

آسپهان ایران



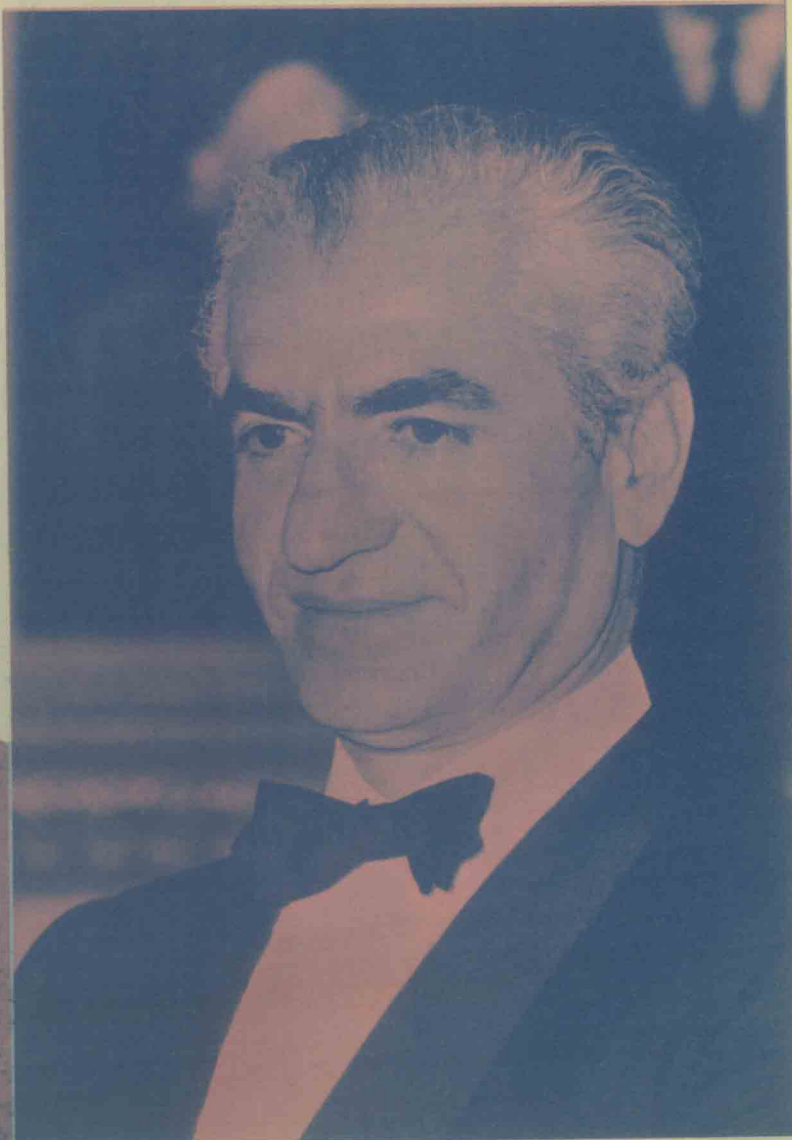
باسگاه هوایی شاهنشاهی

شماره ۱۱۰

تک شماره ۲۵ ریال



ماه آبان
ماه شادیهها و خیر و برکت



ماه شادیهها و خیر و برکتها

آبان ماه برای ملت ایران ماه خیر و برکت، ماه شادی و شادمانی و سرور و افتخار است. ماهی است که ثمره پربرکت آن به ایران زمین شکوفه و گل به ارمغان آورد دهه نخستین آن به گونه‌های امتیاز یافته که دلها را به شادمانی و سرور و امیدارد و در ایران زمین همچون نوروز باستانی که سرسبزی بر کوه و صحرا می‌بخشد در قالب هر ایرانی شکوفه‌های شادمانی و سرور شکوفه‌های آبان برآستی ماه زندگی جدید است ماهی است که بنیاد شاهنشاهی ایران در سر زمین ایران کهن ریشه‌های ستر خود را در قلوب مردم شاه دوست مستحکم و پایدار میسازد. اولین روز شادمانی ملی روز آغاز سر بلندی و افتخار، روز طلوع خورشیدی است که فروغ آن در همه حال و برای همیشه ملت ایران را روشن و جاویدان ساخته است.

روز چهارم آبان

روز تولد شاه روز پیوندهای قدیم و آئین شاهنشاهی و تمدن ایران نوین است در این روز یعنی چهارم آبان ۵۸ سال پیش دریکی از محلات قدیم تهران در خانواده‌ای اصیل کودکی چشم به جهان گشود که با ورود او سر آغاز تاریخی نو در صفحه تاریخ ایران بزرگ گشوده شد و پاسدار شاهنشاهی دوهزار و پانصد ساله ایران و سرگزار کننده عظمت دوهزار و پانصد ساله ایران شد و بعدها بنام ولیعهد و سپس بنام شاهنشاه و با تقاضای ملت بنام آریامهر بزرگ ملقب شد. شاهنشاه آریامهر در کتاب مأموریت برای وطن چنین مرقوم فرموده‌اند:

«جالبترین خاطره دوران طفولیت من روزی است که پدرم با مراسم بسیار باشکوهی بعنوان رضاشاه پهلوی تاج شاهنشاهی بر سر نهاد و من نیز به ولایتعهدی برگزیده شدم. ایبت و عظمت آن منظره در من که در آن ایام شش سال بیش

نداشتم تأثیر شگرف داشت» تحصیلات ابتدائی و متوسطه شاهنشاه آریامهر تا سال ۲۴۹۰ - (۱۳۱۰) بطول انجامید و در اردیبهشت ماه همان سال فارغ التحصیل شدند و برای ادامه تحصیل به کشور سوئیس رهسپار گردیدند و مدت ۴ سال در آن کشور در شهر لوزان توقف فرمودند. پس از اخذ دیپلم به ایران مراجعت فرمودند و در دانشکده افسری به فراگیری فنون نظامی پرداختند و در سال ۲۴۹۷ بدرجه ستوان دومی از این دانشکده فارغ التحصیل شدند.

در پرتو بینش ژرف رضاشاه کیسر سردار نامی ایران و سازمان دهنده و پایه گذار ایران نوین و ولیعهد جوان به خصال پندار نیک و گفتار نیک و کردار نیک که عصاره دهها قرن شاهنشاهی ایران بود آراسته گردید و در شهریور ماه ۲۵۰۰ شاهنشاهی سکان استقلال و حاکمیت و ملیت ایران را در طوفانی ترین ایام تاریخ ایران بدست گرفته و چنان باشکيبائی و قدرت تمام این کشتی را از گردابها و طوفانها رها نیدند که چشم جهانیان را بسوی ایران متوجه نمودند. انقلاب ششم بهمن بزرگترین و مهمترین واقعه تاریخ ایران در دوران پرافتخار سلطنت شاهنشاه آریامهر است زیرا با شروع آن تاریخ ایران ورق تازه‌ای خورد و فصل نوینی آغاز گشت و اکنون به برکت انقلاب شاه و مردم پرشکوهترین دوران شاهنشاهی ایران آغاز گردیده و هر روز افتخاری بر افتخارات پیش افزوده میگردد.

ما با شادمانی و سرور بر همه موهبتها که شاهنشاه به ایران ارزانی فرموده به خورشید تابانک آبانماه درود میفرستیم و سالروز مبارک میلاد شاهنشاه را به ملت کهنسال ایران تبریک میگوئیم.

روز نهم آبان

نهم آبانماه یکی دیگر از روزهای معجزه گر آبان ماه است روزی که با شگفتن نوگل دیگری در بوستان پهلوی امیدهای ملت ایران برآورده گردید و روزی است که در آن کاروان شادی به نقطه اوج رسید.

ایران غرق در گل و شادی و نور و شادمانی و هیجان گردید روز سپاس ملت ایران بود که میلیونها دست به نشانه سپاسگزاری به درگاه خداوند بزرگ رو به آسمان بلند شده بود.

خاطره روز نهم آبانماه ۲۵۱۹ شاهنشاهی برای مردم ایران فراموش نشدنی است زیرا مژده تولد ولیعهد گرامی گوش میلیونها ایرانی را نوازش داد و آسک شادی در چشمها حلقه زد. ولادت و الاحضرت همایون ولایتعهد برای کشور ما و برای مردم سرزمین ایران با خیر و برکت همراه بود. قدم ولیعهد گرامی ایران برای ملت ایران خوش یمن و مبارک بود.

بزرگترین رویداد اجتماعی و اقتصادی و سیاسی در تمام زمینهها اندکی پس از تولد معظم له در پرتو اندیشه‌ای خردمندانه شاهنشاه آریامهر در کشور صورت گرفت و ملت ایران حیاتی تازه آغاز کرد.

بدین جهت ملت ایران نهم آبانماه خجسته سالروز میلاد ولیعهد محبوب و گرامی خود را با شکوه و عظمتی درخور آن جشن میگیرد و این روز بزرگ را گرامی میدارد و از صمیم قلب به خاندان جلیل سلطنت و شاهنشاه آریامهر و شهمنوئی گرامی خجسته تولد ولیعهد گرامی را شاد باش عرض می نماید.

باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی ماه بزرگ آبان را به کلیه مردم ایران تبریک و تهنیت میگوید.

مراسم چهارم و نهم آبان در آموزشگاههای فنی

بمناسبت چهارم آبان سالروز تولد با سعادت شاهنشاه آریامهر مراسمی در آموزشگاههای باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی واقع در فرودگاه قلعه مرغی برگزار گردید.

در این مراسم ابتدا مسؤل آموزشگاه فنی در مورد این روز بركت آقرین صحبت كرد آنگاه نماینده دانشجویان ضمن سخنانی چه جانبازی و فداکاری دانشجویان در راه شاهنشاه و میهن اشاره کرد و بر نامه های بزرگ ایران زار در راه رسیدن به دروازه های تمدن بزرگ بر شمرد.

همچنین بمناسبت نهم آبان

و تولد نور دیده ملت ایران و الاحضرت همایون ولایتعهد نیز مراسم باشکوهی از طرف آموزشگاه عالی فنی در محل آموزشگاه برگزار گردید. در این مراسم نماینده دانشجویان ضمن سخنانی توجهات و الاحضرت همایون را به جوانان مملکت و علاقه و الاحضرت را به ورزش کشور بر شمرد و برای سلامت شاهنشاه آریامهر و علیاحضرت شهبانو و الاحضرت و ایعهد دعا کرد

موافقت نامه

يك موافقت نامه بین اداره هواپیمائی كشوری ایران از يك طرف و سازمان هواپیمائی كشوری آمریکا FAA از طرف دیگر در ماه قبیل بامضاء رسیده است که در مورد سیستم کنترل پرواز هواپیماها و وسائل لازم و به کمک متخصصین فنی سازمان FAA با سازمان هواپیمائی كشوری ایران همکاری خواهد نمود. این قرارداد که برای مدرن نمودن وسایل فرودگاهی تهیه شده به مبلغی در حدود ۳۰ میلیون دلار که در برنامه ۵ ساله عمرانی کشور که سال ۱۹۷۳ شروع گردیده منظور گردیده است.

كاخ همایونی - تهران

تیمسار سر لشگر علی اصغر رفعت
مدیر عامل باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی
تلگرام مبنی بر تبریک و تهنیت و ابراز احساسات صمیمانه که بمناسبت سالروز میلاد مسعود اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر از طرف خود و عموم خلبانان، چتر بازان و کارمندان باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی به پیشگاه مبارک ملو کانه میخا بره نموده اید، و جب خرسندی و رضایت خاطر خطیر شاهانه گردید
رئیس دفتر مخصوص شاهنشاهی

كاخ همایونی - تهران

تیمسار سر لشگر علی اصغر رفعت
تلگرام جناب عالی مبنی بر شاد باش بمناسبت میلاد فرخنده و الاحضرت همایون ولایتعهد از لحاظ پیشگاه مبارک گذشت امر مقرر فرمودند مراتب مسرت و خرسندی خاطر مبارک را باطلاع جناب عالی برسانم.

پیشکار علیاحضرت شهبانوی ایران فضل اله نبیل

پیشگاه مبارک اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران
چاکر افتخار دارد از طرف خود و کلیه خلبانان، چتر بازان و کارمندان باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی خجسته زاد روز میلاد شهریار گرامی قدر ایران را صمیمانه تبریک عرض نموده سلامتی و بقای آن شهریار عدالت گستر و خاندان عظیم الشان سلطنت را از درگاه خداوند یکتا مسئلت دارد.

جاننثار سر لشگر علی اصغر رفعت

پیشگاه مبارک و الاحضرت همایون رضا پهلوی
چاکر افتخار دارد فرخنده زاد روز ولیعهد گرامی را از طرف خود و خلبانان و چتر بازان و کارمندان باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی به پیشگاه مبارک تبریک عرض نموده دوام عمر و بقاء خاندان جلیل سلطنت را از خداوند متعال مسئلت مینماید.

جاننثار سر لشگر علی اصغر رفعت

سیستم کنترل فضا بوسیله رادار توسط سازمان دفاع هوائی ایران کنترل خواهد شد همکاری بین سازمان هواپیمائی كشوری و نیروی هوائی شاهنشاهی بیشتر خواهد شد.

این برنامه شامل تهیه وسایل، کمکهای فنی و آموزشهای لازمه به پرسنل میباشد.
سازمان FAA ۱۴ تیم به ایران اعزام خواهد نمود

به مناسبت برگزاری نمایش هوایی در مراکز استانها

مجله آسمان ایران شما را با تاریخچه مختصر

تیم آکروجت تاج طلائی

نیروی هوایی شاهنشاهی آشنا میسازد



اعضاء کنونی تیم
آکروجت تاج طلائی
نیروی هوایی
شاهنشاهی که باشش
فروند هواپیمای
سرعت از صوت
اف-۵-ئی (تایگر
۲) پرواز می نمایند

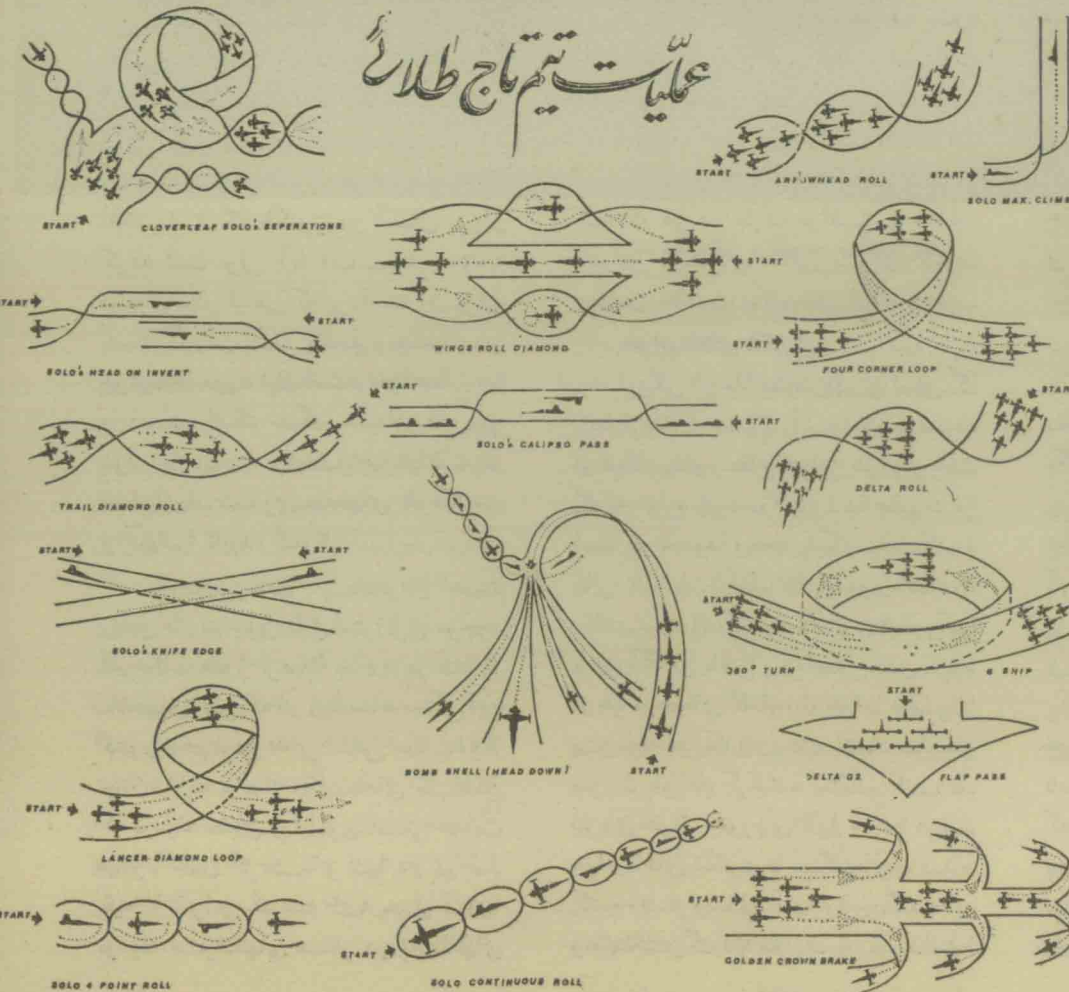
تاریخچه مختصر تیم

آکروجت «تاج طلائی»

نیروی هوایی شاهنشاهی از اردیبهشت ماه سال ۲۵۱۵ شاهنشاهی با هواپیمای جت مجهز گردید و از همان تاریخ تیم شکاری نیروی هوایی (در آن تاریخ فقط یک تیم شکاری در نیروی هوایی وجود داشت) شروع به طرح و اجرای برنامه عملیات جت نموده و پس از اینکه هواپیمای جت جنگنده از نوع «اف-۸۴» وارد خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی شدند این نیرو مصمم به تعلیم یک تیم آکروجت گردید. اولین تیم آکروباسی جت مرکب از ۴ فروند هواپیمای «اف-۸۴» بنام تیم تاج طلائی در سال ۲۵۱۷ شاهنشاهی تشکیل و در همان سال در جشن سالروز نیروی هوایی شاهنشاهی عملیات خود را به پیشگاه مبارک همایونی عرضه داشت در سال ۲۵۲۰ شاهنشاهی هواپیمای جت «اف-۸۶» جایگزین هواپیمای «اف-۸۴» گردید و تیم تاج طلائی عملیات پروازی را تا سال ۲۵۳۰ شاهنشاهی با هواپیمای «اف-۸۶» ادامه و در سال ۲۵۳۰ هواپیمای «اف-۵» جایگزین هواپیمای «اف-۸۶» گردید و امروزه تیم آکروجت تاج طلائی نیروی هوایی شاهنشاهی باشش فروند هواپیمای جت «اف-۵-ئی» عملیات آکروباسی هوایی را انجام می دهد.

GOLDEN CROWN MANEUVERS

عملیات تیم تاج طلائی



مجهرترین هواپیما

برای

بزرگترین جنگ

جنگال «ب-۱» همچنان ادامه دارد

هر دو طرف درگیر در بحثهایی که این اواخر بر سر حفظ طرح تولید بمب افکنهای «ب-۱» با چشم پوشیدن از آن در محافل نظامی آمریکا - بر پا شده است اتفاق نظر دارند که «ب-۱» با اصطلاح «داغترین» هواپیمای بمب افکنی است که تاکنون در آسمان پرواز کرده است ولی آیا «ب-۱» به ۱۰۲ میلیون دلار قیمتی که پرداخت آن برای بدست آوردن هر یک فرزند از این هواپیماها مورد نیاز است، خواهد ارزید؟ و در صورتیکه جنگ هسته‌ای در گیر شود آیا «ب-۱» خواهد توانست در اعماق اتحاد شوروی به هدفهای خود برسد و آنها را نابود کند؟

این پرسشها بخصوص اهمیت زیادی دارند چون طبق استراتژی موجود آمریکا، هنوز نزدیک به ۶۰ درصد از سلاحهای اتمی که در زرادخانه جنگی این کشور وجود دارند بر اساس حساب «مگا توناژ» باید بوسیله هواپیماهای بمب افکن که بوسیله خلبان و نیروی انسانی هدایت میشود حمل گردند و تنها ۴۰ درصد بقیه از انواعی هستند که حمل آنها بوسیله موشکهای مستقر در پایگاههای

زمینی و یا موشکهای قابل پرتاب شدن از زیر دریاییها امکان پذیر خواهد بود ملاحظاتی از این قبیل باعث شده است که حتی شخصی چون سناتور دمکرات «سام نون» که از طرفداران ادامه تولید بمب افکنهای «ب-۱» است اعتراف کند که هر دو طرف موافق و مخالف قادرند حجت‌های کافی برای بثبوت رساندن حقانیت عقایدشان ارائه دهند.

هواپیماهای شکاری

یکی از ملاحظات مهم و اصلی که باید لزوماً بحساب آورده شود عبارت از شبکه پهناور دفاع هوایی شوروی است که در نوع خود در تمام دنیا عظیمترین است در حدود ۶۰۰۰ پایگاه و ایستگاه و سایر تاسیسات رادار را از مورمانسک تا ولادی وستوک گسترده است، تا در آنها برای آگاهی یافتن و بر حذر ماندن سریع از هر مرحله‌ای که از راه هوا - مخصوصاً بوسیله امریکاییان علیه اتحاد شوروی صورت خواهد گرفت، استفاده کند. در نیروی هوایی شوروی تنها ۵۰۰۰ فروند هواپیماهای شکاری و جنگنده وجود دارد که ۲۰۰ فروند از آنها را جنگنده‌های وحشتناک میگ ۲۵ معروف به «فوکسبات»

تشکیل میدهد و قادرند تا حداکثر ۱۸۰۰۰ میل سرعت در ساعت و در ارتفاعی که بالاترین اوج آن تقریباً به ۸۰۰۰۰ پا میرسد پرواز کند بعلاوه شوریوها در حدود ۱۲۰۰۰ فروند موشک‌های زمین بهوا از انواع کوتاه اوج سام-۳ و سام-۶ و بلند اوج های سام-۲ و سام-۵ در اختیار دارند و آنها را در بیش از ۴۰۰۰ پایگاه و سکویهای پرتاب موشکی مستقر کرده‌اند.

تاسیسات زمینی:

با وجود این، شوریوها در نیروی دفاعی خود با ضعفی جدی تر دست بگریانند: آنها تاکنون فقط رادارهای بسیار «خام» و غیر کار آمیدی برای «نگاه کردن» به سطوح نازل بوجود آورده‌اند که قادرند هواپیماها یا موشکهایی را که در ارتفاعات اندک پرواز میکنند تنها بر فراز آب کشف کند.

آمریکا در «سیستم اخطار کنترل هوابرد» خود که اختصاراً «اواکس» نامیده میشود. رادارهایی نظیر آنچه را که شوروی در تاسیسات زمینی، دفاعی، هوایی مستقر کرده حتی در هواپیماهای ادغام شده در «اواکس» نیز در اختیار دارد. روسها هنوز نتوانسته‌اند در شبکه



هواپیمای جنگال برانگیزب - ۱

رادارهای خود چنان سیستم کار آمدی بوجود آورند که قادر باشند يك هواپیما یا موشک دشمن را از اشیاء یا اجسامی که میتوانند در روی زمین حرکات گمراه کننده داشته باشند، مشخص کنند تا وقتی که شوروی بتواند این مسئله را حل کند و رادارهایی که قابل اعتماد برای مقابله با هواپیماها و موشکهای نازل پرواز بوجود آورند (و ممکن است این توفیق را تا سالهای دهه ۱۹۸۰ بدست نیاورند) هواپیماهای بمب افکن امریکایی قادر خواهند بود که بداخل مرزهای شوروی نفوذ کنند.

بمب افکن «ب-۱» بیشتر از بمب افکن «ب-۵۲» برای رسوخ کردن در شبکه دفاعی هوایی شوروی شانس دارد. ابعاد «ب-۱» تنها دو سوم ب-۵۲ است.

«ب-۱» میتواند در مقایسه با ب-۵۲ با سرعت بیشتر و ارتفاع نازلتری پرواز کند «سرعت آن میتواند به ۶۰۰ میل در ساعت و ارتفاع آن تقریباً به ۷۰ تا ۸۰ پا از سطح زمین برسد». «ب-۱» علاوه بر این به پیشرفته ترین «صندوق سیاه» حاوی ادوات الکترونیکی مجهز است که توانایی دارد تا از ارسال علایم الکترونیکی برای خنثی کردن و گمراه نمودن سیستم های اختطار دشمن استفاده کند. اما علیرغم تمام این امتیازات مخالفان اصرار دارند که وقتی شورویها نیز به جنگ افزارهای دفاعی جدیدی دسترسی یابند و از آن جمله رادارهای کارآمدتر، و دقیقتری نظیر آنچه که امروز امریکا در اختیار دارد بوجود آورند «ب-۱» به هواپیمای استراتژیکی از مد افتاده ای تبدیل خواهد

شد.

اعماق روسیه

در شرایط حاضر «ب-۵۲» نیز قادر است در شبکه دفاع هوایی شوروی نفوذ کند ولی به اندازه «ب-۱» شانس رخنه کردن در اعماق قلمرو روسیه را ندارد. هواپیمای ب-۵۲ در اصل برای آن ساخته شده که بتواند بعنوان يك جنگ افزار استراتژیکی در بالاترین ارتفاعات پرواز کند، اما مدرن ترین مدل های ب-۵۲ که ابتدا در سالهای ۱۹۵۹ تا ۱۹۶۹ ساخته شد و سپس به تجهیزات هدایت کننده پیشرفته تر مجهز گردیده بر آن توانایی بخشیده است که ارتفاع خود را حتی به ۲۰۰ پا از سطح زمین (با سرعت ۴۰۰ میل در ساعت) نیز کاهش دهد.

بالاوه در برابر پیشرفتی که در تجهیزات دفاع هوایی شوروی حاصل شده و یا از این پس حاصل خواهد شد. از هواپیمای ب - ۵۲ میتوان بجای وسیله‌ای برای نفوذ کردن در شبکه دفاعی روسیه بعنوان یک «بمب افکن حامل» استفاده کرد. ماموریتی که به این نوع بمب افکن داده میشود تحویل دادن موشکهای موتور دار و هدایت شونده در شعاعی است که میتواند در آن به هدفهای خود برسد گرچه یک بمب افکن حامل خود نمی‌تواند به مرزهای شوروی برسد، اما در عوض قادر است با رها کردن رگباری از موشکهای موتور دار (موشکهای کرویز) سیستم دفاعی شوروی را فلج کند طبق نظری که از طرف «هارولد براون» وزیر دفاع امریکا اظهار شده است تمام هدفهای مهمی را که امروز در اتحاد شوروی وجود دارند میتوان بوسیله موشکهای «کرویز» با استفاده از شیوه تحویل شدن از طرف هواپیماهای «حامل» در هم کوبید.

موشکهای موتوردار و هدایت پذیر «کرویز» اساسا جنگ افراهایی هستند که میتوان آنها را با در نظر گرفتن پیشرفتگی و تفاوتی که بوسیله عامل زمان بوجود آمده است با بمبهای پرنده معروف آلمان نازی در جنگ دوم جهانی مقایسه کرد آنچه که موشک «کرویز» نام دارد در واقع هواپیمای جت کوچک و بدون خلبانی است که میتوان آنرا از خشکی از عرشه کشتی‌ها و یا از زیر بال هواپیماهای حامل بحرکت در آورد. موشکهای «کرویز» که اکنون در اختیار نیروی هوایی امریکا قرار دارند با سرعت ۵۵۰ میل در ساعت و تقریبا در ارتفاع ۵۰ پایی سطح زمین پرواز میکنند با سرعتی در این حدود مخصوصا با ارتفاع تا بدین اندازه نازل موشکهای «کرویز» میتوانند به زیر خط «رویت» رادارهای شوروی بخزند و بمبهای اتمی ۲۰۰ کیلویی را که در کلاهک خود دارند با ضریب دقیقی حیرت آور، تقریبا در ۱۰۰ پایی هدف فرود آورند، یک نوع از این موشکها که اختصارا، «آل-سی-ام-آ»، (موشکهای کرویز) هواپرتاب، نامیده می‌شود دارای

۷۵۰ میل برد پرواز است نوع دومی از این موشکها نیز وجود دارد که به «آل-سی-ام-ب» موسوم است مخازن سوخت فوق العاده ای دارد که برد آن را تقریبا به ۱۷۰۰ میل افزایش میدهند.

هواپیماهای ب - ۵۲ برای حمل موشکهای کرویز امتیاز خاصی بر بمب افکن های ب - ۱ دارند. در طرحهایی که بوسیله وزارت دفاع امریکا تهیه شده مجوز کردن هر یک فرزند از انواع اصلاح شده ب - ۵۲ ها به موشک کرویز از گونه های آل - سی-ام - آ و آل - سی-ام - ب پیش بینی شده است.

زیر بال ب - ۱

بالاوه بر این ۸ فرزند که در داخل هواپیمای حامل قرار خواهند گرفت میتوان ۱۲ فرزند موشکهای موتور دار هدایت شونده از نوع آل - سی-ام - ب را نیز در زیر بال یک ب - ۵۲ حامل نصب کرد به اینکه مخزن بمب هواپیمای ب - ۱ برای حمل ۲۴ فرزند موشک کرویز از نوع «آل - سی-ام-آ» گنجایش دارد، ولی کوچکتر از آن است که بتواند برای حمل آل - سی-ام-ب مورد استفاده قرار گیرد از این گذشته تعبیه موشکهای کرویز در زیر بال بمب افکن های ب - ۱ بکلی غیر ممکن است.

نیروهای زمینی و دریایی امریکا هیچیک از انصرافی که در دولت کارتر برای دنبال کردن طرح تولید بمب افکن های ب - ۱ پیدا شده نگرانی و یا ناراحتی خاص احساس نمیکنند چون این تصمیم لاقابل گشایش در منابع و مقدمات بودجه‌ای به سود سیستم‌های ادوات جنگی دیگری که مورد علاقه نیروهای زمینی و دریایی هستند بوجود می‌آورد.

