



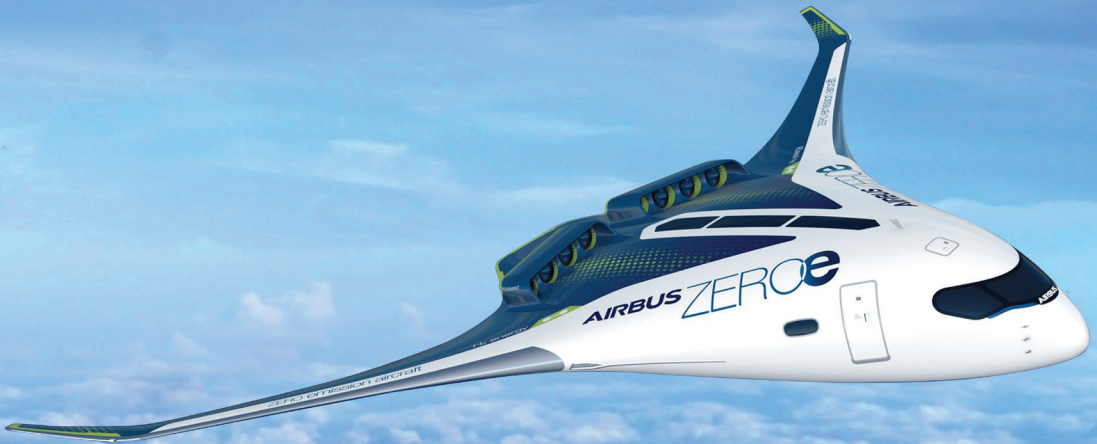
صنعت هواانوردی

ماهنامه اختصاصی

w w w . c a n n e w s . a e r o

Eco-friendly and cost-efficient
aircraft engines

سیرتاپیاز شرکت
هوایپیماسازی فوکر



مصاحبه با دکتر فتحی
مدیرعامل هوایپیمایی آتا



هواپیمایی سپهران

انتخاب صندلی | Seat Selection

✈️ XL Comfort
صندلی با قابلیت فضای بیشتر

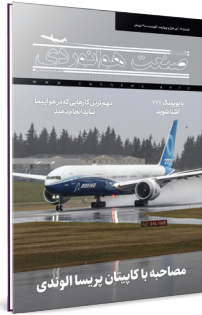
✈️ Comfort
صندلیهای جلوهواپیما

✈️ Normal
صندلی به انتخاب شما



feel the dream of travel

flysepehran.com



سخن سردبیر

به نام خالق آسمان با سلام و عرض ادب

هفدهمین شماره ماهنامه "شبکه صنعت هوانوردی" هم از راه رسید و بسیار خرسندیم که بار دیگر توانستیم این ماهنامه را تقدیم نگاه پرمهر و محبت شما خواننده گرامی کنیم.

هدف از انتشار این ماهنامه، اعتلای صنعت هوانوردی کشور از راه افزایش آگاهی هم وطنان عزیز بوده، است و خواهد بود و در این راه از هیچ تلاشی فروگذار نخواهیم کرد.

در راه تولید محتوای این ماهنامه اساتید گرانقدر صنعت هوانوردی در کنار ما حضور دارند که باعث فخر و مباهات ماست.

لازم به ذکر است که امکان همکاری در زمینه تولید محتوا با تمام متخصصان و علاقمندان صنعت هوانوردی و دیگر صنایع وابسته وجود دارد و خواهشمندم که برای ارتقا سطح کیفی ماهنامه پیشنهادات، انتقادات و نظرات خود را برای ما ارسال کنید.

ارادتمند
سید امیرحسین موسوی مقدم

مدیر مسئول: دکتر حسین گندم کار
سردبیر: سید امیرحسین موسوی مقدم
مدیر هنری: احسان پیری
ناظر چاپ: مسعود حیدری
اعضای هیئت تحریریه: حسین منتظری فر، مهران اشرفی

اطلاعات تماس:
 تلفن: ۰۱۰۹۸۹۳۶۴۴۴۴۰۱ + ایمیل: canmag@cannews.aero
 وب سایت: www.cannews.aero
 آدرس: تهران، شهرک اکباتان، خیابان شهید نفیسی، نبش کوچه باریکانی، پلاک ۴۱

چاپخانه آیین چاپ تابان، اتوبان فتح، خیابان فتح ۱۵، پلاک ۱۷

مناصبه با دکتر مهدی فتحی صفحه ۲
 از سیر تا پیاز فوکر صفحه ۶
 ۴ حقیقت جالب دنیای هوانوردی صفحه ۹
 داستان سقوط پرواز شماره ۵۹۲ صفحه ۱۰
 طولانی ترین زمان پرواز دنیا صفحه ۱۲
 تلاش برای ساخت هواپیماهای الکتریکی و هیدروژنی ... صفحه ۱۵
 فرود اضطراری هواپیما به خاطر بوی جوراب! ... صفحه ۱۶
 دعوای قطر ایزو و ایرباس بر سر کیفیت رنگ هواپیما ... صفحه ۲۲
 اسکن چهره و اثر انگشت در فرودگاه ها صفحه ۲۴
 آشنایی با کلیات و مبانی رفتار سازمانی صفحه ۲۶
 نجات معجزه آسای راننده تاکسی از زیر هواپیما صفحه ۲۹
 استان کرمان صفحه ۳۰
 بیروت صفحه ۳۲
 Eco-friendly and cost-efficient aircraft engines ... صفحه ۳۴
 تعرف إلى أقدم ۱۰ شركات طيران عربية صفحه ۳۶



مصاحبه با دکتر مهدی فتحی؛

مدیرعامل و نایب رئیس هیئت مدیره شرکت هواپیمایی آتا

■ امام خمینی (ره) مشغول به کار شدم.

■ **چطور شد وارد شرکت آتا شدید؟**

در سال ۹۰ همزمان با تصمیم شرکت هواپیمایی آتا در خصوص تغییر مالکیت هواپیماهای این شرکت از ثبت ایرانی به ثبت داخلی، از طریق یکی از همکاران فنی پیشنهاد ارائه مشاوره فنی و صلاحیت پروازی برای شرکت هواپیمایی آتا به بنده ارائه و از بهمن ماه همان سال با سمت کارشناس صلاحیت پرواز در شرکت هواپیمایی آتا استخدام شدم.

به دلیل تازه تاسیس بودن شرکت، مسئولیت تعمیرات و نگهداری برعهده مهندسین سوئدی و مسئولیت صلاحیت پرواز برعهده ایرانیها بود اما با برنامه ریزی انجام شده و اعتقادی که به توانمندی مهندسان داخلی داشتیم اقدام به تغییر ثبت هواپیماها نموده و فعالیت های مهندسی و تعمیرات آنان را نیز خودمان در دست گرفتیم.

در سال ۹۱ به عنوان مسئول مهندسی شرکت منصوب

■ **لطفا خود را برای مخاطبان ماهنامه شبکه صنعت**

هوانوردی معرفی کنید.

مهدی فتحی هشتم متولد آذر ماه سال ۱۳۶۳ در تبریز. تحصیلات مقدماتی خود را در رشته مهندسی مکانیک در تبریز گذراندم. همان زمان با تحصیل در یکی از شرکت های خودرو سازی داخلی مشغول به کار بودم تا اینکه در سال ۱۳۸۶ جهت ادامه تحصیل و پیشرفت در کار عازم تهران شدم. ورود من به صنعت هوانوردی هم داستان جالبی دارد؛ در حالی که برای خرید بلیط هواپیما به شرکت هواپیمایی ماهان مراجعه کرده بودم از استخدام نیروی فنی در این شرکت مطلع شده و با توجه به اینکه در حوزه تعمیرات خودرو فعالیت داشتم فرم استخدامی شرکت ماهان را تکمیل و در حالی که آماده سفر به جزیره کیش بودم از جانب شرکت ماهان برای حضور در مصاحبه استخدامی با بنده تماس گرفتند و از فردای آن روز در قسمت برنامه ریزی و صلاحیت پرواز این شرکت در فرودگاه

آبان ۱۴۰۰

رسیدن را معنای جدیدی ببخشیم.

■ دلایل این موفقیت‌ها چیست؟

مهم‌ترین دلیل موفقیت‌ها می‌تواند به سابقه حضور بنده در شرکت هواپیمایی آتا مربوط باشد، چرا که با روحیات تک تک پرسنل درواحد‌های مختلف شرکت آشنا هستم.

حمایت‌های بی‌دریغ هیئت مدیره شرکت خصوصاً مالک محترم جناب آقای زنوزی که همواره به عنوان پدری دلسوز و معنوی برای بنده و تمامی اعضای خانواده بزرگ آتا هستند نیز اصلی‌ترین دلیل این موفقیت بوده و در پیشرفت مجموعه نقش بی‌بدیل و بسزایی داشته است. از دیدگاهی دیگر چون از ابتدا در این شرکت حضور داشتم، به نوعی ۱۰ سال برای حضور در پست مدیرعاملی آموزش دیدم آن هم در همه بخش‌ها از مهندسی - تعمیرات و صلاحیت پرواز که تخصص من بوده گرفته تا عملیات، مالی، بازرگانی و ...

در انتها نیز حضورم در شرکت‌های مرتبط اروپایی و کار در فضایی خارج از ایران با آخرین استانداردهای هوایی، باعث ارتقا دید مدیریتی و آشنایی با روش و شیوه‌های نوین مدیریتی در سطح کلان شده که از همه این تجارب برای پیشرفت هواپیمایی آتا استفاده می‌کنم.

یکی از نکات مهم در شیوه مدیریت آتا این است که سیستمی که تحت مدیریت مدیرعامل است به هیچ عنوان قائل به شخص نیست، یعنی هر عضوی دارای اختیاراتی مشخص بوده و در حیطه اختیاراتش باید

شده و با کمک گروهی از جوانان تازه فارغ التحصیل و بومی کار را پیش بردیم. در کنار کار، به آموزش صحیح و اصولی این دانشجویان نیز مشغول بودم و تمام داشته‌ها و آموخته‌های علمی خود را به آنان آموزش می‌دادم. در سال ۱۳۹۲ با ارتقا شغلی به عنوان مسئول مهندسی و برنامه ریزی شرکت منصوب و در سال ۹۳ نیز در سمت رئیس ارشد مهندسی و برنامه ریزی شرکت مشغول به کار شدم.

روند پیشرفت شغلی من در آتا ادامه داشت تا اینکه در سال ۱۳۹۵ به عنوان مدیر صلاحیت پرواز که زیر نظر معاونت مهندسی - تعمیرات فعالیت می‌کرد منصوب شدم.

بعد از مدتی برای ادامه تحصیل در رشته هوانوردی عازم سوئیس شده و در کالج QCM تحت نظارت آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا EASA، دوره‌های پارت M، پارت ۱۴۵، پارت ۲۱، تضمین کیفیت، مدیریت منابع انسانی، دوره‌های ممیزی و نهایتاً دوره‌های مدیرعاملی (Accountable Manager) را گذراندم.

از سال ۹۵ تا ۹۸ بصورت پاره وقت در هواپیمایی آتا فعالیت داشتم و در سال ۹۸ پس از اتمام ماموریت کاری در خصوص تحویل هواپیماهای خریداری شده به عنوان معاونت مهندسی و تعمیرات آتا منصوب شده و بعد از ۵ ماه فعالیت در این سمت در آذرماه سال ۹۸ جهت انجام امور شخصی و تخصصی عازم فرانسه شدم.

تا اینکه آبان ماه سال گذشته طی صحبتی که با آقای زنوزی مالک محترم شرکت هواپیمایی آتا داشتم تصمیم به بازگشت به شرکت آتا گرفته و پیشنهاد مدیرعاملی این شرکت را پذیرفتم.

یکی از مهم‌ترین دلایل بازگشت به ایران و شرکت آتا، باور بر امکان ایجاد شرایط ایده آل و درخور شان این شرکت هواپیمایی بود.

■ از زمان قبول سمت مدیرعاملی آتا به چند درصد از برنامه‌های خود برای این شرکت رسیده‌اید؟

اگر برنامه‌های بلندمدت را در نظر بگیریم فقط به حدود ۲۰٪ از این برنامه‌ها دست یافته‌ایم. اما با تلاش بسیار و استفاده از نیروی جوانی پتانسیل موجود در بدنه شرکت توانستیم هواپیماهای فعال آتا را ظرف مدتی کوتاه از دو فروند به ۱۲ فروند رسانده و مثال عملی از فرش به عرش

آبان ۱۴۰۰

Airlines
هواپیمایی آتا



وظیفه خود را به نحو احسن انجام دهد و پاسخگوی تصمیماتی که اتخاذ می‌کند باشد. در گذشته نیز روال مدیریت بنده در واحدهایی که مسئولیت آن را بر عهده داشتم همین گونه بود، چه زمانی که مسئولیت صلاحیت پرواز را بر عهده داشتم و چه زمانی که در سمت معاونت مهندسی-تعمیرات مشغول به کار بودم.

در اولین جلسه با مدیران و معاونان شرکت هم موضوع بکارگیری از مدیران و معاونان جوان که در کار خود بهترین هستند به عنوان سیاست اصلی بنده عنوان گردید. همواره بر این باور بوده‌ام که ارتقا تمام مدیران و مسئولان زیرمجموعه در هر سمتی که هستند باعث رشد و تعالی واحد مربوطه و نهایتاً خود شرکت خواهد شد و مدیران شرکت، چه میانی و چه ارشد علاوه بر اینکه نباید هیچ واژه‌ای از ارتقا و پیشرفت افراد شاغل در مجموعه خود داشته باشند بلکه باید از بزرگتر شدن مقام و پیشرفت نفرات زیرمجموعه خود نیز استقبال کنند. این همان سبک مدیریتی است که بنده در شرکت هواپیمایی آتا از آن استفاده می‌کنم و در مدت زمان کوتاه شاهد نتایج درخشان آن نیز بوده‌ایم.

■ پتانسیل موجود در شرکت چگونه است؟

وقتی پیشنهاد مدیرعاملی آتا را دریافت کردم می‌دانستم شرکت پتانسل پیشرفت و رسیدن به جایگاه واقعی خود را دارد.

از آنجایی که اگر مسئولیتی را قبول کنم سریعاً برای رفع مشکلات اقدام می‌کنم، در سریع‌ترین زمان ممکن نسبت به تجهیز آشیانه هواپیمایی آتا در فرودگاه تبریز اقدام کرده و در طی ۸ ماه عملیات تخصصی C چک بر روی ۵ فروند هواپیما انجام شد که انجام این تعداد C چک در این بازه زمانی در سطح کشور سابقه نداشته است. این اتفاق مهم و بزرگ در حالی رخ داد که ظرفیت آشیانه آتا تنها یک فروند هواپیما می‌باشد. به عبارتی برای خلق این رکورد و دستاورد نیاز به تلاش شبانه روزی و ممارست و سختی بود.

