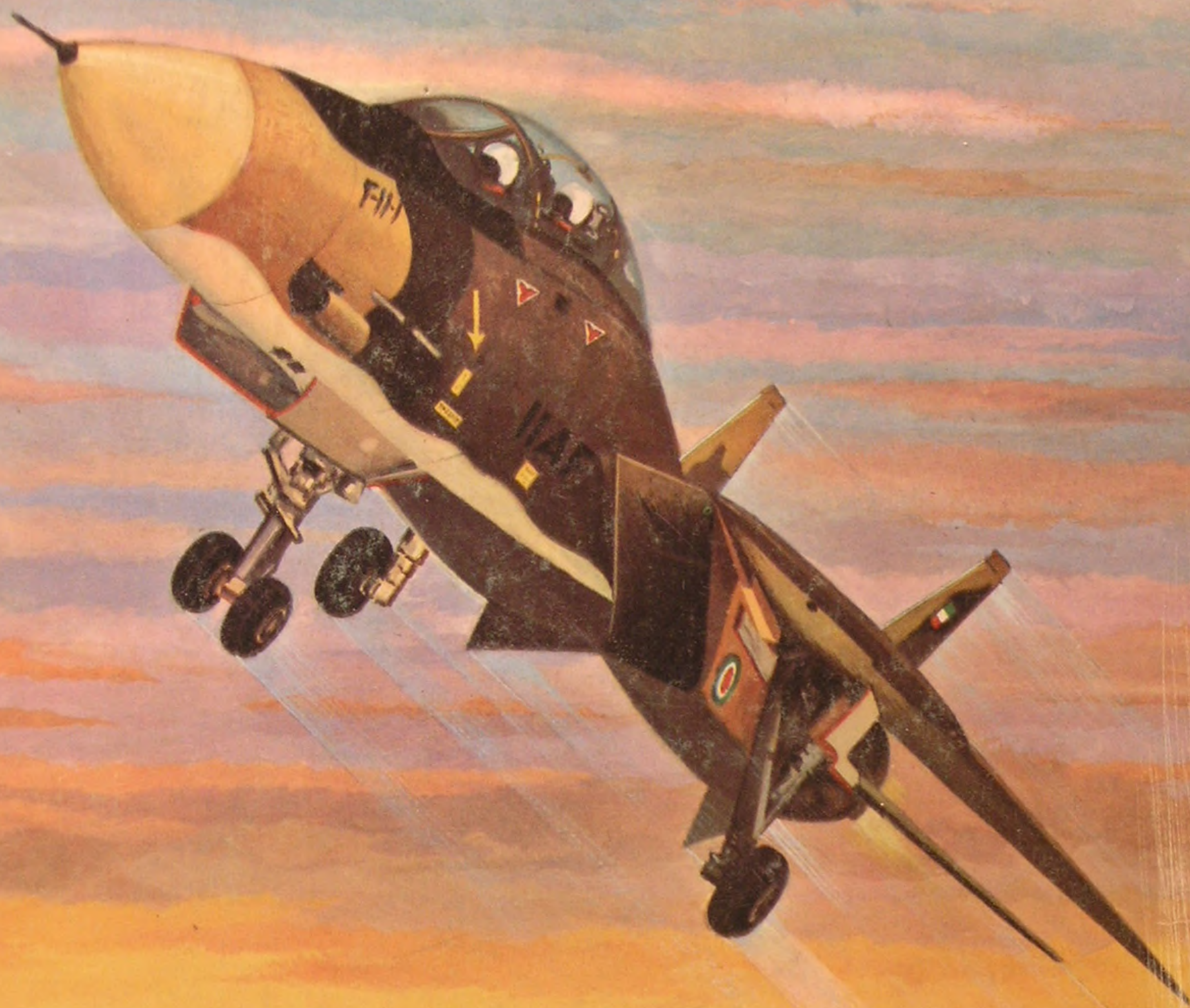


مہنامہ نیروی ہوائی شاہنشاهی

تیر ماہ ۲۰۳۶ شاہنشاهی

سال چہل و یکم - شماره ۳۸۳



ه
و
د
و
ط
ن
ا
ت



منوچهر گلکند

هیچ مملکتی و هیچ ملتی بدون عیب و نقص وجود ندارد و طبعاً کشور ما هم خالی از عیب و نقص نیست. اما باید در کمال متانت و البته در جایی که لازم است با شجاعت و شهامت به تمام جزئیات رسیدگی کنیم، کوچکترین عیب و نقص را در هر جا و هر دستگاهی وجود دارد رفع نمائیم و در جهت محاسن اخلاقی قدم برداریم روح ایمان و اخلاق را تقویت کنیم، خدمتگذاران را تشویق و تقصیرکاران را تنبیه نمائیم.

از سخنان شاهنشاه در شرفیابی نمایندگان مجلسین
سنا و شورای ملی اول مرداد سال ۲۵۱۷ شاهنشاهی

- این يك واقعیت است که هر فرد در خدمت نیروی هوایی شاهنشاهی خواهان و خواستار است سازمانی که در آن افتخار خدمت دارد هر روز و بلکه هر ساعت نسبت بروز و ساعت پیشین مجهز تر پیشرفته تر و به طور کلی از لحاظ امکانات و مقدرات و شهرت و موفقیت در بین سازمانهای داخلی و خارجی مشابه نمونه و حداقل جزو بهترین باشد و این خواسته آرزوی هر فرد ایرانی معتقد بمقدسات ملی و میهنی و علاقمند به استقلال و آزادی ایران است.

نبايد از نظر دور داشت كه در
كنار اين واقعيت نكته قابل توجهي وجود
دارد و اين است كه خواسته و آرزوي فوق
هرگز تأمين نميشود جز در حاليكه هر فرد
در خدمت نيروي هوائي شاهنشاهي در هر
درجه و موقعيت شغلي، اعم از نظامي وغير
نظامي به سهيم بودن خود در اين مسئله
معتقد باشد و به نسبت مسئوليت خود در
اينراه تلاش نمايد و نيز در نظر داشته
باشد كه بي تفاوتی نسبت بهر موضوعی
مربوط به پیشرفت نيروي هوائي، تحت
هر انگيزه‌اي كه باشد بجهت آنكه در پيش-
رفت و انجام يافتن مأموريت نيروي هوائي
اثر منفي خواهد داشت خدمت محسوب
نميشود.

بدنبال اين حقايق نكته مهم و حساس
ديگري نيز وجود دارد كه ضرورتاً بايد مورد
توجه و بررسي قرار گيرد و اين است كه در
خانواده نيروي هوائي شاهنشاهي يعنى
اجتماعي كه دهها هزار عضو از طبقات
مختلف اجتماع باطرز فكر- سليقه- تمايلات-
داوري در باره مسائل- دانش عمومي و روش
تربيتي متفاوت دور هم جمع هستند اين
گوناگوني در نحوه انجام وظيفه آنان اثر
ميگذارد و نتايج حاصله را نيز متفاوت مي-
سازد بدینمعني كه همه نتايج و اثرات در
باره همه پرسنل همیشه و در همه موارد
در راه ثواب و صلاح نيست و به عبارت
ديگر در مواردی عنوان و شكل تبعيض -

تعدی به حقوق - حق كشي، اعمال غرض
و از اينقبيل به خود ميگيرد و موجبات
نارضائيتي - دلسردی - بدبینی و بسی
اعتقادي نسبت به سازمان و فرماندهان را
در پرسنل فراهم مي آورد و گرچه اين همه
نتايج نامطلوب زائیده عمل (عمدي و ياسهوي)
يك يا چند نفر از سازمان است و از نظر
اصولي نبايد بحساب سازمان گذارده شود
ولي عملاً ديده شده كه بعضي از پرسنل در
اثر داوري غير منطقي آنرا به حساب سازمان
گذارده اند و تازه كار بدینجا خاتمه نميآيد
بدینصورت كه عوامل مغرض و بدنيت، حتي
اگر هدف و منظور آنان كمك به سازمانهاي
مخرب نباشد، از فرصت استفاده کرده و
از راه تعبير و تفسير نابجا و بي خردانه
و گاهي روي عمد در افكار و عقايد اين قبيل
پرسنل نفوذ مينمايند و حاصل كار و تلاش
سوء آنها اين ميشود كه يك فرد وفادار و
معتقد به مقدسات ملي و ميهنی - سازمان
و فرماندهان در اثر تلقين سوء فرد ديگر
اينقبيل نارسائيها را انگيزه و مستمسك
قرار داده و بيك فرد بي اعتقاد و بدبين نسبت
به مملكت و سازمان و فرماندهان تبديل
ميشود و بدیهی است وجود چنین فرد و يا
افرادی در يك سازمان چنانچه شناخته نشود
با گذشت زمان موجبات بدبینی و بی اعتقادی
افراد ديگري را فراهم مي آورد كه در مجموع
زيان قابل ملاحظه‌اي دربر دارد و از آنجمله
محيط را براي موفقيت دشمن براي رسيدن
به هدف هموار و مناسب ميسازد.

با نگرش به آنچه که گفته شد این نتیجه بدست می آید هر فرد در خدمت نیروی هوائی شاهنشاهی که علاقمند به ترقی و پیشرفت سازمان متبوعه میباشد و به عبارت دیگر خواهان آنست که سازمان نیروی هوائی از هر گونه عیب و نقص برکنار بماند موظف است در هر جا - در هر زمان و در هر موقعیت حتی برای يك لحظه از فکر سازمان خود غافل نماند و هر زمان از نوعی تلاش زیان بخش و از جانب هر فرد آگاه میشود باید سازمان را مطلع سازد که عوامل مسئول و ذیربط موضوع را بررسی و پی جوئی نمایند تا حاصل تلاش آن باشد که عیب و نقص واقعی شناخته شود -
خاطی تنبیه گردد و تدابیر لازم برای جلوگیری از تکرار عیب و نقص و خبط اتخاذ شود و بدیهی است چنانچه رویه کار بجز این باشد نه فقط عیب و نقص ظاهر نمیشود بلکه توسعه هم پیدا میکند که جبران زیان ناشی از این راه همیشه و در کلیه حالات و موارد مقدور نبوده و اگر هم باشد با صرف تلاش و هزینه و زمان زیادی امکان پذیر خواهد شد.

- در زمینه آگاه سازی پرسنل با استناد مدارك و سوابق ، آنچه سازمان برابر وظیفه بعهده داشته بطرق مختلف انجام داده و میدهد که ذیلا به نمونه هائی در این زمینه اشاره میشود:

الف- ترتیب سخنرانیها در سطح نیروی هوائی و دادن تذکرات لازم در زمینه مسائل مختلف.

ب- آشنا و آگاه سازی پرسنل درباره حقوق و مزایای قانونی متعلق به پرسنل.

پ- آشنا ساختن پرسنل در زمینه تسلیم گزارش در هر مورد که حقوق و مزایای آنان نوعی در معرض لطمه و صدمه قرار میگیرد.

ت- ابلاغ بخشنامه های دستوری و ارشادی در زمینه های مختلف و متعدد بمنظور آموزش و آشناسازی پرسنل در راه حفظ منافع و مصالح سازمان و پرسنل.

ث- شناساندن انواع خطاهای شناخته شده ضمن معرفی خطا کاران و تنبیهات معموله درباره آنان.

ج- راه های دیگری که برای جلوگیری از طولانی بودن کلام از ذکر آن خودداری میشود .

- اما آنچه سازمان در قبال این اقدامات و به عنوان سهم پرسنل ، از آنان انتظار دارد این است که با در نظر گرفتن تذکرات و راهنمایی های سازمان و در راه انجام وظیفه ، کارکنان سازمان هر زمان و به هر طریق آگاه شدند که فردی از پرسنل نیروی هوائی روی هرا نگیزه ، از جمله داشتن طرز تفکر خاص و یادآوری ناصحیح تلاشی دارد که از این طریق نوعی زیان و ضرر (امنیتی - حفاظتی - حیثیتی - مالی و یا جانی) برای سازمان نیروی هوائی وارد شده و یا خواهد شد بلافاصله سازمان نیروی

هوایی را مطلع نمایند. درباره نحوه آگاه‌سازی سازمان توسط پرسنل از دیرزمان و از طریق آموزش آئین‌نامه‌ها و مقررات راه‌کار به‌همه نشان داده شده و آن تسلیم گزارش کتبی است که باید از طریق سلسله مراتب صورت گیرد و فلسفه رعایت سلسله مراتب نیز معلوم و مشخص است بدین معنی که در سلسله مراتب فرماندهی هر فرد و سازمان جزء بنوبه سهم مسئولیت دارد که با دریافت گزارش باید به وظیفه خود عمل کند.

- لازم است در زمینه تسلیم گزارشات باین نکته اشاره شود آنچه عمل‌آورد شده نشان می‌دهد که بعضی از پرسنلی در تسلیم گزارشات بجای پیروی از رویه اصول و منطقی و مجاز راه دیگری را طی می‌کنند و آن ارسال نامه بدون امضاء و یا با مشخصات غیر واقعی است و این اشخاص وقتی شناخته میشوند در برابر پرسش پیرامون علت انتخاب رویه پاسخ‌های گوناگون دارند که چند نمونه بشرح زیر است:

الف- برای اینکه در صورت فاش شدن هویت نویسنده، افراد ذینفع درباره موضوع، موجبات اذیت گزارش دهنده را فراهم نیاورند، هویت واقعی خود (نویسنده) را پنهان نگاه داشته است.

ب- به این جهت نامه را بدون امضاء فرستاده که اگر دلیل و مدرک درباره ادعای

نویسنده خواسته شد و او قادر به ارائه آن نبود ناراحتی برای نویسنده نباشد.

پ- برای آنکه مبادا اقدام کنندگان توجه لازم را نکنند و در رسیدگی بموضوع هویت نویسنده شناخته شود و از این راه توسط فردمتهم، ناراحتی برای نویسنده ایجاد شود.

ت- اظهارات دیگر از این قبیل.

- البته لازم است توجه شود که همه حالات احتمالی و همیشه صورت حقیقت و واقعیت به خود نمی‌گیرد و اگر در یک مورد استثنائی در حین رسیدگی از طریق استنباط یا وجود قرائن و شواهد هویت گزارش دهنده شناخته شود باید قبول کرد که مصالح سازمان در بین است و اطمینان داشت که شناخته شدن هویت گزارش دهنده موجب هیچگونه ناراحتی برای او نخواهد بود و در هر حال نباید این احتمال موجب شود که فرد وظیفه شناس از انجام وظیفه بازماند و از این راه موجبات نوعی ضرر و زیان برای سازمان فراهم گردد.

- این نکته نیز قابل اهمیت بیشتری است که اگر قرار بر آن باشد فردی از پرسنل مرتکب نوعی خطا شود که از آن راه زیانی به نیروی هوایی وارد آید و فرد مطلع از موضوع تحت هر انگیزه و ملاحظه‌ای سازمان را آگاه نسازد عمل وی بجهت اثرات نامطلوب و زیان بخش مشروحه زیرین خود خطای بزرگی

است و کیفر بدنبال خواهد داشت.

الف - عیب و نقص پنهان میماند و اگر هم پس از مدتی از طریق دیگر آشکار شود باید قبول کرد که در این فاصله زمانی ضرر بیشتر، همراه خواهد داشت که گاهی جبران پذیر نیست.

ب- شخص مطلع از موضوع که بهر انگیزه جریان را به سازمان گزارش نمیدهد خود حداقل در مظان دو نوع اتهام قرار خواهد گرفت یکی همفکری و همکاری بامتهم ولو چنین قصدی نداشته باشد و دیگری گزارش ندادن (کتمان کردن).

پ- حیثیت سازمان لطمه خواهد دید و در نتیجه حیثیت پرسنل نیروی هوایی در معرض خطر و لطمه قرار خواهد گرفت.

ت- فرد خاطی به تصور پنهان ماندن خطا برای تأمین هرچه بیشتر نظر سوء خود به تلاش ادامه خواهد داد و در این صورت احتمال آلوده شدن افراد دیگر، ضایع شدن حقوق دیگران و افزایش ضرر و زیان سازمان در بین خواهد بود.

- باید در نظر داشت که نامه بدون امضاء از نظر هر سازمان و از جمله نیروی هوایی بدون ارزش بوده و به اظهارات نویسنده ترتیب اثر داده نمیشود و لذا فردی که روی وظیفه شناسی قصد دارد سازمان نیروی هوایی را از عیب و

نقص و یا خطائی آگاه سازد و علاقمند است عیب و نقص بر طرف شود و خاطی تنبیه گردد باید توجه کند که اگر مطالب خود را از طریق ارسال نامه بدون امضاء به سازمان گزارش نماید مؤثر نخواهد بود و در نتیجه نه فقط خواسته گزارش دهنده تأمین نخواهد شد بلکه به علت بی ارزش تلقی شدن اظهارات، عیب و نقص پا برجا خواهد ماند و با احتمال بیشتر عیب و نقص روز بروز بزرگتر و زیان بخش تر هم خواهد شد.

- گزارش با ارسال نامه بدون امضاء علاوه بر آنچه گفته شد زیان دیگری نیز دارد و این است که وقتی نامه بدون امضاء است و هویت و نشانی نویسنده آشکار نیست در مواردی که سازمان رسیدگی کننده برای کشف حقایق نیاز به کسب اطلاعات بیشتری دارد نخواهد توانست به نویسنده که در اغلب موارد فرد مطلع منحصر بفرد درباره موضوع است دسترسی داشته باشد و نتیجه مطلوب نخواهد داشت.

- با توجه با آنچه گفته شد و به عبارت دیگر با در نظر گرفتن حساسیت و اهمیت موضوع تلاشهای دیگری از طرف سازمان انجام یافته که برای آگاه سازی پرسنل ذیلا با اطلاع میرساند :

۱- سازمان بازرسی و امنیت پرواز نیروی هوایی بمنظور شناخت نارسائیهها در زمینههای مختلف و پی جوئی علتها و پی گیری

موضوعات تا مرحله رفع معایب و نواقص در حال تجهیز و توسعه است و آمادگی دارد که گزارشات آن تعداد از پرسنل را که علاقمندند در کنار تلاش خدمتی در تخصص مربوطه، سازمان نیروی هوایی را درباره آگاهی به معایب و نواقص و خطاها یاری دهند دریافت نموده و مورد بهره برداری قرار دهد.

۲- در روش کار رسیدگی به شکایات رسیده از خارج از نیروی هوایی و بنام پرسنل تدابیری اتخاذ گردیده که افراد نتوانند روی فرض و نظر و از جمله به انگیزه تحت فشار گذاردن پرسنل و تسلیم کردن آنان در برابر ادعاهای غیر معتدل و نابجای خود موجبات ناراحتی و نگرانی پرسنل را فراهم سازند و بدیهی است در قبال این رویه چنانچه هر یک از پرسنل در رعایت قوانین مرتکب نوعی خطا شوند علاوه بر کیفر قانونی، موضوع در پرونده شخص ضبط و در موقع دادن امتیازات مورد توجه قرار خواهد گرفت.

۳- تدابیری اتخاذ شده تاهویت آن عده از پرسنل که برای آگاه سازی سازمان گزارشات تسلیم مینمایند از حفاظت کامل بهره گیرند که از اینراه برای گزارش دهندگان نگرانی وجود نداشته باشد.

۴- برای پرسنلی که در راه آگاه سازی سازمان متحمل صرف وقت میشوند و از این راه در موفقیت و پیشرفت سازمان نیروی هوایی سهم بیشتری بدست می آورند

امتیازاتی در نظر گرفته شده که در دادن آن محدودیت وجود نخواهد داشت و به عبارت دیگر بسته به درجه اهمیت مطلب و زمان گزارش امتیاز در بر خواهد داشت و گزارش دهنده تحت ضوابطی از آن بهره گیری خواهد کرد.

۵- برای آن عده از پرسنل که بجهت احتمالات مشروحه بالا و یا هر علت دیگر خود را مقید دانسته و علاقمندند که علاوه بر سلسله مراتب راه دیگری برای تسلیم گزارش داشته باشند تا زمانیکه تصور و احتمال از جانب آنان بر طرف نشده می - توانند گزارشات خود را با رعایت کلیه نکاتی که طی بخشنامه شناسانده شده به نشانی صندوق های پستی اعلام شده ارسال دارند.

- در خاتمه انتظار دارد هر يك از پرسنل در هر درجه و مقام، باین نکته بسیار مهم توجه داشته باشند که لازمه حفظ موقعیت و پیروزی نیروی هوایی شاهنشاهی که همه مفتخریم در تحت فرماندهی عالیہ اعلی حضرت همایون شاهنشاه آریامهر بزرگ ارتشتاران در راه حفظ استقلال و آزادی وطن عزیزمان ایران در آن سهم خدمت داریم، این است که هر فرد در راه انجام وظیفه از هر گونه تلاش دریغ نوزد و این اعتقاد را همیشه حفظ کند که موفقیت و سربلندی و حیثیت هر يك از پرسنل ناشی از موفقیت - سربلندی و حیثیت نیروی هوایی شاهنشاهی است. * * *

نوشته :
ترجمه از
مجله ماه

* ستون
توپخانه هائی
وقار خاصی
روزهای گذشت
میکردند.
از پره های چرخ
کبرا و هلیک
آنروز
گرفته بودند
اصلی خود
نیروهای
نیروهای
میشوند،
يك
هوایمائی
فرمان اعلی
بمنظور
شد و مرد
تیمسار
تیم
هوایمائی
شروع کرد
کرد که
است،
متحدہ آم
بنام «پدر

ایران در راه يك جهش عظیم

نوشته : سرهنك اوبل - اچولز

ترجمه از «آرمی آویشن» ۳۰ مارس ۱۹۷۷

مجله ماهانه هوانیروز آمریکا

* ستونهای جواز سوار و بدنبال آن توپخانه‌هایی که با اسب کشیده میشدند با وقار خاصی از برابر تماشاگران عبور کرده، روزهای گذشته ایران را به بینندگان یادآوری میکردند. در برابر اینها ناگهان آسمان پر شد از پره‌های چرخان و براق هلیکوپترهای حمله‌ور کبرا و هلیکوپترهای ۲۱۴ هجومی.

آنروز در تهران روز آذربایجان را جشن گرفته بودند و کشور روز آزادی یکی از استانهای اصلی خود را جشن میگرفت و اختلاف روشن نیروهای ارتش بین روزنجات آذربایجان و نیروهای مدرنی که برای حفظ آزادی نگهداری میشوند، بنمایش گذاشته شد.

يك عضو مهم نیروهای جدید ایران هواپیمائی نیروی زمینی است. سه سال پیش فرمان اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر بمنظور تشکیل يك نیروی هلیکوپتر صادر شد و مردی که این کار بعهده‌اش محول شد تیمسار سرلشگر منوچهر خسروداد بود.

تیمسار خسروداد که کارش را با چند هواپیمای سبک و تعدادی خلبان بال ثابت شروع کرد برنامه‌ای برای هواپیمائی تهیه کرد که در سراسر دنیای غرب مورد تحسین است، اگر اجرای این برنامه در ارتش ایالات متحده آمریکا صورت میگرفت، بنیانگذار آن بنام «پدر هواپیمائی نیروی زمینی» ملقب

میکردید. این برنامه سرشار از بلندپروازی، شامل استخدام، آموزش و تجهیز کردن هزارها خلبان، تکنیسین و مدیر میباشد. تعیین مأموریت، سازمان‌دهی و تجهیز یگانهای متعددی هر يك باندازه يك گروه مورد نیاز بود، پایگاههای تازه و کاملی میبایست حتی در مناطق دور، ساخته می‌شد. يك مرکز عظیم آموزشی شاید با جدیدترین تسهیلات در جهان در قلب يك بیابان شکوفا شد.

پایگاههای نگهداری و لجستیکی که بمنظور پشتیبانی يك چنین برنامه‌هواپیمائی فعال و پرتحرک طرح و تهیه شده مانند برنامه‌های آموزش هواپیمائی و با همان حرارت شروع بکار کرد. هواپیمائی نیروی زمینی شاهنشاهی ایران با پذیرفتن سه مرحله نگهداری برای یگانهای هلیکوپتری خود تازه‌ترین فکر موجود را در زمینه پشتیبانی نگهداری هوائی پذیرفته است. بعنوان مثال دسته خدمات گروهان حمله‌ور یا گروهان هجومی دارای عناصر نگهداری سازمانی است که مانند آنچه در یگانهای نگهداری ارتش ایالات متحده آمریکا وجود دارد نیازمندی‌ها را رفع میکند مرکز پشتیبانی منطقه جلو بهمراه هر گروه میباشد. تدارکات و پشتیبانی‌هایی که بوسیله مرکز پشتیبانی منطقه جلو انجام میشود با آنچه در گروهان پشتیبانی و نگهداری هوائی ما (ارتش آمریکا) انجام میشود قابل مقایسه است. مرکز پشتیبانی منطقه جلو ←

تحت فرماندهی فرمانده گروه هوایی روز بوده و خیلی سرعت در رفع نیازمندیها اقدام می- کند نگهداریهای دیو توسط شرکت پشتیبانی و نوسازی هلیکوپتر ایران انجام میشود. این شرکت یک سازمان ابداعی ملی جهت پشتیبانی و نوسازی تمام هلیکوپترهای دولت ایران است. توسعه و آموزش این سازمان نیز در دست یکی از افسران بسیار لایق بنام تیمسار سرتیپ عباس فرتاش است. یک چنین تعهدی واقعاً بزرگ است و نیاز به وقت و کوشش خستگی ناپذیر مداوم همه دست اندرکاران دارد، لیکن مقدار خیره کننده ای از امور آن تاکنون انجام گرفته است. هواپیماها فرستاده شده، ساختمانها و آشیانهها ساخته شده، مدیران و خلبانان و تکنیسینها بتعداد قابل ملاحظه ای آموزش دیده اند، یگانها تعیین و فعال شده و مأموریتها در حال انجام است. قطعات از قسمتهای سازنده به قسمتهای استفاده کننده منتقل میشوند. کارهای در سطح دیو انجام شده و تمام این اقدامات در سه سال انجام گرفته است.