اما در نیروی هوایی امریکا بنظر میرسد که متروک ماندن طرح بمب افکن های ب - ۱ ضربه‌ای واقعا در هم شکننده بوده است درست است که حتی در نیروی هوایی امریکانیز طرفداران بمب افکن‌های خلبان‌دار در اکثریت قرار دارند، ولی بهر حال بسیاری از افسران نیروی هوایی احتجاج می‌کنند که ب - ۵۲ بطور ساده بیش از آن قوت و قدیمی و از نظر مجهز بودن به تجهیزات و سیستمهای

هواپیمایی و ادوات مقابله الکترونیکی پیش از آن از مد افتاده است که بتوان نقش سومین را در تجهیزات استراتژیکی امریکا ایفا کند.

ظرفیت

مدافعان ب - ۵۲ برای این هواپیما امتیازات روشنی از لحاظ کار آیی به ازای هزینه حذف شده قایلند و ادعایکنند که ب - ۵۲ قادر است ظرفیت استراتژیکی و تهاجمی خاص خود را (حتی بهتر از ب - ۱) داشته باشد طرفداران ب - ۵۲ و ب - ۱ خواهند توانست در سیستمهای دفاعی شوروی نفوذ کنند با وجود این حتی در میان هوا خواهان ب - ۵۲ نیز این نگرانی تردید آمیز بیش و کم احساس میشود که آیا پرنده کهنسال آنان خواهد توانست تقریبا تا دو دهه دیگر هنوز هم در آسمان باقی بماند یا خیر.

هواپیما بمب افکن ب - ۱ بنام
BUZ HELLO

این روزها در بیشتر روزنامه‌های عمومی دنیا در مورد تصمیم رئیس جمهوری امریکا در باره متوقف نمودن ساخت هواپیمای بمب افکن ما فوق سرعت صوت ب - ۱ که دنیائی را به تعجب وا داشته است مطالبی ذکر میشود مجله معروف TIME در شماره ژوئن خود صفحات زیادی را به این هواپیما اختصاص داده و درباره این هواپیما مطالبی نوشته و آنرا با هواپیمای بمب افکن ب - ۵۲ مقایسه که ما اکنون خلاصه‌ای از آنرا باطلاع خوانندگان مجله آسمان ایران میرسانیم.

مشخصات هواپیما ب - ۱

بمب افکن ب - ۱ که ساخت کارخانجات راکویل میباشد با همکاری کارخانه نورت امریکن ساخته شده است.

حداکثر سرعت این هواپیمان در حدود دو برابر سرعت صوت ۱۳۲۰ مایل در ساعت میباشد طول هواپیما ۱۵۰ پا و دو و یک دوم اینچ است سطح بال آن ۱۳۶ فوت مربع و هشت و یک دوم ایچ مربع و بدون بتزین گیری شعاع عمل آن ۶۱۰۰ مایل است و ارتفاع ۸۰۰۰۰ پا حداکثر ارتفاع پرواز آن است

هواپیما سازی بریتانیا

صنایع

صنایع هواپیما سازی بریتانیا

سالهای آخر دهه ۷۰ صنایع هواپیما سازی انگلستان با تغییرات عمده‌ای روبرو است. ملی شدن این صنعت در بریتانیا با ادغام شرکت‌های سازنده هواپیماهای بازرگانی و نظامی مثل بریتیش ایر کرافت کورپوریشن و هاکر سیدنی، ساینامپکر و اسکاتس اویشن و ایجاد یک شرکت ملی واحد بنام بریتیش ابرواسپیس کورپوریشن با مشکلات زیادی از جمله هماهنگ کردن فعالیت‌های بازرگانی که در دست اقدام است روبرو می‌باشد. باره ادامه پروژه‌های ساخت هواپیماهای بازرگانی که در دست اقدام است روبرو می‌باشد. بعضی از این تصمیمات همکاری‌های بین‌المللی درباره پژوهش‌های علمی و پیشرفت صنعت هواپیما سازی در جهان را در بر می‌گیرد که انگلستان تجربه زیادی در این رشته دارد بحث اساسی اینست که آیا صنایع هوایی انگلیس در رشته هواپیماهای بازرگانی بایستی همکاری خود را با شرکای اروپائی خود ادامه دهد یا اینکه از همکاری شرکت‌های هواپیما سازی امریکا بر خوردار گردد و یا همکاری مشترک با سایر کشورهای اروپائی را

با صنایع هوایی امریکا آغاز کند.

صنایع هوایی بریتانیا در حال حاضر پس از امریکا وسیع‌ترین و پیشرفته‌ترین صنایع هوایی جهان است در هواپیماهای بازرگانی و نظامی و موتور هواپیما، هدایت کننده مهمات، وسائل بدکی هواپیما و صنایع فضائی در سال ۱۹۷۶ با وجود رقابت‌های جدید بین‌المللی صادراتی معادل ۹۰۰ میلیون لیره استرلینگ داشته است که هواپیما سازی و موتور هواپیما دارای سهمی مساوی و لوازم بدکی و هدایت کننده مهمات در ردیف بالاتر قرار داشته است با در نظر گرفتن همکاری‌های بین‌المللی برای ساخت هواپیما در انگلستان اضافه صادرات واردات بالغ بر ۳۰۰ میلیون لیره استرلینگ بوده است.

علاوه بر صادرات ماشین آلات و هواپیما انگلستان متخصص نیز صادر میکند اخیرا کمپانی بریتیش ایر کرافت کورپوریشن قرار دادی به مبلغ ۴۰۰ میلیون لیره استرلینگ با عربستان سعودی و یک قرار داد کوچکتر با کشور عمان برای دادن پروژه یک سیستم کامل دفاعی شامل هواپیما هدایت کننده اسلحه و وسائل بدکی و آموزش افراد نظامی برای استفاده از این سیستم

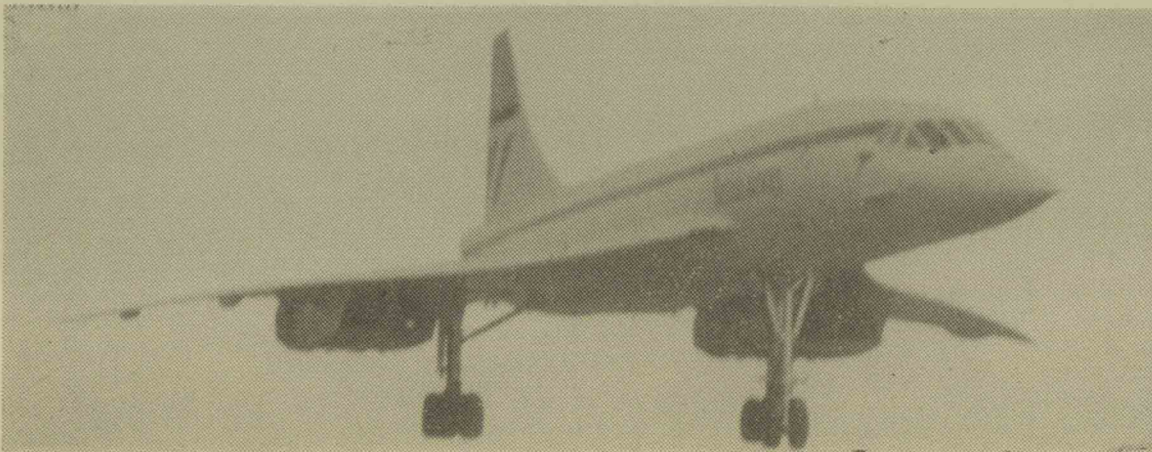
دفاعی منعقد نموده است

ادامه فعالیت و قدرت صنایع هوایی انگلیس در سالهای آینده بستگی به حل مشکلات سیاسی و تکنیکی که هم اکنون با ملی شدن این صنعت در انگلستان بوجود آمده است این مقاله توضیح مختصری است در باره صنایع هوایی انگلستان در حال حاضر و پیشرفتهای آینده آن.

هواپیماهای بازرگانی

هواپیماهایی که بیش از همه جاب توجه مردم را کرده هواپیما کنکور است و موردیکه با سرنوشت آن بستگی پیدا میکند اجازه مقامات هواپیمائی امریکا برای بزمین نشستن این هواپیما در فرودگاه جان اف کندی نیویورک که دروازه بازار پرسود آتلانتیک شمالی است میباشد بدنیال آن پرواز آزمایشی بریتیش ایرویز و ایر فرانس به فرودگاه دولتی واشینگتن جائیکه دستگاههای دقیق اندازه گیری صدا این پروازها را شدیداً کنترل میکند و مقررات سروسی شدیدی که درباره هیچ هواپیمائی انجام نمی‌گیرد درباره کنکور در این فرودگاه مرعی است.

در اولین برنامه سالیانه پرواز کنکور در بریتیش ایرویز) شرکت هواپیمائی بریتانیا حدود ۱۸



هواپیمای کنکور

هزار نفر مسافر را در پروازهای خود به واشنگتن و بحرین شرکت هواپیمایی فرانسه (ایر فرانس) متجاوز از ۲۹ هزار مسافر در مسیر واشنگتن و کارا کاس و جنوب آتلانتیک حمل نموده است در سرویس به واشنگتن هر شرکت هوایی حدود ۱۲ هزار مسافر حمل نموده یا حد متوسط مسافر برای ایرفرانس ۷۰٪ و برای بریتیش ایرویز ۹۰٪ با در نظر گرفتن ظرفیت محدود در این مسیر حد متوسط بدست آمده نسبت به هواپیماهای دیگر خیلی بالا است و نشان دهنده تقاضای خارج از حد از سرویس کنکورد است بطوریکه ۸۰٪ بلیطهای فروش رفته برای ایر فرانس در خارج از فرانسه بوده است .

با اینکه هواپیمای کنکورد مورد توجه خاص مسافران هوایی بوده است ولی بعات عدم استفاده کامل از ظرفیت موجود پرواز بین این هواپیما و مسیرهایی که در سرمایه اولیه آن منظور شده بود زبان هنگفتی متوجه دولت بریتانیا و فرانسه گردیده است مثلاً پرواز به بحرین نقطه اتصالی بود به استرالیا و پرواز به واشنگتن نیز بایستی به دالاس و تکزاس متصل میگردد نیویورک یا یکی از بنادر شرقی امریکا کلید مشکل گشای کنکورد است و در صورت باز شدن بندر نیویورک برای کنکورد امیدواری خواهد بود که مقدار سفارشات برای ساختن این هواپیما از ۱۶ فروندی که هم اکنون در دست است تجاوز نماید

با ساخت کنکورد که هم اکنون در برنامه همکاری دو کشور فرانسه و بریتانیا است چنین بنظر میرسد که ساخت هر گونه هواپیمای ما فوق صوت در آینده شرکت امریکا را برای موفقیت تجاری پروژه و پیشرفت آن لازم دارد

هواپیماهای مادون صوت

همکاری دولت بریتانیا در ساخت هواپیمای نسبتاً بزرگ با سرعت پائین تر از صوت و قدرت برد کوتاه و متوسط وسیله شرکت ها کرسیدنی قسمتی

از پروژه اتوبوس هوایی A30DB است که با همکاری کشورهای فرانسه و آلمان ساخته میشود

این هواپیما ۲۷۰ صندلی دارد و برای نقاطی که کثرت جمعیت زیاد است بایرد کوتاه و متوسط در بازارهای جهان بکار خواهد رفت بعات بحران بازرگانی سفارش ساخت این نوع هواپیما فقط به ۳۵ فروند رسیده است و کشورهای سازنده امیدوارند با رفع بحران بازرگانی سفارش این نوع هواپیما از سال ۱۹۸۰ بعد افزایش بیشتری خواهد یافت مخصوصاً که هیچگونه رقابتی از طرف سازندگان امریکائی برای ساخت مشابه این هواپیما در حال حاضر بوجود نیامده است امریکائیهها در حال مطالعه هستند که یک نوع کوچکتر این اتوبوس هوایی را با ظرفیت ۲۲۰ صندلی به بازار عرضه کنند .

کوچکتر از این هواپیما ساخت هواپیمای One. Eleven توسط بریتیش ایرکرافت کورپوریشن که تاکنون ۲۲۰ فروند آنرا فروخته ادامه دارد مدلهای جدیدی که هم اکنون برای فروش آماده است هواپیمای ۱۰۰ نفره از سری ۵۰۰ و ۸۰ نفره از سری ۴۷۵ - شرکت سازنده مشغول مطالعاتی است که تغییراتی بنا بر احتیاجات هر کشوری در این نوع هواپیما داده شود مثلاً در ژاپن سعی شده است که بعات کوچکی باند هواپیما که حدود ۱۱۲۰۰ متر است و فرود هواپیما معمولاً در شرایط هوایی نامساعد میباشد و بعات شکایت مردمی که در حوالی فرودگاهها سکوی دارند سیستم توربوجت را تغییر دهند

اولین هواپیماهای مدل Ore. Eleven

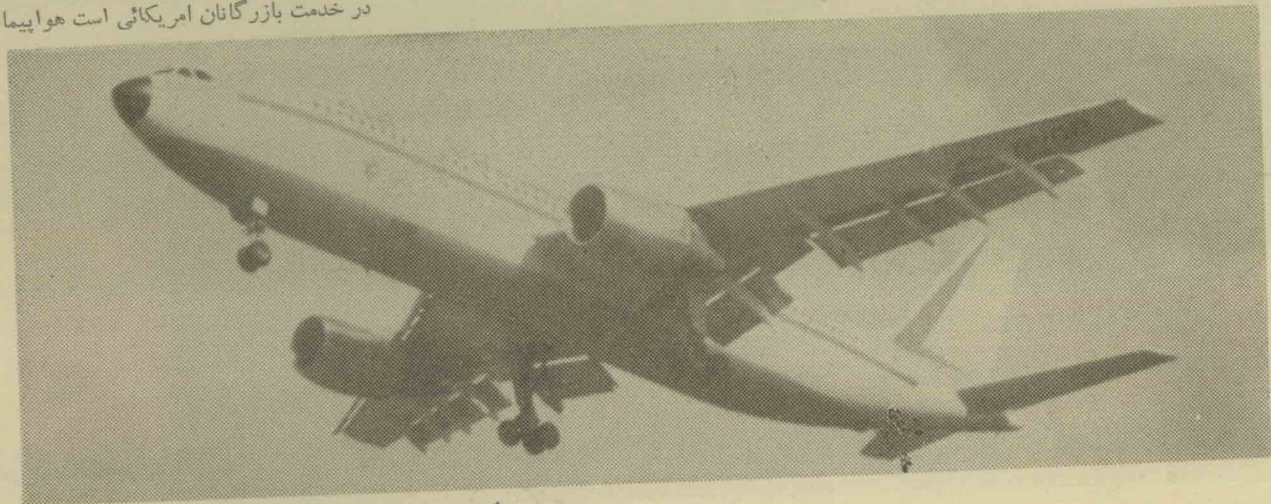
DC9 در سال ۱۹۶۰ به خدمت شرکت های هواپیمایی درآمد و برای جانشین کردن این هواپیماها که بایستی در سال ۱۹۸۰ انجام شود احتیاج به هواپیماهایی است که بتواند جوابگوی ازدیاد مسافر و امکانات دنیای پیشرفته امروز باشد

یک پروژه که باین منظور آغاز شده است هواپیمای ۱۵۰ صندلی مدل (X. Eleven) از کارخانه بریتیش ایرکرافت کورپوریشن است که مجهز به دو موتور جدید ۱۰ تنی از نوع Hish. By. Pass Ratiou Engine میباشد تغییراتی که در ساختمان دم - بال و دماغ و همچنین بدنه پهن تر از (One. Eleven) و یا تکیه به سیستم های ایمنی جدید و صرفه جوئی در مصرف سوخت و سرعت زیاد جانشین خوبی برای مدل One. Eleven میباشد

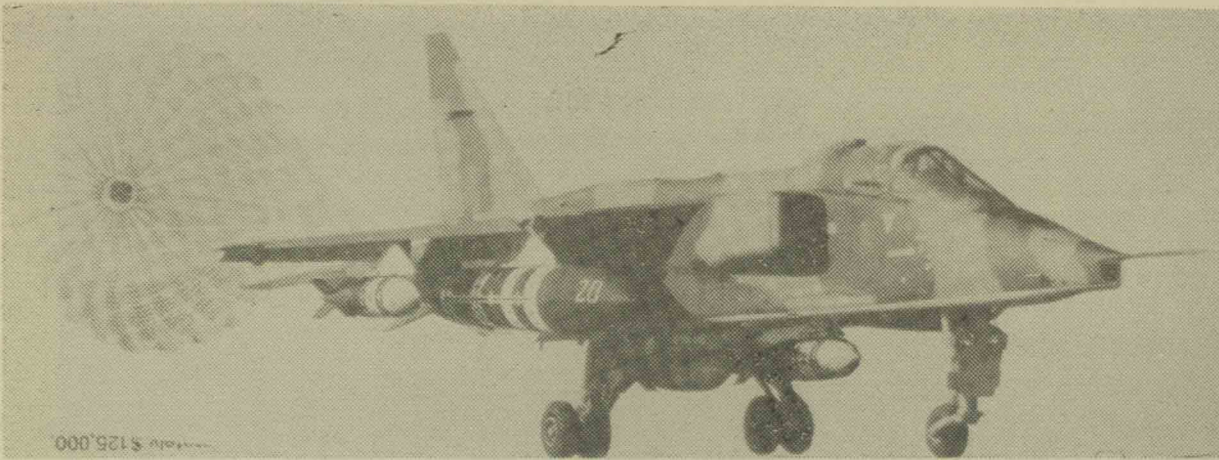
پروژه دیگری که هدفش متوجه مناطق کم جمعیت با برد کوتاه میباشد هواپیمای مدل HS146 ساخت کارخانجات ها کرسیدنی میباشد که دارای چهار موتور ALF 502 است و هدف سازندگان عرضه یک هواپیمای مطمئن با مصرف کم بوده یا اینکه ادامه ساخت هواپیما از سال ۱۹۷۴ مسکوت گذاشته شده است ولی پژوهش برای تغییراتی که میتواند جوابگوی تغییرات زمان پیشرفته امروز باشد ادامه دارد در عوض ساخت هواپیمای HS 748

توسط ها کرسیدنی که از نوع کوچکتری برای بازارهای جهان ادامه دارد و تاکنون بیش از ۳۰۰ فروند در ظرف مدت ۱۵ سال گذشته بفروش رفته است در مسافرتها کوتاه بازار مدل ۳۰۰ SD از همه گرمتر است مخصوصاً از وقتیکه ظرفیت صندلی آن به ۳۰ مسافر افزایش یافته است هواپیمای دیگری که موفقیت زیادی داشته است فیری بریتن نورمن ایلدنر و ترایز لندنور نوع نظامی آن بنام دیفندر Defender

که حدود ۷۰۰ فروند تاکنون بفروش رسیده هواپیماهای کوچک HS 125 برای استفاده های خصوصی و بازرگانی موفقیت زیادی در بازارهای امریکا داشته است و از ۳۶۰ فروند که فروش رفته ۲۰۰ فروند را موسسات امریکائی خریداری کرده اند و حتی در حال حاضر ۳۰ دستگاه از نوع (One. Eleven) در خدمت بازرگانان امریکائی است هواپیماهای



ایربوس (اتوبوس هوایی اروپا)



هواپیمای
جاگوار

یکی دیگر از سری هواپیمای هریر مارینام هریر است که برای نیروی دریایی انگلیس ساخته شده و در حال تکامل است شرکت هاگرسیدنی در یک پروژه نظامی دیگر فعالیت شایانی را ارائه داده است و آن هواپیمای هاواک (Hawak) که برای آموزش حمله بکار میرود و هواپیمای معروف نیمراد (Nimrad) که یک هواپیمای اکتشافی است

از نوع هاواک نیروی هوایی انگلیس تعداد ۱۷۵ فروند و نیروی هوایی فنلاند تعدادی سفارش داده است که برای آموزش بکار خواهد رفت

هواپیمای نیمراد (Nimrad) که با سیستم پیش اخطار حمله هوایی Airbon Esly Warnims Aircraft

مجهز است رقیب سر سخت برای هواپیمای بوئینگ E3 Awacs میباشد یکی دیگر از پروژه های وزارت دفاع انگلیس AST 405 میباشد که در آینده جانشین هواپیمای هریر و جاگوار خواهد شد پژوهش و سعی بر آن است که از شرکای اروپایی در بازار مشترک در پیشرفت و ساختن این هواپیما مدد خواسته شود.

جنگنده است برای ارتش فرانسه و انگلیس که حدود ۴۰۰ فروند به کارخانه سازنده سفارش داده شده است که ۳۰۰ فروند آن تحویل شده و اخیراً ۲۴ فروند برای صدور به خارج سفارش دریافت شده است

نوع دیگر هواپیمای نظامی ساخت بریتیش ایر کرافت کورپوریشن (استرایک ماستر Strike Master) میباشد که تاکنون ۱۶۵ فروند به خارج صادر شده است و سفارشات همچنان در حال افزایش است شاهکار صنعت هواپیما سازی شرکت هاگرسیدنی هواپیمای هریر است که در خدمت نیروی هوایی انگلیس و نوع AV-84 آن در خدمت نیروی دریایی امریکا است ارزش و قابلیت V/STOL این هواپیما هنگامیکه هواپیمای KIEV اتحاد جماهیر شوروی در مدیترانه یا V/STOL - YAK-36 ظاهر شد برای دوارتس امریکا و انگلیس بیشتر شد

نیروی دریایی امریکا هم اکنون تعداد ۱۰۰ فروند هریر AV-8A در خدمت دارد و انتظار میرود که تعداد آن را در آینده نزدیک به ۳۰۰ فروند برساند این پروژه بطور مشترک برای پیشرفت تکنیکی این هواپیما به همکاری کمپانیهای سازنده هواپیما در امریکا همراه خواهد بود

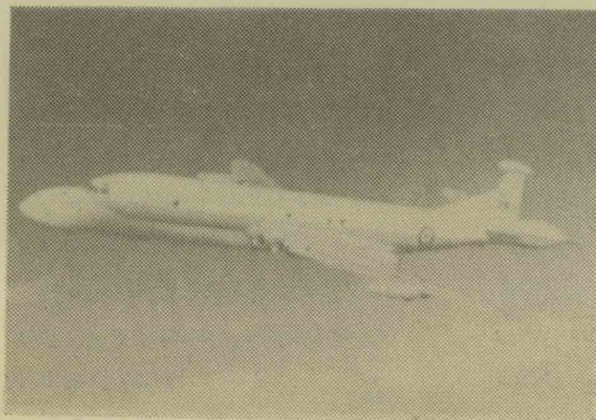
بازرگانی مختلفی که توسط شرکتهای انگلیسی ساخته و بازارهای جهان عرضه شده است نشان دهنده صنعت پیشرفته هواپیما سازی در انگلستان است و بایستی صبر کرد و دید که مسئولان شرکت ملی هواپیما سازی انگلیس چه تصمیماتی را در سالهای آینده برای پیشرفت این صنعت خواهد گرفت

هواپیماهای نظامی

در ساخت هواپیماهای نظامی کشور انگلیس با همکاری فرانسه - آلمان و ایتالیا مقام و رتبه خود را در این زمینه همچنان نگهداری کرده است. کمپانی بریتیش ایر کرافت کورپوریشن با همکاری ام - بی بی آلمان و ایرینالیا از ایتالیا مسئول ساخت پاناو یا تورنیدو و همکاری شرکت داسولت بری کت فرانسه ساخت سی بی کت جاگوار را بعهده دارد

پاناویا تنها شرکت بین المللی است که برای ساخت هواپیمای نظامی تشکیل شده - هواپیمای پاناویا تورنیدو یا هواپیمای جنگی همکاره که هم اکنون مشغول ساختن ۸۰۰ فروند آن میباشد بزودی مورد استفاده ارتشهای ایتالیا - آلمان و بریتانیا قرار خواهد گرفت و جانشین خوبی برای هواپیماهای جنگی Oenberra

و F. 104 (Star Fisher) میباشد تورنیدو هواپیمایی است که شکل هندسی آن قابل تغییر با بالهای قابل تغییر جهت بالها را میتوان بجلو برد این سرعت زیاد در سطح پائین و قابلیت مانور آن بسیار زیاد است بالها را میتوان بجلو برد برای سرعت زیاد در سطح هر سه کشور تورنیدو را برای حمله های مابین خط رادار دشمن بکار میبرند و نیروی هوایی بریتانیا نوع دفاع هوایی آن را برای جلوگیری حملات هوایی و نگهداری در سطح بسیار بالا بکار میبرد جاگوار (Jagvar) یک نوع هواپیمای



هواپیمای نیمراد



تاریخچه پیدایش چتر نجات

از مربی چتر باز رحمت الله شیوائی

تاریخچه چتر نجات را به زمانهای خیلی قدیم نسبت میدهند و در بعضی از یادداشت ها گفته شده که چتر بارانی شبیه چتر نجات را چینی ها برای فروداز دیوار بزرگ چین در سال ۱۳۰۶ میلادی بکار برده اند.

البته این افسانه ای بیش نیست ولی منطقی بنظر میرسد مخترعین چتر های بارانی ممکن است چیزی را شبیه چتر نجات ساخته باشند که قادر باشد سرعت سقوط انسان را بکاهد.

در سال ۱۴۹۵ میلادی «لئوناردو داوینچی» دانشمند ایتالیائی ثنوری استفاده از چتر را ارائه نمود. داوینچی در کتاب معروف خود بنام

«CODEX ATLANTICUS» به مقاومت هوا و اینکه این مقاومت می تواند وزن انسان را در هوا نگهداری کند اشاره کرده است. داوینچی طرح چتر نجات ۳۶ فوتی را که از چترهای پرسنلی اتوماتیک امروزی بزرگتر بود و نفر استفاده کننده از این چتر میتواند سلامت به زمین فرود آید، آاده نمود، نظریات داوینچی بمرحله عمل درنیامد و در مورد طرح و گفته هایش نیز چیزی منتشر نگردید. فستو فرانزیو (FAUSTO VERANZIO) ریاضی دان ایتالیائی در سال ۱۵۹۵ میلادی همان طرحی را که داوینچی ارائه نموده بود دنبال کرد. نظریات

فرانزیو منتشر گردید ولی هیچوقت طرح چتر ساخته نشد و مورد استفاده قرار نگرفت. کتاب معروف فرانزیو «MACHINE NOVAE» نام داشت. سالها سپی شد و هیچگونه اشاره ای نسبت به چتر نجات نگردید. در سال ۱۶۰۰ میلادی گزارشاتسی از سیام رسید که قابل قبول نبود ولی ارزش یادآوری داشت.

در گزارشات آمده بود که دلقک پادشاه سیام بباستن ۲ چتر بارانی بزرگ به کمر بندش از ساختمان های مرتفع پرش انجام میداده است و پادشاه از دیدن این عملیات لذت می برده است. در سال ۱۷۸۳ میلادی سباستین

لنورمساند (SEBASTIEN)
 (LENORMAND) پروفیسور در تکنو-
 لوژی و رئیس صنایع دستی هنرهای زیبا
 فرانسه آزمایشات جالبی ارائه نموده
 است. اولین آزمایش او روی حیوانی
 انجام شده و خود ادا نموده است که از
 برج مراقبتی با چتر ابداعش که ۱۴ فوتی
 بوده و نصف اندازه چترهای نجات
 پرسنلی امروزی است پریده است. لنور-
 ماند این چتر را بخاطر نجات و پرش
 از ساختمانهایی که در حال آتش سوزی
 است ساخته بود ولی مورخین حدس
 زده اند که پروفیسور لنورماند، خود پرشی
 انجام نداده و فقط از وجود حیوانات
 استفاده کرده است.

در سال ۱۷۸۵ میلادی یک نفر
 فرانسوی دیگر بنام جی - پی - بلانشارد
 (BLANCHARD) که بسالونیسست
 مشهوری بود سگی را در زنبیل قرارداد
 و وسیله چتر از ارتفاع زیادی رها نمود
 و خود ادا کرد که در سال ۱۷۹۳ میلادی
 از بالون، پرش انجام داده و پایش
 شکسته است ولی نتوانست ثابت کند که
 شکستگی پایش به دلیل پرش با چتر است
 بهر جهت این سؤال پیش می آید که چه
 کسی اولین پرنده با چتر نجات از بالون
 است؟

در سال ۱۷۹۷ میلادی مورخین
 اولین پرش چتر بازی را از بالون توسط
 یک نفر فرانسوی بنام آندره ژاک - گارنرین
 (ANDRE JACQUES
 GARNERIN)
 که از ارتفاع ۲۰۰۰ پائی از سطح
 زمین روی پاریس انجام شده بود گزارش
 وثبت نمودند او که با چترش بطور معلق

به بالون آویزان شده بود به برادرش که
 هدایت بالون را عهده دار بود علامت
 داد تا دهانه فرار چتر را از بالون بنام
 « گاندولا » جدا سازد و توانست سالم به
 زمین فرود آید. گارنرین را میتوان
 نخستین پرنده چتر باز نامید این شخص
 مجدداً در سال ۱۸۰۲ میلادی اولین پرش
 خود را با موفقیت در انگلستان انجام
 داد. یک نفر تماشاچی بنام رابرت کاکینگ
 (Robert Cocking) سالها روی
 طرحهای مختلف چتر نجات بررسی
 نمود و طرحی را بوجود آورد که مطمئن تر
 بنظر میرسد. وی با چتر نجات ابداعش
 در سال ۱۸۳۷ میلادی در « کنت » انگلستان
 پرش نمود ولی متأسفانه در اثر باز نشدن
 چتر کشته شد و از او میتوان بعنوان اولین
 قربانی چتر باز در تاریخ چتر بازی نام
 برد.