همواره بر این باور بوده‌ام که ارتقا تمام مدیران و مسئولان زیرمجموعه در هر سمتی که هستند باعث رشد و تعالی واحد مربوطه و نهایتاً خود شرکت خواهد شد و مدیران شرکت، چه میانی و چه ارشد علاوه بر اینکه نباید هیچ واژه‌ای از ارتقا و پیشرفت افراد شاغل در مجموعه خود داشته باشند



که هواپیما شامل یک سیکل بسته است و هوای مطبوع داخل کابین مرتباً تصفیه می‌شود، ضمن اینکه در دیگر فازهای حمل و نقل چنین قوانینی اجرا نشد.

■ چه پیامی برای علاقمندان به صنعت هوانوردی دارید؟

مهمترین موضوعی که می‌توانم در حال حاضر ذکر کنم این است که از نیروی جوانی خود بهترین بهره را ببرید، سعی کنید همیشه بهترین خود باشید، ارتباطات موضوع مهمی است با افراد مختلف ارتباطات موثر برقرار کنید و از تجارب دیگران استفاده کنید.

به اهالی صنعت هم این پیشنهاد را می‌دهم که پیشرفت ۱۰ ماه اخیر هواپیمایی آنا را بررسی کنند تا نقش نیروی جوانی در این شرکت را مشاهده کنند. امیدوارم اعتماد به نیروها و مدیران جوان صنعت هوانوردی در کشور روز به روز افزایش پیدا کند.

جادارد صمیمانه از تلاش، کوشش و دوندگی شبانه روزی تمامی پرسنل با غیرت آنا در تک‌تک واحدهای مربوطه که سکان هدایت هریک از واحدهای تخصصی این مجموعه را برعهده داشته و با درایت و هوشمندی خود باعث بروز این تاج درخشان در کمترین زمان شده است تشکر نمایم.

ما فعل تاوانستن را با تلاش تک‌تک مدیران و معاونان خبره و حرفه‌ای و صد البته جوان شرکت صرف کردیم. یقین داشته باشید جوانان ایرانی در هر زمینه‌ای می‌توانند موفق باشند. آن‌ها بیشتر از حمایت مادی نیازمند اعتماد هستند.

■ سخن پایانی

در پایان بنده به نمایندگی از خانواده بزرگ و یکپارچه شرکت هواپیمایی آنا از جناب آقای محمد رضا زنوزی مطلق مالک محترم و متعصب مجموعه توسعه سرمایه گذاری دریک که همواره حمایت مستمر، دلسوزانه و پدران‌های از مدیران جوان و تک‌تک پرسنل شرکت هواپیمایی آنا انجام داده و باعث ایجاد انگیزه مضاعف در تمامی مدیران و کارکنان این شرکت شده‌اند نهایت قدردانی و سپاس خود را ابراز می‌نمایم. بدون شک جوانگرایی و حسن اعتمادی که مالک محترم مجموعه به مدیران جوان هواپیمایی آنا داشتند می‌تواند به عنوان یک الگوی مناسب و مدرن مدیریتی برای سایر مجموعه‌ها مطرح گردد.

از دیگر پتانسیل‌های بزرگ و مهم شرکت عاری بودن ساز و کار تصمیم‌گیری و مدیریت از بروکراسی‌های پرپیچ و خم اداری و جلسات سخت و طاقت فرسا است به نحوی که جهت کاهش اتلاف وقت تصمیمات مهم فقط با انجام چند هماهنگی و راسا موافقت مستقیم مالک محترم به سرانجام می‌رسد.

همه مواردی که عنوان شد در کنار نیروی انسانی جوان، متخصص و کارآمد هواپیمایی آنا که سختی‌ها و مشکلات را صبورانه تحمل می‌کنند باعث می‌شود که شرکت در مسیر رشد و تعالی حرکت کند.

پیشرفت‌های ۱۰ ماهه اخیر نیز که از تصور بسیاری بالاتر بوده است حاصل همین موضوعات است.

■ آیا برنامه‌ای برای توسعه ناوگان دارید؟

خرید سه فروند هواپیمای امبرائر در دستور کار قرار گرفته و در حال طی کردن روند خرید و انتقال آنان هستیم. در صورت افزوده شدن این هواپیماها به ناوگان آنا، شاهد افزایش ظرفیت پروازی و انعطاف در انجام پروازهای داخلی خواهیم بود.

ضمن اینکه با دستور مالک محترم برای گسترش پروازهای خارجی خرید تایپ جدیدی از هواپیماهای پهن بیکر در دستور کار قرار گرفته و با ملحق شدن آن هواپیماها به ناوگان آنا در آینده‌ای نزدیک اخبار مسرت بخشی از این موضوع به سمع و نظر مردم عزیز خواهد رسید.

■ از تأثیرات کرونا بر شرکت‌های هواپیمایی برای ما بگوئید؟

متأسفانه شیوع ویروس کرونا تأثیر سوئی را نه تنها بر شرکت‌های هواپیمایی جهان بلکه بر صنعت هوانوردی وارد کرد، کاهش پروازها منجر به کاهش نقدینگی شرکت‌های هواپیمایی شد که به طبع آن شرکت‌ها از تحویل هواپیماهای جدید خود امتناع کرده یا سفارشات خود را لغو کردند، همین موضوع باعث آشفتگی وضعیت شرکت‌های هواپیماسازی شد.

برای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی هم که بیشتر بصورت درآمد-هزینه‌ای فعالیت می‌کنند نیز شرایط خوب پیش نرفت، ضمن اینکه با اعمال قوانین دست و پاگیری مثل قانون استفاده از ۶٪ ظرفیت هواپیما که از نظر علمی اثبات نشده است، فشارها بر ایرلاین‌های داخلی افزایش پیدا کرد. انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی IATA نیز در چند اطلاعیه از احتمال کم ابتلای افراد در پروازها گفت چرا

از سیرتایپاز فوکر



به یک شماره دیگه از ماهنامه شبکه صنعت هوانوردی رسیدیم. این بار اما بعد از اتمام بررسی خانواده‌های ایرباس و بوئینگ نوبت به یک شرکت هواپیماسازی دیگه است که ساخته‌هایش را بررسی کنیم: شرکتی که امروزه سراغ آن می‌رویم هواپیماهایی را ساخته که در ناوگان هوایی کشورمان نیز به چشم می‌خورد.



سیدامیرحسین موسوی مقدم

آبان ۱۴۰۰

سن داشت توسط پدرش برای آموزش مکانیکی به آلمان فرستاده شد، علاقه او به هوانوردی کاملاً مشهود بود به همین دلیل به شهر ماینتز منتقل شد در همان سال بود که او اولین هواپیمای خود به نام اسپین را در آلمان ساخت هواپیمایی که بیشتر به یک عنکبوت بزرگ پارچه‌ای شبیه بود تا یک هواپیما، ساخت این هواپیما باعث شد که آنتونی فوکر به فکر تاسیس یک شرکت هواپیماسازی بیافتد، او برای پیشرفت بیشتر به برلین مهاجرت کرد و در این شهر شرکت هواپیماسازی فوکر را تاسیس کرد.

شرکت هواپیماسازی هلندی فوکر نام خود را از بنیانگذارش یعنی آنتونی فوکر گرفته است، این شرکت در سال ۱۹۱۲ در آلمان تاسیس شد و در سال ۱۹۱۹ به هلند منتقل گردید.

در این بخش از مقاله تاریخچه این شرکت هواپیماسازی هلندی را از شروع تا ورشکستگی مرور می‌کنیم و در بخش‌های بعدی به ساخته‌های این شرکت می‌پردازیم.

آنتونی فوکر که از پیشگامان هوانوردی در هلند است، در ۶ آوریل ۱۸۹۰ در شهر بلیتر در اندونزی به دنیا آمد، البته در آن زمان اندونزی مستعمره هلند بود از همین روی او را هلندی می‌دانند، در زمانی که چهار ساله بود همراه با خانواده‌اش به هلند مهاجرت کرد، زیاد فرد علاقمند به تحصیلی نبود و حتی نتوانست دبیرستان خود را به اتمام برساند اما از کودکی مکانیک را دوست داشت.

اولین علاقه او به هوانوردی در سال ۱۹۰۸ و در نمایشگاه پرواز ویلبرایت پدید آمد، در سال ۱۹۱۰ و زمانی که تنها بیست سال

در سال‌های ابتدایی خصوصاً در جنگ‌های جهانی اول و دوم این شرکت بیشتر در زمینه ساخت جنگ‌افزارها و تجهیزات نظامی هوانوردی فعالیت می‌کرد اما با پایان جنگ و چرخش نگاه‌ها به سمت هوانوردی تجاری فوکر هم به این حوزه کوچ کرد.

WWI

در زمان جنگ جهانی اول دولت آلمان تعدادی هواپیمای اسپین فوکر را سفارش داد تا در خلال عملیات‌های جنگی ارتش این کشور را پشتیبانی کنند. برای استفاده بهتر و بازدهی بیشتر در جنگ فوکر هواپیمای M۵ را برای ارتش آلمان طراحی کرد که البته بسیار به یک هواپیمای قدیمی فرانسوی شباهت داشت.

پس از پایان جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۸ فوکر تصمیم گرفت که به هلند برگردد؛ سال بعد یعنی در ۱۹۱۹ این اتفاق عملی شد و آنتونی فوکر برای پنهان کردن نام فوکر به دلیل مشارکت در جنگ جهانی اول با نام شرکت هواپیماسازی هلند در سرزمین مادری شروع به کار کرد. اوضاع برای فوکر خوب پیش رفت و شرکت جدید هم توانست خیلی زود با هواپیماهای نوین؛ سرزبان‌ها بیفتد و تعدادی از هواپیماهای C.I و C.IV که از نوع هواپیماهای شناسایی بودند را به نیروی هوایی کشورهای روسیه، رومانی و حتی آلمان بفروشد. اوج کار فوکر اما به دهه ۲۰ تا ۳۰ میلادی بازمی‌گردد جایی که این شرکت هلندی بزرگترین شرکت سازنده هواپیما در جهان بود و با هواپیمای Trimotor که توسط ۵۴ شرکت هواپیمایی در سرتاسر جهان استفاده می‌شد و ۴۰ درصد بازار صنعت هوانوردی ایالات متحده آمریکا را در اختیار داشت آقای می‌کرد. آنتونی فوکر در سال ۱۹۲۳ به ایالات متحده آمریکا مهاجرت کرد و در ۱۹۲۷ شعبه آمریکایی شرکتش را با نام شرکت آتلانتیک تاسیس کرد. اتفاقات زیادی برای این شرکت پیش آمد در ابتدا با جنرال موتورز ادغام شد و شرکت جدیدی شکل گرفت که آن هم مجدداً با شرکت North American Aviation ادغام شد.

زندگی شخصی و مرگ آنتونی

زندگی شخصی فوکر فراز و فرودهای زیادی داشت او دو بار ازدواج کرد که بار اول به طلاق منجر شد و بار دوم همسرش را به دلیل بیرون افتادن از پنجره اتاق هتل از دست داد، دلیل مرگ او در ابتدا خودکشی اعلام شد اما با تحقیقات بیشتر، پلیس به این نتیجه رسید که سرگیجه منجر به فوت او شده است، فوکر پس از مرگ همسرش عنوان کرده بود، هواپیماها را بیشتر از زنان درک می‌کند.

آنتونی فوکر بعد از سه هفته سخت تحمل بیماری مننژیت (سرسام، التهاب پرده‌های محافظتی مغز) در ۲۳ دسامبر ۱۹۲۹ در شهر نیویورک فوت کرد، خاکستراو در سال ۱۹۴۰ به هلند منتقل شد و در آرامگاه خانوادگی دفن شد، بعد از این اتفاق اما شرکتی که پدید آورده بود به کار خود ادامه داد.

WWII

نقش فوکر در جنگ جهانی دوم نیز غیر قابل انکار است، این بار فوکر با هواپیمای G.I و D.XXI در مقابل ارتش آلمان قرار گرفت و در لباس نیروی هوایی هلند پیروزی‌هایی را هم بدست آورد.

نقش فوکر در

جنگ جهانی دوم

نیز غیر قابل انکار

است، این بار فوکر

با هواپیمای G.I و

D.XXI در مقابل

ارتش آلمان قرار

گرفت و در لباس

نیروی هوایی هلند

پیروزی‌هایی را هم

بدست آورد

پس از پایان جنگ جهانی دوم اوضاع خوب نبود، خسارت‌های جنگ و در بازار بحرانی دوران پسا جنگ که اکثر دولت‌ها به دنبال بازسازی بنیادین کشورها بودند خرید و فروش هواپیماها را تحت تاثیر قرار داده بود؛ ضمن اینکه جنگ باعث شده بود که چندین شرکت جدید در حوزه ساخت هواپیما وارد گود شوند که همه این‌ها روی به طراحی و ساخت هواپیماهای مسافربری برای بازار هوانوردی تجاری آوردند، همه این موارد ذکر شده باعث می‌شد تا قیمت فروش هواپیما کاهش یابد که به تضعیف شرکت‌ها می‌انجامید. کارخانجات فوکر در هلند نیز به دلیل بمباران شدید ارتش آلمان به شدت آسیب دیده بودند.

در سال ۱۹۵۱ در نزدیکی فرودگاه اسخیپول آمستردام کارخانه جدیدی تاسیس شد و تعدادی هواپیمای نظامی تحت لیسانس دیگر شرکت‌ها در آن ساخته شدند تا فوکر خیلی آهسته به بازسازی خود بپردازد.

در سال ۱۹۵۸ ورق برگشت فوکر هواپیمای توربوپراپ جدید خود را با نام F۲۷ فرندشپ رونمای کرد؛ موتورهای رولزرویس دارت قدرت بخش این هواپیمای جدید بودند که موفق‌ترین هواپیمای مسافربری پس از جنگ جهانی دوم شد، این هواپیما به حدی موفق بود که حتی نسخه‌های نظامی آن نیز ساخته شد.

در سال ۱۹۶۲ فوکر هواپیمای جدیدی را ساخت، F28 فلوشپ از موتورهای جت استفاده می‌کرد و تا سال ۱۹۸۷ که تولید آن ادامه داشت در مجموع ۲۴۱ فروند از این هواپیما ساخته شد. در سال ۱۹۶۹ فوکر موافقت کرد که با شرکت آلمانی Vereinigte Flugtechnische Werke که یک شرکت فعال در حوزه هوافضا بود در زمینه ساخت هواپیما همکاری کند و یک جت تجاری منطقه‌ای بسازد؛ اقدامی که آنچنان که باید موفقیت‌آمیز نبود و هواپیمای VFW-614 به هیچ عنوان نتوانست در بازار هوانوردی تجاری جایگاهی را به خود اختصاص دهد و فقط ۱۹ فروند از این هواپیما به فروش رسید. با توجه به روند رو به رشد فوکر در هوانوردی تجاری که امکان فعالیت این شرکت در حوزه نظامی ادامه داشت و به یکی از اصلی‌ترین شرکای پروژه ساخت F-16 فایتینگ فالکون در اروپا تبدیل شد و مسئولیت ساخت این جنگنده برای نیروی هوایی کشورهای بلژیک، هلند، نروژ و دانمارک را برعهده گرفت.

