

مرکز آموزشی



سما

نابینده انحصاری آموزش هواپیمایی پارس

با سما مهارت بیاموزید

شیراز، خیابان سید جمال الدین اسد آبادی، ساختمان هواپیمایی پارس ۰۷۱-۳۲۳۳۲۵۹۰

 samaeducation.ir

 sama_education

مدیر فنی دفاتر مسافرتی، راهنمای ایرانگردی و جهانگردی،
مدیریت تاسیسات گردشگری، کارمند اقامتگاه بومگردی
دوره های تخصصی ایران شناسی و شیراز شناسی

 جهانگردی

صدور بلیت در دو سطح مقدماتی و پیشرفته، دوره های
تخصصی هواپیمایی

 هواپیمایی

بیش از بیست رشته در زمینه صنایع دستی

 صنایع دستی

بازاریابی و فروش، تجارت بین الملل، عکاسی با موبایل،
تولید محتوا، مدیریت عمومی و اداری، امور مالی

 مدیریت

آموزشهای تخصصی زبان های انگلیسی، عربی
چینی، روسی و ... در حوزه گردشگری

 زبان



زیر نظر شورای سردبیری

فهرست

- سخن مدیر عامل
- درباره پارس ایر
- داستان نشان تجاری پارس ایر
- آشنایی با خانواده CRJ
- آشنایی با خانواده بوئینگ ۷۳۷
- ناوگان هوایی پارس ایر
- آشنایی با مشاغل هوانوردی: بخش نهم، رییس ایستگاه شرکت هواپیمایی
- شیراز از نگاه جهانگردان و سفرنامه‌نویسان
- هوش مصنوعی
- تاثیر فضای مجازی بر زندگی امروزی
- استانبول
- کیت‌رینگ پارس



شماره ۵/۱

هواپیمایی پارس

www.parsair.ir
[Instagram.com/parsair.official](https://www.instagram.com/parsair.official)

دفتر تهران میدان آزادی، جاده مخصوص کرج، نبش خیابان فلسفی،
ساختمان مرکز آموزش معراج، طبقه پنجم
کدپستی: ۱۳۹۳۷-۵۵۷۱۱
تلفن: ۰۲۱ - ۴۹۹۶ ۵۰۰۰
دورنگار: ۰۲۱ - ۴۹۹۶ ۵۴۹۹

دفتر شیراز بلوار کریم خان زند، خیابان سیدجمال الدین اسدآبادی
(پوستچی)، ساختمان پارس ایر
کدپستی ۷۱۳۴۹ - ۶۷۳۹۹
تلفن: ۰۷۱ - ۳۲۳۴ ۲۲۰۸

دفتر کیش جزیره کیش، فرودگاه بین المللی کیش، ترمینال خروجی،
پروازهای داخلی، شماره ۵۱۵
کدپستی: ۷۹۴۱۹ - ۶۳۳۵۵
تلفکس: ۰۷۶-۴۴۳۸ ۵۷۲۰

صفحه‌آرایی، لیتوگرافی
چاپ و صحافی
شیراز اسکندر - چاپخانه مصطفوی

پذیرش آگهی مجله پروازی **هواپیمایی پارس**
تلفن: ۰۹۱۹ ۶۷۸ ۰۱۶۳



به نام حضرت دوست

براهان کراتقدر:

افتخار دارم که به نمایندگی از خانواده بزرگ هواییانی پارس، ضمن کرامیداشت مقدم شاعرینان، مراتب پاس و امتنان خود را بابت انتخاب این مجموعه به حضور اعلام نمایم.

آنچه امروز توفیق خدمت به شاعرینان را میسر نموده است، حاصل تلاش جمعی و مجاهدت فرزندان باورمند و امیدوار این آب و خاک است، که متعهد در راه توسعه و پیشرفت میهن عزیز اسلامی خویش کام نهاده و علیرغم دشواریها و در سخت ترین شرایط تحریمی حاکم بر اقتصاد و صنعت هوانوردی، خدمت رسانی نخستین شرکت هواییانی تمام منطقه ای کشور را در بخش خصوصی محقق نموده اند.

به خدمتگزاری مام وطن و شانیک مردانش در این مسیر کام نهاده ایم و به لطف پرودگار و با همراهی شاعرینان به راهبان ادامه خواهیم داد.

با احترام

خلبان سعیدرضا نصر فرد

رئیس هیات مدیره و مدیر عامل



نشریه درون پروازی هواپیمایی پارس

تلفن جذب آگهی : ۰۱۶۳ ۰۶۷۸ ۰۹۱۹





مشهد

النَّجَفُ الْأَشْرَفُ

MASHHAD N A J A F

پروازهای مستقیم هفتگی **هواپیمایی پارس**
فروش در کلیه دفاتر خدمات مسافرتی معتبر

الرحلات المباشرة الأسبوعية **شركة طيران پارس**
البيع في كافة المكاتب خدمات سفر موثوقة



PARSHOLIDAYS.IR



+98 71 3230 3815



● درباره پارس ایر

کشور بومی سازی گردیده است و متناسب با انجام این مهم شرکت فرآیند افزایش ناوگان را در دستور کار خود قرار داد ، که در همین راستا ضمن توسعه مستمر ناوگان CRJ با توجه به نیاز کشور و به منظور تکمیل زنجیره تامین از سال ۱۴۰۳ بهره مندی از هواپیماهای با ظرفیت بالاتر و برد پروازی بیشتر در دستور کار قرار گرفت که پس از انجام بررسی های فنی، اقتصادی و عملیاتی بوئینگ ۷۳۷ به عنوان بهترین گزینه ممکن انتخاب و به ناوگان عملیاتی شرکت اضافه گردید.

با انجام این امر فصلی نو در توسعه شبکه پروازی شرکت و اتصال فرودگاه های منطقه ای به فرودگاه های اصلی و ارتباط فرودگاه های مذکور به مقاصد جدید داخلی و بین المللی آغاز گردید . که در سایه عنایات پرودگار ، تلاش جوانان کوشا و با استعداد میهن عزیزمان در کنار متخصصین با تجربه و پیشکسوتان این حوزه ادامه خواهد یافت.

