



شپکه

صنعت هواانوردی

ماهنامه اختصاصی

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



Travel Agency
ArshAseman Vista
عرش آسمان ویستا



رزرو هتل
در ایران و تمامی
نقاط جهان

اخذ ویزا
و برگذاری تورهای
داخلی و خارجی



مجری مستقیم
پرواز در مسیرهای
داخلی

بلیت
خطوط هواپیمایی
داخلی و خارجی



0 2 1 - 4 5 1 6 1

www.arshaseman.ir



سخن سردبیر

به نام او

سلام بر مخاطبان عزیز ماهنامه شبکه صنعت هواانوردی شماره بیست و دوم ماهنامه "شبکه صنعت هواانوردی" هم به چاپ رسید در این شماره تاریخچه شرکت هواپیماسازی ATR را بررسی کرده‌ایم؛ داستان سانحه پرواز شماره ۳۰۵۴ تام ایرلاینز را مرور می‌کنیم و با کسانی که نباید به دلیل بیماری سوار هواپیما شوند آشنا می‌شویم. ضمن اینکه تیم تحریریه استان اردبیل در ایران و شهر وین در اتریش را برای شما در بخش گردشگری فراهم کرده است.

در نظر داشته باشید که در صورت علاقمندی امکان همکاری با تمام متخصصان و علاقمندان در زمینه تولید محتوا وجود دارد. منتظر دریافت پیشنهادات، انتقادات و نظرات شما درباره ماهنامه "شبکه صنعت هواانوردی" هستیم.

ارادتمند شما
سید امیرحسین موسوی مقدم

صاحب امتیاز: دکتر میلاد باستانی
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: ۰۲۱-۹۸۹۳۶۴۴۴۴۰۱+ ایمیل: cannmag@cannews.aero
 وبسایت: www.cannews.aero
 آدرس: تهران، شهرک اکباتان، خیابان شهید نفیسی، نبش
 کوچه باریکانی، پلاک ۴۱

چاپ تابان - خیابان مخصوص - پلاک ۲۲۱

شرکت هواپیماسازی ATR را بشناسید صفحه ۴
 چه کسانی نباید سوار هواپیما شوند؟ صفحه ۸
 در مدیریت پرواز و هواانوردی چگونه تصمیمات خود را
 بهبود ببخشیم صفحه ۱۰
 رقیب چینی ایرباس و بوئینگ آماده پرواز شد صفحه ۱۳
 لاشه یک هواپیما پس از ۵۴ سال در یخچالی طبیعی صفحه ۱۳
 داستان سفرهای طولانی با این هواپیما به پایان می‌رسد
 صفحه ۱۴
 کشف حفره‌هایی در ماه که دمای آنها برای کار و زندگی مناسب است
 صفحه ۱۶
 یازده سپتامبر؛ روزی که جهان تغییر کرد صفحه ۱۷
 مرکزبازترین سانحه هوایی در تاریخ آمریکای جنوبی صفحه ۲۴
 اردبیل صفحه ۲۶
 وین صفحه ۲۸
 الشركة المصنعة للطائرات ATR صفحه ۳۰
 Why Boeing Has Winglets And Airbus Has Sharklets صفحه ۳۴
 How Do Pilots Avoid Tail Strikes? صفحه ۳۵
 Aviation In The Pioneer Era صفحه ۳۷
 Southwest Airlines' 1st Mother/Daughter Pilot صفحه ۳۸

شهریور ۱۴۰۱



شرکت هواپیماسازی ATR را بشناسید

در این شماره از ماهنامه شبکه صنعت هوانوردی نوبت به بازخوانی تاریخچه و بررسی ساخته‌های شرکت هواپیماسازی ATR رسید.

۱۹۸۵ سازمان هواپیمایی کشوری فرانسه (DGCA) و سازمان هواپیمایی کشوری ایتالیا گواهینامه پروازی هواپیمای جدید را صادر کردند تا این هواپیمای برای ورود به بازار هوانوردی جهان مشکلی نداشته باشد.

بازدهی بالای این هواپیمای به عنوان یک هواپیمای منطقه‌ای و استقبال شرکت‌های هواپیمایی برای سفارش این هواپیمای باعث شد که ATR به فکر مدل جدیدی از ساخته خود بیفتد که ظرفیت بیشتری داشته باشد، در ژانویه ۱۹۸۶ این شرکت تأیید کرد که کار بر روی پروژه ATR72 که مدل بزرگ‌تر ATR42 است را آغاز کرده است.

در سپتامبر ۱۹۸۹ زمانی که ATR چهارصدمین فروند از هواپیمای ATR42 را سفارش گرفته بود، ساخته جدید این شرکت یعنی ATR72 نیز در دسترس مشتریان قرار گرفت.

بدنه و دم این هواپیماها در تاسیسات لئوناردو در پومیلیانو دارکو در نزدیکی شهر ناپل ایتالیا تولید می‌شود، بال‌ها نیز در غرب فرانسه تولید و به خط تولید نهایی در تولوز ارسال می‌شدند؛

هواپیماسازی ATR یک شرکت فرانسوی-ایتالیایی است که دفتر مرکزی آن در شهر بلنیک (Blagnac) در جنوب فرانسه قرار دارد، این شرکت در سال ۱۹۸۱ از ادغام دو شرکت Aérospatiale (ایرباس) فرانسه و Aeritalia (لئوناردو)



سید امیرحسین موسوی مقدم

ایتالیا با هم تأسیس شد.

از دهه ۶۰ و ۷۰ رشد و پیشرفت شرکت‌های هواپیماسازی اروپایی شروع شده بود و شرکت‌های این حوزه قصد داشتند با استفاده از پتانسیل‌های خود از طریق همکاری و مشارکت این پیشرفت را تسریع ببخشند.

در سال‌های پایانی دهه ۷۰ دو شرکت روی طرح‌های خود مشغول کار بودند، شرکت فرانسوی طرح هواپیمای AS35 را پیش می‌برد و شرکت ایتالیایی درصد بود تا AIT230 را روانه بازار هوانوردی تجاری کند اما یک اتفاق باعث پیدایش هواپیماهای جدیدی شد.

در ۴ نوامبر سال ۱۹۸۱ در شهر پاریس رناتو بونیفاشیو رئیس هیئت مدیره Aeritalia و ژاک میتران رئیس هیئت مدیره Aérospatiale تفاهم‌نامه‌ای را به امضا رساندند که بر اساس آن این دو شرکت بر روی پروژه طراحی و ساخت یک هواپیمای منطقه‌ای با نصف مصرف سوخت هواپیماهای مشابه و هم‌رده با هم همکاری کنند.

این مشارکت به ساخت هواپیمای ATR42 منجر شد هواپیمایی که در ۱۶ آگوست ۱۹۸۴ اولین پرواز خود را در تولوز فرانسه انجام داد، در سپتامبر

شهریور ۱۴۰۱

برای ساخت یک هواپیمای هیبریدی-الکتریکی را آغاز کرد، هدف این طرح این است که نسخه اولیه هواپیمای جدید که نقش پررنگی در کاهش آلودگی های صنعت هوانوردی خواهد داشت در سال ۲۰۲۳ رونمایی و در سال ۲۰۳۰ وارد بازار هوانوردی جهانی شود.

بر اساس اطلاعات منتشر شده، این هواپیما قرار است با نوع خاص عملکرد خود مصرف سوخت رادر فازهای تیک آف و اوج گیری تا ۲۰٪ کاهش دهد.

استفاده از ملخ هشت پر، یخ زدایی حرارتی بجای نوع بادی کنونی، استفاده از سیستم FADEC تک اهرمه برای هر دو موتور، تقویت آیرودینامیک بدنه و ملخ و استفاده از فیبر کربن و دیگر مواد مرکب در بخش های مختلف بال و بدنه برای کاهش وزن هواپیما دیگر ویژگی های خاص این هواپیما خواهد بود.

ساخته های شرکت هواپیماسازی ATR

ATR 42

اولین هواپیمایی که این شرکت تولید کرد از این مدل بود هواپیمایی بال بالا (به هواپیماهایی اطلاق می شود که بال از خط وتر بدنه بالاتر قرار می گیرد) که از موتورهای توربوپراپ Pratt & Whitney PW120s نیرو می گیرد، این هواپیما می تواند ۴۰ تا ۵۲ مسافر را جابه جاکند از همین روست که نام ۴۲ برای آن انتخاب شد.

انواع

ATR 42-200

نسخه اولیه این هواپیما بود که صرفا برای برخی از آزمایش ها ساخته شده بود و هیچگاه به بازار هوانوردی تجاری عرضه نشد.

سیستم های مشابه و روش ساخت و تولید یکسان دو هواپیما باعث شد که تولید این دو هواپیما در یک خط تولید انجام شود.

در دهه ۹۰ میلادی شرکت ATR برای عقب نیافتن از هواپیماهای جدید تعدادی اصلاحیه (Modification) بر روی هواپیماهای خود اعمال کرد تا در بازار رقابتی هواپیماهای منطقه ای پیشرو باقی بماند.

در جون ۲۰۰۱ شرکت های مادر هواپیماسازی ATR تصمیم گرفتند که همکاری خود را تقویت کنند و در همین راستا تمام بخش های صنعتی خود را از جمله شرکت ATR را مجددا سازماندهی کردند که این شرکت را تبدیل به اولین شرکت هواپیماسازی کرد که موفق به دریافت گواهینامه های ایزو 9001-2000 و EN/AS/JISQ 9100 شده است؛ این گواهینامه ها پس از اطمینان از بالا بودن کیفیت رعایت استانداردها به شرکت ها اعطا می شوند.

از سال ۲۰۰۸ و پس از بحران های مالی اروپا و آمریکا و افزایش خطرات سازمان های محیط زیستی درباره گرمایش زمین و بحران های خاص این موضوع صنعت هوانوردی شروع به تحقیق بر روی سوخت های بهینه تر کرد که هم از نظر مالی هزینه کمتری را به شرکت های هواپیمایی تحمیل کند و هم با محیط زیست سازگارتر باشد.

در یک فوریه سال ۲۰۱۷ شرکت هواپیماسازی ATR با همکاری یک شرکت هواپیمایی سوئدی اولین پرواز را با سوخت های زیستی (Biofuel) انجام داد و در ۲۱ جون ۲۰۲۲ اولین پرواز یک هواپیمای ساخته شده توسط ATR با ۱۰٪ سوخت Sustainable Aviation Fuel (SAF) انجام شد. در می سال ۲۰۲۲ شرکت هواپیماسازی ATR مطالعات



ATR 42-300

شد هواپیمایی که با موتور بهینه‌تر از مدل ۵۰۰ که ۵٪ تراست بیشتری تولید می‌کرد در باندهای کوتاه‌تر و شرایط خاص پروازی عملکرد بهتری را داشت. این مدل همچنین به کاکپیت شیشه‌ای (glass cockpit) مجهز است و با استفاده از ۵ نمایشگر دیجیتالی اطلاعات مورد نیاز خلبانان برای پرواز را به آن‌ها ارائه می‌دهد که علاوه بر راحت‌تر شدن فرآیند پرواز برای خلبانان ایمنی پرواز را هم تا حدود زیادی افزایش می‌دهد.

ATR 42-320

مدل به روز شده ATR 42-300 است که با استفاده از موتور PW121 که قوی‌تر از موتور مدل پایه است عملکرد بهتری دارد.

ATR 42-400

مدل ترابری
مدلی است که برای حمل و نقل بار مورد استفاده قرار می‌گیرد، در این مدل در هواپیما طوری طراحی شده است که مناسب قرار دادن بسته‌های بزرگ بار در داخل هواپیما باشد، شرکت‌های FedEx، UPS و DHL از اصلی‌ترین مشتریان این مدل هواپیما هستند. نکته قابل ذکر این است که ATR 42 با داشتن گواهینامه STC این امکان را به اپراتورهای خود می‌دهد که با اعمال تغییراتی بر روی هواپیماهای مسافربری از آن‌ها به عنوان هواپیمای کارگو استفاده کنند.

این مدل که از ملخی با شش تیغه استفاده می‌کند هواپیمایی بود برای گذر از مدل ۳۰۰ برای رسیدن به مدل ۵۰۰ و تولید آن زیاد ادامه نداشت، سه فروند از این مدل تحت عنوان ورژن Surveyor به دولت ایتالیا تحویل داده شد که برای مأموریت‌های نظارت سواحل آماده شده بودند، تنها دو فروند از مدل مسافربری این هواپیما ساخته شد که به خطوط هوایی CSA جمهوری چک تحویل داده شد که بعدها در سال ۲۰۰۶ به شرکت هواپیمایی کونیاسا ونزوئلا فروخته شد.

ATR 42-500

VIP
مدل شخصی این هواپیماست که برای جابه‌جایی شخصیت‌ها و افراد خاص با طراحی کابین متفاوت و بازدهی و برد مخصوص ارائه می‌شود.

تغییرات کوچک مدل‌های پیش در این مدل از ATR به نهایت شکوفایی خود رسید و هواپیمایی تولید شد که تفاوت چشمگیری با مدل‌های قبلی داشت. اولین فروند از این مدل در سال ۱۹۹۵ تحویل داده شد که عملکرد و بازدهی بسیار بالایی را از خود ارائه می‌کرد، استفاده از موتورهای پرت اند ویتنی PW127، ملخ جدید شش تیغه‌ای ساخته شده از مواد مرکب (کامپوزیت) که علاوه بر کاهش صدای موتور باعث می‌شد هواپیما برای استفاده در ارتفاع بیشتر و دماهای بالاتر مشکلی نداشته باشد، ضمن اینکه طراحی نوین کابین تجربه پرواز بهتری را برای مسافران این هواپیما فراهم می‌کرد.

تعداد ساخته شده

بر اساس آمارهای منتشر شده توسط شرکت ATR تا اکتبر سال ۲۰۲۰ میلادی تعداد ۴۸۴ فروند از انواع مختلف ATR 42 تولید شده است که با توجه به ادامه روند تولید این تعداد بیشتر نیز خواهد شد.

ATR 72

موفقیت ATR 42 در جلب رضایت شرکت‌های هواپیمایی و بازدهی بالای این هواپیما در مسیرهای کوتاه باعث شد که این شرکت هواپیماسازی روی به توسعه هواپیمای خود بیاورد و هواپیمایی بزرگتر را طراحی کند، هواپیمایی بر پایه ATR 42 که می‌توانست بین ۷۲ تا ۷۸ مسافر را جابه‌جا کند؛ از آنجایی که در چینش کارخانه این هواپیما ۷۲ نفر ظرفیت داشت از همین رو نام ATR 72 بر آن نهادند.