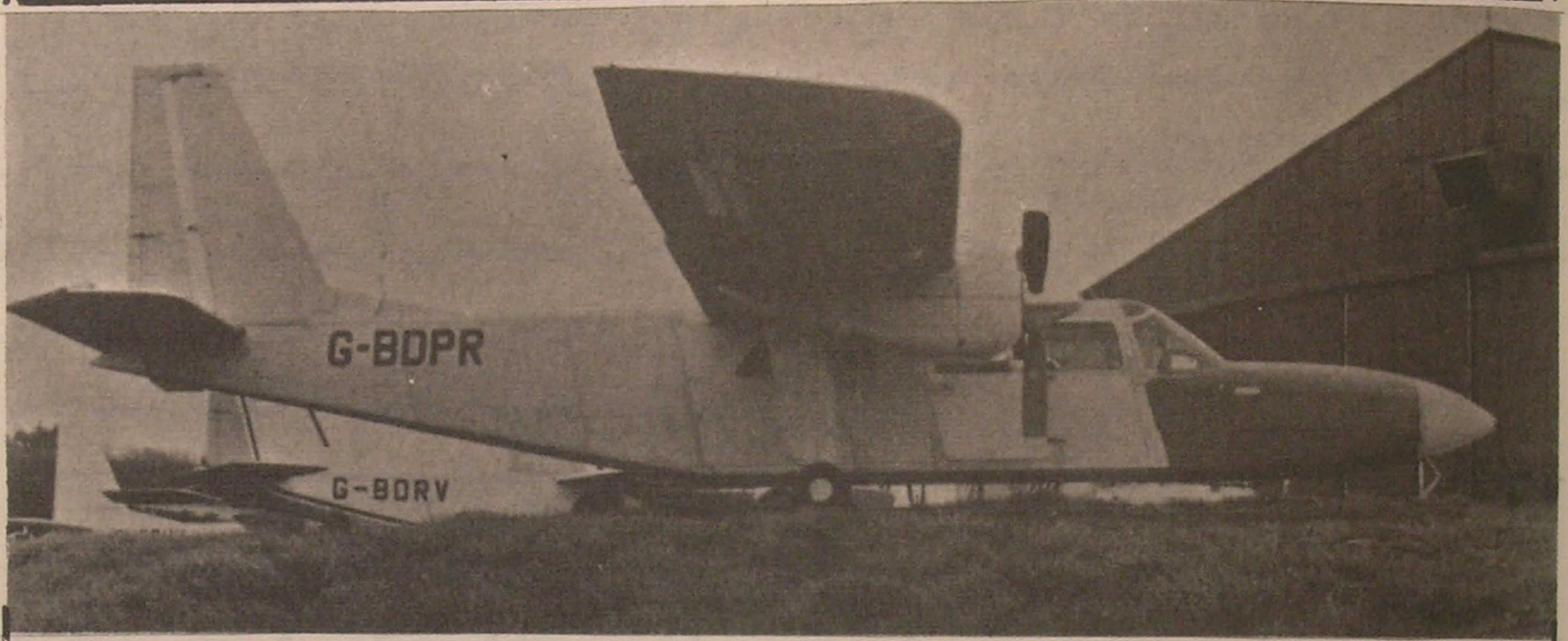
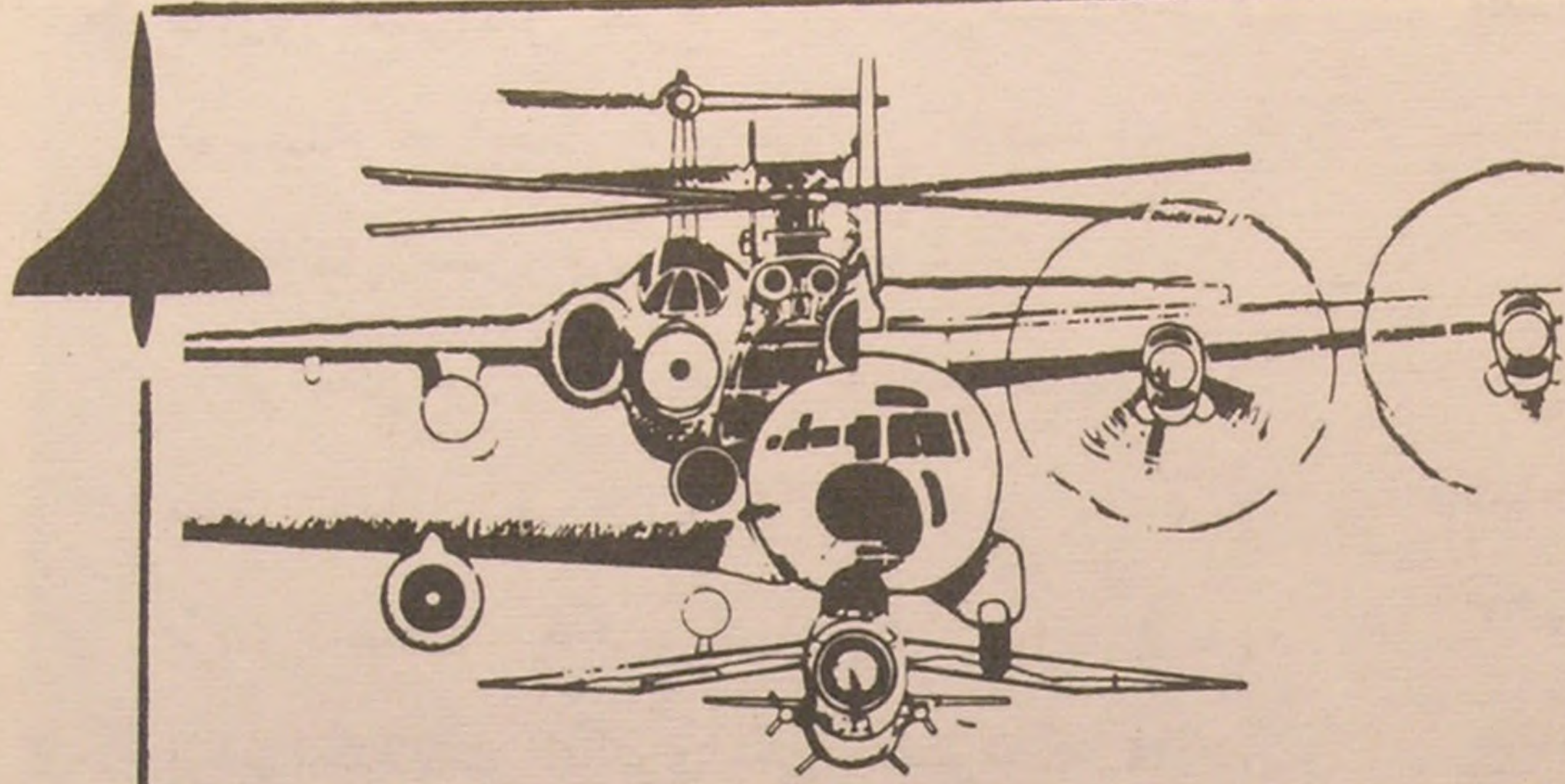
یکی از دلگرمترین و تشویق کننده ترین جنبه های برنامه، سهمی است که در دست ایرانیان قرار دارد و اینها ایرانیان هستند که توسط آمریکاییها تعلیم دیده اند که در آینده بنوبه خود پرسنل ایرانی را جهت قبول این مسئولیتها تعلیم دهند. جنبه خیره کننده دیگر این حقیقت است که خیلی از این جوانان ایرانی قبل از ملحق شدن باین برنامه هواپیمائی، در روستاهای دوردست زندگی میکرده و با ماشین آلات صنعتی سروکار نداشته اند. این خلبانان، تکنیسینها و مدیران یکبار و برای

همیشه ثابت کرده اند که ایرانیان همانند و باندازه کسان مستعد دیگر در فراگیری فنون و بکار بردن ماشینهای پیشرفته و سیستمهای مدرن جهان استعداد و قابلیت دارند. رئیس یک تیم آموزش نظامی آمریکائی که برای چند ماه بمنظور تعلیم استاد خلبان و سر استاد خلبان بایران فرستاده شده بود در مراجعت چنین اظهار نظر کرده است : «من معتقدم که این استادان خلبانی بهمین خوبی استادان و خلبانان ما در «فورت- راکرو» در بعضی جهات حتی از آنها هم بهتر هستند».

شخصیتهای خارجی از خیلی از کشورها مانند انگلستان، فرانسه، اردن، مصر و عمان که تجارب وسیع و متنوعی در هواپیمائی دارند متفقاً آنچه را در مرکز آموزش اصفهان دیده اند تحسین نموده اند

در حالیکه کمک مستشاران ایالات متحده آمریکا به ایرانیان، در انجام این برنامه خیلی مفید بوده ولی ایرانیها خیلی چیزها را یاد گرفته اند. یک برنامه جدید، میدان را برای ابداع و ابتکار باز گذاشته است. ایرانیان مسئول این برنامه در واقع مردم مبتکری هستند که غذائی برای فکر تولید میکنند، واضح است که برنامه تا رسیدن به کمال (در واقع اگر پایان و کمالی برای چنین برنامه پر تحرك و فعال وجود داشته باشد) راه درازی در پیش دارد، اما حالا مانند روز روشن است که بهدفعهای تعیین شده از سوی اعلیحضرت همایون شاهنشاه آریامهر مبنی بر تشکیل یک نیروی هلیکوپتر نائل خواهند شد و نتیجه اش سهم مهمی در دفاع از ایران و دنیای آزاد میباشد*

اخبار جهان هوایپمایی...



پرواز آزمایشی توربو آیلندر

* هوایپمای «فیری بریتن - نورمن توربو آیلندر» مجهز به دو موتور توربوپراپ «آوکولایکامینک» (ال-تی-پی-۱۰۱) هر یک بقدرت ۶۰۰ اسب کشش، اخیراً مورد آزمایش پروازی قرار گرفت. در این هوایپما از بدنه و بالهای هوایپمای آیلندر استاندارد «بی-ان-۲» که موتورهای پیستونی دارد، استفاده گردیده. توربو آیلندر مورد بحث برای حمل ده نفر مسافر طرح شده و دارای پوزطویلتر جهت جایگیری بار اضافی است. م - ط

این نوع موشک اصولاً برای نابود کردن موشکهای ضد هوایی نوع «اس-ای-۶» ساخت شوروی که در اختیار کشورهای عربی قرار دارد طرحریزی شده بود.

موشک مذکور توسط صنایع هوایپما- ←

موشک جدید ساخت اسرائیل

* اسرائیل هوایپماهای شکاری تاکتیکی خود را به موشک دور برد هدایت شونده تلویزیونی جدید مجهز کرده است.

◀ سازی اسرائیل طرح و تکمیل گردیده و بوسیله هواپیما های کفیر و «اف-۴-ئی» اسرائیل حمل و پرتاب میشود .
 موشک مورد بحث بانام لوز-۱ «LUZ-1» وزنی معادل ۲۰۰ کیلوگرم (۴۴۰ پوند) و بردی معادل ۸۰ کیلومتر (۴۸٫۸ میل) و در برابر اختلالات الکترونیکی مصونیت دارد.
 نمونه آزمایشی «لوز-۱» در سال ۱۹۷۱ تهیه شد ، لیکن کمبود بودجه تکمیل آنرا به تعویق انداخت . سرانجام نتایج جنگ ۱۹۷۳ اعراب و اسرائیل و مسائلی که با استفاده از موشک هوا به زمین «کوندور» ساخت «راکول» آمریکا پیش آمد ، لزوم

تصمیم به تکمیل «لوز-۱» را بامشخصات بهتر در سال ۱۹۷۴ بوجود آورد .
 درحالیکه هدفهای نخست «لوز-۱» تکامل یافته ، آتشبارهای ضد هوایی شامل سلاحهای ضد هوایی «زد-اس-یو-۲۳» و موشکهای ضد هوایی «اس-ای-۹» میباشد ، هدفهای دیگر این موشک شامل موشکهای زمین به زمین «اسکاد» و «فراک» ساخت شوروی است که هم اکنون مصر و سوریه در اختیار دارند . برد موشک اسکاد ۲۰۰ میل و برد موشک فراک ۳۶ میل است . م-ط

بررسی سوخت جدید برای هواپیما ها

* دولت آمریکا با همکاری صنایع «هوا-فضائی» توجه ویژه ای را برای تهیه سوخت جدید جهت هواپیماها ، مخصوصاً هواپیما های هایپرسونیک (چند برابر سرعت صوت) آینده معطوف داشته است . این توجه جدی با در نظر گرفتن راه حلی برای مقابله با بحران انرژی که برابر پیش بینی تا ۲۵ سال دیگر به اوج خود خواهد رسید مربوط میشود .

اداره ملی هوا-فضائی آمریکا (ناسا) چنین برنامه ای را از مدت ها پیش آغاز کرده ولی اکنون در نظر است که جهت تکمیل سوخت جدید مورد بحث سرعت عمل بیشتری بعمل آید .

شرکت لاکهید برای تکمیل هواپیمای مسافربری ۴۰۰ نفره ، که از سوخت هیدروژن استفاده خواهد کرد ، طرحی در دست دارد که ممکن است این نوع هواپیما تا سال ۲۰۰۰ میلادی وارد خدمت شود .
 ۱۲۰ فروند از این نوع هواپیما در مقایسه با ۱۲۰ فروند هواپیماهایی که از سوخت «جی-پی» امروز بهره می برند ، در طول عمر خدمتی خود ده بیلیون دلار صرفه خواهد داشت . ضمناً تغییر تسهیلات فرودگاهها و آماده کردن آنها جهت پذیرش و سوخت گیری هواپیماهای هیدروژنی حدود پنج بیلیون دلار هزینه لازم دارد .
 در مورد هواپیماهای هایپرسونیک این موضوع که مزاحمت ناشی از صدا حداقل ممکن برسد ، توجه خاصی مینماید خواهد شد . م-ط



« سوپر کینک ایر » برای اکتشافات دریائی

رادار دقیق جهت تجسس ۳۶۰ درجه سطح پائین (۱)-مقرب برای سیستم مادون قرمز جهت اکتشاف جلو (۲)-آنتن های قائم مستقر در زیر پوز ، عقب بدنه و نوک بالها جهت ردیابی و تعیین محل ناو های هدف (۳) و پنجره ویژه به منظور تسهیل در تجسس بصری (۴) مجهز است نشان میدهد . هواپیما بر حسب میل و نیاز خریدار میتواند به دستگاههای پیشرفته مورد نیاز دیگر نیز مجهز گردد . ★

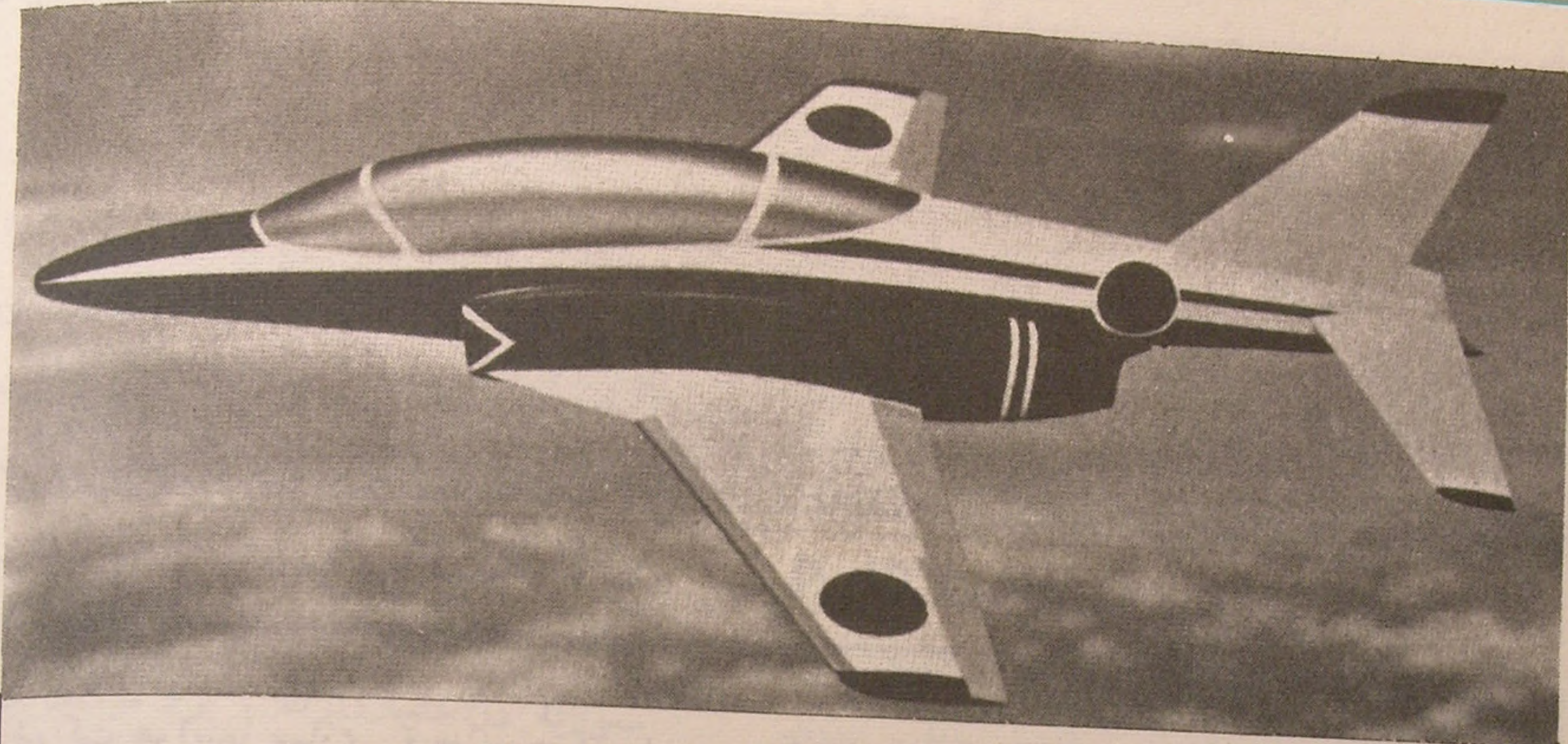
شرکت هواپیما سازی بیچ ، هواپیمای مدل «سوپر کینک ایر-۲۰۰» خود را برای بهره برداری در عملیات اکتشاف دریائی تجهیز میکند. هواپیما بادستگاه های الکترونیکی پیشرفته بمنظور انجام مأموریت های شامل گشت زنی و اکتشاف در مناطق ماهیگیری ، کنترل آلودگی دریا ، مأموریت های مبارزه با قاچاق و غیره بکار خواهد رفت . عکس هنری، هواپیمای « سوپر کینک ایر » را در حالیکه (به ترتیب شماره) با صفحه

استفاده قرار میگیرند ، تحت سفارش شرکت بوئینگ، بوسیله قسمت «آویونیک-هانیول» تکمیل و طبق برنامه تا اوائل سال ۱۹۷۸ میلادی آماده بهره برداری خواهد گردید . انتظار میرود دستگاه مذکور که یک مینی کامپیوتر ویژه است ، از نظر خودکار بودن نسبت به تجهیزات آزمایشی که اینک در این زمینه مورد استفاده هستند نود درصد کار برد مطلوبتری داشته باشد . م-ط

وسیله آزمایش خودکار پیشرفته

برای دستگاههای ارتباط و ناوبری

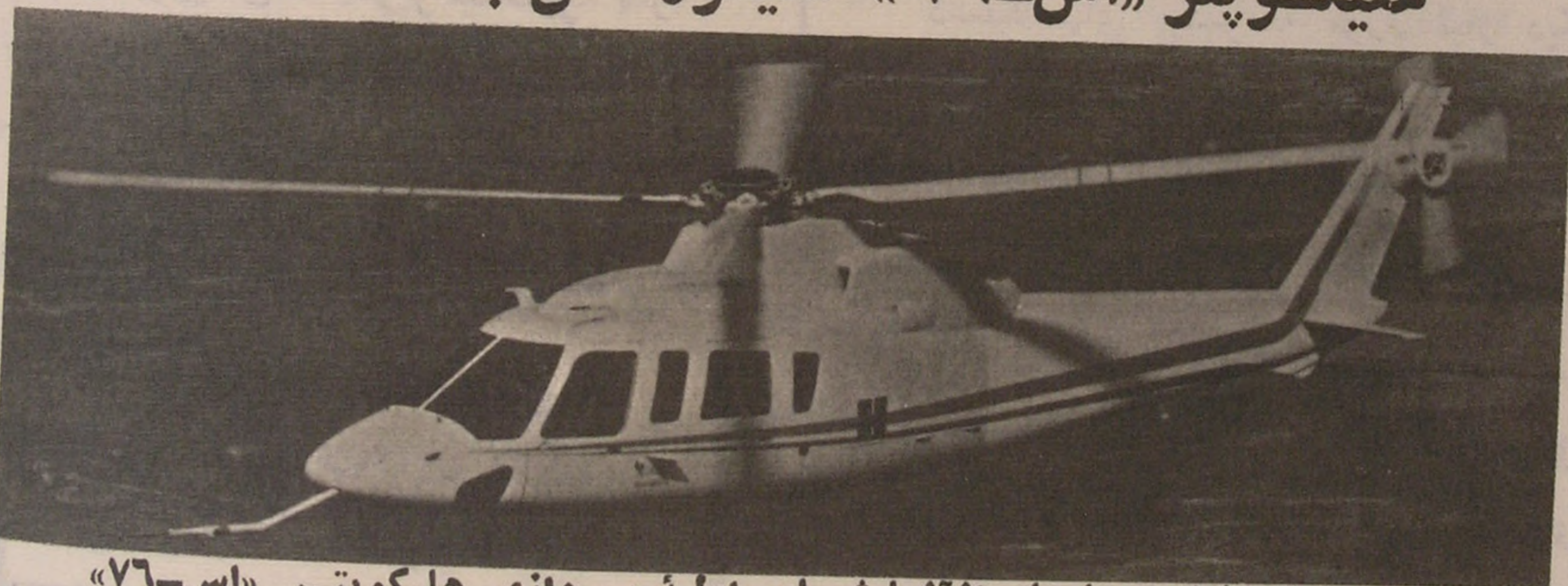
✳ سیستم آزمایش خودکار پیشرفته برای دستگاههای ارتباط و ناوبری که در هواپیما های جت ترابری بوئینگ مورد



جت آموزشی «کی-ای-۸۴۰» ژاپن

یک نقاشی از طرح هواپیمای «کی-ای-۸۴۰» صنایع هواپیماسازی «کاوازاکی» که بمنظور شرکت در مسابقه ساختن یک جت آموزشی متوسط برای ژاپن در حال تکمیل است. این هواپیما نیز مانند طرح صنایع هواپیماسازی «فیوجی» که در این مسابقه شرکت کرده، به دو موتور توربوپوفان «ایکس-اف-۳» (تحت تکمیل توسط صنایع موتورسازی «ایشی کاواجیما-هاریما» ژاپن) مجهز خواهد شد. م - ط

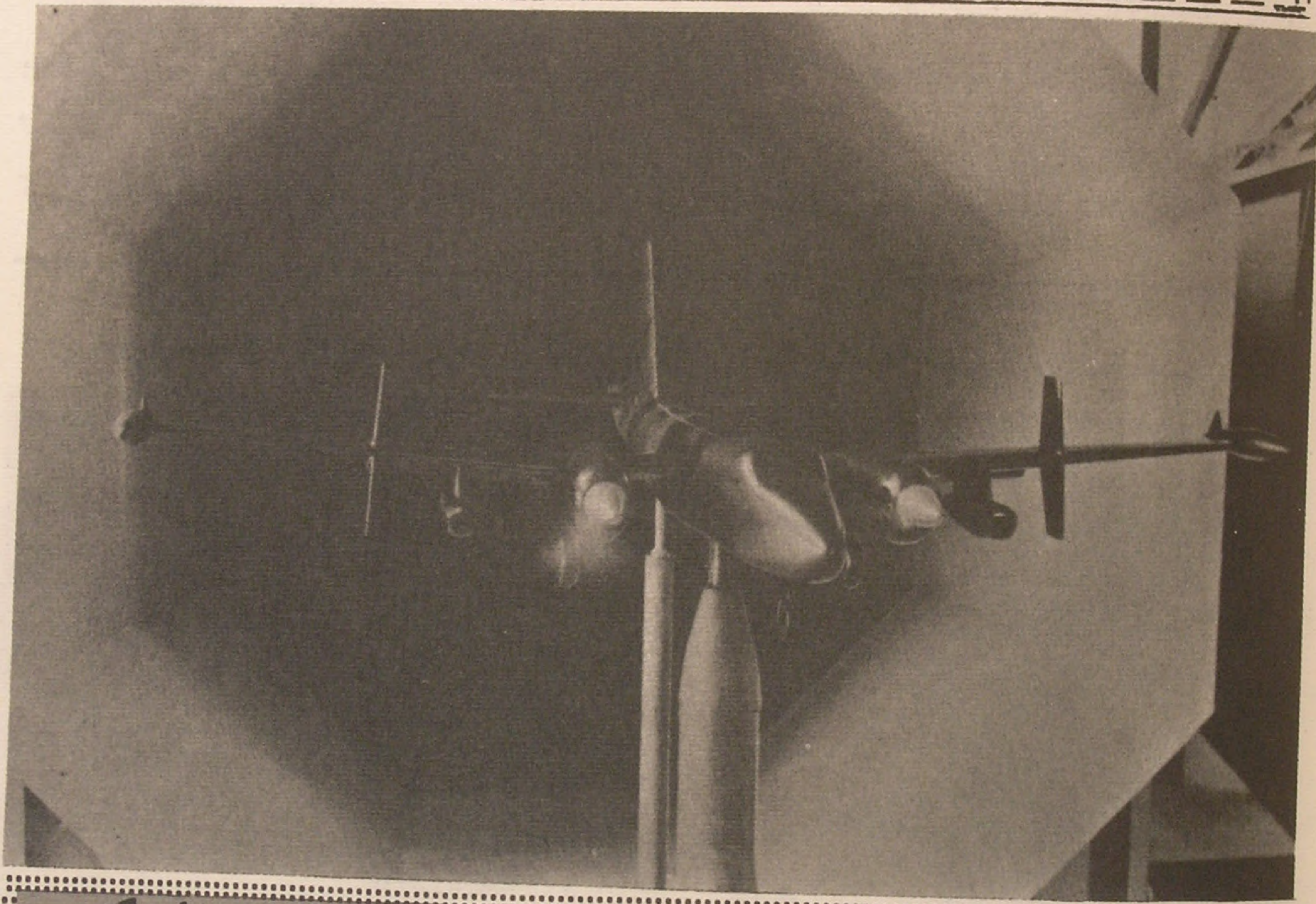
هلیکوپتر «اس-۷۶» سیکورسکی با مشخصات بهتر



برابر نتایج حاصله از آزمایشهای اولیه پروازی هلیکوپتر «اس-۷۶» سیکورسکی، این نوع هلیکوپتر در قیاس با آنچه آزمایشهای آئرونامیکی در مورد این هلیکوپتر نشان داده وحتى نسبت به آنچه جهت صدور اجازه نامه پرواز تعیین گردیده بود، دارای مشخصات بهتری میباشد. مطابق برنامه، صدور اجازه نامه تولید هلیکوپتر «اس-۷۶» برای ژوئیه سال ۱۹۷۸ میلادی پیشبینی شده ولی بنظر میرسد که صدور چنین اجازه نامه‌ای

حدود دوماه زودتر انجام گیرد .

تاکنون (۹ مه ۱۹۷۷) درطول مدت ۲۳ ساعت برنامه آزمایش پروازی که «اس-۷۶» سیکورسکی انجام داده، این هلیکوپتر با وزن ۹۷۰۰ پوند به سرعت ۱۴۰ نات وبا وزن ۷۹۰۰ پوند به سرعت ۱۷۲ نات دست یافته است که ۷ تا ۱۰ نات نسبت به سرعت پیش بینی شده فزونی دارد. درعکس صفحه قبل هلیکوپتر «اس-۷۶» سیکورسکی که مجهز به موتور دوقلوی توربوشفت آلیسون است ضمن یکی از آزمایشهای پروازی اخیر دیده میشود، تاکنون ۹۲ فروند ازاین نوع هلیکوپتر بوسیله ۱۴ کشور سفارش شده است. م- ط



مدل هواپیمای جدید ساخت ژاپن در تونل آئرو دینامیکی

میلیون دلار کنترات کرده است. سطوح ویژه‌ای که در هربال هواپیما دیده میشود به کیفیت پروازی آن یاری خواهد کرد و به فلاپهای با خاصیت «برای مستقیم (Direct - lift)» مجهز خواهد شد.

طبق برنامه، هواپیما تا ۱۵ مه ۱۹۷۸

میلادی برای تحویل آماده خواهد شد و جهت

مدل هواپیمائیکه ژاپن برای نیروی دفاعی خود در حال تکمیل دارد، در تونل آئرو دینامیکی شرکت صنایع هواپیماسازی «کاوازاکی» دیده میشود. شرکت مذکور تحقیق و تکمیل این نوع هواپیما را که در آن از فرم بدنه هواپیمای «پی-۲-وی-۰۷-لاکمیپ» کاوازاکی بهره گرفته شده، به مبلغ ۲۶

← مقاصد و مأموریت‌های گوناگون شامل آموزش پرواز خلبانان و تکمیل يك سیستم کنترل با «برای» مستقیم در نظر گرفته شده و در آن

از لحاظ کاهش صدا (برابر برنامه ملی مبارزه با صدا) توجه خاصی مبذول میگردد.