در سال ۱۸۳۰ میلادی جان وایز
 (Gohn Wise) بالونیسست آمریکائی
 از بالونی که در ارتفاع ۱۳۰۰۰ پائی
 زمین بود پرش انجام داد و سالم به زمین
 فرود آمد، این پرش در ایالت پنسیلوانیای
 آمریکا اجرا شد. با گذشت زمان و
 تغییراتی که در ساختمان چترهای نجات
 صورت گرفت چتر بصورت امروزی در
 آمد.

پرش چتر بازی از بالون تا جنگ
 جهانی اول ادامه داشت و در حدود ۸۰۰
 بالونیسست توانستند از بالونهای خود
 پرش انجام دهند. در سال ۱۹۰۳ میلادی
 هواپیما اختراع شد ولی متأسفانه هنوز
 چتری برای خلبانان ساخته نشده بود و
 آنها مجبور بودند در صورت بروز حادثه
 با هواپیما به زمین بخورند و جان خود
 را از دست بدهند مبهذا کشورهای
 انگلستان - آمریکا - و ایتالیا مشترکاً
 کارخانه چتر سازی بنام اروین (Eryin)
 بوجود آوردند.

نمایشات جالب چتر بازی روز بروز

در آمریکا رونق بیشتری میگرفت در
 صورتیکه در اروپا ب فکر ساختن چتری
 بودند تا خلبانان و کسانیکه با بالون سر
 و کار دارند در موقع بروز حادثه جان
 آنها را نجات دهند. باشگاه هوائی
 فرانسه مبلغ ۱۰ هزار فرانک برای کسی
 که بتواند چتر کاملی را ارائه دهد
 جایزه تعیین نمود و بالاخره در سال ۱۹۱۰
 میلادی چتر مورد نظر اختراع شد. در
 سال ۱۹۱۱ میلادی اندیشه پرش خلبانان
 از هواپیما قوت گرفت و این عمل وسیله
 البرت - بری و گرانت مورتون انجام
 شد ولی شوروی پرش خلبانان مخالفت
 کرد و عنوان نمود که ممکن است
 خلبانان مورد وسوسه قرار گرفته و بدون
 آنکه هواپیما دچار سانحه ای شده باشد
 هواپیما رها کرده و با چتر نجات بیرون
 بیروند و خسارت بیار آورند. مورتون
 در سال ۱۹۱۱ در اطراف کالیفرنیا
 آمریکا از هواپیمائی از نوع «رایت-بی»
 بیرون پرید و ثابت نمود که اگر
 هواپیما دچار سانحه شود خلبانان
 به آسانی میتوانند جانشان را نجات
 دهند.

بطور کلی با تغییراتی که بمرور
 زمان در شکل و ساختمان چترهای نجات
 پدیدار شده چتر نجات بصورت چترهای
 امروزی در آمده است. از چترهای
 مخصوصی که ساخته شد میتوان چترهای
 نجات زیر را نام برد:

آمریکائیها از چتر نوع استیون
 (Steven) - انگلیسیها از چتر نوع
 اسپنسر (Spancer) و فرانسویها
 از چتر نوع اس - تی - آ (S.T.A)
 استفاده مینمودند.

نقش زنان

در امور هواپیمائی

از میهمان‌داری تا خلبانی و مدیریت تشکیلات

شرکتهای هواپیمائی

علیرغم شاهکار لیندبرگ در سال ۱۹۲۷ شرکتهای هواپیمائی کماکان برای یافتن مسافرین هوایی با مشکل روبرو بودند. در سال ۱۹۳۰ عامه مردم تیتراهای زیادی درباره سوانح هوایی مطالعه نمودند و حتی زمانیکه ترس و بیم مسافرین از پرواز ریخته و کم شده بود خلبانان برای رفع نیاز مسافرین در پرواز با اشکال مواجه میشدند.

برای حل مشکل آقای استیو استیمسون مدیر شرکت هواپیمائی بوئینگ در سان فرانسیسکو مصمم با استخدام میهمان‌دار برای هواپیماهای مسافری شد. بنا بر این زمانیکه خانم «ان چرچ» که دوره پرستاری را طی کرده و عاشق و دلخسته پرواز بود بدفتر وی وارد شد و پیشنهاد نمود که خانم‌ها را جهت پذیرائی و کارهای داخلی هواپیما استخدام کند بلافاصله پذیرفته شد. بخصوص که خانم ان چرچ آخرین صحبتش این بود که: «چگونه مردی میتواند بگوید از پرواز میترسد در حالیکه یک زن در هواپیما مشغول پذیرائی و خدمت در هواپیماست».

رئیس آقای استیمسون در ابتدا باو یک جواب خشک و خالی داد: نه! ولی هنگامیکه وی با آقای بت با ترسون که معاون رئیس هواپیمائی بوئینگ و از شخصیت‌های درجه اول شرکت هواپیمائی بوئینگ بود مرجه کرد، نامبرده بطور تردید آمیز با پیشنهاد آقای استیمسون مبنی بر استخدام خانم ان چرچ بمدت سه ماه بطور آزمایشی نظر موافق داد و استیو خانم چرچ را سرپرست میهمان‌داران کرد و ضمناً از او خواست که هفت نفر دیگر از خانم‌ها را که نرس باشند برای همین منظور استخدام نماید.

اگر این آزمایش بطور موفقیت آمیز انجام میگرفت در نتیجه مسافران از وجود مهمان‌داران زن در هواپیما آگاه میگرددند که علاوه بر جلب اعتماد آنان بیشتر علاقمند به پرواز و مسافرت با هواپیما میشدند.

لیکن جهت استخدام مهمان‌داران زن شرایطی از جمله شخصیت فردی، طول قد ۱۶۰ سانتی متر، وزن ۵۲ کیلوگرم و سن ۲۵ سال لازم بود، ضمناً

میبایستی مجرد هم باشند. آزمایش اولیه روز ۱۵ ماه مه سال ۱۹۳۰ آغاز شد در ابتدا کارمندان اران شامل ۲ وظیفه جداگانه بود: اولین وظیفه آنان شامل پذیرائی مسافرین با غذاهای سرد و نوشابه و سیگار و در صورت لزوم دادن قرص ضد تهوع، به آنها که به پرواز عادت نداشتند و با کمک به آنها که مریض میشدند و هدایت آنها به دستشویی بوده تا احتمالاً در خروج اضطراری را اشتباهاً بجای آن باز نکنند و وظیفه دوم آنان بنزین گیری هواپیما - بازرسی ارتفاع سنج و حمل و جابجا کردن چمدانهای مسافرین و شستن کف هواپیما و تهیه جا و غذا برای مسافرین (هنگامیکه هواپیما در نقطه پیش بینی نشده فرود می‌آمد) بود تا پرواز ادامه یابد. بدون در نظر گرفتن حوادث و ماجراها آزمایش موفقیت آمیز بود.

در سال ۱۹۳۱ علیرغم کسادی امور، پروازهای تجاری بطور تدریجی پیشرفت مینمود و هنگامیکه شرکت هواپیمائی ایسترن با پیروی از شرکت بوئینگ تصمیم



باستخدام میهماندار گرفت ۱۰۰۰۰ درخواست از بین نرسها ودرجات تحصیلی بالاتر برای پرواز بعنوان میهماندار دریافت نمود و به اولین نفری که باین منظور استخدام شدند گفته شد «بامسافرین طوری رفتار کنید که فکر کنند درخانه خودشان هستند»

خانم «ماریون کوک» اولین میهماندار زن شرکت هواپیمائی ایسترن بود که با يك هواپیمای ۱۸ نفره «کورتیس کوندور» پرواز نمود که ظرفیت مسافرین این هواپیما ۶ نفر بیش از هواپیمای بوئینگ بود. خانم کوک میگفت درابتدا تعدادی روزنامه چندتا آدامس و مقدارى پنبه که مسافرین در گوشه‌هایشان بگذارند و تعدادی کپسول آمونیاك باخود همراه بردیم. او هم چنین اظهار میداشت که درسال ۱۹۳۱ ما تعداد مسافرین کمی داشتیم و من برای اینکه تعادل هواپیما حفظ شود در انتهای هواپیما می‌نشستم ضمناً ما يك ترموس قهوه و مقدارى كلوچه در هواپیما داشتیم ولی اغلب مسافرین از خوردن در هواپیما وحشت داشتند سال بعد شرکت هواپیمائی ایسترن توانست مسافت نیویورک به میامی را در ۱۴ ساعت پیماید در سال ۱۹۳۳ شرکت مزبور بعلت افزایش تعداد مسافرین خود برای میهمانداران صنایعهای تاشونده تهیه و در هواپیما تعبیه نمود.

اگر میهمانداران میتوانستند خوب کار کنند روی زمین هم کارشان خوب بود لذا در مصاحبه‌ای که در سال ۱۹۳۳ با خانم کوک بعمل آمد و از رادیو پخش شد، وی نظریه خود را باین ترتیب اعلام نمود که: «میهماندارى هواپیما نیز شغلى مانند پلیس شدن، خلبانی و کابوی بودن برای جوانان آمریکائی است». صنعت هواپیمائی بخصوص با اضافه کردن وسائل اولیه کمک ناوبری بسوی ایمنی و بی خطری بیشتر پیشرفت میکرد و زنها نیز سعی داشتند این مسئله را ثابت کنند. در سال ۱۹۳۳ خانم «آن مورو لیندبرگ» که بطور چشمگیری خجالتی بود و خیلی شرمه حرف میزد بعنوان کمک خلبان، ناوبر و اپراتور رادیو در پرواز

مشهور شوهرش در عبور از اقیانوس بمنظور تأسیس احتمالی يك شرکت جدید هواپیمائی انجام وظیفه نمود و امیلیا ارهارت که سرانجام معاون رئیس شرکت هواپیمائی «بوستون اندمین» گردید به آموختن فن خلبانی موفق شد. خانم جکسی کوچران که بعدها گرداننده شرکت نورث ایست گردید و در سال ۱۹۳۰ مشهورترین خلبان مسابقه‌های پروازی شد و برنده جایزه بندیکس پرواز قاره‌ای در سال ۱۹۳۸ و مسابقه پرواز بین نیویورک و میامی در سال ۱۹۳۹ گردید و بالاخره هواپیماهای نظامی را از کانادا بریتانیا پرواز داد، هنگامیکه در سال ۱۹۴۳ کشور آمریکا خلبانی نظامی را برای زنان ممنوع کرد، وی سرپرستی گروه زنان خلبان هواپیمائی نیروی زمینی را به عهده داشت.

هنگامیکه جنگ خاتمه یافت پرواز بطور چشمگیری يك شغل برجسته شده بود. مخصوصاً برای زنان میهماندار هواپیماها - ستارگان سینما اغلب جزو مسافرین بودند و خطوط هواپیمائی میخواستند بهر طریق با اطلاع عموم مردم برسانند که ستارگان دلخواه آنان از قبیل «فردآستر» و سایر شخصیت‌های

مشهور مثل النور روزولت و خواهران اندروز و... بلیط هواپیما خریده و با هواپیما مسافرت کرده‌اند.

یکی از میهمانداران با سابقه که شغل خود را در سال ۱۹۴۵ شروع کرده بود میگفت «با این شغل ستاره سینما شدن دیگر ساده شده است کافیس که زیبا باشی و ترا ببینند».

علیرغم فریبندگی این شغل، زنان میهماندار هواپیماها بندرت بیش از دو سال پرواز میکردند. برای آنان این يك شغل «حرفه‌ای» نبود، بنظر میرسد بیشتر برای لذت بردن و تا زمان ازدواج باشد درحقیقت این شغل برای آنان بیشتر بعنوان يك حادثه جوئی و در انتها بتور زدن يك شوهر محسوب میشد.

در هواپیمائی چیزها خیلی زود تغییر میکنند، هواپیماهای نظامی برای منظوره‌های تجارتمی مورد استفاده قرار گرفتند. تکبیک‌های پیچیده جایگزین تکبیک‌های سابق شد. هواپیماهای چهار موتوره ساخته شد.

پذیرائی باغذای گرم در هوا عملی گردید ولی هنوز هم میهمانداران مسئول تنظیم درجه حرارت داخل هواپیما بودند (معمولاً سیستم تنظیم کننده درجه حرارت

داخل هواپیما در کف هواپیماها قرار داشت).

ماهیت کار در ابتدا این بود که خدمات پروازی را تا آنجا نیکه میتواند گسترش دهند. آنها که کارشان امور پروازی بود توجهشان به تکنیکهای پیشرفته - سرو مشروب و در مورد مردان فقط پرواز کردن بود.

در شرکت هواپیمائی یونایتد یک استثناء وجود داشت، آقای تپ پاترسون همان مدیر کهنه کار که سماجت میکرد و میگفت دخترها از در دیگر وارد شوند اصولاً این فکر که میهمانداران هواپیما - هایش تبدیل به پیشخدمت بار شوند و فقط مشروب سرو کنند بمرغزش خطوط نمیکرد. ولی بهرحال او نخستین شرکت هواپیمائی درجه اول را بوجود آورد.

سالهای قبل از عصر جت سالهای خوب مسافرتین و میهمانداران هوائی بود. زنان شانس این را داشتند که با مسافرتین مرد «خوش و بش» کنند و مجبور نبودند تا قبل از نشستن سرگرم انجام چندین کار مختلف باشند. مسافرتین هم تجربه تازه ای را کسب واز اینکه با هواپیما سفر میکنند اظهار خوشوقتی میکردند.

هنگامی که در سال ۱۹۵۸ جت پا بمیدان گذاشت و شروع پروازهای سریع و پر مسافر را بدنبال آورد همه چیز بسرعت تغییر کرد. میهمانداران قدیمی با دیدن یونیفرمهای جدید و رنگارنگ که با نحوه کار خطوط هواپیمائی جت هماهنگی داشته باشد تصور کردند فراموش و در طرجهای جدید گم میشوند. لباسهای قدیمی میهمانداران هواپیماها که پوشیده و بلند بود جای خود را به شلوارکهای داغ و مینی ژوپ داد.

بعضی از پوسترهای تبلیغاتی نمایانگر این بود که میهمانداران هواپیما نه فقط یک شغل دلخواه همگان است بلکه آن کس که سکسی تر است ترجیح دارد.

پیشرفت پرواز مسافرتی با هواپیماهای

جت با پیشنهاد سرو غذا بشکل رستورانی نمایش فیلم و آماده کردن سایر وسائل سرگرمی همراه بود. هر چه که مسافرتین ناز پرورده خطوط هواپیمائی میخواستند مبیایستی انجام میشد، پروازها بصورت مسابقه ای که فعالیت هر گز در آن خاتمه نمی یافت درآمد. هنگامیکه در سالهای اول دهه ۱۹۷۰ هواپیماهای وسیع چند صد نفره بمیدان رقابت عرضه شد وسائل پذیرائی مفصل تر و نحوه کار میهمانداران بمراتب مشکلتتر و خسته کننده تر شد.

عده نسبتاً زیادی فعلاً بعلت امتیازی که هواپیما بسایر وسایل حمل و نقل دارد با آن پرواز میکنند و دیگر جنبه فریبندهی و لوکس بودن آن چندان مورد نظر نیست.

پیچیدگی کار سیستمهای هواپیماهای امروزی و تأکید در امر ایمنی آنها یک قانون کلی برای آنان که به امر پرواز توجه دارند شده است. بعضیها عقیده دارند که اگر مسافرتین درست نداشتند در هواپیما غذا بخورند اصولاً استخدام میهماندار نیز لزومی نداشت.

اهمیت امر بیشتر وقتی روشن شد که نقش زن در پروازهای تجارتي ظرف ۱۰ سال گذشته با توجه به افزایش آگاهی عمومی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت و این امر نه تنها سبب شد که از وجود مردان نیز بعنوان مهماندار استفاده شود بلکه از اخراج زنان میهماندار که شوهر کرده و یا بچه دار بودند نیز خود داری شد.

محدودیت سن نیز از بین رفت و سال گذشته شرکت هواپیمائی یونایتد یک مادر بزرگ ۵۳ ساله را بعنوان مهماندار استخدام نمود.

نقش زنان نیز در هواپیمائی تجارتي در حال تغییر است. با پشتیبانی دولتها از شرکتهای هواپیمائی، زنان سعی دارند

به زمینههای هواپیمائی از هر قبیل هجوم بیاورند بزرگترین نمایش انجام این خواستهها پرواز زنان خلبان است که در حال حاضر ۱۹ زن خلبان در شرکتهای هواپیمائی فعالیت دارند

شرکت هواپیمائی فرونتیر یک سر - خلبان زن دارد، زنیکه به یک هواپیمای جت ملخدار ۱۹ نفره فرماندهی میکند.

در جاهای دیگر پیشرفت کندتر است، اما در حقیقت راه آرام آرام باز میشود.

خانم آن وود معاون قسمت اداری دایره بین - المللی شرکت پان آمریکن است، وظیفه او ارزیابی هزینه جدید حق نشستن هواپیماها در فرودگاهها و اجاره وسائل زمینی که همواره مورد نظر کمپانیهاست میباشد.

در شرکت هواپیمائی ایسترن زنان در مقامات بالاتری خدمت میکنند، خانم ادوین ژیلبرت معاون رئیس خدمات میباشد. البته بعضیها هم ممکن است بعلت کم کاری اخراج شوند.

زنان تکنیسین در لابراتوارهای هواپیمائی در زمینههای گوناگون فنی مشغول خدمت هستند.

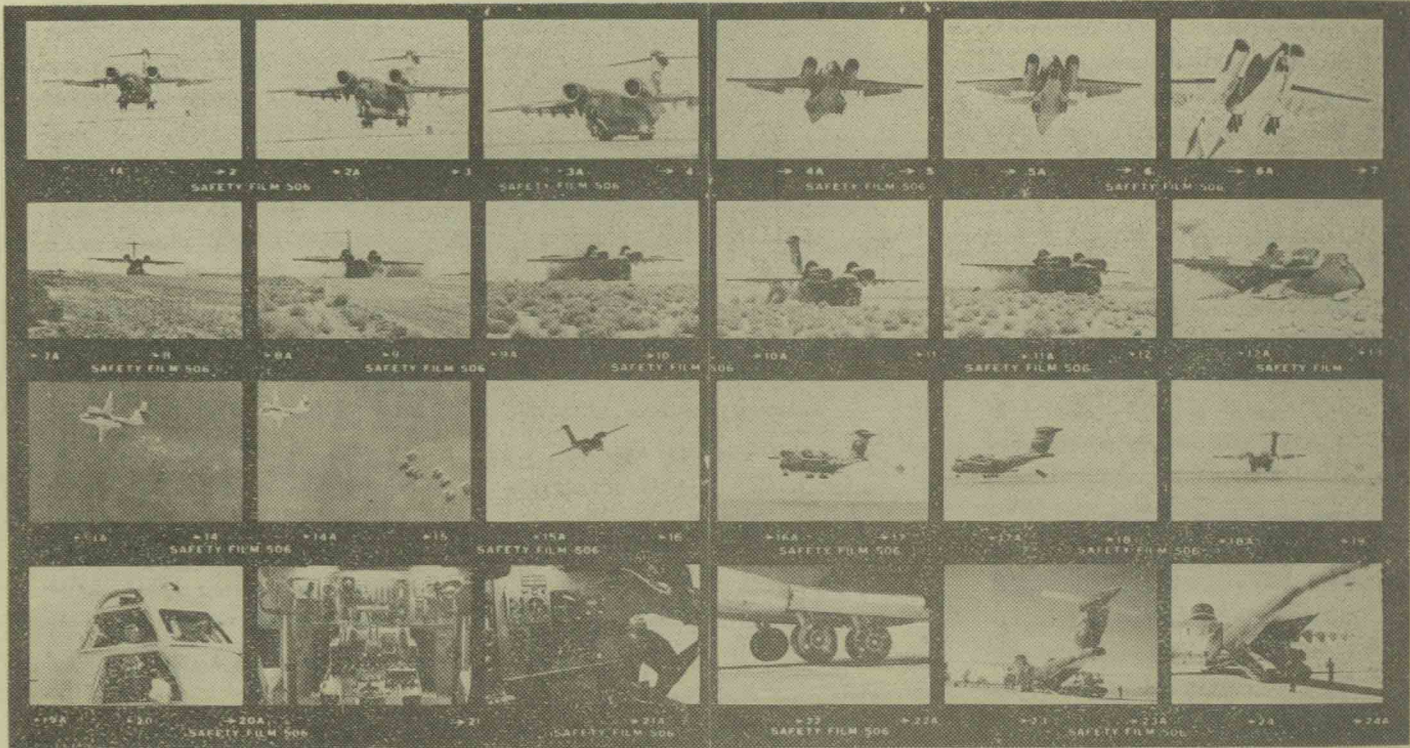
خانم بوفی شاو تامپسون بعد از گذشت ده سال فاصله بین کار کردن در رمپ پرواز اینک مدیر فروش در شرکت هواپیمائی نورث ایست گردیده است.

اعداد ممکن است نشان دهند که در کار هواپیمائی شرکتهای زنان هنوز با مردان مساوی نیستند ولی از زمانی که خانم آلن چرچ با گرفتن دست اولین مسافر که حالش در پرواز بهم خورده بود تا اکنون که خانم بونی شاو تامپسون مقام برجسته ای در شرکت هواپیمائی نورث ایست بعهده دارد راه طولانی و سختی پیموده شده است.



مراحلی که يك هواپیما

قبل از تحویل یا عرضه شدن بیازار طی میکنند



برای مدت یکسال آنها هواپیما را مورد آزمایش قرار داده و با آن در هوای خوب و بد و از فرودگاههای مجهز و غیرمجهز (زیرساز نشده) پرواز نمودند و در حالات مختلف: بدون بار یا با حداکثر بار مجاز هواپیما، بیش از ۹۰۰ بار نشستند در باند کوتاه را انجام دادند که گاهی طول باند نشستن کمتر از چهار برابر طول خورد هواپیما بود. در تابستان گذشته آنها برنامه پرواز یک ماهه ای را برای این هواپیما اجرا نمودند و از ۱۸ فرودگاه بازدید عمل آورده و ۵۸ نوع پرواز با برنامه تعیین شده انجام دادند که شامل ۷ «سورتی» پرواز در یک روز بوده و برای یک هواپیما جدید و نمونه کاملاً قابل توجه و با ارزش میتواند تلقی شود.

بررسی میشود و پس از بررسیهای متوالی و دقیق استفاده از تجربیات گذشته اولین نمونه بنام (PROTOTYPE) ساخته میشود و این نمونه اولیه تحت آزمایشهای دقیق در شرایط مختلف قرار میگیرد تا مشاهده گردد که آیا کاملاً میتواند هدفها و منظور هائی را که سبب ساختن این نوع هواپیما گردیده برآورد یا خیر.

برای مثال گزارش ده هزار میل پرواز هواپیمای بوئینگ YC-14 را (با استفاده از نوشته مجله آویشن و یک) مورد مطالعه قرار میدهم.

پس از ۶۰۰ ساعت در هوا بودن و بیش از یکصد هزار میل پرواز، سرانجام نیروی هوایی آمریکا برنامه آزمایش پرواز خود را روی هواپیمای بوئینگ YC-14 با موفقیت پایان رسانید.

اصولاً طرح یا طرح ریزی يك هواپیما بوسیله شخص یا گروهی از طراحان به کارخانجات هواپیما سازی یا سازمان دفاعی عرضه میگردد یا اینکه يك سازمان هواپیمائی، معمولاً نیروی هوایی از کارخانه های هواپیما سازی میخواهد تا هواپیمائیهائی را با مشخصات فنی معین طرح نموده و بسازند در حالت اول طرح پیشنهادی مورد مطالعه و بررسی دقیق متخصصین قرار گرفته و در صورت امکان با در نظر گرفتن اصول اقتصادی کارخانه در صدد ساختن آن برمی آید در حالت دوم که از کارخانه خواسته میشود تا هواپیمائیهائی با مشخصات فنی مورد نیاز بسازد مشخصات فنی آن تحت اختیار طراحان و متخصصین قرار میگیرد تا طرح اولیه آماده گردد، پس از آن چگونگی- خصوصیات، امکانات و مخارج آن

هواپیمای سمپاش

اولین اقدامات لازم برای بررسی در بهبود و تکمیل ساختمان هواپیمای سمپاش بوسیله سازمان فضا پیمائی آمریکا با توصیه و راهنمایی تعدادی از اعضاء مجلس سناى آمریکا بعمل آمده و بزودی مورد استفاده قرار خواهد گرفت تا تکنیک و نحوه استفاده و نوع این هواپیما را بهتر سازند.

سازمان فضائی آمریکا (NASA) بودجه در حدود ۳۵ میلیون دلار در این راه در سال ۱۹۷۶ هزینه نموده است تا تکنیک هواپیماهای مزبور را هر چه ممکن است بهتر کند و این هدف برای کمک به مواد غذائی است که از طریق کشاورزی بدست می آید تا بتوان اشکال کمبود مواد غذائی را برطرف نمود.

آقای راجروین بلاد Roger winblade مدیر دفتر تکنولوژی هواپیمائی سازمان NASA گفت در سالهای اخیر اتحاد جماهیر شوروی و دیگر کشورهای بلوک کم-ونیست مخصوصاً لهستان Poland ترقیات زیادی در پیشرفت ساخت هواپیماهای سمپاش نموده است او گفت ملل دیگر مخصوصاً کشور برزیل در این راه فعالیتهای زیادی مینمایند. در صورتیکه کشورهای متحده آمریکا در این راه توقف

نموداست.

کشاورزی و دفاع در مقابل آفات نباتی بحدی مهم است که ایجاب مینماید کارخانه‌های هواپیماسازی سمپاش فعالیت زیادی را در پیشرفت صنعت هواپیمائی خود بنمایند.

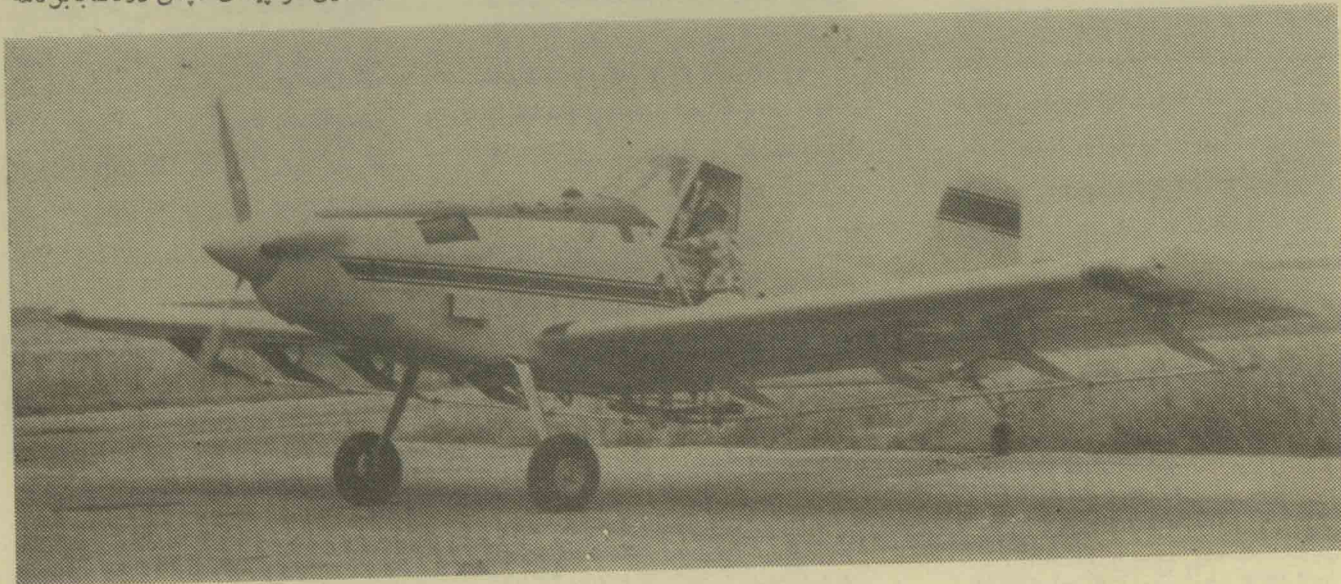
آقای وینبلاد گفت پس از اینکه توسط سناتور باری - کولدواتر در مورد پیگیری در تکمیل هواپیمائی سمپاش توصیه شد پس از ۱۸ ماه فعالیت نتیجه حاصله باید مورد بررسی قرار گیرد زیرا کشورهای کمونیست در این راه پیشرفت فوق العاده نموده اند نه تنها در داخل کشورهای خودشان بلکه برای صدور بخارج نیز موفقیتهاى داشته اند.

در میان این فعالیتها اتحاد جماهیر شوروی و لهستان موفق به تکمیل هواپیما سمپاشی M-15 - Mielec موتور تو بو فن گردیده است و سازمان N.A.S.A در روی این هواپیما بررسی مینماید و شرکت هواپیمائی شوروی Aeroflot سفارش خرید سه هزار ۳۰۰۰ فروند از این هواپیما را داده است. تا تعدادی از هواپیماهای سمپاشی موجود خود را AN-2 که در لهستان با اجازه شوروی ساخته شده است جایگزین نماید.