شرکت هواپیمایی پارس در سال ۱۳۹۴ تحت عنوان ثبتی شرکت پارس اقیانوس کیش در قالب شرکت سهامی خاص با هدف راه اندازی اولین خط هوایی تمام منطقه ای کشور تاسیس گردید.

این شرکت با جذب سرمایه از جانب بخش خصوصی و افزایش سرمایه ، پس از چندین سال مطالعه و بررسی ابعاد دقیق توانایی و ظرفیت انواع هواپیماها و در نظر گرفتن تناسب آنها با شرایط اقلیمی ایران و کشورهای منطقه، اقدام به اجرایی نمودن طرح خود از طریق به کارگیری هواپیماهای جت CRJ ۲۰۰، ساخت کمپانی معظم و خوشنام بمباردیه کشور کانادا نمود و در حال حاضر به عنوان تنها اپراتور این نوع هواپیما در کشور محسوب می گردد. همچنین با عملیاتی شدن شرکت هواپیمایی پارس و تربیت خلبانان ، کادر پرواز و نیروهای متخصص فنی و عملیاتی داخلی عملا دانش فنی جدید در حوزه خانواده هواپیماهای بمباردیه در



● بیانیه ماموریت

و تخصص نیروی انسانی در کنار اعتماد سهامداران و رضایت مشتریان مهمترین دارایی شرکت محسوب می‌گردد و پارس ایر همواره در راستای حفظ و ارتقاء این دارایی ارزشمند خواهد کوشید.

پارس ایر متعهد به رهبری توسعه پایدار پروازهای منطقه‌ای ایران با ارائه خدمات در حوزه صنعت حمل و نقل هوایی ملی و بین‌المللی با اولویت امنیت و رعایت استانداردهای روز جهانی، جهت ارائه خدمات منظم و اقتصادی به آحاد جامعه می‌باشد. در این راه، تعهد

● پارس ایر با شعار تجاری

به راحت ادامه بده...



توسعه مستمر و همه جانبه را سر لوحه کار خود قرار داده است.

پروازهای برنامه ای:

پارس ایر با در نظر گرفتن اهداف خود و نیازسنجی‌های انجام شده، با لحاظ اولویت‌های اعلامی از جانب سازمان هواپیمایی کشور، اقدام به برقراری پروازهای منظم برنامه‌ای به مقاصد گوناگون می‌نماید.

مسافری محترم می‌توانند رزرواسیون پروازهای برنامه‌ای پارس ایر را بصورت مستقیم از طریق WWW.PARSAIR.IR و همچنین دفاتر خدمات مسافرتی طرف قرارداد و سامانه‌های معتبر رزرواسیون تهیه نمایند.

همچنین مرکز تماس پارس ایر به شماره ۰۹۰۲۱۲۸۵۴۵۹ پاسخگوی هر گونه پرسش مسافری در خصوص رزروهای انجام شده می‌باشد.

پروازهای اختصاصی:

هواپیمایی پارس با توجه توجه به نوع هواپیماهای به کار گرفته شده، یکی از مناسب‌ترین گزینه‌های موجود جهت انجام پروازهای اختصاصی، علی‌الخصوص جهت تیم‌های ورزشی، اشخاص و هیاتهای مختلف تجاری، فرهنگی و سیاسی کمتر از ۵۰ نفر در مسیرهای داخلی و خارجی می‌باشد.

در همین راستا پارس ایر با اختصاص ظرفیت ویژه‌ای از ناوگان خود به این بخش از نیاز بازار، آمادگی دارد که در کوتاهترین زمان ممکن اینگونه پروازهای موردی را برنامه ریزی و اجرا نماید.

شما تا بهره‌مندی از مزایای انجام پرواز اختصاصی خود فقط یک تماس تلفنی فاصله دارید: ۰۲۱۴۹۹۶۵۰۰۰ - ۰۹۱۹۸۱۶۵۵۱۲

برخی از تیم‌های ورزشی که تاکنون افتخار میزبانی آنان را داشته‌ایم.



مرسولات پستی:

شما می‌توانید مرسولات پستی خود را از طریق مراجعه به ایستگاه‌های هواپیمایی پارس با خیالی آسوده در اسرع وقت به مقاصد مختلف شبکه پروازی پارس ایر ارسال نمایید.

پارس هالیدی:

مجموعه مسافرتی همگامان سفرهای تعطیلات پارس (پارس هالیدی) با اخذ مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی به منظور تکمیل زنجیره تامین نیاز مشتریان و توسعه گردشگری مقاصد پروازی هواپیمایی پارس راه اندازی گردیده و از جمله فعالیتهای آن می‌توان به تهیه بسته‌های مسافرتی، خدمات ویزا و ترانسپورت، تامین تسهیلات مالی خدمات مسافرتی، گردشگری سلامت و نظایر آن اشاره نمود.



با تعطیلات سفر خود را
با پارس کامل کنید



PARSAIR +



بلیط . هتل . ویزا

TICKET . HOTEL . VISA

ترانسپورت و اجاره خودرو

TRANSPORTATION AND RENT CAR

تسهیلات مالی خدمات مسافرتی

بیمه مسافرتی

TRAVEL INSURANCE

پرواز های اختصاصی

VIP & CIP FLIGHTS



دفتر تهران:

میدان آزادی، کنار گذر لشگری، بین سوم و چهارم
ساختمان مرکز آموزش معراج، طبقه پنجم
تلفن: ۴۹۶۵۵۵۵-۰۲۱ داخلی: ۵۰۶

دفتر شیراز:

خیابان سید جمال الدین اسفدآبادی (پوستچی)
ساختمان پارس ایر
تلفن: ۳۲۳۰۳۸۱۵-۰۷۱
www.parsholidays.ir

