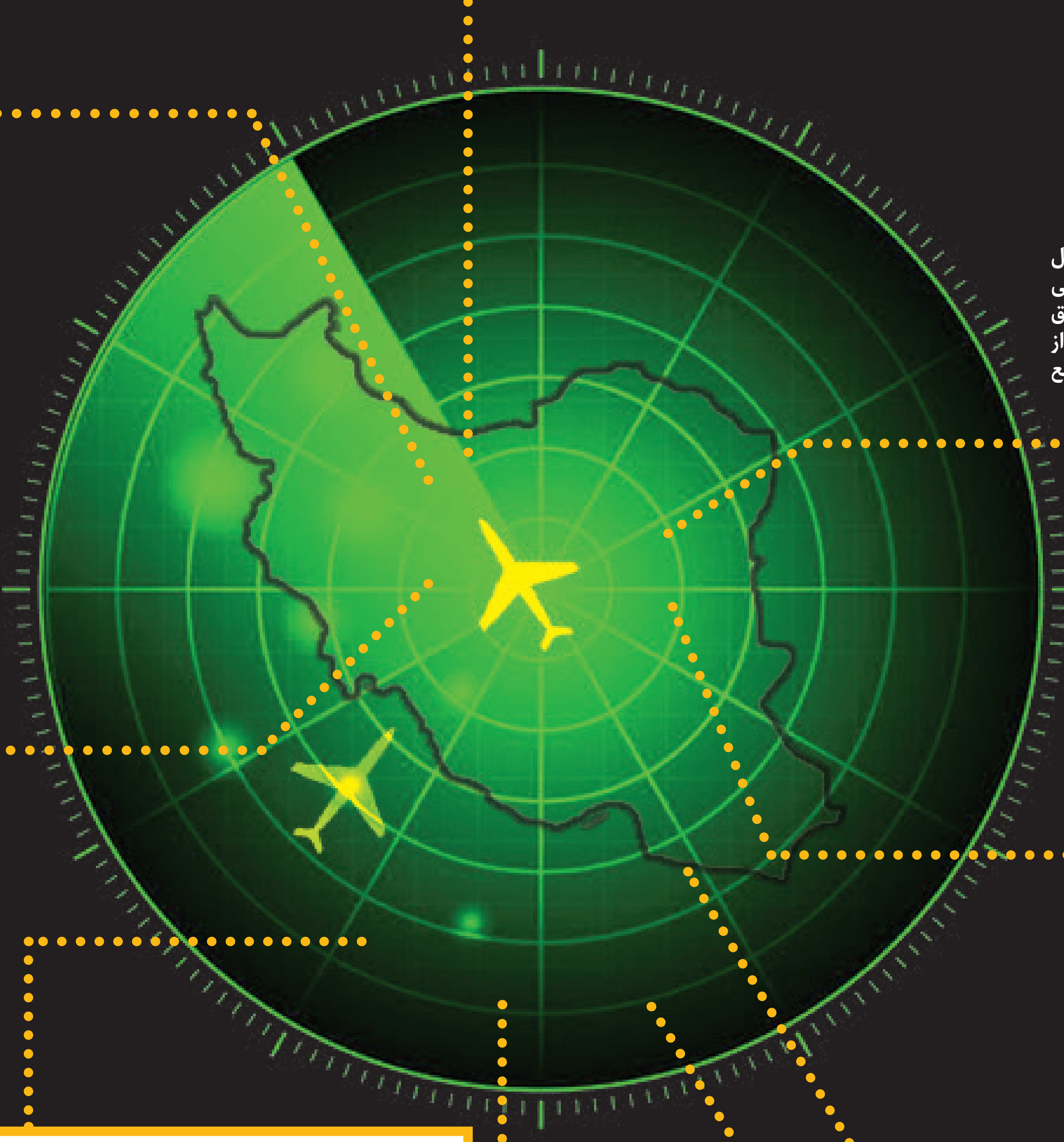
روابط‌عمومی کل سپاه ۲۰ دی ۱۴۰۰، نسبت به اخبار منتشر شده واکنش نشان می‌دهد. سخنگوی سپاه روایت منتشر شده از مادر شهیدان محمد حسین و زینب اسدی لاری را اشتباه دانسته و چنین خطایی را ناشی از گذشت ۲سال از آن دیدار می‌داند و می‌گوید انتشار چنین مطلب تحریف‌شده‌ای، جهت‌دار و ناقص بوده است.
سردار رمضان شریف، با تأکید بر اینکه خانم اسدی لاری در مصاحبه خود با روزنامه شرق از اصرار زیاد سپاه برای دیدار با خانواده و عدم‌قبول آن و واسطه‌شدن یکی از اعضای خانواده برای آمدن سردار سلامی صحبت کردند که این حرف دقیق نیست و پدر شهیدان درخواست کردند که سردار سلامی به دیدار آنان بیاید که ما نیز با افتخار این موضوع را مسئولیت و تکلیف خود دانسته و در منزل این شهدا حاضر شدیم.
وی در ادامه با اشاره به اینکه پس از انتشار این ویدئو در فضای رسانه‌ای و مجازی، خانم مجد و همسر محترمشان در تاریخ ۹ آذر ماه ۹۹ کتاب «نخبگان آسمانی» را که پیرامون فرزندان‌شهید خود نوشته بودند را پس از حدود یک‌سال از دیدار به‌عنوان هدیه برای سردار سلامی ارسال کردند خاطرنشان می‌کند: «دشمنان ملت ایران که همواره درصدد تضعیف اقتدار، امنیت و وحدت ملی کشور عزیزمان بوده و با دستاویز قراردادن هر ماجرایی، به‌عنوان دایه مهربان‌تر از مادر به تشویش اذهان و افکار عمومی می‌پردازند، بدانند با هوشمندی ملت فهیم ایران از جمله خانواده‌های معظم شهدای پرواز هواپیمای اوکراینی در این عرصه راه به جایی نخواهند برد.»