ATR 42-600

در سال ۲۰۰۷ تولید سری ۶۰۰ هواپیمای ATR 42 رسماً اعلام

مدل های ترابری، VIP و Surveyor (مخصوص عملیات نظارت بر سواحل) رادر دسترس مشتریان قرار داده است.

تعداد ساخته شده

بر اساس اطلاعات کارخانه سازنده تا ابتدای سال ۲۰۱۹ بیش از ۱۰۰۰ فروند از این هواپیما ساخته و به مشتریان این شرکت هواپیما ساز تحویل داده شده است.

ATR82

در اوایل دهه ۹۰ میلادی ATR به فکر هواپیمایی افتاد که از مدل ۷۲ بزرگتر باشد و با استفاده از موتورهای مثل Allison GMA 3012 و General Electric CF34 بردی معادل ۱۰۰۰ ناتیکال مایل (۱۹۰۰ کیلومتر) داشته باشد و بتواند تا ارتفاع ۲۰ هزار پایی اوج گیری نماید.

البته ایده ساخت این هواپیما هیچگاه به خط تولید نرسید و ATR بجای ساخت یک هواپیمای جدید توسعه هواپیماهای قبلی خود رادر دستور کار خود قرار داد.

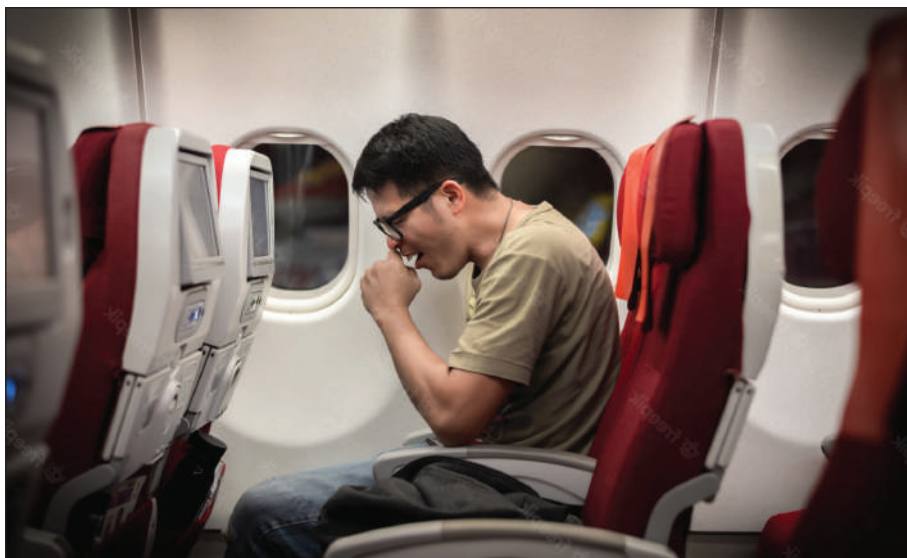
شرکت هواپیماسازی ATR در ۱۵ ژانویه ۱۹۸۶ رسماً اعلام کرد که در حال کار بر روی پروژه ATR72 است، در ۲۷ اکتبر ۱۹۸۸ نسخه اولیه این هواپیما اولین پرواز خود را انجام داد، در ۲۵ سپتامبر ۱۹۸۹ گواهینامه های صلاحیت پروازی این هواپیما توسط سازمان هواپیمایی کشوری فرانسه صادر شد و دقیقاً یک سال بعد از اولین پرواز آن یعنی در ۲۷ اکتبر ۱۹۸۹ شرکت هواپیمایی فنلاندی Finnair این هواپیما را وارد ناوگان خود کرد.

به نسبت مدل ۴۲ این هواپیما ۴٫۵ متر بدنه طولانی تری دارد، همچنین مخازن سوخت آن ۱۰٪ افزایش یافته اند و طول نوک دو بال نیز به نسبت مدل پیشین افزایش داشته است.

انواع

این هواپیما هم به مانند اکثر هواپیماهای جهان از انواع مختلفی بهره می برد که مهمترین آن ها ATR72-212 و ATR72-600 است که تغییرات در ابعاد هواپیما، نوع موتور، ظرفیت، نوع قرارگیری درهای هواپیما و... از مهمترین وجه تمایز بین مدل های مختلف بود، شرکت ATR برای این هواپیما هم





چه کسانی نباید سوار هواپیما شوند؟

بارداران از ابتدای هفته ۳۵، شامل ممنوعیت پرواز می‌شوند. البته در موارد زیر، ممنوعیت پرواز در بارداری برای بانوان وجود ندارد:

برای پروازهای کمتر از دو ساعت، بانوانی که بارداری اول آن‌ها بوده و در انتهای هفته ۳۲ هستند.

برای پروازهای بیشتر از دو ساعت، بانوانی که بارداری اول آن‌ها و در انتهای هفته ۲۸ هستند.

بانوان بارداری که بارداری دوم در انتهای هفته ۲۸ دارند. در صورتی که بانوان باردار، گواهی پزشکی شامل ذکر سن بارداری، تاریخ زایمان و مجوز پرواز دارند.

ممنوعیت پرواز برای بیماران مختلف

این ممنوعیت شامل افرادی است که بیماری‌های مختلف قلبی-عروقی، بیماری‌های خونی، بیماری‌های اعصاب و روان، مغز و اعصاب و بیماری‌های گوش، حلق و بینی دارند.

ممنوعیت پرواز برای بیماران قلبی-عروقی

به دلیل ارتفاع بالای هواپیما و اختلاف فشاری که به وجود می‌آید، افراد دچار بیماری‌های قلبی باید از پرواز خودداری کنند. همچنین هیجان و استرس ناشی از پرواز به ویژه در

مسافرت با هواپیما همیشه بهترین گزینه برای سفر نیست. البته این استثنا تنها برای افراد خاص مطرح می‌شود. بسیاری از افرادی که شرایط جسمانی ویژه و یا بیماری خاصی دارند، بدون توجه به قوانین پرواز و شرایط آن، مسافرت با هواپیما را انتخاب می‌کنند. اما به دلیل ارتفاع بالای هواپیما در طول پرواز و گاهی اوقات زمان طولانی پرواز، این افراد ممکن است دچار مشکل شوند.

البته قبل از پرواز، مهمانداران و خدمه پرواز نسبت به سلامت مسافران بررسی‌های لازم را انجام می‌دهند اما گاهی اوقات ممکن است به دلایل مختلف، متوجه این مسئله نشوند. پرواز برای بیمارانی که مشکل قلبی، بیماری اعصاب و روان و یا کسانی که بیماری خونی دارند عاری از خطر نیست و لازم است که این افراد قبل از پرواز، معاینه‌های لازم را انجام دهند.

ممنوعیت پرواز در بارداری

مسافرت هوایی برای بانوان باردار دارای قوانین خاصی می‌باشد. این قوانین در ایرلاین‌ها تفاوت کمی داشته اما شامل یک قانون کلی می‌شوند. طبق این قوانین، بانوان باردار قبل از هفته ۲۸، محدودیتی در پرواز ندارند ولی افراد

و کمیسیون پزشکی مجوز لازم را صادر کرده است، منعی برای پرواز این بیماران وجود ندارد.

ممنوعیت پرواز برای بیماران خونی

این افراد معمولاً یا دچار افت هموگلوبین می‌شوند و یا بیماری سلول داسی شکل دارند. به دلیل ارتفاع بالای هواپیما و کمبود اکسیژن، افرادی که هموگلوبین پایینی دارند، نباید از هواپیما استفاده کنند، زیرا ممکن است مشکلات حادی برای آن‌ها به وجود آید. اگرچه فشار کابین هواپیما تنظیم می‌شود اما همیشه اینگونه نیست و ممکن است مشکلاتی مانند درد قفسه سینه و در مواردی سکنه قلبی نیز برای بیماران اتفاق بیفتد.

افرادی که بیماری سلول داسی شکل دارند، شکل هموگلوبین آن‌ها متفاوت بوده و در نتیجه در انتقال اکسیژن دچار نقص می‌شوند. در صورتی که این بیماران در معرض فشار کم اکسیژن قرار گیرند، باعث انسداد عروق و درد در عضو مربوطه خواهند شد. این افراد می‌توانند قبل از پرواز، خون تزریق کرده و یا هنگام سفر از ماسک اکسیژن استفاده کنند.

ممنوعیت پرواز برای بیماران گوش،

حلق و بینی

افرادی که دچار بیماری‌های اوتیت مدیا و یا سینوزیت هستند، نمی‌توانند با هواپیما سفر کنند. زیرا هنگام برخاستن و فرود آمدن هواپیما، ممکن است به دلیل اختلاف فشار ایجاد شده، عارضه زمینه‌ای بیمار افزایش یابد. همچنین بیمارانی که جراحی گوش میانی و یا لوزه داشته‌اند، نمی‌توانند به مدت ۱۰ الی ۱۴ روز سوار هواپیما شوند.

سخن پایانی

آشنایی با قوانین پرواز و هواپیما قبل از رزرو بلیط از موارد مهمی است که بسیاری از افراد به آن توجه نمی‌کنند. یکی از این قوانین مربوط به ممنوعیت پرواز برای بیماران و بانوان باردار می‌باشد. با رعایت این قوانین علاوه بر تجربه سفری بهتر، به خدمه پرواز در ارائه خدمات به سایر مسافران نیز کمک خواهید کرد.

لحظه تیک‌آف هواپیما، برای افرادی که سابقه سکنه قلبی دارند بسیار خطرناک است که گاهی اوقات ممکن است باعث آریتمی و مرگ ناگهانی بیمار شود.

علاوه بر این؛ افرادی که نارسای قلبی دارند، به تنگی نفس دچار شده پس شامل ممنوعیت پرواز می‌شوند. بالا رفتن از پله‌های هواپیما برای این افراد خطرناک بوده زیرا دچار تنگی نفس می‌شوند و بهتر است برای سوار شدن از تجهیزات موجود در فرودگاه استفاده کنند.

افرادی که جراحی‌های مربوط به قلب مانند آنژیوپلاستی و یا عمل قلب باز را انجام داده‌اند، باید نسبت به زمان پرواز خود دقت کنند. بیمارانی که عمل آنژیوپلاستی داشته‌اند باید حداقل تا دو روز بعد از عمل از مسافرت با هواپیما پرهیز کنند. همچنین افرادی که عمل قلب باز داشته‌اند بهترین زمان برای پرواز، حداقل ۲ هفته بعد از عمل می‌باشد.

ممنوعیت پرواز بیماران مغز و اعصاب

بیماران مغز و اعصاب باید قبل از پرواز معاینه‌های لازم را انجام دهند، بیماران صرع، بیماران با عفونت‌های مغزی، افرادی که جراحی مخچه و یا حمله مغزی ایسکمیک انجام داده‌اند از این دسته‌اند. ممنوعیت پرواز برای بیماران این گروه به دلیل تشنج و حمله‌های عصبی می‌باشد. البته خدمه پرواز اقدام‌های اولیه برای این بیماران را به خوبی اجرا می‌کنند، اما بیماران نیز باید به منظور معاینه قبل از پرواز به پزشک مراجعه کنند.

ممنوعیت پرواز برای بیماران اعصاب

و روان

ممنوعیت پرواز بیماران، شامل بیماران مختلف اعصاب و روان نیز می‌شود که ممکن است علائم مختلفی را نشان دهند. یکی از این بیماری‌ها شامل سایکوز حاد بوده که در آن فرد دچار هذیان‌گویی و توهم در بینایی و شنوایی می‌شود. از علائم دیگر آن می‌توان به پرخاشگری و عصبانیت بدون دلیل اشاره کرد که به همین دلایل ممنوعیت پرواز شامل حال آن‌ها می‌شود. البته در مواردی که این بیماری کنترل و یا درمان شده و روان‌پزشک

ممنوعیت پرواز

بیماران، شامل

بیماران مختلف

اعصاب و روان

نیز می‌شود که

ممکن است علائم

مختلفی را نشان

دهند. یکی از این

بیماری‌ها شامل

سایکوز حاد بوده

که در آن فرد دچار

هذیان‌گویی و

توهم در بینایی و

شنوایی می‌شود



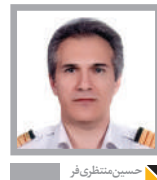
در مدیریت پرواز و هوانوردی چگونه تصمیمات خود را بهبود ببخشیم

است. همانطور که ممکن است انتظار داشته باشید، بسیاری از توصیه‌های FAA به سرعت به اصطلاحات تخصصی تبدیل می‌شوند؛ همچنین از چک لیست PAVE و Ps ۵ برای اطلاع‌رسانی در شیوه‌های SRM و CRM که شامل RM و AM هستند، برای حفظ SA و جلوگیری از CFIT قابل استفاده بوده و شما ایده‌ها را دریافت می‌کنید.

Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge حاوی این حقیقت اساسی است: «برخلاف عقیده عمومی، قضاوت خوب را می‌توان آموزش داد.» این خبر عالی است، اما چگونه؟

■ مرحله ۱. حرکات با فرامین دستی که به ما آموزش داده شده است در زمانی که می‌توانید کنترل‌ها را جابه‌جا کنید.

مطالعات اینگونه نشان می‌دهد که در مقطع اولیه از حرفه پروازی یک خلبان (معمولاً حدود ۲۵۰ ساعت)، چالش اصلی از یک چالش فیزیکی به یک چالش ذهنی تغییر می‌کند. هنگامی که در نهایت بر فرودهای با باد مقابل تسلط پیدا کردید و یاد گرفتید که چگونه از تمام تجهیزات اویونیک موجود در هواپیمای خود استفاده کنید، آنچه باقی می‌ماند وظیفه پایان‌ناپذیر تصمیم‌گیری خوب است.



حسین منتظری‌فر

فضانورد فرانک بورمن زمانی که گفت: «یک خلبان برتر، از قضاوت برتر خود برای اجتناب از موقعیت‌هایی که نیاز به استفاده از مهارت برتر او دارند، استفاده می‌کند» یک هدف مناسب را پیشنهاد کرد.