مسیرهای پروازی پارس ایر

PARS AIR ROUTE MAP

مسیرهای پروازی فصلی

یزد نجف	کرمان نجف
اصفهان مسقط	کیش بغداد
ساری اکتاوو	شیراز تفلیس
تهران آلماتی	شیراز باتومی
بندر مسقط	مشهد بغداد

مسیرهای پروازی موجود

تهران اهواز	تهران شیراز
تهران گچساران	تهران کیش
تهران ماهشهر	تهران چابهار
تهران یزد	تهران یاسوج
شیراز تبریز	تهران ایرانشهر
شیراز مشهد	تهران آغاچاری
شیراز نجف	تهران بیرجند
مشهد نجف	تهران عسلویه
آبادان مشهد	تهران کرمان
بندر ابوموسی	تهران آبادان



Actual flight مسیرهای پروازی موجود
Seasonal flight مسیرهای پروازی فصلی



Pars Air Fleet



EP-PAA



EP-PAB



EP-PAC



EP-PRA

CRJ-200



EP-PAM

Boeing 737-300



EP-PAO

Boeing 737-400

ناوگان هواپیمایی پارس

www.parsair.ir
[Instagram.com/parsair.official](https://www.instagram.com/parsair.official)



داستان نشان تجاری (LOGO) پارس ایر

نشان تجاری ما نمایانگر اهداف، دل مشغولی‌ها و هویت تک تک اعضای مجموعه هواپیمایی پارس و قصه بلند پروازی‌ها، باورها و دغدغه‌های آن‌هاست.

این طرح الهام گرفته از قسمت انتهایی بال هواپیما های نسل جدید (Winglet) می باشد. قطعه کوچکی که تفاوت‌های بزرگی را خلق می کند. همان‌طور که وینگلت با وجود سادگی موجب بهبودی شگرف در کارایی و اثربخشی هواپیماها گردیده، شرکت پارس ایر نیز به عنوان عضوی جوان و تازه نفس در صنعت هوانوردی، باور دارد که با کمک هواپیماهای منطقه‌ای خود می‌تواند آغازگر فصلی جدید در توسعه‌ی پایدار و متوازن صنعت حمل و نقل کشور عزیزمان باشد.

همچنین در راستای تقویت ارزش های بنیادین شرکت، در نشان تجاری پارس ایر از رنگ آبی، نماد اعتماد، جدیت و دانش و رنگ قرمز به نشانه ی اراده و شوق، به عنوان ترکیب رنگ سازمانی استفاده گردیده است.





شیراز النَّجف الأشرف

SHIRAZ
NAJAF

پروازهای مستقیم هفتگی **هواپیمایی پارس**
فروش در کلیه دفاتر خدمات مسافرتی معتبر

الرحلات المباشرة الأسبوعية **شركة طيران پارس**
البيع في كافة المكاتب خدمات سفر موثوقة



PARSHOLIDAYS.IR



+98 71 3230 3815

آشنایی با خانواده سی . آر . جی

CRJ FAMILY

امروزه از هواپیماهای خانواده سری CRJ به عنوان موفق ترین پروژه ساخت هواپیماهای منطقه ای در جهان یاد می شود، که تا کنون حدود ۱/۶ میلیارد نفر مسافر توسط این سری هواپیماها در جهان جابجا شده اند و تقریباً هر ۱۰ ثانیه یک هواپیمای CRJ در نقطه ای از جهان در حال نشست و برخاست می باشد.

همانگونه که در شماره قبلی نشریه به تفصیل بیان گردید (رجوع شود به آرشیو نشریه الکترونیک مجله پروازی پارس (PARSAIR.IR) در سال ۱۹۸۶ بمباردیه پس از ۴۵ سال حضور موفق در حوزه های ریلی و هوایی با خرید شرکت CANADAIIR وارد صنعت هوانوردی گردید. پس از تجربه موفق توسعه بیزنس جت های پهن پیکر CHALLENGER و هواپیماهای دوزیست (خاکی - آبی) CL-۲۱۵ در سال ۱۹۸۹ بمباردیه پس از مطالعات امکان سنجی فراوان طرح انقلابی خود را جهت توسعه حمل و نقل هوایی منطقه ای، تحت عنوان CANADAIIR REGIONAL (JET CRJ) آغاز نمود. هدف این طرح در ابتدا تولید جت های ۵۰ نفره جهت اتصال شهرهای کوچک به شهرهای اصلی و مراکز عمده پروازی با بکارگیری آخرین دستاوردهای تکنولوژیک و مهندسی هوافضا بود و لیکن موفقیت این طرح آنچنان چشم گیر بود که پس از ارائه گونه ۵۰ نفره این نوع هواپیما تحت عنوان CRJ-۲۰۰/۱۰۰ در سال ۱۹۹۲، به ترتیب در سال ۱۹۹۷ گونه ۷۰ نفره CRJ۷۰۰، در سال ۲۰۰۰ گونه ۸۶ نفره CRJ۹۰۰ و در سال ۲۰۰۷ گونه ۱۰۰ نفره این خانواده تحت عنوان CRJ۱۰۰۰ به بازار ارائه گردید.

CRJ 200

آشنایی با خانواده سی . آر . جی ۲۰۰

• مشخصات فنی این نوع هواپیما:

- فاصله نوک دو بال : ۲۱/۲۱ متر
- طول: ۲۹/۸ متر
- ارتفاع: ۶/۲ متر
- تعداد صندلی کابین: ۵۰ نفر
- بیشینه سرعت ۰/۸۵ ماخ (۸۶۰ کیلومتر بر ساعت)
- حداکثر مسافت پرواز: ۳۱۴۸ کیلومتر
- حداکثر ارتفاع: ۱۲۴۵۰ متر / ۴۱۰۰۰ پا
- موتور: GENERAL ELECTRIC CF3-34B2

۲ موتور توربو فن این هواپیما که ساخت آمریکا می باشد مخصوص عملیات در شرایط آب و هوایی گرم و مرتفع طراحی گردیده و دارای همخوانی کامل با شرایط جغرافیایی ایران می باشد. این هواپیما قادر به انجام عملیات نشست و برخاست در باندهای کوتاه به طول ۱۵۰۰ و ۱۹۰۰ متر و با ارتفاع حداکثر ۱۰۰۰۰ متر از سطح دریا می باشد و به این ترتیب تقریباً قادر به خدمات رسانی به کلیه فرودگاه های ایران و منطقه می باشد.