پاسخ به ۹ سوال و شبهه درباره هواپیمای اوکراینی

کالبدشکافی یک تراژدی

محمد شلتوکی/ خبرنگار

ساعت ۶:۱۲ روز چهارشنبه ۱۸ دی‌ماه ۱۳۹۸، هواپیمای بوئینگ ۷۵۲ سری ۸۰۰ هواپیمایی اوکراین اینترنشنال با علامت ثبت UR-PSR که حامل ۱۷۶ سرنشین شامل ۱۶۷ مسافر و ۹ خدمه پروازی است با مجوز برج مراقبت پرواز، از باند ۲۹ راست فرودگاه بین‌المللی امام‌خمینی(ره) به پرواز درمی‌آید، ولی کمتر از ۳ دقیقه بعد یعنی در ساعت ۶:۱۴:۵۶ هدف موشک شلیک شده از سامانه پدافندی تور ام-۱ قرار می‌گیرد و در ساعت ۶:۱۸ نیز به‌طور کامل از صفحه رادار محو می‌شود. اما این اتفاق چگونه رخ داده است؟ چه علل و عواملی سبب شده، اپراتور سامانه پدافندی مرتکب اشتباه فاحشی در تصمیم‌گیری برای شلیک موشک به هواپیما شود؟ آیا ردی از نفوذ و هک سیستم‌های دفاعی کشور در این پرونده وجود دارد؟ کدام زوایا و ابعاد این پرونده تاکنون کمتر مورد توجه قرار گرفته است؟ برای پاسخ به سؤالات و رفع ابهامات درباره ماجرای هواپیمای اوکراینی این گزارش را بخوانید.



چرا ۲ موشک به‌سمت هواپیما شلیک شد؟

پایه و اساس شلیک ۲ موشک به‌سمت هواپیما، قطعیت و یقین اپراتور است که گمان می‌کند در حال مقابله با یک موشک کروز است؛ کرنولوژی یا زمانبندی شلیک موشک به‌سمت هدف اینگونه است که اپراتور در ساعت ۶:۱۴:۱۹ موشک اول را به‌سمت هدف مورد نظر خود شلیک می‌کند که پس از ۱۸ ثانیه سیگنال فعال شدن فیوز مجاورتی موشک که به‌معنای عمل کردن آن است، ثبت می‌شود.
با وجود عملکرد موشک اول، سامانه پدافندی همچنان قفل راداری روی هدف دارد و مسیر حرکت آن را ردیابی می‌کند که اپراتور هم با توجه به تداوم مسیر حرکتی هدف کشف شده، موشک دوم را در ساعت ۶:۱۵:۰۹ به‌سمت هدف شلیک می‌کند.
درحقیقت علت شلیک موشک دوم، یقین اپراتور به متخاصم بودن هدف و همچنین تداوم مسیر حرکتی هدف پس از شلیک موشک اول است.

چرا در شب حادثه آسمان کلییر نشد؟ مسئولیت کلییر شدن آسمان با چه کسی بود؟

هماهنگی نظامی-غیرنظامی هوانوردی در ایران شامل ۳ سطح راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی است. در سطح راهبردی، دبیرخانه شورای عالی امنیت ملی با تعیین الزامات کلی و ابلاغ سیاست‌های لازم نحوه همکاری و مسئولیت هر بخش را تعیین می‌کند که در این ساختار، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌های کشور و نیروهای مسلح هرکدام مسئولیتی دارند. در سطح تاکتیکی، روش‌های اجرایی مشخص برای اجرای راهبردهای فوق تعیین می‌شود که در آن واحد مراقبت شرکت فرودگاه‌ها، پدافند هوایی نیروهای مسلح و همچنین عملیات سازمان هواپیمایی کشوری ایفای نقش می‌کنند. در سطح عملیاتی اما از دوران دفاع‌مقدس، با هدف تامین امنیت فرودگاه‌ها و پروازهای کشور در برابر حملات احتمالی دشمن و تفکیک پروازهای تجاری از پروازهای ناشناس و متخاصم یک ساختار از بخش پدافند هوایی کشور به هماهنگی با مدیریت فضای پروازی کشور اختصاص داده شده است که در سلسله مراتب مختلف وظیفه هماهنگی بین بخش دفاع هوایی و بخش پروازهای غیرنظامی را به‌صورت عملیاتی اجرا می‌کند. مطابق ساختار عملیاتی هماهنگی واحدهای نظامی-غیرنظامی در عملیات هوانوردی کشور، در زمان وقوع حادثه هواپیمای اوکراینی مسئولیت کلییر کردن آسمان با مرکز عملیات دفاع هوایی کشور بوده که جزئی از نیروهای مسلح محسوب می‌شود. با این حال پیرامون این موضوع دیدگاه‌های مختلفی در نیروهای مسلح وجود دارد؛ یک دیدگاه معتقد است که پس از عملیات موشکی حمله به عین‌الاسد که نخستین حمله رسمی یک کشور به ایالات‌متحده آمریکا پس از ۸۵ سال بوده و درحالی‌که احتمال جنگ بسیار بالا ارزیابی می‌شده، باید همانند ایامی چون ۲۹ فروردین، ۱۴ خرداد و ۳۱ شهریور که هرساله فرودگاه‌های تهران برای چند ساعتی تعطیل می‌شوند و پروازهای ورودی و خروجی اجازه نشست و برخاست در این فرودگاه‌ها را ندارند، آن شب هم دست‌کم تا روشنایی هوا فرودگاه‌ها تعطیل می‌شد. دیدگاه دیگر معتقد است تنها در زمانی می‌توان آسمان را کلییر کرد که حمله هوایی دشمن قطعی باشد، آژیر قرمز از رسانه‌ها به صدا دربیاید و مردم به پناهگاه بروند تا بتوان آسمان را کلییر کرد؛ این در حالی است که در آن شب شواهدی مبنی بر حمله قطعی دشمن وجود نداشته است. صاحبان این دیدگاه معتقدند که حتی در طول ۸ سال دفاع‌مقدس نیز فرودگاه‌ها تعطیل نشدند و تنها در زمانی که حمله هوایی دشمن قطعی بود، اجازه نشست و برخاست به پروازها داده نمی‌شد.