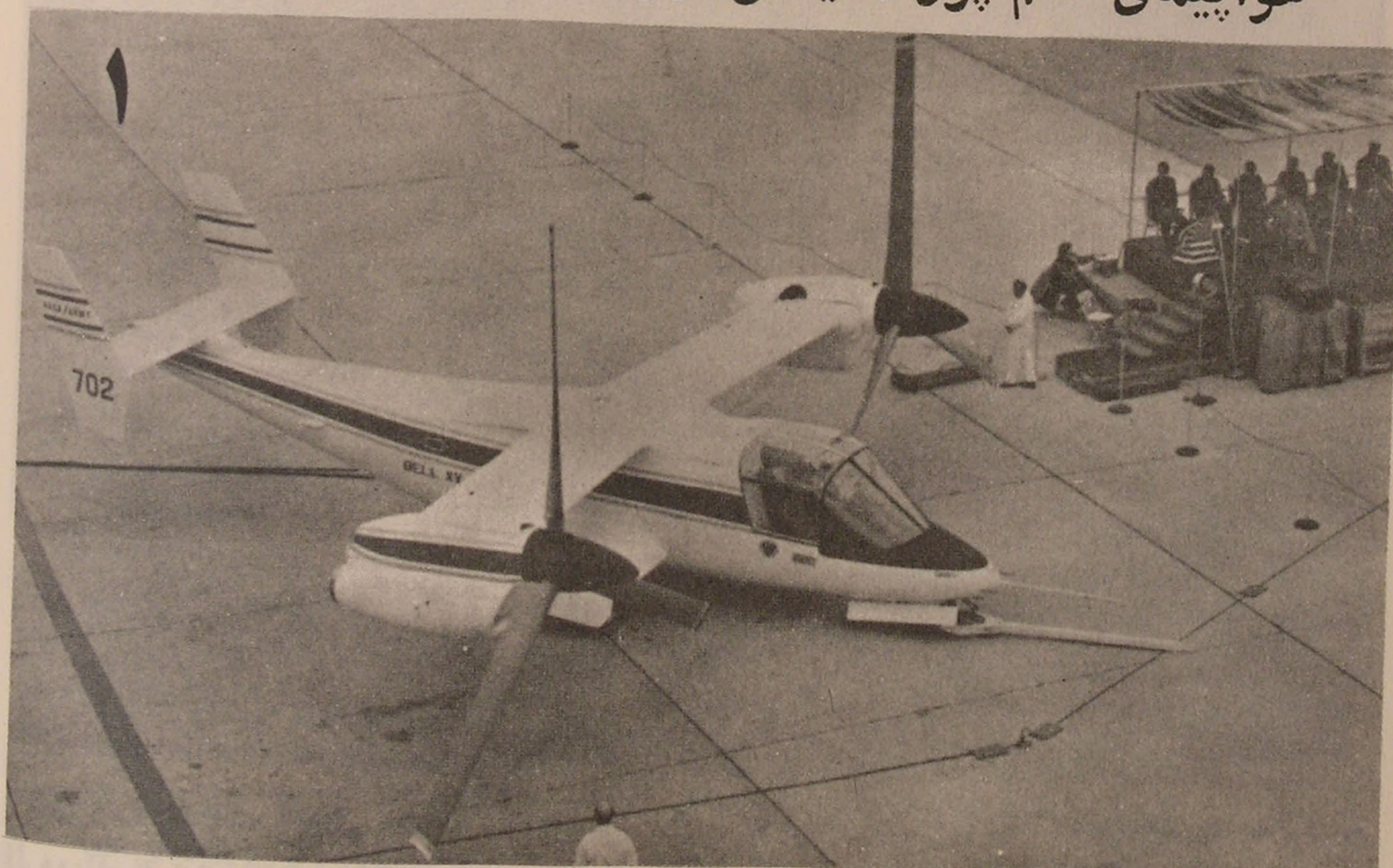
م-ط

ماده جدید برای استفاده بیشتر از انرژی خورشید

دانشمندان «آی-بی-ام» ماده جدیدی بنام «گالیوم-آرسناید» را برای سلول‌های تبدیل کننده انرژی خورشیدی تکمیل کرد و آنده که قابلیت تبدیل آن متجاوز از ۲۲

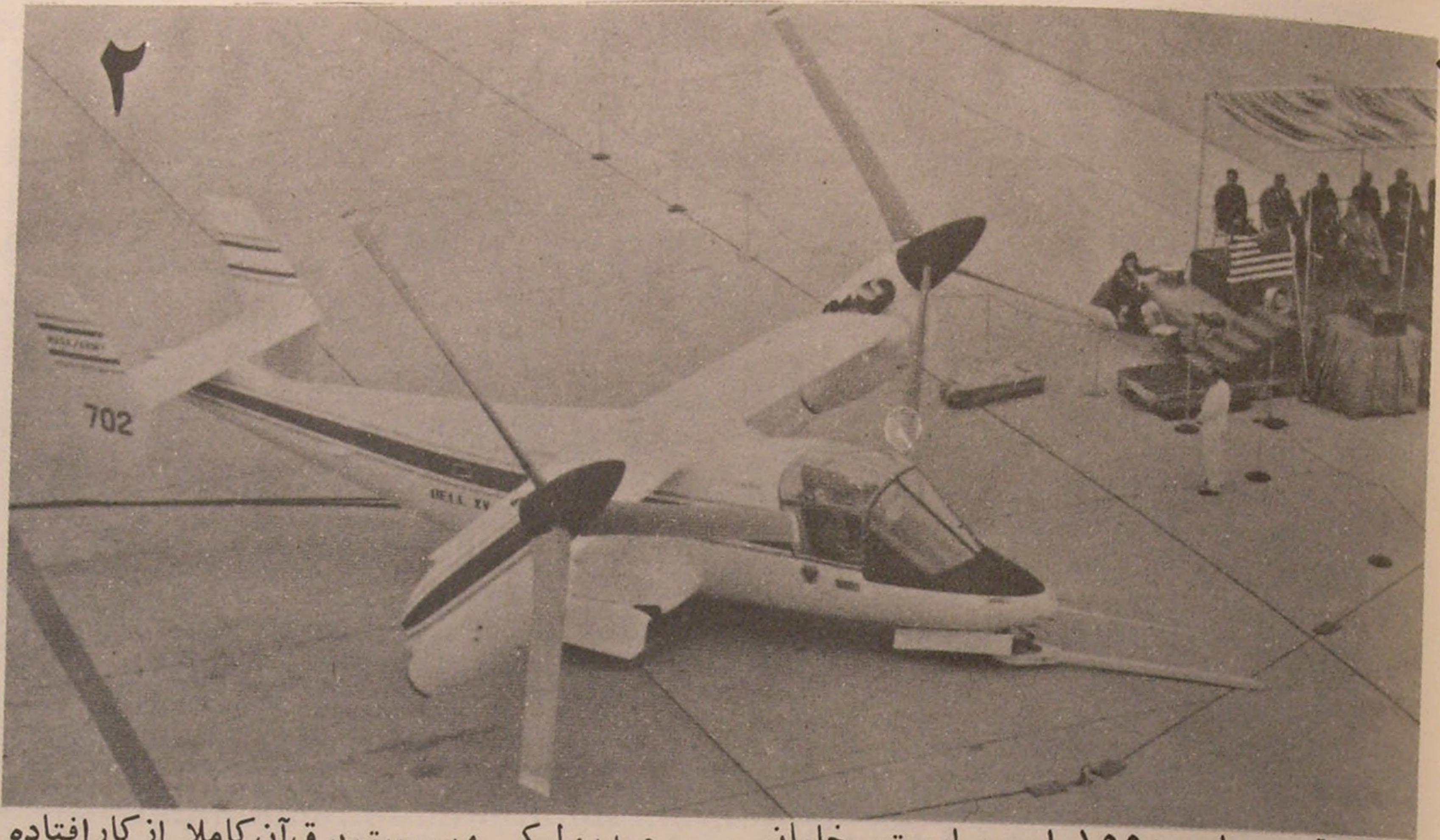
درصد بیشتر از سلول‌های سیلیکون در سطح زمین است. اگر چه استفاده از «گالیوم-آرسناید» در مقایسه با سیلیکون به بهای بیشتری تمام میشود ولی قابلیتش از لحاظ کار در درجات حرارت بالاتر و تمرکز و تبدیل بیشتر انرژی خورشیدی، جایگزینی این ماده را با سلول‌های سیلیکونی موجه می‌سازد. م-ط.

هواییمای قائم پرواز ایکس-وی-۱۵ ساخت کمپانی بل



★ سازمان ملی هوانوردی و فضائی آمریکا (ناسا) و نیروی زمینی این کشور مشترکاً ایده هواییمای قائم پروازی را جهت مأموریت‌های تجسسی با نام «ایکس-وی-۱۵» بمرحله عمل در می‌آورند. این هواییمای

با تغییر جهت کشش موتورها در سر باله‌هایش میتواند بطور قائم و یا از باندهای بسیار کوتاه عمل نموده و کار هلیکوپتر و هواییمای را توأمآ انجام دهد. موتورهای این هواییمای از نوع ملخ‌دار توربینی بوده و قدرت

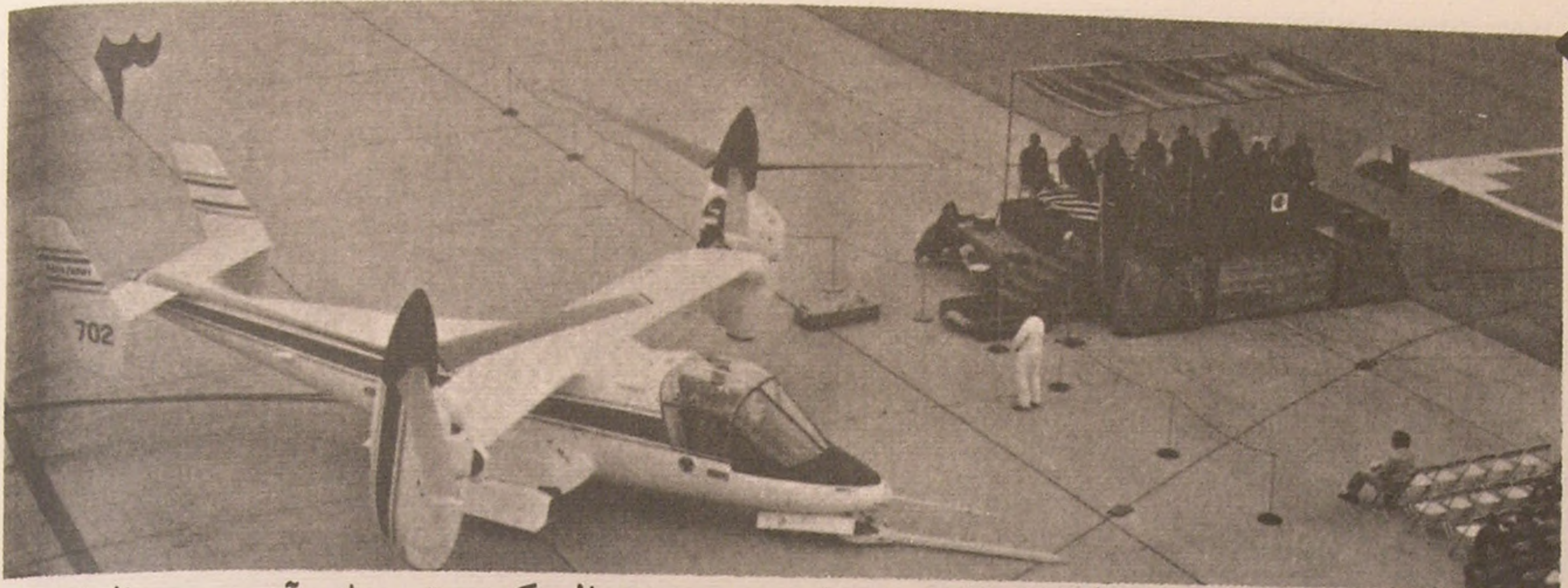


هیدرولیکی و سیستم برق آن کاملاً از کار افتاده باشد بطور قائم نشستن کند، بهمین جهت، در داخل پوشش زیر موتورها يك موتور کوچک الکتریکی قرار گرفته که بتواند در شرایط اضطراری، حرکت موتورها را حول محور بالها کنترل نماید، وزن خالی هواپیما برابر ۱۳۰۰۰ پوند است و میتواند تا ۳۱۰۰ پوند بار اضافی حمل نماید. حداکثر سرعت افقی آن ۳۱۳ گره و حداکثر سرعت مجاز هواپیما ۳۳۸ گره میباشد، ولی هواپیما طوری طرح ریزی شده که بتواند تا سرعت ۳۶۴ گره و فشار ۳۵ «جی» مقاومت کند. این هواپیما میتواند با وزن ۱۵۰۰۰ پوند از بانندی که طول آن ۱۴۰۰ پا میباشد بلند شدن انجام دهد. نمونه شماره يك «ایکس-و-۱۵» اولین پرواز آزمایشی خود را انجام داده و قرار است برای انجام آزمایشات مورد نیاز در تونل باد در اختیار سازمان «ناسا» گذاشته شود. نیروی زمینی آمریکا تصمیم دارد که مطالعات و تجزیه و تحلیل و آزمایشات پروازی

هر موتور برابر ۱۵۵۰ اسب است. خلبان هواپیما میتواند موقعیت موتورها را از داخل کابین کنترل نموده و برای بلند شدن و نشستن آنها را در وضعیتي باکشش قائم و برای پرواز های افقی با سرعت زیاد، آنها را در وضعیت افقی قرار دهد، این تغییر وضعیت موتورها بیشتر از ۱۲ ثانیه طول نمیکشد.

لبه جلوئی بالهای هواپیما برای جلو-گیری از برخورد با پره های ملخ موتورها، حدود شش درجه بطرف جلوبه بدنه هواپیما نصب گردیده است. این هواپیما طوری طرح ریزی شده که برای شتاب گرفتن از حالت ایستائی روی يك نقطه (Hovering) تا رسیدن بسرعت ۲۴۰ گره (هر گره برابر ۱٫۸ کیلومتر در ساعت است) بیش از ۳۰ ثانیه زمان نگیرد.

هواپیمای ایکس-وی-۱۵ از نظر ایمنی و اطمینان پرواز بنحوی ساخته شده که بتواند حتی در شرایطی که پمپ دوجانبه



در سه حالت که موتورهای آن در سر بالها تغییر وضعیت داده اند ملاحظه میفرمائید. ★

مورد نظر خود را جهت استفاده از این هواپیما در پروازهای شناسائی و نجات انجام دهد. در شکل های ۱ و ۲ و ۳ ، هواپیمای «ایکس-وی-۱۵» را (قبل از اولین آزمایش پروازی)

ترجمه : سرهنك خلبان پرویز پیروز
(مأخذ: مجله آویشن ویک)

اولین پرواز آزمایشی هواپیمای قائم پرواز جدید «ایکس-وی-۱۵»



هواپیمای قائم پرواز «ایکس-وی-۱۵» در اولین پرواز آزمایشی

★ نخستین نمونه هواپیمای «ایکس-وی-۱۵» ساخت شرکت «بل» آمریکا که با تغییر جهت کشش موتورهای مستقر در انتهای بالهایش میتواند بطور قائم برخاستن و نشستن انجام دهد، اولین پرواز آزمایشی خود را در سوم ماه مه سال جاری میلادی انجام داد. در این پرواز آزمایشی که بخلبانی «ران آپارد» و «دورمن-کانون» (خلبانان آزمایشی شرکت بل) فقط ۵ دقیقه بطول انجامید، هواپیما تا ۲۵ پا اوج گرفت. شرکت بل نمونه آزمایشی شماره ۱ هواپیمای مورد بحث را پس از انجام آزمایشات بیشتر، جهت بررسیهای فنی لازم در تونل آئرو دینامیک، به مرکز تحقیقات «ایمز» خواهد فرستاد. م - ط



هواپیمای قائم پرواز «و-آ-ک ۱۹۱ ب»

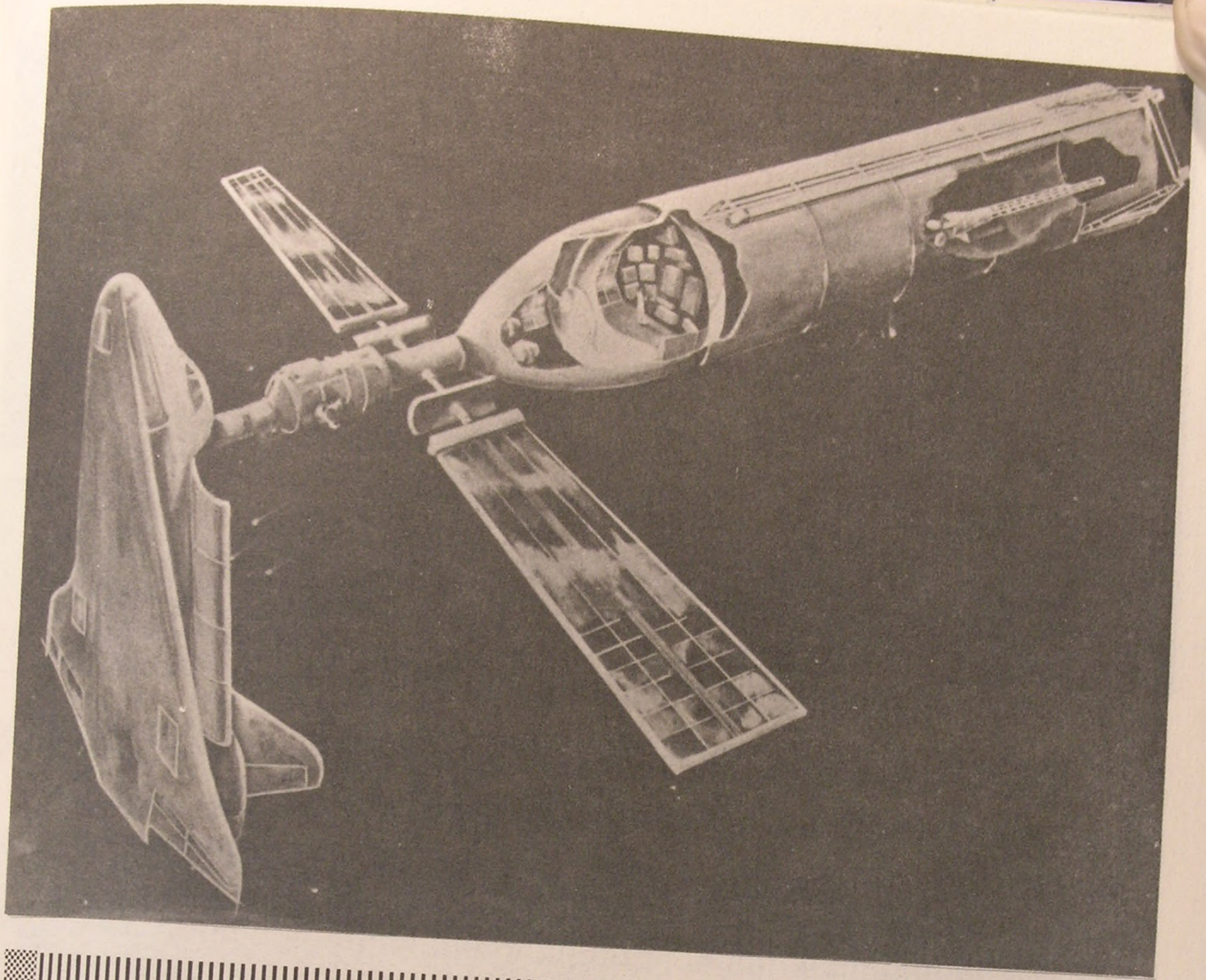
★ هواپیمای «و-آ-ک ۱۹۱ ب» ساخت کمپانی فوکر هلند، یک هواپیمای شکاری-شناسائی قائم پرواز چند مأموریتی میباشد که به دو موتور بالابر و یک موتور باکشش بسمت جلو مجهز گردیده است، برتری این هواپیما مربوط به قابلیت تطبیق عملیاتی و خصوصیات فرار از خطر میباشد که در طرح ساخت آن منظور گردیده است.

پایه و اساس تفوق این هواپیما مربوط به دارا بودن اصول و تکنیکی است که جهت تقسیم نمودن نیروهای مورد نیاز بین موتورهای بالابر و موتور جلو برنده بکار گرفته شده و همچنین دارا بودن امتیازاتی است که از نظر اقتصادی و خصوصیات پروازی کسب نموده است.

سیستم کنترل فرامین هواپیمای «و-آ-ک-۱۹۱ ب» از نوع سیستم الکترونیکی (Fly-By-Wire) میباشد که از نظر کنترل هواپیما در سطح بسیار عالی کار نموده و زحمت خلبان را برای انجام کارهای دیگر به میزان بسیاری کاهش داده است.

طرحریزی این هواپیما از سال ۱۹۶۳ شروع گردید و اولین هواپیمای نمونه آزمایشی آن در ۱۰ سپتامبر ۱۹۷۱ به پرواز درآمد، تاکنون ۳ نمونه دیگر از این هواپیما جهت آزمایش های مقدماتی ساخته شده و پرواز نموده است. برنامه و طرحهای دیگری برای ساختن این هواپیما با شرکت نیروی دریائی آمریکا در دست بررسی میباشد.

ترجمه سرهنگ خلبان پرویز پیروز از مجله هوا - فضائی آلمان



سوختگیری «شاتل فضائی» از «اسکای لب»

★ اداره ملی هوا-فضائی آمریکا (ناسا) برای شاتل فضائی خود شش تا هفت مرحله پرواز آزمایشی در مدار زمین منظور کرده که در سالهای ۸۰-۱۹۷۹ انجام خواهند گرفت. طبق برنامه در دو یاسه مرحله آخر این آزمایشات، شاتل به آزمایشگاه فضائی «اسکای لب» نزدیک و سعی خواهد شد تا جهت سوختگیری فضائی به آن ملحق گردد. در اینجا یک تصویر هنری از شاتل فضائی در حالیکه جهت سوختگیری به مخزن خارجی، تعبیه شده در آزمایشگاه فضائی آمریکا (اسکای لب) ملحق گردیده مشاهده میشود. مخزن سوخت خارجی مذکور گنجایش ۱۷۰۰۰ پای مکعب اکسیژن را دارد. سطوح گسترده یا پانلهای عظیم اسکای لب تأمین کننده نیروی برق خورشیدی لازم برای آزمایشگاه فضائی یاد شده میباشند. م . ط

هشدار «ناتو» پیرامون شوروی افزایش قدرت نظامی شوروی

۴ درصد در سال افزایش یافته و هزینه تحقیق و تکامل تجهیزات نظامی این کشور حتی به میزان خیلی بیشتر افزوده شده است. هزینه نظامی شوروی، با طرح برنامه‌ای که شوروی را از لحاظ نیروی نظامی جهانی در ردیف اول قرار دهد، هم‌اکنون ۱۱ تا ۱۲ درصد تولید ناخالص ملی این کشور است. شوروی تکنولوژی غرب را بعنوان یاری برای پیشرفتهای فنی در زمینه صنایع غیر-نظامی وارد میکند در حالیکه سهم بزرگی از این تکنولوژی را به خدمت تکامل صنایع نظامی اختصاص میدهد.

کمیته نظامی «ناتو» اضافه میکند که: هزینه‌سنگین نظامی شوروی رویهمرفته باعث پائین آمدن استاندارد زندگی و تنزل رشد اقتصادی در این کشور گردیده، میزان رشد اقتصادی شوروی در سالهای ۷۵-۱۹۷۱ به میزان کمتر از ۴ درصد برای هر سال بوده و یکی از علل پائین رفتن میزان رشد اقتصادی نیاز به وارد کردن تکنولوژی غرب بوده است. ادامه کار تمام وقت و مداوم عده زیادی از دانشمندان، مهندسين و کارشناسان شوروی برای تحقیق و تکامل در زمینه سلاح-های نظامی و اولویتی که به این موضوع داده می-شود، موجب می‌گردد که این سلاحها از حیث کیفیت و کمیت پیشرفتهای قابل ملاحظه‌ای پیدا کنند. بنظر کمیته نظامی «ناتو» دانشمندان

★ در ماه مه سال جاری میلادی (۱۹۷۷) وزیرای دفاع کشورهای عضو پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) هشدار دادند که اتحاد جماهیر شوروی در حال تکمیل یک نوع شکاری جدید برای احراز تفوق هوایی و یک نوع هواپیمای ضربتی جدید برای پشتیبانی نزدیک میباشد که در اواخر دهه ۱۹۷۰ عملیاتی خواهند شد. همچنین شوروی مشغول تکمیل نوعی هواپیمای پیشرفته رهگیر جدید با قابلیت «دید پائین» و «شلیک به پائین» است که در اوائل دهه ۱۹۸۰ وارد خدمت میشود.

طبق گزارش کمیته نظامی «ناتو» این هواپیماها و سلاحهای متعدد بسیار پیشرفته جدید یا تکامل یافته، نتیجه صرف هزینه سنگین و دائماً رو به بتزاید شوروی در زمینه تحقیق و تکامل تجهیزات نظامی است. بطوری که هزینه نظامی شوروی متجاوز از

شوروی مساعی خود را بیشتر به تکامل موشکها، سلاحهای مربوط به جنگهای شیمیائی، الکترونیکی، ولیزری متمرکز کرده اند. همچنین بعقیده کمیته مذکور شوروی خود را برای هرگونه جنگ، حتی جنگهای اتمی در سطح استراتژیک آماده میسازد.

شورویها مخصوصاً به تکمیل کیفیت فرماندهی، کنترل و ارتباطات نظامی اهمیت میدهند و تجربیات زیادی در زمینه بکاربردن سلاحهای هوائی و دریائی حاصل کرده اند و برنامه وسیعی از لحاظ ایجاد تسهیلات مستحکم و فراوان جهت محافظت تأسیسات و وسائل اصلی فرماندهی و کنترل زمان جنگ دارند. تلاشهای دفاع غیرنظامی نیز عملاً در افزایش قابلیت نظامی شوروی سهیم است.

کمیته نظامی «ناتو» یک لیست نسبتاً جامع از سیستمها و سلاحهاییکه شوروی در خدمت دارد و یا انتظار می رود بزودی عملیاتی شوند منتشر کرده که شامل سلاحها و سیستمهای زیر هستند:

* - یک نوع موشک هدایت شونده جدید تاکتیکی برای جانشینی موشک نوع «فراک».

* - چندین هزار تانک از نوع «تی-۷۲»

* - خودروهای رزمی مسلح آب - خاکه بیشتر (بی-ام-پی) حامل پیاده برای یگانهای شوروی، در حال حاضر هر لشکر موتوریزه پیاده شوروی با هنگی از این نوع خودروها مجهز است.

* - افزایش تعداد موشکهای زمین به هوای متحرک «اس-ای-۴» برای جانشینی موشکهای قبلی «اس-ای-۲» هنگامی که مجهز

به موشکهای «اس-ای-۶» جهت جانشینی توپهای ضد هوائی ۷۵ میلیمتری قبلی و بکار گرفتن موشکهای زمین به هوای «اس-دی-۸» دریا خشکی متحرک، با کاربرد در ارتفاعات پائین.

* - مدلهای جدید توپ، در سالهای اخیر تعداد توپهای آتشبارهای بعضی از واحدهای شوروی به سه برابر افزایش یافته است.

* - تکمیل موشکهای ضد تانک هدایت شونده که انتظار می رود بزودی عملیاتی شوند.

* - تکمیل قابلیت جنگهای شیمیائی نیروی هوائی پیمان ورشود در حال حاضر

جمعاً دارای متجاوز از ۱۴۴۰۰ فروندهوایما و هلیکوپتر جنگی (شامل حدود ۱۲۰۰ فروند هوایمای نیروی دریائی شوروی) میباشد.

هوایمای جدید

نیروی هوائی شوروی همراه مدرن کردن کلی هوایمای خود، یک نوع شکاری پیشرفته جدید برای جنگهای هوائی و نوعی هوایمای شکاری ضربتی جهت حمله به هدفهای زمینی برای اواخر دهه ۱۹۷۰ در دست تکمیل دارد. مأموریت اصلی هوایمای ضربتی مذکور پشتیبانی مستقیم از نیروهای زمینی خواهد بود، نقشی که هلیکوپترهای مسلح ویژه در حال حاضر بعهده دارند.

برای هلیکوپترهای شوروی این قابلیت در نظر گرفته شده که در حمله هوا به هوا بر ضد هلیکوپترهای حریف سهیم باشند.

نیروی هوائی شوروی همچنین مشغول

تکمیل تجهیزات است که بتواند مشخصات دقیق هدفها را در زمان واقعی تعیین کند و نیز تکمیل دستگاههای حساس اکتشاف هوایی پیشرفته تر را ادامه میدهد.

شوروی در حال حاضر متجاوز از ۸۰۰ بمب افکن عملیاتی قادر به حمل موشک، سیستمهای اکتشاف و جنگهای الکترونیک و تانک در اختیار دارد که نشانه‌ای از یک عامل قابل توجه برای قابلیت حمله بین قاره‌ای می‌تواند باشد. هواپیمای بال متحرک «بک فایر» هم اکنون در خدمت نیروی هوایی دوربرد شوروی بوده و قادر به انجام مأموریت‌های دور و بین قاره‌ای میباشد.

نیروی ترابری هوایی نظامی شوروی با هواپیماهای جدید مجهز گردیده و هواپیماهای در خدمت خطوط هوایی شوروی (اثر و فلوت) بهنگام نیاز میتوانند جهت تقویت امکانات ترابری نیروهای شوروی برای عملیات جنگی یاری دهند.

بعلاوه اخیراً ورود هواپیماهای پیشرفته جدید شوروی به خدمت نیروهای هوایی کشورهای اروپای شرقی مشاهده میشود: بلغارستان و احتمالاً رومانی هواپیماهای نوع «فلاگر» و لهستان هواپیمای «فیتز-ئی» و همه کشورهای اروپای شرقی، مدل جدید «میک-۲۱» دریافت داشته‌اند.

همانطور که قبلاً اشاره شد، شوروی نوعی هواپیمای دفاعی رهگیر جدید با قابلیت پیشرفته «دید پائین» و «شلیک به پائین» در حال تکمیل دارد که در اوائل سال ۱۹۸۰ وارد خدمت خواهد شد. هم‌اکنون ۲۶۰۰ فروند

هواپیمای عملیاتی همه‌گونه هوایی در اختیار شورویست و یک نوع رادار با پوشش ارتفاع پائین یا «بادیدافق» تحت تکمیل دارد.

شوروی علاوه بر اینکه به آزمایش یک سیستم ضد ماهواره‌ای ادامه میدهد، در حال تکمیل ماهواره‌های پیشرفته ارتباطی، اکتشافی و نجات میباشد.

نیروی دریائی شوروی

نیروی دریائی شوروی علاوه بر ۱۳۰۰ هواپیما که هم اکنون شامل بمب افکنهای «بک فایر» و هواپیماهای حمله به هدفهای سطحی از نوع «فیتز-ئی» و هواپیماهای محمول کشتی قائم پرواز و یا قادر به برخاستن و نشستن کوتاه از نوع «فاجر» میباشد، دارای ۳۳۵ زیردریائی، ۲۳۰ رزمناو سطحی بزرگ و ۱۱۰۰ رزمناو کوچک سطحی شامل کشتیهای مین جمع کن و حدود ۱۱۰ کشتی دریا خشکی است.