این هواپیما دارای دو سیستم مدیریت پروازی (FMS) ساخت شرکت ROCKWELL COLLINS آمریکا می باشد که در کنار دو سیستم موقعیت یابی داخلی هواپیما (IRS) و موقعیت یابی ماهواره ای (GPS) دقت عملکرد این هواپیما را به ۰/۳ مایل جهت انجام طرح های تقرب فرودگاهی افزایش داده است. همچنین بهره مندی از سیستم هدایت گر فرود در شرایط دید کم، امکان فرود در شرایط دید حداقل کمتر از ۱۰۰ متر را برای خلبان فراهم نموده است.

THE BOMBARDIER CRJ100 AND CRJ200 (PREVIOUSLY CANADAIIR CRJ100 AND CRJ200) IS A REGIONAL JET DESIGNED AND MANUFACTURED BY BOMBARDIER AEROSPASE SINCE 1991, THE FIRST OF THE BOMBARDIER CRJ FAMILY.

IN THESE DAYS, CRJ FAMILIES ARE THE MOST SUCCESSFUL REGIONAL AIRCRAFT PROJECT IN THE WORLD. ABOUT 1.6 BILLION PASSENGERS HAVE BEEN TRANSPORTED BY THIS SERIES OF AIRCRAFT IN THE WORLD. AND ALMOST EVERY 10 SECONDS A CRJ AIRCRAFT LANDS AND TAKES OFF SOMEWHERE IN THE WORLD.



VARIANT	CRJ700	CRJ900	CRJ1000	VARIANT
کابین خلبان (خدمه)	2	2	2	COCKPIT CREW
کابین (خدمه)	2-3	2-3	2-3	CABIN CREW
تعداد صندلی کابین	66 TO 78	76 TO 90	97 TO 104	SEATING
طول	106 FT 1 IN/32.3 M	118 FT 11 IN/36.2 M	128 FT 5 IN/39.1 M	LENGTH
ارتفاع کابین	24 FT 10 IN/7.6 M	24 FT 7 IN/7.5 M	24 FT 6 IN/7.5 M	HEIGHT
فاصله نوک دو بال	76 FT 3 IN/23.2 M	81 FT 7 IN/24.9 M	85 FT 11 IN/26.2 M	WINGSPAN
(×2) موتور	GE CF34-8C5B1	GE CF34-8C5	GE CF34-8C5A1	ENGINES(2X)
بیشینه سرعت	0.825 MACH (473KN,876KM/H)	0.82 MACH	(470 KN , 871 KM/H)	CRUISE
حداکثر ارتفاع	41,000 FT / 12,479 M	41,000 FT / 12,479 M	41,000 FT / 12,479 M	CEILING
حداکثر مسافت پرواز	1,378 NM / 2,553 KM (ER)	1,553 NM / 2,876 KM (LR)	1,622 NM / 3,004 KM (ER)	RANGE

CRJ 700, CRJ 900, CRJ 1000

سری سی . آر . جی ۷۰۰

در اواخر دهه ۱۹۹۰ با توجه به تجربه مثبت هواپیماهای CRJ۱۰۰/۲۰۰ و تقاضای جدید بازار، تولید نخستین سری CRJ۷۰۰ با ظرفیت ۷۰ نفر آغاز شد، که اولین پرواز خود را در سال ۱۹۹۹ انجام داد و خیلی زود به دنبال آن سرهای CRJ۹۰۰ و CRJ۱۰۰۰، که از سری های بهینه شده و با ظرفیت حمل مسافر بیشتری بودند معرفی شدند.

سری سی . آر . جی ۹۰۰ و ۱۰۰۰

با الهام گرفتن از سری CRJ۷۰۰ و بزرگ تر کردن بدنه آن، سری جدیدی بنام CRJ۹۰۰ متولد شد و جلوه های تازه به این نوع از هواپیما داد بطوری که با اضافه کردن نوارهای لبه جلویی بال ها عریض تر شدند. دم هواپیما با طراحی دوباره کشیده تر و چهار ضلعی تر شد. کف کابین ۲ اینچ پایین آمده که با نزدیک تر شدن پنجره ها به ارتفاع سطح چشم، دید بیرونی از پنجره های داخل کابین بهتر شدند. یک فن چرخشی در کابین برای کمک به سرمایش و گرمایش قرار گرفت. با بهره گیری از یک موتور HONEYWELL RE۲۲۰ توان APU را افزایش داده و باعث خنک شدن بهتر و محدودیتهای کمتر در روشن شدن و ارتفاع گرفتن فراهم شد. در سال ۲۰۰۷ با اضافه کردن ظرفیت CRJ۹۰۰ به ۱۰۰ صندلی، هواپیمایی با نام CRJ۱۰۰۰ عرضه شد که اولین پرواز خود را در سال ۲۰۰۹ به انجام رساند.



آشنایی با خانواده بوئینگ ۷۳۷

Boeing 737

شرکت هواپیماسازی بوئینگ پس از عرضه اولین سری هواپیماهای جت مجهز مسافربری خود تحت عنوان سری ۷ و عرضه دو مدل موفق ۷۰۷ و ۷۲۷ که به ترتیب با ۴ و ۳ موتور کار می‌کردند، به فکر هواپیمایی افتاد که با تعداد موتور کمتر بتواند در مسیرهای کوتاه مورد استفاده قرار بگیرد که نتیجه این تفکر موجب طراحی و تولید هواپیمای مدل ۷۳۷ شد که انقلابی در زمینه توسعه هواپیمای دو موتوره ایجاد نمود. اولین سری بوئینگ ۷۳۷ به عنوان یک هواپیمای جت مسافربری باریک پیکر «narrow body» (هواپیماهایی که دارای یک راهرو بوده و عرض آنها از ۴ متر تجاوز نمی‌نماید و حداکثر ۶ صندلی در هر ردیف دارند) در سال ۱۹۶۷ اولین پرواز خود را با موفقیت انجام داد و خط هوایی لوفتانزا به عنوان اولین کاربر، این سری هواپیماها را از سال ۱۹۶۸ به خدمت گرفت. همچنین این هواپیما اولین جت مسافری بوئینگ بود که تنها به ۲ خلبان جهت پرواز نیاز داشت.