آیا هر دو موشک به هواپیما اصابت کرد؟

خیر، برابر اطلاعات ثبت شده در سامانه، موشک اول پس از شلیک، در ساعت ۶:۱۴:۵۷ سیگنال فعال شدن فیوز مجاورتی را ارسال می‌کند که حاکی از عملکرد آن است، اما موشک دوم پس از شلیک، چنین سیگنالی را ارسال نمی‌کند و آخرین ارتباط رادیویی آن با سامانه پدافندی در مکانی نزدیک مسیر حرکت هواپیما اما با فاصله قابل توجه ثبت شده است و پس از آن هم پیام موفقیت‌آمیز نبودن عملکرد موشک در سامانه نشان داده می‌شود. اطلاعات ثبت شده هر دو موشک در سامانه دفاع هوایی نشان می‌دهد که موشک اول در مجاورت هواپیما و موشک دوم در فاصله حدود ۹۰۰ متری شمال موقعیت هواپیما منفجر شده است و موشک دوم احتمال آسیب به هواپیما را نداشته است.

خطای انسانی که عامل این حادثه بوده به چه معناست؟

خطای انسانی عامل اصلی این سانحه عنوان شده، با این حال زنجیره‌ای از رخدادها منجر به وقوع این سانحه می‌شود که در حلقه‌های این زنجیره، خطای انسانی بیشترین سهم را دارد. برای بررسی دقیق‌تر این موضوع باید به حدود یک ساعت و نیم قبل از حادثه رجوع کرد؛ در ساعت ۴:۵۴ روز سانحه، سامانه دفاع هوایی تور-ام۱ که وظیفه دفاع از یکی از مراکز حساس سپاه در محدوده بیدگنه را دارد، مطابق با طرح تاکتیکی خود حدود ۱۰۰ متر از محل استقرار قبلی خود جابه‌جا می‌شود که طی این جابه‌جایی سمت سامانه نیز تغییر پیدا می‌کند.
نخستین خطای انسانی اینجا رخ می‌دهد؛ چراکه اپراتور پس از این جابه‌جایی، شمال جغرافیایی را تصحیح نمی‌کند و سامانه دچار ۱۰۵ درجه خطای سمت می‌شود؛ برای درک بهتر این موضوع باید اینگونه گفت که این خطا باعث می‌شود تا اپراتور هدفی را که از سمت فرودگاه در حال پرواز به‌سمت غرب بوده به شکل هدفی که از سمت جنوب غربی به‌سمت تهران در حال حرکت بوده در ارتفاعی به نسبت پایین مشاهده کند.
در ساعت ۶:۱۴ اپراتور هدفی را در سمت ۲۵۰ درجه نسبت به شمال خود و در حال طی کردن مسیر ۵۶ درجه شناسایی می‌کند؛ این در حالی است که آن هدف یعنی هواپیمای اوکراینی پس از برخاست از فرودگاه از سمت ۱۴۳ درجه نسبت به سامانه و در حال طی کردن مسیر ۳۰۹ درجه بوده است.
اپراتور سامانه مشخصات هدف شناسایی شده را در ساعت ۶:۱۴:۱۹ روی بستر ارتباط به مرکز فرماندهی خود اعلام می‌کند که مبادله این پیام موفقیت‌آمیز نبوده و در پیام‌های ضبط شده در مرکز ثبت نشده است. در این لحظه دومین خطای اپراتور که منجر به حادثه می‌شود صورت می‌گیرد و او بدون انتظار برای دریافت دستور، رأسا به این نتیجه می‌رسد که هدف موردنظر متخاصم است و نخستین موشک را به‌سمت هدف شلیک می‌کند.
در همین شرایط، اپراتور چند دستورالعمل را یکجا نقض می‌کند؛ نخست آنکه این سامانه وظیفه رصد و پایش اهداف را به شکل ابتدایی نداشته و موظف بوده تنها درصورت واگذاری هدف از سمت مرکز فرماندهی، نسبت به جست‌وجو، قفل راداری و درصورت لزوم شلیک اقدام کند؛ این در حالی است که رأسا اقدام به همه این مراحل می‌کند. دوم آنکه برای شلیک موشک باید با دستور مرکز فرماندهی خود اقدام می‌کرد؛ درحالی‌که پس از آنکه به‌دلیل قطع ارتباط موفق به دریافت پاسخ از مرکز فرماندهی خود نمی‌شود، براساس دستورالعمل فرامین کنترل آتش یک مرحله کاهش می‌یابد؛ یعنی در وضعیت آتش‌بس قرار می‌گرفت که باز نباید شلیک می‌کرد، اما اینجا شلیک می‌کند.

به‌طور کلی در بررسی زنجیره خطای این سانحه، ۴ خطا رخ داده است:
۱- خطا در تنظیم مجدد شمال سامانه
۲- نقص در برقراری ارتباط بین سامانه عمل‌کننده و مرکز هماهنگی
۳- شناسایی و طبقه‌بندی اشتباه هدف کشف شده
۴- نادیده گرفتن دستورالعمل شلیک

چرا سخنگوی نیروهای مسلح در روز واقعه و تنها چند ساعت پس از آن موضوع را تکذیب کرد؟

علت این موضوع شرایط خاصی است که در تیم‌های بازرسی نظامی حاکم است. ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه یعنی کمتر از ۲ ساعت پس از شلیک موشک و سقوط هواپیما، فرمانده نیروی هوافضای سپاه که این اتفاق در زیرمجموعه او رخ داده است، موضوع را به فرمانده کل سپاه اطلاع می‌دهد و فرمانده کل سپاه نیز مقامات ستادکل نیروهای مسلح را در جریان این واقعه قرار می‌دهد. در ستادکل نیروهای مسلح ابتدا مقاومت‌هایی در زمینه پذیرش این مسئله وجود دارد؛ چراکه اتفاق رخ‌داده آنچنان غیرقابل باور و برخلاف پروتکل‌ها و دستورالعمل‌هاست که احتمال بروز آن اگر نگوییم غیرممکن، اما بسیار کم است؛ با این حال از غروب روز چهارشنبه ۱۸ دی ۱۳۹۸ تیم بررسی سانحه در معاونت بازرسی ستادکل نیروهای مسلح تشکیل می‌شود، اما تشکیل تیم بررسی سانحه به‌معنای قطعیت در وقوع سانحه نیست، بلکه این تیم به‌دنبال بررسی شواهد و قرائن هستند تا قطعیت ساقط شدن هواپیما با شلیک سامانه پدافندی را اثبات یا رد کنند. مصاحبه سخنگوی ارشد نیروهای مسلح در این مقطع یعنی بعدازظهر روز واقعه انجام می‌شود؛ پاسخ به سؤال فوق این است که اساسا در آن مقطع زمانی موضوع هنوز قطعیت نداشته و مصاحبه سخنگوی نیروهای مسلح پیش از تشکیل تیم بررسی سانحه انجام شده است.