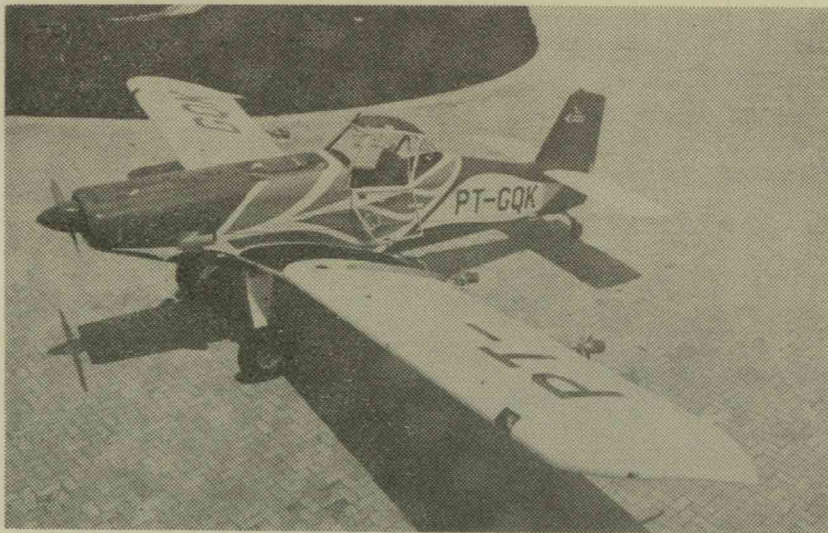
وینبلاد اضافه کرد که هواپیمای لهستانی M15 ارزش ۵۰۰۰۰۰ دلار دارد در حالیکه سازمان ناسا آنرا به ۷۵۰۰۰۰ دلار برآورد نموده است. و کشورهای بلوک کمونیست در پیشرفت تکمیل هواپیمای سمپاشی خیلی فعالیت مینمایند و بطوریکه کشور اتحاد جماهیر شوروی مایل به فروش هواپیمای مزبور به کشورهای متحده آمریکا میباشد. در صورتیکه ۹۰٪ صنعت هواپیمائی دنیا در کشورهای متحده آمریکا است ولی در صنعت هواپیمائی سمپاش پیشرفت بعمل نیامده است او گفت خرید سه هزار فروند هواپیمای M-15 مورد نظر است به ارزش ۱/۵ میلیون دلار که برابر ۳۰ سال هواپیمای سمپاش مورد نیاز کشورهای متحده آمریکا است.

و اتحاد جماهیر شوروی در این مورد فعالیت مینماید اگر چه ایالات متحده آمریکا هم اکنون دارای ۸۰۰۰ فروند هواپیمای سمپاش میباشد ولی فعالیت تکنولوژی آن در حال رکود خواهد بود مگر اینکه فعالیت زیادی در این راه بعمل آید.

برای همین منظور فعالیت بررسی و تکمیل هواپیمای سمپاش در ناسا با برنامه



یک نمونه هواپیمای سمپاش AT-302



هواپیمای سمپاش EMB-201

مشخصی از سال مالی ۱۹۷۸ شروع خواهد شد زیرا سناتور کلدواتر و دیگر سناتورها آنرا توصیه و تأکید نموده اند لذا ۳ میلیون دلار به بودجه ناسا برای تحقیق و تکمیل این پروژه اضافه گردیده است و انتظار می رود که در بودجه ۱۹۷۹ ناسا مبلغ قابل ملاحظه ای برای این برنامه منظور گردد.

سازمان ناسا راعقیده بر آن است که پیشرفت پروژه کشاورزی و تکمیل هواپیماهای سمپاش در پیشرفت سلامت و بهسازی و تهیه مواد غذایی آمریکا دل بسیاری مهمی را بازی خواهد کرد و آنها اضافه میکنند که پیشرفت کشاورزی تکمیل و تأثیر هواپیمای سمپاش ۱۰٪ بازدياد تهیه مواد کشاورزی کمک خواهد نمود. سازمان وزارت کشاورزی آمریکا اعلام نمود که در سال ۱۹۷۶ تعداد ۱۶۰۰۰ فروند هواپیمای سمپاش در دنیا مشغول فعالیت بوده که نیمه آن در ایالات متحده آمریکا انجام وظیفه نموده و در سال ۱۹۷۴ تعداد ۱۴۰۰ فروند هواپیمای سمپاش در کارخانجات هواپیماسازی ایالات متحده آمریکا به بازار عرضه شده است که در حدود ۴۵٪ آن به کشورهای خارج صادر گردیده است.

سختگویی پروژه سمپاشی در ناسا اظهار داشت که در روی بیش از ۲۰۰ میلیون هکتار زمین بوسیله هواپیما در سال ۱۹۷۴ سمپاشی تخم پاشی و کوددهی انجام پذیرفته و در همین سال در کشور اتحاد جماهیر شوروی ۲۲۵ میلیون هکتار زمین سمپاشی و آماده برای کشاورزی گردیده است.

این سختگویی اظهار داشت فقط برای سمپاشی بودجه ای در حدود ۳۰۰ میلیون دلار هزینه گردیده است کارخانجات هواپیما سازی در حدود ۵۰ میلیون دلار در سال ۱۹۷۴ عایدی داشته اند. بنا بر این باید بطور عموم اظهار داشت که سازمان هواپیمائی آمریکا باید در تهیه طرح های هواپیمای سمپاش با مشخصات فنی عالیت اقدام نماید و وسائل کمکی و وابسته باین پروژه باید در حد قابل قبول امروز هواپیمائی مدرن باشد.

سختگویی مزبور همچنین مشکلات موجود که بستگی به پیشرفت این پروژه دارد باین شرح بیان نمود.

* تهیه طرح هواپیمای مدرن با خواص عالی پروازی.

* تهیه وسائل مورد نیاز فرودگاهها برای عملیات سمپاشی.

* لزوم عملیات اضطراری مورد نیاز و طرح ایجاد فرودگاهها.

* عملیات اجباری که باید انجام شود.

* ایمنی پرسنل زمینی و خلبان و کمک به پاک سازی محیط زیست.

مطابق گزارش مسئولین دفتر تکنولوژی ناسا سازمان مزور باید یک نظم و ترتیب مشخصی و سیستم منظم و وسایل ایمنی و تجهیزات لازم در برنامه هواپیمای سمپاش بوجود آورده که شامل نکات زیر باشد.

* تهیه سیستم کمپیوتر - سمولیتور - دقیق که هواپیما و وسائل سمپاشی را آزمایش نماید و خواص فرودگاهها را بررسی کند.

* تونل های هوا تا مدل هواپیما را مورد آزمایش قرار دهد.

* همکاری با مزرعه داران برای آزمایشهای اولیه در روی مزارع کشاورزان

* سیستم تجزیه و تحلیل برای اینکه بتوان فعالیت تکنیکی را با صرفه اقتصادی در نظر گرفت تا عملیات سمپاشی مقرون به صرفه باشد.

* سیستم مدیریت و هم بستگی آن با عملیات پروازی.

ولی باید دانست که فروش ۵ میلیون دلار هواپیما نمی تواند زیاد باشد و صرف هزینه در مقابل این فروش ناچیز خواهد بود ولی سازمان ناسا با آن همه فعالیت خود خواهد توانست در این باره فعالیت نماید زیرا سازمان مزبور با بررسی که نموده است در یافته است که همه ساله در صورت عدم مبارزه در مقابل حشرات و آفات نباتی میلیتی در حدود ۷۵ میلیون

دلار غلات و مواد غذایی صدمه خواهد دید.

هم آهنگ نمودن فعالیت هواپیماهای سمپاش با دیگر فعالیت های هوایی. همه و همه اقداماتی در پیشرفت این پروژه خواهد بود تا صنعت هواپیمائی علاوه بر حمل بار و مسافر بتواند در تهیه مواد غذایی بهتر به بشریت خدمت ارزنده ارائه نماید.

پیش بینی فروش هواپیمای سمپاش و پیشرفت های آن:

بالا رفتن میزان فروش هواپیما در ۵ ماه گذشته به کمپانی های سازنده هواپیما این مژده را میدهد که فروش هواپیمای سمپاش در سال آینده نیز بالا خواهد بود. فروش هواپیما در کشورهای متحده آمریکا چه در داخل و چه در خارج ترقی نموده است.

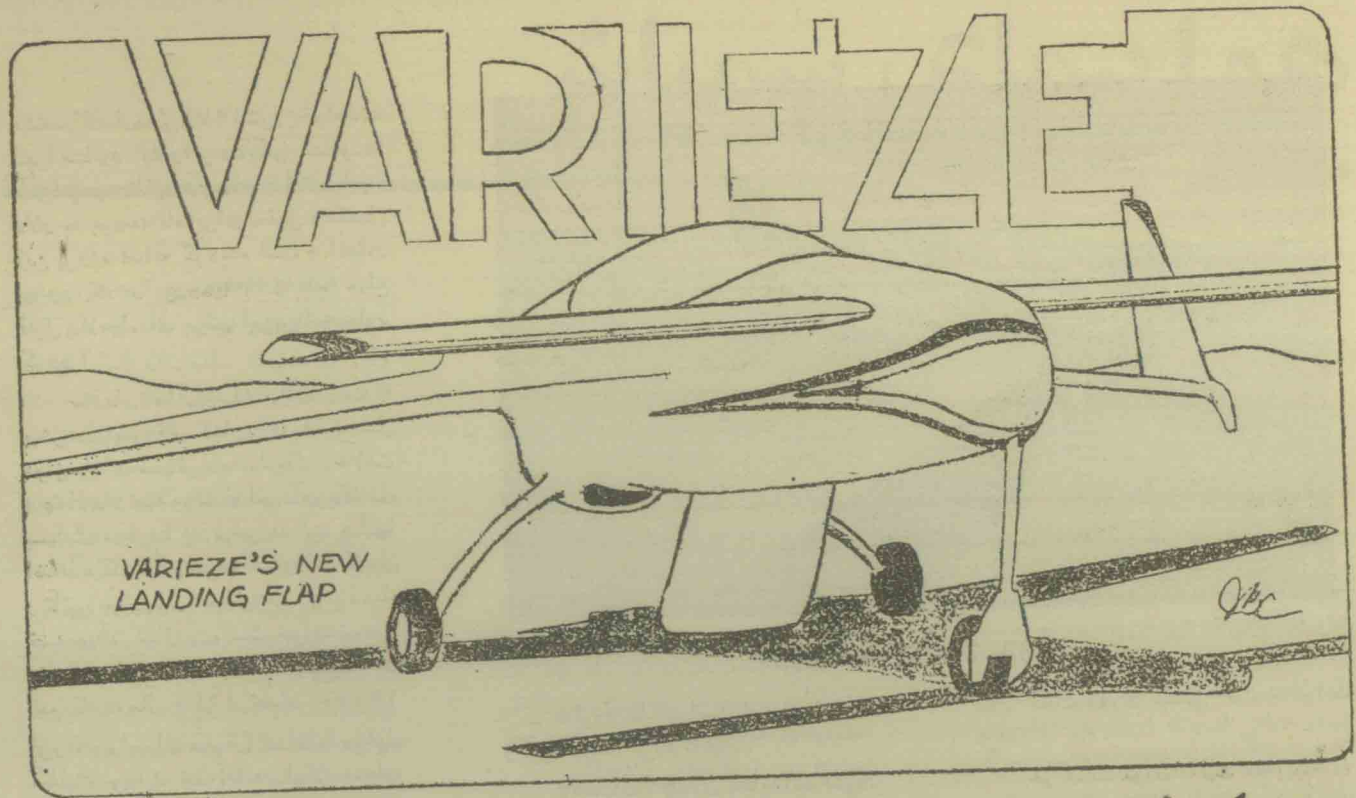
ولی کارخانه های داخلی در این زمینه هیچ فعالیت نمی نماید.

یکی از کشورهای خارجی که در این مورد فعالیت میکنند کشور برزیل است که در مورد هواپیمای سمپاش نوع EMB-201A به اقداماتی دست زده است

هواپیمای EMB-201A تکمیل شده هواپیمای EMB-200 است که در سال ۱۹۷۱ اولین هواپیمای آن وارد خدمت سمپاشی گردیده است.

این هواپیماها با یک موتور ۲۶۰ قوه اسب و یک ملخ دو پره که زاویه آن متغیر است مجهز گردیده است.

* هواپیما EMB 201A قدرت موتور آن به ۳۰۰ قوه اسب افزایش یافته در صفحه ۴۸



وری‌ایزی Varieze

برنامه ساخت وری‌ایزی توسط برت روتن (BURT RUTAN) در سال ۱۹۷۶ به بازار هواپیمائی عرضه گردید. این برنامه از لحاظ تکنیک و عمل جدیدترین و آسانترین برنامه ساخت هواپیما بود. و بخاطر همین توجه خاصی از مردم امریکا-اروپا-آفریقای جنوبی-استرالیا-ژلاندنو-وژاپن را جلب کرد. قبل از این که این نوع برنامه ساختمان هواپیما به بازار برسد، کارخانجات هواپیمائی روتن (R.A.F) (Rutan Aircraft - Factory) در مرحله‌ای را انجام داد وسیعی کرد که تمام ناراحتی‌ها و تاخیرهای تجارتي که در راه ساختن هواپیما (HOME-BUILT) هوم بیلت وجود دارد، ازین ببرد. و به این نتیجه رسید که بجای ساختن هواپیما خود در صنایع هواپیما سازی روتن (R.A.F) تمام نقشه‌ها و طراحی‌ها را به کارخانجات دیگر که تمام وسایل ضروری دارند، قرار دهد. این روش جدید خیلی موثر واقع گردید. و در مدت دو هفته از چندین کارخانجات هواپیمائی در خواست خرید طراحی وری‌ایزی دریافت شد. و چون در این روش تاخیر-

های تجارتي و تدارکاتی وجود نداشت هواپیمائی وری‌ایزی خیلی زود در بازار هواپیمائی هوم بیلت (HOME BUILT) معروف شد. هواپیمای وری‌ایزی (VARIEZE) قبل از اینکه یکسال از شروع طراحی‌اش بگذرد، در فرودگاه اش کش (OSHKOSH) آماده برای پرواز آزمایشی شد. و این ثابت کرد که هواپیمای وری‌ایزی با تکنیکهای جدید پرودینامیکی بیش از چندماه برای ساختن و آماده کردن برای پرواز احتیاج ندارد و بهمین دلیل تاثیر خاصی روی بازار هواپیمای هوم بیلت (HOME BUILT) گذاشت.

کنفرانس ساخت هواپیمای وری‌ایزی :

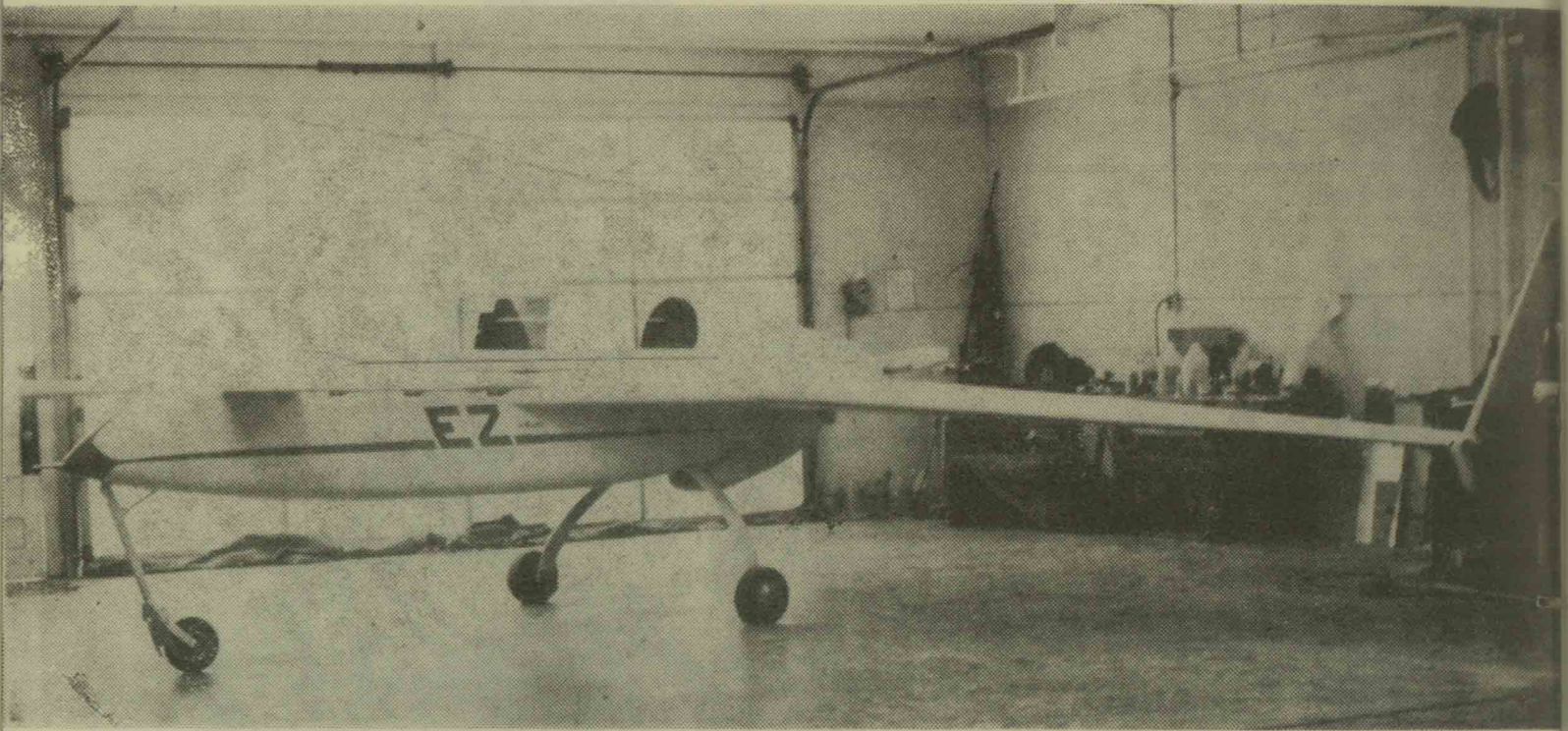
در سال ۱۹۷۶ به مدت از پرواز آزمایشی در فرودگاه اش کش Oshkosh دو نفر اعضای انجمن EAA برت و ج-ورج (جورج که در کارخانجات برت به عنوان یک مهندس کار میکرد) برای اجرای یک کنفرانس در تاریخ هواپیمائی (Home Built) هوم بیلت برنامه ریزی کردند. برت و جورج خواستند که خریداران وری‌ایزی یکجا جمع بشوند و برای آشنائی بیشتر به

تکنیکهای جدید این هواپیما مستقیماً توضیحاتی بآنها داده شود.

نخستین سمینار هواپیمای هوم-بیلت (Home Built) در تاریخ ۱۰ و ۹ اکتبر ۱۹۷۶ در سنت لوئیس (St. Louis) انجام گردید. مردم علاقه زیادی نشان دادند و بیشتر از ۶۰۰ نفر از امریکا و کانادا و فرانسه برای شرکت در سمینار در سنت لوئیس جمع شدند. جایزه بزرگ سمینار بیکنفر تعاق گرفت که برای شرکت در سمینار از آلاسکا با هواپیما به اوهاها (Omaha) آمده و در اوهاها یک واگن (راه آهن) خریداری نمود و با این واگن به سنت لوئیز وارد شد. و یک دستگاه وری‌ایزی خریداری و واگن سوار کرد و بعد از شرکت در سمینار راهی به کشور خویش شد.

قابل توجه این است که مقصود این سمینار برای فروش هواپیمای مذکور یک آگهی نبود بلکه یک معرفی مستقیم مردم با طراحان و سازنده های هواپیمای وری‌ایزی بود.

برت و جورج خودشان راجع به تکنیکهای علمی و عملی که برای ساختن وری‌ایزی بکار برده شد، بمردم توضیح



بخاری آفتابی -

دومین سؤال مردم که با کنجکاوی بعمل می‌آمد این بود که چون هواپیما دستگاهی مثل بخاری عادی ندارد، در ارتفاعات بالا یا در زمستان چطور خلبان از سرما جلو گیری خواهد کرد؟ آقای برت به این سؤال اینطور جواب داد:

بدنه هواپیمای وری ای زی بشکل بخاری آفتابی (Heater) ساخته شده. بدنه هواپیما حرارت آفتاب جذب میکند و داخل بدنه و کابین نگه میدارد و وقتی که در اطراف هواپیما درجه حرارت 10°F باشد، (سنتی گراد) داخل کابین 79° درجه فارنهایت (سانتیگراد) است. ولی مناسبانه گفت که در شب این سیستم کار نمیکند

اولین هواپیمای وری ای زی

چگونه ساخته شد:

اولین هواپیمای وری ای زی توسط تکنیسینهای کارخانجات کاولی (Gowley) در سانتا پولای کالیفرنیا ساخته شد. کار ساختمان در تاریخ ۱۴ - سپتامبر ۱۹۷۶ شروع و در تاریخ ۱۴ ژانویه ۱۹۷۷ پایان رسید.

و درست پنج ماه بعد از شروع

بقیه در صفحه ۴۸

برخورد بزمن تقریباً ۵۰ متر دیگر روی بانده کشیده شد و بالاخره ایستاد. خلبان هواپیما صحیح و سالم از هواپیما خارج شد، برت و جورج هر دو سازنده هواپیمای مذکور، در محل این سانحه حضور داشتند، نتایج بررسی بعد از سقوط نشان داد که:-

- ۱- دماغ هواپیما که تقریباً همه ضربه را جذب کرد؛ خراب شد ولی نشکست.
- ۲- بیشتر از خرابی قطعات و بدنه بخاطر کشیده شدن هواپیما روی بانده بوجود آمد.
- ۳- نقطه‌های اتصال بال به بدنه، بال هواپیما باک بتزین و شیشه کابین خلبان: هیچ کدام از جای خودشان تکان نخوردند.
- ۴- هیچ آسیبی بموتور هواپیما وارد نگردید و سالم ماند.

این هواپیمای وری ای زی تعمیر شد و دوباره برای پرواز حاضر و آماده گردید. وهم اکنون نیز صحیح و سالم به پرواز خود ادامه میدهد.

نتایج بدست آمده از سقوط هواپیمای وری ای زی بمردم ثابت کرد که میتوانند با اطمینان کامل آنرا مورد استفاده قرار دهند.

دادند. و توضیح مستقیم از سازنده به خریدار خیلی مؤثر و مفید واقع گردید

چگونگی خطر سقوط و ضرر به

گیری: چون هواپیمای وری ای زی از ماتریل جنس فم (Foam) و فیبر گلاس (Fiber glass) ساخته شده، بیشتر از مردم کنجکاو شده بودند که بدانند آیا در اثر سقوط یا ضربه بدن هواپیما مقاومت خواهد کرد یا تکه تکه باطراف ریخته میشود.

جواب این سؤال در ماه جولای ۱۹۷۷ در فردگاه موجاوه (Mojavh) داده شد، بطریقی که یک هواپیمای وری ای زی بشماره N7EZ در حال نشستن مقدار زیادی از بانده را گذشت و چون در انتهای بانده گودالی قرار داشت، هواپیما بعلت کمبود بانده در این گودال افتاد ولی بعکس هواپیمای دیگر در اثر افتادن در این گودال به هوا پرتاب گردید. در حال بر گشت بزمین با 60° درجه Bank بانوک بال بزمین برخورد کرد بهمین دلیل بانوک بال از هواپیما جدا شد و فوراً بعد از جدا شدن بانوک بال بانوک هواپیما و دماغه (Nose) بزمین خورد. قابل توجه این است که سرعت هواپیما در این موقع بیشتر از 60 نات بود و هواپیما بعد از

شیری

بر

فراز

آسمان

چارلز لیندبرگ در کنار هواپیمای معروف خود (روح سنت لوئیس) →

بحث درباره امکانات انجام چنین کاری، یا بقول خودشان بدست آوردن «حلقه طلایی» میکردند. بیشتر خلبانان در آن زمان فکر میکردند که این کاریک راه ایده‌آل برای خودکشی میباشد (البته پادرنظر گرفتن قابلیت پرواز هواپیماهایشان در آن زمان) میان چند صد نفر از خلبانان حرفه‌ای خلبانی بود که فکر میکرد پاداشتن یک هواپیمای مطمئن و موتور قوی توانائی انجام این کار بزرگ را دارد. این شخص «چارلز لیندبرگ» بود در آن زمان پرواز هواپیماهای پستی را در مسیر سنت لوئیس شیکاگو انجام میداد، او بدون بحث در آن زمان بهترین هوانورد در سراسر ایالات متحده بشمار میرفت، فارغ التحصیل مدرسه هواپیمائی ارتش در سال ۱۹۲۵ و آس هواپیمائی از سال ۱۹۲۲ به بعد بود، مردی که تمام زندگی خود را وقف پرواز کرده و هواپیما جزئی از وجود او شده بود. چون چارلز لیندبرگ شخصی مصمم و با معلومات بود طرح پرواز نیویورک به پاریس را به روی کاغذ آورد سپس مشغول پیدا کردن عده‌ای شد تا از لحاظ مالی از او و مخارج هواپیماهای

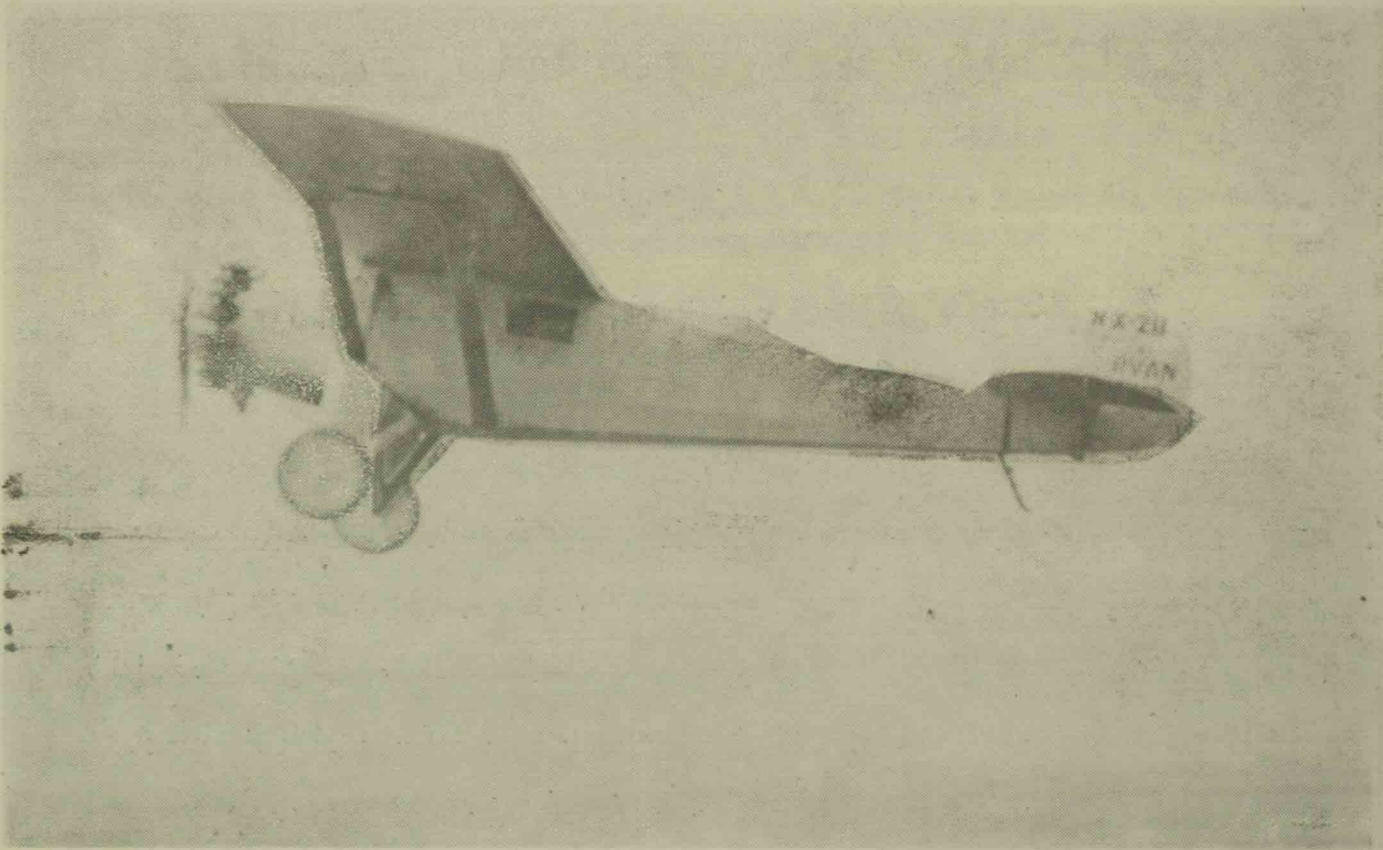


مقدمه

این مقاله توسط (آلدن ویت من) دوست نزدیک چارلز لیندبرگ نوشته شده و در روزنامه نیویورک تایمز با عنوان «مقاله ده هزار کلمه‌ای درباره لیندبرگ» چاپ شده است.