اداره هوانوردی فدرال آمریکا چند دهه پیش به این موضوع اعتقاد داشت و آنچه را که آن‌ها «تصمیم‌گیری هوانوردی» می‌نامند را در تمام بخش‌های آموزش خلبانان، از آزمون دانش گرفته تا استانداردهای صدور گواهینامه هواپیما، ادغام کرده است. این موضوع دارای یک فصل در کتاب راهنمای خلبانان دانش هوانوردی آورده شده و یک بخشنامه مشاوره تفصیلی کامل (AC ۶۰-۲۲) به آن اختصاص داده شده

مرتب کردن سرو صدا و تصمیم‌گیری در پرواز اتخاذ می‌کنیم. برخی از این‌ها خوب هستند (اگر چه درد شدید بد است)، اما بسیاری از آن‌ها خوب نیستند (اگرچه قند همیشه خوب است).

یادمان باشد که در تصمیم‌گیری، سوگیری تایید و استدلال انگیزشی بدترین راه‌های میانبر هستند، زیرا اغلب ما را به یافتن اطلاعاتی سوق می‌دهند که احساس خوبی به ما می‌دهد.

گزینه به تعویق انداختن رضایت یک پیشرفت نسبتاً جدید در تاریخ بشر است، بنابراین برای تمرکز بر بلندمدت باید کار کرد. هنگامی که ما سعی می‌کنیم سوخت خود را افزایش دهیم، از ناراحتی کوتاه مدت فرود به قیمت یک فاجعه بالقوه طولانی مدت به شکل تصادف اجتناب می‌کنیم.

ما توهم کنترل داریم. یکی دیگر از مکانیسم‌های مقابله با دنیای ترسناک این است که وانمود کنیم که کنترل رویدادها را در دست داریم، حتی اگر احتمالاً در حال حرکت هستیم. به عنوان یک خلبان، نباید تصور کنیم که کنترل آب و هوا یا سیستم‌های مکانیکی را فقط به این دلیل که به آن‌ها فکر می‌کنیم، داریم. به عنوان مثال، در حالی که یک چک قبل از پرواز کامل و خوب انجام می‌دهیم، سیلندر موتور نمی‌داند و اهمیت نمی‌دهد که ما واقعا این بار را نمی‌توانیم از عهده خرابی موتور برآیم.

■ مرحله ۲. مغز ناقص خود را مدیریت کنید.

پس از آن فهرست افسرده‌کننده کاستی‌های ذهنی، ممکن است به نظر برسد که تصمیم‌گیری خوب در زمینه هوانوردی ناامیدکننده بوده و مفید نخواهد بود. اما این به معنای مواجهه غیر منطقی با موارد پیش روست.

نگاهی دقیق به حقایق (هدف ما در اینجا این است) نشان می‌دهد که می‌توان انتخاب‌های هوشمندانه تری داشت.

یکی از چیزهایی که باید در یک شبیه‌سازی خانگی تمرین کنید، تصمیم‌گیری است.

تصمیم‌گیری را تمرین کنید.

خبر خوب این است که برای انجام این کار لازم نیست هر روز پرواز کنید. می‌توانید پروازی را برنامه‌ریزی کنید، تصمیم بگیرید که چگونه با آن رفتار کنید، سپس شرایط را چند ساعت بعد بررسی کنید تا ببینید چگونه نتیجه می‌شود.

نسبت به گزینه درونی خود شک داشته باشید. مانند یک خلبان که یاد می‌گیرد به آلات دقیق و نشان دهنده‌های در کابین اعتماد کند، ما نیز باید یاد بگیریم که به واقعیت‌ها اعتماد کنیم، مهم نیست چقدر ناراحت‌کننده هستند. خوب است که به حرف دل‌تان گوش دهید، اما همیشه تایید کنید.

آیا می‌توانید تصمیمات درستی بگیرید؟

برای شروع، باید حقایق ناخوشایند در مورد ذهن انسان و نحوه عملکرد آن را بپذیریم. متأسفانه، حتی یک بررسی‌گاه به گاه علوم اعصاب روشن می‌کند که برای بسیاری از ما، تصمیم‌گیری خوب استثناست و نه قاعده. ذهن ما همیشه علیه ما کار می‌کند، بنابراین یک پرواز خوب احتمالاً به معنای مبارزه با برخی غرایز بد و عادات است.

کاستی‌های زیر را حتماً در نظر بگیرید.

ما موجودات منطقی نیستیم. انسان خردمند ۱۵۰,۰۰۰ سال پیش برای زنده ماندن در ساوانای آفریقا تکامل یافت - محیطی کاملاً متفاوت از کابین خلبان یک هواپیمای کوچک. این بدان معناست که بیشتر مدل‌های ذهنی آزمایش شده ما در ۱۵۰,۰۰۰ فوت خیلی خوب کار نمی‌کنند، بنابراین «احساس درونی» ما همیشه قابل اعتماد نیست.

ما تمایل داریم به جای اینکه بی‌رحمانه حقیقت را دنبال کنیم، به دنبال آرامش باشیم، که ممکن است به ما کمک کند شب‌ها بخوابیم، اما به ما کمک نمی‌کند تا ارزیابی کنیم که آیا آب و هوای آینده واقعا بدتر از پیش‌بینی است یا خیر. فقط کار سختی است که واقعیت‌ها را با آرامش و بی‌طرفانه ارزیابی کنید.

ما در قضاوت ریسک، به خصوص ریسک‌های کوچک یا بزرگ بد هستیم. این در بسیاری از بخش‌های زندگی مدرن آشکار است: ما از نیروگاه‌های هسته‌ای می‌ترسیم، اگرچه زغال سنگ انسان‌های بسیار بیشتری را کشته است و سقوط هواپیما همه توجه را به خود جلب می‌کند در حالی که سالانه ده‌ها هزار نفر در تصادفات اتومبیل‌جان خود را از دست می‌دهند. باز هم، این جای تعجب نیست - مرد عصر حجر باید نگران رویدادهای نادر اما بالقوه مرگبار باشد. این خرس است یا سایه؟ از نظر تکاملی، بهتر است فرض کنیم که خرس است، اما این بدان معنا نیست که واقعا چنین است. همانطور که E. O. Wilson نوشت: «ما احساسات پارینه سنگی، نهادهای قرون وسطایی و فناوری‌های خدگونه داریم.» او در مورد خلبانان صحبت نمی‌کرد، اما مطمئناً این حرف در خصوص خلبانان نیز صدق می‌کند.

اطلاعات ناقصی داریم. پرواز (و زندگی) شطرنج نیست، متغیرهای بسیار زیادی وجود دارد که نمی‌توان همه گزینه‌های موجود را دانست و احتمالات هر یک را به طور منطقی محاسبه کرد. ما ناگزیر باید بر اساس تکه‌هایی از داده‌ها یا نظرات مفرضانه حدس‌های دقیقی بزنیم. این مشکلی نیست که بتوان آن را حل کرد، فقط یک واقعیت است که باید پذیرفت.

ما از میانبرهای ذهنی خطرناک استفاده می‌کنیم. به عنوان یک نتیجه از این بیش از حد اطلاعات، ما اکتشافی را برای



کمک خلبان غیررسمی هواشناسی یا کمک خلبان صادق به خود معرفی کنید.

فقط صحبت در مورد یک تصمیم با شخص دیگری اغلب می‌تواند ما را از حساب خارج کند.

در مورد آنچه که کنترل می‌کنید دقیق باشید. هنگامی که با تصمیمات دشوار، به خصوص در پرواز مواجه می‌شوید، بسیار مهم است که ببذیرید چه کاری می‌توانید انجام دهید و چه کاری نمی‌توانید انجام دهید. همانطور که یکی از مربیان خوب در پرواز می‌گفت: «باید از منو سفارش دهید.» اگر مولفه باد مقابل ۲۰ نات باشد، هر چقدر هم که بخواهید نمی‌توانید باد را تغییر دهید. در عوض، روی اقدامات مشخصی که می‌توانید برای حفظ ایمنی انجام دهید، تمرکز کنید، مانند فرود در فرودگاه دیگری. به همین ترتیب، یکی از اولین سولاتی که در شرایط اضطراری باید به آن پاسخ داد این نیست که «آیا خراب شد؟» بلکه این است که «من هنوز چه کاری می‌توانم انجام دهم؟»

قوی در بینایی، سبک در جزئیات. این طرز فکر برای پرواز، تجارت، فرزندپروری و بسیاری از بخش‌های دیگر زندگی کار می‌کند. این یک یادآوری است که در مورد هدف نهایی خود بسیار واضح باشید (مانند رسیدن به مقصد) و در مورد روش دقیق (پرواز مستقیم، برخاستن در ساعت ۴ بعدازظهر، رفتن در ارتفاع ۸۰۰۰ فوتی) کمتر تجویز کننده باشید.

این کار اولویت‌های شما را جلو و در مرکز نگه می‌دارد، در حالی که انعطاف‌پذیری برای واکنش به شرایط در حال تغییر را حفظ می‌کند.

همانطور که جولیا گالف در کتاب خود با عنوان «ذهنیت پیشاهنگی» می‌نویسد، هدف باید این باشد که دنیا را آنطور که واقعا هست ببینیم، نه آنطور که دوست داریم.

خلبانان معمولاً قبل از پرواز بسیار منطقی‌تر هستند، در حالت سکون و تا زمانی که در فشار و تحت استرس پروازی هستند. از این طرز فکر مشورتی با استفاده از روش‌های عملیاتی استاندارد برای از بین بردن شانس تصمیم‌گیری بد (و عجولانه) استفاده کنید.

چگونه از تناقض ذاتی اجتناب کنیم؟

اول، هرگز در مورد برخی از قوانین اساسی سازش نکنید (به عنوان مثال، همیشه برای یک ساعت پرواز سوخت در هواپیما داشته باشید).

در مرحله دوم، تعادل را حفظ کنید؛ تنها زمانی که حقایق مهم تغییر می‌کنند، باید برنامه خود را اصلاح کنید، نه از روی هوس. وقتی این مهارت به خوبی انجام و اصلاح شود، تبدیل به یک عادت می‌شود.

نظر دیگری بگیرید، یکی از راه‌هایی که می‌توانید خودتان را مجبور کنید برنامه‌تان را به روزسانی کنید، این است که یک دیدگاه بیرونی داشته باشید، زیرا همه ما به طور اجتناب‌ناپذیری خودمحور هستیم.

یک مربی پرواز می‌تواند گزینه بسیار خوبی باشد، اما تقریباً هر کسی که گواهینامه خلبانی دارد می‌تواند گزینه خوبی باشد؛ کسی را که به او اعتماد دارید پیدا کنید و او را به عنوان یک

رقیب چینی ایرباس و بویینگ آماده پرواز شد

شرکت هواپیمایی تجاری دولتی چین (کوماک) اعلام کرد که هواپیمای مسافربری جدید سی ۹۱۹ پروازهای آزمایشی خود را تکمیل کرده و آماده دریافت گواهینامه توسط تنظیم کننده های هوانوردی است.

هواپیمای سی ۹۱۹ به عنوان رقیبی برای هواپیمای ایرباس و بویینگ بخش هوانوردی چین طراحی شده است که این دو شرکت اکثر هواپیمای مسافربری غیرنظامی چین را تامین می کنند.

لازم به ذکر است که برنامه هواپیمای سی ۹۱۹ برای رقابت مستقیم با خانواده های بویینگ ۷۳۷ مکس و ایرباس ۳۲۰ نئو طراحی شده است. این هواپیما پس از راه اندازی در سال ۲۰۰۸ با طیف وسیعی از مسائل فنی و کنترل های سخت تر صادرات ایالات متحده مواجه شده است.

مشتری هواپیمای سی ۹۱۹، شرکت هواپیمایی China Southern است که در ماه مارس سال گذشته پنج جت سی ۹۱۹ را سفارش داده است. در گزارش یک روزنامه چینی ذکر شده است که این شرکت هواپیمایی قصد دارد اولین تحویل جت های خود را در ماه آگوست انجام دهد.

اگرچه این هواپیما در چین مونتاژ شده است اما به شدت به قطعاتی مانند موتورها و اویونیک آمریکایی و اروپایی متکی است.



لاشه یک هواپیما پس از ۵۴ سال در یخچال طبیعی در جنوب سوئیس کشف شد

پلیس سوئیس اعلام کرد که لاشه یک هواپیما را که در سال ۱۹۶۸ سقوط کرده بود در کوه های آلپ کشف کرد. بقایای این هواپیما ۵۴ سال پس از سقوط آن در یخچال طبیعی آلیتچ در کانتون وله در جنوب سوئیس پیدا شد.

این هواپیما که در روز ۳۰ ژوئن سال ۱۹۶۸ سقوط کرد سه سرنشین داشت. اجساد سرنشینان این هواپیما پس از حادثه کشف شده بود اما تا کنون اثری از بقایای هواپیما پیدا نشده بود.

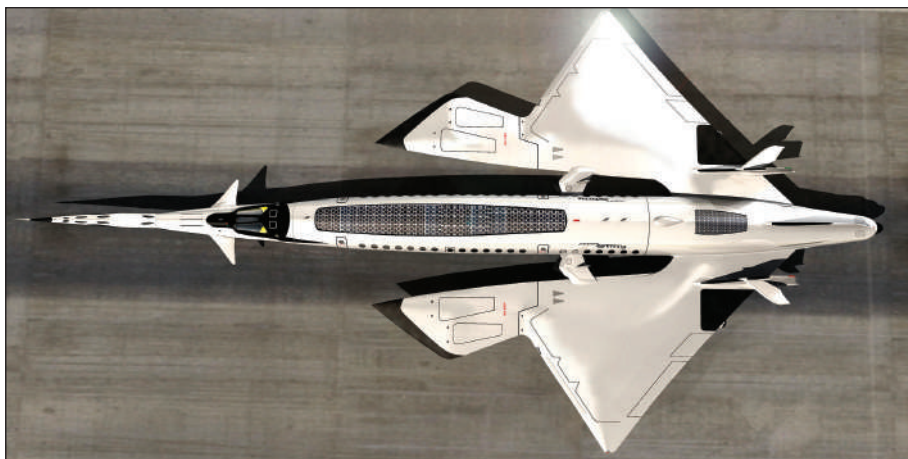
پلیس سوئیس در توضیح علت عدم شناسایی لاشه این هواپیما در سال ۱۹۶۸ گفت: زمان سانحه یعنی بیش از ۵۰ سال پیش امکانات فنی برای کشف لاشه هواپیما در مناطق صعب العبور محدود بود.