چرا اطلاع‌رسانی حادثه با تأخیر انجام شد؟

یکی از پرسش‌هایی که درباره ماجرای هواپیمای اوکراینی مطرح است، اطلاع‌رسانی با ۳ روز تأخیر است. حادثه در ساعت ۶:۱۴ روز چهارشنبه ۱۸ دی ۱۳۹۸ رخ داده، اما اطلاعیه ستاد کل نیروهای مسلح ساعت ۷ صبح روز شنبه ۲۱ دی ۱۳۹۸ منتشر می‌شود؛ یعنی ۳ روز یا ۷۲ ساعت تأخیر. گرچه بنابر گفته‌های مسئولان امر، رسیدن به قطعیت لازم درباره ساقط شدن هواپیمای اوکراینی با آتش سامانه پدافندی تا صبح روز جمعه یعنی پس از ۴۸ ساعت محقق شد که شاهد این مدعا نیز اعلام وزارت ارشاد به برخی روزنامه‌ها برای تأخیر در ارسال صفحات خود به چاپخانه‌هاست که به‌دلیل زمان‌بر بودن فرایند تنظیم بیانیه و نحوه اعلام به صبح روز بعد موکول شد.
با این تفاسیر پاسخ به این سؤال چندوجهی است؛ همانگونه که گفته شد، به‌دلیل نادر بودن چنین رخدادی ابتدای امر باورپذیری آن برای مسئولان مربوطه سخت بوده است؛ با این حال پس از پافشاری مسئولان مربوطه در نیروهای مسلح تیم بررسی سانحه تشکیل می‌شود، اما این تیم موظف است با نگاهی همه‌جانبه تمام احتمالات را که می‌توانسته منجر به ساقط شدن پرواز PS752 شود، بررسی کند.

*** چند احتمال مهم ***

کلید ماجرای تأخیر در اعلام علت سانحه، موضوع بررسی همه احتمالات است؛ چراکه تیم بررسی باید برای اعلام‌نظر قطعی تمام احتمالات را بررسی می‌کرد که در ادامه تمام احتمالات متصور در این حوزه را بیان خواهیم کرد.
نخستین احتمال فرماندهان در ساعات اولیه همان شلیک پدافند و اصابت موشک به هواپیماست که خود می‌تواند شامل بررسی ۳ عامل خطای انسانی، خرابکاری و جنگ الکترونیک باشد. بررسی احتمال خطای انسانی شامل بازبینی گراف‌های راداری، مکالمات درون‌شبکه‌ای و بررسی تک‌تک اقدامات صورت گرفته توسط اپراتور است که وارسی و بازبینی آنها نیازمند دقت زیاد است. از سوی دیگر بررسی احتمال خرابکاری شامل خرابکاری فنی یا خرابکاری توسط عامل انسانی نیز خود نیازمند بررسی دقیق و مصاحبه با عوامل دخیل در ماجرا ازجمله اپراتورهای سامانه و عوامل نگهداری سامانه است.
احتمال دیگر این سناریو را می‌توان بررسی اقدامات جنگ الکترونیک و ایجاد اختلال در رادارهای شبکه یکپارچه برشمرد. در این خصوص گزاره دیگری که این احتمال را قوی می‌کند، موفق نبودن تلاش اپراتور سامانه پدافندی برای برقراری ارتباط با شبکه یکپارچه است که سردار حاجی‌زاده نیز یکی از علل احتمالی این موضوع را جمینگ (جنگ الکترونیک) نام برده است. دیگر موضوعی که می‌تواند این احتمال را قوی‌تر جلوه دهد، امکان اخلال در رادارهای پیش اخطار و ایجاد اهداف کاذب در فضای کشور (موشک‌های کروز) برای آنها با استفاده از ابزارهای جنگ الکترونیک دور ایستا توسط ارتش تروریستی آمریکاست تا شبکه پدافندی کشور را دچار خطا کند؛ چراکه به‌گفته سردار حاجی‌زاده و سردار سلامی پس از حمله موشکی به پایگاه عین‌الاسد آمریکا در خاک عراق، هواپیماهای آمریکایی بسیار زیادی در اطراف کشور در حال پرواز بودند.
موضوع دیگر را می‌توان اصابت همزمان کروز و موشک پدافندی به هواپیما در یک نقطه تلاقی برشمرد به این صورت که موشک کروز در یک نقطه تلاقی با هواپیما، مورد اصابت موشک پدافندی قرار گرفته باشد. از آنجایی که این احتمال نیازمند بررسی کارشناسی گراف‌های راداری و داده‌های شبکه یکپارچه پدافندی است، یکی از علل تأخیر را می‌توان بررسی این داده‌ها برشمرد.
دلیل احتمالی برای تأخیر در اعلام علت سانحه را می‌توان بررسی احتمال تروریستی بودن سقوط هواپیما با منشأ داخلی و خارجی برشمرد. بررسی این احتمال شامل انفجار در آسمان با بمبگذاری قبلی در هواپیما یا حتی اقدام تروریستی روی زمین با شلیک موشک دوش پرتاب به‌سمت آن برشمرد.
احتمال را می‌توان یقین سامانه پدافندی به هدف قرار دادن یک موشک کروز برشمرد؛ همانگونه که از سوی فرمانده کل سپاه و فرمانده نیروی هوافضای سپاه اعلام شد، در هنگام وقوع حادثه از سوی شبکه پدافند هوایی به سایت‌های پدافندی اعلام شده که تعدادی موشک کروز به‌سمت کشور شلیک شده و در حال پرواز در فضای کشور برای اصابت به اهداف خود هستند و اپراتور سامانه پدافندی نیز با این تصور که هدف نشان داده روی صفحه رادار یکی از موشک‌های کروز آمریکایی است به‌سوی آن شلیک می‌کند. نخستین احتمال در علت تأخیر را می‌توان مفروض بودن نقص فنی هواپیما و سرنگونی موشک کروز توسط پدافند هوایی برشمرد که پس از آن نیروهای نظامی به‌دنبال بقایای موشک کروز بوده‌اند.