اقیانوس اطلس بوسیله هواپیما زیر پا گذاشته شده بود (از ایرلند به فنلاند جدید) ولی هیچ کس تا آن زمان یکسره مسافتی مثل نیویورک به پاریس و بالعکس را طی نکرده بود. در آن زمان جایزه‌ای به ارزش ۲۵۰۰۰ دلار که نروژی به حساب می‌آمد برای اولین پرواز موفق از فراز اقیانوس اطلس در نظر گرفته شده بود. هوانوردان (البته عده‌ای انگشت شمار) روزانه چند ساعتی را صرف

حدود ۵۰ سال پیش در آمریکا که هنوز در مورد برنامه‌های پروازی اقدام چشمگیری نشده بود لذا بدون استفاده از وسائل کمکی مثل کامپیوتر و سیستم‌های مختلف ناوبری (که هنوز وجود نداشت) برنامه‌های پروازی بصورت حادثه‌جویی در آمده بود، یکی از کارهای چشمگیر هواپیمائی پرواز از فراز اقیانوس اطلس بدون توقف محسوب میشد و عمل خطرناکی بشمار می‌آمد. قبل از سال ۱۹۲۲ در سال ۱۹۱۹ یکبار



هواپیمای معروف لیندبرگ بر فراز پاریس در ارتفاع کم

حمایت کنند، وقتی یکبار از او سؤال شد بفرز جایزه‌ای که برای اولین پرواز مورد بحث تعیین شده چه چیزی باعث این تصمیم بزرگ او شده است؟ جواب داد: «فقط برای اینکه توانایی و تجربه پروازی خود را بعنوان یک خلبان بالا ببرم» این جواب دو آن زمان منتهای هدف او بود، ضمناً شروع به بحثهای ایده‌آلی مثل پرواز مسافرتی و نزدیکی ملل دنیا را از طریق راههای هوایی نمود، لیندبرگ اعتماد بنفس زیادی داشت و یکی از دلایل آن سن کم او در سال ۱۹۲۷ و نیز وضعیت بدنی مناسب و دانش او در باره علم هواپیمائی و هوانوردی بود، برای هواپیمایش همه چیز در نظر گرفته بود زیرا میدانست در این مسیر طولانی او حتماً دچار خواب‌زدگی میشود و یک وسیله کوچک در طرح هواپیما بوجود آورد که باعث میشد او بیدار بماند. لیندبرگ تاجائی که من اطلاع داشتم شخصی بودم معتقد به سرنوشت بهمین دلیل همیشه کارهای غیر عادی نظیر «بلند کردن هواپیما از زمین

در حد اکثر وزنی که برای آنها طرح شده بود» انجام میداد. او در هواپیمایش از موتورهای که تا ۳۰۰ ساعت قابلیت پرواز داشتند استفاده کرد، همچنین مطالعاتی در مورد اثر بادهای پشت و تقلیل مصرف بنزین هواپیما انجام داد. او اعتماد زیادی به هواپیمای خود داشت و یکبار به من گفت اگر کسی مسیر نیویورک - پاریس را یکسره طی کند او حاضر است برای رقابت با آن شخص از ساحل غربی امریکا تا نیویورک را یکسره پرواز کند، بهر حال او کار بزرگی را انجام داد و اسم خود را در تمام کتابها و تاریخ هواپیمائی، همچنین در قالب میلیونها انسان جای داد، عمل او باعث شد پروازهای تجارتمی اروپا و امریکا بر فراز اقیانوس اطلس شروع شود. در نتیجه موفقیت لیندبرگ دوشرکتی که لیندبرگ قبل از پرواز معروف خود برای آنها کار میکرد شروع به پرواز از فراز اقیانوس اطلس را نمودند و بهر حال «چارلز لیندبرگ» بعنوان یک قهرمان شناخته شد. لیندبرگ با وجود

اینکه از طرف مردم بعنوان یک قهرمان شناخته شده بود خودش بارها به من گفته بود دلیل موفقیت او در این کار یعنی در مبارزه با قدرتهای طبیعی بدون هیچ کمکی جز شانس و ندای آسمانی که او را در نیمه راه سفرش از خواب زدگی رهایی میداد نیست. برای شناختن لیندبرگ ۲۵ ساله باید به دنبال زندگی کودکی او رفت، وی در یک خانه کوچک بزرگ شد، پدر و مادر او در سال ۱۹۰۲ درست پس از بدنی آمدن او از یکدیگر جدا شدند پدر او مردی متشخص و عضو کنگره امریکا و یکی از افرادی بود که نقش مهمی را در وارد کردن امریکا به جنگ اول جهانی بعهده داشت، پدر چارلز سه میکرو در رابطه خود را از دور با همسرش حفظ کند و علاقه شدیدی به پسر خود داشت، او هیچوقت چارلز را به اسم اول صدا نمیکرد و همیشه به اصطلاح «اون پسر» از او در نامه‌هایش نام میبرد، راجع به دوران کودکی لیندبرگ چند مطالب کوچک است که به آن بقیه در صفحه ۳۳

موفقیت بی سابقه نیروی هوایی شاهنشاهی

اولین سوختگیری و سوخت رسانی حین پرواز در جهان، بوسیله هواپیماهای

بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) نیروی هوایی شاهنشاهی

نیروی هوایی شاهنشاهی که تحت توجهات ویژه اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران به جدیدترین هواپیماها، سیستم‌ها و سلاح‌های مدرن مجهز گردیده است و دارای هواپیماهای سوختگیر و سوخت - رسان از انواع بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) و ۷۰۷ میباشد برای اولین بار در تاریخ هواپیمائی جهان دست به عملی سابقه‌ای زده و موفق گردیده است که عمل سوخت رسانی حین پرواز بوسیله هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) به هواپیماهای نوع فانتوم (اف-۴ئی) و به هواپیماهای از نوع خود یعنی بوئینگ ۷۴۷ انجام دهد. این طرز استفاده از هواپیماهای بوئینگ ۷۴۷ در تاریخ هواپیمائی جهان نظیر نداشته و نیروی هوایی شاهنشاهی ایران اولین نیروئی است که موفق به انجام چنین عملی گردیده است. ضمناً این هواپیماها قادرند از هواپیماهای بوئینگ ۷۰۷ در حین پرواز نیز بنزین گیری نمایند. موفقیت‌های نیروی هوایی شاهنشاهی در انجام این قبیل عملیات از نظر قدرت رزمی بسیار قابل ملاحظه است.

شرح روی جلد

یک فروند از هواپیماهای سوخت رسان (تانکر) از نوع بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) متعلق به نیروی هوایی شاهنشاهی در حال سوخت رسانی حین پرواز به یک فروند از هواپیماهای «شکاری - بمب افکن» فانتوم (اف - ۴ - ئی) نیروی هوایی شاهنشاهی برفراز کوه دماوند. سوخت-گیری بوسیله جامبوجت برای اولین بار در جهان بوسیله نیروی هوایی شاهنشاهی انجام گرفته است.

پشت جلد و ما قبل آخر

اولین گلایدر ساخت شرکت صنایع هواپیمائی ایران



سوخت گیری بوئینگ ۷۴۷ (جامبوجت) نیروی هوایی
شاهنشاهی از يك هواپیمای سوخت رسان بوئینگ ۷۴۷ دیگر
متعلق به این نیرو و بر فراز کوه دماوند
سوختگیری حین پرواز بوسیله این نوع هواپیما برای
اولین بار در جهان هواپیمائی بوسیله نیروی هوایی شاهنشاهی
انجام گرفته است



در جلو يك فروند از هواپیمای شکاری بمب افکن اف ۴ (فانتوم) نیروی هوایی شاهنشاهی ضمن سوختگیری از يك فروند هواپیمای سوخت رسان (تانکر) بوئینگ ۷۴۷ (جامبو جت) و در عقب يك فروند از شکاری بمب افکنهای مذکور از يك فروند هواپیمای سوخت رسان بوئینگ ۷۰۷ این نیرو و در حال سوختگیری حین پرواز دیده میشوند . سوختگیری بوسیله هواپیمای تانکر جامبو جت برای اولین بار در جهان بوسیله نیروی هوایی شاهنشاهی انجام گرفته است





اف - ۴ (فانتوم): جت یکباله - دو نفره - دو موتور -
حداکثر سرعت ۲۴۰۰ سرعت صوت سال ورود به خدمت
نیروی هوایی شاهنشاهی ۲۵۲۷ شاهنشاهی

با هواپیماهای

نیروی هوایی شاهنشاهی ایران

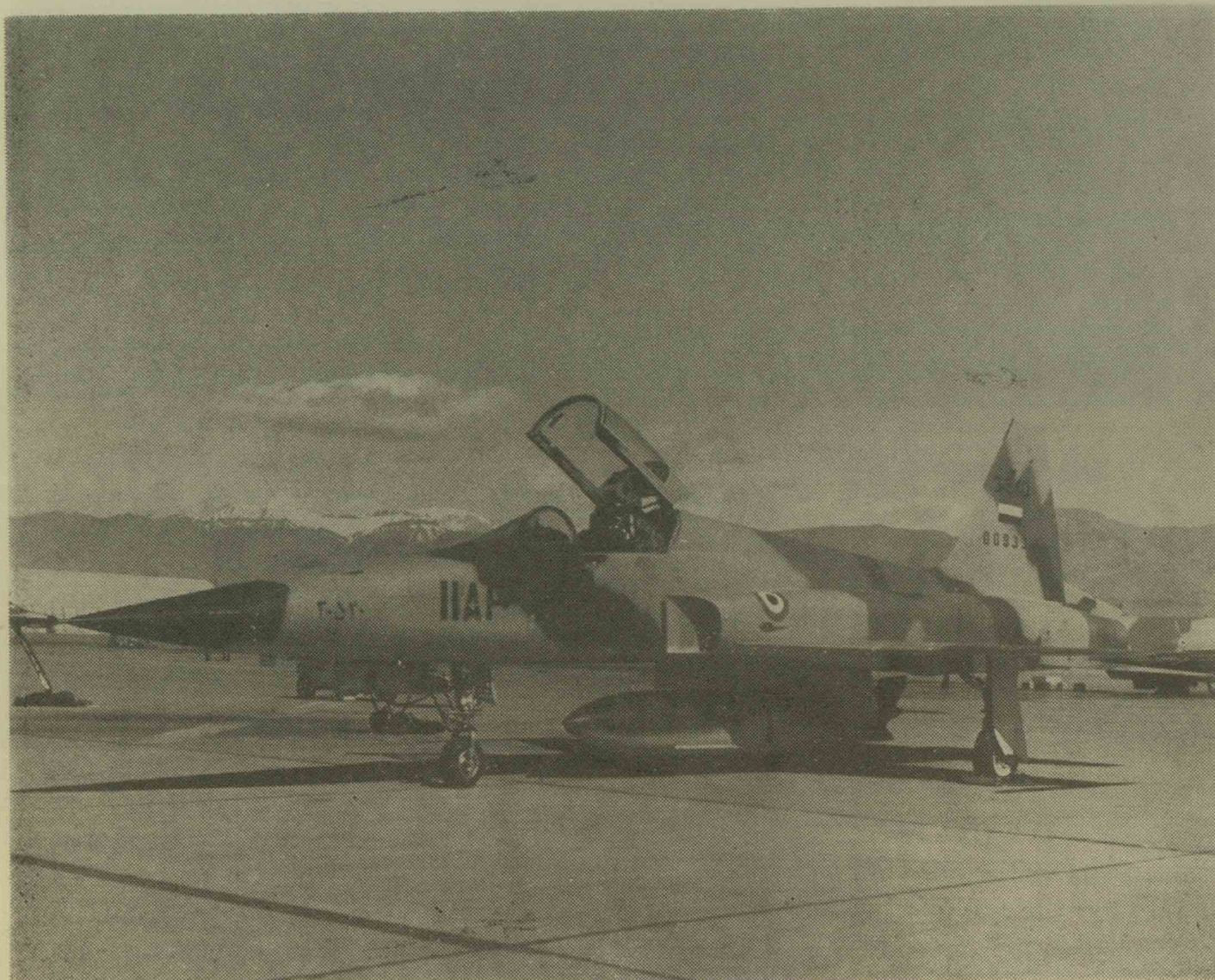
آشنا شوید

اف-۵ئی (تایگر-۲)

کشور اصلی سازنده: آمریکا
ساخت: شرکت هواپیماسازی نورثروپ
نوع: شکاری سریعتر از صوت یک

نفره و دو موتور به برای تأمین برتری
هوایی و پشتیبانی نزدیک و یک مدل دو
نفره آموزشی پیشرفته (اف-۵-اف)
دارای مشخصات قابل قیاس با «اف-۵ئی»
سال ورود به خدمت نیروی هوایی

شاهنشاهی: ۲۵۳۳ شاهنشاهی.
توضیح: اطلاعات مشروح زیر مربوط
به مدل «ئی» هواپیماست. «اف-۵-
ئی» آخرین عضو از سری هواپیما-
های شکاری تاکتیکی سریعتر از صوت



هواپیمای اف-۵-ئی (تایگر)

«اف-۵» میباشد که برای انجام عملیات با امکانات و مشخصات پروازی عالیتر طرح شده است. ایفای نقش تأمین برتری هوایی در طرح این هواپیما مورد تاکید قرار گرفته ولی با داشتن امکانات عالی، مأموریت‌های پشتیبانی هوا به زمین را نیز بنحو احسن انجام میدهد.

نیروی کشش هواپیما :

دو موتور بوجت جنرال الکتریک هر یک بقدرت ۵۰۰۰ پوند کشش استاتیک
مشخصات پروازی (بطور تقریب) :
 حداکثر سرعت ۱/۶ سرعت صوت .
 سقف پرواز : ۵۴۰۰۰ پا .
 سرعت اوجگیری اولیه : ۳۱۶۰۰ پادر دقیقه .

برد پرواز با حداکثر سوخت : ۲۳۱۴ میل .

وزن هواپیما :

وزن خالی : ۹۵۸۸ پوند .
 حداکثر وزن هنگام برخاستن : ۲۴۰۸۰ پوند .

ابعاد هواپیما :

طول : ۴۸ پا و ۳/۷۵ اینچ
 فاصله دو نوک بال : ۲۶ پا و ۸ اینچ
 بلندی هواپیما : ۱۳ پا و ۴/۵ اینچ

تجهیزات جنگی :

تایگر - ۲ (اف - ۵ - ئی) می‌تواند انواع و مقادیر بسیار متنوعی از مهمات را برحسب انتخاب برای نبردهای هوا به هوا، مأموریت‌های پشتیبانی نزدیک، ضد حمله و ضربات متقابل، در مقرهای خارج از بدنه و بال خود حمل کند، دوشک هدایت شونده ساید ویندر در مقرهای نوک بال و دو توپ ۲۰ میلیمتری مستقر در پوز آن، برای نبردهای هوا به هوا، قدرت آتش موثر و بی‌امانی را به هواپیما می‌بخشد. «تایگر - ۲» قادر است مقادیر زیادی تا معادل ۷۰۰۰ پوند از مهمات را در چهار مقر قابل پرتاب زیر بال و یک مقر پرتاب شونده زیر بدنه‌اش حمل نماید، این مهمات میتواند شامل انواع مختلفی از بمب‌ها، راکتها، ناپالم‌ها، بمب‌های خوشه‌ای ضد نفر و ضد زره و غیره باشند.



هواپیمای اف - ۳۳ (بونانزا)

اف - ۳۳ - (بونانزا)

کشور اصلی سازنده : آمریکا
 ساخت : شرکت هواپیما سازی بیچکرافت

نوع : هواپیمای ارتباطی و آموزشی
 باظرفیت چهار تاشش نفر .

سال ورود بخدمت نیروی هوایی شاهنشاهی : ۲۵۳۲ شاهنشاهی .

نیروی کشش هواپیما :

یک موتور کنتیننتال بقدرت ۲۸۵ اسب .

مشخصات پروازی (بطور تقریب) :

حداکثر سرعت : ۲۰۸ میل در

ساعت

سقف پرواز : ۱۷۵۰۰ پا

برد پرواز (با حداکثر سوخت) :

۹۸۰ میل

وزن هواپیما :

وزن خالی : ۲۰۰۰ پوند

حداکثر وزن هنگام برخاستن :

۳۴۰۰ پوند

ابعاد هواپیما :

طول هواپیما : ۲۵/۵ پا

فاصله دو نوک بال : ۳۳ پا و ۵/۵ اینچ

اینچ

بلندی هواپیما : ۸ پا و ۳ اینچ



هواپیمای هاك كماندر

حداكثر برد پرواز : ۱۴۹۱ ميل
وزن هواپیما :

وزن خالی : ۵۶۴۷ پوند
حداكثر وزن هنگام برخاستن :
۹۴۰۰ پوند
ظرفیت :

خدمت پروازی دو نفر و سر نشین ۸
نفر

ابعاد هواپیما :

طول هواپیما : ۲۲ پا و ۱۱/۷۵
اینچ

فاصله دو نوك بال : ۲۲ پا و
۰/۷۵ اینچ

بلندی هواپیما : ۱۴ پا و ۶ اینچ

هاك كماندر

کشور اصلی سازنده: آمریکا
ساخت : شرکت نورث آمریکن
راک ول

نوع : حمل و نقل سبک
سال ورود به خدمت نیروی هوایی
شاهنشاهی : ۲۵۳۱ شاهنشاهی

نیروی کشش هواپیما : دو
موتور توربوپراپ هر يك بقدرت ۶۰۵
اسب کشش ساخت ایردریسج

مشخصات پروازی (بطور تقریب):

حداكثر سرعت : ۲۹۰ ميل در
ساعت

سقف پرواز : ۲۵۶۰۰ پا

فرندشپ (اف - ۲۷)

کشور اصلی سازنده : هند
ساخت : شرکت هواپیماسازی
«وی - اف - دابلو - فوکر»
نوع : هواپیمای حمل و نقل با
برد متوسط .

سال ورود به خدمت نیروی هوایی
شاهنشاهی : ۲۵۳۰

توضیح : مشخصات مشروحه
زیر مربوط به مدل «ام - کی - ۴۰۰»
فرندشپ است (مدل دیگر «ام - کی -
۶۰۰» میباشد) .

نیروی کشش هواپیما :

دوموتور توربوپراپ رولزرویس
هر يك بقدرت ۲۱۴۰ اسب کشش

همچنین تجهیز هواپیما به سیستم پیشرفته
ومدرن تشخیص هدف TISEO یاری
میکند که با انعکاس تصویر تلویزیونی
هدفهای مورد نظر زمینی یا هوایی روی
صفحه رادار هوا برد، تشخیص بصری
صریح آنها از فاصله دور امکان پذیر گردد

نیروی کشش هواپیما:

دومو تورتور بوجت جنرال الکترونیک
هریک بقدرت ۱۷۹۰۰ پوند کشش
استاتیک.

مشخصات پروازی (بطور تقریب):

حداکثر سرعت: ۲/۴ برابر سرعت
صوت

سقف پرواز: ۶۲۳۴۰ پا

برد پرواز: ۲۳۰۰ میل

وزن هواپیما:

وزن خالی: ۳۱۷۵۰ پوند

حداکثر وزن هنگام برخاستن:

۵۳۸۳۰ پوند

ابعاد هواپیما

طول: ۶۳ پا

فاصله دونوک بال: ۳۸ پا و ۵ اینچ

بلندی هواپیما: ۱۶ پا و ۵ اینچ

تجهیزات جنگی:

«اف-۴.تی» مجهز به توپ چندلوله ای

۲۰ میلیمتری داخلی و سیستم پیشرفته

کنترل آتش میباشد و قادر به حمل و

پرتاب انواع مختلف از موشکهای هدایت

شونده هوا به هوا و هوا به زمین از قبیل:

اسپارو (موشک هوا به هوا به هدایت

شونده راداری) سایدویندر (موشک

هوا به هوا به هدایت شونده مادون

قرمز) ماوریک (موشک هوا به هوا و هوا

به زمین هدایت شونده خودکار با سیستم

جوینده تلویزیونی) بوده همچنین این

هواپیما میتواند متناوباً بارهای متنوعی

از بمبهای گوناگون و انواع بمبهای

ناپالم، راکتها و بمبهای خوشه ای ضد

نفر، ضد زره (CBU) و غیره را حمل

و پرتاب نماید.



هواپیما اف-۲۷ (فردشپ)

فانتوم-۲ (اف-۴)

کشور اصلی سازنده: آمریکا

ساخت: شرکت هواپیما سازی مک-

دائل داگلاس

نوع: شکاری - بمب افکن دو موتور

دو نفره و قادر به پرواز در هر شرایطی از

هوا با برد زیاد، این هواپیما در مدل-

های گوناگون (از جمله مدل اکتشافی

مجهز به سیستمهای الکترونیکی حساس

متعدد و پیشرفته) تکمیل شده و در خدمت

چندین کشور قرار گرفته است.

سال ورود به خدمت نیروی هوایی

شاهنشاهی: ۲۵۲۷ شاهنشاهی

توضیح: مشخصات فنی و پروازی

مشروحه زیر مربوط به مدل «E» این

هواپیماست. مدل مورد بحث دارای

قابلیت اجرایی انواع مأموریتها، نظیر

رهگیری و ممانعت بر علیه هواپیماهای

مهاجم در ارتفاع بالا و با سرعت و برد

زیاد، نبرد با شکاریهای حریف و تأمین

برتری هوایی، پشتیبانی نزدیک از

نیروهای خودی و حمله به مواضع، مواضع

و تأسیسات زمینی دشمن بوده و تعبیه یک

مخزن سوخت اضافی در داخل این

هواپیما شعاع عمل آنرا افزایش داده،

استاتیک (با اضافه ۵۲۵ اسب کشش
برای برخاستن)

مشخصات پروازی (بطور تقریب)

سرعت مسافرتی (در ارتفاع ۲۰۰۰۰

پا): ۳۰۲ میل در ساعت.

سقف پرواز (با ۳۸۰۰۰ پوند

وزن): ۲۹۵۰۰ پا.

برد پرواز (با استفاده از مخازن

سوخت اضافی): ۲۵۲۵ میل

وزن هواپیما:

وزن خالی: ۲۳۴۳۰ پوند

حداکثر وزن هنگام برخاستن:

۴۵۰۰۰ پوند

ظرفیت:

سه نفر خدمه پروازی و حداکثر

۱۳۲۸۳ پوند بار (مدل مسافری هواپیما

معمولاً مجهز به ۴۰ صندلی)

ابعاد هواپیما:

طول هواپیما: ۷۷ پا و ۳/۵ اینچ

فاصله دونوک بال: ۹۵ پا و ۲

اینچ

حداکثر بلندی هواپیما: ۲۷ پا

و ۱۱ اینچ

رادار رنگی

جهت استفاده هواپیماهای مسافربری

چون رادارهاییکه تا کنون ساخته شده اند با صفحات سیاه سفید بوده و بنا بر این تشخیص موانع مختلف بخوبی امکان پذیر نبود، لذا به پیشنهاد کارخانه نجات بوئینگ رادار هواشناسی جدیدی که میتواند شرایط هوا را تا سیصد گره دریائی بوسیله کدهای رنگی نشان دهد توسط R. C. A. Avionics Systems طراحی شده است و در نمایشگاه هواپیماهای پاریس (Paris Air Show) که در ژوئن ۱۹۷۷ برگزار شد، به معرض نمایش گذاشته شد.

سیستمهای این رادار طوری طرح شده که روی هواپیماهای تجارتهای جت ملخ دار میتواند بکار رود.

و انتخاب تصاویر رنگی و یاسیاه و سفید اختیاری است. این رادار که Primus - 90 نامیده میشود در سال جاری از طرف بوئینگ برای استفاده هواپیماهای ۷۲۷ و ۷۳۷ پیشنهاد شده است.

رادار رنگی جدید، خدمه هواپیما را قادر به سنجش دقیق تر و سریع تر شرایط هوایی را که در پیش است خواهد نمود.

لازم به یاد آورید که اولین رادار هواشناسی تجارتهای در سال ۱۹۵۵ توسط R.C.A. ساخته شد و تا طرح رادار رنگی در سال جاری شرایط هوایی فقط بصورت مونو کرمی (سیاه و سفید) بر روی صفحه نشان داده میشد.

با نمایش رنگها، خلبان میتواند منطقه بارانی شدید را برنگ قرمز و منطقه طوفانی متوسط درجه را برنگ زرد و منطقه بارانی ضعیف را برنگ سبز و نیز سطح زمین را بطریقه رنگی ببیند.

زیرا هنگام کار بعنوان نقشه برداری از زمین، رادار تصویری بصورت توپوگرافی (نقشه جغرافیائی) نشان میدهد که میتواند بعنوان ناوبری به خلبان کمک نماید. و نیز برای اجتناب از هرگونه اشتباه در هنگام کار، رنگهایی که در نقشه برداری

بکار برده میشوند با گروه رنگهایی که در هواشناسی بکار میروند فرق دارند.

علاوه بر اینکه برای ساخت سریع مناطق طرناک بخلبان کمک میشود که شکلهای هوئی را زود تفکیک کند، سیستم رنگی تصاویری متمایز و عالی حتی در شرایط آفتابی فراهم میکند.

زیرا شدت نور تمام رنگها مساوی بوده و در عین حال درخشندگی دارند.

علاوه بر رنگی بودن Primus - 90 نسبت به رادار دیجیتال موجود دیگر چهار برابر بیشتر قدرت تجزیه هواشناسی دارد.

این سیستم قادر است که تصاویر هواپیمائی را بصورت خیلی روشن و واضح نشان دهد و کمبودهایی را که در قبل وجود داشتند، جبران نماید.

Primus - 90 بعد از گذراندن آزمایش پرواز با هواپیمای بوئینگ نتیجه داد که نسبت به دستگاههای هواشناسی قبلی، قابلیت اعتماد بیشتری را دارائی باشد. و از نظر اقتصادی نیز با صرفه تر است وزن آن تقریباً بیست و دو کیلوگرم بوده و متعلقات آن حدود چهل درصد از نوع مشابه سبکتر است.

بوسیله این رادار خلبان میتواند تصاویر هوایی را ثابت نگه داشته و برای آنکه بتواند تغییرات را درک کند که آیا توده های ابری کمتر و یا زیاد تر میشوند؟ دستگاه قادر است که خلبان را از شرایط جوی هوای مقابل که از ۱۵۰ الی ۶۰ گره دریائی و ۱۰+ درجه بسمت چپ و یا راست متغیر میباشد آگاه سازد.

در این دستگاه از جدیدترین تکنولوژی تلویزیونهای رنگی استفاده شده است و در ضمن دستگاه ثباتی در آن وجود دارد که میتواند شرایط جوی و یا نقشه برداری را روی کاغذ ثبت کند.

از این رود دستگاههای فوق که جدیداً در هواپیمائی مسافربری بکار برده میشود، موفقیت دیگری در راه پیشرفت فن هواپیمائی بین المللی از نقطه نظر سیویل قلمداد شده است.

بقیه شیوری بر فراز آسمان

اشاره میکنم: او در حدود ۹ یا ۱۰ سال داشت که برای اولین بار هواپیما را در آسمان دید و همان موقع به خواهر کوچک و ناتنی خود گفت آرزو میکنم آزادانه مثل آنها در میان ابرها پرواز کنم. او در دوران کودکی باجنس مخالف روابط خوبی نداشت و اثر مستقیمی بر روی زندگی آینده او گذاشت همیشه برای صحبت کردن و رابطه داشتن با جنس مخالف دچار اشکال بود و هیچوقت قادر نبود برای مدتی طولانی در یک محل ساکن باشد، البته این چیزها دلیل بر اینکه او احساس مسئولیت در برابر همسر و فرزندان خود نکند، نبود. همسر و فرزندان او بعنوان مردی مسئول و با فکر یاد میگردند. همسرش کتابی در باره اش نوشت و او را طوری جلوه داد که برای انسان بودن خوب بود، لیندبرگ تمام نامه های مردم و نامه های همسرش و سایر نوشته های گرابنها را در یک جا جمع و حفظ میکرد، همیشه میگفت زندگی من زیاد شلوغ و درهم و برهم است و کار بسیار مشکلی است که بتوان از زندگی من یک بیوگرافی تهیه کرد. راجع به لیندبرگ کتابهای زیادی نوشته شده که کتاب (لیندبرگ تنها) یکی از آنهاست که نوشته خود او میباشد. اگر من لیندبرگ را کمتر از آنچه بود نشان دادم بخاطر این است که نشان بدهم او بسیار انسان و دارای خصایص عالی انسانی مانند یک دوست خوب، یک شخص زیبا سیرت بود او یک با بغه پرواز و مهندس علم هواپیمائی و عاشق سفر بود، همیشه سعی میکرد افکار بزرگ خارق العاده داشته باشد بعضی از آنها بعداً بوسیله همسرش گیل در کتاب خاطر آتش انتشار یافت. لیندبرگ شخصی احساساتی، دارای عکس العملهای مثبت در موارد مختلف زندگی، یا خصایص قابل تقدیر، قابل انعطاف و سرد و گرم چشیده بود، تعداد قابل توجهی عکس از سفر بزرگ لیندبرگ چاپ شده، این عکسها به تنهایی ارزش معنوی زیادی برای هدف بزرگ لیندبرگ رادارند.

شاتل فضائی چیست

عصری جدید در اکتشافات فضائی

تأثیر فضا در زندگی روزمره و فوایدی که در اثر تسلط بر آن نصیب زمین میشود از بدو انجام فعالیت‌های فضائی بصورت پریشی در ذهن اکثر ساکنان زمین آمده است به این معنی که از این همه فعالیت و هزینه چه فائده‌ای نصب ساکنین زمین خواهد شد .

در سالهای اولیه اکتشافات فضائی امریکا آنهائی که دوراندیش بودند پیش بینی کردند روزی خواهد آمد که فواید بیشماری در اثر اجرای این همه تحقیقات و پیشرفت نصیب بشر گردد . امروزه این فواید دیگر وعده نیست بلکه واقعیت دارد و این شروع کار است . تنوع و انعطاف پذیری شاتل فضائی فرصتهایی برای تحقیقات بیشتر و طولانی‌تر بوجود خواهد آورد .

فواید حاصله از مساعی فضائی گذشته هم اکنون راه خود را در زندگی روزانه پیش از آنچه که اکثر مردم فکر میکردند باز نموده است آنچه که از اکتشافات فضائی آموخته میشود برای بهبود زندگی در زمین بکار میرود از جمله این فواید در زمینه‌های علم طب و کنترل محیط زیست و هواشناسی و مطالعه اقیانوسها و منابع زمین و ارتباطات و تعلیم و تربیت و تولیدات و نظائر اینگونه پیشرفتهای را میتوان نام برد این نوآنها همراه با تحرك و جنبش رهبری فنی در جهان دلیل و شاهد ارزشهای دریافت شده میباشد .

اکثر این فواید هم اکنون در اختیار مردم سراسر جهان گذارده شده و بعضی

از آنها در حال حاضر مورد استفاده کشورهای غیر از امریکا میباشد .

وسعت و حدود واقعی فواید زمینی مساعی آینده فضائی را به دشواری میتوان پیش بینی نمود ولی باید دانست برنامه فضائی یکی از عناصر اصلی قوی نگهداشتن ملت‌ها از لحاظ علمی و تکنولوژی و اقتصادی و بالاخره حفاظتی میباشد .