نسل‌های مختلف بوئینگ ۷۳۷

FRIST GENERATION

نسل اول

نسل اول بوئینگ ۷۳۷ شامل سری ۱۰۰ و ۲۰۰ بود که دارای ۸۵ تا ۱۳۰ صندلی بودند.

CLASSIC GENERATION

نسل کلاسیک

دومین نسل بوئینگ ۷۳۷ سری کلاسیک نامگذاری شد که شامل سری ۳۰۰ - ۴۰۰ و ۵۰۰ می‌باشد که به ترتیب از سال ۱۹۸۴ و ۱۹۸۸ به عرصه خدمات رسانی وارد شدند.

این نسل با تغییر موتور و سیستم اویونیک مصرف بهینه ای در مصرف سوخت داشته و امکان حمل مسافر بیشتر در مسافت های طولانی تر را نسبت به نسل قبلی فراهم فراهم می نمود و نمونه های مختلف آن دارای ۱۱۰ تا ۱۶۸ صندلی بودند.

NEXT GENERATION

نسل بعدی

نسل سوم بوئینگ ۷۳۷ شامل سری های ۶۰۰-۷۰۰-۸۰۰-۹۰۰ با موتور بهبود یافته به مصرف سوخت بهینه تر با بال های بزرگ تر و کابین پیشرفته glass cockpit تحت نام نسل بعدی N.G در سال ۱۹۹۳ به بازار معرفی شد. این هواپیماها دارای ۱۰۸ تا ۲۱۵ صندلی بودند.

MAXIMUM PROFIT GENERATION

نسل MAX

چهارمین و جدیدترین نسل بوئینگ ۷۳۷ شامل سری های MAX ۷-۸-۹-۱۰ می باشد. این نسل از سال ۲۰۱۷ وارد خدمات رسانی گردید و به عنوان مدرن ترین بوئینگ ۷۳۷ دارای ۱۳۸ تا ۲۰۴ صندلی در سری های گوناگون می باشد - آیرودینامیک پیشرفته - وینگلت منحصربه فرد - جدیدترین نسل ناوبری هوایی - کاکپیت جدید و نوپروازای خاص کابین از مهم ترین ویژگی های این نسل به شمار می رود.

خانواده بوئینگ ۷۳۷ به عنوان پرفروش‌ترین جت مسافری مدرن در جهان محسوب می‌گردد. تا کنون بیش از ۱۱۵۷۵ هواپیما از این خانواده در نسل‌های مختلف ساخته شده که بیش از ۸۰۰۰ فروند آن هم اکنون در خطوط هوایی بیش از ۲۰۰ کشور فعال می‌باشند و به طور متوسط هر ۱/۵ ثانیه یک بوئینگ در حال نشست یا برخاست در سطح جهان می‌باشد و بالغ بر ۳۱ درصد کل پروازهای مسافری جهان توسط این نوع هواپیما انجام می‌شود.



BOEING 737 -CLASSIC

● مشخصات خانواده بوئینگ ۷۳۷ کلاسیک

VARIANT	300	400	500	VARIANT
کابین خلبان (خدمه)	2	2	2	COCKPIT CREW
کابین (خدمه)	3	3	3	CABIN CREW
تعداد صندلی کابین	140	159	122	SEATING
طول	33.400 M	36.400 M	31 M	LENGTH
ارتفاع کابین	11.1 M	11.1 M	11.1 M	HEIGHT
فاصله نوک دو بال	28.9 M	28.9 M	28.9 M	WINGSPAN
موتور (2×)	CFM 56-3C-1	CFM 56-3C-1	CFM 56-3C-1	ENGINES(2X)
بیشینه سرعت	876 KM/H	876 KM/H	876 KM/H	CRUISE
حداکثر ارتفاع	11.278 M	11.278 M	11.278 M	CEILING
حداکثر مسافت پرواز	4.176 KM	3.820 KM	4.398 KM	RANGE

شعاع پروازی پارس ایر از فرودگاه های مختلف کشور

PARS AIR FLIGHT'S RANGE FROM DIFFERENT AIRPORTS OF IRAN

CRJ-200



TEHRAN

BOEING-737



TEHRAN



SHIRAZ



SHIRAZ



ISFAHAN



ISFAHAN



مراد لیست کرفار خطی شیراز

آشنایی با مشاغل هوانوردی: بخش نهم



رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی Station Chief

یکی از مهمترین مسئولیت‌های یک شرکت هواپیمایی رئیس ایستگاه آن شرکت در فرودگاه می‌باشد که زیر مجموعه اصلی واحد عملیات زمینی آن شرکت است. در واقع در چارت سازمانی شرکت‌های هواپیمایی یکی از شاخه‌های اصلی واحد عملیات زمینی است که رئیس ایستگاه زیر شاخه اصلی آن است.

رئیس ایستگاه:

وقتی هواپیمایی از باند فرودگاه بلند می‌شود، همه نگاه‌ها به آسمان است، اما کمتر کسی به تیم بزرگی فکر می‌کند که در زمین، با دقت و هماهنگی بالا، این پرواز را ممکن کرده است. از لحظه‌ای که هواپیما در فرودگاه فرود می‌آید تا زمانی که دوباره اوج می‌گیرد، ده‌ها نفر در بخش‌های مختلف در حال کارند تا همه‌چیز دقیق و بدون مشکل پیش برود. رئیس ایستگاه هدایت‌گر اصلی این عملیات پروازی است.

رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی مسئولیت کلی عملیات پروازی در فرودگاه را بر عهده دارد. او باید اطمینان حاصل کند که تمامی بخش‌ها، از پذیرش مسافران تا بارگیری و سوخت‌گیری، به‌درستی کار خود را انجام دهند. این نقش نیاز به تصمیم‌گیری‌های لحظه‌ای و مدیریت شرایط پیش‌بینی نشده مانند تأخیرها، تغییرات آب و هوایی یا مشکلات عملیاتی دارد. رئیس ایستگاه علاوه بر هماهنگی بین تیم‌های مختلف، مسئول ایجاد ارتباط مؤثر میان شرکت هواپیمایی، برج مراقبت و دیگر واحدهای فرودگاهی است تا پروازها بدون مشکل انجام شوند. بخش‌های خدمات مسافر، جامه‌دان و بار و رمپ زیر نظر مستقیم ایشان فعالیت دارند.

وظایف رئیس ایستگاه:

- بررسی صورت حساب‌های پروازی و فرودگاهی
- شرکت در جلسات هفتگی با هندلینگ کننده
- شرکت در جلسات فرودگاهی جهت هماهنگی بین شرکت و فرودگاه
- تجزیه و تحلیل تاخیر در پروازها به نسبت هواپیما و مسافر
- پاسخگویی به مسافریین و واحدهای فرودگاهی
- سرپرستی و نظارت بر عملکرد نیروهای تحت سرپرستی و پاسخگویی در مورد عملکرد واحد



شرایط احراز پست رییس ایستگاهی:

- دارای مدرک تحصیلی حداقل لیسانس
- آشنایی کامل به زبان انگلیسی و رایانه
- دارا بودن مدرک دوره‌های فروش و خدمات فرودگاهی
- دارای سابقه مفید و مرتبط که حداقل ۲ سال آن در عملیات زمینی می باشد
- آشنا به GOM, COM, AHM, DGR و سایر مقررات یاتا و الزامات مربوط به حمل و نقل زمینی و سوار شدن به مسافران
- مهارت‌های ارتباط نوشتاری و کلامی عالی
- توانایی رسیدگی به مسئولیت های متعدد و متنوع
- دارا بودن مدارک دوره‌هایی در زمینه ایمنی هواپیما، عامل انسانی، مقررات خوب خطرناک، حمل و نقل مسافر، حمل بار، بارگیری و نظارت هواپیما، سیستم مدیریت ایمنی، فروش مسافر، وزن و تعادل
- قدرت بیان و روابط عمومی بسیار قوی
- قادر به تصمیم‌گیری لحظه‌ای در شرایط بحرانی

- به نحوی که از هرگونه تاخیر جلوگیری نماید.
- حصول اطمینان از حسن برنامه‌ریزی و اجرای امور مربوط به خدمات مسافر و مشتریان ویژه، بیمار، ناتوان ، کودکان بدون همراه و
- اطمینان از حسن برنامه ریزی و عملکرد واحد کنترل ظرفیت و اوزان.
- حصول اطمینان از حسن برنامه ریزی و اجرای امور مربوط به خدمات جامه دان و بار.
- اطمینان از استفاده صحیح از اسناد و اوراق بهادار و مر تبط با امور مالی و ارسال به موقع گزارشات مرتبط با آنها به دفتر مرکزی.
- دریافت و ارسال به موقع اطلاعات و گزارشات مرتبط پروازی از وبه دفتر مرکزی.

همانگی جهت کلاس های آموزشی برای پرسنل

- نظارت بر گزارش های درآمدی
- نظارت بر قسمت فروش و بازاریابی مسیر پروازی در ساعات مختلف فرودگاه
- نظارت بر خدمات هندلینگ کننده و انجام جلسات جهت رفع مشکل
- نظارت بر پرسنل خدمات مسافر و خدمات رمپ و جامه‌دان
- نظارت بر انجام نامه نگاری بین ایستگاه و فرودگاه
- سرپرستی و نظارت بر هندلینگ مسافر، بار، رمپ و کترینگ در ایستگاه مربوطه.
- هدایت و نظارت بر امور مربوط به مذاکرات و انعقاد قراردادهای هندلینگ در ایستگاه مربوطه.
- دریافت و بروزرسانی دستورالعمل‌ها و مقررات عملیات زمینی (خدمات فرودگاهی) و ایمنی و تضمین کیفیت و نظارت و اطمینان از اجرای آنها در ایستگاه مربوطه.
- شناسایی انحرافات از استانداردها و اصلاح آنها و گزارش آنها به واحد ایمنی و تضمین کیفیت.
- اطمینان از حسن برنامه ریزی و اجرای امور به پشتیبانی و عملیات رمپ براساس اصول ایمنی