شرایط ۳-ث که مقامات اعلام کردند به چه معناست؟

شرایط آماده‌باش در یگان‌های پدافندی شامل ۲ بخش است؛ مرحله و سطح. نخستین مرحله، مراقبت است که در این مرحله هیچ جنگ و اتفاقی محتمل نیست و تنها تعدادی از سامانه‌های رصد و پایش مانند رادارهای پیش‌هشدار اولیه فعال هستند.
مرحله دوم، مهیا شدن است که در این مرحله پرسنل به محل کار خود فراخوان می‌شوند و سامانه‌ها و دستگاه‌های مربوطه مهیا و آماده می‌شوند؛ مانند رزمایش‌های داخل یگانی.
مرحله سوم، مرحله رزم است که این مرحله خود شامل ۳ سطح است؛ نخستین سطح، ۳-الف است به این معنا که همه سامانه‌ها مطابق با طرح عملیاتی از پیش تعیین شده در محل خود مستقر می‌شوند و همه مراحل را برای واگذاری ماموریت طی کرده‌اند.
سطح بعدی، ۳-ب است که در این سطح، آمادگی‌ها بالا می‌رود و بین ۷۰ تا ۸۰ درصد سامانه‌ها و حساسه‌های پدافندی شامل رادارها، سایت‌های شنود الکترونیکی و سیگنالی و... در حالت عملیاتی قرار دارند و هدف را جست‌وجو می‌کنند.
سومین سطح، سطح ۳-ث است که در این سطح ۱۰۰ درصد سامانه‌ها و حساسه‌ها در مرحله عملیاتی قرار دارند و پرسنل آماده واگذاری هدف برای رهگیری و درصورت لزوم انهدام آن هستند.
مطابق اطلاعات اعلام شده، سطح آمادگی نیروهای پدافندی کشور از لحظه ترور شهید حاج قاسم سلیمانی در مرحله ۳-ب قرار داشته که این آمادگی پس از عملیات عین‌الاسد به ۳-ث ارتقا پیدا می‌کند.
ذکر این نکته ضروری است که در کنار سطح آمادگی، مفهوم دیگری در پدافند هوایی وجود دارد به‌نام فرامین کنترل آتش که شامل ۳ فرمان است؛ آتش‌بس، آتش‌محدود و آتش به اختیار که معنای هرکدام از آنها به شرح زیر است:
آتش‌بس: تحت هیچ شرایطی اپراتور اجازه شلیک به‌سمت هدف را ندارد.
آتش محدود: به هیچ هدفی شلیک نمی‌کنیم؛ مگر آنکه ۱۰۰ درصد مطمئن شویم دشمن است.
آتش به اختیار: به هیچ هدفی شلیک نمی‌کنیم؛ مگر آنکه ۱۰۰ درصد مطمئن شویم غیرخودی است.
قابل ذکر است که در زمان وقوع حادثه هواپیمای اوکراینی، فرامین کنترل آتش در مرحله آتش محدود بوده است.

آیا رادار توانایی تشخیص هواپیمای مسافربری از موشک کروز را نداشته؟

سامانه تور-ام۱ که در سیستم نامگذاری ناتو با اسم SA-15 شناخته می‌شود، یک سامانه دفاع هوایی نقطه‌ای برد کوتاه است که در آن سیستم رادار و پرتاب موشک روی یک شاسی شنی‌دار یکپارچه شده است و برد درگیری آن بین ۸ تا ۱۲ کیلومتر است. این سامانه ۲ رادار کشف و ردگیر دارد که رادار کشف اطلاعات اولیه هدف را به کاربر می‌دهد و کاربر پس از کشف هدف برای ردگیری آن اقدام به چرخاندن رادار ردگیر به‌سمت هدف می‌کند. این سامانه از آنجاکه یک سامانه درگیری در برد کوتاه است، رادار آن قابلیت تشخیص نوع هدف را ندارد و اپراتور باید با هماهنگی مرکز اقدام به شلیک کند؛ با این حال برای آنکه کاربر بتواند هدف را به‌صورت چشمی هم شناسایی کند، یک سامانه الکترواپتیکی نیز در تور-ام۱ تعبیه شده تا کاربر بتواند هدف را ببیند، لیکن این سامانه از آنجاکه از نوع مرئی و اپتیکی است، در زمان تاریکی هوا یعنی در زمان وقوع حادثه هواپیمای اوکراینی کاربرد ندارد و کاربر نمی‌تواند در تاریکی هدف خود را ببیند.

تکلیف موشک‌های کروزی که اعلام شد شلیک شده‌اند، چه شد؟

برابر دستورالعمل‌های پدافندی در شرایط ۳-ث که سطح آمادگی‌ها در بالاترین حد خود قرار دارد، تمامی اخبار موثق و غیرموثقی که از منابع مختلف دریافت می‌شود، مورد استناد قرار می‌گیرد و در شبکه اعلام می‌شود تا واحدهای پدافندی هوشیاری خود را داشته باشند.
در شب حادثه، مبنای خبر شلیک موشک‌های کروز نیز اطلاع برخی دیده‌بان‌ها از جنوب کشور است که در شبکه اعلام می‌کنند تعدادی نور را در حال ورود به کشور دیده‌اند که حدس می‌زنند مربوط به موشک‌های کروز باشد.
در شرایطی که این خبر در شبکه اعلام می‌شود، واحد پدافندی مربوطه نیز این خبر را دریافت می‌کند و برابر اطلاع دریافتی از آنجا که سامانه پدافندی تور ام-۱ یکی از سامانه‌هایی است که کار ویژه‌اش مقابله با موشک‌های کروز و اهداف ارتفاع پست است، خود را آماده مقابله با موشک کروز می‌کند.

سابقه شلیک به هواپیمای مسافربری در دنیا

از خطای انسانی تا مدال شجاعت

هواپیماهای مسافربری و تجاری از مواردی هستند که حتی در دوران جنگ نیز مصونیت دارند، اما کشورهای مختلف جهان بارها در از دست رفتن عمدی یا سهوی مسافران هوایی سوگوار شده‌اند. تلفات غیرنظامیان در دوران جنگ، درگیری داخلی و مانورهای هوایی نمونه‌هایی از این موارد محسوب می‌شوند.