مسئولان پلیس سوئیس احتمال می دهند که به دلیل آب شدن بیشتر یخچال طبیعی آلیتچ به ویژه در طول زمان، باز هم قطعاتی از این هواپیما کشف شود. یکی از رسانه های محلی در کانتون وله سوئیس گزارش داده است که در ابتدا یک راهنمای مسیر کوهستان آلپ موفق به کشف لاشه هواپیما شد و سپس پلیس را در جریان گذاشت.

مسیر کوهستانی در اطراف یخچال طبیعی آلیتچ به دلیل تغییرات آب و هوایی و آب شدن این یخچال طبیعی تغییر کرده است و اکنون از نزدیکی محل کشف لاشه هواپیما می گذرد.



شهریور ۱۴۰۱



داستان سفرهای طولانی با این هواپیما به پایان می‌رسد

دقیقه انجام دهد. همچنین می‌تواند مسیرهای محبوب دیگری مانند لندن به پکن را در کمتر از دو ساعت یا لندن به پرت (استرالیا) را در سه ساعت و نیم انجام دهد.

هایپر استینگ با سرعت باورنکردنی، توسط دو موتور رم جت که نیروی شان توسط یک راکتور هسته‌ای کوچک تامین می‌شود، حرکت می‌کند و از فناوری نظری همجوشی سرد نیرو می‌گیرد. منبع انرژی تئوریک اجازه می‌دهد تا واکنش‌های هسته‌ای در دمای اتاق انجام شود و مقادیر زیادی انرژی الکتریکی تولید کند. این جدیدترین پروژه طراح اسپانیایی اسکار وینالس است که پیش‌تر، از هواپیماهایی برای هواپیماهای Big Bird و Sky Whale رونمایی کرده بود.

اما با این ایده، او امیدوار است که این جت مفهومی بتواند به بازگرداندن عصر سفر با سرعت مافوق صوت کمک کند.

از زمانی که آخرین هواپیمای کنکورد در سال ۲۰۰۳ پس از ۲۷ سال خدمت بازنشسته شد، هیچ هواپیمای مسافری مافوق صوت تجاری وجود نداشته است.

هواپیمای مافوق صوت هایپر استینگ، پرواز بر فراز اقیانوس اطلس را راحت می‌کند و مسیر لندن به نیویورک را در ۸۰ دقیقه می‌پیماید. امید می‌رود هواپیمای مفهومی هایپر استینگ (Hyper Sting) به سرعتی بیش از ۴۱۶۰ کیلومتر بر ساعت برسد؛ یعنی دو برابر سریع‌تر از کنکورد افسانه‌ای؛ این هواپیما همچنین بزرگ‌تر از کنکورد است؛ ۱۰۰ متر طول بدنه و ۵۱ متر طول دو سر بال آن است. طراحان امیدوارند که این جت بتواند تا ۱۷۰ مسافر را حمل کند؛ مسافران در دوردیف سه نفره می‌نشینند؛ با ظرفیتی مشابه با ایرباس A320.

با طراحی شیک و تمرکز بر راحتی، امید می‌رود این هواپیما بتواند در سراسر جهان بی‌سر و صدا، کارآمد و با سرعت مافوق صوت پرواز کند.

هایپر استینگ اساساً به داستان پروازهای طولانی مدت پایان می‌دهد و قادر است طولانی‌ترین سفرها را فقط در چند ساعت انجام دهد.

یکی از طولانی‌ترین پرواز تجاری بدون توقف در جهان سفر از فرودگاه جان اف کندی نیویورک به سنگاپور است که حدود ۱۹ ساعت به طول می‌انجامد، هایپر استینگ می‌تواند این سفر را تنها در ۳ ساعت و ۴۰

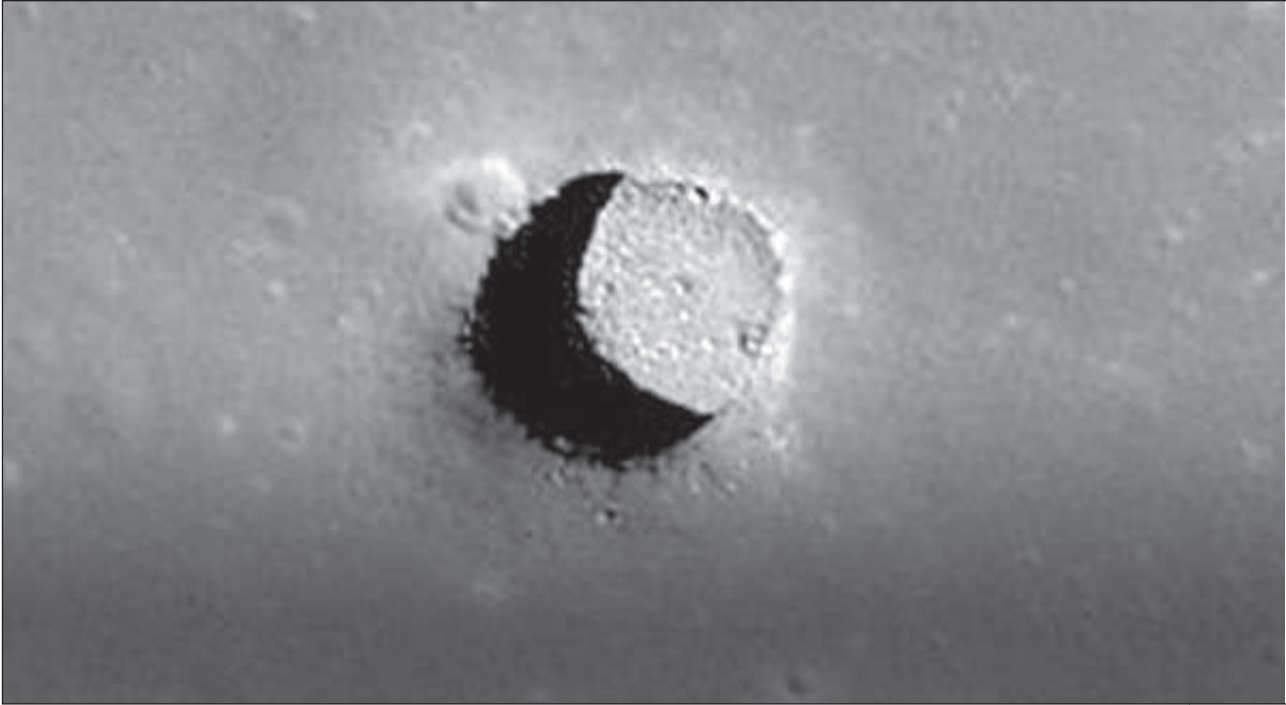


IRAN AIRTOUR

— AIRLINES —



www.iranairtour.ir



کشف حفره‌هایی در ماه که دمای آنها برای کار و زندگی مناسب است

مکان‌ها در ماه می‌توانند در مقایسه با سایر سطوح، که در طول روز تا ۲۶۰ درجه فارنهایت (۱۲۶ درجه سانتی‌گراد) گرم می‌شوند و در شب تا دمای ۲۸۰ درجه فارنهایت زیر صفر (۱۷۳- درجه سانتی‌گراد) می‌رسند، امکان سکونت درازمدت بهتری فراهم کنند. این حفره‌ها نخستین بار در سال ۲۰۰۹ در سطح ماه کشف شدند و دانشمندان را به این فکر واداشتند که آیا این گودال‌ها به غارهایی منتهی می‌شوند که قابلیت کاوش داشته باشند، یا به عنوان پناهگاه استفاده شوند، یا خیر.

مطالعات نشان داده است که حدود ۱۶ مورد از بیش از ۲۰۰ گودالی که در ماه کشف شده است، احتمالاً عبارتند از مجراهای گدازه‌ای فروریخته؛ این قبیل مجراها که در سطح زمین نیز یافت می‌شوند، زمانی ایجاد می‌شوند که گدازه‌های مذاب در زیر میدانی از گدازه‌های سرد شده جریان می‌یابد، یا پوسته‌ای روی رودی از گدازه‌ها تشکیل می‌شود و تونلی طولانی و تو خالی را بر جای می‌گذارد. پژوهشگران می‌گویند اگر سقف یکی از این مجراهای گدازه جامد فرو بریزد، ممکن است گودالی را باز کند که به ادامه مجرا منتهی می‌شود که به غار شبیه است.

این حفره‌ها راه را برای اکتشافات و در آینده برای سکونت احتمالی فضانوردان در ماه هموار می‌کنند.

دانشمندان ناسا مناطق سایه داری را در گودال‌های ماه کشف کردند که به گفته آن‌ها همیشه در اطراف این مناطق، «هوای معتدل» و ملایم در حدود ۱۷ درجه سانتیگراد (۶۳ درجه فارنهایت) در جریان است.

به گفته محققان، از جمله تیم تحقیقاتی دانشگاه کالیفرنیا - لس آنجلس (UCLA) در ایالات متحده، این گودال‌ها و غارهایی که ممکن است این حفره‌ها به آن‌ها منتهی شوند، می‌توانند به عنوان پایگاه‌های مرکزی پایداری به کار گرفته شوند که امنیت بالاتری دارند و مکان‌های بالقوه‌ای را برای سکونت درازمدت در سطح ماه فراهم می‌کنند که فضانوردان در مأموریت‌های آینده بتوانند در آنجا کار و زندگی کنند.

دانشمندان می‌گویند از زمانی که ناسا شروع به کاوش در ماه کرده است، یکی از موانع غیر قابل رفع، [ضرورت] اختراع تجهیزات گرمایشی و سرمایشی بوده است که برای کار در شرایط سخت ماه و تولید انرژی کافی برای تامین انرژی بی‌وقفه آن، مورد نیاز است. آن‌ها بر این باورند که این

یازده سپتامبر؛ روزی که جهان تغییر کرد



سیدامیر حسین موسوی مقدم

۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ نوزده نفر

از عناصر گروه تروریستی القاعده، چهار هواپیمای مسافربری ایالات متحده آمریکا را ربودند. دو هواپیما

به برج های دو قلوئی مرکز

تجارت جهانی در نیویورک کوبیده شدند، هواپیمای سوم پنتاگون، واقع در ارلینگتون در ویرجینیا را مورد هدف قرار داد و هواپیمای چهارم که در مسیر واشینگتن دی سی بود در محلی نزدیک شنکسویل، در ایالت پنسیلوانیا سرنگون شد. در این حمله ها مجموعاً ۲۹۹۳ نفر کشته شدند که بیشتر آن ها شهروندان عادی بودند که ملیت ۹۰ کشور گوناگون جهان را داشتند و حدود ۲۵ هزار نفر نیز مجروح شدند.

هواپیماهای دیگر در حملات

در این حادثه دو فروند ۷۶۷ و دو فروند ۷۵۷ ساقط شدند. پرواز شماره ۱۱ امریکن ایرلاینز که از فرودگاه بوستون به مقصد لس آنجلس پرواز می کرد با برج شمالی مرکز تجارت جهانی برخورد کرد.

پرواز شماره ۱۷۵ شرکت یونایتد که از فرودگاه بوستون به مقصد لس آنجلس، در حرکت بود با برج جنوبی مرکز تجارت جهانی برخورد کرد.

پرواز شماره ۷۷ امریکن ایرلاینز که از فرودگاه واشینگتن به مقصد لس آنجلس پرواز می کرد با ساختمان پنتاگون

برخورد داشت.

پرواز شماره ۹۳ شرکت یونایتد که فرودگاه نیوآرک را به مقصد سانفرانسیسکو، ترک کرده بود در پیتسبرگ ایالت پنسیلوانیا سقوط کرد.

تاثیرات یازده سپتامبر

درگیر بودن هواپیما در این حمله جهانی تاثیرات سوئی را بر این صنعت گذاشت، بسیاری از مردم از ترس اینکه مبادا در سفرهای هوایی با چنین موضوعی مواجه شوند سفر به طرق دیگری را انتخاب کردند، این موضوع به حدی زیاد بود که سفرهای هوایی را با بحران شدیدی مواجه کرد خصوصاً در ایالات متحده، سهام شرکت های هوایی به شدت کاهش یافت، با توجه به کاهش پروازها شرکت ها مجبور به تعدیل نیرو شدند و هواپیماهای سفارش شده خود را لغو کردند.

واکنش ایالات متحده به این حمله ها با بهانه آغاز مبارزه با تروریسم در منطقه خاورمیانه و حمله به افغانستان همراه بود، اتفاقاتی که به قیمت بیخانمان شدن بسیاری از افراد تمام شد، شاید صبح روز یازدهم سپتامبر ۲۰۰۱ هیچکس باور نمی کرد این چنین اتفاقی بیافتد و حتی پس از آن هم کسی انتظار نداشت که تاثیر این موضوع زندگی بسیاری از مردم جهان را دگرگون کند.

احتمالاً اگر این نقشه عملی نمی شد، امروز در جهان آرام تری زندگی می کردیم.

شهریور ۱۴۰۱





flysepehran.com

Feel the Dream of Travel



انتخاب صندلی
Seat Selection



خدمات آنلاین حمل حیوان خانگی
Online pet transfer services



خرید اضافه بار با تخفیف
Purchase excess baggage

flysepehran.com    flysepehran

flysepehran
Online Services





تراتل، 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.





F-WWEY

PROPELLING THE NEXT CONNECTION

ATR



ATR



TABAN AIRLINES

هواپیمایی تابان

پرواز به مشهد مقدس و شیراز را
با ما تجربه کنید...



Travel Agency
ArshAseman Vista
عرش آسمان ویستا
شرکت خدمات سفرهای هوایی و گردشگری

خرید اینترنتی :

www.arshasemaan.ir

۰۲۱ - ۴۵۱۶۱



خنده‌هایت مانند بهار است،

کنارت؛ همه روزهایم بهاری است ...