سفرنامه نوعی نوشته است که یک مسافر، گردشگر یا جهان‌گرد، درباره تجربیات خود در طول سفرش می‌نویسد. این متون می‌توانند شامل مشاهدات درباره جغرافیا، فرهنگ، آداب و رسوم، بناهای تاریخی، مردم و ویژگی‌های خاص یک منطقه باشد. سفرنامه‌ها از منابع دست اول و مهم تاریخی هستند و تحلیل آن‌ها می‌تواند ما را به اطلاعات ارزنده‌ای از ابعاد مختلفی چون اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و تاریخی برساند، چرا که نگاه یک جهان‌گرد با آداب، رسوم، اعتقادات و فرهنگ متفاوت به شهر و کشور ما سبب شده است تا اطلاعاتی در این کتب نگارش شوند که اغلب از نگاه یک فرد ایرانی قابل نگارش به نظر نمی‌رسید. سفرنامه‌ها علاوه بر آن‌که از بعد تاریخی، شهرسازی و امثال آن ما را با شیراز در قرون مختلف تاریخی آشنا می‌کند؛ ما را با ایرانی آشنا می‌سازد که از نگاه یک فرد خارجی به تصویر کشیده شده است، بنابراین اغلب سفرنامه‌نویسان آن‌چه را که برای آن‌ها جالب توجه بود را به رشته تحریر درآوردند که این نگاه می‌تواند حتی نظر شخصی او راجع به ایران و ایرانیان باشد. شیراز در طول تاریخ همواره مورد توجه جهان‌گردان و نویسندگان بوده است، چه در روزگاری چون دوره آل بویه، آل اینجو، آل مظفر و زندیه که پایتخت ایران بود و چه در دیگر اعصار تاریخی. خوش‌بختانه، یادداشت‌های جهان‌گردان از آن‌چه که در این شهر، نظرشان را به خود جلب کرده بود به عنوان منبعی موثق از هر دوره تاریخی برای ما ثبت و ضبط شده‌است و بنابراین می‌توان با در کنار هم قرار دادن این متون به طور سلسله وار به تصویری کلان از منظر فرهنگ آداب و رسوم تاریخ و غیره شهر شیراز دست یافت. از آن‌جا که تعداد سفرنامه‌های ترجمه شده و نشده در رابطه با این شهر قابل توجه است، می‌توان از میان آن‌ها چند مورد را بر اساس هر دوره تاریخی برگزید:

شیراز از نگاه جهان‌گردان و سفرنامه‌نویسان

امیرحسین حکمت نیا

شیراز از بزرگترین شهرهای اقلیم پارس است. در میان شهر و در نزدیکی بازار، بیمارستان بزرگی تأسیس شده است. این بطوطه جهان‌گرد مراکشی، دو مرتبه بین سال‌های هفتم و بیست و هفت و هفتم و چهل و هشت قمری از شیراز در دوره آل اینجو و آل مظفر دیدن کرد و اطلاعات ارزشمندی از شهر و اشخاص آن ثبت کرده است. او درباره شیراز چنین نوشته است: در این شهر نظم و ترتیب عجیبی حکم‌فرما است، شیراز شهری قدیمی، وسیع، مشهور، آباد و دارای باغ‌های عالی و چشمه سارهای پر آب و بازارهای بدیع و خیابان‌های خوب است. در مشرق زمین شهری از لحاظ زیبایی، باغ‌ها، آب‌ها و زیبایی مردم به پای دمشق نمی‌رسد مگر شیراز. در دوره تیموریان در دوره حکمرانی اوزون حسن آق‌قویونلو، چندین تن از گردشگران، مأموران سیاسی و تجار ونیزی از ایران دیرن کردند. جوزفا باربارو فردی ایتالیایی، شهر شیراز را

شیراز در سال هفتاد و چهار قمری در زمان عبدالملک مروان خلیفه اموی به دست محمد بن یوسف برادر حجاج بن یوسف ثقفی حکمران اموی بنا شد. محمد بن احمد مقدسی در سال سیصد و هفتاد و شش قمری برای نوشتن کتاب خود از ساحل هند تا آندولوس در اسپانیا سفر کرد. در خصوص شیراز در دوره آل بویه، او شیراز را با یک فرسنگ وسعت و بازارهای تنگ و پرجمعیت توصیف کرده است. قنات‌های شیراز و کاخ سیصد و شصت اتاقی و باغ عضدالدوله دیلمی، کتابخانه و مسجد جامع عتیق از جمله مواردی است که نظر مقدسی را به خود جلب کرده است. مقدسی تعداد دروازه‌های شهر را نیز عنوان کرده است. در همین دوره ابی عبدالله محمد بن احمد بنی ابی بکر البناء سورانی در سال سیصد و هفتاد و پنج قمری، جهان‌گردی خود را از سوریه آغاز کرد و درباره شیراز چنین نوشته است: شهر





زند در نبود او در شیراز بود. او یک سوم شهر را مأمور و باقی را خرابه و زمین زراعی عنوان کرده است. فرانکلین در سال هزار و دویست و یک قمری و پس از فوت کریم خان در دوره زندیه به شیراز سفر کرد. او ساخت بارویی با محیط یک فرسنگ از آجر با هفت و نیم متر ارتفاع و هر هشتاد قدم یک برج دیده‌بانی عنوان کرده است.

دوره قاجار اگرچه شیراز دیگر پای‌تخت نبود اما جزو مهم‌ترین شهرهای اقتصادی و تجاری ایران شمرده می‌شد، شهری که پس از انتقال پای‌تخت به تهران هنوز شکوه خود را حفظ کرده بود در این دوره سفرنامه‌نویسان بسیاری به ایران و شیراز سفر کردند: گاسپار دروویل، ویلیام اوزلی، ادوارد براون، موسیوچریکوف روسی، اوژن فلاندن، پیرلوتی و مادام دیولافوا از سفرنامه‌نویسان این دوره بودند که اطلاعات و تصاویر بسیار مفیدی از شیراز روزگار قاجاریه به جای گذاشته‌اند. در این دوره با ظهور عکاسی در اواخر دوره قاجار، علاوه بر متن و نقاشی، عکس‌برداری نیز به کمک سفرنامه‌نویسان آمد.

در دوره پهلوی، آسانی سفر با اتومبیل، افزایش خدمات رفاهی و پیشرفت تکنولوژی، سفرنامه‌نویسی، نقشه‌برداری، عکاسی، فیلم‌برداری و عکس‌هوایی را وارد مرحله تازه‌ای از ثبت و ضبط کرد. در این دوره، سفرنامه‌نویسانی چون فرد ریچارد انگلیسی در سال هزار و سیصد و نه خورشیدی به شیراز سفر کرد. او شیراز را این‌گونه توصیف کرده است: شیراز زیباترین گوهر ایران مهد دانش

و جایگاه شعر و گل و بلبل است. شین وادا و آلبرت کان از دیگر سفرنامه‌نویسان و عکاسان دوره پهلوی‌اند. شیراز در طول تاریخ نه فقط یک شهر، بلکه نمادی از تمدن فرهنگ و هنر ایرانی بوده است. بررسی سفرنامه‌ها نشان می‌دهد که این شهر همواره مورد توجه جهانیان بوده و در قلب خاطرات آنها جاودانه شده است.