● درگیری اوکراین و روسیه، مسافران خارجی را به کشتن داد

اوکراین پیش از خطای انسانی نیروهای مسلح ایران و قربانی شدن ۱۷۶ مسافر و خدمه پرواز نیز درگیر سانحه‌ای مشابه شده بود. پرواز شماره ۱۷ هواپیمایی مالزی، پروازی مسافربری با هواپیمای بوئینگ ۷۷۷ بود که مورد حمله واقع شد و در مناطق شرقی آلمان در ۱۷ جولای سال ۲۰۱۴ (تیر ۱۳۹۳) سرنگون شد. تمام ۲۹۸ سرنشین و خدمه پرواز این هواپیما که بیشتر آنها یعنی ۱۹۳ نفر شهروندان هلند بودند، در این حمله، جان باختند. سایر قربانیان ۴۳ شهروند مالزی و ۲۷ شهروند استرالیایی بودند. این هواپیما که از آمستردام به کوالالامپور در حال پرواز بود، در حوالی شهر دونتسک اوکراین، توسط موشک‌های روسی منهدم شد. این حادثه در خلال اختلافات بین روسیه و اوکراین بر سر منطقه کریمه و پیوستن آن به فدراسیون روسیه اتفاق افتاد. مقامات کی‌یف و نیز تجزیه‌طلبان طرفدار روسیه، یکدیگر را مقصر این حمله موشکی می‌دانستند.

● مانوری که به‌جای دشمن فرضی، مسافران را هدف گرفت

کریمه که علت سرنگونی هواپیمای مسافربری در سال ۲۰۱۴ بود، در سال ۲۰۰۱ محل سقوط هواپیمایی بود که به اشتباه در یک مانور هوایی هدف قرار گرفت. پرواز ۱۸۱۲ هواپیمایی سیبری که از تل‌آویو بلند شده و به سمت نووسیبیرسک در روسیه در حال پرواز بود، ۴ اکتبر ۲۰۰۱ (۱۲ مهر ۱۳۸۰) پس از اصابت موشک در دریای سیاه سقوط کرد. حمله به این هواپیمای مسافربری توپولوف ۱۵۴ در جریان مانور هوایی ارتش کشور اوکراین در ۳۰۰ کیلومتری ساحل کریمه رخ داد و ۶۴ مسافر و ۱۲ خدمه پرواز این هواپیما را به کام مرگ کشاند. تنها ۴ دقیقه پیش از انهدام این هواپیما، اوکراین در جریان مانور هوایی، ۲ موشک ضدهوایی دوربرد را شلیک کرده بود. این کشور که مداخله خود در سانحه سقوط هواپیما به دریا را رد می‌کرد، پس از یک هفته و بعد از فشار گروه تحقیقات روسی، مسئولیت این سانحه را گردن گرفت. لئونید کوچما، رئیس‌جمهوری وقت اوکراین مقصر این حادثه را ارتش اوکراین اعلام کرد. در روزی که این هواپیما مورد هدف قرار گرفت، ۲۳ موشک از هواپیماهای بدون سرنشین، شلیک شده بود. الکساندر کوزماک، وزیر دفاع وقت اوکراین نقش نیروهای اوکراینی در این سانحه را پذیرفت و از خانواده قربانیان عذرخواهی کرد. اوکراین طی سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۵، مبلغ ۱۵.۶ میلیون دلار به خانواده‌های قربانیان پرداخت کرد.

● مسافران ایرانی قربانی شدند، فرمانده آمریکایی مدال شجاعت گرفت!

یکی از تلخ‌ترین حوادث حمله به هواپیماهای مسافربری در جهان بدون‌شک حمله به ایرباس ۶۵۵ ایران از سوی ناوجنگی یواس‌اس وینسنس آمریکا بود. پرواز ۶۵۵ ایران‌ایر که از بندرعباس به دوبی می‌رفت، پس از اصابت موشک‌های آمریکایی در آب‌های خلیج‌فارس سقوط کرد. در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ (۱۲ تیر ۱۳۶۷) نیروهای آمریکایی در میانه جنگ ایران و عراق و در شرایطی که کشمکش‌های ایران و آمریکا در خلیج‌فارس بالا گرفته بود، هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ را با ۲۹۰ سرنشین، مورد حمله موشکی قرار دادند. این هواپیما به فاصله کوتاهی از شروع پرواز خود مورد اصابت ۲ موشک قرار گرفت. نیروهای آمریکایی اعلام کردند این هواپیمای مسافربری به اشتباه، یک جت جنگی تشخیص داده شده است. بعد از آن اتفاق از سوی آمریکایی‌ها به فرمانده ناو جنایتکار، مدال شجاعت داده شد.

● خطای مرگباری که با موشک پاسخ گرفت

پرواز ۷۰۰ هواپیمایی کره‌جنوبی که اول سپتامبر ۱۹۸۳ (۱۰ شهریور ۱۳۶۲) نیویورک را به مقصد سئول ترک کرده بود، در دریای ژاپن مورد اصابت جنگنده‌های شوروی قرار گرفت و ۲۶۹ سرنشین آن کشته شدند. این حادثه در خلال جنگ سرد رخ داد و شوروی ادعا کرد این هواپیما در حال انجام عملیات جاسوسی بوده است، اما آمریکا این ادعا را رد کرد. یکی از ۶۳ آمریکایی کشته شده در این سانحه، لری مک‌دونالد از اعضای کنگره آمریکا بود. آمریکا، ژاپن و شوروی جست‌وجو در دریای اُختسک را برای پیدا کردن جعبه سیاه بوئینگ ۷۴۷ سرنگون‌شده آغاز کردند، اما موفق به پیدا کردن آن نشدند. مقامات شوروی در ابتدا دخالت در این سانحه را تکذیب می‌کردند. داده‌هایی که مقامات آمریکایی از این سانحه منتشر کردند، نشان می‌داد که این هواپیما به‌صورت ناخواسته و به‌دلیل خطا در مسیریابی، وارد منطقه هوایی شوروی شده است.