ورود فوکر به حوزه هوافضا

فعالیت فوکر در حوزه هوافضا در سال ۱۹۶۷ به صورت رسمی آغاز شد؛ فوکر به همراه شرکت فیلیپس و با همراهی دانشگاه‌های کشور هلند در ۱۹۶۸ اولین ماهواره این کشور را طراحی کرد و ساخت.

پیش به سوی ورشکستگی

بعد از یک همکاری ناموفق با مکدائل داگلاس در سال ۱۹۸۱، فوکر دست به طراحی و ساخت چند هواپیما زد و دو هواپیمای جدید را رونمایی کرد. هزینه بالای طراحی هواپیماهای جدید باعث شد که فوکر با مشکلات عدیده‌ای مواجه شود، اگرچه که قرار بود بریتیش آیرواسپیس با حمایت‌های خود به عنوان همکار استراتژیک نقش ناچی این شرکت را برعهده بگیرد اما این اتفاق روی نداد، تا اینکه در نهایت در سال ۱۹۹۲ بعد از چندین مرحله مذاکرات طاقت فرسا فوکر با شرکت آلمانی DASA که در حوزه هوافضا فعالیت می‌کرد تفاهم نامه همکاری امضا کرد، این همکاری طولانی نشد چرا که شرکت مادر DASA یعنی دایملر بنز با این تفاهم نامه از نظر سازمانی مشکل داشت و این تفاهم نامه رسماً ملغی شد، پس از این اتفاقات شرکت کانادایی بمباردیر یا پیش گذاشت و در زمانی که همه احتمال می‌دادند بمباردیر فوکر را از وضعیت بد خود نجات می‌دهد این شرکت هم با بررسی مشکلات فوکر از همکاری با این شرکت هلندی پاپس کشید تا اینکه در ۱۵ مارچ ۱۹۹۶ شرکت هواپیماسازی هلندی فوکر رسماً ورشکسته شود. اگرچه که این شرکت هلندی ورشکسته شد اما با توجه به اینکه تعداد زیادی از هواپیماهایش در صنعت هوانوردی فعال بودند با شرکتی تحت عنوان Fokker Services پاسخگوی نیازهای شرکت‌هایی که از هواپیماهای فوکر در ناوگان خود استفاده می‌کنند؛ است.

فعالیت فوکر در

حوزه هوافضا در

سال ۱۹۶۷ به

صورت رسمی آغاز

شد؛ فوکر به همراه

شرکت فیلیپس

و با همراهی

دانشگاه‌های کشور

هلند در ۱۹۶۸

اولین ماهواره این

کشور را طراحی کرد

و ساخت



۴ حقیقت جالب دنیای هوانوردی که احتمالا نمی دانید

دهد. این یکی از سیاست‌هایی است که شرکت‌های هواپیمایی جهت افزایش سطح ایمنی، آن را به کار می‌بندند.

بویینگ ۷۴۷ از ۶ میلیون قطعه تشکیل شده است

بویینگ ۷۴۷ یکی از شناخته شده ترین هواپیماهای تجاری مسافری و ترابری جهان است که اغلب از آن به عنوان ملکه آسمان‌ها یا جاموجت یاد می‌شود. یک بویینگ ۷۴۷ از شش میلیون قطعه ساخته شده است.

میانگین سرعت هواپیماهای مسافری

هواپیماهای مسافری انواع مختلفی دارند که بنا به اهداف، بُرد و سرعت پروازی، دسته بندی می‌شوند. به طور کلی هواپیماهای باموتور توربوپراپ (مثل هواپیمای ATR و یا فوکر ۵۰۰ در ایران)، سرعت کمتری نسبت به هواپیماهای توربوپن (بسیاری از هواپیماهای امروزی) دارند. به طور کلی میانگین سرعت هواپیماهای مسافری، ۸۰۰ کیلومتر بر سرعت می‌باشد.

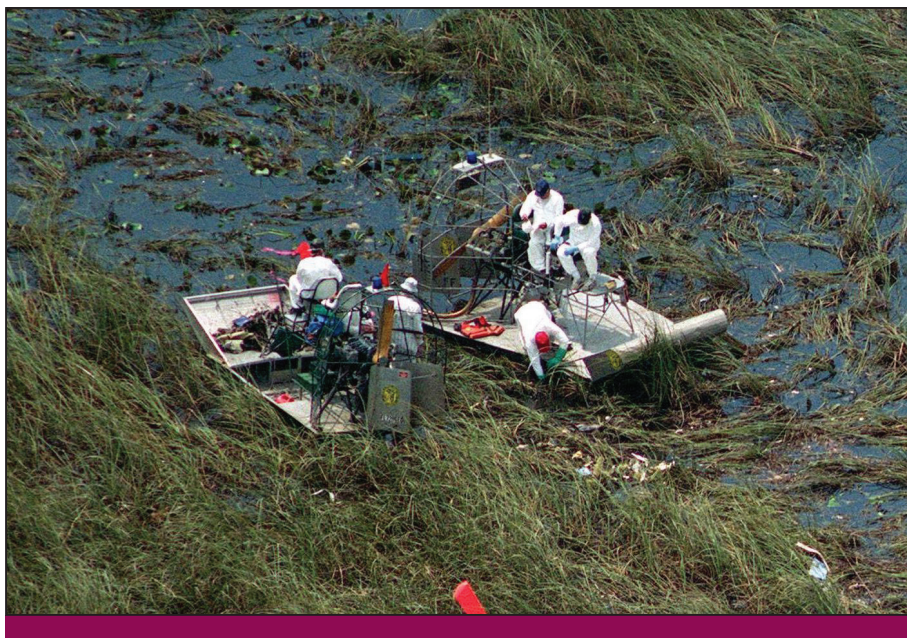
رویای زیبای پرواز، آرزویی است که تعداد زیادی از اطرافیان ما و شما، از کودکی در سر خود پرورانده ولی نهایتاً افراد بسیار کمی در این مسیر گام بر خواهند داشت. با این حال، جذابیت هوانوردی همچنان پابرجا بوده و یکی از موضوعات مورد علاقه بسیاری از افراد است. در این مقاله قصد داریم چند حقیقت جالب در دنیای زیبا و جذاب هوانوردی را به طور مختصر بررسی کنیم که شاید تا به حال اطلاعاتی در آن زمینه نداشتید!

بیش از ۸۰ درصد جمعیت جهان، از پرواز کردن می‌ترسند

آکروفوبیا به عنوان ترس از ارتفاع تعریف می‌شود. برخلاف ایروفوبیا (ترس از پرواز) و سایر ترس‌های خاص دیگر، آکروفوبیا (ترس از ارتفاع) می‌تواند باعث ترس و وحشت فرد در شرایط و حالات مختلف مربوط به فاصله داشتن از زمین شود. بسته به شدت فوبیا، یک فرد آکروفوبیک ممکن است صرف نظر از میزان بلندی، چه در ارتفاعی مثلاً یک طبقه بالای زمین چه در حال بالا رفتن از یک نردبان بلند و چه در پرواز، ترس یکسانی را تجربه کند.

خلبان و کمک خلبان، در طول پرواز غذای یکسانی میل نمی‌کنند

بنا به دلایلی مثل جلوگیری از مسمومیت، غذایی که برای خلبان و کمک خلبان سرو می‌گردد، متفاوت بوده تا در صورت مسمومیت، یکی از آن دو بتواند در سلامت کامل بوده و پرواز را به طور ایمن ادامه



داستان سقوط پرواز شماره ۵۹۲ شرکت هواپیمایی Valujet در سال ۱۹۹۶

ظرف مدت حدود یک ساعت و سی دقیقه به ایالت جورجیا برسد. حدود شش دقیقه از پرواز گذشته است که مسافران متوجه وجود بویی همانند سوختگی در کابین می‌شوند، در همین زمان خلبانان نیز صدای بلندی رادر هدفون‌های خود شنیده و متوجه می‌شوند که سیستم‌های الکتریکی هواپیما در حال از دست رفتن می‌باشند.

پس از گذشت لحظاتی یکی از مهمانداران وارد کابینت شده و خبر از بروز آتش سوزی در کابین مسافران را می‌دهد. خلبانان به سرعت با برج مراقبت تماس گرفته و درخواست بازگشت هرچه سریع‌تر به فرودگاه میامی را می‌کنند، صدای فریاد مسافران به گوش خلبانان می‌رسد. آتش مهیبی در درون هواپیما به وجود آمده و لحظه به لحظه در حال گسترش یافتن می‌باشد. پس از گذشت حدود سه دقیقه، پرواز

در یازدهم می سال ۱۹۹۶ قرار است یک فروند هواپیمای مکدانل داگلاس دی سی ۹ پروازی را با ۱۰۵ مسافر و ۵ کادر پروازی از فرودگاه بین‌المللی میامی واقع در فلوریدا به مقصد فرودگاه بین‌المللی آتلانتا واقع در ایالت جورجیا انجام دهد. شرکت هواپیمایی

Valujet که در سال ۱۹۹۲ تاسیس شده است به انجام اقداماتی بیش از اندازه در جهت کاهش مخارج پرواز معروف گردیده است. پرواز شماره ۵۹۲ قرار است ساعت ۱ بعد از ظهر فرودگاه بین‌المللی میامی را به مقصد فرودگاه آتلانتا ترک نماید. مسافران یک به یک خود را به فرودگاه رسانده و پس از تحویل بار و وسایل خود سوار هواپیما می‌شوند. خلبانان پس از انجام دستورالعمل‌های لازم پیش از انجام پرواز و کسب مجوز از برج مراقبت به سمت باند فرودگاه بین‌المللی میامی حرکت نموده و در ابتدای باند فرودگاه جهت انجام تیک آف قرار می‌گیرند. در نهایت پرواز شماره ۵۹۲ خطوط هوایی Valujet پس از یک ساعت تاخیر به علت مشکلات فنی در ساعت ۱۴ به پرواز در می‌آید. هواپیما به صورت نرمال آغاز به اوج‌گیری نموده و در مسیر پروازی خود به سمت فرودگاه آتلانتا قرار می‌گیرد. این پرواز قرار است



مهبران اشرفی

شماره ۵۹۲ از روی صفحه رادار محو می‌گردد. تیم‌های جستجو و نجات به سرعت عازم شده و به دنبال هرگونه اثری از این پرواز می‌گردند. پرواز شماره ۵۹۲ به درون دریاچه‌ای در بخش غربی فلوریدا سقوط کرده است. شاهدان عینی ادعا می‌کنند که پیش از سقوط، هواپیما به شدت به پهلوئی راست خود گردش نموده بود. اکثر اجساد خوراک تمساح‌ها شده‌اند. ماموران ستاد ملی ایمنی حمل و نقل ایالات متحده آمریکا موسوم به NTSB به سرعت به محل سانحه اعزام شده تا به دنبال هرگونه سر نخ‌ی که ممکن است علت وقوع سانحه باشد را بیابند. جعبه‌های سیاه هواپیما نیز پیدا شدند و جهت بازخوانی به مقر NTSB ارسال می‌گردند. بررسی‌ها نشان می‌دهند که شروع آتش سوزی از بخش بار هواپیما بوده است، اما چه چیزی در درون قسمت بار هواپیما بوده که باعث وقوع چنین فاجعه‌ای گردیده است؟

بازرسان آغاز به بررسی وجود هرگونه مواد منفجره جهت تشخیص عملیات خرابکارانه و تروریستی می‌نمایند اما با انجام آزمایشات متعدد این فرضیه رد می‌شود. با بررسی مدارک موجود، بازرسان متوجه وجود باری بسیار خطرناک در پرواز شماره ۵۹۲ می‌گردند. بازرسان متوجه می‌شوند که شرکت Valujet قرار بود ۵ بسته که مجموعاً شامل ۱۴۴ عدد اکسیژن ژنراتور را توسط این پرواز به سمت فرودگاه آتلانتا جهت استفاده بر روی یک هواپیمای دیگر ارسال نماید. اکسیژن ژنراتورها که در بالای سر مسافران نصب می‌شوند پس از فعال شدن در شرایط کاهش فشار کابین در ارتفاعات بالا، برای مسافران تولید اکسیژن نموده و آن‌ها می‌توانند به وسیله ماسکی که از بالای سرشان در دسترسشان قرار می‌گیرد آن را تنفس نمایند، اما اکسیژن ژنراتور جزو کالاهای بسیار خطرناک (DG) در هوانوردی شناخته می‌شود چرا که در صورت فعال شدن هر یک از آن‌ها (زمانی که تعداد زیادی از آن‌ها به صورت بسته بندی شده و در کنار یکدیگر قرار دارند) حرارت زیادی تولید شده و پس از سرایت به بدنه دیگر اکسیژن ژنراتورها، مقادیر زیادی

اکسیژن آزاد گشته و آتش سوزی مهیبی رخ خواهد داد. مسئول و اپراتور انجام بارگیری پرواز شماره ۵۹۲ به ماموران NTSB می‌گوید که پیش از انجام بارگیری به کمک خلبان برکه مربوط به انتقال بارانشان داده بدون آن که در مورد اینکه چه چیزی در داخل باری می‌باشد صحبت کنند. حال آن که بر روی برکه مربوطه وجود ۵ بسته اکسیژن ژنراتور و دیگر لوازم بدکی نوشته شده بود. با انجام بررسی‌های بیشتر بازرسان متوجه واقعیت شوکه کننده‌ای می‌شوند.

در بخش بالایی هر اکسیژن ژنراتور یک شاسی به نام fairing pin وجود دارد که مسئولان بسته بندی پیش از ارسال باید روی آن رابه وسیله یک درپوش پلاستیکی می‌پوشانند تا از فعال شدن اکسیژن ژنراتور جلوگیری گردد، اما آن‌ها به جای انجام این کار هر یک از کیسول‌های اکسیژن ژنراتور را به وسیله چسب نواری پوشانده به طوری که شاسی را نیز در بر گرفته و باعث فشردن شدن شاسی به سمت پایین شده بود. مسئولان بسته بندی تصور کرده بودند که کیسول‌های اکسیژن ژنراتور خالی می‌باشند در حالی که خالی نبودند و در نتیجه پس از به پرواز درآمدن هواپیما به علت وجود تکان، یک یا چند عدد از کیسول‌های اکسیژن ژنراتور فعال گردیده که باعث به وجود آمدن گرما و حرارت شدید و سرایت آن‌ها به بدنه دیگر کیسول‌ها شده بود لذا مقدار زیادی اکسیژن تولید شده که به علت وجود حرارت بالا دچار بروز آتش سوزی مهیب گردیده و بروز این آتش سوزی باعث وارد آمدن صدمات شدیدی به سیستم‌های الکتریکی و کابل‌های کنترلی هواپیما شده و فاجعه غم‌انگیزی را به وجود آورده بود. سازمان NTSB در نهایت مقصران وقوع این سانحه را اعلام نمود: کمپانی بسته بندی محصول به علت سهل انگاری در انجام وظایف، شرکت هواپیمایی Valujet به این علت که بر روی نحوه بسته بندی محصول نظارت نداشته است و در نهایت سازمان هوانوردی فدرال ایالات متحده به علت تصویب نکردن قانونی، پس از وقوع سانحه‌ای مشابه در سال ۱۹۸۸ مبنی بر اینکه تمامی هواپیماهای مسافربری ملزم به تعبیه سیستم هشدار دهنده دود و آتش در بخش بار گردند. این سانحه به عنوان یکی از دردناک‌ترین سوانح هوایی تاریخ لقب گرفت چرا که کاپیتان پرواز شماره ۵۹۲ در روز تولد خود دچار سانحه‌ای دلخراش گردیده بود و همچنین اکثر اجساد پس از سانحه و بلافاصله طعمه حیوانات درنده شده بودند.