موسسه خیریه کهریزک
مرکز نگهداری، درمان
و آموزش معلولین و سالمندان
غیردولتی، غیرانتفاعی، مردمی



پرداخت آنلاین



دفتر نمایندگی موسسه خیریه کهریزک: ترمینال ۲ فرودگاه بین المللی مهر آباد
شماره کارت بانک توسعه تعاون: ۰۰۶۶ - ۱۰۵۱ - ۰۸۷۰ - ۵۰۲۹

تلفن تماس: ۶۱۰۲۳۷۴۳ www.kahrizakcharity.com



مرگبارترین سانحه هوایی در تاریخ آمریکای جنوبی

سالگادو را ترک نموده و وارد مسیر پروازی خود به سمت فرودگاه سائوپائولو می‌شود. با توجه به وجود شرایط بسیار بد آب و هوایی و ایرهای کومولو نیمبوس در مسیر پروازی کاپیتان استفانینی مجبور است به طور مداوم مسیر پروازی خود را تغییر داده تا از بین این ایرهای خطرناک هواپیمایش را عبور دهد اما تلاطمات شدید هوایی باعث نگرانی و ترس برخی از مسافران گشته است. کاپیتان استفانینی از مسافران می‌خواهد که کمربندهای ایمنی خود را همواره در طول پرواز بسته نگه دارند. پس از حدود یک ساعت و نیم، پرواز شماره ۳۰۵۴ به نزدیکی فرودگاه مقصد رسیده و پس از دریافت مجوز از طرف مامور کنترل ترافیک هوایی واحد تقرب اقدام به کاهش ارتفاع می‌نماید. بر اساس اطلاعات دریافت شده توسط خلبانانی که بر روی باند فرودگاه سائوپائولو فرود آمده‌اند باند این فرودگاه به علت بارش شدید باران به شدت خیس بوده و خلبانان پرواز شماره ۳۰۵۴ باید بسیار مراقب باشند. خلبانان مراحل تقرب به فرودگاه سائوپائولو را آغاز نموده و در مسیر نهایی خود به سمت باند فرودگاه پرواز می‌نمایند. برج مراقبت مجوز فرود پرواز شماره ۳۰۵۴ را صادر می‌نماید. هواپیما بر روی باند خیس فرودگاه سائوپائولو فرود آمده اما خلبانان نمی‌توانند هواپیما را کنترل نمایند. به نظر می‌رسد مشکلی اساسی رخ داده است. هواپیما ناگهان به سمت چپ چرخیده و با سرعت از باند خارج می‌شود و پس از وارد شدن به خیابان واشنگتن لوئیس به ساختمانی برخورد نموده و منفجر می‌گردد. بهت و حیرت شهر را فرا گرفته است. اخبار

هدف هم جولای سال ۲۰۰۷ میلادی می‌باشد، قرار است یک فروند هواپیمای ایرباس ۳۲۰ متعلق به خطوط هوایی تام ایرلاینز با ۱۸۰ مسافر و ۷ کادر پروازی، پروازی را از فرودگاه



مهراڻ اشرفی

بین‌المللی سالگادو و فیلهو در شهر پورتو آلگره برزیل به مقصد فرودگاه کونگونهاس سائوپائولو انجام دهد.

اطلاعات هواشناسی خبر از وجود شرایط بد آب و هوایی در مسیر پروازی به سمت سائوپائولو می‌دهد. مسئولیت پرواز امروز برعهده کاپیتان هنریکه استفانینی ۵۳ ساله بوده که با سابقه بیش از ۳۰ سال پرواز یکی از بهترین خلبانان خطوط هوایی تام شناخته می‌شود. هواپیما به دلیل مشکل پیش آمده در معکوس کننده نیروی پیشرانس موتور سمت راست قرار است این پرواز را بدون داشتن این سیستم انجام دهد. معکوس کننده نیروی پیشرانس به عنوان کاهش دهنده سرعت هواپیما در هنگامی که هواپیما بر روی باند فرود آمده است مورد استفاده قرار می‌گیرد. به عبارتی دیگر، این سیستم جریان خروجی هوا از پشت هر موتور را که باعث شکل‌گیری نیروی پیشرانس به سمت جلو می‌گردد معکوس نموده بطوریکه نیروی پیشرانس به سمت عقب وارد می‌آید. لذا از سرعت بسیار بالای هواپیما پس از فرود بر روی باند به میزان زیادی می‌کاهد.

هواپیما راس ساعت ۱۷ و ۱۸ دقیقه به وقت محلی، فرودگاه

سمت راست اعلام می‌کنند. طبق فرضیه اول، بازسان احتمال می‌دهند که وجود نقص در سیستم کنترل کننده قدرت موتور سمت راست باعث شده است که داده‌های غلط ارسال شده و اهرم تراتل سمت راست در حالت باز یعنی تولید نیروی پیشرانش قرار گیرد.

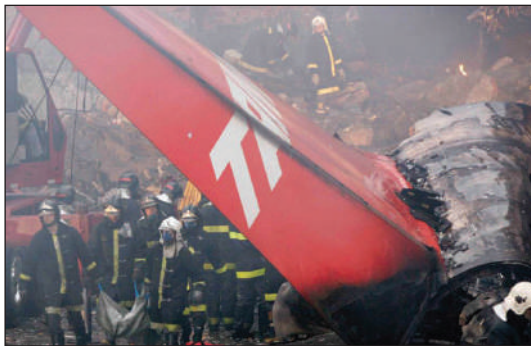
اما از نظر بازسان بررسی سوانح فرضیه دوم محتمل تر به نظر می‌رسد. بر اساس فرضیه دوم به احتمال زیاد خلبانان در انجام یخشی از دستورالعمل‌های لازم در هنگام فرود ناموفق بوده‌اند. صداهای ضبط شده توسط ضبط کننده داده‌های پرواز نشان می‌دهند که کاپیتان استفانینی پیش از فرود در سائوپائولو نسبت به وضعیت نامناسب سطح باند فرودگاه اظهار نگرانی کرده بود. بازسان احتمال می‌دهند که وجود این نگرانی می‌توانسته در عملکرد و تمرکز خلبانان تأثیری منفی گذاشته باشد. وجود نگرانی عمیق نسبت به سطح بسیار خیس باند سائوپائولو باعث گردیده که خلبانان عدم فعال شدن سیستم‌های ترمز خودکار چرخ‌ها و اسپویلر و در پی آن فقدان نیرویی که باعث کاهش سرعت هواپیما بر سطح باند گرد در امتوجه نشده و با پدیده‌ای به نام هایدرو پلنینگ که ناشی از عدم توانایی چرخ‌ها در اعمال نیروی ترمز که به دلیل سطح خیس باند رخ می‌دهد اشتباه گیرند.

بر اساس داده‌های ضبط شده در جعبه‌های سیاه، خلبانان تنها معکوس کننده نیروی پیشرانش موتور سمت چپ را فعال نموده بودند. چرا که از قبل می‌دانستند که معکوس کننده پیشرانش موتور سمت راست را در دسترس ندارند، لذا اهرم تراتل موتور سمت راست را به عقب کشیده بودند تا از نیروی پیشرانش این موتور جلوگیری نموده و تنها با کمک معکوس کننده پیشرانش موتور سمت چپ سرعت خود را کاهش دهند. بازسان نمیدانند به چه علت خلبانی با این سابقه پروازی باید دست به انجام چنین کاری بزنند. با انجام بررسی‌های بیشتر بازسان متوجه مسئله‌ای می‌گردند که می‌تواند علت باز گذاشتن اهرم تراتل توسط خلبان را توضیح دهد. بازسان در می‌یابند که در هنگام فرود و در زمانی که تنها یکی از معکوس کننده‌های نیروی پیشرانش در دسترس باشند یک روش منسوخ وجود دارد، یعنی عقب کشیدن اهرم تراتلی که نیروی معکوس کننده ندارد تا نزدیکی حد بستن، اما خلبان استفانینی حتی آن روش منسوخ و قدیمی را هم انجام نداده و به جای عقب کشیدن آن، آن را در همان محلی که بود یعنی در حالت باز رها کرده و در نهایت این عامل باعث تولید نیروی پیشرانش به میزان زیادی کرده بود که مانع از کاهش سرعت هواپیما بر روی باند شده بود.

این سانحه به سرعت به تیتراژ اول اخبار مهم جهان تبدیل گشته است. تمامی ۱۸۷ سرنشین پرواز به همراه ۱۲ نفر از افرادی که بر روی زمین بوده‌اند در دم جان باخته‌اند. جعبه‌های سیاه هواپیمای توانند حاوی سرنخ‌های بسیار مهمی باشند لذا این جعبه‌ها جهت بازیابی اطلاعات به مقر اصلی فرستاده می‌شوند. بررسی داده‌های ضبط شده در جعبه‌های سیاه نشان می‌دهد که پس از فرود هواپیما اهرم تراتل موتور سمت راست (تنظیم کننده نیروی پیشرانش موتور) در حالت باز، یعنی تولید نیروی پیشرانش بسیار بالا و اهرم تراتل موتور سمت چپ در حالت بسته قرار داشته است.

در حالی که هر دو اهرم باید در حالت بسته قرار می‌گرفته‌اند و لذا به همین دلیل موتور سمت راست که در حال تولید نیروی پیشرانش بسیار بالایی بوده است (بر عکس موتور سمت چپ که هیچ نیروی پیشرانشی تولید نمی‌کرده است) باعث گردش شدید هواپیما به سمت چپ بر روی باند و بروز سانحه گردیده است. این داده‌های ضبط شده همچنین نشان می‌دهند که سطوح اسپویلر زمینی هواپیما پس از فرود باز نشده بودند. اسپویلرها سطوحی بر روی بال‌های هواپیما هستند که در زمان فرود هواپیما همانند صفحه‌هایی به سمت بالا و به صورت خودکار باز شده و به دلیل اینکه در مقابل جریان هوای عبوری قرار می‌گیرند ایجاد نیروی پسا می‌کنند، در نتیجه به کاهش سرعت هواپیما بر روی سطح باند کمک می‌نمایند. بازسان در می‌یابند که علت اعمال نشدن خودکار سطوح اسپویلر باز بودن اهرم تراتل موتور سمت راست بوده است چرا که بر اساس منطق عملیاتی هواپیمای ایرباس ۳۲۰، اسپویلرها در هنگام فرود هواپیما در صورتی به صورت خودکار باز می‌شوند که اولا خلبانان پیش از فرود اهرم آن را در حالت فعال قرار داده باشند (که خلبانان این پرواز این کار را کرده بودند) و دوماً هر دو اهرم تراتل در حالت بسته قرار گرفته باشند، اما به دلیل اینکه تراتل سمت راست در حالت باز (Climb) قرار داشته این سیستم نیز فعال نشده و شرایط را بدتر نموده بود. حال بازسان می‌خواهند بدانند که چرا خلبانان در بستن اهرم تراتل سمت راست ناموفق بوده‌اند.

در نهایت طی گزارش رسمی منتشر شده، بازسان دو فرضیه را جهت علت بسته نشدن اهرم تراتل



اردبیل

استان اردبیل یکی از استان‌های ایران به مرکزیت شهر اردبیل می‌باشد که در منطقه آذربایجان واقع شده است. مساحت این استان ۱۷۹۵۳ کیلومتر مربع و جمعیت آن بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۰ برابر یک میلیون و ۲۴۹ هزار نفر می‌باشد. این استان بر طبق آخرین تقسیمات کشوری شامل ۱۲ شهرستان، ۲۵ بخش، ۲۱ شهر و ۶۶ دهستان می‌شود. این استان در ۲۳ فروردین سال ۱۳۲۲ از استان آذربایجان شرقی جدا و به استانی مستقل تبدیل شد.

استان اردبیل، دیاری سرسبز و جذاب است که جاذبه‌های طبیعی باورنکردنی و بناهای تاریخی بی نظیری را در خود جای داده است.

یکی از علل معروفیت استان اردبیل، وجود بیش از ۱۱۰ چشمه آب گرم و سرد معدنی در این استان است که بسیاری از گردشگران را به خود جذب می‌کند. این چشمه‌های طبیعی آب گرم برای افرادی که با درد مفاصل دست و پنجه نرم می‌کنند مناسب هستند که برای کسانی که به درد مفاصل دچار هستند بسیار مناسب است.

بقعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی

یکی از معروف‌ترین جاهای دیدنی اردبیل که می‌توانید از آن دیدن کنید بقعه‌ی شیخ صفی‌الدین اردبیلی است. این بقعه از جمله آثار است که در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده و همچنین در فهرست میراث جهانی یونسکو هم این بقعه ثبت شده است. این مجموعه بسیار نفیس و با ارزش که در نوع خود مجموعه‌ای بی نظیر محسوب می‌شود و قسمت‌های مختلف از قبیل چینی خانه، جنت سرا، خانقاه، چله خانه، شهیدگاه، چراغ خانه و حرم خانه را در خود جای داده است. این جاذبه در میدان عالی قاپو اردبیل قرار دارد و مدفن «شیخ صفی‌الدین»، موسس فرقه‌ی صفویه است که پس از فوت در سال ۷۵۳ هجری قمری، به همت «صدرالدین موسی»، فرزند وی ساخته شد.



موزه چینی خانه اردبیل

از دیگر جاذبه‌های گردشگری اردبیل، موزه چینی خانه است که دارای ۴ قرن قدمت می‌باشد. این موزه سمت شرقی رواق اصلی مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی است و طراح آن یکی از مشاهیر و دانشمندان دوران حکومت صفویان به نام شیخ بهایی بوده است. این موزه تالاری است که از چهار شاه نشین و طاق نما تشکیل شده است و برای ساخت آن از مقرنس‌های رنگی و نقوش زیبای اسلیمی استفاده شده است. اما به غیر از این موارد آنچه که باعث جذابیت این موزه شده استحکام بالای آن در هنگام وقوع زلزله است.

پل معلق مشگین شهر

یکی از بزرگترین پل‌های معلق در جهان، پل معلق مشگین شهر است که در ارتفاع ۸۰ متری رودخانه خیاوچایی بر روی یک پارک جنگلی مشگین شهر نیز واقع شده است. سازه این پل توسط کارشناسان داخلی و مهندسان منطقه اجرا شده است و دانش ساخت آن کاملاً بومی بوده است. این پل یکی از هیجان‌انگیزترین جاهای دیدنی اردبیل است، اگر ترس از ارتفاع ندارید رفتن به سمت آن به شدت پیشنهاد می‌شود.



شهریور ۱۴۰۱



جنگل فندقلو

در سمت شمال غربی اردبیل یکی دیگر از جاذبه های گردشگری طبیعی این شهر به نام جنگل فندقلو نیز قرار دارد. این جنگل در سمت شمال غربی کشور قرار دارد و جز بهترین گزینه های موجود برای گذراندن تعطیلات تابستان محسوب می شود. برای رسیدن به این جنگل باید به ۳۰ کیلومتری شهر اردبیل و ۱۰ کیلومتری جنوب شهر نمین بروید.

غار یخگان

در ۷۷ کیلومتری شهر خلخال در ضلع غربی رشته کوه های ماسوله داغ (تالش) غاری به نام یخگان در ارتفاعات ۲۴۰۰ متری قرار دارد. این مساحتی برابر با ۱۱۰۰ متر دارد و دارای دودخانه با اختلاف حدود ۲۵ کیلومتر است و قطر دهانه ورودی اصلی آن حدود نیم متر است. لازم به ذکر است که بگوئیم حوضچه آبی به عمق ۲۰ سانتی متر و در ارتفاع ۵/۱ متری در کف غار تشکیل شده است.