عکسهای گرفته شده بوسیله سفائن بدون سرنشین و سرنشین دار از زمین جنبه‌های دید ما را تغییر داده است .

در این نوشته به پاره‌ای از فوایدی که از برکت پیشرفتهای فضائی نصیب ساکنین زمین شده به اختصار اشاره میشود .
هوا

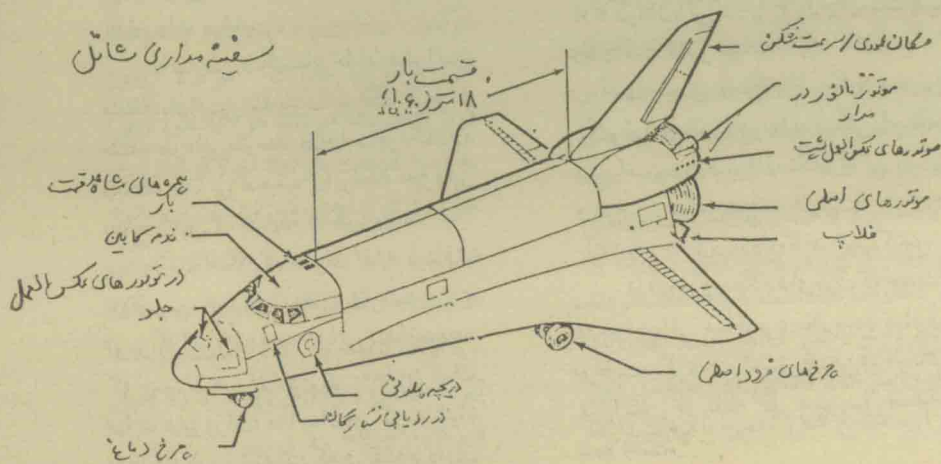
عکسهای گرفته شده بوسیله ماهواره‌های هواشناسی از جو زمین شاید بهترین مورد بهره برداری از فعالیت‌های فضائی باشد که در زندگی روزمره انسان موثر بوده است اطلاعات بدست آمده در مورد

جو زمین بعد از پرتاب اولین ماهواره هواشناسی در سال ۱۹۶۰ بیش از اطلاعاتی بوده است که انسان از آغاز مطالعات هواشناسی کسب نموده است .

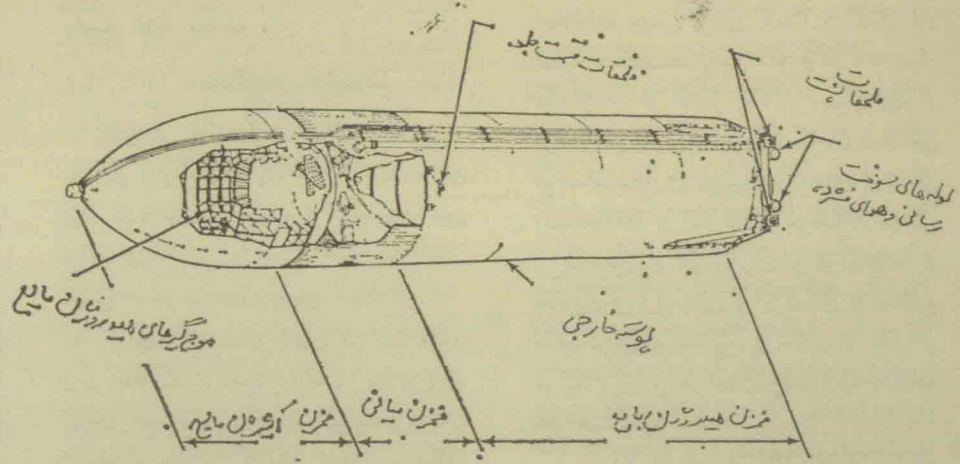
اطلاعات ارسالی بوسیله ماهواره‌های هواشناسی توانسته است حداقل زندگی هزاران نفر امریکایی را با پیش بینی طوفانهای قریب الوقوع نجات دهد .

نقشه برداری

عکسهای که از ارتفاع زیاد از بالای سطح زمین گرفته میشوند به متخصصین تهیه نقشه در دقیق بودن و صحیح بودن نقشه‌ها کمک زیادی مینماید و چون عکسهای گرفته شده بوسیله سفائن فضائی مناطق بزرگتری را در مقایسه با عکسهای گرفته شده بوسیله هواپیما در برمیگیرد نقشه‌ها را میتوان کرارا و بطور صحیح تغییر داد پس همانطوریکه در بالا اشاره شد یکی دیگر از فواید فعالیت‌های فضائی تهیه نقشه صحیح زمین میباشد .



میزان خارج مسائل



کنترل وضع جسمانی فضانوردان در فضا و ارسال اطلاعات بزمین بعمل آمده است مثلاً هم اکنون از یک دستگاه سبک سیار باطری دار که در آمبولانس جا میگیرد و تکنیسین آموزش دیده را در مواقع اضطراری با پزشکان مربوط مینماید در بعضی از جوامع استفاده میشود شهر هوستون در تگزاس دارای ۲۸ خودرو نجات مجهز به این وسائل میباشد. این دستگاهها برای بیماران قلبی یا کسانی که دچار عارضه قلبی میشوند بسیار مفید و نجات بخش میباشد زیرا ادامه زندگی این بیماران در دو سه دقیقه بعد از حمله بسیار بحرانی است و بیاری این دستگاه میتوانند معالجات خود را چه در محل و چه در موقع انتقال بیمار به بیمارستان انجام دهد این دستگاه ارتباط دو طرفه بین تکنیسین آمبولانس و دکتر برقرار کرده کاربرد گرافی قلب بیمار را برای پزشک ارسال میدارد هم چنین شامل منبع ذخیره اکسیژن و وسائل مانع لخته شدن خون و اندازه گیری فشار خون و خالی کردن مایعات و نیرو بخشیدن به دستگاه تنفسی و تجویز دارو میباشد.

در بیمارستانها نیز سیستمهای مراقبتی خودکار شبیه دستگاههایی که برای سر نشینان سفینه آپولو استفاده شده میتوانند از ۶۴ بیمار اطلاعات جمع آوری نموده و این اطلاعات را بصورت ارقام و اعداد به یک ایستگاه کنترل مرکزی جهت نتیجه گیری بوسیله کامپیوتر ارسال دارند در بیمارستان پالم بیچ در فلوریدا از این سیستم استفاده مینماید. وسیله دست بندمانندی که برای اندازه گیری فشارخون سر نشینان پروژه اسکای لب ساخته شده فشارخون را بطور خود کار اندازه گرفته و اندازه آنرا در روی صفحه ای نشان میدهد با استفاده از این دستگاه میتوان در زمان کوتاهی فشار خون تعداد زیادی را اندازه گرفت فشار خون بالا که یک اشکال بزرگ پزشکی است و اغلب توجهی بآن نمیشود یا کسی بآن مشکوک نیست میتواند به اشکالات جدی تری مثل

می بینند میتوانند راحتی محل اجتماع ماهیها و جانوران دریائی و جلبکها را تعیین نمایند. عکسهای فضائی هم چنین میتواند حرکت توده های یخ و جریان آب اقیانوس را تعیین نموده و کشتیها را از برخورد با آنها بر حذر دارد. عمق اقیانوسها را هم میتوان با استفاده از دستگاه مخصوصی اندازه گرفت که البته اندازه های گرفته شده بمراتب دقیق تر و درست تر از اندازه های تعیین شده بروش گذشته میباشد.

ارتباطات

اکنون با استفاده از ماهواره های ارتباطی مشاهده مسابقات مهم ورزشی و وقایع جهان همزمان با اتفاق افتادن آنها برای تماشاگران تلویزیون یک چیز عادی میباشد ماهواره های ارتباطی مستقر در مدار ثابت انواع و اقسام برنامه های آموزشی و سیاسی و اقتصادی سراسر جهان پخش مینمایند دانشمندان ناسا وسیله جدید ارتباطی نور و صدا بنام ریترو متر اختراع کرده اند که ارتباط بوسیله آن از تداخل امواج و پرازیت کاملاً مسمون بوده و یک ارتباط خصوصی میباشد و چون در این سیستم میکروفون واقع در راه دور احتیاج به نیروی برق ندارد استفاده از آن در صنایع و در دریا و در عملیات تجسس و نجات در هوا و دریا ممکن میباشد

حفظ سلامتی

پیشرفتهای زیادی در حفظ سلامتی انسان در اثر طرح وسائل مخصوص برای

استفاده از منابع زمینی

از عکسهای مخابره شده بوسیله ماهواره تکنولوژی منابع زمین برای بررسیهای مختلف از قبیل پیش بینی تولید محصولات کشاورزی و یافتن زمینهای قابل کشت و کمک به یافتن منابع زمینی و آب در مناطق صعب العبور و دشوار استفاده میشود.

آلودگی محیط

با تهیه عکسهای هوائی میتوان حدود آلودگی هوا و آب و گاهی منابع آنها را کشف نمود.

منابع آب

منابع آب را بخصوص در مناطق غیر قابل دسترسی میتوان از فضا در مد نظر گرفته و بررسی نموده مثلاً با در نظر گرفتن منطقه پوشیده از برف میتوان پیش بینی کرد که بعد از آب شدن برفها چه مقدار آب برای عملیات کشاورزی وجود خواهد داشت.

زمین شناسی

از روی عکسهای گرفته شده از فضا میتوان برای پشتیبانی از اکتشاف معادن در سراسر جهان بررسیهای زمین شناسی بعمل آورد. اگر انسان بتواند شکستگیهای زمین را دنبال نماید شاید بتواند زمان و مکان و شدت زلزلهها را با درستی پیش بینی نماید.

اقیانوس شناسی

بسیاری از خصوصیات اقیانوسها را میتوان از فضا بمراتب آسانتر از زمین بررسی نمود و قتیکه اقیانوس را از فضا

حمله‌ها و ضایعات قلبی کمک نماید بنا -
براین پی بردن بموقع وزود به فشار
خون بالا میتواند زندگانی بسیاری را
نجات دهد .

لباسهای فضائی و سیستمهای حفظ
زندگی یا حیات بخش یا عبارت دیگر
وسایلهای که حرارت بدن انسان را
تعدیل مینماید و اکسیژن لازم برای
تنفس در خلاء را تأمین مینماید و غیره
پیشرفتهای پزشکی دیگر را تحت تأثیر
قرار داده‌اند. برای مثال برای اشخاصیکه
در مقابل مواد عفونتزا را بیماریهای
عفونی مصنوعیت ندارد و یا بیماریکه برای
ریشه کن کردن با جلوگیری از پیشرفت
بیماری شیمی درمانی میشوند و با کسانیکه
برای تعویض یکی از اعضای حیاتی بدن
آنها مصنوعیت طبیعی آنها عمدا پائین آورده
میشود دستگاه جداسازی بیولوژیکی ابداع
شده است که به لباس مخصوص متصل
میگردد از چنین لباسی که هم با آن میشود
حرکت کرد و هم انسان را از عوامل
خارجی محفوظ میدارد میتوان برای
جلوگیری از سرایت بیماریهای مسری
توسط پزشکان و حفظ سلامتی محققین
و دانشمندان در موقع کار با ویروسهای
خطرناک در لابراتوارها استفاده نمود.
دستگاه دیگری که در اثر فعالیتهای
فضائی ابداع شده دستگاه تنفس سیار
میباشد که احتیاجی به منبع خارجی برق
یا اکسیژن ندارد. وزن این دستگاه ۷۵
درصد از دستگاههای تنفس مصنوعی
موجود سبکتر است و کار آنها بسیار
دقیقت است. این دستگاه در بیمارستانهای
سیار و صحرائی مناطق مصیبت زده دارای
ارزش خاصی میباشد .
ترمیتالهای کامپیوتری و نرم افزارهای
ابداع شده برای برنامه فضائی میتوانند
بسیاری از کارهای مربوط به سلامتی انسان
را آسان نموده و مقدوزاتی را که هرگز در
گذشته وجود نداشته بوجود آورند. سوابق
پزشکی انفرادی را میتوان بصورت مدام مطابق
روز نمود تکنیسین لابراتوار میتواند
آزمایشهای مختلفی را با دادن اطلاعات
از راه دور انجام داده و جواب لازم را
دریافت نماید. پزشکان میتوانند با استفاده
از دستگاههای واضح کننده عکسهای

مخایره شده بوسیله سفائن فضائی با بهره
گیری از کامپیوتر عکسهای اشعه مجهول
واضح تهیه نمایند .

مصالح و تولیدات

در اثر اکتشافات فضائی مصالح و
ماتریل و روشهای جدید تولید در صنایع
پیدا شده است. مصالح و مواد ضد آتش
برای تهیه لباس و ماسک مامورین آتش
نشانی دائما در حال بهبود میباشد .

تهیه کریستال یا بلور در فضا هنوز
در مرحله تجربی است در ماموریت پروژه
اسکای لب اقدام به کشت یا تولید کریستال
ژرمانیوم سلنین گردید اندازه و شکل
کریستال تهیه شده برای مصارف تولیدات
الکترونیکی کافی بود. تجربیات انجام
شده نشان داد که این نوع تولید در فضا امکان
داشته و تجربه اطلاعات جامعی در مورد
شرایطی که این نوع عناصر را بتوان
تولید نمود در اختیار گذارده است.

آنچه که در بالا با آنها اشاره شده چند
نمونه از فوایدی بود که نتیجه تحقیقات فضائی
بطور غیر منتظره در زندگانی روزمره
ما تأثیر میگذارد و بر این نمونهها بعد از
هر فعالیت فضائی دیگر افزوده میشود.

اکتشافات فضائی چه فوایدی را در

انسان برای کشف مجهولات و
آینده نصیب ساکنان زمین خواهند کرد؟
افزایش معلومات خود در مورد گذشته و
حال و آینده عالم و مقام انسانی خویش

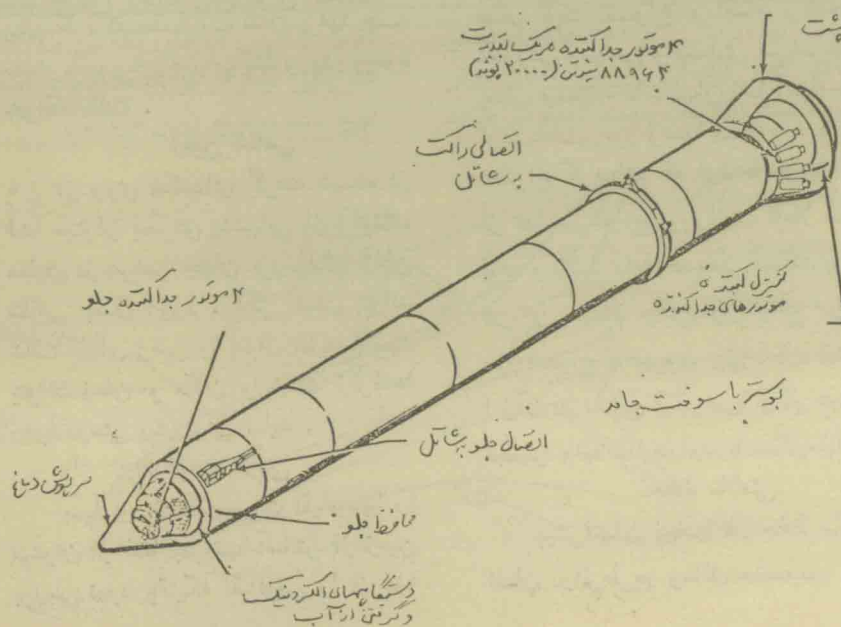
به فضا میرود وقتی شاتل فضائی کار خود
را در سال ۱۹۸۰ شروع کند میتواند
اطلاعات مهمی برای کمک به انسان در
اداره و حفظ زمین شلوغ در اختیار
بگذارد. از شامو فضائی سازمانها و
موسسات بسیاری از قبیل شبکههای ارتباطی
موسسات بسیاری از قبیل شبکههای ارتباطی
رصدخانهها و ادارات و موسسات دولتی
و طراحان و شهرسازان و فواید عامه و
تعاونیهای روستائی و پزشکان و صنایع
ماهگیری و صنایع و حمل و نقل و
تولید برق و طراحان حفظ آب استفاده
خواهند نمود .

وسائلیکه بوسیله شاتل به فضا برده
میشود اطلاعات جامعی در اختیار ما
خواهد گذارده که هم در زندگانی روزمره
مردم و آینده بسیار دور انسان تأثیر
خواهد گذارده که ذیلا مختصری درباره
هر یک بحث میگردد .

کشاورزی :

سیستمهای حساس تجسی یا سنسور
میتواند دنیا را در حل اشکالات مواد
غذائی کمک نماید. این سنسورها میتوانند
محصولات کشاورزی قوت خاک و میزان
احتمالی محصول و افات نباتی و هجوم
حشرات را مشخص سازند .

منابع نفتی : عکسهای که سفائن
فضائی از زمین گرفته‌اند اکتشافات نفت
و گاز طبیعی را در اطراف جهان تأیید
نموده است ماهواره‌های پیشرفته شاتل



فضائی منابع جدیدی از سوخت‌های فسیلی را مشخص خواهد ساخت .

محیط زیست : در بررسی‌های معمولی ماهواره‌ها می‌توانند اطلاعات جوی زمین‌مخبره نمایند و موارد استفاده از زمینها را بررسی کنند و آلودگی هوا را دنبال نموده و منبع آنرا بیابند و کیفیت هوا را واری کنند . ماهواره نقشه برداری آلودگی هوا می‌تواند با ۵۰۰ قطعه عکس از سراسر ایالات متحده امریکا نقشه برداری نماید در حالیکه دوربینهای مستقر در هواپیمائی که در ارتفاع بالا پرواز مینمایند همین مساحت را با ۵۰۰۰۰۰ قطعه عکس تهیه خواهند نمود. آنچه که بررسی آن از هوا سالها طول خواهد کشید از فضایش از چند روزی طول نخواهد کشید.

منابع ۶۵-۱۰۰ : منابع و ذخائر عظیم معدنی زیادی در بسیاری از نقاط جهان بوسیله عکسهای برداشته شده توسط اسکای لب کشف شده است در حالیکه این شروع کار بوده زیرا کشفیات کافی با ارزش بیشتری با پرتاب ماهواره‌های جدید از سکوی سفینه شاتل در آینده بعمل خواهد آمد.

ارتباطات: ماهواره‌های ارتباطی ایجاد تلویزیون بین‌المللی را میسر ساخته و هزینه تلفن بین‌قاره‌ای را کاهش داده‌اند این هزینه‌ها بازم با قراردادن ماهواره‌های جدید و پیشرفته‌تر مخابراتی در مدار زمین بوسیله پروژه شاتل پائین‌تر خواهد آمد.

بررسیهای علمی: سفینه شاتل می‌تواند آزمایشگاههای علمی و مجهز کاملی را که بوسیله دانشمندان و تکنیسینها اداره میشود در مدار زمین قرار دهد. محققین و دانشمندان می‌توانند کارهای زیادی را که انجام آن در روی زمین بعلت حضور قوه جاذبه امکان پذیر نمیشد در شرایط بی وزنی انجام دهند .

اقیانوس شناسی: ماهواره‌های منابع زمینی با تهیه نقشه حرارت آب اقیانوسها اقیانوس شناسها را در یافتن جریان آبها بسیاری مینمایند این بررسی متخصصین ماهیگیری را نیز در پیش‌بینی حرکت دسته‌های ماهیها کمک مینماید و از طرف دیگر حرکت یخهای سرگردان در اقیانوسها را نیز میتوان از فضا دنبال نمود .

چوب : ماهواره‌هاییکه از شاتل به فضا پرتاب میشوند میتوانند با کشف آتش‌سوزیها و بیماریهای اشجار و هجوم آفات و تعیین جنگلهای پوشیده از الوار در حفظ منابع جنگلی مارا یاری نمایند.

سفینه مداری شاتل

سفینه مداری شاتل یا عبارت دیگر هواپیمای فضائی که با موشک از زمین به فضا پرتاب شده و بعد از انجام ماموریتهای خود دوباره مانند هواپیما بر زمین بر میگردد می‌تواند بارهائی را بوزن کلی ۳۹۵۰۰ کیلوگرم (۶۵۰۰۰ پوند) بطول ۱۸ متر (۶۰ پا) و قطر ۵ متر (۱۵ پا) در فضا قرار دهد. این سفینه یا فضاپیما را میتوان از لحاظ اندازه و وزن با یک هواپیمای مسافری جدید مقایسه نمود وزن تقریبی کلی آن ۶۸۰۰۰ کیلوگرم (۱۵۰۰۰۰ پوند) و طول بدنه آن ۳۷ متر (۱۲۲ پا) و فاصله دونوک بال آن ۲۴ متر (۷۸ پا) میباشد .

کابین خدمه آن میتواند هفت نفر سرنشین و مسافر را حمل نماید در بعضی از ماموریتها حداکثر ۲ نفر خدمه خواهد داشت ولی در عملیات اضطراری می‌تواند تا ده نفر را با خود حمل نماید . سه موتور راکتی شاتل که آنرا در فضا قسرا می‌دهد در پشت بدنه تعبیه شده و سوخت مصرفی موتورهای آن در مخازن جداگانه که قبل از ورود شاتل به مدار از شاتل جدا میشوند . سیستمهای فرعی مانورهای مدبوی در دو سکوی خارجی قسمت دم شاتل قرار دارند از این واحدها برای ایجاد کشش لازم برای ورود به مدار و تغییر مدار و ملاحظات فضائی و مراجعت بر زمین استفاده میشود . سیستم فرعی عکس‌العمل در دو سکوی مخصوص در قسمت دماغ سفینه قرار دارد از این واحدها برای حفظ تعادل سفینه در فضا و تغییرات دقیق سرعت در ملاقاتهای فضائی یا اصلاح مدار استفاده میشود . بعلاوه سیستم فرعی عکس‌العمل همراه با سطوح کنترل ایرودینامیکی تعادل سفینه را در موقع ورود به جو زمین حفظ مینمایند سطوح کنترل ایرودینامیکی سفینه را در سرعتهای کمتر از ۵ ماخ کنترل مینمایند . این سفینه طوری ساخته شده که بتواند با سرعت ۹۵ متر در ثانیه

(۱۸۵ نات) شبیه هواپیماهای پیشرفته عمل فرود را انجام دهد .

مخزن خارجی شامل سوخت موتورهای اصلی شاتل و سوخت هیدروژن مایع و اکسیژن مایع میباشد. کلیه کنترل‌های مایعات و شیرها (غیر از بعضی از شیرها) که برای بکار انداختن موتورهای اصلی سفینه مداری لازم است در داخل شاتل قرار دارد تا میزان وسائل دور انداختنی گران بها به حداقل تقلیل یابد . موجگیرهائی در مخزن اکسید کننده نصب شده تا تکان و ته نشین شدن مواد سوختی را بحداقل تقلیل دهد . پنج لوله (سه لوله برای سوخت و دو لوله برای مایع اکسید کننده) بین مخزن خارجی و شاتل کشیده شده است کلیه این لوله‌ها غیر از لوله فشار اکسید کننده عایق بندی شده است . یک لوله ضد فوران نصب شده در مخزن خارجی مانع فوران اکسید کننده میگردد برای کنترل مقدار مایعات مخازن سطح سوخت موجود در هر دو مخزن بوسیله آلات دقیق مخصوص مشخص میگردد .

مخزن در موقع جدا شدن از زمین ۷۰۳۰۰۰ کیلو گرم سوخت قابل استفاده دارد . حجم مخزن هیدروژن مایع ۱۵۲۳ متر معکب (۵۳۸۰۰ پای معکب) و حجم مخزن مایع اکسید کننده ۵۵۲ متر معکب (۱۹۵۰۰ پای معکب) میباشد . حجم این مخازن می‌تواند تا ۳ درصد کسری داشته باشد فشار مخزن هیدروژن ۲۳ تا ۳۴ پوند بر هر اینچ مربع و فشار مخزن اکسیژن ۲۰ تا ۲۲ پوند بر هر اینچ مربع میباشد . پوسته هر دو مخزن از آلایاز آلومینیوم با استخوان بندی محکم داخلی ساخته شده برای ساختن دیوارها و دو انتهای مخازن از بزرگترین ورقهای فلزی یک تکه موجود استفاده شده است دیوارهای مخازن با مواد مخصوصی عایق کاری شده تا افزایش حرارت در اثر ضربه‌های وارده به مخازن زیانی نرساند .

بوسترهای با سوخت جامد

دو بوستر سوخت جامد برای ایجاد نیروی کشش اولیه همزمان با موتور اصلی شاتل روشن میشوند قسمتهای

مدالها و دیپلمهای

فدراسیون بین المللی هواپیمائی

یکی از وظایف مهم فدراسیون بین المللی هواپیمائی در سطح جهانی شناسائی و تأیید رکوردهای هواپیمائی و فضانوردی جهانی از هنگ گلايدر گرفته تا سفائن فضائی و نیز قلدرانی از خدمات اشخاص با سازمانهای میبایشه که به نحوی از انحاء به هواپیمائی و فضانوردی و پیشرفت و توسعه آن کمک مینمایند.

بنابراین کسیکه فعالیتشان چشمگیر بوده و مدال یا دیپلمی به آنان تعلق میگيرد، این مدالها و دیپلمها در جلسه افتتاحیه کنفرانس سالیانه فدراسیون به آنان اهداء میگردد. مدالها و دیپلمهای برندگان سال ۱۹۷۶ در هفتادمین کنفرانس بین المللی هواپیمائی که امسال در رم تشکیل گردید اهداء شد که اسامی برندگان و نام مدالها و دیپلمها بشرح زیر برای علاقمندان مجله آسمان ایران گزارش میشود:

مدال طلای هوائی فدراسیون:

این مدال بکسانی اهداء میشود که در اثر فعالیت و کار و کوشش و ابتکارات شخصی خود به توسعه و پیشرفت هواپیمائی کمک نموده اند. این مدال برای سال ۱۹۷۶ به شولتوها میلتون گرگسون از نیوزیلند اهداء شد. گرگسون پرواز با گلايدر را از سال ۱۹۶۸ شروع نموده و ۲۹ سال است که با گلايدر بروز مینماید، به او در نیوزیلند «پدر گلايدر»

لقب داده اند وی در سال ۱۹۷۲ چندین رکورد جهانی بدست آورد که یکی از آنها پرواز بطرف هدف و مراجعت به مسافت ۱۰۰۱ کیلومتر بود، بدست آوردن این رکورد در کشوری مانند نیوزیلند بسیار دشوار بود، او اکنون ۵۴ سال دارد و اخیراً درصدد بود که یک رکورد ۱۰۰۰ کیلومتری دیگری را بدست آورد.

مدال طلای فضائی فدراسیون:

این مدال به فضانوردانی داده میشود که کارهای خارق العاده در فضا انجام داده باشند مدال سال ۱۹۷۶ به فضانورد مایکل کالینز از آمریکا اهداء گردید. کالینز قبل از اینکه سومین انسانی باشد که در فضا راه پیمائی کرد، یک خلبان آزمایشی بوده که بیش از ۵۰۰۰ ساعت پرواز داشت. کالینز همچنین خلبان مدور فرماندهی «آپولو ۱۱» بود که انسان بوسیله آن اولین فرود خود را در ماه انجام داد. شغل فعلی کالینز مدیریت موزه ملی هواپیمائی ایالات متحده آمریکا در واشنگتن میباشد. در این موزه مجموعه های مشهور هواپیمائی و فضائی به وضع بسیار جالبی بنمایش گذاشته شده است.

مدال طلای چتر بازی فدراسیون:

این مدال به انجام کارهای برجسته در چتر بازی اختصاص دارد که ممکن

است به عملیات پرش وایمنی و بی خطری یا اختراع مربوط گردد. مدال طلای چتر بازی در سال ۱۹۷۶ به «ارکادی گوسکوف» از اتحاد جماهیر شوروی اهداء گردید. آقای «گوسکوف» سرمربی تیم چتر بازی ملی شوروی میباشد. او چتر بازی را در سال ۱۹۳۹ آغاز نمود و تا بحال ۲۰۰۰ پرش انجام داده و به پیشرفت و توسعه چتر بازی، چه در شوروی و چه در خارج، کمکهای زیادی نموده است آقای «گوسکوف» به بهبود کیفیت داوری در چتر بازی علاقه زیادی دارد و شخصاً در تهیه و ابداع سیستم الکترونیکی برای اندازه گیری دقت پرشها که با موفقیت زیادی از آنها در مسابقات جهانی چتر بازی در مجارستان و ایتالیا استفاده شده شرکت داشته است. آقای «گوسکوف» عراح چتر قابل کنترل «دی - او - لا - یو» برای آزمایش نوآموزان و دستگاه بازکننده خودکار چتر کمکی، که زندگی چتر بازان جوان بیشماری را حفظ نموده است، میباشد.

مدال طلای نیل فدراسیون:

این مدال، که برای سال ۱۹۷۵ به تیمسار سرلشکر رفعت مدیر عامل باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی تعلق گرفت، به کسانی اهداء میگردد که در تعلیم و تربیت امور هواپیمائی و فضائی فعالیتهای برجسته ای بعمل آورده باشند. «نیل» سال ۱۹۷۶ آقای «واچسلاو

باشگیروف» از شوروی اهداء گردید .
«باشگیروف خلبان مشهور و قهرمان اتحاد
جماهیر شوروی میباشد و در حال حاضر
در زمینه تعلیم و تربیت امور هوافضائی
مشغول کار است .