داستانی باور نکردنی برای ثبت یک رکورد:

طولانی‌ترین زمان پرواز دنیا



عبور از یک خطر

اگرچه چند هفته اول بدون حادثه زیادی گذشت، اما مرور نوشته‌های کوک بازتابی از سختی‌های پرواز را بیان می‌کند. فعالیت بدنی کم، سروصدای موتور و کارهای دشوار روزانه برای آن دومرد دردسرساز شده بود. هرچند آن‌ها هر چهار ساعت وظایف مربوط به پرواز را تعویض می‌کردند، اما انجام خواب کافی بخصوص در روز برایشان مشکل بود. در تاریخ ۹ ژانویه (روز سی و شش پرواز)، کمبود خواب، آن‌ها را به طور خطرناکی به یک پایان غم‌انگیز نزدیک کرد.

ساعت ۲:۵۵ شب و در حالی که تیم در صندلی خلبان قرار داشت، هواپیما بر فراز فرودگاه بلایت پرواز می‌کرد. طبق برنامه تیم باید دقایقی بعد کوک را برای تعویض شیفت خلبانی بیدار می‌کرد. اما خواب به چشمان تیم غلبه کرد و ساعت ۴ صبح از خواب بیدار شد. در این مدت سیستم خلبان خودکار هواپیما را روی هوا حفظ کرده بود و آن‌ها در حال پرواز از طریق یک دره به سمت یوما بودند. بعداً تیم در رابطه با این اتفاق به یک خبرنگار گفت: «من حدود ۲ ساعت پرواز کردم تا بالاخره چراغ‌های شهر نمایان شد. با خودم عهد کردم هرگز در مورد آنچه که اتفاق افتاده چیزی به جان نگویم.» با این حال در نوشته‌های کوک آمده است.

مشکلات بیشتر می‌شود

چند روز پس از آن که سیستم خلبان خودکار آن‌ها را از وقوع یک سانحه

نجات داد، ژنراتور هاسپندا خراب شد. این حادثه به این معنی بود که پس از ۳۹ روز پرواز، آن‌ها باید اکنون بدون سیستم گرمایشی، نور و پمپ الکتریکی که سوخت را از مخزن اضافی به مخزن اصلی روی بال‌ها منتقل می‌کرد، ادامه دهند. یک ژنراتور بادی حین پرواز به هواپیما منتقل و روی یک استارت هواپیما نصب شد. اما توان خروجی ژنراتور بسیار محدود بود و برای مبارزه با سرما، تیم و کوک مجبور به پتو پیچ کردن خود بودند. برای ایجاد روشنایی آن‌ها از چراغ قوه و یک رشته از چراغ‌های کریسمس که به ژنراتور بادی متصل بود، استفاده می‌کردند. برای انتقال سوخت از مخزن اضافی به مخزن بال نیز مجبور به استفاده از پمپ دستی شدند. کوک در مورد این شرایط سخت در دفترچه خاطرات خود آورده است:

«بیدار ماندن در یک محیط تاریک سخت است. نمی‌شود از رادیو و پمپ سوخت الکتریکی استفاده کرد. تمام سوخت را با

با این حال آن‌ها به پرواز ادامه دادند. در آغاز ماه فوریه، شمع‌های جرقه‌زنی و محفظه‌های احتراق موتور با کربن پر شده بودند. این باعث کاهش شدید قدرت موتور می‌شد و افزایش ارتفاع پس از سوخت‌گیری کامل را دشوار می‌کرد.

پایان پرواز

سرانجام آن‌ها تصمیم گرفتند در ۷ فوریه ۱۹۵۹ به زمین بنشینند. اندکی قبل از فرود، رنگ سفید روی تایرها بررسی شد و هیچ علامتی از خراشیدگی روی آن‌ها مشاهده نشد. آن‌ها پس از ۶۴ روز و ۲۲ ساعت و ۱۹ دقیقه در فرودگاه مک کارن فرود آمدند. هاسیندا کمی بیش از ۱۵۰ هزار مایل را بدون وقفه در آسمان پرواز کرده بود. مسافتی معادل ۶ بار دور زدن دور کره زمین! تلاش اضافی آن‌ها بی‌هوده نبود و تاکنون این پرواز رکورددار مداومت پروازی در جهان است. پس از آن تیم مجدد به کار در هاسیندا بازگشت و کوک نیز به عنوان خلبان به کار خود ادامه داد. هاسیندا (هواپیما) برای چند سال در هتل هاسیندا به نمایش گذاشته شد و سپس به یک هوانورد کانادایی فروخته شد. تیم تا قبل از مرگ (در سال ۱۹۷۸) بارها خاطرات پروازش با هاسیندا را برای فرزندان‌ش مرور کرد تا در جریان اتفاقات این اقدام تاریخی باشند.

سرانجام استیو تیم (پسر رابرت تیم) برای یافتن هوایمی مذکور اقدام کرد و آن را در مزرعه‌ای کنار رودخانه کاروت در منطقه ساسکاچوان کانادا پیدا کرد. در سال ۱۹۸۸ او موفق شد آن را به موزه هوایی مک کارن منتقل کرده و به شرایط قبل از پرواز برگرداند. در نهایت هاسیندا به فرودگاه بین‌المللی مک کارن لاس وگاس منتقل و از سقف سالن (بالای محل تحویل چمدان‌ها) آویزان شد.

دست منتقل می‌کنیم و از کمترین نور استفاده می‌کنیم... درک نمی‌کنید این کار چقدر نیرو لازم دارد.»

اندکی بعد با مسئله‌ای که بیش از هر چیزی از آن ترس داشتند روبه‌رو شدند: نیاز به سوخت‌گیری در شب. اواسط ژانویه بود و مهتاب نیز وجود نداشت. کوک چراغ قوه خود را به قلاب متصل کرد و آن را به سمت کامیون فرستاد. خوشبختانه خدمه زمینی از قبل برای این چالش برنامه‌ریزی کرده و یک کامیون را حدود ۱۰۰ متر جلوتر از کامیون حمل سوخت مستقر کرده بودند تا به خلبان یک مرجع بصری دهد. کوک در یادداشت‌های خود خاطر نشان کرده است:

«شب به اندازه‌ای سیاه بود که من تا به حال آن را تجربه نکرده بودم.»

با نزدیک شدن به ۵۰ روز، تیم و کوک شروع به بررسی دقیق کارها کردند. آن دو مصمم بودند اجازه ندهند هیچ خطای انسانی آن‌ها را در تلاش برای شکستن رکورد مداومت پروازی باز دارد. سرانجام در ۱۳ ژانویه رکوردی که چند ماه قبل توسط هت و بورکارت به ثبت رسیده بود، شکسته شد. علی‌رغم اینکه آن‌ها به هدف خود رسیده و می‌توانستند فرود بیابند، اما تصمیم به ادامه پرواز گرفتند. در عوض آن‌ها به توافق رسیدند تا هنگامی که می‌توانند پرواز کرده و اطمینان حاصل شود رکوردی که با سختی هرچه تمام‌تر برای آن جنگیده‌اند به راحتی از دست نرود. کوک در نوشته‌های خود می‌گوید: «ما ژنراتور، فشارسنج، خلبان خودکار، گرمایش کابین، چراغ‌های تاکسی و فرود، نمایشگر مخزن سوخت کمکی، پمپ سوخت الکتریکی و چرخ انتقال قلاب را از دست داده بودیم.»

آبان ۱۴۰۰

هاسیندا کمی
بیش از ۱۵۰ هزار
مایل را بدون وقفه
در آسمان پرواز
کرده بود. مسافتی
معادل ۶ بار دور
زدن دور کره زمین!





تاراتل، عنوان تنها برنامه تخصصی هوانوردی ایران است که به صورت زنده از اینستاگرام کن نیوز پخش می‌شود. این برنامه گفتگو محور با هدف آشنایی بیشتر علاقمندان با اهالی و مفاخر صنعت هوانوردی تهیه و تولید می‌شود که در آن موضوعات روز صنعت هوانوردی نیز مورد بررسی قرار می‌گیرد.

 [cannews.official](https://www.instagram.com/cannews.official)

تلاش برای ساخت هواپیماهای الکتریکی و هیدروژنی



برای کاهش انتشار کربن هستند. به گفته کمیسیون اروپا، اگر اقدامات جدی برای کاهش انتشار گازها انجام نشود، در اواسط قرن بیست و یکم تقاضای پرواز می‌تواند انتشار گازهای گلخانه‌ای هواانوردی را تا ۳۰۰ درصد در مقایسه با سطوح سال ۲۰۰۵ افزایش دهد. علاوه بر این درک فرآیندهای در مورد تأثیرات آب و هوایی هواانوردی از طریق تولید آلودگی‌های غیرکربنی وجود دارد که می‌تواند دلیل ایجاد ۶۰ درصد از تغییرات اقلیمی باشد.

با اعلام ICAO مسیر دستیابی به انتشار صفر برای بخش حمل‌ونقل هوایی تا سال ۲۰۵۰ نیاز به ترکیبی از راه‌حل‌ها دارد که در آن پیشرفته‌های جدید و فناوری‌های سوخت نقش مهمی ایفا خواهند کرد. سوخت هوایی پایدار که می‌تواند در موتورهای فعلی نیز استفاده شود، مهم‌ترین فرصت را برای کاهش انتشار آلودگی‌های هوایی در کوتاه‌مدت ارائه می‌دهد؛ به ویژه برای پروازهای طولانی مدت که در آن هنوز راه‌حل‌های مناسبی پیش بینی نشده است.

باین حال، پروازهای کوتاه مدت (کمتر از ۱۰۰۰ کیلومتر) بیش از ۱۷ درصد از کل انتشار گازهای گلخانه‌ای را به خود اختصاص می‌دهند که فناوری‌های پیشرفته‌ای مانند هواپیماهای الکتریکی و هیدروژنی می‌توانند نقش مهمی در حل این مشکل داشته باشند. آن‌ها می‌توانند نه تنها دی‌اکسید کربن، بلکه انواع دیگر آلودگی‌ها را نیز کاهش دهند. همچنین بر اساس برخی برآوردها همه پروازهای کمتر از ۴ هزار کیلومتر که امروزه بیش از ۵۰ درصد از انتشار دی‌اکسید کربن هواانوردی را تشکیل می‌دهند، می‌توانند تبدیل به الکتریکی شوند یا از هیدروژن استفاده کنند. و هیچ محدودیت نظری برای مسافت پروازی هواپیماهای مجهز به سوخت ترکیبی (الکتریکی و پایدار) وجود ندارد.

مسیر دستیابی به انتشار صفر برای بخش هواانوردی تا سال ۲۰۵۰، نیاز به ترکیبی از راه‌حل‌ها دارد که در آن فناوری‌های جدید پیشرفته و سوخت نقش اصلی را ایفا خواهند کرد.

شیوع ویروس کرونا درک عموم مردم از نقش پروازها در زندگی را برجسته کرده است. این بیماری علاوه بر اینکه تاکنون جان انسان‌های بی‌شماری را گرفته، باعث شد صنعت هواانوردی در کل جهان زمین‌گیر شود و بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی با مشکلات متعددی مواجه شوند. در نتیجه این امر موجب جدایی بسیاری از مردم از یکدیگر شده است؛ درحقیقت با توجه به محدودیت‌های اعمال شده توسط کشورها برای ورود و خروج، افرادی که عزیزانشان در دیگر کشورها اقامت دارند از دیدن آن‌ها محروم شده‌اند. همچنین میلیون‌ها نفر شغل خود را در صنایع گردشگری از دست دادند و دولت‌ها برای حمایت از بخش‌های هوافضا و هواانوردی خود میلیاردها دلار هزینه کردند تا بتوانند بخش‌های استراتژیک آن‌ها را سرپا نگه دارند.

در همین زمان، تمرکز مجددی بر تأثیرات زیست محیطی پروازها صورت گرفته است. طرح اتحادیه اروپا برای تغییرات آب و هوایی (کاهش ۵۵ درصدی دی‌اکسید کربن تا سال ۲۰۳۰) مناسب است و شامل پیشنهادهایی برای افزایش هزینه سوخت هواانوردی و تحمیل سوخت‌های هوایی پایدار (SAF) به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است. فرانسه اخیراً قانونی را تصویب کرد که طی آن پروازها در مناطقی که مسیر مشابهی برای قطار وجود داشته باشد که بتوانند همان سفر را در عرض ۲ ساعت و نیم انجام دهد، ممنوع اعلام شد. همچنین برنامه کربن‌زدایی حمل‌ونقل بریتانیا برای همه پروازهای داخلی تا سال ۲۰۴۰ هدفی تعیین کرده که انتشار کربن صفر شود. درحالی‌که آلودگی‌های کنونی ناشی از سفرهای هوایی تقریباً ۲.۵ درصد از انتشار جهانی دی‌اکسید کربن را تشکیل می‌دهد، این نسبت در آینده با توجه به افزایش تقاضا برای پروازها احتمالاً افزایش خواهد یافت. این درحالی است که صنایع دیگر به دنبال راه‌حل‌هایی



فرود اضطراری هواپیما به خاطر بوی جوراب!

بد بوجود آمده در کابین هواپیما شناسایی نشده است. در این گزارش به پنج اتفاق مشابه دیگر در هواپیماهای ایرباس خانواده A320 اشاره شده است. از شباهت‌ها بین این اتفاقات می‌توان به قرارگیری هواپیماها در فضاهای مرطوب و شرجی و همچنین پروازهای کوتاه بین شهری در اروپا اشاره کرد. در ۵ سال گذشته بیش از ۳۱۶۶ مورد بوی بد یا دود به سازمان‌های بررسی سوانح و حوادث هوایی گزارش شده است.

این نهاد نظارتی ادعا کرده که علی‌رغم گزارش‌های مشابه در سال‌های اخیر، تمامی تحقیقات صورت گرفته نتوانسته‌اند علت اکثر این بوهای بد را شناسایی کنند. اپراتور و کارخانه سازنده هواپیماهای پرواز زوریخ نیز گفته‌اند تلاش می‌کنند تا با انجام اقدامات تعمیر و نگهداری جامع برای شناسایی منشأ بوی بد، تغییر رویه کارکرد تیم‌های پروازی و تغییرات برای افزایش گردش هوا در کابین خلبان از وقوع این گونه حوادث جلوگیری کنند. ژانویه سال جاری نیز خلبانی پس از پوشیدن ماسک و به خاطر بوی بد ناچار به فرود اضطراری در فرودگاه هیترو شده بود. این پرواز عصرگاهی از آن در حالی که ۴ ناتیکیال مایل از لندن فاصله داشت به دلیل بد شدن حال کمک خلبان، حالت اضطراری اعلام کرده و ناچار به فرود برنامه ریزی نشده شد.