● نقش ایتالیا در سرنگونی یک پرواز داخلی

دهه ۵۰ را می‌توان یکی از پرحادثه‌ترین و تلخ‌ترین سال‌های شرکت‌های هوایی در بخش مسافربری به شمار آورد. ۲۷ ژوئن ۱۹۸۰ (۶ تیر ۱۳۵۹) پرواز ۸۷۰ هواپیمایی ایتاویا با ۸۱ مسافر و با ۲ ساعت تأخیر، شهر بلونیا در ایتالیا را به مقصد پالرمو ترک کرد، اما هیچ‌گاه به مقصد نرسید. این هواپیمای مک دانل داگلاس در خلال پرواز از رادارها محو و کمی بعد لاشه آن در دریای تیرینی در شمال دریای مدیترانه پیدا شد. تمام سرنشینان این هواپیما در دم کشته شدند. دلیل اصلی این سانحه با ابهاماتی همراه بود، اما متحمل‌ترین نظریه، اصابت موشک‌های ناتو و خود ایتالیایی‌ها بود. گرچه دولت ایتالیا در آن زمان مسئولیت این اتفاق را نپذیرفت اما ۳۳ سال بعد پذیرفت با پرداخت غرامت به خانواده‌های قربانیان این پرونده را مختومه کند.

● پنهانکاری آمریکا در انهدام هواپیمای مسافربری

پرواز تی دبلیو ای ۸۰۰ در ۲۷ تیر سال ۱۳۷۵ تنها ۱۲ دقیقه بعد از پرواز از فرودگاه نیویورک منفجر شد. تمام ۲۳۰ سرنشین این بوئینگ ۷۴۷ کشته شدند و سومین حادثه هوایی مرگبار در تاریخ آمریکا شد. فرضیه‌های عجیبی از عملیات تروریستی تا برخورد شهاب سنگ عامل سقوط هواپیما اعلام شد. اما احتمالی که به آن تن ندادند هدف گرفتن هواپیما از سوی رزمناوهای آمریکا بود. ۴ سال تحقیق در این زمینه که یکی از گرانقیمت‌ترین تحقیقات در این حوزه است اعلام کردند مدرکی دال بر وقوع حمله تروریستی وجود ندارد و علت سقوط، اتصالی در سیم کشی هواپیما بود اما مردم و رسانه‌ها این ادعا را قبول نکردند و اطمینان داشتند که دولت امریکا در حال پنهان کاری در این ماجراست. شاهدان اعلام کردند یک شیئی نورانی دیدند که از سمت دریا به سمت هواپیما آمده است. خلبان فرانسوی که هواپیمای او در بالای سر این هواپیما بود نیز اعلام کرد که نور روشنی مانند موشک را دیده است که به هواپیما اصابت کرده است. ۲۶ سال از این واقعه گذشته است و دولت آمریکا این واقعیت را همچنان پنهان کرده است.

● بازماندگان پروازی که به قتل رسیدند

منازعات داخلی و درگیری‌های مسلحانه در کشورهای آفریقایی در موارد متعددی منجر به اصابت موشک به هواپیماهای مسافربری شده است در یکی از عجیب‌ترین موارد چنین حملاتی به هواپیماهای مسافربری، در سوم سپتامبر ۱۹۸۷ (۱۲ شهریور ۱۳۵۷) پرواز ۸۲۵ هواپیمایی رودزیا یا زیمبابوه فعلی، مورد اصابت موشک‌های روسی قرار گرفت که در اختیار گروه‌های شورشی این کشور بودند. منابع مختلف، آمارهای متفاوتی درباره تعداد سرنشینان و تلفات این حمله اعلام کرده‌اند؛ با این حال، موشک‌ها منجر به سقوط هواپیما نشدند و خلبان را مجبور به فرود اضطراری کردند، اما بعد از فرود اضطراری، گروهی از بازماندگان توسط شورشیان به قتل رسیدند. مشابه این واقعه در ۱۲ فوریه ۱۹۷۹ برای پرواز شماره ۸۲۷ این شرکت هواپیمایی رخ داد.

● شلیک صهیونیست‌ها به بوئینگ لیبیایی

قربانیان پرواز شماره ۱۱۴ هواپیمایی لیبی هم از شمول جنایت‌های صهیونیست‌ها خارج نبودند. این هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ در روز ۲۱ فوریه ۱۹۷۳ (۲۳ بهمن ۱۳۵۱) درحالی طرابلس را با ۱۱۳ سرنشین به مقصد قاهره ترک کرد که تنها ۵ تن از سرنشینان این پرواز زنده ماندند. این هواپیمای در حال پرواز با شلیک مستقیم جنگنده‌های صهیونیست در محدوده کانال سوئز و صحرای سینا مورد اصابت موشک قرار گرفت و ساقط شد. صهیونیست‌ها مدعی شدند این هواپیما وارد محدوده نظامی آنها شده و به اخطارها بی‌توجهی کرده است و به این دلیل با موشک آن را ساقط کرده‌اند.

فیلم مربوط به حمله موشکی به هواپیماهای مسافربری در جهان را با اسکن این کد ببینید.

چندنکته

چند نکته درباره سخنرانی حکیمانه رهبر معظم انقلاب در ماجرای سقوط هواپیمای اوکراینی