طبق گزارش کمیته نظامی ناتو نیروی دریائی شوروی تعداد رزمناو هواپیما بر از نوع «کیف» را گسترش میدهد. این رزمناو مجهز به سنگینترین موشک ضد کشتی در جهان بوده و بعلاوه مجهز به موشکهای زمین به هوا، توپهای ضد هوایی، پرتاب کننده های ضد زیر دریائی و احتمالاً دولوله آتشبار اژدر افکن و یک رشته سیستم الکترونیکی کامل میباشد.

شوروی یک نوع موشک تاکتیکی جوینده زیر دریائی تحت تکمیل دارد که ممکن است

در اواخر دهه ۱۹۷۰ وارد خدمت شود و همچنین بنظر کمیته نظامی ناتو، شوروی مشغول ساختن نوعی کشتی جنگی اتمی میباشد. بعلاوه شوروی نوع جدیدی از کشتی های ساحلی مجهز به موشک با قابلیت عملیات دریاخشکی را تحت تکمیل دارد. در شوروی چندین نوع موشک دریائی تحت تکمیل بوده و برنامه های وسیع تحقیق و تکامل در مورد جنگهای ضد زیر

دریائی در دست است در خاتمه، کمیته نظامی ناتو میافزاید که شوروی بسیاری از ضد دریائیهای نوع «گلف-۲» مجهز به موشکهای بالیستیکی خود را به ناوگان خود در دریای بالتیک انتقال داده که تهدید بیشتری را برضد هدفهای اروپای غربی بوجود می آورد.

* م - ط ،

نبرد آزمایشی «اف-۱۵» و «میک-۲۵»

ترجمه ستوان یکم غلامحسین هژبری

در يك پرواز آزمایشی که چندی پیش برفراز پایگاه هوائی «اگلین» در فلوریدای آمریکا انجام گرفت يك فروند هواپیمای شکاری «اف-۱۵-ای» موفق گردید دوهدف پرنده را که بجای «میک-۲۵» بکار رفته بودند سرنگون سازد. در هردو آزمایش بجای هواپیمای میک ۲۵ از موشک «بومارک-ای-ای» استفاده گردید. هنگام اجرای اولین آزمایش در حالیکه موشک بومارک در نقش هواپیمای «میک-۲۵» با سرعتی برابر ۲۷ سرعت صوت و در ارتفاع ۲۱ هزار متری سطح زمین پرواز میکرد بوسیله هواپیمای اف-۱۵ (ایگل) يك موشک «اسپارو» بسوی آنرها گردید. در این آزمایش موشک «اسپارو» دارای کلاهک جنگی نبود و از کنار هدف با فاصله ای که قادر به نابودی هدف است گذشت. در دومین مرحله

آزمایش، موشک بومارک با همان سرعت لیکن در ارتفاع ۲۰۵۰۰ متری سطح زمین در پرواز بود و مورد اصابت موشک «اسپارو» که این بار مجهز به کلاهک جنگی بود قرار گرفت و نابود شد. در آزمایشات یاد شده موشک «بومارک» از نظر سقف پرواز و سرعت و طرز عمل تقریباً معادل هواپیمای روسی «میک-۲۵» بود. در آزمایشهایی که قبلاً در مرکز آزمایش سلاحهای دریائی در «چاینالیک» انجام گرفته بود دو موشک «اسپارو» بوسیله هواپیمای «اف-۱۵» رها شده و برخورد آنها به هدف در ۱۵۰ متری سطح زمین ثبت گردیده بود.



پرواز مشترك «شاتل - سالیوت» توافق آمریکا و شوروی برای همکاریهای فضائی بیشتر

پروازهای مشترك آزمایشی لازم جهت اجرای پروازهای مشترك و قطعی طویل‌المدت با الحاق سفینه قابل استفاده مکرر شاتل آمریکا به ایستگاه فضائی از نوع سالیوت شوروی .

* برنامه ایجاد ایستگاه یا سکوی فضائی بین‌المللی - بررسی امکان تکمیل يك ایستگاه یا سکوی فضائی بین‌المللی برای آینده .

آمریکا و شوروی موافقت کردند که دو گروه مرکب از متخصصین فضائی دو کشور جهت مطالعه مشترك انجام برنامه پرواز «شاتل - سالیوت» تشکیل دهند ، زیرا پرواز مداری طویل‌المدت ایستگاه فضائی سالیوت و امکانات استفاده از شاتل در الحاق به آن به مطالعات ، تحقیقات و تجربیات علمی و تکامل وسائل بیشتر نیاز دارد .

یکی از گروههای مشترك متشکله یاد شده مسئول بررسی مقدماتی علمی و تجربیات فنی و گروه مشترك دیگر مسئول انجام عملیات مربوط به برنامه خواهد بود .

سی روز بعد از امضاء موافقتنامه ، آمریکا و شوروی ، سرپرست و اعضاء گروههای تیراکه نامزد انجام برنامه میشوند به یکدیگر معرفی و گروهها همزمان بکار

طبق اظهار مقامات اداره ملی هوا - فضائی آمریکا (ناسا) بین آمریکا و شوروی موافقتنامه جدیدی برای همکاری های فضائی به امضاء رسیده است که شامل پرواز مشترك سفائن سرنشین‌دار و تعیین دو گروه مرکب از متخصصین دو کشور جهت بررسی برنامه های پرواز مداری مشترك و نیز گروهی برای مطالعه امکان ایجاد يك ایستگاه یا سکوی فضائی بین‌المللی در آینده میباشد .

موافقتنامه مذکور در ماه مه سال جاری میلادی بوسیله «آلان لاولیس» از ناسا و «آنا تولی الکساندرف» (رئیس آکادمی علوم اتحاد جماهیر شوروی) به امضاء رسید .

در این موافقتنامه به ادامه همکاریهای فضائی در تکامل امکانات علمی ، فنی و عملی این زمینه از فعالیتها ، بر مبنای مأموریت الحاق موفقیت‌آمیز سفینه آپولو آمریکا و سایوز شوروی (که در ژوئیه ۱۹۷۵ انجام گرفت) اشاره شده است .

در موافقتنامه مورد بحث بمنظور استفاده مسالمت‌آمیز و صلحجویانه از فضا ، به همکاریهای بیشتر بین‌المللی ، در مراحل زیر تأکید گردیده است :

* برنامه «شاتل - سالیوت» - بررسی و تهیه امکانات و وسائل لازم جهت اجرای

مشغول میگردند. افراد گروههای متشکله بر حسب نیاز میتوانند با افراد ذخیره تعیین شده تعویض و یا بر عده آنان افزوده گردد. افراد گروههای متخصص باید در نظر بگیرند که برابر پیش بینی، نخستین پرواز یعنی برنامه الحاق شاتل به سالیوت در مدار فضائی پیرامون زمین، در سال ۱۹۸۱ انجام خواهد گرفت، تاریخ دقیق انجام برنامه ضمن پیشرفت کار گروهها تعیین خواهد شد.

مرحله نخست فعالیت مشترک گروهها در مدت ۶ تا ۱۲ ماه، مربوط است به تهیه مدارک مربوط به برنامه، شامل: پیشنهادات اولیه برای تجربیات علمی و تغییرات فنی لازم و برنامه زمان بندی شده جهت اجرای این برنامه - و قسمتی از مرحله بعدی تهیه مدارک قاطع، در طول مدت حدود یک سال، شامل توضیحات فنی کامل از برنامه پرواز مشترک و تحقق پذیری آن، برنامه زمان بندی شده از نظر رهبری و اداره کار مشترک و تشکیلات مبتنی بر تهیه وسایل لازم و آماده کردن فهرست مدارک و وسایل فنی اضافی که ممکن است در برنامه عملیات مشترک لازم باشند.

هر طرف نظریه و پیشنهاد طرف دیگر را در مورد ظرفیت سفینه مربوطه از نظر امکان اجرای برنامه پرواز مشترک «شاتل-سالیوت» مورد توجه قرار خواهد داد و تعیین چنین ظرفیتی با توافق طرفین بر-حسب اصول فنی و بهترین کار برد بعمل خواهد آمد.

برابراظهار مقامات «ناسا» پیش بینی میشود که بررسی های مربوط به پرواز مشترک «شاتل-سالیوت» در مدت ۱۸ تا- ۲۴ ماه تکمیل گردد.

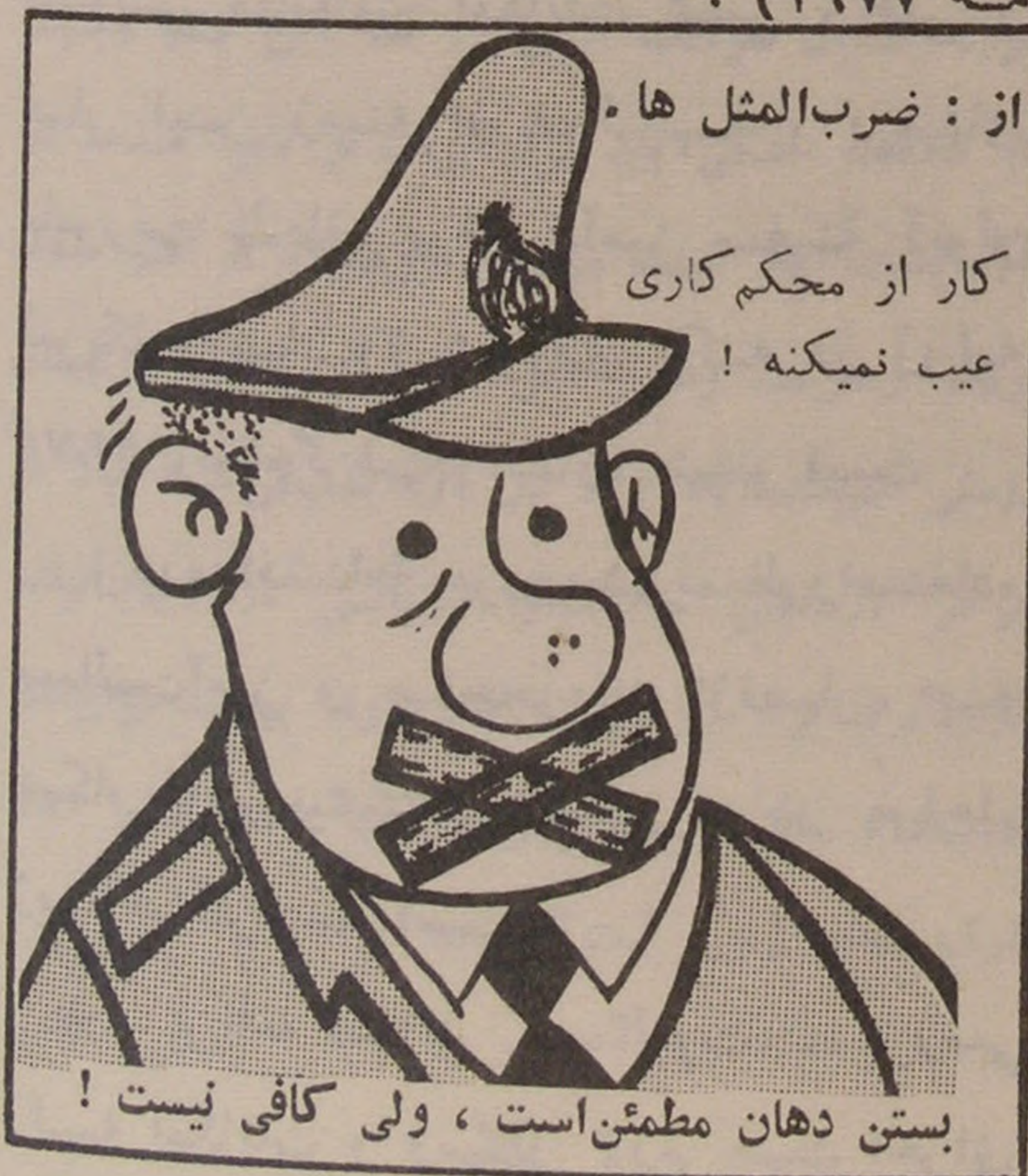
طبق موافقتنامه از لحاظ بررسی امکان ایجاد يك ایستگاه یا سکوی فضائی بین المللی برای آینده، تشکیل يك گروه مشترك دیگر از متخصصین پیش بینی شده است. هرگاه بررسیهای مقدماتی برای ایجاد يك ایستگاه فضائی بین المللی طبق برنامه پیشرفت کند، مطالعات دامنه داری جهت جلب اتفاق نظر در طرح چنین ایستگاهی باید انجام گیرد.

هیچیک از طرفین (آمریکا و شوروی) راجع به چگونگی پیشرفت مراحل تکمیل چنین ایستگاه بین المللی فضائی تعهداتی را در نظر نگرفته است، هر چند هر دو طرف علاقمندی خود را بر مبنای مقتضیات اقتصادی و امکانات بالقوه در این مورد ابراز داشته اند.

م-ط (مآخذ مجله آویشین و یک مورخه ۲۳-



مه ۱۹۷۷).



در نیر
در میا
نظامی
روزگا
شده
هوا با
های کن
افزار
در گیر
گیریه
اهمیت
اد
درویتن
بطلان
زیرا بع
هوائی
افکن ا
سال ۳
حریف

DACT Dissimilar Air Combat Training

تحویلی شگرف در آموزش جنگ هوایی

مأخذ : مجله اینترنشنال دیفنس ریویو
ترجمه : سروان منصور ستاری

ظهور موشکهای پیشرفته هوا به هوا در نیروی هوایی کشورهای مختلف جهان در میان بسیاری از کارشناسان هواپیمائی نظامی این تصور را قوت بخشید که دیگر روزگار نبرد های نزدیک هوا به هوا سپری شده است . موشک های پیشرفته هوا به هوا با برد های متوسط و زیاد و با سیستم های کنترل آتش بسیار مدرن بتدریج جنگ های اصلی هواپیما های شکاری را برای درگیری های هوایی تشکیل دادند و درگیری های هوایی از فاصله نزدیک ارزش و اهمیت گذشته خود را از دست داد .

اما تجربیات حاصل از نبردهای هوایی در ویتنام و جنگ های اعراب و اسرائیل قلم بطلان را بر این تصور گمراه کننده کشید . زیرا بعنوان مثال بنابه ادعای مقامات نیروی هوایی اسرائیل هواپیماهای شکاری بمب افکن این نیرو در نبردهای هوایی ماه اکتبر سال ۱۹۷۳ جمعاً ۳۳۵ فروند از هواپیماهای حریف را در آسمان نابود کردند که از این

تعداد تنها هفت فروند با استفاده از موشکهای هوا به هوای هدایت شونده رادار « ایم-۷-اسپارو » سرنگون شدند و باقی مانده این تعداد یعنی ۳۲۸ فروند دیگر توسط موشکهای با برد کم و هدایت شونده حرارتی « سایدویندر » و یا « شافریر » و توپهای محمول هوایی هواپیماهای شکاری بمب افکن ب زیر کشیده شدند . این موشکها اکثراً در شرایطی که هواپیمای هدف توسط خلبانان بکمک چشم غیر مسلح دیده میشود شلیک شده بودند و بسیاری از هواپیما های حریف در جنگ هوایی در فواصل بسیار کم و بکمک توپ سرنگون شدند .

در نبرد ویتنام نیز نخستین مرحله اجرای پروازهای ضربتی بر علیه هدفهای مستقر در قلمرو ویتنام شمالی توسط نیروی هوایی آمریکا با نتایج عجیب و باور نکردنی همراه بود . در این مرحله از نبرد که از سال ۱۹۶۵ تا ۱۹۶۸ ادامه داشت جمعاً ۱۱۰ فروند هواپیمای شکاری از نوع « میک-۲۱ » و « میک-۱۷ » متعلق به نیروی هوایی ویتنام شمالی در نبردهای هوایی به

← نابودی کشیده شدند و در مقابل ۴۸ فروند هواپیمای آمریکا در این نبرد ها مغلوب گردیدند و به این ترتیب نسبت تعداد هوا-پیماهای سرنگون شده دشمن به تعداد هواپیماهای از دست رفته آمریکا در نبرد-های هوا به هوا به ۲۲۹:۲۰ فروند هواپیمای دشمن در مقابل یک فروند هواپیمای خودی رسید که این رقم در مقابل ۹ تا ۱۰ فروند هواپیمای دشمن در مقابل یک فروند هوا-پیمای خودی، که نتیجه نهائی نبرد های هوائی جنگ کره بود، تنزل شدیدی را نشان میداد در حالیکه شرایط نبرد در هر دو حالت از نظر وضعیت منطقه، شرایط سیاسی، بُعد مسافت از قاره آمریکا و سایر موارد کاملاً مشابه بود.

نتایج حاصل در پنج ماهه اول سال ۱۹۶۸ بشدت نومید کننده بود زیرا در این مدت هواپیما های شکاری نیروی دریائی آمریکا موفق به سرنگون ساختن ۹ فروند هواپیمای «میک» شده بودند و در مقابل این نیرو ده فروند هواپیما در نبرد هوائی از دست داده بود. در ماه نوامبر سال ۱۹۶۸ بیش از ۵۰ موشک هوا به هوای هدایت شونده راداری توسط هواپیماهای شکاری متعلق به نیروی دریائی آمریکا بر علیه هواپیما-های دشمن شلیک شدند که حتی یکی از آنها به هدف اصابت نمود در حالیکه هیچ اشکالی در سیستم موشکها مشاهده نشد و کیفیت کار خلبانان نیز بهنگام شلیک آنها در حد مطلوب بود.

در اواسط سال ۱۹۶۸ مقامات نیروی

دریائی آمریکا گزارش جامعی در زمینه نقاط ضعف موجود در تاکتیکهای نبردهوا به هوا را مورد بررسی قرار دادند و بالاخره تصمیم به تجدید نظر در تاکتیکهای موجود اتخاذ گردید. دوره های آموزشی یکی پس از دیگری تشکیل گردید و خلبانان با فنون تازه جنگ هوا به هوا آشنا شدند و نخستین گروه خلبانان پس از طی دوره آموزشی در سال ۱۹۶۹ به یگانهای عملیاتی نیروی دریائی آمریکا در ویتنام پیوستند.

تجدید نظر در تاکتیکهای جنگ هوا به-هوا نتایج غیرمنتظره و شگفت آوری را به همراه داشت زیرا در دومین مرحله حملات گسترده هواپیما های آمریکائی بر فراز خاک ویتنام شمالی که در سال ۱۹۷۲ آغاز گردید خلبانان آمریکائی به موفقیت های شایان توجهی در نبردهای هوا به هوا دست یافتند و نسبت تعداد هواپیما های معدوم شده دشمن به ۱۲۵:۱۲ فروند در مقابل از دست دادن هر فروند هواپیمای خودی افزایش یافت.

در این مرحله از نبرد ۶ نفر از ۱۳ نفر خلبانانی که نخستین دوره آموزشی تاکتیک" های جدید را بپایان رسانیده بودند موفق به سرنگون ساختن هواپیماهای دشمن در نبرد هوا به هوا شدند.

نخستین آس های پرنده نیروی دریائی آمریکا که توانستند برای اولین بار در جنگ ویتنام بیش از ۵ پیروزی در نبردهوائی بدست آورند، که سه پیروزی آن در یک روز بوقوع پیوست، از جمله کسانی بودند که ←



عکسی که ملاحظه میفرمائید به هنگام شب از دو فروند هوا-پیمای «میک - ۲۱» در حالیکه برفراز آنتنرادار مراقبت‌هوائی «پی - ۵۰ ، بارلوك» در حال پرواز هستند گرفته شده است. کلیه رهگیری های هوائی در بلوك شرق و نیروی هوائی شوروی با نظارت مستقیم افسران کنترلر شکاری انجام میگردد راداری که در عکس ملاحظه میشود در حدود ۳۰۰ کیلومتر برد دارد .

مسئول اجرای انواع مأموریت‌های ضربتی، اکتشاف ، پشتیبانی هوائی ازیگان های خودی و سایر مأموریتها منجمله تأمین برتری هوائی برفراز منطقه عملیات بود . هواپیماهای «اف-۴، فانتوم» این فرماندهی در کلیه مأموریت‌های یادشده شرکت میکردند در صورتیکه هواپیما های «اف-۴» نیروی دریائی این کشور فقط در مأموریت‌های تأمین برتری هوائی شرکت مینمودند و مأموریت‌های ضربتی و پشتیبانی نزدیک توسط هواپیماهای «ای-۴، اسکای‌هاوک» و «ای-۶» و «ای-۷» که از عرشه ناو های هواپیما بر به پرواز درمیامدند انجام می-پذیرفت .

فرماندهی پدافند هوائی ، نخستین فرماندهی در نیروی هوائی آمریکا بود که ب فکر تجدید نظر در تاکتیک‌های نبرد هوا به

دوره جدید تاکتیک‌های نبرد هوا به هوا را با موفقیت به پایان رسانیده بودند . لازم به تذکر است که مسئول اجرای پروژه آموزشی تاکتیک‌های جدید نبرد هوا به هوا ، علت توفیق خلبانان نیروی دریائی در نبردهای هوائی او اخرجنگ ویتنام را تنها در توجه بموقع به اشکالات و نواقص موجود و رفع آنها و تأکید بر آموزش خلبانان و آماده ساختن آنها برای درگیری در فواصل بسیار کم با هواپیماهای هدف میدانست. نیروی هوائی آمریکا نیز با مسائلی مشابه نیروی دریائی این کشور مواجه شد. هواپیما های فرماندهی تاکتیکی هوائی این نیرو مسئول اجرای مأموریت‌های گوناگونی در ویتنام بودند و نقش آنها تنها در تأمین برتری هوائی و یا شرکت در نبرد های هوا به هوا خلاصه نمیشد بلکه این فرماندهی

نقاط
هوا
صمیم
اتخاذ
س از
فنون
سستین
رسال
دریائی
هوا به
ری را
حملات
رفراز
۱۹ آغاز
ت های
دست
معدوم
بابل از
خودی
۱۳ نفر
تاکتیک
موفق
شمن در
دریائی
بار در
رد هوائی
در یک روز
بودند که

◀ هوا افتاد و مسئله را بدقت مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار داد . این فرماندهی بابت بهره‌گیری از تجربیات جنگ ویتنام در سال ۱۹۶۷ طرح بهبود امکانات عملیاتی و پروازی هواپیما های شکاری رهگیری «اف-۱۰۶» را تنظیم نمود . این هواپیما بکمک رادارهای مراقبت هوایی فرماندهی پدافند هوایی دفاع از قاره آمریکای شمالی را در مقابل حملات هواپیما های دشمن به عهده دارد . در بررسی‌هایی که بعمل آمد کارشناسان به این نتیجه رسیدند که می‌توان بسادگی با رفع نواقص موجود در این هواپیما آنرا به یکی از بهترین هواپیما های شکاری برای نبرد های هوا به هوا تبدیل نمود . به این منظور تغییراتی در کابین هواپیما های «اف-۱۰۶» برای تأمین دید کافی برای خلبان بعمل آمد و برای درگیری در فواصل کم ، هواپیما به یک قبضه توپ ۲۰ میلیمتری «ولکان» مجهز گردید و پس از آماده شدن هواپیماها و انجام آرایشات فنی در بحران کشتی آمریکائی «پوئبلو» در

سال ۱۹۶۹ این هواپیما ها به کره جنوبی اعزام شدند و در یک سری تمرینات فرضی با هواپیما های «اف-۱۰۰» و «اف-۱۰۵» شرکت نمودند که با نتایج چشمگیری همراه بود .

نتایج حاصل از نبرد های هوا به هوای ویتنام در سالهای ۱۹۷۰ تا ۱۹۷۳ نشان-دهنده عدم توفیق نیروی هوایی آمریکا در این زمینه بود زیرا در طی این سالها نسبت هواپیما های سرنگون شده دشمن در مقابل تعداد هواپیما های از دست رفته در این نیرو به ۲ فروند هواپیمای دشمن در مقابل هرفروند از هواپیما های آمریکائی رسید و دلیل اصلی این نزول چشمگیر عدم آشنائی خلبانان با تاکتیکهای جدید و روشهای مقابله با تعرض هواپیما های دشمن تشخیص داده شد .

یکی از کارشناسان نیروی هوایی آمریکا در سخنرانی خود در کمیته نظامی دفاعی آمریکا به اشکالات عمده نیروی هوایی آمریکا



* درین کلیه هواپیما های شکاری بمب افکن جهان غرب هواپیما های «اف-۱۰۶» ظاهراً بیش از همه به هواپیماهای روسی «میک - ۳۱» شباهت دارند. بعلت همین تشابه نیروی هوایی آمریکا از این نوع هواپیما بعنوان مهاجم در تمرینات جنگ هوایی در مقابل هواپیما های آمریکائی بهره برداری می نماید .

و علل عدم توفیق این نیرو در نبرد های هوا به هوا بر فراز ویتنام پرداخته و به بررسی جوانب موضوع میپردازد. بنا به گفته این کارشناس در طول جنگ ویتنام مطالعات دقیق و دامنه داری در مورد علل توفیق و یا عدم موفقیت هواپیما های آمریکائی در مقابله با هواپیما های دشمن بعمل آمده است و پس از بررسی وقایع جنگ این نتیجه حاصل گردید که علت اصلی عدم موفقیت در نبرد های هوا به هوا کمبود آموزش و تجربه بوده است. کلیه آموزش های انجام شده در نیروی هوائی این کشور در زمینه نبرد های هوا به هوا با استفاده از هواپیما های مشابه انجام پذیرفته و علاوه بر آن اکثر مانور ها و روشهای درگیری بکار رفته توسط هواپیما های مهاجم و مدافع فرضی نیز کاملاً مشابه بوده است. در حالیکه پیروزی در نبرد های هوا به هوا به عوامل بسیار حیاتی نظیر مشخصات پروازی هواپیمای دشمن، امکانات پروازی هواپیمای شکاری خودی، مانور ها و روشهای درگیری دشمن و تاکتیکهای مناسب برای مقابله با آنها و دقت در اندازه گیری فاصله هواپیمای هدف در مراحل نهائی درگیری بستگی دارد. بعنوان مثال نتایج حاصل از آموزش جنگ هوا به هوا با بهره گیری از هواپیما های «اف - ۴» بعنوان مهاجم و مدافع رضایتبخش نبوده است زیرا مشخصات پروازی هواپیمای «اف - ۴» با هواپیما های «میک» متفاوت است و اصولاً تشخیص بصری این هواپیما در مقایسه با هواپیما های «میک» بسیار ساده تر میباشد.

در نتیجه عدم تشخیص بموقع هواپیما های میک، در بسیاری از موارد، این هواپیماها موفق به سرنگون ساختن هواپیما های آمریکائی شدند در حالیکه تا مراحل نهائی درگیری خلبانان آمریکائی از وجود هواپیما های «میک» در منطقه بی اطلاع بودند و یا این آگاهی آنقدر به تأخیر میافتاد که امکان انجام هرگونه عکس العملی را از بین میبرد. در بررسی درگیری های هوائی بر فراز ویتنام کارشناسان با مواردی مواجه شدند که هواپیما های خودی در موقعیت مناسب برای مقابله با هواپیمای دشمن قرار داشته اند ولی بعلت اشتباه در تخمین مسافت، مانور های درگیری هوائی را در نقاط نامناسب آغاز نموده و برتری خود را از دست داده و در مبارزه شکست خورده اند. برای مقابله با چنین شرایطی استفاده از هواپیما های با مشخصات پروازی مشابه هواپیما های «میک» و خلبانانی که مانورها و تاکتیکهای جنگ هوا به هوا حریف را بخوبی مطالعه کرده و با تسلط کافی قادر به اجرای آنها باشند ضروری تشخیص داده شد.

نیروی هوائی آمریکا به این منظور گروهی متشکل از ۱۸ فرزند هواپیما، ۲۲ نفر خلبان و ۶ افسر کنترلر شکاری تشکیل داد. استفاده از افسران کنترلر شکاری با توجه به تاکتیک های جنگ هوائی نیروی هوائی شوروی ضروری بنظر میرسید زیرا دکتترین نبرد های هوائی شوروی با توجه به اصل کنترل هواپیما های شکاری رهگیری بطور مداوم از لحظه پرواز تا لحظه فرود

توسط ایستگاه های رادار زمینی پی ریزی شده است. افسران کنترلر شکاری انتخابی با شرکت در کلاسهای توجیهی دقیقاً با تاکتیکهای نبردهوایی نیروی هوایی شوروی آشنائی یافته و مأموریت هدایت هواپیماها را در نقش مهاجم به عهده گرفتند.