مدال لیلیانتال :

این مدال درقبال انجام کارهای
استثنائی در پرواز با گلايدر و یا خدمات
برجسته در زمینه گلايدر برای مدت
طولانی، به اشخاص ذیصلاحیت تعلق
میگیرد مدال لیلیانتال سال ۱۹۷۶ به
آقای «ال - الف - دولانج» از هلند
اهداء گردید. آقای دولانج مؤسس
اولین باشگاه گلايدر (در سال ۱۹۲۹)
در هلند میباشد، او در سال ۱۹۳۵ با
یک پرواز مداومت ۵ ساعته با گلايدر
اولین رکورد ملی خود را بدست آورد
آقای دولانج باشگاههای گلايدر
زیادی تأسیس نموده و چندین جلد کتاب
درباره پرواز با گلايدر و آئرو دینامیک
آن تألیف نموده است. بنظر او پرواز با
گلايدر وسیله بسیار سودمندی برای
انتخاب خلبان میباشد.

مدال دولاولول :

این مدال بهدارندگان رکوردهای
ثبت شده، مطلق جهانی تعلق میگیرد .
مدال دولاولول سال ۱۹۷۶ به خلبانان
مشروحه زیر اهداء گردید :

- سروان «الدون - دلبیو - جوارسز»
از آمریکا بخاطر پرواز با سرعت
۳۵۲۹/۵۶ کیلومتر در ساعت در یک
مسیر مستقیم با هواپیمای «اس - آر ۷۱» که
در تاریخ ۲۸ ژوئیه ۱۹۷۶ انجام داد.
- سرگرد «ادولفوس - ح . بلدسو»
از آمریکا بخاطر پرواز با سرعت
۳۳۶۷/۲۲۱ کیلومتر در ساعت در
یک مدار بسته با هواپیمای «اس - آر ۷۱»
که در تاریخ ۲۷ ژوئیه ۱۹۷۶ انجام داد.
سروان «رابرت - سی - هلت» از
آمریکا بخاطر پرواز با ارتفاع حدود
۲۵۹۲۹ متری با هواپیمای «اس - آر ۷۱»
که در تاریخ ۲۷ ژوئیه ۱۹۷۶ انجام داد.

مدال لوئی بلریو :

این مدال سالانه به دارندگان
بالاترین رکوردهای سرعت، ارتفاع و
مداومت پرواز تعلق میگیرد. مدال لوئی
بلریو مربوط به سال ۱۹۷۶ به اشخاص
زیر اهداء گردید :

- آقای «ا - دلبیو - پومروی»
بخاطر پرواز با سرعت ۳۱۹/۲۸ کیلو
متر در ساعت در یک مسیر سه کیلومتری
با یک فروند هواپیمای آر - وی ۳ (بوزن
کمتر از ۵۰۰ کیلوگرم) مجهز به موتور
لایکامینگ با ۱۶۰ اسب قوه که در تاریخ
۱۱ ژوئیه ۱۹۷۶ انجام داد.

آقای «رادنی - ت نیکسون» از
آمریکا بخاطر پرواز ۴۵۹۶/۶۲ کیلومتر
مسافت در خط مستقیم با یک فروند هواپیمای
سننا - ۱۷۰ - الف (بوزن ۵۰۰ تا ۱۰۰۰
کیلوگرم) مجهز به موتور کنتینتال
با ۱۴۵ اسب قوه که در تاریخ
۱۲ و ۱۳ اکتبر ۱۹۷۶ انجام داد.

مدال برنز فدراسیون :

این مدال بشخص یا اشخاصی تعلق
میگیرد که خدمات ارزنده ای برای
فدراسیون بین المللی هواپیمائی انجام
میدهند این مدال برای سال ۱۹۷۶ به
آقای «او - بک من» از آلمان غربی
اهداء شد. آقای بک من (معاون اول
کمیته بین المللی چتر بازی) از سال ۱۹۶۹
عضویت این کمیته را داشته و از سال
۱۹۷۱ معاون دوم این کمیته و از سال
۱۹۷۴ عضو سو کمیته تجدید نظر و طبق
روز نمودن «قسمت ۵» مقررات مسابقات
فدراسیون بوده و در این راه زحمات
زیادی را متحمل و کارهای مهمی را انجام
داده است. وی بخصوص یک قسمت
جدید را در مورد مقررات ورزش چتر
بازی، که جهت تصویب به هفتمین
اجلاس سالانه فدراسیون تسلیم شد، تهیه
نموده است.

دیپلم مونگلفیه :

این دیپلمها سالیانه به بهترین
خلبانان بالون با گاز و بالون با هوای
گرم و همچنین به شخص یا اشخاصی که

نسبت به توسعه و پیشرفت پرواز بالون
خدماتی انجام داده اند تعلق میگیرد .
بخاطر فعالیتهای سال ۱۹۷۶ سه نفر
بشرح زیر موفق به اخذ این دیپلم گردیدند:
آقای «پاول ادوارد پوست»
از آمریکا :

بخاطر بدست آوردن رکورد جهانی
پرواز با بالون گازی از ۵ تا ۱۰ اکتبر
۱۹۷۶ وی فاصله بین میل بریج ماین
شمال شرقی آمریکا به شرق جزیره
«سان میگوئل - آزور» را که ۳۹۸۳/۱۸
کیلومتر میباشد، در مدت ۱۰۷ ساعت
و ۳۷ دقیقه بوسیله بالون طی نموده
است.

آقای «بروس کامستاک» از آمریکا :

یگانه کسی است که دوبار قهرمان
ملی بالون با هوای گرم آمریکا شده، یکی
در سال ۱۹۷۲ و دیگری در سال ۱۹۷۶ -
وی در مسابقات جهانی سال ۱۹۷۳ نفر
چهارم گردیده و عضو هیئت داوران
مسابقات جهانی بالون با هوای گرم در
سال ۱۹۷۵ و بالون با گاز در سال ۱۹۷۶
بوده است.

آقای «دان کامرون» از انگلستان :

بخاطر کمک به ورزش بالون «دان
کامرون» شخصیت نادری محسوب میشود
که یک مهندس با تجربه هواپیمائی و
طراح با ابتکار فنی و یک خلبان علاقمند
بالون میباشد و بیشتر عمر خود را وقف
پیشرفت امور بالون کرده است. او حداقل
۱۰۰ نفر خلبان بالون تربیت نموده و
خود بعنوان خلبان دارای رکورد مداومت
پرواز جهانی میباشد. او اولین بار از
آلب عبور نموده و همچنین سازنده و
تولید کننده بالون نیز هست و بالونهای
ساخت کارخانه او همیشه در حال پیشرفت
و بهبود میباشد.

دیپلم «و - م کومارنی» :

این دیپلم به فضا نوردان سفینه های
فضائی چند سر نشین دار که در زمینه
اکتشافات فضائی خدمات برجسته ای
انجام داده اند تعلق میگیرد این دیپلم
برای سال ۱۹۷۶ به «بوریس و -

سازمان

مبادله دانش آموزان هوایی

چیست؟

کشور خود را همیشه در مراسم رسمی و مواقع بازدید بتن داشته باشند .

حمل و نقل دانش آموزان شرکت کننده در برنامه مبادله بمرکز تجمع و بالعکس، که در اروپا قرارداد، بوسیله هواپیماهای نیروی هوایی کشورهای شرکت کننده بعمل خواهد آمد .

دانش آموزان شرکت کننده باید بوسیله کشور میزبان در مقابل خطرات احتمالی بیمه گردند .

زبان انگلیسی یگانه زبان رسمی این سازمان در کلیه فعالیتها و کنفرانس طرح ریزی و مکاتبات میباشد .

درباره برنامه مبادله دانش آموزان هوایی

در حال حاضر ۱۶ کشور مشروحه زیر یعنی استرالیا - بلژیک - کانادا - فرانسه - آلمان غربی - اسرائیل - انگلستان - هلند - نروژ - فنلاند - اسپانیا - سوئیس - سوئد و ایالات متحده آمریکا این برنامه را قبول نموده و ایران و ترکیه هم اخیراً به برنامه مذکور پیوسته اند و تقریباً در حدود ۵۰۰ دانش آموز و سرپرست در این برنامه سه هفته ای که از اواسط ژوئیه تا اوایل اوت طول میکشد شرکت مینمایند .

این برنامه از سال ۱۹۴۷ آغاز شده و اولین بار بین کانادا و انگلستان مبادله دانش آموزان هوایی بعمل آمد که تا ۱۵ سال به همین نحو ادامه داشت . اولین دبیرخانه این سازمان در لاهه بود که بعداً به انگلستان منتقل شد .

۱ - سازمان : این سازمان بنام مبادله بین المللی دانش آموزان هوایی نامیده میشود که از سازمانهای همکاری کننده مبادله دانش آموزان هوایی تشکیل شده است و هر یک از اعضای آن بامقررات و روشهای مندرج موافقت کرده اند .

۲ - هدف : هدف این سازمان ایجاد تفاهم بین المللی و حسن نیت و دوستی بین جوانانی که به هواپیمائی علاقمند هستند میباشد .

۳ - مقررات مبادله : حداقل سن ۱۷ و حداکثر ۱۹ سال است و لسی حداکثر سن را باموافقت طرفین میتوان به ۲۱ رسانید . دانش آموزان مؤنث و مذکر هر دو قابل مبادله میشوند .

انتخاب شدگان باید به فعالیتهای هواپیمائی علاقمند باشند و بتوانند با زبان انگلیسی صحبت نمایند . بایک موافقت قبلی باید یک سرپرست با سن از ۲۵ سال بیالاهمراه دانش آموزان بوده و این سرپرست باید در هواپیمائی تجربه داشته باشد .

در صورتیکه گروههای ۶ نفری یا بیشتر انتخاب میشوند یک سرپرست دیگر لازم است .

مبادله باید به تعداد مساوی دانش آموز هر کشور بعمل آید .

کلیه هزینه های دانش آموزان مبادله شده بوسیله کشورهای میزبان پرداخت خواهد شد .

دانش آموزان باید لباس رسمی سازمان

نموده اند. این دیپلم برای سال ۱۹۷۶ به ۴۴ نفر از اعضای باشگاههای هواپیمائی جهان اهداء شده است.

بقیه مدالها و دیپلمها

وولینوز» و «وتیالی - م - زولو بوف از کشور شوروی اهداء گردید. فضا نورد «بورس و - وولینوز» و «وتیالی - م - زولو بوف» در فاصله بین ۶ ژوئیه تا ۲۴ اوت ۱۹۷۶ در پرواز با سفینه سایوز ۲۱ و ایستگاه مداری «سالت - ۵» مدت ۴۸ روز در فضا بوده اند. این دو فضا نورد در مدت ۴۸ روز اقامت خود در فضا آزمایشات متعددی در زمینه عملیات تکنولوژی در حالت بی وزنی انجام داده و سیستمها و آلات دقیق جدید نصب شده در سفینه و ایستگاه فضائی را مورد بررسی و مطالعه قرار دادند.

دیپلم نئوناردو دای نیچی :

این دیپلم به کسانی تعلق میگردد که در کار چتر بازی موفقیتی نصیبشان گشته است این دیپلم برای سال ۱۹۷۶ به خانم روسو بالسی از فرانسه اهداء شد . خانم بالسی اولین پسرش خود را در سال ۱۹۵۰ انجام داد و در سال ۱۹۵۴ بسمت مربی دولتی چتر بازی منصوب گردید او مشاور فنی کمیته بین المللی چتر بازی است و علاقمندی او به توسعه حسن نیت و حسن تفاهم بین ورزشکاران کلیه ملل قابل تحسین میباشد.

دیپلمهای افتخار گروهی .

این دیپلم به گروهی از مردم، از قبیل خدمتگزاران دفاتر طرح و کسانیکه به امور علمی و انتشارات هواپیمائی و غیره مشغول و به پیشرفت هواپیمائی و فضانوردی کمک مؤثری نموده اند ، تعلق میگردد: برای سال ۱۹۷۶ سازمانهای کشورهای مشروحه زیر بخاطر انجام اکتشافات و تجربیات جدید در علوم هوا فضائی موفق به اخذ دیپلم افتخار گردیدند: جامعه حمل و نقل هوایی کانادا - کارخانجات هواپیما - سازی بیچ آمریکا - طراحان دانشگاه هلسینکی فنلاند (بخاطر طرح گلایدر پیک ۲۰) - تیم پروژه وایکینگ آمریکا و مؤسسات مختلف کشورهای فرانسه، آلمان شرقی، آلمان غربی، لهستان و شوروی.

دیپلم پل تساندیه :

این دیپلم به کسانی داده میشود که به نحوی از انحاء به پیشرفت و توسعه هواپیمائی کمک

اخبار فدراسیون بین‌المللی هواپیمائی

فعالیت‌های آموزشگاه خلبانی گلايدر

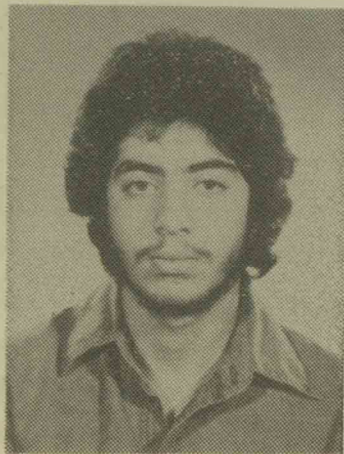
در آبان‌ماه سال جاری تعداد ۳ نفر از هنرآموزان آموزشگاه خلبانی گلايدر که دوره مقدماتی پرواز را به پایان رسانده بودند به جمع خلبانان مستقل پیوستند که بشرح زیر به هنرآموزان تحت آموزش معرفی میگردند.



۱ - - آقای گایگ سحر در تاریخ
۳۶۷۷۱۷



۲ - - آقای طاهری تقوی در تاریخ
۳۶۸۸۱۷



۳ - - آقای هادی در تاریخ
۳۶۸۸۲۷

در آبان‌ماه جاری نیز تعداد ۹ نفر اعم از دختر و پسر به عضو آموزشگاه خلبانی درآمدند و پروازهای آموزشی را شروع نموده‌اند. موقوفات آنان را خواستارم.

کارل حاجک موشک مدلی را تا ارتفاع ۱۰۶۸ متر پرواز داده است. ۱۰ نفر از چتربازان مرد باشگاه هواپیمائی شوروی در روز ۱۴ اکتبر ۱۹۷۷-۷ فرود در هنگام پرواز درست روی دیسک و فرود هشتم را در نزدیکی ۰/۱ متری دیسک انجام داده‌اند.

* * *

۶ نفر از چتربازان زن باشگاه هواپیمائی شوروی در روز ۱۴ اکتبر ۱۹۷۷ سه فرود در هنگام پرواز درست روی دیسک و فرود چهارم را در نزدیکی ۰/۴ متری دیسک انجام داده‌اند.

* * *

دوشیزه «سوهازلت» از آمریکا در تاریخ ۱۸ اکتبر ۱۹۷۷ در گلسوستر انگلستان بایک فروند بالون هوای گرم ۸۶۸۶ متر کورد ارتفاع بدست آورده است.

* * *

آقای الوتینا مارچک-ووا چترباز باشگاه هواپیمائی شوروی از ۱۲ تا ۱۸ اکتبر ۱۹۷۷ - ۲۸ فرود پشت سرهم روی دیسک و فرود ۲۹ را در فاصله ۰/۴۱ متری دیسک انجام داده است.

فعالیت‌های آموزشگاه خلبانی

۱- در ماه گذشته جمعاً ۴ کلاس توجیهی داشته‌اند.

۲- پرواز ناوبری انجام شد و هنرآموزان ر مسیرهای تهران-اصفهان کرمان-شیراز بندرعباس پرواز ناوبری انجام دادند.

۳- جمع ساعات پرواز انجام شده در ماه گذشته ۱۸۵۲/۵۰ ساعت بوده است.

۴- تعداد دانشجویانی که برآزشان در ماه گذشته سامان رسیده ۲۰ نفر و تعداد دانشجویانی که موفق به دریافت گواهینامه بازرگانی شده‌اند ۴ نفرند که بشرح زیر است

- ۱ - محمد تقی محمدی ۲ - حسین گلستان‌زاده ۳ - مهدی پناهی راد ۴ - احمد اسکندری

نتایج مسابقات ورکوردها

نتایج مسابقات جهانی بالون با هوای گرم که از ۹ تا ۱۸ ماه اکتبر ۱۹۷۷ در «کاسل هوارد» انگلستان برگزار گردید بشرح زیر است:

نفر اول: «پاول-م-ووستر» از آمریکا
نفر دوم: «بروس کامستاک» ز آمریکا
نفر سوم: «مایکل سکودر» از آمریکا

* * *

ستوان «ر - پیرت» از انگلستان بایک فروند هواپیمای جاگوار جبارا در تاریخ ۹ اکتبر ۱۹۷۷ فاصله بین ادینبورگ - لندن بایک مسیر معینی رادر مدت ۲۵ دقیقه و ۰/۲ ثانیه با سرعت ۷۳۱ کیلومتر در ساعت پرواز نموده است.

* * *

چهارمین مسابقات چتربازی پان‌آمریکن از تاریخ ۲۶ تا ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۷ در مکزیک انجام خواهد شد.

* * *

خانم «ایرادیارتنی پارکوا» از اتحاد جماهیر شوروی بایک فروند هواپیمای جت «ای - ال - ۶۲» در تاریخ ۱۶ سپتامبر ۱۹۷۷ در یک مسیر مدار بسته ۵۰۱۹ کیلومتری با سرعتی برابر با ۹۵۳ کیلومتر در ساعت پرواز نموده است.

خانم «ایرادیارتنی پارکوا» مجدداً در تاریخ ۲۲ سپتامبر ۱۹۷۷ بایک فروند هواپیمای جت «ای - ال - ۶۲-ام» در یک مسیر مدار بسته ۱۰۳۸۸ کیلومتری با سرعت ۸۰۴ کیلومتر در ساعت پرواز نموده است.

* * *

اعضای جوان قسمت هواپیمای مدل باشگاه هواپیمائی چکسلواکی در تاریخ ۹ سپتامبر ۱۹۷۷ رکوردهای زیر را در فرودگاه لپکوسکی میکولاس بدست آورده‌اند: پیتر پارور موشک مدلی را تا ارتفاع ۶۷۸ متر پرواز داده است.

واسیل پاول هوک موشک مدلی را ب مدت ۱۰ دقیقه و ۲۵ ثانیه پرواز داده است

ولاد میر فیبچ موشک مدلی را تا ارتفاع ۱۲۷ متر پرواز داده است.

اخبار بین المللی هوایی

آسمان ایران

نشریه باشگاه هواپیمائی
شاهنشاهی

نشانی: تهران میدان شهید
خیابان مهر آباد

تلفنهای: ۶۴۳۵۴۹-۶۴۹۵۸۰

صندوق پستی شماره ۲۸۴۳

چاپ از کارگاه چاپ

بقیه شاتل

اصلی این بوسترها عبارتند از موتور شامل بدنه و سوخت و آتش زنه و دهانه خروجی و ساختمان قسمت جلو و عقب بدنه و دستگاههای گیرنده برای جدا شدن از شاتل و پیدا کردن و گرفتن از آب و سیستمهای فرعی کنترل. وزن هر بوستر ۵۸۴۶۰۰ کیلوگرم (۱۲۸۸۸۰۰ پوند) است که ۱۱۸۰۰۰۰ نیوتن (نیوتن واحد نیرو در سلسله احاد متریک معادل نیروئی که بجرم یک کیلوگرم شتاب ۱ متر بر مجذور ثانیه بدهد) (۲۶۵۰۰۰۰ پوند) کشش در سطح دریا تولید مینماید. سوخت جامد طوری تهیه شده که ۵۵ ثانیه بعد از جدا شدن سیستم از زمین کشش را به یک سوم تقلیل میدهد تا در حداکثر فشار دینامیکی به بوستر خسارت و صدمه ای وارد نشود دهانه بوستر تا کمی بیش از ۷ درجه قابل حرکت است و همراه با موتور اصلی شاتل پرواز شاتل را کنترل مینماید. این بوسترها بوسیله تسمههایی به مخزن سوخت و شاتل متصل میباشند هشت راکت جداکننده چهار راکت در عقب و چهار راکت در جلو بوستر را از مخزن سوخت خارجی و شاتل جدا میسازد وسائل الکترونیکی و چتر فرود در آب و راکتهای جدا کننده جلو در دماغه بوستر قرار دارند.

ادامه دارد

رهن ماین آورده و سپس پس از اتمام بازدید مجدداً از کلیه کشورهای مورد نظر به همین شهر برگشت داده شدند و تعدادی از دانش آموزان نظریه خود را در یک مهمانی به اطلاع حاضرین رسانیدند و از تشکیل چنین جامعه تشکر و قدردانی نمودند و اظهار داشتند که ما که نمایندگان جامعه جوان کشور خود هستیم ضمن آشنائی با پیشرفت های هواپیمائی در جهان خواهیم توانست برای همسالان خود مشوقین و بازگوکننده عظمت علم فضائی باشیم.

در برنامه مبادله دانش آموز در سال ۱۹۷۷ - ۴۵۵ نفر دانش آموز مرد و ۴۰ نفر سرپرست مرد و ۶۲ نفر دانش آموز دختر و ۱۵ نفر سرپرست از جامعه نسوان شرکت نموده بودند که جمعاً ۵۷۲ نفر بوده است. لباس کلیه شرکت کنندگان یک نواخت بوده و فقط با علامت کشور مربوطه مشخص شده بود برنامه سال ۱۹۷۸ بدین قرار خواهد بود که:

در مرحله اول کلیه دانش آموزان در روزهای ۱۸ و ۱۹ ژوئیه ۱۹۷۸ مطابق با ۲۷ و ۲۸ تیر ماه ۲۵۳۷ به کشور آلمان شهر رهن ماین وارد و سپس به کشورهای میزبان عزیمت خواهند نمود و مرحله دوم مراجعت دانش آموزان به ماین و عزیمت به کشورهای خود در روزهای ۸ و ۹ اوت ۱۹۷۸ مطابق با ۱۷ و ۱۸ مرداد ماه ۲۵۳۷ خواهد بود و محل عمومی کنفرانس در سال ۱۹۷۸ در کشور هلند در شهر لاهه خواهد بود

در تاریخ ۳۰ شهریور ۲۵۳۶ ۳۹ نفر نمایندگان ۱۶ کشور جهان در کشور اطریش شهر بادن در یک گردهم آئی حضور یافته تا در مورد تبادل دانشجوی هوائی در سطح بین المللی مذاکره نمایند. ابتدا آقای دکتر لئو رئیس کنفرانس از کشور اطریش ضمن خوش آمدگویی هدف تبادل دانش آموز هوائی یسن کشورهای عضو را بیان کرد و اظهار داشت که جمعاً ۳۹ نفر نماینده از ۱۶ کشور در این کنفرانس شرکت نموده اند و ضمن تشکر از حضور نمایندگان ایران که برای اولین بار در این کنفرانس شرکت مینمایند و ترکیه که پس از مدتی مجدداً حضور یافته بود خیر مقدم گفت و موفقیت کنفرانس را خواستار شد و اظهار امیدواری نمود که ایران در سال ۱۹۷۸ بتواند در کنفرانس تبادل دانشجوی شرکت نماید.

سپس گزارش مبادله دانشجوی در سال ۱۹۷۷ به این شرح به اطلاع کنفرانس رسید:

دیر جامعه چنین اظهار داشت که سال ۱۹۷۷ برای جامعه تبادل دانش آموز بسیار موفقیت آمیز بوده است، فقط اشکالاتی در تسلیم صورت های ورود دانش آموزان به مبدأ حرکت بوده که امید می رود در سال ۱۹۷۸ این اشکال برطرف گردد. برنامه این تبادل عبارتست از این که کلیه دانش آموزان کشورهای آسیا و اروپا در یک روز معین در شهر (Rhin main) رهن ماین در کشور آلمان حضور یافته و در سال قبل که هواپیماها از ۱۴ کشور جهان به موقع دانش آموزان را به شهر

اخبار جهان

جت فالکون

گارد ساحلی آمریکا قرار دادی به مبلغ ۲۰۵ میلیون دلار با کارخانه سازنده هواپیماهای جت فالکون منعقد نموده است. جت فالکون از هواپیماهایی است که توسط داسو بر گه ساخته میشود.

همکاری

کمپانی مستر اش میف بول کوکاواساکی ژاپنی با همکاری و موافقت آلمان غربی اقدام به ساخت یک نوع هلیکوپتر (BK-117) که بین ۸ تا ۱۲ مسافر میتواند با خود حمل نماید نموده تا در سال ۱۹۸۱ آنرا به بازار ارائه نماید.

۷۳۳ بلیون دلار سفارش داده که شامل ۲۵ هواپیمای F-15 از کمپانی مکدانل داگلاس و همکاری کمپانی میتسو بیسی.

۴ هواپیمای TF-15 هواپیمای آموزشی که مستقیماً از آمریکا حمل خواهد شد.

۱۹ هواپیمای میتو بیسی F-1 هواپیمای جنگنده که جمعاً تعداد آن به ۳۰۶ فروند خواهد رسید.

دو هواپیمای کاساواکی C-1 هواپیمای حمل و نقل که جمعاً به ۳۲ هواپیما خواهد رسید.

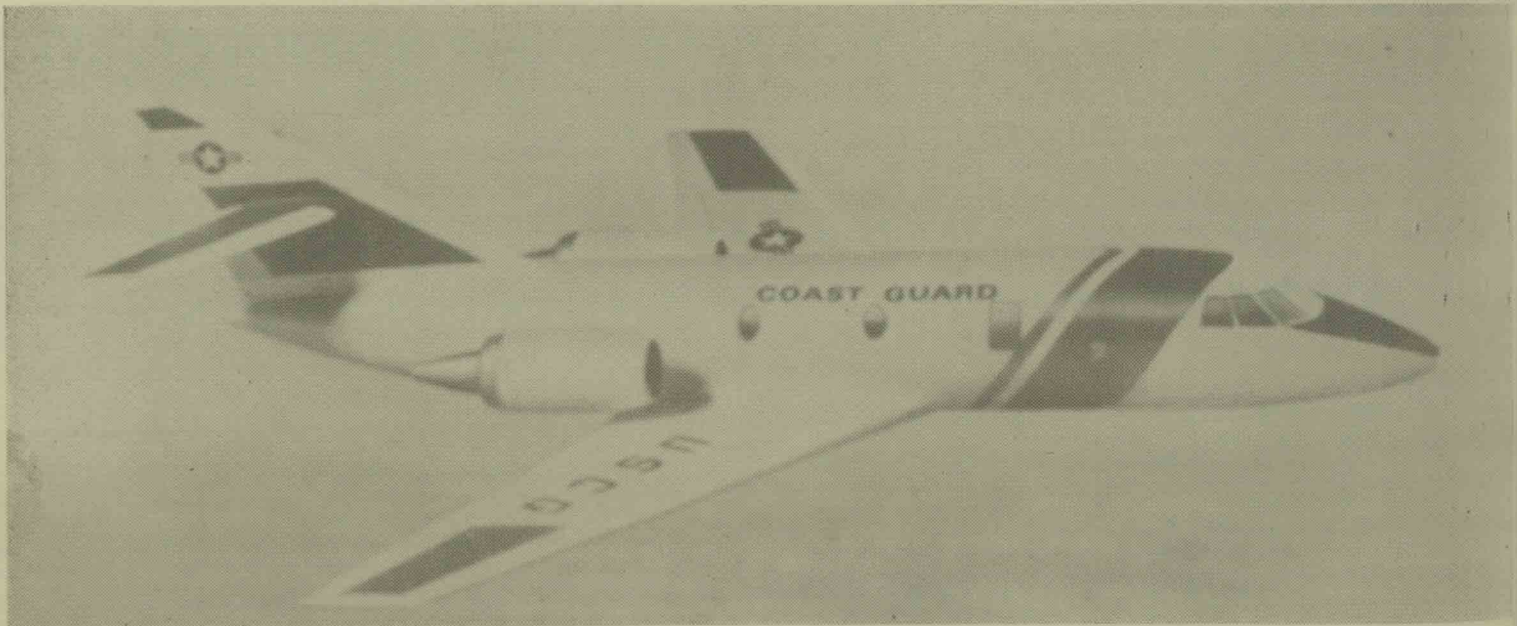
سفینه کاسموس

اتحاد جماهیر شوروی بعد از ۲۱ روز سفینه فضائی کاسموس ۹۳۶ را بزمین برگشت داد این سفینه با همکاری ۷ کشور اروپائی من جمله فرانسه به فضا فرستاده شده بود.

دو نفر از سازمان هوائی آمریکا (NASA) در مسکو ناظر بر این اقدام بودند.

سفارش ژاپن

دولت ژاپن برای سال ۱۹۷۸ تعداد ۱۵۴ هواپیما برای ارتش به مبلغ



هواپیمای جت گارد ساحلی

- ۱۰۰ ریال دریافت میگردد.
- ۲- همگام با اجرای پرواز آموزشی بمنظور آشنا کردن هنر موزان آموزشگاه خلبانی گلايدر با اطلاعات گوناگون در زمینه هوانوردی يك برنامه ۲۷ ساعته آموزش علمی منظور شده که تمام کتب بصورت پلی کپی بطور رایگان در اختیار علاقمندان گذاشته میشود.
- ۳- حداقل تعداد پرواز برای دریافت گواهینامه خلبانی گلايدر ۷۵ جلسه میباشد
- ۴- حداقل سن برای عضویت ۱۴ سال بالا خواهد بود.

با هواپیمای گلايدر پذیرش عضویت آموزشگاه الزامی بوده که با ارائه عکس و گواهی مدرسه و تکمیل نمودن فرمهای عضویت در شرایط بسیار سهل و ساده و در زمان کوتاه انجام میگردد.