آرامگاه شیخ امین الدین جبرئیل

در روستای کلخوران در فاصله ۳ کیلومتری از شهرستان اردبیل آرامگاه شیخ امین الدین جبرئیل قرار دارد که یکی از آثار جاذبه های گردشگری اردبیل است. قدمت بنای تاریخی آرامگاه شیخ امین الدین جبرئیل در اردبیل به قرن دهم هجری قمری برمی گردد و از ارزشمندترین جاذبه های تاریخی اردبیل به شمار می رود و کارشناسان تاریخی این مقبره را از شاهکارهای دوره صفویه برشمرده اند. شیخ امین الدین، پدر شیخ صفی الدین اردبیلی و از اجداد سلاطین صفوی است که مقبره ی وی در بین مردم اهالی روستا به «کلخوران شیخ»، شناخته می شود.



آب گرم گاو میش گلی

یکی از پر آب ترین چشمه های آب گرم سرعین آب گرم گاو میش گلی است که استخری به طول ۲۵ و عرض ۱۷ متر می باشد. دور این استخر بادبوارهای بلند محاصره شده است و آب گرم از چند نقطه کف استخر با گاز خارج می شود و از مجرای ضلع شرقی بیرون می آید. حرارت آب چشمه گاو میش گلی ۴۵ درجه است و آب دهی آن حدود ۳۰ لیتر در ثانیه است. این ناحیه را رسوب های آبرفتی دوران چهارم پوشانیده و در برخی نقاط آثار آتشفشانی به چشم می خورد.



جنگل مشه

در فاصله ۲۵ کیلومتری شهرستان اردبیل یکی دیگر از جاذبه های گردشگری اردبیل که جنگلی به نام مشه است نیز قرار دارد. این منطقه یکی از بهترین گزینه ها برای سفر در فصل تابستان است. داخل این جنگل یک استخر آب گرم به نام "مشه سویی" قرار دارد که آب آن خاصیت درمانی دارد و همین خود دلیلی است تا افرادی زیادی را به سمت خود جذب کند. برای گردش و تفریح این جنگل بهترین انتخاب است و در فصل زمستان هم می توانید از پیست اسکی که در آن وجود دارد بهره ببرید چرا که سرتاسر آن را برف سفید پوش می کند.



شهریور ۱۴۰۱

وین Vienna

شهر وین پایتخت کشور اتریش و عروس شهرهای اروپاست. فرهنگ شهری، معماری و حس و حال این شهر شباهت زیادی به شهرهای آلمان دارد: همان قدر امن، همان قدر تمیز و همان قدر باشکوه و پرزرق و برق. یکی از چیزهایی که باعث می شود جاهای دیدنی وین و همچنین جاذبه های طبیعی و تاریخی بی شمار باشد، قرار داشتن آن در حاشیه رودخانه دانوب است.

قصر شانبان

اولین جایی که باید در وین ببینید قصر باشکوه شانبان است. این قصر حقیقتاً عظیم از سال ۱۶۶۰ پابرجا بوده و ۱۴۴۱ اتاق دارد که فقط ۴۵ تای آن ها را می توانید ببینید. خیلی از امپراتورهای اتریش در این قصر به دنیا آمده اند و امروزه خانواده هابسبرگ در آن سکونت دارند. معماری این قصر به سبک باروک انجام شده و به همین خاطر سرتاسر نمای آن پوشیده از پنجره ها و مجسمه های قرینه است.



در داخل قصر مجموعه ای از اتاق ها و آپارتمان های مبله وجود دارد که برخی از آن ها متعلق به معروف ترین پادشاهان و امپراتورهای اتریش بوده اند. می توانید به دیدن اتاق خوب و اتاق گردو امپراتور فرانس جوزف بروید. حتی تخت خواب کوچکی که امپراتور در آن جان داد هم در این آپارتمان نگاه داری می شود. بامی می توانید بروید اتاق های مکه ماریاترزا را ببینید.

قصر هوفبرگ

یکی دیگر از قصرهای بزرگ و باشکوهی که باید در وین ببینید قصر هوفبرگ است. این قصر نقش مهمی در قدرت و نفوذ خانواده هابزبرگ ایفا کرده است و امروزه به عنوان مقر اصلی ریاست جمهوری اتریش و دفتر اصلی ادارات دولتی اتریش مورد استفاده قرار گرفته. خود قصر در قرن ۱۳ ساخته شده و در طول سال ها بخش های مختلفی به آن اضافه شدند. همین باعث شده تاریخچه زیبایی از هنر و معماری اروپا را در جای جای این قصر ببینید.



از اتاق هایی به سبک گوتیک گرفته، تاسک رنسانس، باروک، روکوکو و حتی آپارتمان هایی به سبک کلاسیک. کلا بازید از این قصر درسی از تاریخ معماری هم هست که چیزهای زیادی در مورد تاریخ معماری به شما یاد می دهد. زیباترین این تغییرات اتاق نیم دایره نوبرگ است که به هیچ وجه بازید از آن را نباید فراموش کنید.

یکی دیگر از جاذبه های قصر هوفبرگ کلکسیون جواهرات سلطنتی اتریش است که در این قصر نگهداری می شود. جواهرات و عتیقه جات موجود در این موزه بین قرن های دهم تا نوزدهم میلادی ساخته شده اند و به صورت دائمی در موزه قصر در معرض نمایش هستند. نکته جالب اینجاست که این جواهرات به دو قسمت تقسیم شده اند و در دو اتاق جداگانه نگهداری می شوند: بخش سکولار و بخش مذهبی.

بخش سکولار موزه جواهرات امپراتوری را به نمایش گذاشته، مثل تاج، ردا و عصای پادشاهی اتریش را می توانید در این بخش از موزه ببینید. بخش مذهبی شامل عتیقه جاتی می شود که متعلق به قدیسان بوده اند. بازدید کردن از این بخش از موزه حداقل ۳ ساعت وقت می برد.

شهریور ۱۴۰۱

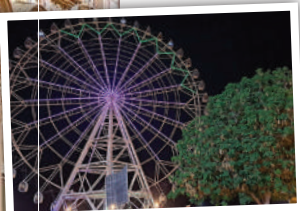
کلیسای سنت استفان

این کلیسا مهم‌ترین نمونه معماری گوتیک در وین است و از سال ۱۷۲۲ تا به حال کلیسای کاتولیک‌های شهر وین بوده. خود ساختمان اولین بار در قرن دوازدهم به سبک رومی ساخته شد، بار دوم در قرن سیزدهم آن را ساختند که آثار آن هنوز هم در دروازه کلیسا به چشم می‌خورد. نهایتاً آخرین بار قرن چهاردهم بود که کلیسای سنت استفان را به سبک گوتیک ساختند، البته برج ۱۳۷ متری آن متعلق به قرن پانزدهم است. از قرن هفدهم تا نوزدهم مدام معماری و تزئینات داخلی کلیسا را تغییر می‌دادند و بهتر می‌کردند تا اینکه در بحبوحه جنگ جهانی دوم کل کلیسا تخریب شد و آن را اکلاً بازسازی کردند.



چرخ و فلک بزرگ وین

وین تنها یک شهر قدیمی تاریخی نیست. حالا وقت آن رسیده به دنیای دیگری قدم بگذارید و کمی هیجان را هم تجربه کنید. شهر بازی وین روزی زمین شکار سلطنتی بوده و امروز یکی از محبوب‌ترین مراکز تفریحی وین است.



هر سن و سال و سلیقه‌ای داشته باشید می‌توانید سرگرمی‌های مورد علاقه خود را در این پارک پیدا کنید. از بازی‌های معمول شهر بازی گرفته، تا غذا خوردن و پیست رقص. و یک شهر بازی با تم دایناسورها برای کودکان. ولی یکی از کارهایی که حتماً باید به همراه خانواده خود در این پارک انجام دهید این است که سوار چرخ و فلک بزرگ وین شوید. این چرخ و فلک از سال ۱۸۹۶ مشغول نشان دادن منظره زیبای شهر به محلی‌ها و گردشگران بوده است. اتاقک‌های لوکس آن با اینکه کمی قیمت بیشتری دارند، ولی تا ۱۲ نفر با هم می‌توانید سوار شوید و دسته جمعی از این تجربه جالب لذت ببرید.

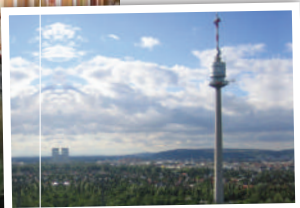
خانه اپرای دولتی وین

حالا وقت آن رسیده که به یکی از زیباترین و بزرگترین سالن‌های نمایش دنیا سری بزنید. این سالن محل اجرای بزرگ‌ترین نوازنده‌ها، خواننده‌ها، و سولوئیست‌های جهان بوده است. حداقل ۳۰۰ بار در سال نمایش‌های اپرا و باله در این سالن برگزار می‌شوند. اولین باری که یک نمایش اپرا در این سالن برگزار شد، سال ۱۶۲۵ بود و از آن موقع تا به حال صدای موسیقی هرگز از سالن‌های این ساختمان قطع نشده.



برج دانوب

یک فرصت دیگر برای شما فراهم شده تا منظره فراموش‌نشدنی وین را از ارتفاع ۱۵۵ متری ببینید. کل برج دانوب ۲۵۲ متر ارتفاع دارد. اما دو آسانسور سریع وجود دارند که در مدت ۳۵ ثانیه شما را به تراس ۱۵۵ متری برج می‌رسانند. از آن بالا منظره ۳۶۰ درجه شهر نفستان را بند می‌آورد. حالا که منظره شهر را ایستاده دیدید، وقت آن رسیده که کمی بالاتر بروید و در رستوران و کافه برج چیزی بخورید. رستوران گردان برج دانوب در ارتفاع ۱۷۰ متری ساخته شده و جالب اینجاست که دکوراسیون داخلی آن را به سبک ۱۹۶۰ نگه داشته‌اند. البته اجازه ندهید دکور قدیمی رستوران شما را گول بزند، چون که به روزترین تکنولوژی ممکن در ساخت آن به کار رفته است.



شهریور ۱۴۰۱



الشركة المصنعة للطائرات ATR

بهما، وتصميم «AS35» في حالة إيروسباسيال و«AIT230» لايرتاليا للتوافق مع الطلب في هذا القطاع من السوق في وقت مبكر من عام ١٩٧٨.

في ٤ نوفمبر ١٩٨١، تم التوقيع على اتفاقية تعاون رسمية من قبل رئيس الخطوط الجوية ريناتو بونيفاسيو ورئيس إيروسباسيال جاك ميتران في باريس، فرنسا. أشارت هذه الاتفاقية ليس فقط إلى اندماج جهودهم ولكن تصاميمهم المفاهيمية المنفصلة معاً في تصميم واحد كامل للطائرة بغرض متابعة تطويرها وتصنيعها كمشروع تعاوني مشترك. استهدف الكونسورتيوم تكلفة وحدة ماثلة ولكن ٩٥٠ رطل (٤٣٠ كغ) استهلاك الوقود على قطاع ٢٠٠ nmi (٣٧٠ كم)، ما يقرب من نصف ١,٧٥٠ رطل مطلوب من قبل منافسيها الذين يبلغ عددهم ٤٠-٥٠ مقعداً، هوكر سايدلي إتش أس ٧٤٨ وهوكر سايدلي إتش أس ٧٤٨ وخطوطا لتمتد إليه تي آر XX ب ٥٨ مقعداً.

لم تكن هذه الاتفاقية بمثابة أساس وأصول شركة إيه تي آر فحسب بل كانت أيضاً نقطة انطلاق فعالة لما سيصبح أول

إيه تي آر هي شركة فرنسية إيطالية لصناعة الطائرات، يقع مقرها الرئيسي في مطار تولوز - بلانياك، فرنسا [٣]. أسست من قبل شركة إيروسباسيال الفرنسية (جزء من مكونات مجموعة إيرباص الآن) وأيرتاليا الإيطالية، وتقوم بتصنيع طائرتي إيه تي آر ٤٢ وإيه تي آر ٧٢.

الثمانينات

خلال الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي، خضع مصنعو الطائرات الأوروبية في معظم الأحيان لإعادة هيكلة مؤسسية كبيرة، بما في ذلك الاندماج والتوحيد فضلاً عن الانتقال نحو البرامج التعاونية متعددة الجنسيات، مثل إطلاق إيرباص إيه ٣٠٠. تماشياً مع هذا الاتجاه نحو التعاون داخل أوروبا، بدأت شركة الطيران الفرنسية إيروسباسيال وتكتل الطيران الإيطالي ايرتاليا مناقشات حول موضوع العمل معاً لتطوير شركة طيران إقليمية جديدة تماماً. قبل ذلك، كانت كلتا الشركتين تجربان بشكل مستقل دراسات لمفاهيم الطائرات الخاصة

، تم إجراء العديد من التعديلات والتحسينات تم تقديم إصدارات ATR ٤٢ بشكل تدريجي. ظل نموذج ATR ٤٢-٣٠٠ الأولي قيد الإنتاج حتى عام ١٩٩٦، بينما تم إنتاج أول طراز تمت ترقيته (وما شابه ذلك على نطاق واسع)، والذي تم تحديده باسم ATR ٤٢-٣٢٠، حتى عام ١٩٩٦. اختلف المتغير -٣٢٠ بشكل أساسي في أنه كان يعمل بواسطة زوج من محركات PW1٢١ الأكثر قوة، مما يمنحها أداءً محسناً عن ٣٠٠. البديل الآخر، ATR ٤٢-٣٠٠QC، كان «تغيير سريع» (قابل للتحويل) نسخة شحن / ركاب من سلسلة -٣٠٠ القياسية.