یکی از کارشناسان نیروی هوایی آمریکا در جلسه توجیهی سوکمیته قدرت تاکتیکی هوایی وابسته به سنای آمریکا (در سال ۱۹۷۴) تاکتیکهای شوروی رادار نبرد های هوا به هوا به اینسان توصیف مینماید: «تاکتیک هواپیما های «میک» در جنگ هوایی معمولاً در حمله سریع و ترك منطقه نبرد پس از موفقیت خلاصه میشود. خلبانان این هواپیما ها پس از برخاستن از زمین معمولاً در ارتفاع کم به گشت زنی پرداخته و یا به هواپیمای هدف تقرب حاصل مینمایند. سپس در موقعیت مناسب اوج گرفته و در پشت هواپیمای هدف در فاصله لازم برای شلیک موشکهای هوا به هوای هدایت شونده قرار میگیرند و پس از شلیک با گردشی گود و بحالت شیرجه منطقه را ترك میکنند. این هواپیما ها در تمام مدت اجرای حمله بدقت توسط افسران کنترلر شکاری مستقر در ایستگاه های رادار، هدایت و کنترل میشوند. افسران کنترلر شکاری معمولاً خود خلبان میباشند و کلیه حرکات و مانور های هواپیما را بدقت تحت کنترل دارند. افسران کنترلر شکاری زمان رهائی مخازن سوخت خارجی را تعیین مینمایند و بنا به دستور آنان سرعت هواپیما تعیین شده و حتی استفاده از پس سوز نیز

با فرامین آنان انجام میگردد. دستور مسلح کردن موشکها و زمان مناسب برای تغییر سمت بعد از حمله و ترك کردن منطقه نبرد نیز توسط ایستگاههای رادار زمینی صادر میشود. به این ترتیب ملاحظه میشود که خلبانان هواپیما های «میک» نیازی به فکر کردن در مورد نبرد هوا به هوا ندارند و این موضوع از جمله مهمترین نقاط ضعف آنان بشمار می آید که میتوان از آن برای کسب برتری بر هواپیما های «میک» بخوبی سود برد».

خلبانان انتخابی برای آموزش تاکتیک- های جدید جنگ هوایی هر يك حداقل ۱۴۰۰ ساعت پرواز داشته و از تجربه کافی در زمینه نبرد هوایی برخوردارند.



خلبانان آمریکائی پیش از بهره برداری از هوا- پیماهای «اف-۵-ئی» در نقش هواپیما های مهاجم در تمرینات جنگ هوایی، از هواپیما های جت آموزشی «تی-۳۸» برای این منظور استفاده میکردند. این نوع هواپیما با اینکه در ارتفاع کم از قدرت مشابه هواپیما های «میک-۴۱» برخوردار نیست معیناً از نظر ابعاد و شکل ظاهری برای افزایش قدرت تشخیص هواپیما در آسمان و تخمین دقیق فاصله دو هواپیما حین پرواز توسط خلبانان بسیار مناسب میباشد.

در نخستین مراحل بررسی مشخصات پروازی هواپیماهای مناسب برای این منظور این نتیجه حاصل شد که هواپیماهای شکاری بمب افکن «اف-۵-ئی، تایگر-۲» از هر نظر قابل مقایسه با هواپیماهای «میک-۲۱» میباشند و از نظر اندازه و ابعاد و مشخصات پروازی تشابه زیادی بین آنها وجود دارد. شعاع گردش و سرعت هواپیمای «اف-۵-ئی» در ارتفاعات مختلف نیز با مشخصات پروازی «میک-۲۱» تشابه فراوانی دارد و بدین لحاظ از شرایط ایده آل بعنوان هواپیمای مهاجم فرضی در پروازهای تمرینی و آموزشی برخوردار است. تجهیز هواپیماهای «اف-۵-ئی» به سیستمهای کنترل و هدایت آتش نظیر سایت چشمی پیشرفته که در آن فاصله با هواپیمای هدف با استفاده از رادار محمول هوایی بدقت اندازه گیری میشود همراه با سیستم آموزشی کنترل و هدایت مادون قرمز که بطور فرضی امکانات موشکهای هوا به هوای «آتول» ساخت شوروی را ایجاد نموده و به نمایش میگذارد و دور بین مخصوصی که از آخرین مراحل درگیری تمرینی فیلمبرداری نموده و بکمک آن میتوان نابودی هواپیمای حریف را توسط موشک و یا توپ تأیید نمود، باعث بهبود شرایط تمرینات و بهره گیری بیشتر از امکانات آموزشی و تطبیق تمرینات فرضی با شرایط حقیقی گردیده است.

در آغاز کار دوره های آموزشی و توجیهی خلبانان بمنظور آشناساختن آنان با تاکتیک های جدید و روشهای نوین درگیری هوایی بعلت آماده نبودن هواپیما- های شکاری «اف-۵-ئی» که در آن زمان

هنوز تحویل نمونه های عملیاتی آن آغاز نشده بود، از هواپیماهای جت آموزشی «تی-۳۸» بهره برداری بعمل می آمد. ولی پس از تحویل هواپیماهای «اف-۵-ئی» بتدریج هواپیما- های «تی-۳۸» کنار گذاشته شدند و شکاری های «اف-۵-ئی» که از نظر ابعاد، طول بدنه و سطح بال و همچنین از نظر مشخصات پروازی تشابه بیشتری با هواپیماهای «میک-۲۱» دارند در نقش هواپیما های مهاجم فرضی مورد استفاده قرار گرفتند.

مسئله بسیار مهم در تخمین مسافت بین دو هواپیما در آسمان اینست که خلبانان معمولاً با توجه به اندازه هواپیما میتوانند فاصله آنها از هواپیمای خود تخمین بزنند. در نتیجه اگر بتوان در تمرینات نبرد هوا به هوا از هواپیماهایی با اندازه های ظاهری مشابه هواپیماهای حریف استفاده کرد خلبانان قادر خواهند بود با تمرینات مداوم با توجه به اندازه هواپیما در فواصل مختلف دقیقاً فاصله را تخمین زده و از اشتباهات بدور بمانند. در بسیاری از موارد در مانورهای آموزشی جنگ هوایی از هواپیماهای مشابه بعنوان مهاجم و مدافع استفاده میشود و از آنجا که اندازه و ابعاد بسیاری از هواپیماهای شکاری آمریکائی بمراتب بزرگتر از هواپیما- های «میک-۲۱» میباشد در نتیجه خلبانان نمیتوانند در شرایط واقعی فاصله خود را با هواپیمای حریف، بادقتی مناسب تخمین بزنند. از سوی دیگر هواپیمائی نظیر «اف-۴-فانتوم» را بعلت بزرگ بودن جثه و وجود دود در گازهای خروجی از موتور هواپیمای- توان از فاصله ای در حدود ۴ میل تشخیص

داد در صورتیکه هواپیماهای مشابه «اف-۵-ئی» و یا «میک-۲۱» بعلت کوچکی جنه اکثرآ در فواصل بیشتر از ۱۵ میل قابل رؤیت نمیباشند.

بمنظور واقعی جلوه دادن تمرینات و تطبیق هرچه بیشتر آموزش با شرایط حقیقی هواپیماهای «اف-۵-ئی» که در نقش مهاجم در خدمت یگانهای آموزشی تاکتیکهای جدید نبردهای هوایی خدمت میکنند بارنگهای استتار هواپیماهای «میک-۲۱» مشغول به خدمت در نیروهای هوایی کشورهای بلوک کمونیست، رنگ آمیزی شده اند.

در نیروی هوایی آمریکا یک گردان پروازی متشکل از هواپیماهای «اف-۵-ئی» بوجود آمده است که هواپیماهای آن با توجه به تاکتیکهای جنگ هوایی بلوک کمونیست، در تمرینات بعنوان هواپیماهای مهاجم بر علیه سایر هواپیماهای فرماندهی تاکتیک هوایی این نیرو شرکت مینمایند.

مأموریت اصلی این گردان آموزش تئوری و عملی خلبانان آمریکائی بمنظور آشنائی آنان با روشهای تازه جنگ هوایی موسوم به «DACT» میباشد. خلبانان هواپیماهای «اف-۱۰۶» که در خدمت فرماندهی پدافند هوایی نیروی هوایی آمریکا میباشند جزء اولین گروههای شرکت کننده در این دوره ها بودند. سایر یگانهای پروازی بتدریج با ایدههای جدید در نبرد هوایی ضمن شرکت در آموزشهای توجیهی آشناسدند. هواپیماهای این گردان در تمرینات پدافند هوایی و بازرسیها نیز بعنوان هواپیماهای

مهاجم شرکت مینمایند مأموریت آموزشی این گردان معمولاً بترتیب زیر انجام میپذیرد:

الف: بنا به درخواست یگانهای شکاری و باتصویب فرماندهی تاکتیک هوایی و با هماهنگی با فرماندهی لجستیک نیروی هوایی آمریکا در زمینه پشتیبانیهای لازم، هواپیماهای گردان بمدت یک تا دو هفته به محل مأموریت اعزام میشوند. در این مأموریتها معمولاً پنج فروند هواپیمای «اف-۵-ئی» ۶ خلبان، دو افسر کنترلر شکاری و ۱۴ نفر پرسنل تعمیر و نگهداری به محل اعزام میشوند. هواپیماها در نقش مهاجم روزانه ۱۰ سورتی پرواز انجام میدهند.

ب - پس از ورود به پایگاه محل مأموریت در جلسه توجیهی منظور و هدف از مأموریت، روشهای درگیری هوایی، روشهای عملیاتی محلی و مسائل ایمنی مورد بحث قرار میگیرد.

پ - استاد خلبانان تیم اعزامی کلاسهای تئوری بمدت ۸ ساعت تشکیل داده و در این کلاسها در مورد خلبانان شوروی، هواپیماهای شکاری بمب افکن روسی، وسایل و آلات دقیق و جنگ افزارهای محمول هوایی، سیستمهای پدافند هوایی و تاکتیکهای نبرد هوایی شوروی بحث و گفتگو بعمل میآید. مدارک آموزشی که در این کلاسها مورد بهره برداری قرار میگیرد هر چند گاه یکبار با استفاده از اطلاعات جدید و درگیریهای هوایی که در جهان اتفاق میافتد مورد تجدید نظر قرار میگیرد.

ت - پیش از هر پرواز تمرینی، در جلسه توجیهی پیش از مأموریت، روشهای

در این ای - منظور

درگیری هوایی قرار میگیرد «دبیریفینک» حاصل شامل گرفته شده از آخرین نتایج حاصل از نخست در ژوئیه هواپیماهای تمرینی با ا گیری هوایی سال ۱۹۷۵ ۲۷ مأموریت



در این عکس یگفروند هواپیمای «اف - ۱۴ ، تام گت» و یگفروند هواپیمای «تی - ای - ۴ - ج» متعلق به نیروی دریائی آمریکا در یکی از تمرینات نبرد هوائی به منظور آشنائی خلبانان با تاکتیکهای جدید دیده میشوند .

گردید و ضمن این پروازها بیش از ۸۰۰ نفر (خلبانان شکاری و ناوبران این هواپیما - ها) آموزش تاکتیکهای جدید را دریافت داشته اند .

از جمله مسائل عمده در دوره های آموزشی انجام شده میتوان به عدم هماهنگی بین هوا - پیماهای مدافع اشاره کرد . در ۹۵ درصد از موارد ، زمانیکه هواپیماهای مدافع از یکدیگر جدا میشوند بعلت عدم هماهنگی مورد حمله هواپیمای مهاجم قرار میگیرند . از دیگر مسائل موجود میتوان به شناسائی هواپیما های خودی از دشمن اشاره کرد که با وجودیکه از سیستمهای شناسائی «IFF/SIF»

بهره برداری میشود ولی در بسیاری از موارد

درگیری هوائی و برنامه پرواز مورد بررسی قرار میگیرد و پس از پایان تمرین ، جلسه «دیریفینک» تشکیل و بابت بهره گیری از نتایج حاصل شامل مشاهدات خلبانان ، عکسهای گرفته شده از اسکوپهای رادار و فیلمبرداری از آخرین صحنه های درگیریها به بررسی نتایج حاصل پرداخته میشود .

از نخستین مأموریت گردان آموزشی در ژوئیه سال ۱۹۷۳ تا پایان سال ۱۹۷۴ هواپیما های این گردان ۲۶۰۰ ساعت پرواز تمرینی با استفاده از روشهای جدید در - گیری هوائی «DACT» انجام دادند و در سال ۱۹۷۵ برابر طرح پیش بینی شده در ۲۷ مأموریت جمعاً ۱۴۵۰ سورتی پرواز انجام

نمی‌توان تنها بدلیل آنکه يك هواپیما به سیگنال-
های ارسالی از زمین پاسخ مقتضی نداده است
آنرا مورد حمله قرارداد زیرا بهیچ عنوان
نمی‌توان اطمینان حاصل نمود که هواپیماهایی
که به سیگنالهای ارسالی پاسخ نداده‌اند
هواپیماهای دشمن می‌باشند. به این لحاظ
در اکثر موارد هواپیماهای مدافع مجبور به
شناسائی بصری هواپیماهای ناشناس می-
باشند و تنها پس از شناسائی بصری و
متخصص اعلام نمودن هواپیمای ناشناس می-
توان هواپیما را مورد حمله قرارداد. باید
توجه داشت که در چنین حالات مسائل بغرنجی
بروز خواهد کرد زیرا بعنوان مثال در صورت
وقوع جنگی در اروپا حداقل بیش از ۸۰۰۰
سورتنی پرواز در هر روز بر فراز خاک آلمان
غربی انجام خواهد شد، ملاحظه می‌شود که
شناسائی این همه پرواز و تشخیص هواپیما
های دوست از دشمن از جمله مشکل‌ترین
مسائل موجود بشمار می‌آید
بهر تقدیر شواهد حاکی است که جهان
غرب و نیروی هوائی کلیه کشورهای هائی که از
انواع هواپیماهای شکاری غربی را بخدمت
گرفته‌اند، توجه روزافزونی به جنگ هوائی
و تاکتیک‌ها و روشهای جدید درگیری هوائی
از خود نشان می‌دهند.
یکی از مهمترین علل توجه به این مسئله
تجربیات حاصل از جنگ اعراب و اسرائیل در
سال ۱۹۷۳ است.
در این نبرد نیروی هوائی اسرائیل برتری
هوائی را با جنگ در هوا و پیروزی بر هواپیما-
های حریف بدست آورد.
این نیرو قادر نبود هواپیماهای حریف را
مشابه آنچه که در سال ۱۹۶۷ انجام داد در

روی زمین نابود سازد زیرا دفاع فشرده و
مستحکم ضد هوائی شامل انواع موشکها و
توپهای زمین به هوا از یکسو و استفاده از
پناهگاههای بتن آرمه و صد بمب بمنظور
حفاظت از یکایک هواپیماهای متعلق به نیروی
هوائی کشورهای عرب، بهیچ وجه شرایط
موجود در جنگ ۱۹۶۷ را ایجاب نمی‌نمود و
با وجود این عوامل بازدارنده نابودی هواپیما-
های حریف در روی زمین امکان پذیر بنظر
نمی‌رسید. باید توجه داشت که پناهگاه‌های
ضد بمب و سیستمهای موشکی ضد هوائی
موجود در کشورهای عرب درگیر با اسرائیل
از شرایطی مشابه با پناهگاهها و سیستمهای
ضد هوائی موجود در اروپای شرقی برخوردار-
دارند، ضمن اینکه دفاع ضد هوائی پیمان
ورشو مخصوصاً در خط مقدم جبهه آن با
غرب از پیشرفته‌ترین جنگ افزارهای
ضد هوائی موجود در جهان تشکیل شده
است. عملیات این سیستم فوق العاده مدرن
بدقت هماهنگ گردیده و از کارائی عملیاتی
شایان توجهی برخوردار است. لذا میتوان
به این نتیجه رسید که کسب برتری هوائی
در اروپای مرکزی با توسل به حملات هوائی
به پایگاه‌های هوائی حریف امکان پذیر
نخواهد بود و دسترسی به این مقصود تنها
با نابود ساختن هواپیماهای دشمن در هوا
ممکن خواهد شد. در چنین شرایطی آموزش
خلبانان و آشنا ساختن آنها با روش‌های
نوین نبرد هوا به هوا و انجام تمرینات مداوم
و مستمر بمنظور کسب تجربه کافی همراه
با تطبیق هرچه بیشتر شرایط تمرین با
واقعیت، تنها راه رسیدن به هدف نهائی
است و در این راه استفاده از تاکتیکهای
جدید درگیری هوائی «DACT» راه گشای
بسیاری از مسائل موجود در این زمینه
بشمار می‌آید. (پایان)

تلاش امریکا برای تکمیل عالیتترین پست فرماندهی پرنده



هواپیمای «ئی-۴ ای» نوع تغییر یافته «بوئینگ ۷۴۷-۲۰۰ بی» که فعلاً
بعنوان پست فرماندهی هوایی ملی و اضطراری موقت بکار میرود.

نخستین فرزند پست فرماندهی هوا-
برد یا هوایی پیشرفته که «ئی-۴» نام دارد،
تحت عنوان «ئی-۴ ای» در دسامبر ۱۹۷۴
به پایگاه هوایی آندروز در مریلند تحویل
گردید.

تاکنون جمعاً چهار فروند «ئی-۴ ای»
ساخته شده که فقط سه فروند از آنها
هواپیماهای عملیاتی موجود میباشند.

البته فعلاً هیچیک از سه فروند هوا-
پیمای عملیاتی برای عملیات فرماندهی
پیشرفته و کنترل ارتباطات که هدف اصلی

طبق قراردادی که میان مجتمع هوا-
فضایی بوئینگ آمریکا و شرکت «ئی-
سیستمز» از یک طرف و نیروی هوایی آن
کشور از طرف دیگر منعقد شده، عالیترین
پست فرماندهی هوا برد و پیشرفته شکل
میگیرد.

این هواپیما از نوع تغییر یافته «۷۴۷-
۲۰۰ بی» میباشد که بدنه آنرا بوئینگ و
دستگاهها و لوازمات پیچیده الکترونیکی
درون آنرا «ئی-سیستمز» طرح ریزی
نموده‌اند و عهده‌دار ساختن آنها هستند.

فشرده و
شکها و
تفاده از
به‌نظر
نیروی
شرایط
ینمود و
هواپیما-
ذیر بنظر
گام‌های
هوانی
اسرائیل
سسته‌های
برخور-
ی پیمان
به آن با
رهای
شده
ماده مدرن
عملیاتی
ا میتوان
ی هوایی
لات هوایی
پذیر
صودتها
من در هوا
لی آموزش
وش‌های
نات مداوم
نی همراه
ترین با
نهایی
اکتیکهای
اه گشای
ین زمینه
(پایان)

آن‌هاست ، بکار نمیروند ووظیفه فعلی آنها بعنوان پست های فرماندهی هوایی ملی و اضطراری موقت میباشد .

تمام تجهیزات و لوازمات درونی (سیستمهای الکترونیکی) هواپیمای «ئی-۴» از هواپیمای «ئی-ئی-۱۳۵ جی» به آن انتقال یافته‌اند . انتقال این سیستمها باعث گردیده تا خدمه هواپیما در فضای بازتر و راحت‌تری عمل نمایند و بخش های استراحت وسیع نیز در آن بوجود آید .

سازمانهای مسئول تشکیلات این هواپیما ، فرماندهی استراتژیکی هوایی (SAC) و اداره فرماندهی ملی آمریکا (NCA) میباشدند . وظیفه سرپرستی و تعلیم پرسنل را فرماندهی استراتژیکی هوایی بعهده دارد .

نوع پیشرفته هواپیمای «ئی-۴» تحت عنوان «ئی-۴-بی» است که برنامه تحویل اولین فروند آن برای نیمه دوم سال ۱۹۷۹ پیش‌بینی می‌شود . این هواپیما رسماً و عملاً وظایف فرماندهی ، کنترل و ارتباطات پیشرفته را انجام خواهد داد .

جمعاً انتخاب شش فروند «ئی-۴ بی» در برنامه نیروی هوایی ایالات متحده آمریکا پیش‌بینی شده است و چنانچه آزمایشات با موفقیت ادامه یابد وزارت دفاع آمریکا قصد دارد بودجه خرید دو فروند دیگر «ئی-۴ بی» را پس از سال ۱۹۷۹ به‌کنگره پیشنهاد نماید .

گفته شد که در حال حاضر مجموعاً ایالات متحده آمریکا چهار فروند «ئی-۴ ای»

در اختیار دارد که سه فروند آنها عملیاتی هستند ، هواپیمای چهارم که بستر آزمایش (Testbed) نامیده می‌شود ، در اوت ۱۹۷۵ تحویل گردید و صرفاً برای آزمایش و ارزیابی بکار می‌رود تا دقیقاً دستگاههای «ئی-۴ بی» انتخاب شوند . این نمونه نخستین فروندی بود که به سیستم سوخت گیری در حین پرواز مجهز و سیستم فرماندهی ، کنترل و ارتباطات پیشرفته در آن سوار شد . نصب سیستم سوختگیری در حین پرواز در سه فروند اولیه «ئی-۴ بی» در ماه ژوئیه سال قبل (۱۹۷۶) پایان یافت . همچنین بین ماههای مه و اوت سال قبل ، نخستین نمونه «ئی-۴ ای» به محل مجتمع هوا - فضایی بوئینگ بازگشت . تا برای هماهنگی با عملیات جدیدترین بمب افکن استراتژیکی آمریکا (بی-۱) آماده و تجهیز گردد .

عرشه اصلی هواپیمای «ئی-۴» به شش بخش عملیاتی تقسیم میشود .

محل عملیات اداره فرماندهی ملی (NCA) ، اطاق کنفرانس ، اطاق توجیه ، محل کارمندان قسمت کنترل کننده عملیات رزمی ، مرکز ارتباطات و بخش استراحت .

علاوه بر بخشهای فوق ، عرشه پرواز که در بر گیرنده کابین خلبان ، ایستگاه عملیات ناوبری و قسمت استراحت خدمه پرواز است در ناحیه زیر عرشه اصلی که محل تسهیلات کنترل فنی و انبار لوازم یدکی و سرویس تعمیراتی میباشد ، نیز وجود دارند .

در هواپیمای «ئی-۴ بی» محل کارمندان قسمت کنترل کننده عملیات رزمی افزایش یافته و یک سیستم تهویه مطبوع که در هر دقیقه ۸۰۰۰ فوت مکعب هوای خنک را برای سرد نگهداشتن قطعات الکترونیکی و سیستم های ارتباطی، تولید می نماید، بکار گرفته خواهد شد.

همچنین برای «ئی-۴ بی» ایجاد سپر-های حفاظتی به منظور عدم سرایت تشعشعات ناشی از انفجارات هسته ای (چه به بیرون و چه درون هواپیما) در نظر گرفته شده است. یک ژنراتور به قدرت ۱۲۰۰ کیلووات، نیروی مورد نیاز دستگاههای «ئی-۴ بی» را تأمین می نماید. سیستمهای ارتباط با ماهواره های هشدار دهنده و باند های فرکانس LF, SHF و VLF از دیگر تجهیزات هستند که در هواپیمای «ئی-۴ بی» وجود خواهند داشت.

گرچه اداره فرماندهی ملی آمریکا و فرماندهی استراتژیکی هوایی آنکشور هر دو در پروژه «ئی-۴» عهده دار وظایفی هستند ولی فرماندهی استراتژیکی هوایی تنها مدیر عملیاتی آنها است. انتقال این مسئولیت از فرماندهی کل نیروی هوایی ایالات متحده آمریکا به فرماندهی استراتژیکی هوایی از اکتبر ۱۹۷۵ آغاز گردید و از تاریخ نوامبر ۱۹۷۵ به مرحله اجرا درآمد.

پس از تحویل هواپیمای بستر آزمایش «ئی-۴» به پایگاه هوایی آندروز، در سال ۱۹۷۶ تمامی عملیات به پایگاه هوایی - Offutt در «نبراسکا» انتقال یافت.

پیش بینی میشود تجهیز کامل هر شش فروند هواپیمای «ئی-۴ بی» تا سال ۱۹۸۳ به پایان برسد. در مورد مخارج پروژه «ئی-۴» تا سال ۱۹۸۱، ۳۵۳/۲ میلیون دلار برای کارهای عمومی، ۴۹۹/۵ میلیون دلار برای فراهم سازی و ۲۸/۱ میلیون دلار برای ساختمان تأسیسات نظامی و تسهیلات پشتیبانی در نظر گرفته شده است. اینک بطور خلاصه، مشخصات و مقدرات هواپیمای «ئی-۴» بیان میگردد:

پیمانکار اصلی: مجتمع هوا-فضائی بوئینگ.

فرماندهی عملیاتی: (SAC) فرماندهی استراتژیکی هوایی.

قالب بدنه: بوئینگ «۷۴۷-۲۰۰».

طول هواپیما: ۲۳۱ پا و ۴ اینچ.

فاصله دونوک بال آن: ۱۹۵ پا و ۱۶۷ اینچ

حداکثر وزن هنگام تاکسی بر روی باند: ۸۰۳۰۰۰ پوند.

نیروی محرکه: چهار موتور «ئی-اف-۶» ساخت جنرال الکتریک با کشش ۵۲۵۰۰ پوند.

گنجایش سوخت: ۳۳۱۵۶۵ پوند.

اولین پرواز «ئی-۴ ای»: ۱۰ اکتبر ۱۹۷۴.

تاریخ تحویل نخستین فروند «ئی-۴ ای» به پایگاه هوایی آندروز - مریلند دسامبر ۱۹۷۴ و دومین فروند ماه مه ۱۹۷۵.

تاریخ تکمیل سیستم سوختگیری در حین پرواز هواپیمای بستر آزمایش (Testbed) ماه مه ۱۹۷۵

تاریخ تحویل سومین فروند «ئی» -
۴ ای» به پایگاه هوایی آندروز - مری‌لند :
سپتامبر ۱۹۷۵
تاریخ تحویل هواپیمای بستر آزمایش

به نیروی هوایی ایالات متحده آمریکا :
اوت ۱۹۷۵
بهای تقریبی هر هواپیما : ۵۹۷
میلیون دلار *

ترجمه: سعید محمد جعفری

نکته‌ها!

- عشق به وطن ، از پاک‌ترین عشق‌هاست .
- اولین اغفال سیگار این است که به‌هنگام کشیدن ،
درعین بیکاری ، تصور میکنیم کاری انجام میدهیم .
- نیروئی که برای انداختن کار امروز بفردا ، مصرف میشود
غالباً برای انجام وظیفه همانروز ، کافی است .
- اسراف بیموده کردن ، فقر و تنگدستی می‌آورد .
- همواره از هزینه‌های کوچک غیر ضروری پرهیز کنید ،
زیرا يك روزنه کوچک هم میتواند موجب غرق شدن کشتی
بزرگی شود .
- در دنیا زشت و زیبا همه آفریده شده‌اند ، اما زیباتر و
باشکوه‌تر از همه ، مرگ و کشته شدن در راه میهن است .
- سخن گفتن و سکوت نمودن به موقع ، نشانه عقل است .
- بهترین گفتار آنست که با کردار راست آید .
- پرهیز از همنشین بد که ترا بکارهای زشت وامیدارد .

گردآورنده: استوار یکم علی کریمی

بحثی پیرامون وظائف مدیران و نقش مدیر

در اداره امور سازمانها

تهیه کننده :
.....

سروان مرتضی شریعت پناهی
.....

* در قسمت اول این مقاله ضمن مقدمه‌ای به ترتیب درباره : تعریف مدیریت - وظائف مدیران - چگونگی پیدایش مدیریت و مختصری درباره مکتبهای کلاسیک مدیریت بحث شد و اینک در این شماره، درباره مکتبهای مدیریت به شرح بیشتری خواهیم پرداخت.

و تقسیم شود این تفکیک و تقسیم کار سبب ساده شدن کارها گردیده و چون انجام آن کارها مستلزم فراگیری هیچگونه مهارت و تخصصی نمیباشند طبیعتاً از ارزش تخصصها کاسته خواهد شد و هرآن ممکن است شخص دیگری را با چند ساعت آموزش، بکار مشغول داشت بطوریکه هیچوقت انجام کارها متوقف نگردد. ضمناً با تقسیم شدن کارها، سهم هرکس معین است و چنانچه استاندارد برای انجام کار در نظر گرفته شود میتوان میزان کار هرکس را کنترل و تعیین نمود که هرکارگر در مدت معین چه مقدار از کار را انجام داده است. بدین ترتیب پرداخت دستمزد نیز بر اساس میزان کار انجام شده صورت میگیرد و هرکس بیشتر از استاندارد مورد نظر کار انجام دهد بهمان میزان نیز مزد بیشتری دریافت خواهد داشت و بالعکس. بطور کلی میتوان افکار تیلور را بشرح زیر خلاصه نمود :

- ۱- تفکیک، تخصیص و تقسیم کار به کوچکترین جزء ممکنه و بطریق علمی.
- ۲- پیدانمودن بهترین راه انجام کار.
- ۳- استاندارد یا یکنواخت کردن کار در

مکتب مدیریت علمی تیلور

* بنیان‌گذار این مکتب شخصی است بنام «فردریک تیلور» این شخص هنگامیکه در یک کارخانه فولادسازی بعنوان سرکارگر مشغول کار بود متوجه گردید که از تجهیزات و ماشین‌آلات بخوبی بهره‌برداری نشده و میزان بیکاری افراد زیاد است. تیلور بخوبی دریافته بود که مدیران حرفه‌ای بعلت در اختیار نداشتن ضوابط علمی و استاندارد شده، نمیتوانند از میزان بیکاری افراد کاسته و در نتیجه میزان کارآئی و بازده سازمان را افزایش دهند. به همین جهت درصدد برآمد تا راه‌حلهائی برای این مشکل مدیران بیابد برای ازدیاد کارآئی سازمان، تیلور، ابتداء توجه خود را بر روی یک فرد که کوچکترین عضو سازمان است معطوف داشت و عملاً با انتخاب یک فرد و «مطالعه زمان و حرکات» و بهتر ساختن وسیله کار او، موفق گردید میزان بازدهی او را نسبت به سابق تا سه برابر و نیم افزایش دهد. او عقیده داشت چنانچه کارهای یک سازمان به کوچکترین جزء ممکنه و بطریق علمی، تفکیک

آمریکا :
ما : ۵۹۷
محمد جعفری
پیدن ،
م
میشود
ز کنید ،
ن کشتی
زیاتر و
ن است .
ل است .
امیدارد .
م علی کریمی

تمام سازمان بطوریکه کار بطور یکسان در سازمان انجام گیرد.