یک خلبان خطوط هوایی بریتیش ایرویز پس از آن که بویی شبیه بوی جوراب عرق کرده و کود حیوانی براو غالب شد در فرودگاه هیترو لندن فرود اضطراری کرد. این هواپیما ای ایرباس A320 که از زوریخ به پرواز درآمده بود بعد از سرایت بوی بد به کابین خلبان در سال گذشته ناچار به فرود اضطراری شد. خلبانان بعد از احساس این بوی ناخوشایند ماسک‌های اکسیژن خود را به صورت زدند، به خصوص کمک خلبان که دچار سوزش چشم و گلو، دل پیچه و تهوع شده بود و به محض فرود ناچار به استفرغ از پنجره شد.

هیچ یک از ۱۴۵ مسافر و خدمه پرواز احساس ناخوشایندی نداشتند اما به محض فرود، خلبان و کمک او به بیمارستان منتقل شده و پس از معاینات پزشکی، همان روز مرخص شدند. در گزارش سازمان بررسی سوانح و حوادث هوایی که به تازگی منتشر شده، عنوان شده است که علی‌رغم بررسی‌ها و تحقیقات جامع، منشأ بوی

آبان ۱۴۰۰



Includes **9** Modules

- Module 1:** Audit Management and Performance
- Module 2:** Human Factors Training Procedure
- Module 3:** Competence Assessment Authorization Grant
- Module 4:** Organizational Oriented Documents Development
- Module 5:** Resource Plans Evaluation
- Module 6:** Other Compliance Monitoring Techniques
- Module 7:** Aviation Root Cause Analysis and Problem Solving
- Module 8:** Exemption and Concession Control Management
- Module 9:** Occurrence Reporting



PH-KLM


KLM


KLM

737







پروازهای مشهد مقدس

TABAN AIRLINES

هوایمایی تابان



Travel Agency

ArshAseman Vista

عرش آسمان ویستا

شرکت خدمات سفرهای هوایی و گردشگری

خرید از سایتهای:

www.arshasemaan.ir

www.snapair.ir

۰۲۱ - ۴۵۱۶۱



MASHHAD, TEHRAN, ISFAHAN
SHIRAZ, AHWAZ, TABRIZ to

ISTANBUL

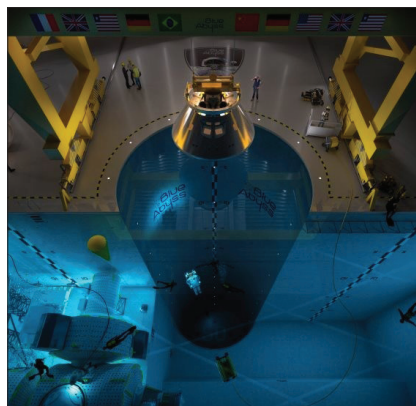


www.iranairtour.ir

▲ خرید بلیت و انتخاب صندلی

0413120 ◀ 24 پشتیبانی

بزرگترین استخر شنای جهان برای استقرار مرکز آموزش فضانوردان جدید



بزرگترین استخر شنای جهان که برای آموزش فضانوردان و توسعه روبات‌های زیردریای طراحی شده، در انگلیس و در نزدیکی فرودگاه نیوکوئی کورن‌وال ساخته خواهد شد. انتظار می‌رود این استخر از سال آینده به‌عنوان یک فرودگاه فضایی برای پرتاب Virgin Orbit مورد استفاده قرار بگیرد.

بخشی از این مرکز زیرآبی، یک استخر با طول ۵۰ متر، عمق ۴۰ متر خواهد بود. در بیانیه‌ای اعلام شده است که این استخر می‌تواند ۴۲۰۰۰ متر مکعب آب را در خود جای دهد که معادل ۱۷ استخر شنا در مقیاس المپیک و یا ۱۶۹ میلیون لیوان چای است.

این شرکت که Blue Abyss نام دارد، اکنون در حال مذاکره با مقامات محلی برای خرید چهار قطعه زمین در کنار Spaceport Cornwall است. بعد از آن و با فرض تکمیل ساخت و ساز در مدت ۱۸ ماه، برای اخذ مجوز برنامه‌ریزی اقدام خواهد کرد. پیش‌بینی می‌شود این مرکز در سال ۲۰۲۳ افتتاح شود.

البته این شرکت اظهار نکرده است که آیا در حال حاضر کل مبلغ ۲۱۳ میلیون دلار مورد نیاز برای ساخت این مرکز را جمع‌آوری کرده است یا نه.

دعوی قطر ایرویز و ایرباس بر سر کیفیت رنگ هواپیما

مقامات خطوط هوایی قطر با شرکت هواپیماسازی ایرباس بر سر رنگ هواپیمای ایرباس A350 به اختلافی رسیده‌اند که ممکن است از سرگیری تحویل این مدل هواپیما را به تاخیر بیندازد.

اکبر الباکر، رئیس اجرایی خطوط هوایی قطر، ایرباس را بدون بیان جزئیات این اختلاف مورد انتقاد قرار داده است اما منابع آگاه گفته‌اند که این موضوع مربوط به آخرین مورد از سری درگیری‌های کنترل کیفیت بین این شرکت هواپیمایی و ایرباس است. بر اساس این گزارش، هواپیمایی قطر و ایرباس از اظهار نظر در این باره خودداری کردند.

نماینده ایرباس نیز طی اظهاراتی گفت: ما دائماً در حال گفتگو با مشتریان خود هستیم و قطعاً محتوای این بحث‌ها را محرمانه نگه می‌داریم. خطوط هوایی قطر به دقت استثنایی خود در مورد جزئیات هواپیماهاش می‌بالد اما مدیران صنعت هوافضا این شرکت را متهم می‌کنند که از جزئیاتی ایراد می‌گیرند تا تحویل هواپیماها را به تاخیر بیندازند. ادعایی که اغلب از سوی این شرکت هواپیمایی رد شده است.

این درگیری در مورد کیفیت رنگ هواپیمای A350 در یک زمان حساس اتفاق می‌افتد چرا که ایرباس تلاش می‌کند تا ده‌ها جت ساخته شده برای شرکت‌های هواپیمایی را که به دلیل شیوع ویروس کرونا قادر به تحویل گرفتن آن‌ها نیستند، تحویل دهد. ایرباس از زمان آغاز این بحران، ده‌ها مورد اخطار قانونی را به شرکت‌های هواپیمایی درباره جت‌های تحویل نشده ارسال کرده است.



فراخوان همدلی



موسسه خیریه بچه های آسمان نام یک آسایشگاه نگهداری و توانبخشی کودکان معلول جسمی و ذهنی و بیماران اعصاب و روان است که اکثر بچه هایی که در این موسسه نگهداری می شوند، به دلایل مختلف از داشتن دنیایی متفاوت از هم، زیرسقفی مشترک به نام "بچه های آسمان" روز و شب را سپری می کنند. این موسسه تبلوری از عشق به همونوع می باشد که از سال ۱۳۷۸ و با شماره ثبت ۱۵۲۸۰ در قالب یک سازمان مردم نهاد با هدف ارزشمند توع دوستی و حمایت از آسیب دیدگان اجتماعی مشغول خدمات رسانی می باشد.

خیریه بچه های آسمان یک خانواده هزار نفره است که به صورت شبانه روزی از افراد تحت پوشش خود حمایت میکند و عمده هزینه های نگهداری، توانبخشی، پزشکی، دارو و غیره... توسط کمک های مردمی انجام می شود.

آگاهی دادن به جامعه و خانواده ها در خصوص نحوه رفتار و تعامل با معلولین، اعزام کاردرمان، فیزیوتراپ و پرستار جهت آگاهی رسانی و آموزش به بیش از ۵۰۰ خانواده، برگزاری همایش، نشست و گفتمان های اجتماعی با هدف آشنایی و تعامل رفتار با معلولین جامعه از اهداف والای موسسه می باشد.

موسسه خیریه بچه های آسمان برای تهیه دارو، مواد غذایی، بهداشتی و پوشاک نیازمند یاری شماست.

شما عزیزان می توانید جهت اهدای کمک های نقدی و غیرنقدی خود، از روش های ذیل اقدام نمایید.

۱. مراجعه به آسایشگاه ها و دفاتر جلب مشارکت موسسه

۲. تماس با شماره ۰۲۱-۴۳۶۱۳

۳. مراجعه به سایت موسسه به نشانی www.bachehayeaseaman.org

۴. پرداخت از طریق شماره کارت: ۵۸۹۴۶۳۱۵۲۳۳۴۳۳۲۵

☎ ۰۲۱ - ۴۳۶۱۳

📷 bachehayeaseaman_kamran

📍 bachehaye_aseaman

بچه های آسمان
موسسه خیریه
نگهداری و توانبخشی
معلولین و سرپرست



bachehayeaseaman.org



اسکن چهره و اثر انگشت در فرودگاه‌ها راهکاری برای شناسایی افراد

فرودگاه‌ها وجود دارد، روزبه‌روز شاهد افزایش استفاده از فناوری‌های بیومتریک در مرزها هستیم. سامانه‌های هوشمند احراز هویت تجربه سفر را به طرز چشمگیری بهبود بخشیده‌اند، زیرا آن خطوط امنیتی قدیمی که مسافران را در صف‌های طولانی و با گذرنامه و اطلاعات هویتی به آهستگی شناسایی می‌کردند، جای خود را به فرآیندی چابک‌تر و دقیق‌تر داده‌اند؛ به طوری که مسافران بدون صرف وقت برای انتظار و تنها با احراز هویت آنی می‌توانند سفر خود را آغاز کنند.

در این میان، نظارت‌های امنیتی برای تریمینال‌های مرزی فرودگاه‌ها اهمیت بیشتری دارد و با توجه به رویدادهای سیاسی و حملات تروریستی، لازم است یک سامانه هوشمند جامع در کنار دیگر تدابیر امنیتی مورد استفاده قرار گیرد. به‌طور خاص مجرمانی که به منظور عملیات خرابکارانه با استفاده از تمهیداتی قصد ورود به کشورمان را دارند و در درگاه‌های مرزی شناسایی و از ورود به کشور منع می‌شوند، از نبود یک سیستم جامع و سراسری ثبت هویت سواستفاده می‌کنند و بعد از تغییر چهره و پوشش و گاهی با گریه‌های متفاوت و حتی در لباس بانوان، اقدام به ورود از مرزهای کشور می‌کنند.

در صورتی که اگر یک سیستم یکپارچه با ثبت هوشمند چهره در پایانه‌های مرزی فرودگاه‌ها وجود داشته باشد، اطلاعات عدم ورود یا شناسایی افراد مجرم در هر ثانیه در این سامانه ثبت و به روزرسانی می‌شود و در کسری از ثانیه به همه مرزهای ایران مخابره می‌شود، تا همه پایانه‌های مرزی برای جلوگیری از ورود تروریست‌ها و خرابکاران آماده باشند.

فناوری اسکن چهره و اثر انگشت در فرودگاه می‌تواند جایگزینی مناسب برای کارت‌های شناسایی در فرودگاه‌ها شوند و شاید روزی



امجد منصوری کیا

دیگر اجباری در کار نباشد که جهت تشخیص هویت از کارت‌های شناسایی، گذرنامه یا گواهینامه رانندگی استفاده نمایم. اسکن تشخیص چهره یا اثر انگشت مسافران در فرودگاه‌های داخلی و بین‌المللی که میزان حجم زیادی از مسافران در روز هستند اجازه می‌دهد تا با بیشترین سرعت ممکن و بدون نیاز به چک کارت ملی و گذرنامه مسافران توسط مأموران فرودگاهی هویت آنان را شناسایی کنند.

تشخیص هویت فرد به صورت خودکار از ابتدای انتهای مراحل امنیتی

با استفاده از فناوری بیومتریک، مراحل امنیتی آسان‌تر انجام می‌شود، چرا که سیستم بیومتریک به صورت خودکار، هویت فرد را تصدیق می‌کند و نیازی نیست فردی در انجام آن دخالتی داشته باشد و کاری انجام دهد. این فناوری در صنعت هوانوردی نیز باعث سهولت انجام امور امنیتی شده است و باعث می‌شود تا پروسه چک امنیتی، سریع‌تر پیش برود. از آن‌جا که این تجهیزات، در نواحی و کشورهای مختلف در حال استفاده است، نیاز به یک ساختار یکپارچه و قوی دارد تا در اجرای پروسه احراز هویت مشکلی ایجاد نشود.

به دلیل تهدیدات امنیتی گوناگونی که در پایانه‌های مرزی

امکانات پیشرفته این فناوری نوین

این روش نوین به عنوان یک فناوری پیشرو در زمینه تشخیص چهره در حال حاضر از قابلیت های بسیار بالایی برخوردار است. این سامانه که از به روزترین الگوریتم های یادگیری ماشین بهره گرفته، فرایند تشخیص چهره را در کوتاه ترین زمان ممکن و در کمترین هزینه انجام می دهد. فناوری تشخیص چهره به کار رفته در این فناوری با استفاده از مشخصات محیط و تعیین اهداف معقول، می تواند در موقعیت های مختلف مورد استفاده قرار گیرد. به همین دلیل است که این تکنولوژی هوشمند به عنوان یک ابزار پیچیده امنیتی، روش های سنتی را در شرایط مهم به چالش می کشد.

این سیستم از روش های تایید هویت مانند e-KYC - احراز هویت از راه دور و liveness Detection الگوریتم تشخیص زنده بودن و پردازش تصویر از ویژگی های بیومتریک افراد برای احراز هویت دیجیتال استفاده می کند.

طرز کار KYC مبتنی بر بلاکچین

طرز کار KYC مبتنی بر بلاکچین به این شکل است که درخواستی را برای دسترسی به داده های هویتی شما به بستر بلاکچین ارسال می کند. در این معماری جدید، دسترسی به داده ها فقط بر اساس موافقت کاربر خواهد بود. کاربر فقط باید از طریق رمز عبور یک بار مصرف (OTP) وارد سیستم شود و یک کلید اختصاصی به داده ها اختصاص دهد. اگر چه اکنون شخص ثالث (در این مورد فرودگاه) می تواند به داده ها دسترسی پیدا کند، اما مالکیت داده ها همچنان در اختیار کاربر است.