كان إصدار الإنتاج الرئيسي التالي هو سلسلة ATR ٤٢-٥٠٠، والتي تم الإعلان عن تطويرها في الأصل في ١٤ يونيو ١٩٩٣. نفذت رحلتها الأولى في ١٦ سبتمبر ١٩٩٤، وحصلت على الشهادة من قبل هيئة الطيران المدني البريطانية والفرنسية (DGCA) خلال يوليو ١٩٩٥؛ كان طراز ٥٠٠ عبارة عن طائرة مطورة، ومجهزة بمحركات PW1٢٧ جديدة، ومراوح جديدة بستة شفرات، وتحسين الأداء الساخن والعالي، وزيادة سعة الوزن، وتحسين مقصورة الركاب. في ٣١ أكتوبر ١٩٩٥، تم تسليم أول طائرة ATR ٤٢-٥٠٠ إلى المشغل الإيطالي Air Dolomiti؛ في ١٩ يناير ١٩٩٦، تم إجراء أول خدمة إيرادات يتم تنفيذها حسب النوع. بالإضافة إلى نماذج الطائرات الجديدة، تم أيضًا تنفيذ العديد من التغييرات التنظيمية. في ١٠ يوليو ١٩٩٨، أطلقت ATR قسم إدارة الأصول الجديد.

2000s

في ٢٨ أبريل ٢٠٠٠، تم تسليم رقم ATR ٦٠٠، ATR ٧٢-٥٠٠، إلى المشغل الإيطالي Air Dolomiti. تم تسليم الطائرة رقم 700، ATR 72-500، لشركة الطيران الهندية Simplify Deccan، في ٨ سبتمبر ٢٠٠٦.

في يونيو ٢٠٠١، EADS وقررت Alenia Aeronautica، الشركات الأم لـ ATR، تعزيز شراكتهما، وإعادة تجميع جميع الأنشطة الصناعية المتعلقة بالطائرات الإقليمية تحت اتحاد ATR. في ٣ أكتوبر ٢٠٠٣، أصبحت ATR واحدة من أوائل الشركات المصنعة للطائرات التي حصلت على اعتماد EN / AS / JISQ 9100 و ISO 9001-2000، معيار الجودة العالمي لصناعة الطيران. خلال شهر يوليو ٢٠٠٤،

طائرة للشركة الوليدة، والتي سُميت «إيه تي آر ٤٢». بحلول عام ١٩٨٣، تم إنشاء قسم خدمات العملاء في إيه تي آر لتجهيز البنية التحتية في جميع أنحاء العالم لتوفير الدعم لطائرة إيه تي آر القادمة لأي عميل بغض النظر عن الموقع. في ١٦ أغسطس ١٩٨٤، أجرى النموذج الأول من هذا النوع، المعروف باسم «إيه تي آر ٤٢-٢٠٠»، أول رحلة طيران من مطار تولوز، فرنسا. خلال سبتمبر ١٩٨٥، منحت كل من المديرية العامة للطيران المدني (DGCA) وهيئة الطيران المدني الإيطالية شهادة لطرز الطائرة لبدء الخدمة التشغيلية. في ٣ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٨٥، سُلمت أول طائرة إنتاج تحمل اسم «إيه تي آر ٤٢-٣٠٠» إلى عميل الإطلاق الفرنسي إيه تي آر ٧٢ تم تنفيذ خدمة الإيرادات الأولى في وقت لاحق من نفس الشهر. خلال شهر يناير ١٩٨٦، واثقًا بالفعل من نجاح إيه تي آر ٤٢ والطلب على نسخة مكبرة من الطائرة أعلنت إيه تي آر أن إطلاق برنامج تطوير مثل هذه الطائرة، والذي تم تعيينه على أنه تي آر ٧٢ ليعكس زيادة سعة الركاب.

خلال عام ١٩٨٨، تم تسليم ٢٠٠th إيه تي آر إلى الخطوط الجوية الدولية التايلاندية. خلال سبتمبر ١٩٨٩، أعلن أن إيه تي آر قد حققت هدفها الأصلي وهو ٤٠٠ عملية بيع من إيه تي آر. في نفس العام، بدأت عمليات تسليم طائرة إيه تي آر ٧٢ الموسعة بعد ذلك بوقت قصير أصبح من الشائع طلب كلا النوعين معًا. نظرًا لأن إيه تي آر ٤٢ الأصغر يتم تجميعه على نفس خط الإنتاج مثل إيه تي آر ٧٢، إلى جانب مشاركة غالبية المكونات والأنظمة الفرعية وتقنيات التصنيع يدعم النوعان بعضهما البعض البقاء في الإنتاج. قد يكون هذا العامل حاسمًا لأنه بحلول عام ٢٠١٥، كانت إيه تي آر ٤٢ هي الطائرة الإقليمية الوحيدة التي تضم ٥٠ مقعدًا والتي لا تزال قيد التصنيع.

1990s

خلال سبتمبر ١٩٩٢، تم تسليم ATR 300 إلى الخطوط الجوية الفنلندية Karair. تم تسليم طائرة ATR رقم ٥٠٠ إلى أمريكيان إيجل، الولايات المتحدة الأمريكية في ٥ سبتمبر ١٩٩٧.

من أجل الحفاظ على التفوق التكنولوجي في السوق شديد التنافسية لشركات الطيران الإقليمية خلال التسعينيات



أعلنت ATR وشركة تصنيع الطائرات البرازيلية Embraer عن اتفاقية تعاون على بوابة AEROChain بغرض تقديم خدمة عملاء محسنة. خلال أبريل ٢٠٠٩، أعلنت ATR عن إطلاق خدمة «Door-2-Door» كخيار جديد في نطاق خدمات العملاء الشاملة.

في ٢ أكتوبر ٢٠٠٧، أعلن الرئيس التنفيذي لشركة ATR ستيفان ماير إطلاق - طائرات سلسلة ٦٠٠؛ تميز كل من ATR 42-600 و ATR 72-600 بتحسينات مختلفة لزيادة الكفاءة وموثوقية الإرسال وتقليل حرق الوقود وتكاليف التشغيل. بينما يشبه إلى حد كبير نموذج -٥٠٠ السابق؛ تشمل الاختلافات اعتماد محركات PW127M محسنة، وقمرة قيادة زجاجية جديدة، ومجموعة متنوعة من التحسينات الطفيفة الأخرى. باستخدام تسجيل الاختبار F-WWLY، طار النموذج الأولي ATR 42-600 لأول مرة في ٤ مارس ٢٠١٠.

(٧٨ مقعداً) إلى Cebu Pacific. في أكتوبر ٢٠١٦، تم تعيين كريستيان شيرير الرئيس التنفيذي.

في عام ٢٠١٧، احتفلت ATR بعيدها الخامس والثلاثين. في ١ فبراير، أجرت ATR و BRA السويدية أول رحلة للوقود الحيوي ATR. خلال أغسطس ٢٠١٧، وقعت شركة الطيران الإقليمية الأمريكية الخطوط الجوية الفضية خطاب نوايا لما يصل إلى ATR 4250، وهو عودة في سوق الولايات المتحدة القارية منذ عام ١٩٩٧ عندما قامت الخطوط الجوية الأمريكية بتحويل ١٢ خيار ATR 72، نظراً لارتفاع طائرات إقليمية وتحطم أميركان إيجل فلايت ٤١٨٤ في عام ١٩٩٤. خفضت ATR إنتاجها إلى ٨٠ عملية تسليم سنوياً اعتباراً من عام ٢٠١٧، وتتفاخر بتراكم ما يقرب من ثلاث سنوات بعد FedEx Express طلب نوفمبر ٢٠١٧. في عام ٢٠١٧، حجزت ATR 113 طلباً ثابتاً و ٤٠ خياراً، وسلمت ٨٠ طائرة: ٧٠ طائرة ATR 72-600 جديدة، و ٨ طائرات ATR 42-600 جديدة، و ATRs 2 من جهة ثانية.

تم تسليم الطائرة رقم 900، ATR 72-500، لشركة الطيران البرازيلية TRIP Linhas Aéreas في ١٠ سبتمبر ٢٠١٠. خلال عام ٢٠١١، تسلمت الخطوط الملكية المغربية أول طائرة ATR ٧٢-٦٠٠. تم تسليم الطائرة رقم ١٠٠٠ إلى Air Nostrum الإسبانية في ٣ مايو ٢٠١٢. في ١٥ يونيو ٢٠١٥، وقعت شركة Japan Air Commuter عقداً لشراء طائرة ATR رقم ١٥٠٠.

في ١ فبراير ٢٠١٦، وقعت ATR اتفاقية رئيسية مع الخطوط الجوية الإيرانية لمدة ٤٠ طائرة ATR 72-600. تم تسليم ١٣٠٠ ATR 72-600، ATR، إلى NAC للتشغيل من قبل شركة الطيران الأيرلندية Stobart Air في ١٤ يونيو ٢٠١٦؛ في نفس العام، سلمت ATR أول طائرة ATR 72-600 عالية السرعة

بحلول أبريل ٢٠١٨، كان الأسطول يطير أكثر من ٥٠٠٠ مرة في اليوم وعمل ٣٠ مليون ساعة طيران. بحلول نهاية يونيو ٢٠١٨، قام Leonardo S.p.A. بشحن جسم الطائرة رقم ١٥٠٠ من طراز ATR بينما تم طلب ما يقرب من ١٧٠٠ طائرة؛ يقال إن ATR قادت سوق الطائرات الإقليمية turboprop منذ عام ٢٠١٠ بحصة ٧٥٪. تم تشغيل طائرات الشركة في ما يقرب من ١٠٠ دولة من قبل ٢٠٠ شركة طيران وتم الانتهاء من ٣٠ مليون رحلة. وزُعم أيضاً أن طائرة ATR تقلع أو تهبط كل ٨ ثوانٍ.

في ١٣ سبتمبر، تركت شركة شيرير منصب الرئيس

2010s

في ١٣ سبتمبر، تركت شركة شيرير منصب الرئيس

طراز ATR ٧٢. كان من الممكن أن يتم تشغيل هذا بواسطة اثنين من أيسون AE٢١٠٠ المروحية التوربينية (محركات توربينية كانت درست أيضًا لفترة من الوقت) وستصل سرعتها إلى ٣٣٠ عقدة (٦١٠ كم / ساعة ؛ ٣٨٠ ميل في الساعة). تم تعليق مشروع ATR-82 (كما أطلق عليه) عندما تم تشكيل (AI (R)) في أوائل عام ١٩٩٦. امتداد ATR ATR - في عام ٢٠٠٧، كرد فعل على Q400X الاقتراح، طرح ATR فكرة امتداد ٩٠-٩٩ مقعدًا. اعتبارًا من عام ٢٠٠٩، تم اعتباره جزءًا من عائلة ATR المستقبلية - ٩٠٠ سلسلة. في عام ٢٠١١، تم اقتراح ٩٠ مقعدًا للمساهمين. اعتبارًا من عام ٢٠١٢، تم النظر في تصميم جديد للصفائح النظيفة في الجزء الذي يضم ٩٠ مقعدًا، لإطلاقه في عام ٢٠١٧. بالنسبة لطلب ٢٥٠٠-٢٥٠٠ وحدة على مدار ٢٠ عامًا، فإن تطوير ٩٠ مقعدًا سيكلف أكثر من ٥ دولارات مليار دولار ويجب أن تحقق ما لا يقل عن ٣٠٪ من انخفاض حرق الوقود ويجب أن يظل سعر الوحدة في نطاق ٢٠ مليون دولار منخفض إلى متوسط، أقل من الطائرات الصغيرة. Leonardo SpA يفضل ورقة نظيفة ٩٠-١٠٠ مقعد مع محركات توربينية وأجنحة ومقصورة قيادة جديدة متاحة قريبًا ولكن إيرباص تفضل تقديمًا متوسط المدى مع محركات كهربائية هجينة، هيكلية مواد متقدمة وأتمتة. في يناير ٢٠١٨، تخلى ليوناردو عن احتمال ١٠٠ مقعد، وفضل طرازات ATR ٤٢ و ٧٢ الحالية التي تهيمن على سوق المحركات التوربينية بحصة ٧٥٪.

التنفيذي ليحل محل منصب المدير التجاري لشركة إيرباص. حلت شركة ATR محل شيرير كرئيس تنفيذي لها، ورئيس مجلس إدارة ATR ونائب الرئيس الأول لشركة ليوناردو للطائرات للاستراتيجية والتسويق. في نهاية أكتوبر، تم تسليم ATR رقم ١٥٠٠، - ATR 72-600 إلى Japan Air Commuter، بعد ما يقرب من 500 ATR 42s وأكثر من 1000 ATR 72s تسليم لأكثر من ٢٠٠ مشغل في ١٠٠ دولة. خلال عام ٢٠١٨، سلمت ATR ٧٦ طائرة؛ استقر معدل الإنتاج بمعدل ثابت. اختارت الشركة اتباع استراتيجية منخفضة المخاطر، وتجنب التدابير التخريبية مع اختيار دمج التحسينات المباشرة نسبيًا في طائراتها، مثل Elbit Systems ClearVision القابل للارتداء نظام الرؤية المحسن.

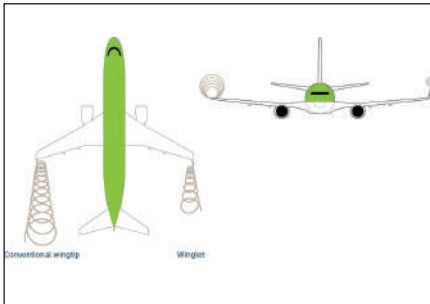
المقترحة

ATR ٨٢ - خلال منتصف الثمانينيات، حققت الشركة في مشتق ٧٨ مقعدًا من



Why Boeing Has Winglets And Airbus Has Sharklets

If you have ever looked at an aircraft, you might have noticed a variety of designs on the end of aircraft wings. These are called winglets on Boeing aircraft and Sharklets on Airbus aircraft, and both provide a significant role in reducing drag. How do they work, and what is the difference? Let's explore.



The problem with wingtips

From canted to blended, there are numerous types of winglets across the industry. Regardless, they all have a common goal. Before we dive into the difference between winglets and Sharklets, we need to understand why either exists.

When an aircraft flies, its wing creates a difference in air pressure. The air pressure above the wing is lower than air under the wing, generating lift (and the whole system of flight). However, as the wing trails off into a tip, the two pressure zones meet, and the confluence creates a series of spiraling vortices.

The larger the vortices, the more drag is created, slowing the aircraft down. As the plane slows down, the engines need to burn more fuel to maintain speed, costing the airline more money to operate.

Thus, airlines and aircraft manufacturers are motivated to modify wingtips in a way to reduce the size of generated vortices. Blending a curve into the wingtip has shown to impact the size of the vortex significantly, narrowing the air turbulence diameter significantly.