۴- انتخاب اشخاص براساس تخصص و بطریق علمی و گماردن آنها در مشاغل مورد نظر.
۵- پرداخت دستمزد براساس «کارانجام شده» نه فقط براساس مدت خدمت.

۶- همکاری بین مدیر و کارمند برای اطمینان از انجام کارها.

۷- تقسیم کار به تساوی بین مدیر و کارمند ضمن تفکیک وظائف مدیریت از وظائف اجرایی.

برای نیل به اصول هفتگانه فوق ابزارهای زیر از طرف تیلور پیشنهاد گردیده است.

۱- استاندارد نمودن روشها و وسائل کار.
۲- مطالعه «زمان و حرکات» برای سنجش و تعیین میزان کارآئی یک فرد.

۳- پرداخت پاداشهای نقدی بعنوان ایجاد انگیزه برای انجام کار.

۴- سرپرستی چند جانبه بمنظور حسن اجرای کارها.

مکتب همگانی فایول

★ همزمان با تیلور شخص دیگری بنام «هانری فایول» با استفاده از روشها و تکنیکهای بخصوصی موفق گردید از ورشکستگی یک شرکت ذغال و فولاد در فرانسه جلوگیری بعمل آورد او یک سازمان را به شش طبقه شرح زیر تقسیم میکند:

۱- امور فنی که عهده دار تهیه و تولید مواد کالاها و خدمات است ۲- امور مالی که عهده دار کسب اعتبارات مورد نیاز برای انجام کارهاست.
۳- امور بازرگانی، مسئول خرید و فروش و توزیع

کالا و خدمات است ۴- امور تأمین، وظیفه حفظ و حمایت اموال و اشخاص را بعهده دارد ۵- امور حسابداری که صورت منابع مصرف شده و سود و زیان سازمان را تهیه میکند ۶- امور اداری که مربوط است به استفاده از فنونی که منجر به اداره امور سازمان میگردد.

« فایول » موفقیت یک سازمان را مربوط به شش عامل فوق دانسته و وظائف یک مدیر را در امور اداری سازمان میداند. طبق نظر «فایول» وظائف مدیر دارای پنج مرحله بشرح زیر است:

۱- طرحریزی ۲- سازمان دادن ۳- فرماندهی ۴- هماهنگی ۵- کنترل و نظارت.

« فایول » داشتن تخصص را برای مدیر لازم ندانسته ولی معتقد به اطلاع از فنون و روش مدیریت در اداره امور سازمان میباشد. او معتقد است که مدیران بایستی اصول زیر را در اداره امور سازمان رعایت نمایند:

۱- تقسیم کار ۲- برقراری تعادل بین اختیارات و مسئولیتها ۳- فداکردن منافع شخصی در برابر منافع سازمانی ۴- رعایت عدالت و برابری در مورد همه اشخاص ۵- اصل انضباط ۶- استخدام براساس تخصص ۷- پرداخت دستمزد براساس انجام کار ۸- برقراری ارتباط بین کارمندان همطراز بمنظور حل و فصل مشکلات ناشی از کار که معمولاً با اجازه یک رده بالاتر مجاز شمرده میشود.

مکتب استخانووایسم

★ مبتکر این مکتب کارگر ساده ایست بنام «استخانووایسم» که همزمان با «تیلور» و «فایول» روشهایی را در مدیریت پیشنهاد مینماید. مکتب او اضافه ای علاوه بر مکاتب «تیلور» و «فایول» در

بر ندارد .
 بنابراین چه که از مکاتب کلاسیک مدیریت بیان گردید بخوبی روشن میگردد که این مکاتب همواره توجه خود را به عامل «کار» یعنی جنبه های غیر انسانی سازمان معطوف داشته اند . این مکاتب پیشرفت يك سازمان را در بهبود و ازدیاد میزان کار میدانند و معتقدند که بهبود و ازدیاد میزان کار سبب ازدیاد درآمد گردیده و این افزایش درآمد یا سود، به نسبت بین کارگر و کارفرما تقسیم شده و موجبات رضایت هر دو عامل از سازمان را فراهم خواهد ساخت .

بنابراین میزان « کار آئی » یا قدرت مدیریت در این مکاتب، بستگی بدو عامل: داده ها (Input) یا منابع مورد مصرف در سازمان و « بازده کار » (Output) دارد . عبارت ساده تر سازمانی موفقتر است که با صرف هزینه های کمتر ، بیشترین بازده را داشته باشد . یعنی نسبت بازده به داده های سازمانی رقم زیادتری را که نشانه میزان « کار آئی » سازمان است نشان دهد .

$$\text{کار آئی} = \frac{\text{بازده کار}}{\text{داده ها}}$$
 یا قدرت مدیریت (بطور کلی داده های بيك سازمان را میتوان مجموعه ای از عوامل زیر دانست :

- ۱ - عوامل انسانی ۴ - تجهیزات (ماشین - آلات و مواد اولیه) ۳ - پول و سرمایه ۲ - تسهیلات (جا و مکان - ساختمان و سرمایه هائی که دارای استهلاك بیشتری هستند) ۵ - متدها و روشها (انتخاب بهترین روش انجام کار) ۶ - زمان .

مکتب روابط انسانی

★ این مکتب برخلاف مکاتب کلاسیک مدیریت، توجه خود را به عامل « انسانی » معطوف داشته و معتقد است انسان که مهمترین عامل تولید بشمار میرود تنها نیاز مادی ندارد بلکه دارای عواطف و احساساتی

است که لازم است این علائق و اشتیاقات او ، مورد شناسائی قرار گرفته و با ارضای آنها ، کارمندان را بانجام کار تشویق و ترغیب نمود و بدینوسیله به میزان بازده سازمان افزود . یکی از دانشمندان مدیریت که در آثار خستگی و تناوب ساعات استراحت بررسی و تحقیق نموده عقیده دارد چنانچه انسان زمانهای کوتاهی را کار کرده و سپس با چند دقیقه استراحت بطور فعالانه بکار مشغول گردد میزان بازده او بیش از کسی خواهد بود که بطور آهسته و دائمی کار کرده و زمانی را صرف استراحت نمی نماید . یکی دیگر از دانشمندان عقیده دارد « چنانچه افراد بيك سازمان را در گروه هائی قرار دهیم که اولاً علائق خاصی بین آنها بوجود آید و ثانیاً اختیار انجام کارها با خود ایشان باشد و بعبارت ساده تر در تصمیم گیریها شرکت داشته باشند ، به محیط کار خود بیش از پیش علاقمند گردیده و این علاقمندی سبب افزایش کار خواهد شد » بطور کلی پایه گذاران این مکتب عقیده دارند که بایستی مدیران به خواسته ها و نیازهای افراد خود توجه بیشتری بنمایند و ضمن شناسائی این علائق با ابزار و وسایلی (که مسلماً این ابزار و وسایل استفاده از قدرت و اختیار مطلق و ایجاد محیطی دیکتاتوری در سازمان نخواهد بود) زیر دستان را به محیط کار خود علاقمند و آنها را بکار تشویق نمایند . بعبارت ساده تر درجه « سازگاری » و « همخوانی » افراد بيك گروه هر چه بیشتر باشد میزان بازده آن گروه نیز بیشتر است . بنابراین بيك مدیر بایستی ضمن شناسائی افراد خود و درجه « سازش » و « همخوانی » آنها ، محیط کار را طوری فراهم سازد که بیشترین بهره را در برداشته باشد . یکی از دانشمندان سلسله مراتب نیازمندیهای انسان را در پنج طبقه تقسیم بندی نموده است .

این پنج طبقه عبارتند از : ۱- فیزیولوژیکی (از قبیل : هوا - آب - خوراك - خواب که از عوامل اولیه و مورد نیاز انسان برای زنده ماندن هستند) .

۲ - تأمین (تهیه وسائلی برای محافظت خود در برابر خطرات احتمالی مانند : مسکن - دارو - پوشاك و اسلحه وغیره) ۳ - تعلق خاطر (احساس عشق - علاقه و دوستی بدیگران داشتن) .

۴ - اعتبار (داشتن اندوخته مالی کافی و شغل مناسب برای ارضای نیازمندیهای خود) .

۵ - ارضای درون : در این مرحله انسان احساس می کند که موفقیت های بدست آمده کافی نبوده و لازم است برای دسترسی به سایر نیاز - مندیها کوشش بیشتری بعمل آورد. عبارت ساده تر «انسان فقط به آب و نان زنده نیست ولی هنگامی آنها را مهمترین چیز میدانند که آنها را نداشته باشد بطور کلی نیازهای انسان تمام شدنی نیست و بابدست آوردن یکی از نیازها ، احساس مینماید که به - نیاز دیگری ، محتاج است و بهمین جهت است که پایه گزاران مکتب روابط انسانی عقیده دارند که ارضاء يك طرفه زیردستان کافی نیست زیرا کارگر ضمن دریافت حقوق و دستمزد و یا حتی دیدن محبت از رؤسا ، باز هم احساس مینماید که خود مایل است در تصمیم گیریها مشارکت داشته باشد ، احترام به شخصیت زیردستان ، یکی دیگر از عوامل مؤثر در ارضای درونی افراد است . عدم ارضای این دسته از احتیاجات ، موجب میشود که انسان فردی «درون گرا» «حقیر» و «ضعیف و ناتوان در انجام کارها» گردد. بطور کلی وبا توجه باینکه مدیران نمیتوانند به تمام تخصصهای مورد نیاز سازمانی آشنائی داشته باشند دانشمندان مدیریت معتقدند که يك مدیر بایستی در درجه اول «شم اداری» داشته باشد یعنی بفنون و رموز اداره سازمان آشنا باشد در مرحله بعدی لازم

است با توجه به یافته های روانشناسی و جامعه شناسی از «روابط انسانی» مطلع باشد و بالاخره در امور تخصصی با مشاورین و استاد خود مشورت نماید و بدین ترتیب دانستن اطلاعات فنی و تخصصی لازم نیست زیاد تر از دو مرحله قبلی باشد.

تصمیم گیری

★ تصمیم گیری یعنی انتخاب بهترین راه از میان راه حل های پیشنهاد شده برای انجام کار. عده زیادی از دانشمندان ، تصمیم گیری را جزو وظائف اصلی مدیران میدانند. در این مرحله يك مدیر بایستی باتوسل به : اطلاعات و دانش - مغز - احساسات و سیستم ارزش - های فکری ، از میان راه حل های موجود ، بهترین آنرا انتخاب و بکار بندد . نتایج حاصله از تصمیم گیری دو حالت ممکن است داشته باشد یا این نتایج روشن است و یا تاریک - در این مورد معمولاً از چهار روش پیروی میگردد :



۱- رو
از تصمیم گیری
موضوع نیز
آموزی در
بگیرد از رفر
۲- روش
روشن ولی
که نوع ری
۳- رو
که شکست
از کشورها
نتیجه یعنی
وسائلی
* برنامه
بود که اسر
ولی در عین
فنی متعدد
که برای
کرد :
- د
جمع آوری
بود ، هم
سمی مزبو
ترافیک ز
گرفته اس

۱- روش محاسبه‌ای - در این روش، نتایج حاصله از تصمیم‌گیری روشن و اطلاع بر رابطه علت و معلول موضوع نیز روشن است مانند اینکه بدانیم هردانش آموزی در آزمایشی درسهای مربوطه نمره کمتر از ۱۰ بگیرد از رفتن به کلاس بالاتر، محروم میگردد.

۲- روش قضاوت در این روش رابطه علت و معلولی روشن ولی نتیجه کار روشن نیست مانند «قمار نمودن» که نوع ریسک بشمار میرود.

۳- روش سازش - در روزهای آخر جنگ دوم جهانی که شکست آلمان و سقوط برلن حتمی بود، تعدادی از کشورها به آلمان اعلان جنگ دادند. در این مرحله نتیجه یعنی شکست آلمان، روشن، ولی رابطه بین

علت و معلول روشن نبود.

۴- روش الهامی - در این مرحله، هم نتیجه تصمیم‌گیری و هم رابطه بین علت و معلول روشن نیستند مانند اینکه برای بهبود یک مریض سرطانی نذر و نیاز بکنیم. در این مرحله اصولاً نیاستی تصمیم‌گیری و بطور کلی هنگام تصمیم‌گیری نیاستی سعی نمود تا حدود امکان نتیجه تصمیم‌گیری و رابطه علت و معلولی آن، هر دو روشن باشند و بعبارت ساده تر کوشش شود تا نکات مبهم و تاریک بروشنی نزدیکتر شوند زیرا تجربه ثابت کرده است که تنها ۲۵٪ از تصمیمات گرفته شده نتیجه‌اش روشن و بقیه یعنی ۷۵٪ از تصمیم‌گیریهما، تصادفاً به نتیجه خوب میرسند★

چگونگی استفاده از تجارب فضائی در زندگی روزانه

وسائلی که جهت اکتشافات فضائی درست شده‌اند اکنون در روی زمین خدمات بی سابقه‌ای برای بشر انجام میدهند.

- دستگاه تجزیه گردوغبار «وایکینگ» را میتوان برای تشخیص سهومی که در آدمی است مورد استفاده قرارداد. دانشمندان بکمک این دستگاه خون بیمار را تجزیه کرده و سموم مختلف آن را تشخیص میدهند.

- تکنولوژی «لباسهای فضائی حرارت دیده» به ساختن لباسهای حفاظتی حرارت دیده‌ای نظیر: چکمه، دستکش و کلاه منتهی شده است که کارگران ساختمانی و مصرف کنندگان دیگر، از آن استفاده میکنند.

- سویچ‌های کنترل «سفاین فضائی» بدین منظور درست شده بود که فضانوردان

* برنامه‌های فضائی بطور کلی بدین منظور بود که اسرار منظومه شمسی، کشف شود ولی درعین حال برنامه مزبور به پیشرفتهای فنی متعددی در روی زمین کمک کرده است که برای نمونه میتوان از موارد زیر یاد کرد:

- دستگاهی که در «اسکای لب» برای جمع‌آوری «مونواکسید کربن» درست شده بود، هم‌اکنون برای اندازه‌گیری مقدار گاز سمی مزبور در مناطق شهری که تراکم ترافیک زیاد است، مورد استفاده قرار گرفته است.

◀ بیحرکت بتوانند با حرکت چشم خود آنها را کنترل کنند، اکنون این امکان را به دانشمندان داده است که چنان دستگاه کنترلی را برای بیماران فلج، درست کنند. بیمار با اشاره چشم خود میتواند تلویزیون را خاموش و روشن کرده، کتاب را ورق زده، وضع تختخواب، چراغهای اطراف خود و دیگر اشیاء را تغییر دهد.

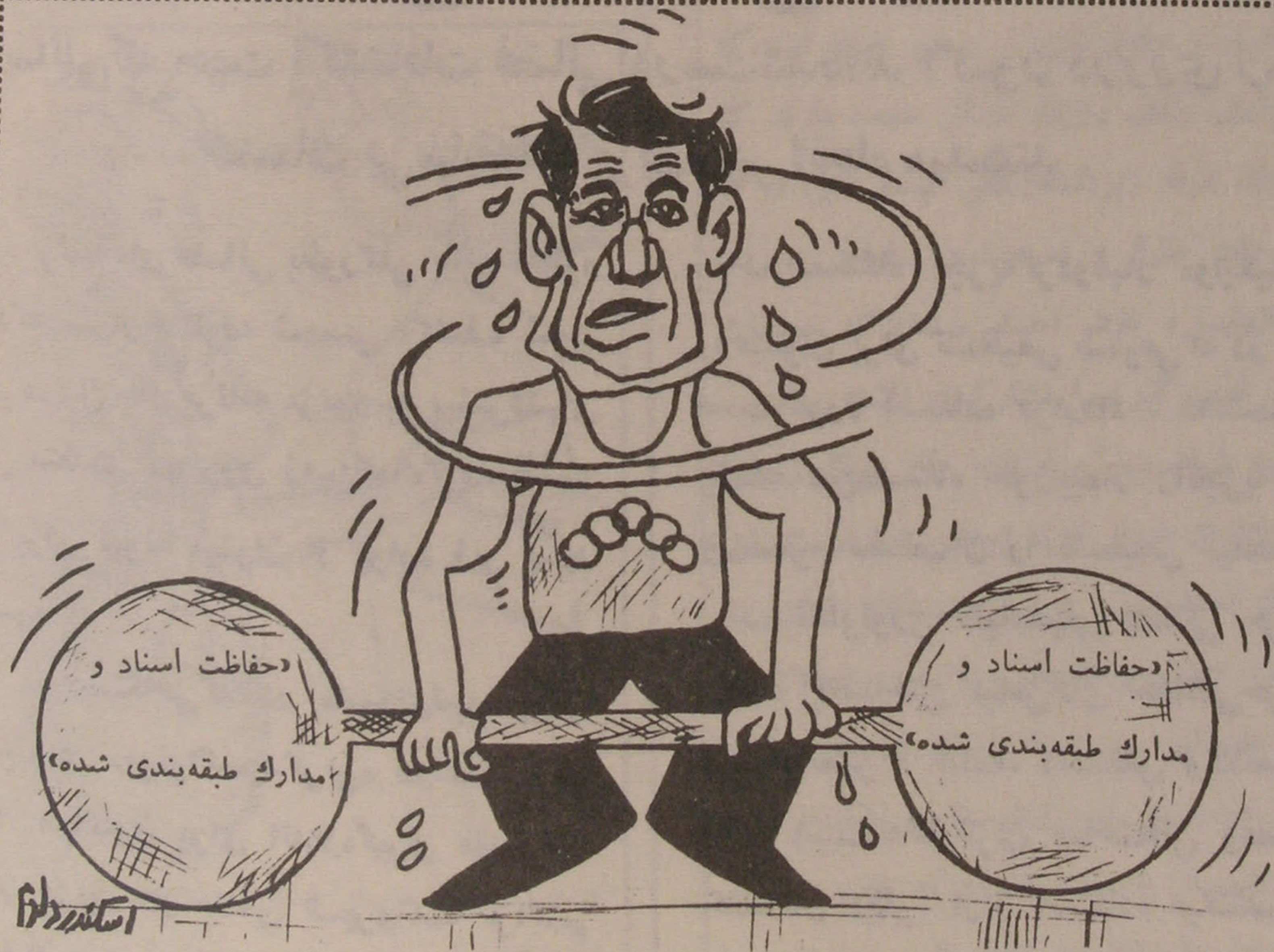
- اطلاعات مربوط به یخ زدن سطح بیرونی هواپیما بدین منظور بود که در پروازهای فضائی بتوان از تراکم یخ بر سطح هواپیماها یا سفاین، جلوگیری کرد و اکنون نتیجه این تحقیقات برای هواپیما-های بازرگانی مورد استفاده قرار گرفته است.

- دستگاه لرزه نگار «وایکینگ» و

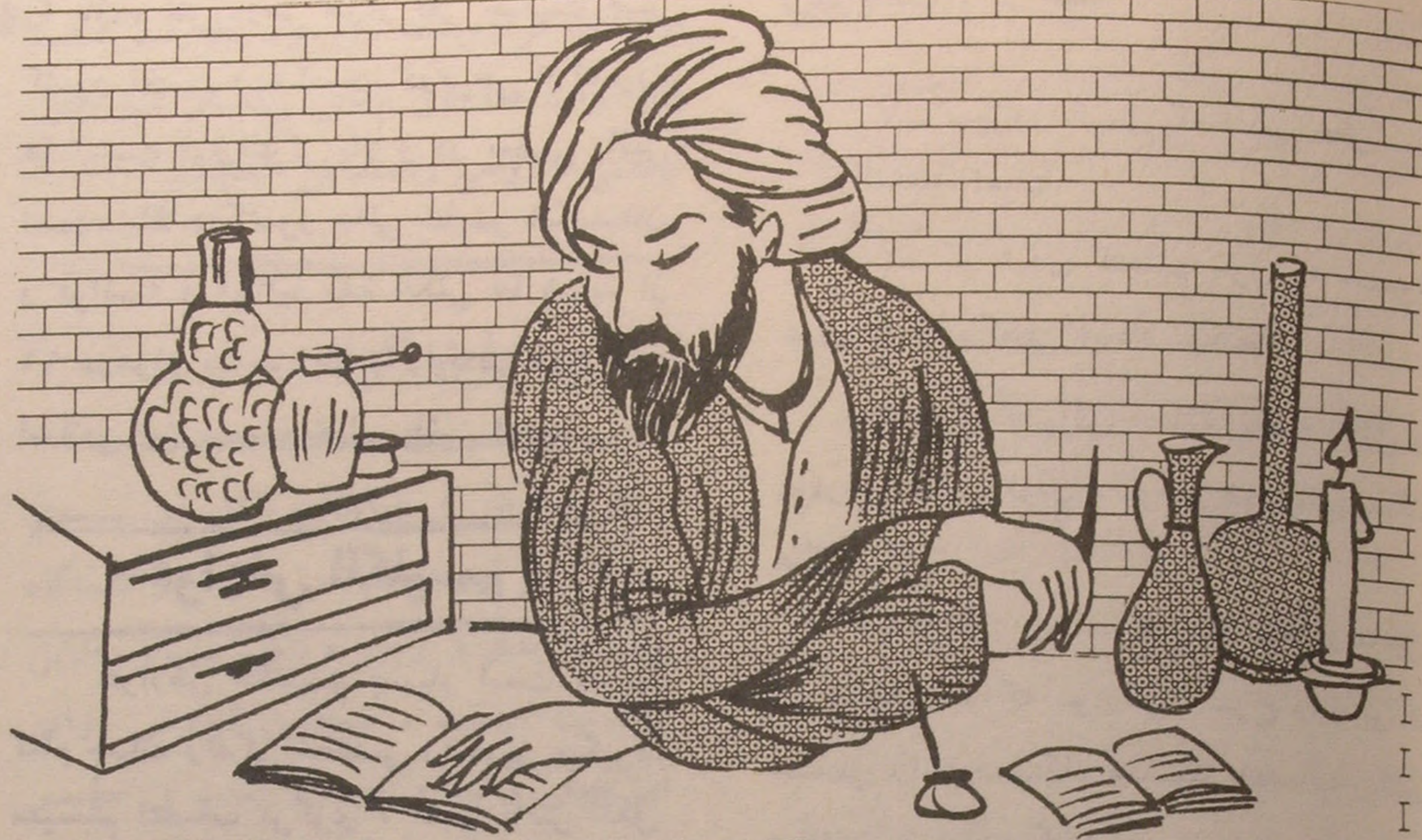
و کامپیوتر آن میتواند برای پیش بینی زمین لرزه در روی زمین مورد استفاده قرار گیرد.

- لاستیک های مخصوصی که برای مأموریت آپولو-۱۴ درست شده بود دانشمندان را موفق به ساختن تائیری یخ شکن ولی بدون میخ برای اتومبیل های معمولی کرده است. مخصوصاً برای کشورهایی که لاستیک میخ دار را برای حفظ اسفالت خود ممنوع کرده اند، وجود چنین لاستیکی ایده آل است.

- مهمترین و پردوام ترین اثرات کوشش های فضائی در زمینه آموزش و پرورش است. بدین معنی که امکانات فراوانی برای آموزش ریاضیات فضائی از این طریق فراهم آمده است. ★



* مسئولیت حفظ اسناد طبقه بندی شده را سبک نشمارید!



□ ذکر یای رازی، دانشمند بزرگ که الکل یکی از کشفیات اوست

☆ الکل‌یسم رو به افزایش است . . .

اعصاب مرکزی و متابولیسم خاص آن انسان را تا حدی از قیود زندگی رها میسازد. غم و درد ایام و فشار شکنجه زندگی روزانه را تخفیف میبخشد. نشاط و دلگرمی موقتی و آرامش زود گذر میدهد. شاید یکی از هدفهای عمده مصرف مشروبات الکی همین باشد.

الکل‌یستها کسانی هستند که وابستگی آنها به الکل بدرجه‌ای رسیده است که اختلالات روانی قابل ملاحظه‌ای در آنان ایجاد شده و این اختلالات بهداشت روانی و جسمی، روابط شخصی، وظیفه اقتصادی و اجتماعی آنها را بخطر میاندازد. افزایش الکل‌یستها در کشورها و اجتماعات متفاوت است. سازمان بهداشت جهانی عده آنها

نوشته: سرگرد دکتر پور عبدالله

☆ محمد ذکر یای رازی الکل را بخاطر پیشرفت علوم جدید کشف نمود و امروزه از انواع الکل‌ها و مشتقات آن استفاده‌های شایانی در علوم پزشکی و فنی میشود.

نوشیدن مشروبات الکی موجود (اگر قلبی نباشد) محتوی الکل اتیلیک میباشد، در اجتماعات مختلف ایران مخصوصاً در شهرها رفته رفته عادی تلقی میشود. مهمانیها، جشنها، هتلها، کاباره‌ها، دیگر بدون مشروبات الکی جلوه‌ای ندارند و گوئی بدون آن پذیرائی گرم و صمیمانه مقدور نیست. الکل بعلت اثرش در سیستم

را یازده نفر در هر هزار نفر جمعیت هر کشور تخمین زده است. در برخی از کشورها نسبت فوق‌الذکر بالا و در بعضی پائین است. مثلاً در کشور هائی نظیر انگلستان و فرانسه و ایتالیا عدد الکلی ها شاید از ۱۱ در هزار بیشتر باشد ولی در کشورهای اسلامی این نسبت خیلی پائین است.

عوارض الکلیسم :

عوارض الکلیسم بسیار است تقریباً تمام جهات زندگی شخصی را دربر میگیرد. سیستم اعصاب مرکزی ، تحت تأثیر الکل و متابولیسم آن مسموم میشود و وظیفه عادی و طبیعی آن دگرگون میگردد ، مثلاً اثر الکل در مخچه باعث اختلالی در تعادل بدن و اعضاء میشود . در ناحیه قشر گیجگاهی باعث توهمات بصری و چشمی میگردد و در ناحیه قشر پیشانی مغز ، باعث زوال شخصیت ، استدلال ، بینش و بصیرت شخص میشود و گاهی هم مصرف زیادی الکل در مغز و بصل النخاع تأثیر کرده و مراکز تنفسی و قلب و هوشیاری را ضایع میکند و در نتیجه آن حالت بیهوشی و حتی مرگ رخ میدهد .

لرزش اندامها مخصوصاً دست ها و پاها ، زبان ، لرزش صدا و لکنت زبان و حمله و غش و کم شدن دید چشم و ضایعات عصبی از عوارض دیگر آنست .

علائم عوارض جسمی الکلیسم :

تأثیر الکل روی اندامهای مختلف بدن

زیاد است . از جمله :

۱- سیروز کبدی که اغلب خطرناک و کشنده است.
۲- کم شدن کلسیم خون که خود عوارض گوناگونی ایجاد میکند .

۳- بی‌اشتهائی ، عدم تغذیه کافی و عوارض ناشی از آن ، تولید ضایعات دستگاه هاضمه .

۴- کمبود ویتامینها مخصوصاً ویتامین ب ۱ و ب ۱۲ که عوارض متنوع روانی و جسمی را در دستگاه سیستم اعصاب مرکزی و چشم تولید میکنند .

۵- هذیان ، بی‌توجهی ، از هم گسیختگی تفکر ، بی‌قراری ، بی‌ربطی در گفتگو و عدم درک موقعیت زمان و مکان.
۶- حسادت ، ظنین و بدبین بودن به همه چیز .

مریض الکلی عصبانی ، بد خلق بد رفتار ، وسواسی ، شکاک و زود رنج مضطرب و نگران ، پریشان و بی‌قرار و دارای شخصیت دگرگون بوده ، تمایل بخراب کاری پیدا می‌کند .