مفهوم KYC مبتنی بر بلاکچین پروژه مشترک مشتری خود را بشناسید (به اختصار KYC) مکانیسم کارآمد، ایمن و غیرمتمرکز برای اعتبار سنجی، جمع آوری، ذخیره سازی و به اشتراک گذاری اطلاعات KYC برای مسافران را تضمین می کند. یک سیستم کمکی KYC مبتنی بر فناوری بلاکچین، بخش های امنیتی

را قادر می سازد تا از قید روند تایید شناسایی رها شوند. در حال حاضر، داده های ما در یک سیستم متمرکز مانند یک بانک داده جمع آوری و ذخیره می شوند. دسترسی به این داده ها به ارائه دهندگان KYC نیاز دارد تا داده های مسافران خود را با شرکت هایی که به دسترسی آن نیاز دارند به اشتراک بگذارند. با معرفی راه حل های بلاکچین برای مدیریت فرآیند KYC، داده ها در یک شبکه غیرمتمرکز در دسترس خواهند بود و بنابراین شخص ثالث پس از کسب اجازه می تواند مستقیماً به آن ها دسترسی داشته باشد.

سیستم KYC مبتنی بر بلاکچین همچنین با اطمینان از اینکه دسترسی داده ها تنها پس از تایید یا دریافت مجوز از مقام مربوطه انجام می شود، امنیت داده بهتری را ارائه می دهد. این امر شناس دسترسی غیرمجاز را از بین می برد و متعاقباً به افراد امکان کنترل بیشتر بر داده های خود را می دهد.

نتیجه گیری

خوشبختانه، پیشرفت های چشمگیر در هوش مصنوعی و بلاکچین به کمک گذرگاه های ارتباطی آمده است. به این معنا که پرسنل فرودگاه ها و مدیران مسئول در زمینه امنیت پایانه های زمینی و هوایی، اکنون می توانند از دارایی مورد نیاز خود برای پاسخگویی به نیاز اصلی مسافران که همان امنیت است، استفاده کنند.

با استفاده از فناوری تشخیص چهره و سایر اشکال بینایی رایانه ای، مدیران فرودگاه ها و پایانه ها بسیار زودتر از قبل قادر به شناسایی تهدیدات امنیتی خواهند بود و همچنین فرصت هایی برای بهبود عملیات خود در اختیار خواهند داشت. از طرف دیگر، فرآیندهای ضروری احراز هویت پیش از سفر، به کوتاه ترین زمان خود می رسد و در نتیجه، از زمان طلایی که ارزشمندترین دارایی شناخته می شود، به بهترین نحو می توان استفاده کرد.





آشنایی با کلیات و مبانی رفتار سازمانی

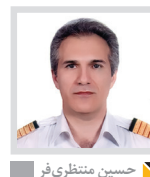
کنیم و بگوییم سازمان چیست. واژه‌ی سازمان که گاهی در فارسی به صورت ارگان هم به کار می‌رود، برای همه‌ی ما کم و بیش آشناست و معمولاً هر روز آن را در نوشته‌ها و خبره‌های خوانیم و در صحبت‌ها به کار می‌بریم. پس چرا باید برای تعریف سازمان وقت بگذاریم؟ آیا کسی هست که مفهوم سازمان را نداند؟

مسئله این جا است که وقتی از رفتار سازمانی حرف می‌زنیم، مهم است که تعریف درستی از سازمان در ذهن داشته باشیم تا بتوانیم تشخیص دهیم که آیا اصلاً مخاطب رفتار سازمانی محسوب می‌شویم یا نه؟ اما به علت بار معنایی خاص واژه‌ی سازمان در زبان فارسی، تصویر ذهنی بسیاری از ما از این واژه با آن چه در مدیریت از آن مد نظر است، تفاوت دارد.

کمی فکر کنید و ببینید که سازمان را معمولاً در کجاها شنیده‌اید:

- سازمان هواپیمایی کشوری
 - سازمان سنجش آموزش کشور
- برای بسیاری از ما، سازمان به عنوان یک

شاید بتوان مدیریت رفتار سازمانی یا Organizational Behavior را یکی از کلیدی‌ترین و زیربنایی‌ترین درس‌ها در دوره‌های مدیریتی دانست. مبحث مدیریت رفتار سازمانی با به‌کارگیری و استفاده از دانش‌های گوناگون، می‌کوشد مجموعه‌ای از مبانی



حسین منتظری فر

اولیه رفتارشناسی فردی و سازمانی را به ما می‌آموزد. در این موضوع مقدمه‌های کلی برای آشنایی بیشتر شما با مدیریت رفتار سازمانی است تا بتوانیم در ادامه‌ی آن، مباحث رفتار سازمانی را به شکلی جدی و حرفه‌ای مورد بحث و بررسی قرار دهیم.

تعریف رفتار سازمانی چیست؟ مدیریت رفتار سازمانی به چه می‌پردازد؟ مدیریت رفتار سازمانی یا Organizational Behavior یکی از مباحث پایه مدیریت است که سال‌هاست در بیشتر دوره‌های مدیریتی در سراسر جهان، آموزش داده می‌شود.

قدیمی بودن و ریشه‌دار بودن مفهوم رفتار سازمانی، به آن معنی نیست که دانش مدیریت رفتار سازمانی هم تا همین حد، قدمت و سابقه دارد، از عمر رسمی این رشته، صرفاً چند دهه می‌گذرد. البته این را هم باید بگوییم که طی یک یا دو دهه‌ی اخیر، رفتار سازمانی به شکل ویژه‌ای مورد توجه قرار گرفته است. کتاب‌های گوناگونی با عنوان مدیریت رفتار سازمانی تألیف شده اما بی‌تردید شناخته شده‌ترین کتاب در میان آن‌ها، کتاب مدیریت رفتار سازمانی نوشته‌ی استیفن رابینز است. وقتی می‌گوییم رفتار سازمانی، باید تعریف خودمان را از واژه‌ی سازمان مشخص

حوزه مطالعاتی رفتار سازمانی:

رفتار فرد (انگیزش، شخصیت، ادراک و...)، رفتار گروه (بویایی گروه، تعارض و...)، رفتار سازمانی (فرهنگ سازمانی، مدیریت تغییر و بهبود و بازسازی سازمان و...)، سطح مورد مطالعه در رفتار سازمانی بطور کلی خرد نگر است

گوناگونی نیروی کار

سازمان‌ها تاگزینند افرادی را استخدام کنند که از نظر جنس، نژاد و قومیت متفاوت بوده و به تبع آن هنجارها و ارزش‌هایشان با هم فرق دارد.

جهانی شدن سازمان:

مدیران باید بتوانند با افراد متعلق به فرهنگ‌های مختلف کار کنند.

۱. ممکن است مدیری پستی در خارج از کشور خود بپذیرد که در این حالت با نیروی کاری سروکار خواهد داشت که از نظر نیاز، نگرش و تشویق و ترغیب با افراد بومی متفاوت است.

۲. در داخل کشور هم مدیر با نیروی کاری روبرو می‌شود که در فرهنگ‌های گوناگون پرورش یافته است.

تفویض اختیار:

کنترل کامل امور به دست کارکنان.

وجود گروه‌های متخصص و خودگردان که می‌توانند بدون وجود رئیس و سرپرست کارهای خود را اداره کنند.

نوآوری و ایجاد تغییر:

سازمان‌های موفق کنونی باید در پی نوآوری باشند و برای حفظ بقا همواره افراد را تشویق به نوآوری نمایند و پدیدهای تغییر را پذیرا باشند.

در گذشته مدیریت شاهد ثبات و پایداری نسبتاً طولانی بود و سازمان به ندرت دوره‌های کوتاه و تغییرات سریع را تجربه می‌کرد. امروزه به دلیل رشد روزافزون تکنولوژی عناصر محیطی همواره دستخوش تغییرات زودگذر است.

کم شدن وفاداری کارکنان:

پدیده رقابت جهانی باعث شده تا شرکت‌ها امنیت شغلی، سابقه خدمت و پاداش‌های مناسبی را که به کارکنان قدیمی خود می‌دادند، کاهش دهند. این تغییرات باعث شده است که وفاداری اعضا و کارکنان به سازمان‌ها کاهش یابد.

مجموعه‌ی بزرگ با ماموریت‌های ویژه و غالباً دولتی جا افتاده است و اگر بخواهیم همین مفهوم را مبنای تعریف رفتار سازمانی قرار دهیم، بخش مهمی از دانشجویان مدیریت و کسب و کار که عضو چنین سازمان‌هایی نیستند نیازی به درس رفتار سازمانی نخواهند داشت.

اما آیا واژه‌ی سازمان در ادبیات مدیریت و کسب و کار هم با همین معنا به کار می‌رود؟

برای یافتن پاسخ این پرسش، باید با مراجعه به چند منبع معتبر، تعریف سازمان را مرور و بررسی کنیم:

تعریف سازمان از نظر رایبزنو و جاج

سازمان یک واحد اجتماعی متشکل از دو نفر یا بیشتر است به صورت نسبتاً پیوسته برای دستیابی به یک یا چند هدف مشترک فعالیت می‌کند. در واقع سازمان را می‌توان مجموعه‌ای از افراد در نظر گرفت که در کنار هم و با هماهنگی هم کار می‌کنند تا به هدف‌های فردی و جمعی خود برسند. رفتار سازمانی در این نقطه متولد می‌شود. تلاش انسان‌ها برای ایجاد همگرایی و همسویی بین انسان‌ها و ساختارهای انسانی، بین فرد و سازمان طوری که با کمترین هزینه و اصطکاک، خواسته‌های همه تامین شود.

رفتار سازمانی و رهبری:

امروزه دیگر مطمئن هستیم که موفقیت سازمان مستقیماً به استفاده موثر نیروی انسانی بستگی دارد و مدیر موفق کسی است که بتواند به خوبی از افراد خود بهره‌برده و توان آن‌ها را به کار گیرد.

بدین منظور مدیر می‌بایست یک رشته مهارت‌ها و توانایی‌ها را کسب کند که در حوزه رفتار سازمانی به آن‌ها پرداخته می‌شود.

برای این‌که بهتر درک کنید رفتار سازمانی چیست، مناسب است که صحبت‌های نیکل نیکولسون استاد مدرسه کسب و کار لندن را که در مقدمه‌ی دایره‌المعارف رفتار سازمانی آمده بخوانید:

رفتار سازمانی، بررسی رفتار انسان‌ها در محیط سازمانی و بررسی رفتار سازمان‌ها در محیط اقتصادی و اجتماعی است.

با این تعریف، قسمت عمده‌ی آنچه ما امروز، به عنوان ارزشمندترین دستاوردهای زندگی بشر می‌شناسیم و همین‌طور قسمت عمده‌ی آنچه امروز موجب نفرت و شرمساری نسل بشر است، به نوعی با رفتار سازمانی ما مرتبط بوده است:

از ساخته شدن دیوار چین، تا جنایات هیتلر؛ از تولید اتومبیل تا همه جنگ‌های بزرگ بشر؛ از مذاهب تا سیستم‌های ارتباطی در جامعه. حتی در سطح فردی هم، ریشه‌ی بخش عمده‌ای از موفقیت‌ها و شکست‌های ما را می‌توان در ساختارها و رابطه‌های سازمانی جستجو کرد.

چالش‌های فراروی مدیران در کاربرد اصول و مفاهیم رفتار سازمانی

■ گوناگونی نیروی کار

■ جهانی شدن سازمان

■ تفویض اختیار

■ نوآوری و ایجاد تغییر

■ کم شدن وفاداری کارکنان

Travel Agency
ArshAseman Vista
عرش آسمان ویستا



رزرو هتل و مراکز اقامتی
در ایران و تمامی نقاط جهان

مجری مستقیم پرواز
در مسیرهای داخلی

اخذ ویزا
و برگزاری تورهای
داخلی و خارجی

بلیت کلیه خطوط هواپیمایی
داخلی و خارجی

0 2 1 - 4 5 1 6 1

www.arshaseman.ir
www.snapair.ir

نجات معجزه آسای راننده تاکسی مشهد از زیر هواپیما

راننده‌ای که با هواپیما تصادف کرد چه می‌کند؟

خبرنگار ما دیروز در بخش سوانح حضور یافت و از آقای حسن روبندفروش راننده تاکسی دکاو شماره ۱۱۹۷ که در جریان تصادف تاکسی با هواپیما مصروح شده بود عیادت کرد.

آقای حسن روبندفروش ساعت ۴/۵ بعداز ظهر روز جمعه که قصد داشت برای آوردن خسانواده خود به رباط طرق واقع در ۷ کیلومتری شهر پرود با هواپیمای غول پیکر ارتش که حامل آقایان وکلا بود تصادف می‌کند. هواپیمای مزبور هنگام نشستن روی باند فرودگاه قسمت پائین طرف راست هواپیما (چند متر عقب تر از دومین موتور در طرف راست) به سقف تاکسی مزبور می‌کوبد و چون هواپیما بزرگ و قوی بود هیچ‌گونه صدمه نندید.

پس از تصادف هواپیما با تاکسی یاد حاصله از حرکت هواپیما تاکسی مزبور را چندین متر با طرف کشید بمحض پرود سانحه مأمورین مردم منوجه شده و فوراً راننده را از لای آهن پاره‌ها بیرون کشیده و به بخش سوانح منتقل کردند و وی بلافاصله تحت درمان قرار گرفت.




تاکسی دکاو شماره ۱۱۹۷ که هواپیما به آن اصابت کرده در این عکس دیده میشود

برخی معتقدند که قصه تلخ سوانح و تصادفات رانندگی در ایران، در سال ۱۳۰۵ و با تصادف و درگذشت مرحوم درویش خان، موسیقی دان شهیر ایرانی، آغاز شد؛ هرچند که مستنداتی وجود دارد که اولین قربانی تصادف در کشور ما را آقای عباسقلی خان باقرزاده می‌داند که در روز ۱۳ آبان سال ۱۳۰۳، در خیابان علاءالدوله تهران، مقابل سفارت انگلیس، با توپمیل ناصر السلطنه تصادف و جان به جان آفرین تسلیم کرد. بنابراین، با یک حساب سرانگشتی می‌توان فهمید که ما ایرانی‌ها، تقریباً ۹۷ سال است که با معضلی به نام تصادفات رانندگی دست و پنجه نرم می‌کنیم. اما قصه تصادفی که امروز و به نقل از روزنامه خراسان ۲۶ خرداد سال ۱۳۴۴ برایتان نقل می‌شود واقعاً عجیب است و قطعاً تا به حال مانند آن را شنیده‌اید.

آن بعد از ظهر شوم در جاده طرق آقای حسن روبندفروش تازه صاحب یک تاکسی دکاو صفر کیلومتر شده بود. او از آن آدم‌های زحمتکشی بود که صبح تا شب می‌دوید تا بتواند مخارج زندگی را با پول حلال تامین کند. ماجرای عجیب و البته دردناک حسن آقا، عصر روز جمعه اتفاق افتاد؛ ساعت ۱۶:۳۰ روز ۲۱ خرداد سال ۱۳۴۴. او در آن روز و ساعت، با خودرو صفر کیلومترش به سمت رباط طرق می‌رفت تا خانواده‌اش را از آن جا به مشهد بیاورد، در آن روزگار، رباط طرق، هفت کیلومتر از مشهد فاصله داشت و جاده آن، درست از کنار فرودگاه مشهد می‌گذشت؛ فرودگاهی که با وجود گذشت ۱۴ سال از تاسیس آن در ۱۳۳۰، هنوز فاقد تجهیزات کافی بود و البته، مایه دردسر اهالی منطقه طرق و نواحی همجوار.