پرداخت حق عضویت و حق پرواز

۱- بر مبنای مقررات موجود آموزشگاه خلبانی گلايدر بخاطر ترغیب و تشویق نوجوانان اعم از پسر و دختر به فراگیری فن خلبانی از محصلین ماهیانه ۵۰ ریال عضویت و در هر مرحله پرواز ۵۰ ریال اخذ میشود و غیر محصلین ماهیانه ۱۰۰ ریال عضویت و هر پرواز

معرفی آموزشگاه خلبانی گلايدر و شرایط عضویت

آموزشگاه خلبانی گلايدر واقع در خیابان تهران نو ایستگاه منصور آباد خیابان ۲۷ متری خاتم که بوسیله تابلو مشخص شده و تلفن شماره ۷۳۲۸۵۸ در اختیار علاقمندان به فن خلبانی میباشد.

مسئولین آموزشگاه خلبانی گلايدر برای راهنمایی علاقمندان به فن خلبانی در انتظار و استقبال از دستداران پرواز میباشد.

شرایط عضویت

۱- جهت شروع پرواز آموزشی

فعالیت‌های باشگاه در شهرستانها

چشمگیری را انجام دهد. و تعداد زیادی از جوانان را بخوبی جذب نماید، در این مدت کم بیش از ۱۲۰۰ نفر جوان و نوجوان در رشته‌های مختلفه آموزش

بطوریکه از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی شعبه مشهد اطلاع میدهند. از بدو تاسیس این باشگاه در مشهد که بیش از چند ماه نمی‌گذرد، توانسته اقدامات

بازدید رئیس مرکز آمار عراق همراه با هیئتی از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی شعبه مشهد.





گوشه‌ای از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در [] و تعدادی هواپیمای فلايدر



بالا تیم فوتبال موفق باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی مشهد پائین يك صحنه از مسابقه دوستانه



هواپیمائی و تفریحات سالم در باشگاه نامنویسی نموده‌اند . تاکنون هواپیماهای باشگاه در حدود ۱۵-۹۵۹ دقیقه پرواز به نفع جامعه جوان و برای آموزش هواپیمائی انجام داده است و تعداد ۲۰۰ نفر برای فراگیری پرواز نامنویسی نموده‌اند که با برنامه‌های منظم تحت نظر استادان با نوبت به پرواز و کسب تصدیق خلبانی شخصی اقدام مینمایند . در حدود ۵۰۰ نفر جوان و نوجوان در آموزش مدل شرکت مینمایند و در باشگاه بروی جوانان خراسان گشاده است .

فعالیت چشمگیر باشگاه در اینمدت کم چنان مورد توجه مقامات هواپیمائی و غیر هواپیمائی قرار گرفته که درمواقع مختلفه توسط شخصیت‌های بزرگ از این فعالیتها بازدید بعمل می‌آید . و مسئولین باشگاه را کتبا و شفاهاً تشویق نموده‌اند. در بازدیدی که رئیس هواپیمائی کشوری باهیثی از هواپیمائی کشوری عراق باتفاق جناب آقای حاج منیری معاون وزارت جنگ و رئیس هواپیمائی کشوری ایران از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی مشهد بعمل آوردند، فعالیت آن مورد تقدیر روسای هواپیمائی کشور ایران و عراق قرار گرفت و از طرف مدیر باشگاه آقای جواد سالم هدایائی از طرف باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بحضور آنان تقدیم شد . (عکسهای صفحه مقابل) .

در اینمدت کوتاه باشگاه مشهد اقدام به تاسیس گروه‌های مختلفه ورزش نموده نمونه آن تیم فوتبال باشگاه می‌باشد که عکسهایی از آن بنظر خوانندگان مجله آسمان ایران میرسد .

علاوه بر فعالیت باشگاه در مشهد شعبات دیگر باشگاه در شهرستانهای شیراز، اصفهان، اهواز، به فعالیت‌های چشمگیری موفق شده‌اند که در شمارهای آینده نمونه‌ای از آنرا بااطلاع خوانندگان گرامی مجله آسمان ایران خواهیم رساند .

بامید موفقیت بیشتر برای همکاران خود در باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی ایران .

ما و خوانندگان

نامه‌ای از آمریکا

را در یافت کردیم ، کار خودمان را شروع و نتیجه را متعاقبا باطلاع خواهیم رساند .

باتقدیم احترامات فائقه امید مینو سپهر

- درود بر شما جوانان عزیز میهن که در فرسنگها راه دور از وطن بنام ایران و شاهنشاهی پر افتخار آن قدم بر میدارید و امیدواریم که در کار خود موفق و موید باشید ما نیز حامی شما و پشتیبان شما هستیم امیدواریم که نتایج ثمر بخش کار خود را بما اطلاع دهید .
مجله آسمان ایران

آقای محمد حسن جعفریه و محمد رضا ابروانی

ضمن تشکر از نامه شما

خواهشمند است روز پنجشنبه باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی خیابان فرودگاه مهر آباد بین میدان شهید و فرودگاه به آموزشگاه مدل مراجعه و برای عضویت و خرید هواپیما اقدام نمایند .

آقای مهران خاتمی

ضمن اظهار تشکر از لطف شما نسبت به مجله خودتان با اقداماتی که شده امیدواریم که دیگر اشتباه در مجله وجود نداشته باشد .

مجله نیروی هوائی مخصوص خود افراد نیروی هوائی شاهنشاهی میباشد .

آقای محمد آزاده

ضمن تشکر از نامه محبت آمیز شما نسبت به مسئولان مجله آسمان ایران شرایط عضویت هر يك از آموزشگاههای باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در شماره‌های آینده مجله چاپ خواهد شد برای اشتراك در مجله آسمان ایران مبلغ یکصد و پنجاه ریال بحساب شماره ۸۶۵۴۰ بانک ملی شعبه فرودگاه مهر آباد واریز و فیش آنرا به دفتر مجله آسمان ایران ارسال تا نسبت به ارسال مجله اقدام گردد .

آقای احمد مرتضائی

ضمن اظهار تشکر از لطف و محبت شما نسبت به مسئولان مجله آسمان ایران از این همه دقت شما متشکریم انشالله در شماره‌های آینده اشتباهات کمتر شده و شاید بتوانیم از بین ببریم .

ضمن نامه‌های رسیده از داخل و خارج کشور برای مجله آسمان ایران ما يك نمونه از آنرا که از امریکا از يك جوان ایرانی بعنوان باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی رسیده است درج مینمائیم در این نامه آقای امید مینوسپهر چنین مینویسد :
مدیریت محترم باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی : دانش هواپیمائی و فضانوردی هر روز روبه گسترش است تا جائیکه انسان در پی تصرف و سکنی نمودن در ماه و مریخ میباشد . پیشرفت روز افزون این دانش باعث شده که جوانان بیشتر باین رشته به پیوندند و علاقمندی خود را به ایده‌های نو و ره آوردهای تمدن جدید نشان دهند .

خوشبختانه در کشور عزیز ما به امر رضا شاه کبیر باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی تاسیس شده که جوانان علاقمند به این فن‌راه یافته و از آموزش عالی آن نیز برخوردار شوند . ما جوانان ایرانی از اینهمه امکانات که باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی بما اهداء نموده است خیلی سپاسگزاریم . و میخواهیم با تاسیس آموزشگاه هوافضائی مدل دین خود را نسبت به باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی اداء کنیم .

البته این آموزشگاه با پشتوانه کمکهای لازمه باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در امریکا که اینجانب امید مینو سپهر در مورد آن اقدام نموده‌ام ، شروع به تهیه کادر آموزشی خواهد کرد . تا در تابستان سال ۲۵۳۷ شاهنشاهی آماده تعلیم خلاصه امور فضائی و تاریخچه آن به جوانان هموطن گردیم . و بعنوان ره آوردی از سفر در قسمت تئوری و طرز کار و پرتاب مدل راکت با نشان دادن مطالب علمی و عملی این آموزش جدید را به جوانان هموطنم ارمغان دهیم . همانطوریکه در بالا عرض رساندم ، این آموزشگاه تحت عنوان باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی کار خود را با ۸ داوطلب دانشجوی میهن پرست ایرانی که کارشان تهیه کتب تئوری علمی و عملی برای آموزش علم فضائی است شروع خواهد کرد . باید عرض جنابعالی برسانم که فعلا این آموزشگاه منتظر دریافت افتخار اجازه شروع با نام باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی در امریکا از طرف آنجناب میباشد و در اولین فرصت که جواب مثبت شما

گفتگویی با انوشیروان روحانی هنرمند خلبان

است و چون من رابطه دارم در اول مصاحبه هم گفتم ۸۰٪ از جوانان مملکت به خلبانی و هواپیمائی علاقه دارند و تنها جایی که می‌توانند این حرفه را یاد بگیرند باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی است و اکثر خلبانی شرکت‌های هواپیمائی ایران دست‌پرورده‌های این باشگاه می‌باشند جوانها تا وقتی به خلبانی آشنائی نداشته باشند فکر می‌کنند کار خیلی مشکلی است ولی وقتی آشنا شدند خواهنددید که کار آسان و بی‌خطری است. فعالیت باشگاه در چند ساله اخیر که من افتخار عضویت آنرا دارم غیر قابل تصور است و باید بعرض برسانم که در کنار کلیه پیشرفتهای مملکتی باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی نیز پیشرفتهای شگرفی داشته و ایجاد شعبات در شهرستانها و پرواز مناطی برای دانش‌آموزان کشور یکی از بهت‌زین فعالیت‌های باشگاه می‌باشد که قابل تقدیس است و یکی از مقیدت‌ین سازمانهای هواپیمائی دنیا به شمار می‌رود.



س: مجله آسمان ایران را مطالعه کرده‌اید.
ج: مجله را مطالعه می‌کنم فقط باید سعی شود تیراژ را بالا ببریم تا جوانان بتوانند بیشتر از فعالیت هواپیمائی اطلاع داشته باشند چاپ رنگی قشنگ بود و کاربست بسیار مشکل تهیه‌خبر و رپرتاژو مصاحبه از کارهای جالبی است که مجله اخیراً شروع کرده است.
س: وقتی که اولین پرواز را انجام دادید نرسیدید؟

ج: من شخصاً چون علاقمند بودم و چیز دیگری جلوی چشمم نبود که بترسم و این کار وسایل ارتباط جمعی است که بمردم یادآور شوند که هواپیما ترسی ندارد و به مراتب خطر آن از سایر وسایل نقلیه کمتر است و چون هواپیما قبل از پرواز از هر نظر چک می‌شود اینست که خطر کمتر است و هیچ ترسی ندارد و هر کس علاقمند باشد نباید بترسد و هیچ کس نیست که از مشوق خود بترسد.
س: آیا مجلات هوائی خارجی را تا حال مطالعه کرده‌اید؟

ج: بله چون خیلی دوست دارم که رکوردهای هواپیمائی را بدانم همیشه مجلات را با دقت مطالعه می‌کنم.

سیروس پارسا

البته باید اضافه کنم که قدیمهاتر مندان از امکانات کمتری بهره‌داشتند و سرگرمی کم بود بیشتر علاقه داشتند که در بزمه‌ها شرکت داشته باشند.

س: هیچ وقت فکر کردید به جای کار امروزیان حرفه خلبانی را داشتید؟
ج: خیر چون در کارم خللی نمی‌بینم پدرم خیلی علاقه داشت که من موزیک را یاد بگیرم به موسیقی روی آوردم و اولین آهنگم ۱۰ در شش سالگی ساختم. کارم را که دنیای دیگری است عوض نخواهم کرد.

س: چند سال پیش گواهینامه خلبانی گرفتید؟

ج: هشت سال پیش موفق به دریافت گواهینامه خلبانی شدم.

س: وقتی از پرواز برمیگردید چه احساسی دارید؟

ج: همیشه با انرژی بیشتری پرواز می‌کنم و خوشحالم بخصوص که آدم در آسمان که پرواز میکند بیشتر به پوچی زندگی پی می‌برد و از بالا که می‌بینی که چقدر آدمها کوچک هستند و به پوچی زندگی پی می‌بری.

س: آیا با فعالیتها و کارهای باشگاه از نزدیک آشنائی دارید بنظر شما برای جلب جوانان چه باید کرد.

ج: این حرفی که می‌زنم صادقانه

س: چند سال دارید؟

ج: ۳۸ سال دارم.

س: چطور شد به خلبانی علاقمند شدید؟

ج: معمولاً پسرها در بچگی همیشه بفکر پرواز هستند و می‌خواهند به هر طریق شده پرواز نمایند من هم همیشه این علاقه را داشته‌ام و این را هم اضافه می‌کنم که ۸۰ درصد از پسرها به هواپیمائی علاقه دارند ولی نمیدانند که رسیدن به این مقصود چقدر آسان است و با این همه امکانات که در ایران موجود است فکر میکنند که حتماً باید برای پرواز بخارج از کشور بروند و پرواز را آنجا یاد بگیرند.

من هم به خلبانی علاقه داشتم تا موقی که با یکی از دوستان که در نیروی هوائی خدمت میکند به صحبت نشسته بودیم و در مورد خلبانی سخن می‌گفتم که مرا به باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی معرفی کردند و اولین کسی بودند که فن خلبانی را بمن آموختند و چقدر راحت است یادگیری س: چند ساعت پرواز دارید؟

ج: در حدود دو ساعت و چهار ساعت در طول ۹ سال پرواز و بعلت گرفتاریهای زیاد نتوانستم ساعت پرواز بیشتر داشته باشم ولی بهر حال از کوچکترین فرصت استفاده می‌کنم و به پرواز می‌پردازم.
س: بعد از سلو شدن چه احساسی و حالی داشتید؟

ج: حقیقتاً غیر قابل وصف است و توصیف آن مشکل است آدم یک حس استقلال پیدا میکند و خودش را فرمانده یک وسیله می‌بیند که می‌تواند به راحتی به آسمان پرواز کند و من چون از مراسم بعدی آن خیر نداشتم چند نفر با چند سطل آب به من حمله‌ور شدند که اول شوکه شدم و بعد خیلی خوشحال شدم.

س: با همه گرفتاریهای هنری چطور شد به خلبانی علاقمند شدید؟

ج: من به تمام ورزشها علاقه دارم اسکی - فوتبال - سوارکاری - قایقرانی ولی خلبانی را بیشتر از سایر ورزشها دوست دارم.

بقیه وری ای زی

برنامه سازمان FAA برای پرواز آزمایشی اجازه خرد را صادر کرد

هوایمای شماره توسط برتروتن نخستین پرواز آزمایشی را انجام داد. این هواپیما با موتور هونداسوک (Honda Cuic) مجهز شده است. هونداسوک (Honda Cuic) قبلاروی هوایمای هم رضایت بخش بوده است. ما امیدوار هستیم که خیلی زود از پیشرفتهای این هواپیما اطلاعات بیشتری در اختیار خوانندگان خود بگذاریم.

در کشورهای متحده آمریکا سازمان مشکل و مجوزی وجود دارد بنام E.A.A. Exberimental Aircraft - Association انجمن ساخت هواپیمای آزمایش با هواپیمای خانه ساز Home Made Aircraft

که عدهای از مردم علاقمند به هواپیمایی با ابتکار خود و وسائل مورد نیاز که بطور آزاد از بازار تهیه مینمایند. با آشنائی به علوم هواپیمائی اقدام به ساخت انواع هواپیمای سبک موتور می کنند. که بعد از بررسی و آزمایش زمینی کامل توسط F.A.A سازمان هواپیمای کشوری هواپیمای ملی آمریکا در صورتیکه ۱۰۰٪ مورد اطمینان باشد اجازه پرواز با هواپیمای ساخته شده را میدهد در این سازمان همیشه ابتکارات جالب و هواپیماهای مخصوص توسط اشخاص تهیه میگردد که تعدادی از آنها ممکن است بعد از توسط سازمان فضایی آمریکا NASA تکمیل و بازار هواپیمائی ارائه گردد. عدهای از مردم ساخت این نوع هواپیما - را بعنوان یک ورزش و یک تفریح سالم در نظر گرفته و پس از تکمیل اقدام به پرواز مینمایند.

منبند بر این می خواهد شد که نمونههای جالبی از این نوع هواپیما را به خوانندگان مجله آسمان ایران معرفی نمایم. و در این شماره یک نوع از این هواپیماها را در زیر شرح میدهم.

برنده مسابقه هفته قبل

در میان نامه های رسیده پاسخ آقای رهبر به مسابقه صحیح بوده

که جایزه بنام ایشان ارسال خواهد شد اینک پاسخ مسابقه :
عکس روی جلد مربوط به هواپیمای A-4F متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده.

عکس پشت جلد مربوط به هواپیمای GNAT متعلق به نیروی هوایی سلطنتی انگلیس.

عکس وسط مجله مربوط به هواپیمای Cessna citation (سنا سیتیشن) عکس صفحه ۲۵ (بالا) مربوط به هواپیمای همپدن - ۱ نیروی هوایی

عکس صفحه ۲۵ (پایین) مربوط به هواپیمای F.4EJ متعلق به نیروی هوایی امریکا

عکس صفحه ۲۸ مربوط به هواپیمای BOEING-747 متعلق به سازمان تحقیقات فضایی امریکا ناسا در حال آزمایش حمل شاتل فضایی.

بقیه هواپیمای سمپاش

تا سال ۱۹۷۱ از هواپیمای مزبور تعداد ۳۰۰ فروند به فروش رفته بود کشور ایروکوه بزرگترین خریدار این هواپیما است از تعداد ۲۰۰ فروند فروخته شده بخارج به تعداد ۱۰۰ فروند خریداری نموده است. از این هواپیما در کارخانه ۱۲ فروند ماهیانه ساخته میشود که تصمیم به اضافه شدن این تعداد در سال جاری گرفته شده است.

آقای کامز گفت ما برای فروش این هواپیما جدید لازم را خواهیم نمود. کمپانی سازنده هواپیما در مورد فروش این هواپیما با کشور عربستان سعودی وارد مذاکره گردیده است.

نوع دیگر هواپیما که در کارخانه های آمریکا ساخته میشود هواپیمای تراش کما ندر است که کارخانه Rock well آنرا تهیه نموده که این هواپیما تا سال ۱۹۷۶ در حدود ۸ فروند فروخته شده است و نوع دیگر هواپیماها Antonov-AN-2 و Piper و Pezetel M13 و Cessna میباشد.

داده شده است و با سیستم تزریق بنزین Fuelingjection در سال ۱۹۷۶ این هواپیما با همان موتور ولی با مشخصات زیر بنام EMB-200A به بازار عرضه گردیده

- ۱- سیستم تهیه هواپیما تکمیل گردید.
- ۲- باک سریال به هواپیما اضافه شد
- ۳- پمپ هیدرولیکی جدیدی کار گذاشته شد
- ۴- درب نه هواپیما تغییراتی داده شد
- ۵- سرعت و اماندگی کمتر شده

تکمیل سیستم تهویه کابین در ارتفاع کم در هواپیمای سمپاش بسیار مهم میباشد و خلبان از یک صندلی راحت استفاده نموده است.

قیمت هواپیمای EMB-200A در حدود ۶۸۰۰۰۰ دلار است که شامل کلیه وسائل مورد نیاز برای سمپاشی نیز میباشد و قابل مقایسه با هواپیمای سبک ساخته شده بوسیله کمپانی بایپر و سنا میباشد. وسائل ناوبری و ارتباط و وسائل سمپاشی کلادر کارخانه های آمریکائی ساخته میشود

باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی شمارا به پرواز دعوت میکند.

۱- باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی واقع در میدان شهید جاده مخصوص کرج خیابان فرودگاه مهر آباد که بوسیله تابلو مشخص شده و شعبات آن در شیراز، اهواز، اصفهان، مشهد و در آئینه نزدیک در همدان و کرمانشاه در انتظار استقبال از دستداران فن پرواز و متقاضیان آموزش خلبانی میباشد.

۲- مسئولین مربوطه سازمانهای یاد شده بالا با گشاده روئی برای راهنمایی و ایجاد همه گونه تسهیلات در بر آوردن این هدفی شمامییشه آماده بوده و برای اینکه شما خواننده عزیز و علاقه مند به فن خلبانی یک شناخت کلی و آگاهی قبلی از برنامه های آموزش خلبانی در باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی داشته باشید ما برنامه جاری آموزش خلبانی آموزشگاههای خلبانی را که مطابق بهترین استاندارد جهانی است بطور خلاصه به اطلاع شما میرسانیم.

الف- اولین قدم مراجعه شما به باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی که در بالا نامبرده شده است میباشد.

ب- در صورتیکه شما به سن قانونی رسیده و حداقل دارای گواهینامه پایان تحصیلات متوسطه باشید در رشته خلبانی به عنوان عضو جدید خانواده بزرگ و در حال گسترش باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی ثبت نام مینمائید.

پ- مسلماً سلامت کامل جسمانی شما که مورد تایید پزشک هوایی قرار خواهد گرفت یکی از نکات اصلی است. ت- شما پس از ثبت نام در کلاسهای زمینی که قبل از پرواز تشکیل میگردد شرکت نموده و با دروس زمینی مربوط به فن خلبانی آشنا شده و همراه با مجربترین هنر آموزگاران خلبانی روی مدرن ترین و مجهزترین هواپیماهای آموزشی پرواز خود را شروع می نمائید.

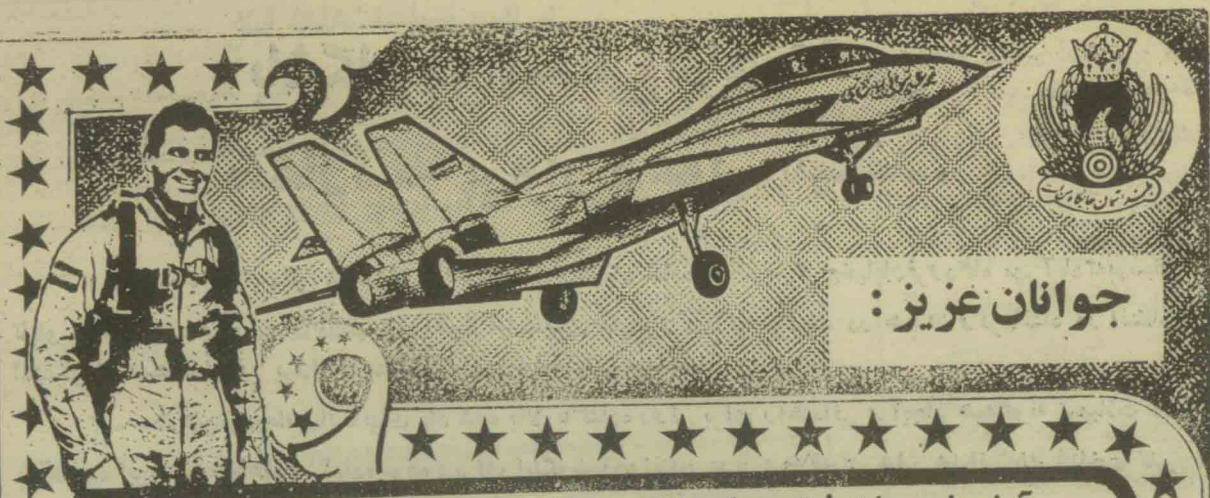
ج- پس از طی اتمام پرواز های لازم با هنر آموزگار شما با موفقیت اولین پرواز مستقل خود را انجام و به پارکینگ هواپیماها مراجعت و در این موقع تعدادی از هم دوره ها و هنر آموزگاران و هنر آموزان منتظر ورود شما بوده و با ریختن آب سرد به سر و روی شما هیجانهای ناشی از موفقیتتان را فرو نشانده و بدین ترتیب موفقیت شمارا تبریک می گویند.

چ- طبق طرحهای آموزشی موجود یک هنر آموز خلبانی جهت دریافت گواهینامه شخصی خلبانی میبایستی حداقل ۴۵ ساعت پرواز آموزشی انجام و دروس زمینی را با شرکت در کلاسهای مربوطه گذرانده باشد.

د- هنر آموزگاران باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی با راهنماییهاییکه انجام خواهند داد شما را جهت شرکت در آزمایشات مربوطه آماده خواهند نمود.

ز- شما پس از دریافت گواهینامه خلبانی شخصی میتوانید با هواپیمای یک موتور جهت منظورهای شخصی و غیر حرفه ای پرواز نمائید شما در این پروازها قله های مغرور کوهها را زیر پا گذارده و از فراز ابرها پهنه وسیع کشور عزیزمان را زیر بال خود گرفته و زیباییها و شگفتیهای طبیعت را بهتر و زیباتر مشاهده خواهید نمود شما اکنون پرنده ای شده اید که هیچ پرنده سبک بال دیگری یارای هم آوری با شما را ندارد و با این اقدام جسورانه شما قدم به راهی گذاشته اید که در هر قدمش شگفتی تازه ای در انتظارتان می باشد.

راه جالبی که شما از باشگاه هواپیمائی شاهنشاهی شروع نموده اید و اگر بخواهید و اراده کنید میتوانید آنرا به کھکشان ختم نمائید. شما پس از پرواز تحکیم حکومت خود را در آسمانها ادامه داده و مسلماً خواه ناخواه بدلیل علاقه ای که به این فن پیدا نموده اید، درس خود را در فن خلبانی گسترده تر و مسلماً موفق به دریافت مدارک بالاتر خلبانی (خلبانی بازرگانی - خلبانی مسافرتی) و پرواز با هواپیمای سریعتر خواهید شد.



جوانان عزیز:

آرزوداریم با توفیق در امتحانات، هدف عالیتری برای «آیندهسازی» خود انتخاب و باتوجه به مزایای استثنائی زیر، به نیروی هوائی شاهنشاهی بپیوندید.

شرایط عمومی:

- الف - تابعیت دولت شاهنشاهی ایران.
- ب - مندین به یکی از ادیان (اسلام - مسیحی - کلیسی - زرتشتی).
- پ - داشتن صحت مزاج و تناسب اندام.
- ت - قد داوطلبان افسری خلبانی حداقل ۱۶۱ سانتی متر و سایر آموزشگاهها حداقل ۱۵۰ سانتی متر.
- ث - سن داوطلبان افسری از ۱۷ تا ۲۴ سال، برای کسانیکه خدمت زیر پرچم را انجام داده اند ۲۶ سال و معافری از ۱۷ تا ۲۷ سال.

۱ - دانشکده خلبانی:

★ مدرک تحصیلی: دیپلمه ریاضی، طبیعی، ادبی و دبلم هنرستان (برق و الکترونیک، صنایع فلزی، ماشین افزار، اتومکانیک).

امتیازات ویژه:

- ★ حقوق اولیه دانشجویی ماهیانه ۱۱۷۵۰ ریال و با شروع پرواز ۱۸۰۰۰ ریال کمک هزینه نیز اضافه میگردد.
- ★ دانشجویان با هزینه نیروی هوائی شبانه روزی بوده و پس از طی آموزشهای مقدماتی و عمومی که مدت آن حداقل یکسال می باشد به درجه ستوان سومی مفتخر از کلیه مزایای درجه افسری و حقوق ماهیانه بالغ بر ۳۶۵۷۰ ریال برخوردار خواهند شد.
- ★ افسران دانشجو بمنظور تکمیل دوره خلبانی به کشور آمریکا اعزام و پس از خاتمه آموزش پرواز به درجه ستوان دومی مفتخر و از مزایای فارغ التحصیلان دانشکده افسری و حقوق ماهیانه ۷۳۱۸۰ ریال و در خارج از مرکز تا ۸۸۱۱۲ ریال استفاده خواهند کرد و در صورت عدم موفقیت در دوره خلبانی، به یکی از دوره های تخصصی نیروی هوائی معرفی و از مزایای فارغ التحصیلان آموزشگاههای افسری استفاده خواهند نمود.

۲ - آموزشگاه افسری کنترل اسلحه:

★ مدرک تحصیلی: دیپلمه ریاضی، طبیعی و دبلم هنرستان (برق و الکترونیک، صنایع فلزی، ماشین افزار).

★ حقوق و مزایا: حقوق اولیه ماهیانه ۱۰۷۵۰ ریال و پس از شروع پرواز ۱۷۰۰۰ ریال کمک هزینه تحصیلی دریافت خواهند نمود.

★ دوره دانشجویان شبانه روزی بوده و پس از طی دوره و نایل به درجه ستوان سومی ۶۰۲۲۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز تا ۷۲۱۸۸ ریال حقوق دریافت خواهند نمود.

۳ - آموزشگاه همافری:

★ مدرک تحصیلی: دیپلمه ریاضی، طبیعی، دبلم هنرستان (برق و الکترونیک، صنایع فلزی، مکانیک، ماشینهای کشاورزی، ماشین افزار، اتومکانیک، تهویه و تبرید).

★ حقوق و مزایا: هنرجویان در سال یکم ۱۰۵۰۰ ریال و سال دوم ۱۱۷۵۰ ریال کمک هزینه تحصیلی دریافت خواهند نمود ضمناً دوره هنرجویان شبانه روزی بوده و پس از طی دوره و نایل به درجه همافر سومی ۴۸۲۲۰ ریال و با گذشت ۳ ماه ۵۰۸۲۰ ریال و در صورت خدمت در خارج از مرکز ۶۲۷۸۸ ریال حقوق و مزایا دریافت خواهند نمود.

۴ - امتیازات عمومی:

★ کلیه فارغ التحصیلان دانشکده افسری خلبانی و آموزشگاههای مذکور از مزایائی نظیر طی دوره تحصیل خارج از کشور - دوبار پاداش سالیانه، خانه های سازمانی، درمان رایگان و استفاده از فروشگاههای ارتشی با تخفیف قابل ملاحظه بهره مند میگرددند.

★ محل ثبت نام: داوطلبان میتوانند همروزه با استثنای پنجشنبه ها و تعطیلات رسمی از ساعت ۷ صبح الی ۱۶۰۰ با در دست داشتن مدارک تحصیلی و فتوکپی آن و عین شناسنامه در تهران به دایره استخدام فرماندهی آموزشهای هوائی واقع در خیابان دماوند (جاده تهران نو) ایستگاه فرودگاه و در شهرستانها به پایگاهها و ایستگاه های نیروی هوائی و یا مراکز کارایی وزارت کار و امور اجتماعی مراجعه نمایند.