انگیزه ها و غرایز شخص الکلی تضعیف شده و کم کم رو بزوال میرود . قدرت مشاهده ، قدرت تصمیم و اراده از بین می‌رود . نیروی قضاوت ، استدلال ، تفکر ، هوش و حافظه ، عواطف ، استعدادها و توانائیها ، بینش و بصیرت ، خودکاری و کنترل خود ، همه زیان دیده و سقوط می‌کنند . شخص الکلی در تمام امور شخصی و زندگی بی‌ثبات ، خسته ، بی‌نشاط و بد

مزاج میشود و عدم کفایت ، عدم لیاقت
بتدریج در او رشد میکند . سرانجام شخص
الکلی رفتاری پیدا میکند که مورد تنفر و انزجار
خانواده ، دوستان و جامعه بوده و مطرود
همه است .

عوارض اجتماعی الکلیسم

الکلیست کار و فعالیت خود را در محیط
و اجتماع از دست میدهد . در نتیجه بی کفایتی
و عدم سازش از اجتماع جدا شده و به تنهایی
محکوم میگردد . مشکلات مالی پیدا میکند و
از این نظر احتیاج بدیگران و بالنتیجه روابط
اجتماعی او حتی بشکل گدائی صورت می-
گیرد . روابط فامیل و دوستان با او بهم
میخورد توانائی تطابق با محیط کار و شغل
خود را از دست داده و ناگزیر به انجام
هیچ کاری قادر نیست . جرائم متعددی را
مرتکب میشود . همیشه در معرض تصادفات
گوناگون قرار دارد و ممکن است بخود و
دیگران زیانهای جانی و مالی جبران ناپذیری
بزند . باخلاق اجتماعی و مقررات محیط بی-
اعتناء بوده و همیشه موجب مزاحمت دیگران
است . اذیت و آزار دیگران هجوم و تخریب
و بالاخره خودکشی و یا کشتن دیگران برای
الکلیست عادی است . ازدواج الکلی ها
اغلب گسیخته میشود و بین آنان طلاق
فراوان است . بچه های الکلیست بدون
سرپرست قادر به تحصیل و ترقی لازم
نمیشوند و همچنین بیماریهای روحی و
اجتماعی پدر الکلیست در فرزندان بی تأثیر
نیست و سرنوشت شومی را در فرا راه

فرزندان قرار میدهد . این بود بطور فهرست-
وار موارد معدودی از علل بیشمار عوارض
جسمی ، روحی و اجتماعی الکلیسم .

چه باید کرد

* عوارض و ضایعات الکل در سیستم
اعصاب مرکزی ، در قلب ، کبد و دستگاه
هاضمه جدی و وخیم و گاهی بهیچوجه قابل
برگشت نیست . همچنین عوارض روانی
آن خیلی وخیم و دردناک است و خطر
اجتماعی بزرگی را بوجود می آورد . با
الکلیسم مانند همه آفات و بیماری های
اجتماعی دیگر باید از دو نقطه نظر عمل کرد:
هم از نقطه نظر پیشگیری و هم از نقطه
نظر معالجه و مراقبت .

توصیه از نقطه نظر پیشگیری

- ۱- جلوگیری از اصراف در مصرف الکل .
- ۲- محرومیت الکلی از حق رانندگی ، همچنین جلوگیری از رانندگی کسانی که مشروبات الکلی صرف کرده اند . با توجه به اینکه بیشتر تصادفات در حال مستی رخ داده و میدهد .
- ۳- تنظیم برنامه های ارتباط جمعی: انتشار مقالات مؤثر و مفید در مطبوعات برای توضیح مضرات و خطرات الکلیسم و عواقب وخیم آن .

۴- جلب همکاری عموم مردم، اشخاص خیراندیش و مطبوعات برای مبارزه در این راه از نقطه نظر معالجه الکلیست‌های موجود. موارد زیر هم در مورد الکلیست‌ها مورد توجه هستند:

۱- پیدا کردن الکلی و برقرار کردن تماس دائم با او درجه اول اهمیت را دارد.

۲- قانع کردن الکلی برای معالجه و ترک عادت.

۳- تأسیس مراکزی برای معالجه و مراقبت از الکلی‌ها.

اتخاذ تدابیر لازم برای حمایت از فامیل و فرزندان الکلی‌ها لازم و ضروری است، با توجه به اینکه زن و فامیل و فرزندان یک نفر الکلی در شرایط فوق‌العاده دشوار و غم‌انگیزی قرار دارند و زندگی برای آنها غیر قابل تحمل شده است. شخص الکلی درآمد خانواده را بباد میدهد، روز بروز

برفساد اخلاق خود می‌افزاید و چهار نعل بطرف هلاکت می‌تازد. زن یک الکلی تعریف میکرد که: شوهرش نزدیک‌های صبح مست و لایعقل بخانه می‌آید و همیشه پارس کردن سگهای همسایه مرا از آمدن او با خبر می‌سازند. خواب و زندگی آرام برای من و سه فرزندم مفهومی ندارد. هیچ موقع معینی برای شام و نهار و همچنین آمدن او بمنزل وجود ندارد. هیچوقت درک نمی‌کند و نمی‌فهمد که من و بچه‌هایم در چه شرایط روحی بسر می‌بریم و اصلاً احتیاجات من و بچه‌ها را احساس نمی‌کند. ملاحظه کنید که در خانواده اشخاص الکلی چه فضای وحشتناکی برقرار است، زن مایوس و مغموم و بچه‌ها غمگین و ناامید هستند. پاشیدگی خانواده‌ها و فساد نسل عارضه طبیعی الکل است.



☆ آدم مست حاکم بر گفتار خود نیست!



مهمترین خبرهای ایران و جهان

از ۱۵ اردیبهشت ۲۵۳۶ الی ۱۵ اردیبهشت ۲۵۳۶



«بهداشت شهر تهران» توسط شهرداری پایتخت به اجراء گذاشته شد. براساس این طرح ۸ هزار رفتگر با ۵۰۰ کامیون کار نظافت شهر را بعهده می گیرند.

★ کانادا، پیشنهاد فروش هوا-پیماهای مسافری ۵۰ نفره به ایران داد. این هواپیماها که «دش-۷» نام دارند، میتوانند در شهرهایی که دارای فرودگاه مجهز نیستند حتی در اراضی مسطح فرود آیند و از این نظر امتیاز بزرگی بر دیگر انواع هواپیماهای مسافری دارند.

هر فروند هواپیمای «دش-۷» پنج میلیون دلار فروخته میشود و پیشنهاد فروش آن به شرکت هواپیمایی «پارس-ایر» داده شده است.

★ با ایجاد ۶ واحد تولیدی در استان فارس موافقت شد. این واحدها شامل یک واحد ریسندگی پشم در سروستان - کارخانه تولید همبرگر در شیراز - کارخانه تولید قطعات پیش ساخته در شیراز - دو کارخانه گچ در فیروزآباد و کارخانه آجر ماشینی در جهرم می باشند.

★ اردشیر زاهدی سفیر ایران در آمریکا، یک قطعه نشان درجه یک همایون مرحمتی شاهنشاه آریامهر را به «هنری کیسینجر» وزیر سابق امور-خارج آمریکا اهدا کرد.

این نشان بخاطر فعالیت های وزیر خارجه پیشین آمریکا در راه بهبود روابط ایران و آمریکا به وی مرحمت شده است.

★ در جلسه سالانه باشگاه هوا-پیمایی شاهنشاهی که در حضور والاحضرت شاهپور غلامرضا پهلوی نیابت ریاست عالی باشگاه تشکیل شد، تیمسار سپهبد امیرحسین ربیعی فرمانده نیروی هوایی شاهنشاهی به سمت رئیس شورای عالی باشگاه هواپیمایی شاهنشاهی انتخاب شدند.

★ بانخستین پرواز هواپیماهای جت مسافربری «پارس ایر» به همدان و سنندج پروازهای مستقیم این شرکت به دوشهر دیگر ایران آغاز شد. شرکت «پارس ایر» در حال حاضر به شهرهای رامسر، نوشهر، دشت ناز، ساری و مشهد پروازهای مستقیم دارد.

★ طرح ۳۶ میلیارد ریالی



مهمترین خبرهای ایران و جهان

★ موافقتنامه ۳۰ میلیارد فرانکی (حدود ۶ میلیارد دلار) ایران و فرانسه در تهران امضاء شد. براساس این توافق، فرانسه در ایران نیروگاه‌های اتمی، مترو، راه‌آهن و شاهراه می‌سازد.

از این مبلغ ۱۰ میلیارد فرانک صرف احداث متروی تهران میشود، ۱۰ میلیارد فرانک صرف ایجاد ۲ نیروگاه اتمی در جنوب ایران میگردد و ۱۰ میلیارد فرانک بقیه صرف احداث شاهراه، دوخطه کردن راه‌آهن تهران بندر شاهیپور و خرید ۱۸۰ واگن راه‌آهن از فرانسه میشود.

★ مرکز مطالعات و ارتباطات دانشگاهی که بوسیله دانشکده علوم ارتباطات اجتماعی وابسته به گروه نشریات کیهان سال گذشته ایجاد شد، کار خود را آغاز کرد تا کمکهای لازم را به دانشجویان ایرانی مقیم خارج در مورد کارهای تحقیقی آنان انجام دهد. این مرکز اطلاعات لازم را اعم از مدارک، اسناد، جزوه‌ها و راهنمائی‌ها، بدون دریافت هیچگونه حق عضویت، در اختیار دانشجویان ایرانی مشغول تحصیل در دانشگاههای خارج می‌گذارد.

★ مجلس سنا با اصلاحاتی که در قانون خدمات اجتماعی زنان بعمل آورد، شرایط معافیت آنان را از خدمت وظیفه اعلام کرد. بموجب ماده چهارم این قانون زنان دیپلمه‌ای که شوهر دارند - زنانی که دارای فرزند تحت حضانت باشند - زنان و دخترانی که از نظر روحی و یا جسمی طبق گواهی پزشک قادر بخدمت نباشند و فرزندان منحصر بفردی که سن پدر یا مادر آنان از ۶۰ سال گذشته باشد، از خدمت وظیفه معاف می‌شوند.

★ ۳۰۰ میلیون تومان برای عمران و آبادی جنوب تهران خرج خواهد شد با استفاده از این اعتبار که از طرف سازمان برنامه تأمین شده است خیابان‌های جنوب تهران آسفالت میشوند و تعدادی پل و چند پارکینگ در این منطقه ساخته خواهد شد.

★ بالغو کامل «سورشارژ» دربندر ایران، سالانه بالغ بر یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون دلار هزینه که بابت انتظار نوبت کشتی‌ها به خطوط کشتیرانی پرداخت می‌شود، صرفه‌جوئی می‌شود.

★ بزودی بزرگترین کارخانه شیرین کردن آب دریا در بوشهر آغاز بکار خواهد کرد. ظرفیت این کارخانه که در جوار

مهمترین خبرهای ایران و جهان



مراکز انرژی هسته ای بوشهر ایجاد خواهد شد : ۲۰۰ هزار مترمکعب در روز می باشد .

★ اعلام شد که بزودی فرودگاه های ۶ مرکز استان (مشهد - شیراز - اصفهان - تبریز - آبادان و بندرعباس) برای فرود جمبوجت آماده میشوند و کلیه پروازها در آسمان ایران بصورت خودکار کنترل و هدایت خواهد شد .

★ اعلام شد که پنجمین مجتمع ذوب آهن گازی ایران در نیشابور، واقع در استان خراسان ایجاد میشود . این کارخانه که سالیانه ۴۰۰ هزار تن ظرفیت خواهد داشت به تولید آلیاژهای فولادی اختصاص خواهد یافت و سرمایه گذاری زیربنائی در آن ، بوسیله دولت انجام میگردد. در حال حاضر شرکت ملی صنایع فولاد ایران ، اولین مجتمع ذوب آهن گازی را در اهواز در دست ساختمان دارد که نخستین کارخانه آن بظرفیت سالانه ۳۰۰ هزار تن در اسفندماه گذشته رسماً گشایش یافت .

دومین ، سومین و چهارمین مجتمع های ذوب آهن ایران به ترتیب در بندر - عباس ، اصفهان و بوشهر احداث خواهند شد .

★ ۷ دانشکده پزشکی جدید در ۷ استان کشور تأسیس خواهد شد و طی سال تحصیلی آینده با پذیرش ۳۵۰ دانشجو فعالیتهای آموزشی خود را آغاز خواهند کرد .

دانشکده های پزشکی جدید در دانشگاه های کرمان - گیلان - سیستان و بلوچستان - پهلوی شیراز - رازی کرمانشاه - بوعلی همدان و دانشگاه رضائیه تأسیس میشوند .

★ وزیر آموزش و پرورش اعلام کرد که برای دانش آموزان سراسر کشور نیاز به ۲۰ میلیون مترمربع ساختمان مدرسه هست و بهمین سبب ۲۱ میلیارد ریال بودجه در سال جاری به ایجاد مدارس اختصاص داده شده است .

وزیر آموزش و پرورش گفت که از سال تحصیلی آینده ۹۰۰ هزار دانش آموز جدید به کلاس خواهند رفت و تعداد دانش آموزان سراسر کشور به ۹ میلیون و ۴۰۰ هزار نفر خواهد رسید .

★ ۳ میلیارد ریال به نوسازی و دو - باره سازی مناطق زلزله زده چهارمحال ، هرمزگان و آذربایجان غربی اختصاص داده شد .



مهمترین خبرهای ایران و جهان

★ هر روزیکه میگذرد برای مبارزه با مشکل ترافیک و در عین حال ساختن وسایط نقلیه ایمن تر، تلاشهایی صورت میگیرد.

آخرین موفقیتی که در این زمینه بدست آمده، اتومبیل کوچکی شبیه «هاورکرافت» است که کمی بالاتر از زمین حرکت میکند. این وسیله نقلیه که بنام «اتومبیل بادی» معروف شده به کمک چهار باتری ۱۲ ولت، چهارموتور کوچک را بکار میاندازد که دو تا برای بکار انداختن پروانه هائی است که وسیله نقلیه را اندکی از زمین بالاتر نگاه میدارند و دو باتری دیگر نیز برای تأمین نیروی کشش معادل ۵۰ میل در ساعت بسوی جلو یا عقب است.

وسيله نقلیه مذکور علاوه بر جاده اسفالته از روی باتلاق، برف و یخ هم به آسانی میگذرد اما توان باتری هایش از نیم ساعت بیشتر نیست که باید چهار ساعت وقت صرف شارژ کردن آن بشود.

★ محققانی که مایل به انجام تجاربی در فضا هستند ولی بودجه لازم را برای ساختن ایستگاه فضائی ندارند، ممکن است در آینده ای نزدیک بتوانند با پرداخت کرایه ای، موقتاً از ایستگاه فضائی استفاده کنند. ایستگاه مزبور بصورت استوانه ای ساخته شده که ۷۶ صفحه

دارد و براین صفحات میتوان تجارب فضائی را انجام داد. آمریکا امیدوار است که تا دو سال دیگر این قبیل ایستگاههای استوانه ای را به فضا پرتاب کند. چنین ایستگاه هائی بوسیله يك «شاتل» فضائی در مدار زمین قرار خواهند گرفت و پس از شش تا نه ماه دوباره آنها را به زمین برخواهند گرداند.

★ تل آویو - خبرگزاریها - صنایع نظامی اسرائیل از هم اکنون ساختن تانک «مرکاوا» را که قرار است در آینده خود روی زرهی اصلی ارتش آن کشور باشد، آغاز کرده است. این تانک بوسیله يك گروه از کارشناسان اسرائیلی، طرح ریزی شده است. در سهای گرفته شده از جنگ اکبر اعراب و اسرائیل، در تکمیل این تانک بسیار مفید بوده اند. این تانک مجهز به يك موتور آمریکائی است و بنابراین صدور آن تنها با اجازه آمریکا ممکن خواهد بود.

★ کارخانه «آر.سی.آر» آمریکا در آزمایشگاه های هواپیمائی خود در کالیفرنیا موفق به تکمیل يك رادار تمام رنگی شده است که به خلبانان هواپیماها امکان میدهد هرچه زودتر از تغییرات جوی اطراف خود آگاه شوند. این رادار که «پرسیموس ۴۰۰» نام گرفته است، بر روی لامپ

مهمترین خبرهای ایران و جهان

در هر کجای جهان که باشند، تماس گرفت. روی يك دیوار، شش صفحه‌ی «نمایش کامپیوتری» متصل شده که ابعاد هر کدام تقریباً ۲ متر است و روی آنها موقعیت نیروهای مسلح آمریکا مشخص شده است. با فشار يك دکمه میتوان صفحات کامپیوتری این تصویر را روشن نمود و قدرت استراتژیک ایالات متحده آمریکا را بنمایش درآورد: ۱۰۵۴ موشک قاره‌پیما با کلاهک هسته‌یی که بیشترشان در سیلوهای زیر-زمینی و بتونی پراکنده در دشت‌های بزرگ آمریکا مستقرند، ۲۱ زیر دریائی هسته‌یی که بی سروصدا در اقیانوس‌های عالم شناورند. ۳۳۶ موشک لاغر اندام که در سمت هدف‌های شوروی قرار دارند، ۹۰ بمب افکن «ب-۵۲» که آماده‌اند ظرف چند دقیقه پس از آماده‌باش به هوا برخیزند، شش گروه ضربتی از ناوهای هواپیما بر که در اقیانوس‌های جهان آرایش گرفته‌اند و ۵ لشکر رزمی که آماده‌اند در هر لحظه وارد عمل شوند.

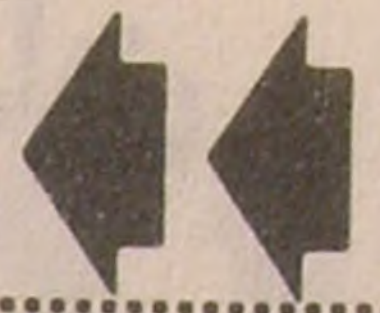
★ راه آهن سراسری ایران از طریق تهران به بغداد و ازمشهد به شوروی وصل می‌شود. بررسیهای لازم برای احداث این دو خط انجام گرفته که تا پایان برنامه ششم عمرانی، آماده بهره‌برداری خواهند بود.

تصویر خود به نسبت هوای موجود، علائم رنگی خاصی را منعکس می‌سازد. اگر در منطقه، باران سختی در حال باریدن باشد رادار علائم قرمز رنگ، اگر باران شدت کمتری داشته باشد علائم زرد و اگر باران ملایم باشد علامت سبزرنگ پخش میکند. رادار را میتوان با استفاده از آنتن بشقابی شکل ویژه‌ای، برای آگاهی از شرایط جوی جلو، عقب و زیر هواپیما قرار داد.

تصویری از آمادگیهای نظامی آمریکا در پنتاگون

★ در قلب پنتاگون، در سنگینی از چوب بلوط به مرکز مافوق سری فرماندهی نظامی ملی منتهی میشود. هیچکس نمی‌تواند بدون ارائه‌ی «نشان هویت» ستاد مشترک ارتش آمریکا از این در بگذرد. «کد» این «نشان هویت» رنگی است و نگهبانان مسلح، زیر اشعه‌ی ماوراء بنفش آن را بررسی میکنند. در یکی از بخشهای این مرکز دو طبقه، افسران و افراد هر چهار شاخه‌ی نیروهای مسلح، به نوبت در تمام ۲۴ ساعت پاس میدهند. يك تلفن سرخ مستقیماً آنها را به کاخ سفید مرتبط می‌کند. با يك تلفن «بزرگ» مستقیماً می‌توان با هر يك از فرماندهان نظامی ایالات متحده

مهمترین خبرهای ایران و جهان



★ بهره برداری کامل از طرح توسعه شرکت سهامی شیمیائی شاهپور از اول سال ۱۹۷۹ آغاز خواهد شد .

سرمایه این طرح که ۳۵۰ میلیون دلار است در مدت شش ماه بعد از بهره برداری از طریق فروش فرآورده های این مجتمع مستهلك میشود . طرح توسعه شرکت شیمیائی شاهپور به سرعت ادامه دارد و حدود ۸۰ درصد از کار های ساختمانی آن نیز تکمیل شده است که تا آخر سال جاری خاتمه خواهد یافت با اجرای طرح دوم ، ظرفیت کارخانه که در حال حاضر روزانه ۵۳۷۰ تن آمونیاک - اوره - اسیدسولفوریک - اسید فسفریک - گوگرد و کود های فسفاته میباشد به ۱۱۱۲۰ تن یعنی بیش ازدو برابر افزایش خواهد یافت .

★ کارخانه تولید صفحات گچی به ظرفیت ۱۰ میلیون متر مربع در خراسان ایجاد میشود . این کارخانه صفحات گچی به ضخامت ۱۰ تا ۱۳ میلیمتر که بوسیله ورقهای کاغذ ۳۰۰ گرمی پوشانده میشود، تولید خواهد کرد .

موارد استفاده از صفحات گچی در ساختمان زیاد است و می توان آنرا بعنوان پوشش داخلی دیوارها و سقف ها بکاربرد . از این کارخانه تا آخر امسال بهره برداری میشود .

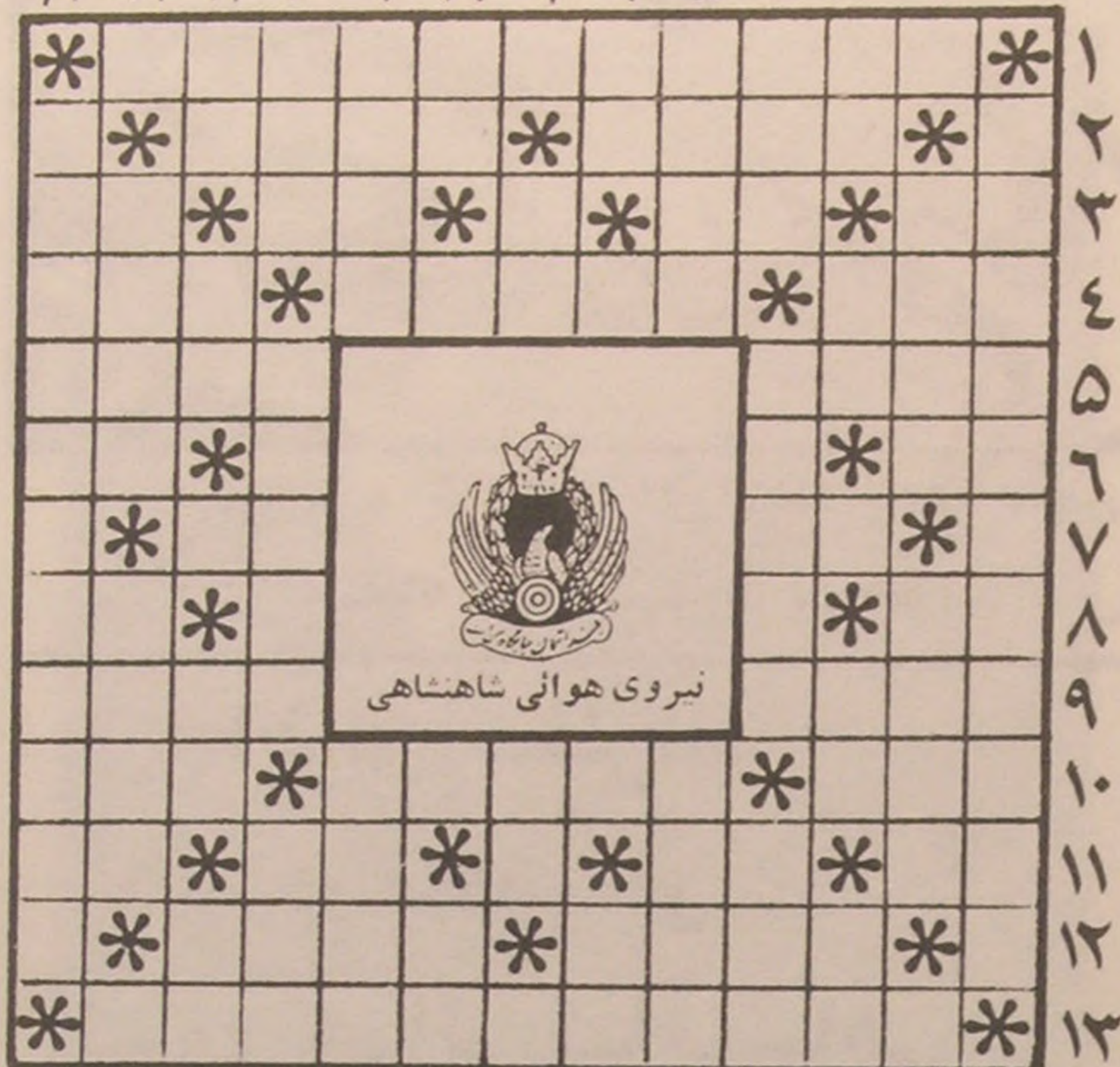
★ منابع : خلاصه خبرهای مطبوعات کشور .

★ نرخ تازه ۵۷۸ نوع کتاب درسی برای سال تحصیلی آینده اعلام شد . این کتابها با ۴۵ میلیون تیراژ تا آخر شهریور ماه سال جاری آماده و پخش خواهند شد . کتابهای سه ساله دوره راهنمایی به ترتیب ۴۱۹ - ۵۰۵ - ۵۲۷ ریال قیمت دارد و کتابهای سه ساله دوره دبیرستان بترتیب ۴۸۳ - ۶۸۹ و ۷۲۱ ریال قیمت گذاری شده اند .

امسال کلاس چهارم نظام قدیم دبیرستان وجود نخواهد داشت و کتابهای سالهای پنجم و ششم رشته های ادبی - طبیعی و ریاضی نظام قدیم بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ ریال نرخ خورده اند .

★ برای نخستین بار ، کارخانه ذوب آهن بندرعباس بوسیله یک شرکت ایرانی با سرمایه ای بالغ بر ۲۰۰ میلیارد ریال ساخته خواهد شد . کلیه کارهای زیربنائی و اجرائی و تأسیساتی این کارخانه برای اولین بار توسط یک شرکت ایرانی که از شرکتهای وابسته به صنایع فولاد کشور است انجام میگردد و علاوه بر این ، مقداری از ماشین های اصلی کارخانه برای نخستین بار توسط کارخانه های ماشین سازی اراک ساخته خواهد شد . ظرفیت تولیدی کارخانه ذوب آهن بندرعباس ۳ میلیون تن فولاد مذاب ، از طریق احیای مستقیم خواهد بود .

۱۳ ۱۲ ۱۱ ۱۰ ۹ ۸ ۷ ۶ ۵ ۴ ۳ ۲ ۱



عمودی :

- ۱ - پاسداری قسمتی از بعضی کشورها، بعهدہ
- ۲ - آنست ۲ - صحرای بزرگ مصر - عروس ترکی ۳ -
- دریای عرب - نمایش تلویزیونی - از حروف الفبای
- بیگانه - عدد ماه ۴ - از نهر بزرگتر - یکی از
- درجات نظامی - امیدواریم مال شما همیشه شیرین
- باشد ۵ - نام خیابانی در پایتخت - نمائی از قسمت
- اصلی يك طرح یا پروژه ۶ - روستا - الفبای
- موسیقی ۷ - شهر گلا دیاتورهای تاریخ - اکبر و
- اصغرش را در آسمان بجوئید ۸ - حرف نفی - از
- پرندگان آبی - ۹ - نام کوچک کارآگاه مشهور
- سری کتابهای پلیس موريس بلان - یکی از کشور
- های آسیائی ۱۰ - جنگنده مدرن هوائی ساخت
- روسیه - حادثه - خوردنش حرام است ۱۱ - زمین ترکی
- یکی از حروف الفبای موسیقی - روش وعادت - نوعی
- جین ۱۲ - اثری از ماکسیم گورکی - در خون
- بجوئید ۱۳ - وزیر امور خارجه آمریکا که در سال
- گذشته با ایران آمد .

* توضیح : حل جدول در شماره آینده .

جدول

شماره ۱

کلمات متقاطع

* طرح و تنظیم : ستوان دوم غلام آتش دامن

افقی :

- ۱ - مبحثی در علم فیزیک که در آن پیرامون
- حرکت هوا ، مایعات و اثر نیروهای وارده از حرکت
- آنها روی اجسام بحث می کند ۲ - گریه و زاری -
- پارچه ای لطیف و ظریف ۳ - تصدیق فرنگی - کعبه
- گاه آمال - حیوان باوفا - ضمیر اول شخص مفرد
- ۴ - در صورت بجوئید - جایگاه دلاوران نیروی
- هوائی شاهنشاهی - چراغ دریائی ۵ - الهه زیبائی
- یونان باستان - پول پرست و طماع را گویند ۶ -
- از علامات ندا - حرف صریح ۷ - نوعی ورزشی -
- هوایمای مدرن و سریع ۸ - لوله ای در بدن - کارت
- برنده ۹ - پهلوانان - برادر ۱۰ - حرکتش بدنبال
- مرتفع است - استاد یوم و محل وسیعی جهت انجام
- عملیات ورزشی - فامیل نویسنده شمیر کتاب بیست
- هزار فرسنگ زبرد ریا ۱۱ - واحد پول کشور آفتاب
- تابان - ویتامین انعقاد خون - اثری ارزنده از ماتیسن -
- زیارت خانه خدا ۱۲ مقیم - شهری در ایران ۱۳ -
- گروه نمایشی آکروجت نیروی هوائی شاهنشاهی .