تدبیر رهبر معظم انقلاب

تشییع با شکوه شهید سلیمانی تصویری همدلانه از ایران به سراسر دنیا مخابره کرد. این نمایش از تجلی وحدت آحاد مختلف جامعه که به واسطه بدرقه پیکر شهدای حادثه تروریستی فرودگاه بغداد در شهرهای مختلف ایران جلوه‌گر شد، قابی به یاد ماندنی بود که البته در مناسبات جهانی هم برای ایران بسیار تأثیرگذار بود.
اما درپی حادثه رخ داده برای هواپیمای اوکراینی این تصویر زیبا آسیب دید. ایرانِ یکپارچه و متحد حالا در سیمای جهانی تبدیل به کشوری شده‌ بود که به اشتباه شهروندان خودی را هدف قرار داده و درگیر ناآرامی در پایتخت خود شده است.
اینجا بود که تدبیر رهبر معظم انقلاب اسلامی به کار آمد. «برگزاری نماز جمعه تهران پس از ۸ سال به امامت آیت‌الله خامنه‌ای»؛ همین تیتر کافی بود تا ده‌ها هزار جمعیت مشتاق در بیست و هفتمین روز دی ماه به مصلای تهران بیایند. همین حضور باعث شد تا دنیا تصویر جدیدی از ایران ببیند و به نوعی تصویر مخدوش پیشین روتوش شود. در کنار این موضوع البته سخنرانی‌های رهبر معظم انقلاب در آن مقطع و خطبه‌های آن نماز جمعه معروف هم برگ دیگری از تدبیر معظم‌له در آن مقطع حساس از تاریخ ایران بود.
توضیحات مهمی که نشان می‌داد مردم در مواجهه با هر مسئله‌ای سوای اینکه رسانه‌های دوست و دشمن چه نگاهی به آن دارند، چگونه آن را تحلیل می‌کنند و پشت این تحلیل‌ها چه هدفی پنهان شده، باید مطابق اهداف کلان کشور و جامعه حرکت کنند و اجازه ندهند مسیر حرکت اصلی جامعه مسدود یا منحرف شود. درباره این مسئله چند نکته اساسی وجود دارد.

۱ از زمان وقوع حادثه تا زمان سخنرانی رهبر انقلاب، سنگین‌ترین تلاش‌های رسانه‌ای از خارج و حتی درون کشور برای دوپاره کردن جامعه به بهانه شهادت سرنشینان هواپیمای اوکراینی دیده شد، از طرفی برخی افراد در جبهه داخلی نیز نتوانستند آنطور که شایسته بود با چنین اتفاقی برخورد کنند. با توجه به این نکته توضیح داغدار بودن همه مردم ایران ازجمله رهبر انقلاب مقدمه از بین بردن زمینه برای ایجاد شکاف در جامعه است. از سخنان رهبری به‌هیچ‌عنوان نشانی از تخفیف ابعاد این حادثه و سختی آن دیده نمی‌شد. تأکید چندباره بر این مسئله و اینکه چنین واقعه‌ای دل مردم و رهبری را سوزاند، اینکه ضایعه از دست رفتن تعدادی از مردم و جوانان کشور چقدر می‌تواند تلخ و تأسف‌بار باشد، توصیف یکپارچگی ملی است و درواقع تلاش برای هدایت جامعه در مسیری مبتنی‌بر واقعیات و جلوگیری از انحراف.

۲ تأکید بر رفع ابهام‌ها و مشخص‌شدن جزئیات این اتفاق است. خیلی‌ها در این مدت با وجود اینکه می‌دانستند بررسی و اعلام نتیجه تحقیقات و مقصران اصلی این ماجرا نیازمند زمان بیشتری است، تلاش می‌کردند القا کنند که مسئولان با پنهان‌کاری علاقه‌ای به واکاوی ماجرا ندارند، اما رهبری با تأکید بر اینکه باید جزئیات این ماجرا مشخص و همه ابهامات آن رفع شود بر حساسیت حاکمیت برای پیگیری ماجرا خبر دادند و ضمنا مطالبات جدی هم برای جلوگیری از تکرار آن داشتند که این‌هم در جای خود حکم دستوری برای ارتقای توان فنی نیروهای مسلح دارد. البته ارتقا به این معناست که توان نیروهای مسلح آنقدر بالا برود که هم تأثیر خطای تشخیص انسانی بسیار کم شود و هم احتمال نفوذ در سیستم‌ها و ضریب خطا در اثر جنگ الکترونیکی و سایبری کاهش یابد.

۳ تأکید ایشان بر فرهنگ مسئولیت‌پذیری و عذرخواهی از مردم بود، اینکه حتی مسئولان نظامی هم برای مردم در مواردی که دغدغه عمومی است توضیحات لازم را ارائه کنند حتما گام مهمی در مسیر شفافیت است و تذکر به دیگر مسئولان و ارگان‌های کشور که نباید پرده‌ای میان آنها و مردم وجود داشته باشد.

۴ فرهنگ ایثار است. توضیحات رهبر انقلاب از ارزشمند بودن حرکت خانواده‌های داغدار در این ماجرا که صف خود را از ضدانقلاب و رسانه‌های بیگانه جدا کردند نه‌تنها تقدیر از این حرکت بود بلکه گویای این است که همچنان فرهنگی که در بطن جامعه ایرانی نهفته است، زنده و پویاست و می‌تواند کارکردهای بزرگی داشته باشد.
واقع ماجرا این است که حرکت تلویزیون‌های آمریکایی و رادیوهای انگلیسی در این مدت به‌هیچ‌عنوان ساده نبود، بلکه حرکتی سرمایه‌گذاری‌شده و مبتنی‌بر یک طراحی بسیار پیچیده با هدف برگرداندن جامعه ایران به دوران حوادث آبان‌ماه و نارضایتی‌های شکل گرفته از حرکت دولت در آن برهه بود. امر مسلم در این میان این است که انسجام ملی شکل‌گرفته ذیل بیرق شهادت سردار سلیمانی و ابومهدی المهندس در ایران و حتی در عراق، اهرم بزرگ و بسیار مؤثری برای شکستن فشارهای خارجی بر ایران و منطقه بود و هست و طراحی رسانه‌های غربی برای از بین بردن اثرات و برکات آن مسئله. ایثار خانواده‌های این شهیدان و برجسته‌کردن آن توسط رهبری، الگوسازی برای کلیت جامعه در مواجهه با چالش‌ها، مصائب و فهم نسبت آنها با منافع ملی است و البته در کنار آن شناختن جریانی که تلاش می‌کند منافع ملی را به هر نحوی شده ذبح کند.
عبارت «همان اندازه‌ای که ما از این حادثه سقوط هواپیما غصه خوردیم و غم بر دل ما فرود آمد، دشمن ما از این حادثه به همان اندازه خوشحال شد؛ دشمن ما خوشحال شد به خیال اینکه یک مستمسکی به‌دست آورده است که بتوانند نظام جمهوری اسلامی را زیر سؤال ببرند»، واقعیتی است که میان اپوزیسیون و بیگانگان وجود دارد، باید به آن توجه کرد و فریب صحنه‌سازی آنها را نخورد.