از بخت بد و در اتفاقی نادر، لحظه عبور تاکسی حسن روبندفروش از جاده مجاور فرودگاه، با زمان فرود هواپیمای غول پیکر ارتش که ظاهر نمایندگان مجلس آن وقت را برای جلسه‌ای به مشهد می‌آورد، تلافی کرد. حسن آقا که ظاهر به سروصدای هواپیما عادت داشت، ابتدا بی‌خیالی طی کرد و پایش را روی پدال گاز فشار داد، تا هر چه زودتر از این منطقه عبور کند؛ اما هواپیما بی‌خیال او نشد!

در گزارش آمده است: «هواپیمای مزبور هنگام نشستن روی باند فرودگاه، قسمت پایین طرف راست هواپیما (چند متر عقب‌تر از موتور دوم طرف راست) به سقف تاکسی مزبور می‌کوبد.» خلبان در حرکتی ناشیانه، ارتفاع استاندارد را هنگام فرود رعایت نکرده بود و به همین دلیل، قبل از آن که به محوطه فرودگاه و باند آن برسد، در ارتفاع دومتری زمین قرار گرفت و البته، چون اطراف فرودگاه حصار نداشت، راحت خودش را به انتهای باند رساند؛ غافل از این که تاکسی آقای روبندفروش، زیر بار سنگین هواپیما خرد و به دلیل فشار هوای موتور هواپیما چند متر به عقب پرتاب شد. اقبال آقای روبندفروش بالا بود که تعدادی از مأموران فرودگاه و رهگذران، این اتفاق را دیدند و به کمک او شتافتند. وی به بیمارستان سوانح مشهد منتقل شد و تحت عمل جراحی قرار گرفت. استخوان‌های سرو سینه‌اش شکسته و از همه بدتر، یکی از چشم‌هایش به دلیل ضربه سنگین به سر، آسیب دیده بود. نکته جالب توجه این جاست که به رغم خاص بودن خبر، روزنامه‌ها اقدام به انتشار آن نکردند و پنج روز بعد از حادثه بود که این خبر، در صفحه دو روزنامه خراسان، با عکس و تفصیلات انتشار یافت. احتمال

دارد تصادف تاکسی با هواپیمای نظامی حامل مسافران حکومتی، باعث این تاخیر بوده باشد. ظاهراً طبق وعده مسئولان قرار بود خسارت ناشی از سانحه، به حسن آقا پرداخت شود، اما تا زمان تنظیم گزارش روزنامه خراسان، خبری از پرداخت خسارت نشده بود و به همین دلیل، خبرنگار در انتهای مطلب، با اشاره به وضعیت مالی راننده تاکسی، از مسئولان امر خواسته تا هر چه سریع‌تر خسارت را بپردازند. این که آیا حسن آقا که بعد از این ماجرا، با نام «حسن طیاره» مشهور شد، توانست خسارت خود را بگیرد و این که فرجام وی چه شد، موضوعی است که ما از آن بی‌خبر هستیم اما هیچ چیز مانع از آن نمی‌شود که تصادف تاکسی و هواپیما را در مشهد، عجیب‌ترین و نادرترین تصادف قرن بنامیم.

آبان ۱۴۰۰

استان کرمان

استان کرمان در جنوب شرقی ایران قرار گرفته و با دربرگرفتن بیش از ۱۱ درصد از وسعت ایران با حدود ۱۸۳۱۹۳ کیلومتر مربع نخستین استان پهناور ایران می باشد.

کرمان نهمین استان پرجمعیت کشور محسوب می شود که از استان های بسیار مهم و تاریخی کشور به شمار می آید. استان کرمان همچنین بیش از ۶۶۰ اثر ملی ثبت شده دارد که با آب و هوای خشک و کویری، تاریخی غنی و البته مردمی مهمان نواز و خونگرم یکی از مقاصد گردشگری پربازدید ایران شناخته می شود.

باغ شازده

قدمت باغ شازده ماهان به زمان قاجار برمی گردد؛ باغی مستطیل شکل با بیش از ۳ هکتار مساحت که از همان ابتدا با سردر باشکوه و منحصر به فرد خود به شما خوش آمد می گوید و تفاوتش را نسبت به سایر باغ های ایرانی به رخ می کشد. درختان بلند و سرسبز، حوضچه ها، فواره ها و جویبارهای سنگی که در سراسر باغ در جریان است، حس زندگی و شادابی را به شما هدیه می دهد که هوای مطبوع کوهستانی این منطقه نیز در این حس زیبا بی تاثیر نیست. این باغ در حدود ۲ کیلومتری شهر ماهان در نزدیکی شهر کرمان و در دامنه کوه قرار دارد که برای رسیدن به آن از کرمان فقط ۳۰ دقیقه زمان لازم است.



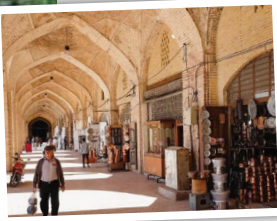
ارگ بم

ارگ بم، بزرگ ترین بنا خشتی جهان است و در فهرست میراث فرهنگی یونسکو به ثبت رسیده. متاسفانه این بنای باشکوه بر اثر زلزله بم در سال ۱۳۸۲ خورشیدی بسیار آسیب دید؛ به طوری که یونسکو آن را در فهرست میراث جهانی در خطر قرار داد. ارگ بم در شهر بم است که حدود ۲ ساعت از شهر کرمان فاصله دارد.



بازار بزرگ کرمان

بازار بزرگ کرمان که به بازار سراسری یا بازار وکیل کرمان هم شناخته می شود، دومین بازار کهن ایران بعد از بازار تبریز است که از میدان ارگ شروع می شود و با حدود ۱٫۵ کیلومتر مسافت به میدان مشتاقیه می رسد؛ یک سیاحت بی نظیر تاریخی در میان کرمان قرن هشتم هجری که به لطف آن می توانید با مردم و همچنین سوغاتی های کرمان بیشتر آشنا شوید به ویژه زیره که از ابتدای پایان بازار رایحه آن شما را همراهی می کند.



مجموعه گنجعلی خان

مجموعه گنجعلی خان در مرکز شهر کرمان و نزدیک به بازار بزرگ قرار دارد و شامل میدان، حمام گنجعلی خان در ضلع جنوبی، ضرابخانه گنجعلی خان در ضلع شمالی، کاروانسرا و مدرسه گنجعلی خان در ضلع شرقی، آب انبار در ضلع غربی و بازار گنجعلی خان در سه سمت میدان می شود. مجموعه گنجعلی خان به سبک اصفهانی در عصر صفوی به دستور گنجعلی خان، یکی از حاکمان کرمان در زمان شاه عباس ساخته شده است.



آبان ۱۴۰۰

بازار مسگری

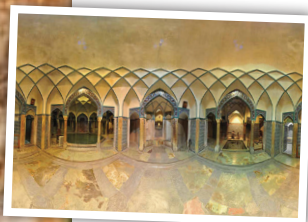
بازار مسگری، یکی از مهم‌ترین و جذاب‌ترین دیدنی‌های کرمان، نیز جزو مجموعه گنجعلی خان است. جالب است بدانید که مسگری در کرمان قدمت شش هزار ساله دارد. کرمانی‌های باستان جزو اولین انسان‌هایی بودند که ذوب مس را در کوره انجام دادند و هنر قلم زنی به سبک سطح کاری از پنج هزار سال پیش تا کنون در این منطقه رواج دارد؛ در این سبک بر روی سطح ظرف‌های مسی فرورفتگی ایجاد نمی‌شود بلکه هنرمند بر اساس طرح مورد نظر خود با قلم، بر روی آن خط می‌اندازد.



ضرابخانه گنجعلی خان

ضرابخانه گنجعلی خان که به موزه ضرابخانه یا موزه سکه کرمان نیز شناخته می‌شود، همان طور که پیش‌تر نیز گفته شد، در بخش شمالی - جنوبی بازار مسگری و رو به روی حمام گنجعلی خان قرار دارد.

بنای ضرابخانه به صورت چهارگوش است که شامل یک گنبد بزرگ و چهار طاق کوچک در اطراف آن می‌شود. برفراز گنبد اصلی آن، یک عمارت کلاه فرنگی قرار دارد که معماری منحصر به فرد این عمارت، موزه ضرابخانه را به یک بنای نورگیر تبدیل کرده است. هم‌اکنون بیش از ۵۰۰ سکه گوناگون از دوران مختلف تاریخی ایران، از دوره اشکانیان و ساسانیان گرفته تا دوران قاجار و پهلوی، در این موزه به نمایش گذاشته شده که هم به صورت سنتی و به کمک چکش و بتک و هم به صورت مدرن ضرب شده‌اند. همچنین مجسمه‌های مومی شما را نحوه ضرب سکه در دوره‌های مختلف بیشتر آشنا می‌کند.



یخدان مویدی

یخدان مویدی کرمان بزرگترین یخچال خشتی جهان است که در دوران صفوی ساخته شده است. شاید برایتان جالب باشد بدانید نام مویدی به این دلیل برای یخدان گذاشته شده که آب قنات مویدی از زیر آن می‌گذرد. سقف این بنا به صورت مخروطی طراحی شده تا میزان جذب نور آفتاب را به حداقل برساند همچنین، در اطراف این مخروط بزرگ دیوارهای بلندی به ارتفاع ۲۰ متر بنا شده تا با ایجاد سایه، دمای یخدان را پایین نگه دارد.



آتشکده کرمان

آتشکده زرتشتیان کرمان، آخرین پرستشگاه زرتشتیان در این استان بوده که در زمان رضاخان در منزل شخصی به نام «جهانگیر اشیدری» بنا شد که هم‌اکنون باغ سرسبز آن در اطراف آتشکده باقی مانده است.

شهر بابک

شهر بابک یکی از شهرهای مهم استان کرمان و کشور است. وجود معادن مس و فیروزه اهمیت آن را دوچندان کرده است. شهر بابک دومین معادن سنگ‌های فیروزه کشور را در اختیار دارد. این شهرستان یکی از شهرهای گردشگری ایران محسوب می‌گردد. دورنگار این شهر به اردشیر بابکان مؤسس سلسله ساسانیان می‌رسد.



بیروت

Beirut

بیروت، بزرگ‌ترین شهر لبنان و عروس خاورمیانه است. تعدد مکان‌های دیدنی این شهر و زیبایی‌های طبیعی آن، این شهر را لایق چنین لقبی کرده است.

آثار تاریخی باارزش، خیابان‌های زیبا، موزه‌ها، رستوران‌ها و طبیعت زیبای بیروت، پایتخت لبنان و بزرگ‌ترین شهر این کشور را به مقصدی پرطرفدار برای گردشگران تبدیل کرده است. اگر چه که زمانی که در بیروت گردش می‌کنید هنوز می‌توانید خسارات جنگ جهانی و جنگ داخلی لبنان را در این شهر ببینید؛ اما علی‌رغم این خسارات بیروت به شهری کاملاً مدرن تبدیل شده است و جاذبه‌های گردشگری زیاد آن گردشگران زیادی را به این شهر می‌کشاند.

کلیسای بانوی ما

خریصا نام یک کوهسده‌ی کوهستانی در لبنان است. این روستا در ارتفاع ۶۵۰ متری از سطح دریا قرار دارد و یکی از مهم‌ترین مکان‌های زیارتی لبنان یعنی کلیسای بانوی ما را در خود جای داده است. این کلیسا متعلق به حکومت میراثی مارونی‌هاست که از زمان تاسیس در سال ۱۹۰۴، حکومت خود را به انجمن مبلغین مذهبی مارونی در لبنان واگذار کرد.



موزه سرسق

موزه سرسق در اصل محل سکونت نیکولاس ابراهیم سرسق، یک کلکسیونر آثار هنری بود. این عمارت زیبا در سال ۱۹۶۱ به موزه تبدیل شد. موزه سرسق آثار هنری سنتی، مدرن و معاصر هنرمندان لبنانی را در خود جای داده است.



بعلبک

بعلبک یکی از شهرهای تاریخی لبنان است. این شهر به یونانی هلیوپولیس یا شهر خورشید نامیده می‌شود. این مجموعه‌ی عظیم باستان‌شناسی در شرق لبنان بقایایی از شهرهای روم باستان را در خود جای داده است. این شهر در منطقه البیغ در فاصله‌ی ۸۰ کیلومتری شمال غربی بیروت واقع شده است. این مجموعه در سال ۱۹۸۴ به عنوان میراث جهانی یونسکو شناخته شد. یکی از اصلی‌ترین بناهای این مجموعه معبد ژوپیتر نام دارد که امروزه تنها بخش‌هایی از آن باقی مانده است. معبد باخوس هم یکی دیگر از بناهای تاریخی این مجموعه است که با معماری شیوه کورینتی ساخته شده است و طراحی آن نشان می‌دهد این معبد به خدایان زراعت و کشاورزی تقدیم شده است.





بیبلوس

بیبلوس تنها یک ساعت با بیروت فاصله دارد. این منطقه یک مقصد گردشگری محبوب برای افرادی است که می‌خواهند ساعاتی از شلوغی بیروت به آرامش پناه ببرند. همانند خیلی از سواحل لبنان، بیبلوس شاهد حملات ارتش‌های زیادی برای فتح لبنان بوده است؛ از فنیقی‌ها گرفته تا یونانی‌ها و ارتش‌های صلیبی. خوشبختانه این تمدن‌های بزرگ آثاری از فتوحات خود در بیبلوس به جا گذاشته‌اند و در این منطقه می‌توانید ویرانه‌هایی از دوران باستان را ببینید.

بیبلوس یکی از قدیمی‌ترین شهرهای دنیا به‌شمار می‌رود. برخی از محققین ادعا می‌کنند خط برای اولین بار در بیبلوس اختراع شد. حتی برای افرادی که به باستان‌شناسی علاقه ندارند بازید از این شهر تاریخی به تجربه‌ای خارق‌العاده تبدیل خواهد شد.

کلیسای جامع سنت جورج

این کلیسا مخصوص مارونی‌ها در بیروت است. نمای نئوکلاسیک این کلیسای متعلق به قرن نوزدهم میلادی که در مجاورت مسجد محمدالامین قرار دارد، باله‌ام از باسیلیکای دسی سانتاماریا مجوره درم ساخته شده است. این مکان قلمرو مذهبی مارونی‌ها به‌شمار می‌رود. فضای داخلی کلیسا مزین به سنگ مرمر، ستون‌های بلند و سقف طلاکوب شده است و سایبان زینتی بر روی محراب قرار گرفته است.



گرما به‌های رومی

گرما به‌های رومی بیروت متعلق به دورانی است که بیروت مرکز حکومت رومی‌ها بود. این گرما به‌ها در دهه‌ی ۱۹۹۰ بازنسازی شدند. سیستم گرمایشی متبکرانه‌ی این گرما به‌ها هایدروکاست با زیرسوز نامیده می‌شود.