طرح توسعه
رر از اول
میلیون دلار
بهره برداری
این مجتمع
عه شرکت
دامه دارد و
ساختمانی آن
تر سال جاری
طرح دوم ،
ناصر روزانه
سولفوریک
های فسفاته
ش ازدو برابر
گچی به
در خراسان
صفحات گچی
که بوسیله
مانده میشود
ات گچی در
ن آنرا بعنوان
ف ها بکاربرد
امسال بهره
طبوعات کشور

تیمسار و خبر

تصاویر و گزارشات این مجله بیشتر بمنظور حفظ سوابق تاریخی درج میگردد. زیرا يك نشریه ماهانه معمولاً نمیتواند نظر خوانندگان را از لحاظ «تازگی» اخبار مندرجه تأمین کند.

اجرای سخنرانیها در یگانهای نیروی هوائی شاهنشاهی

سخنرانی عمومی ماهانه ، در کلیه یگانهای تابعه نیروی هوائی شاهنشاهی بنحو شایسته ای برگزار گردید که در زیر به بعضی از آنها اشاره میشود :

* در ساعت ۱۵۳۰ روز ۲۸ ر ۲۲۶۲۵۳۶
تیمسار سپهبد عبدالله آذربرزین ، جانشین فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی ، در سالن سخنرانی یگان هوائی ترابری مهرآباد حضور یافته و طی سخنرانی جامعی که برای کلیه افسران حاضر در جلسه ایراد نمودند ، از زحمات و فعالیتهای تیمسار سرلشگر نصراله امیرفضلی (فرمانده سابق یگان هوائی ترابری مهرآباد) که به افتخار بازنشستگی نائل شده بود ، قدر دانی بعمل آوردند . ضمناً در این سخنرانی ، فرمانده جدید یگان هوائی مذکور نیز به پرسنل آن یگان معرفی گردید .



۲۸ ر ۲۲۶۲۵۳۶ شاهنشاهی - تیمسار جانشین فرماندهی نیروی هوائی شاهنشاهی ، هنگام معرفی فرمانده جدید و ایراد سخنرانی بمناسبت نیل بافتخار بازنشستگی تیمسار سرلشگر نصراله امیرفضلی در سالن سخنرانی یگان هوائی مهرآباد .

* در سخنرانی روز ۲۰ ر ۲۲۶۲۵۳۶
یگان هوائی تبریز که با شرکت پرسنل یگان هوائی مذکور برگزار شد ، ابتدا آقای دکتر محمد علی خوشباف ، استاد دانشگاه آذر آبادگان پیرامون «آلودگی خاکها و آبها و گیاهان» سخنرانی جامعی ایراد و سپس



۲۰۳۶ر۲۲۰ شاهنشاهی - آقای دکتر
محمدعلی خوشبایف، استاد دانشگاه
آذربادگان هنگام ایراد سخنرانی دریگان
هوایی تبریز .

هوایی ترابری مهرآباد انجام شد ، در این
جلسه تیمسار فرماندهی یگان هوایی مذکور
در باره «تحکیم مبانی انضباط و امور
حفاظتی» سخنرانی جامعی ایراد نمود .



۲۰۳۶ر۲۲۰ شاهنشاهی - منظره‌ای از برگزاری مراسم سخنرانی دریگان هوایی تبریز،
در این جلسه تیمسار فرماندهی تاکتیکی هوایی ضمن سخنرانی، فرمانده جدید یگان هوایی
مذکور را به پرسنل آن یگان معرفی نمود.

تیمسار فرماندهی تاکتیکی هوایی ، فرمانده
جدید یگان هوایی تبریز را به پرسنل آن
یگان معرفی نمود .

* در جلسه سخنرانی روز ۲۱ر۲۳ر۲۵۳۶
یگان هوایی خاتمی ، مطالبی پیرامون
«مسائل حفاظتی» و «مضرات مصرف نادرست
داروها» توسط سخنرانان این جلسه برای
پرسنل یگان هوایی مذکور بیان گردید.

* در سخنرانی که روز ۱ر۳ر۲۵۳۶ در
یگان هوایی شهرآباد ، با شرکت پرسنل
یگان هوایی مذکور انجام شد، سخنانی در زمینه
«امور انضباطی» و «حفاظت» ایراد شد و در
پایان سخنرانی یک حلقه فیلم بمدت ۳۵
دقیقه در زمینه «امور حفاظتی» جهت پرسنل
بمعرض نمایش گذاشته شد .

* در ساعت ۰۸۳۰ روز ۹ر۳ر۲۵۳۶
یک برنامه سخنرانی در سالن سخنرانی یگان



۲۴ ر ۲۶ ر ۲۵۳۶ شاهنشاهی - در سمت راست عکس بالا، یکی از دانشجویان بهیار هنگام دریافت جایزه و در سمت چپ عکس، عده‌ای از دانشجویان فارغ‌التحصیل آموزشگاه بهیاری نیروی هوایی شاهنشاهی، هنگام خواندن «سرود پرستار» دیده می‌شوند.

آئین سوگند و اخذ سردوشی در یگانهای نیروی هوایی شاهنشاهی

در باشگاه افسران فرماندهی آموزشهای هوایی و در روز ۲۵۳۶ ر ۳۹ ر مراسم سوگند و اخذ سردوشی سربازان جدید در یگانهای هوایی شاهرخی و بابلسر برگزار شد.

در ساعت ۱۰:۳۰ روز ۲۶ ر ۲۵۳۶ شاهنشاهی، آئین سوگند و اخذ سردوشی دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوایی و هنرآموزان پادگان مهرآباد جنوبی و در ساعت ۱۵:۰۰ روز ۲۴ ر ۲۵۳۶ مراسم ادای سوگند دانشجویان فارغ‌التحصیل آموزشگاه بهیاری



۲۶ ر ۲۵۳۶ شاهنشاهی - عکس پهلو، نمایندگان دانشجویان فرماندهی آموزشهای هوایی راهنگام اخذ سردوشی نشان میدهد.

باز
نیروی
از سازمان

بمنظور
پرسنل نیرو
پیشرفتهای س
از پرسنل یگا
مؤسسات و س
آوردند که ف
قرار گرفت.
گردیده که چند
نیرو چاپ گرد



۲۸ ر ۲۵۳۶
عملیات مشت





در روز ۲۵ ر ۲۶ ر ۲۵۳۶ - عده‌ای از افسران ستاد بزرگ ارتشستاران، بمنظور بازدید از یگان هوایی خاتمی بآن یگان وارد شده و از قسمتهای مختلف یگان هوایی مذکور بازدید بعمل آوردند. عکس بالا، فرمانده یگان هوایی خاتمی را موقع استقبال از افسران بازدیدکننده هنگام ورود به آن یگان نشان میدهد.

بازدید پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی از سازمانهای مختلف کشور

بمنظور آشنا نمودن هرچه بیشتر پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی با پیشرفتهای سازمانهای مختلف کشور، عده‌ای از پرسنل یگانهای این نیرو، بازدیدهایی از مؤسسات و سازمانهای گوناگون مملکتی بعمل آوردند که فوق‌العاده مورد توجه پرسنل قرار گرفت. (عکسهائی از این بازدیدها تهیه گردیده که چند نمونه از آنها در این شماره مجله نیرو چاپ گردیده‌اند).



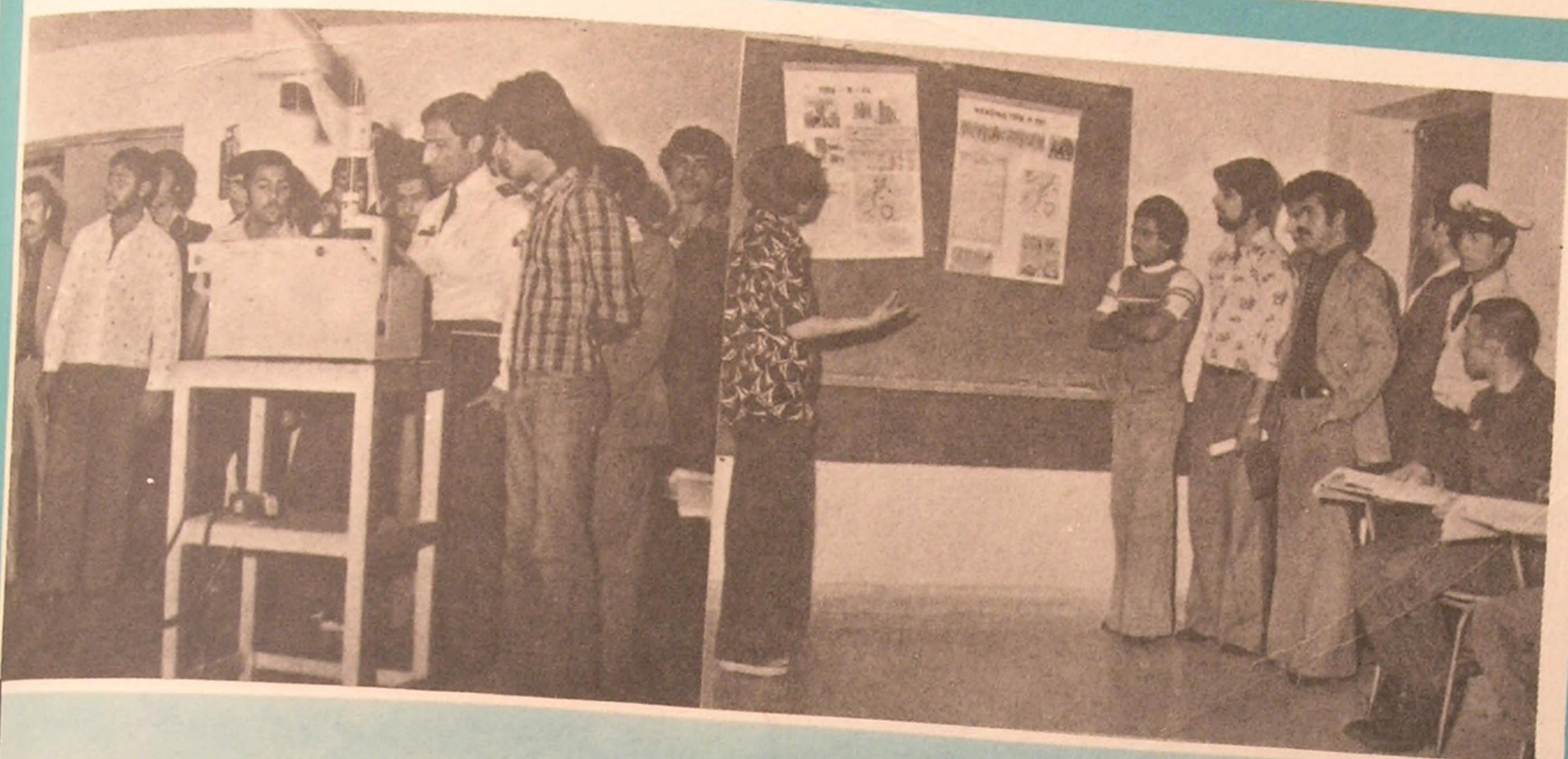
۲۸ ر ۲۶ ر ۲۵۳۶ شاهنشاهی - بازدید عده‌ای از افسران «نهمین دوره کلاس

عملیات مشترک» از قسمتهای مختلف یگان هوایی ترابری مهرآباد.

۸ ر ۳۶ ر ۲۵۳۶ شاهنشاهی - بازدید عده‌ای از پرسنل یگان هوایی ترابری

مهرآباد از قسمتهای مختلف بیمارستان قلب ملکه پهلوی.





۱۱/۳/۲۵۳۶ - عکس بالا، دو منظره از بازدید عده‌ای از دانش آموزان مدارس ناحیه تهران
 راکه «به مناسبت سالروز صدور فرمان تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی» از کلاس زبان و مراکز
 آموزش الکترونیک فرماندهی آموزشهای هوایی بازدید بعمل آوردند، نشان میدهد.



۱۱/۳/۲۵۳۶ - منظره‌ای از بازدید عده‌ای از دانش آموزان دبیرستان یگان هوایی ترابری
 مهرآباد، «به مناسبت سالروز صدور فرمان تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی» از قسمتهای
 مختلف یگان هوایی ترابری مهرآباد، در پایان این بازدید دو حلقه فیلم نیز برای دانش آموزان
 بازدیدکننده نمایش داده شد.



خوان
 نیروی هوا
 چشمگیر ت
 نیروی هوا
 تحصیلی م
 مجله منعک
 درای
 شانزده نف
 طی دوره ه
 تخصصی

موفقیت‌های تحصیلی

اعزام شده بودند و در طی دوره‌های آموزشی مربوطه بی‌پاس‌کوشش و ابراز مساعی شایسته در امور تحصیلی و کسب بالاترین امتیاز بین کلیه هم‌دوره‌های خود و همچنین حسن رفتار، مورد تقدیر مقامات آموزشی مربوطه قرار گرفته‌اند معرفی می‌نمائیم. ما نیز ضمن تبریک و خرسندی از موفقیت این همکاران گرامی (که اسامی و عکس آنها در صفحه ۶۴ چاپ گردیده است) آرزو مند موفقیت‌های بیشتری برای آنان هستیم.

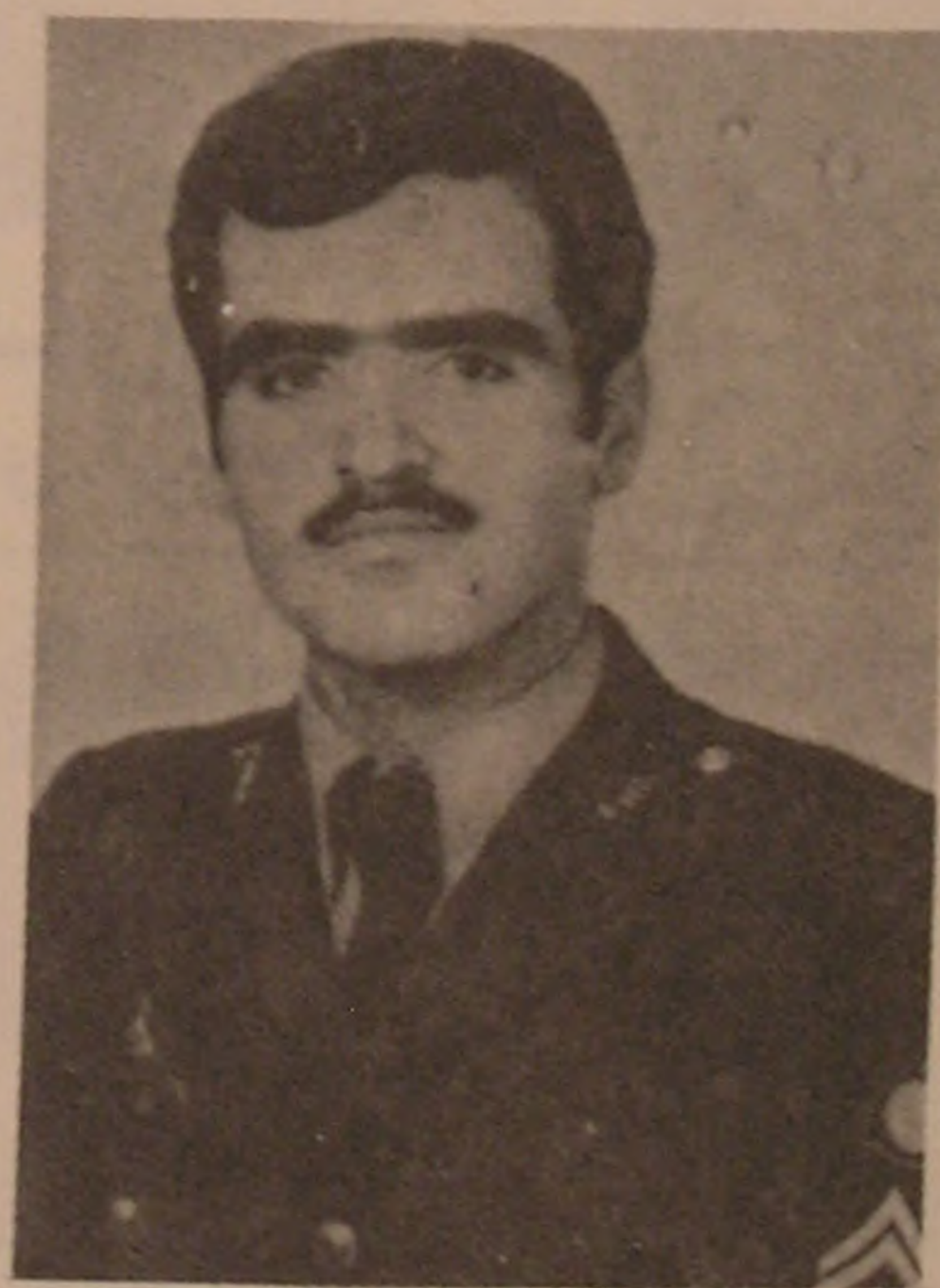
خوانندگان گرامی، در هر شماره مجله نیروی هوایی شاهنشاهی، شاهد موفقیت‌های چشمگیر تحصیلی یک یا چند چهره موفق نیروی هوایی شاهنشاهی، در زمینه امور تحصیلی می‌باشند که بطور نمونه در صفحات مجله منعکس می‌گردد.

در این شماره مجله نیز، اسامی و عکس شانزده نفر از همکاران موفق نیروی هوایی که جهت طی دوره‌های خلبانی و تکمیل تحصیلات تخصصی خود به مراکز آموزشی کشور آمریکا

طبق اطلاع واصله، گروه‌بان دوم صفرعلی اسدی الموتی که از طرف نیروی هوایی شاهنشاهی جهت تکمیل تحصیلات تخصصی خود بکشور آمریکا اعزام شده است هنگام خروج از سالن سینمای «پایگاه لکلند» یک عدد کیف محتوی مقدار قابل توجهی پول و کارت شناسائی و مدارک دیگری پیدا میکند که بلافاصله پول و سایر مدارک را عیناً به سرپرست سینمای «پایگاه» تحویل میدهد. اقدام پسندیده و وظیفه‌شناسی این همکار گرامی آنهم در کشور خارج و در محلی که ملیت‌های مختلف اجتماع دارند درخور تحسین است و کتباً نیز مراتب سپاس مقامات آمریکائی، به سرپرست محصلین نیرو اعلام گردیده است.

«گردآورنده اخبار - استوار یکم رضا افتخاری»

کار پسندیده و وظیفه‌شناسی



گروه‌بان دوم

صفرعلی اسدی الموتی

س ناحیه تهران
لاس زبان و مراکز
میدهد.

هوایی ترابری
های» از قسمتهای
برای دانش‌آموزان



ستوان دوم
رضا اینانلو



ستوان دوم
جواد لبافیان



سروان
اسماعیل فوقی



سروان
حسن متقیان



دانشجو سیدعلی
خرازیان



ستوان سوم
غلامحسین مرادی



ستوان دوم
ابراهیم پوردان



ستوان دوم
محمد ابراهیم فرهمینی



دانشجو
حسین بهرام



دانشجو محمود
محمدی نوخندان



دانشجو
احمد رهبر



دانشجو ناصر
حبیبی زهام



دانشجو کاوه
کوهپایه عراقی



دانشجو محمدرضا
شاد نژاد



دانشجو
محمدسیفی



دانشجو
محمد اسماعیل پیروان

هیئت

سرلشکر

سرتیپ

سرهنگ

سرگرد

سروان

سروان

توفیق

عقید

مؤ

۱ - سر

۲ - ایراد

۳ - اخبار

۴ - هشد

۵ - پرواز

۶ - تحول

۷ - تلاش

۸ - نکته

۹ - بحثی

۱۰ - جگوز

۱۱ - الکی

۱۲ - مهتر

۱۳ - جدول

۱۴ - عکس

۱۵ - سخنی

پور

یکم

سعید

مهنامه نیروی هوایی شاهنشاهی

«سال چهارم و یکم (شماره ۴)»

– تیرماه ۲۵۳۶ شاهنشاهی»

هیئت مدیره مجله نیروی هوایی شاهنشاهی

سرلشگر محمدعلی ساسانی	رئیس هیئت مدیره
سرتیپ صادق اسکویان	مدیر عامل
سرهنگ مرتضی طلوعی	سردبیر
سرگرد حسام حریرچی	ممیز اسناد
سروان مرتضی شریعت‌پناهی	کمک سردبیر
سروان حسن رزاقی	حسابدار

نشانی: خیابان فرح آباد - دوشان تپه - ستادفرماندهی
نیروی هوایی شاهنشاهی - مدیریت روابط عمومی و
تشریفات - تلفن ۳۴۵۰۵۳ - متصدی امور اشتراك
و توزیع: گروه‌بانیکم عطاءاله اسدپور

توضیح: مقالات مندرجه در این مجله، نظر نیروی هوایی شاهنشاهی نبوده و صرفاً منعکس کننده عقیده نویسندگان آنها میباشند، بنابراین فاقد هرگونه جنبه رسمی هستند.

فهرست مندرجات این شماره

صفحه	موضوع
۴	۱- سرمقاله
۹	۲- ایران در راه يك جهش بزرگ
۱۱	۳- اخبار جهان هواپیمائی
۲۱	۴- هشدار «ناتو» پیرامون افزایش قدرت نظامی شوروی
۲۵	۵- پرواز مشترك «شاتل - سالیوت»
۲۷	۶- تحولی شگرف در آموزش جنگ هوایی
۲۷	۷- تلاش آمریکا برای تکمیل عالیترین پست فرماندهی پرنده
۴۰	۸- نکته ها
۴۱	۹- بحثی پیرامون وظائف مدیران و نقش مدیر در راه امور سازمانها
۴۵	۱۰- جگونگی استفاده از تجارب فضائی در زندگی روزانه
۴۷	۱۱- الکلیسم رو به افزایش است
۵۱	۱۲- مهمترین خبر های ایران و جهان
۵۷	۱۳- جدول کلمات متقاطع
۵۸	۱۴- عکس ها و خبر ها
۶۶	۱۵- سخنی کوتاه با پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی

همکاران این شماره: م. ط - سرهنگ خلبان پرویز پیروز - سرگرد دکتر پور عبدالله - سروان مرتضی شریعت‌پناهی - سروان منصور ستاری - ستوان یکم غلامحسین هژبری - استوار یکم رضا افتخاری - استوار یکم علی کریمی - سعید محمد جعفری - اسکندر دلدلم

روی جلد و صفحه ۴ و پشت جلد این شماره: به ترتیب تابلو های هنری از پرواز هواپیماهای «اف-۱۴»، پی-۳، اف «اوریون» و دوفروند هواپیمای فانتوم که توسط منوچهر زرین کلك نقاشی شده اند.

سخنی کوتاه با پرسنل نیروی هوایی شاهنشاهی

★ همگان از بیگانه و خودی این واقعیت را پذیرفته‌اند که بویژه در سالهای اخیر پیشرفت‌های چشمگیری در زمینه‌های مختلف از جمله سیاسی - اقتصادی - فرهنگی - اجتماعی - صنعتی و نظامی نصیب وطن ما شده و این پیشرفت‌ها بمانند سد محکم رود روی منافع بیگانگان قرار گرفته و بعبارت دیگر جائی برای اعمال نفوذها و تجاوزها به حقوق و منافع ملت و کشور ایران از جانب بیگانگان و عمال آنها نیست.

★ این نیز يك واقعیت دیگر است که هر زمان منافع فرد یا سازمانی در خطر میافتد فرد یا سازمانی که منافع آن در خطر افتاده بمنظور حفظ منافع خود تا جائیکه میتواند تلاش می نماید و این تلاشها از طرف بیگانگان بصورتها و شکلهای مختلف ظاهر میشود که ترور - خرابکاری - جاسوسی و دست زدن با اقدامات براندازی از جمله این تلاشها است.

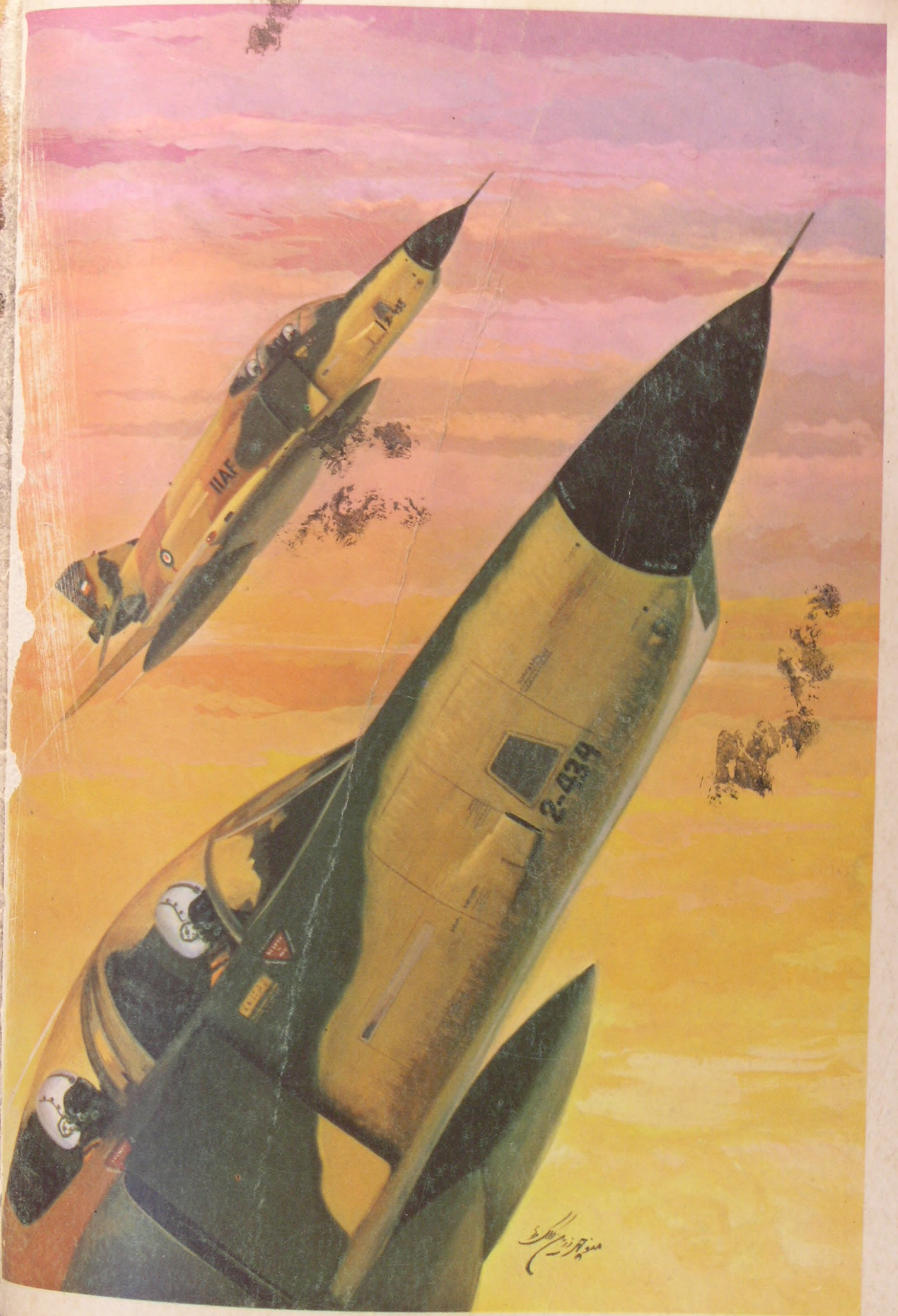
★ در نگرش بمسائل و اتفاقات در زمینه تلاشهای مضره، همیشه و در همه آنها يك نکته مسلم که جلب توجه میکند این است که اولین قدم تلاش، شناسائی است و اینعمل برای جمع آوری اطلاعات لازم جهت بر آورد امکانات - تهیه طرح و بالاخره برای بهره گیری از عملیات اجرائی صورت میگیرد و تلاش متقابل در برابر آن، حتی اگر نتیجه بتأخیر انداختن و یا مشکل ساختن کار برای طرف باشد، بنوبه اقدامی است مفید و مؤثر که بعنوان يك وظیفه برای پرسنل نیروی هوایی بحساب میآید و در مورد آن عده از پرسنل نیروی هوایی که نوعی مأموریت حفاظتی بعهدہ آنان است اهمیت و حساسیت خاصی دارد.

شما که تجربه بیشتری
دارید به جوانترها
خطرات را یاد آوری
کنید



مهرماه ۱۳۸۵

ند که
ی در
دی -
طن ما
روی
برای
کشور
ع فرد
افع آن
تواند
ررتها
ماری -
له این
ضره،
وجه
ست و
ر آورد
ری از
برابر
ساختن
و مؤثر
حساب
ه نوعی
اسیت



منیر زین العابدین

دوره ماه
عشق و حقیقت