The creation of winglets

In 1973, the Middle-Eastern oil crisis hit the aviation

industry. Aircraft fuel became a premium commodity, and airlines suddenly found themselves measuring every drop. They accurately predicted that fuel would become more expensive and that they needed in kind to operate more fuel-efficient aircraft.

In partnership with NASA, aircraft manufacturers like Boeing started to experiment with ways to reduce drag and make fuel last longer. They notice that when it came to nature, birds of prey had feathered wingtips that curved up and back at the end of their wings. This generated more lift and reduced drag.

For many years, wing designers have attempted to reduce the induced drag component by special shaping of the wing tips. The Wright Brothers used curved trailing edges on their rectangular wings based on wind tunnel results. On modern airliners, the wing tips are often bent up to form winglets. Winglets were wind tunnel tested and computer analyzed by Richard Whitcomb of the NASA Langley Research Center in the mid 1970's...

"Flight tests at the NASA Dryden Flight Research Center have found a 6.5% reduction in the fuel use of a Boeing 707 type airliner when using winglets. Winglets must be carefully integrated into the total wing design, which explains why many different winglet designs appear on various airliners." – NASA.

In 1988, Boeing was the first to offer winglets with its Boeing 747-400 (called the angled winglet), but it wasn't until Gulfstream implemented a 'blended winglet' design that the technology took off. Boeing would partner with blended winglet creators Aviation Partners and implement the new design in its 737, 757, and 767 programs and offer them retroactively to existing customers.

How Do Pilots Avoid Tail Strikes?

Tail strikes can cause severe and expensive damage to aircraft, but they are preventable.

A tail strike occurs when the tail of an airplane contacts the ground during take-off or landing. These incidents can result in significant damage, especially if they occur during landing. Airline operators incur expenses for aircraft repairs, as well as lost revenue for the time the airplane is grounded. We have previously shared analysis on tail strikes and the nature of the damage that can result.

While human error is the most common cause of tail strikes, pilots use various types of strategies to avoid these costly accidents.

Tail strikes on take-off

There are several risk factors for tail strikes on take-off. The most common factors include a mistrimmed stabilizer, rotation at improper speed, and excessive rotation rate. The flight crew must carefully review the load sheet numbers and decide where the trim should be set based on their expertise in where the center of gravity resides for the weight range. Ensuring that the information used to determine where the trim should be set is accurate and reasonable helps reduce the risk of a tail strike.

Pilots must also deploy certain tactics to ward off tail strikes due to rotation-related risk factors. The V_r is the speed at which the rotation of the aircraft should be initiated to take-off altitude or when the pilot begins the process to cause the aircraft's nose to pitch upward. A tail strike can occur if the airplane is rotated at a V_r that has been calculated incorrectly and is too low. Additionally, if the pilot pulls back on the controls to rotate the nose into the air too quickly, the airplane's tail may hit the ground. Avoiding



rotation at an excessive rate or to an excessive altitude is important in keeping the tail off the runway.

Tail strikes during landing

According to Boeing, tail strikes that occur on landing can cause more damage than those that occur on take-off because the tail may strike the runway before the main gear, damaging the aft pressure bulkhead. The most common risk factors for tail strikes on landing include an unstabilized approach, holding the airplane off the runway in the flare, and mishandling of crosswinds.

An unstabilized approach is the typical cause of a tail strike during landing. Characterized by excessive airspeed, excessive altitude, or both, this scenario can arise in various conditions. As pilots attempt pitch correction, pulling up of the nose of the aircraft can cause a tail strike incident. Proper sequencing by air traffic control can help alleviate the circumstances that contribute to unstabilized approaches and make landings easier for pilots.

Tail strikes can also occur when pilots hold off in the flare as the airplane pitches up just prior to touchdown to slow the descent to achieve a smoother landing. To prevent the tail from touching the runway, flight crews trim the airplane in the approach but not in the flare.

Crosswinds are another contributing factor to tail strikes. Gusty conditions present challenging landing conditions, but a serious incident can be avoided by deploying the rejected landing technique. In this rare type of go-around, the flare has already been initiated, and the aircraft is already close to or touching the ground. If the pilot decides that completing the landing poses too much risk to passengers and crew, the airplane is then brought back up into the air so that another landing can be attempted.

While touring Old Rhinebeck earlier this summer, we spotted reproductions of early gliders, which helped form the pioneering ecosystem. 1896's Chanute Glider is an example of this. Octave Chanute pioneered glider flight in the US, concentrating on developing mechanized control systems.

Chanute Glider

During the tail end of the Pioneer Era, the Burgess–Collier Flying Boat, built in 1913, may have featured the first self-starting engine on a plane.

Worldwide phenomenon

Nonetheless, there were also several other risk-takers. The Fascinating World of Aviation by Jaime Fernandez shares the following examples of innovators of the time: "Arthur Charles Hubert Latham was a French aviator He almost crossed the English Channel in his aircraft. His emergency land in the channel is known as the first landing in the water and the first smoker because the history said that Mr. Latham lighted up a cigarette waiting for his rescue. Later, he joined the aviation company, Antoinette, and established some records in altitude (1384 m). Charles Count de Lambert was a Russian aristocrat. Wilbur Wright taught him how to fly when he was in Europe with his "flyer" (1908). They flew across Paris and circled the Eiffel Tower and come back safely to the starting point in the middle of applause and hurrah. "Gustave Whitehead was a German pioneer of aviation

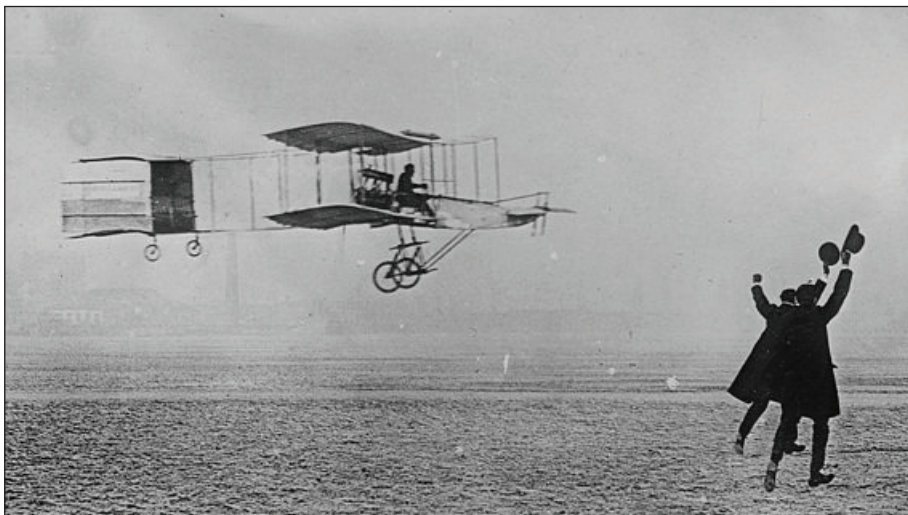
who lived in Connecticut. He designs and builds gliders, aircraft, and engines. His Monoplane No. 21 flew at Fairfield, Connecticut, but there is no documentation, record, or research to support the claim. There is still some controversy if he flew before the Wright Brothers. Thomas Scott Baldwin, "Captain Tom," was an American from Missouri. He was a daredevil in his red devil airplane. He did many demonstrations of ability, audaciousness, and fearlessness in different cities in America, a great showman. He did the first jump from a hot-air balloon (the father of the modern parachute). Also Captain Tom was the builder of the first practical dirigible in America."

New opportunities

Altogether, the Pioneer Era was a period that saw records be set for the century ahead. For instance, the UK's Claude Grahame-White was the first to conduct a night flight amid the Daily Mail's 1910 London to Manchester race. Additionally, France's Jules Védrines became the first person to fly more than 100 mph as he won the Gordon Bennett Trophy in 1912.

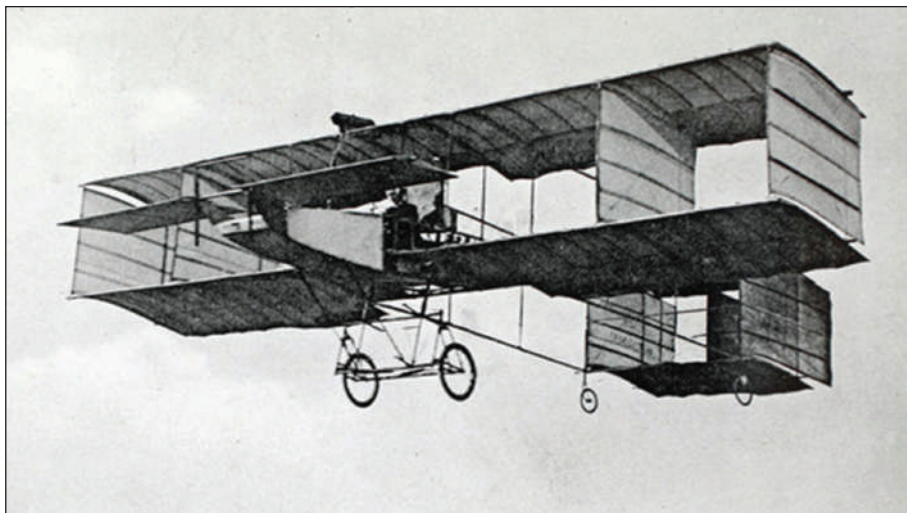
Technology developed significantly in a short time. Early builds heavily relied on the internal combustion engine, and by the time the 1910s came to a close, the radial engine rose through the ranks. The rotary engine was also a notable breakthrough.

There were undoubtedly many other feats achieved during this era. Overall, we can thank these pioneers for the evolution of the aviation universe we know today.



Sep 2022

Where It All Started: Aviation In The Pioneer Era



The arrival of the 1900s brought new opportunities to the skies.

Following the well-documented success of the Wright brothers, the Pioneer Era was well and truly underway in the early 20th century. Scientists, inventors, engineers, and entrepreneurs across the globe were inspired to experiment with the prospects of flight. There were numerous pioneers, all from different backgrounds around the world. All determined to take the field of aviation to new heights.

Grabbing the brass ring

The Pioneer Era is largely regarded to have lasted between the Wright brothers' first flight in a self-propelled, heavier-than-air aircraft on December 17th, 1903, and the beginning of the First World War in the summer of 1914. Yet, there were additional evolutions on either side.

During this period, countless experiments were conducted with the technology of the time, and biplanes dominated designs. Air shows such as the Grande Semaine d'Aviation, and air races such as the Gordon Bennet Trophy were all the rage.

A force to be reckoned with was France's Louis Blériot. Not afraid to cover a range of transport experiments, he created the first powered and piloted monoplane. He also

implemented the concept of a single stick to handle both roll and pitch, with a foot-operated pedal for the rudder via 1908's Blériot VIII. Another legend that involved him was the Blériot XI, which is now the world's oldest airworthy aircraft.

A unit of this plane is stored at Cole Palen's Old Rhinebeck Aerodrome in New York State. Other Pioneer aircraft housed here include Alberto Santos-Dumont's Demoiselle, which is viewed as one of the first ultralight planes in the world. It was built by the Brazilian pioneer on French soil and conducted its first flight in 1907.

The museum's reproduced Curtiss Pusher aircraft are another highlight of the era. They were created by Wright competitor Glenn Curtiss, who joined the aviation world from a motorcycle and marine background.

Across the spectrum

Racers were a significant driver of aviation progress during the early 1900s. Old Rhinebeck hosts types formed by the likes of France's René and Hanriot Société de Production des Aéroplanes Deperdussin.

Of course, with World War I soon approaching, there were early military examples, including the Etrich Taub, which was the first military plane to be mass-produced in Germany.



Southwest Airlines’ 1st Mother/Daughter Pilot

Southwest Airlines now has commissioned its first mother-daughter pilot duo to the skies. Captain Holly Petitt and First Officer Keely Petitt recently took to the skies, adding a new chapter to Southwest’s history books. The duo flew their first flight on July 23rd, from their hometown in Denver to St. Louis.

Holly Petitt said,

“It’s been a dream come true. First, I found this career and fell in love with it, and then that one of my kids fell into this and in love with this career too. It’s surreal.”

Let’s look at the Petitt family’s incredibly inspiring story.

Flight attendant to Captain

The mother, Holly Petitt, has been working in the aviation industry right after college. She started her career as a flight attendant for another carrier but soon realized she would instead fly the plane after spending some time in the cockpit jumpseat. Holly also took care of her three kids while going through flight school, thanks to the immense support from other members of her family.

Holly got her first taste of Southwest Airlines when attending a Women in Aviation (WIA) International Conference. Impressed by the airline’s work culture, she applied for a position and passed the interview with flying colors. Holly has been with the airline for 18 years and describes her experience as “Eighteen years later and I’m still giddy to do my job.”

A lasting impression

Growing up, Keely had watched her mother work for Southwest and had naturally built a predilection towards the airline and aviation in general. The little avgeek was gifted a discovery flight by the airline when she was 14,

which later led to a desire of becoming a pilot just like her mother. She landed an internship at Southwest’s Campus Reach Internship Program in fall 2017, making her official entry into the airline’s fold.

Keely completed her pilot training and obtained her Southwest Airlines wings in May earlier this year. The warmth she received from the Southwest Airlines staff when she was little has been a major driving force in her decision to join the airline.

Keely Petitt said,

“Southwest was always the end goal for me. There was really never any other option.”

Women in aviation

Captain Holly Petitt and First Officer Keely Petitt operated their first commercial flight together on July 23rd, from their hometown of Denver, Colorado, to St. Louis, Missouri. Southwest Airlines flight number 3658 operated from Denver International Airport (DEN) to St. Louis Lambert International Airport (STL).

The percentage of women pilots in the US has been extremely poor in recent years, but the tide is turning. Several airlines are coming up with initiatives meant to inspire the next generation of women to explore careers in the aviation industry. Much work needs to be done to increase female participation in the aviation industry, but occasions like these are heartening to see.



هواپیمایی آتا
ATA AIRLINES



Let's Fly Together

📱 app.ataair.ir

🌐 ataair.ir

☎️ ۰۲۱-۴۸۵۵

📷 [@ataair_ir](https://www.instagram.com/ataair_ir)



ATR
PROPELLING THE NEXT CONNECTION

اولین پایگاه خبری رسمی هوانوردی ایران

instagram.com/cannews.official

The first and the only official aviation news agency in Iran

CANN
کان نیوز
اخبار شبکه هوانوردی

www.cannews.aero

telegram.me/cannews_dr

اخبار روز هوانوردی و هوافضای ایران و جهان را از کان نیوز دنبال کنید.

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