صفحات سفالی زیرزمین گرما به‌ها کفپوش‌های سنگی طبقات بالا منتقل می‌کنند. همه‌ی طبقات اجتماعی امکان استفاده از این حمام‌ها را داشتند و تمام استرس روزانه‌ی خود را در فضای گرم و آرام بخش این گرما به‌ها فراموش می‌کردند. این مکان همچنین باغ گیاهان دارویی را هم دربرمی‌گیرد.



حرش بیروت

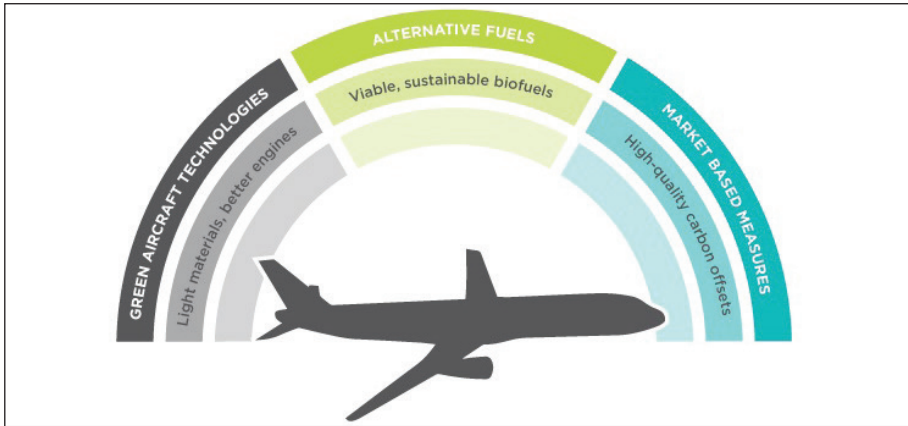
حرش بیروت برای بیروت حکم پارک مرکزی یا سنترال پارک نیویورک را دارد؛ البته ساعات کاری این پارک کمی نامنظم است. پارک حرش توسط نگهبانان مسلح اداره می‌شود که براساس روحیه‌ی خود تصمیم می‌گیرند چه کسانی حق ورود به پارک را دارند و چه کسانی نمی‌توانند وارد پارک شوند. اگر قدم زدن در میان درختان نخل و درختان پرشکوفه را دوست دارید حتما سری به این پارک بزنید. نگهبانان این پارک بیشتر تمایل دارند به افراد خارجی که به اروپایی‌ها شباهت دارند اجازه‌ی ورود به پارک را بدهند.



موزه ملی بیروت

موزه ملی بیروت یکی از موسسات فرهنگی اصلی شهر به‌شمار می‌رود. در این موزه مجموعه‌ی گران بها و خارق‌العاده‌ای از آثار باستانی نگهداری می‌شود. در این موزه می‌توانید نگاهی به تاریخ لبنان و تمدن‌هایی که بر روی فرهنگ این کشور تاثیر گذاشته‌اند بیندازید. از میان این آثار می‌توان به نقوش برنجی زیبای فنیقی اشاره کرد که در نزدیکی معبد اوبلیسک در جبیل کشف شدند.





works for and against them. They can haul several hundred people at once but have a reputation for being big, loud, gas-guzzling machines.

How can they reduce carbon emissions, be more fuel-efficient and cut down on the noise?

There's a behind-the-scenes revolution going on aimed at tackling those very questions. The brains behind the transformation come out of Pratt & Whitney, one of the largest divisions of United Technologies. Pratt is working to produce the Pure Power Geared Turbofan engine family, a product line developed to provide more eco-conscious solutions for the airline industry.

The Pure Power engine has been 20 years in the making, with United Technologies and Pratt investing significant R&D resources—\$1 billion on the gear, which allows engine components to spin at optimal rates, and \$10 billion on the engine itself. Today, the company is poised to revolutionize the business of air travel by supplying airlines with engines that dramatically reduce carbon emissions. These engines also improve the economy by adding hundreds of jobs to the U.S. supply chain.

"Our goal with this design was to help our airline customers reduce their costs of operation per aircraft while making their fleets more sustainable and quiet," said Paul Adams, president, Pratt & Whitney.

Here's a look at three ways the Pure Power engine can help airlines be more lean and green:

Becoming more fuel efficient and reducing the carbon footprint: Continually striving for greater fuel efficiency is central to reducing impact on the environment. With better fuel efficiency comes less carbon emissions. P&W's Pure Power engine offers the airline industry a revolutionary chance to get ahead with a product that burns up to 16% less fuel. That dramatically lowers fuel costs per airplane for the company and gives passengers peace of mind.

Burning less fuel over longer routes: P&W recently launched the newest addition to the Pure Power engine family, the PW1135G-JM, a 35,000 thrust class engine. The engine's higher thrust allows operators to fly routes of greater distance—or out of high altitude airports, such as Mexico City and Bogota—while carrying more passengers or larger payloads.

Bringing down the noise: Every day hundreds of planes take off and land. With the FAA expecting air travel to nearly double in the next 20 years, the world's increasingly busy airports are operating near capacity. Simply reducing the noise an airplane makes during takeoff and landing will allow airports to extend runway hours and allow more jets to service passengers. P&W's engine remarkably reduces aircraft noise footprints by up to 75%.

When the first plane powered with a Pure Power engine took off in Montreal last year, the jet was so quiet that some of the spectators almost missed it, prompting Porter Airlines Chief Executive Officer Robert Deluce to call it the "whisperjet."

To date, the Pure Power GTF engine family has more than 6,000 orders and commitments, including options, from more than 60 global customers. The Pure Power engine will be on six aircraft platforms, including the Airbus A320neo family, the Bombardier CSeries, the Embraer E-jets E2 family, the Mitsubishi Regional Jet, the Irkut MS-21 aircraft and the Gulfstream G500 and G600.

Considering all aspects of eco-friendly revolution in aviation's designing and manufacturing world The whole progression seems promising by contrast the process is taking place slower than it must be.

In terms of global climate changes the development of eco-friendly engines in all industries should be revolutionized and the whole plan has to be more comprehensive and sophisticated.

Eco-friendly and cost-efficient aircraft engines

Airplanes have revolutionized the way people interact and do business. Air traffic is on the rise and is expected to continue increasing at a rate of about 5% per year. Unfortunately, aircraft emissions will also grow alarmingly if action is not taken.



Parsa Razavian

Aircraft and their engines are important sources of two so-called greenhouse gases (GHGs), carbon dioxide (CO₂) and those in the nitrogen oxide family (known as NO_x to include both nitric oxide, NO, and nitrogen

oxide, NO₂). Aircraft emissions are even more potent in their effects than ground-based emissions as they are released directly into the atmosphere where they impact climate.

European scientists decided to combat aircraft emissions with re-design of the jet engine core, the central part of the jet engine and where the fuel is burned – and the emissions created. The core consists of the compressor that literally compresses the air, the combustor that mixes it with fuel and ignites it, and the high-pressure turbine that uses the hot gases produced to provide the plane's thrust.

With EU funding of the 'New aero engine core concepts' (NEWAC) project, scientists sought to develop and validate new core configurations with increased thermal efficiency. Increasing the total work output of the engine relative to fuel consumed has the additional benefit of decreased CO₂ and NO_x emissions.

In order to reduce CO₂ emissions, scientists investigated several options. These included increasing thermal efficiency via heat management, the use of active or adaptable components to control air flow (active clearance control, ACC) and the development of more efficient core components.

The team sought to reduce NO_x emissions by the abovementioned techniques (as long as the combustion temperature was maintained) and by reducing the combustion temperature, as well as by innovations in combustor technology.

All concepts were assessed regarding environmental and economic impact. As a result, the consortium identified the most promising technologies for environmentally friendly and economical jet propulsion. NEWAC concepts promise to significantly reduce GHG emissions that most likely play an important role in global warming.

The next generation of eco-friendly airplanes has arrived... quietly.

The Pure Power engine will help airplanes burn less fuel, reduce harmful emissions and reduce noise.

In the debate about the environment, airplanes can be the elephant in the room. Much like the elephant, their size



Boeing تخطط لبيع الصين ٨٧٠٠ طائرة بحلول عام ٢٠٤٠

قالت شركة بوينغ الأمريكية، إنها تخطط لبيع ٨,٧ ألف طائرة بقيمة ١,٤٧ تريليون دولار لشركات الطيران الصينية بحلول عام ٢٠٤٠.

ووفقاً لتوقعات الشركة، التي نشرت على موقعها الإلكتروني اليوم، ستضطر الصين خلال العشرين عاماً القادمة، لزيادة عدد الموظفين في مجال النقل الجوي بمقدار ٤٠٠ ألف شخص - ما بين طيارين وفنيين ومضيفين.

ووفقاً لحسابات بوينغ، تقوم هذه الشركة بتشكيل ١,٥ مليار دولار من الناتج المحلي الإجمالي في الصين كل عام، من خلال المساعدة في تدريب الموظفين المحترفين.

وقال المدير الموزع لفرع شركة بوينغ في الصين ريتشارد وين: "تتوفر إمكانيات جيدة يمكن أن تزيد بشكل كبير من عدد الوجيهات الدولية [إلى الصين] تتضمن التحليق لمسافات طويلة، فضلاً عن زيادة القدرة على النقل". وأكد على أن التعافي السريع لصناعة النقل الجوي في الصين في ظروف الوباء يشير إلى مرونة السوق الصينية وإمكاناتها الكبيرة.

وشددت بوينغ، في بيانها، على أن الشركة تبني شراكات مع الصين على مبادئ الاحترام والثقة المتبادلة. وقالت: "تعمل الصين كذلك كمورد لمكونات جميع طرازات طائرات الركاب التي تنتجها شركتنا".



تعرف إلى أقدم ١٠ شركات طيران عربية



وصل إجمالي عدد الطائرات ضمن أسطول شركات الطيران العربية الأعضاء لدى الاتحاد العربي للنقل الجوي إلى أكثر من ١٣٠٠ طائرة وفقاً لآخر البيانات المتاحة، وتنقل هذه الشركات سنوياً نحو ٢٢٥ مليون مسافر فضلاً عن ٧ ملايين طن من الشحنات الجوية.

تاريخياً تعتبر شركة "مصر للطيران" أقدم شركة طيران عربية إذ أصبحت عند تأسيسها في شهر مايو ١٩٣٢ سبع شركة طيران على مستوى العالم، وبدأت الشركة تشغيل عملياتها التجارية في أغسطس ١٩٣٣ بطائرات من طراز "سبارتان كروزر" لتشغيل رحلات جوية بين القاهرة والإسكندرية.

وشهد يوم ٢٧ مايو ١٩٤٥ الانطلاقة الأولى لحركة الطيران في أجواء المملكة العربية السعودية بطائرة من طراز (دي سي ٣) تم تشغيلها لنقل الركاب بين الرياض وجدة والظهران، ولاحقاً تم الإعلان عن تأسيس الخطوط الجوية السعودية، مع انضمام خمس طائرات من طراز (DC-٤) وخمس طائرات أخرى من طراز بريستول (١٧٠) لأسطول الشركة في وقت لاحق لدعم شبكة الرحلات الدولية.

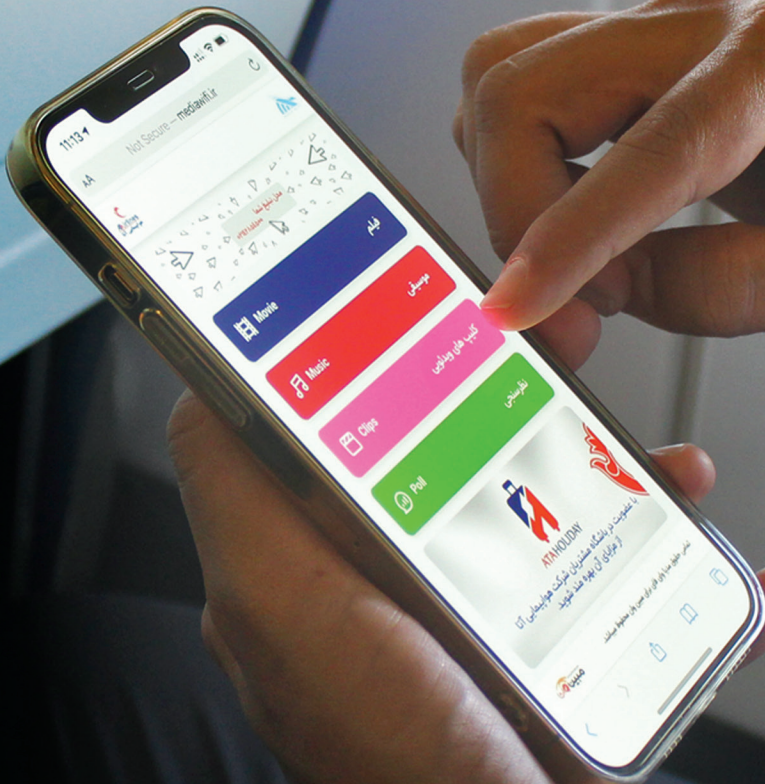
وتأسست شركة طيران الشرق الأوسط عام ١٩٤٥ ودرّست أولى خطوطها بين بيروت والمدن المجاورة مثل سوريا، قبرص ومصر ومن ثم السعودية والكويت ومحطات أخرى هامة في الخليج، بدورها تأسست الخطوط الجوية العراقية في بداية العام ١٩٤٥، تلتها الخطوط الجوية السورية والخطوط السودانية في العام ١٩٤٦، تعرف إلى أقدم ١٠ شركات طيران عربية:

١. مصر للطيران ١٩٣٢
٢. الخطوط السعودية ١٩٤٥
٣. طيران الشرق الأوسط ١٩٤٥
٤. الخطوط العراقية ١٩٤٥
٥. الخطوط السورية ١٩٤٦
٦. الخطوط السودانية ١٩٤٦
٧. الخطوط التونسية ١٩٤٨
٨. طيران الخليج ١٩٥٠
٩. الخطوط الجزائرية ١٩٥٣
١٠. الخطوط الكويتية ١٩٥٤



برای اولین بار در کشور

سرویس مدیا وای فای در پرواز های آتا



لذت تماشای فیلم و کارتون های ایرانی و خارجی

کلیپ های جذاب ورزشی جهان

سبک های متنوع موسیقی

شرکت در نظرسنجی سطح کیفی پرواز های آتا و...

app.ataair.ir

ataair.ir

www.ataholiday.com

021-4855

رو روشن کن و از لذت ببر





پیشنهادات ، انتقادات و مشکلات خود را در رابطه با
خدمات رسانی فرودگاه‌ها، شرکت‌های هواپیمایی،
آژانس‌های مسافرتی و ... با ما در میان بگذارید.



www.cannews.aero



info@cannews.aero



[telegram.me/cannews_pr](https://t.me/cannews_pr)



[instagram.com/cannews_official](https://www.instagram.com/cannews_official)



09364444010