این‌گونه توصیف کرده‌است: شیراز مردمی بی‌شمار دارد و پر است از بازرگانان زیرا تمام کسانی که از نواحی شمال یعنی هرات سمرقند و نسا می‌آیند و راه پارس را در پیش می‌گیرند و از شیراز می‌گذرند. واردات این شهر، جواهرات و غیره است. این شهر با دیوارهای گلی و خندق‌های گود و دروازه‌های مناسب محصور است. تعداد خانه‌های شیراز دویست هزار و شاید بیشتر باشد. بنابر نوشته‌های شاردن و جان اوگیلیبی از سفرنامه‌نویسان دوره صفویه، وسعت شیراز در دوره حکم رانی ترکمانان از هر دوره دیگری بیشتر بود، حتی وسعت شیراز در دوره قاجار هم به آن حد نرسید.

خوش‌بختانه در دوره صفوی تعداد بسیار زیادی از سفرنامه‌ها موجود است که اطلاعات بسیار گران‌بهای را در اختیار می‌گذارند که با مقایسه آن‌ها نیز می‌توان با قطعیت بیشتری در خصوص اطلاعات ارائه شده نظر داد. ژان اشترویس، تونو، کرنلی برون، توماس هربرت و فیگوروا نمونه‌هایی از سفرنامه‌نویسان دوره صفویه هستند. سفرنامه‌نویسان دوره صفویه، شیراز را باغ-شهری عظیم توصیف کردند که به نقل از سفرنامه توماس هربرت در شیراز، اغلب خانه‌ها باغ دارند که شبیه به جنگلی است مملو از درختان سرو و چنار. جملی کاری، جمعیت شیراز روزگار صفوی را بیست هزار نفر عنوان کرده است. رودی زیبا و کم آب در همه جای شهر جاری بود و در کانال‌های زیبایی سنگی از خیابان‌های باریک شهر می‌گذشت.

در دوره زندیه شیراز به عنوان پای‌تخت ایران برگزیده شد و ساخت ابنیه مستحکم و در خور کریم خان زند آغاز گردید. از سفرنامه‌نویسان دوره زندیه می‌توان به ویلیام فرانکلین و کارستن نیبور اشاره کرد که شیراز را با جزئیات خوبی به تصویر کشیدند. کارستن نیبور، جهان‌گرد آلمانی در سال هزار و صد و هفتاد و نه قمری به ایران سفر کرد و شیراز را در زمانی توصیف کرده است که صادق خان زند بیگلربیگ و جانشین کریم خان



شیراز

شیراز کلان‌شهری در ایران و مرکز استان فارس در جنوب

ایران است. جمعیت کلان‌شهر شیراز بر اساس سرشماری سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۱,۹۵۵,۵۰۰ تن بوده‌است که بر این اساس، شیراز پنجمین شهر بزرگ و پرجمعیت ایران و پرجمعیت‌ترین شهر جنوب کشور به‌شمار می‌رود.

شیراز در بخش مرکزی استان فارس، در ارتفاع ۱۴۸۶ متر از سطح دریا و در منطقه کوهستانی زاگرس واقع شده و آب و هوای معتدلی دارد. این شهر از سمت غرب به کوه دراک، از سمت شمال به کوه‌های بمو، سبزپوشان، چهل‌مقام و باباکوهی (از رشته‌کوه‌های زاگرس) محدود شده‌است.

بلدیۀ شیراز در سال ۱۲۹۰ خورشیدی، در زمان استانداری مهدی‌قلی هدایت تأسیس شد. شهرداری شیراز به ۱۱ منطقهٔ مستقل شهری تقسیم شده و جمعاً مساحتی بالغ بر ۲۴۰ کیلومتر مربع را شامل می‌شود. نام [شیراز] در کتاب‌ها و سندهای تاریخی، با نام‌های مختلفی نظیر: «تیرازیس»، «شیرازیس» و «[شیرازا]» به ثبت رسیده‌است. محل اولیۀ این شهر در محل قلعهٔ ابونصر بوده‌است. شیراز در دوران بنی‌امیه به محل فعلی منتقل می‌شود و به بهای نابودی شهر استخر — پایتخت قدیمی فارس — رونق می‌گیرد. این شهر در دوران صفاری، آل بویه و زندیه، پایتخت ایران بوده‌است. (در بخش بعدی کامل توضیح داده شده است، شیراز قدیم)

شیراز از دیرباز به واسطه مرکزیت نسبی‌اش در منطقه زاگرس

جنوبی و واقع‌شدن در یک منطقه به نسبت حاصل‌خیز، محلی طبیعی برای مبادلات محلی کالا بین کشاورزان، یک‌جانشینان و عشایر بوده‌است. همچنین این شهر در مسیر راه‌های تجاری داخل ایران به بندرهای جنوب مانند بندرعباس و بندر بوشهر قرار گرفته‌است. شیراز به سبب جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی، مذهبی و طبیعی فراوان، همواره گردشگران بسیاری را به سوی خود فرامی‌خواند. بیشینه مردم شیراز فارسی‌زبان هستند و به لهجۀ شیرازی سخن می‌گویند.

با بررسی‌های شورای جهانی صنایع دستی در بهمن ۱۳۹۸ شیراز به فهرست یونسکو برای شهرهای جهانی صنایع دستی افزوده شد. مجموعه وکیل از مهم‌ترین مجموعه بناهای عمومی زندیه در این شهر است که امروزه می‌توان در بازار آن از انواع صنایع دستی‌های شیراز بازدید کرد. آثار صنایع دستی این شهر دارای تنوع بسیاری است و نمی‌توان آن را شهری تکرارشیته‌ای در این حوزه معرفی کرد. تولید محصولات صنایع دستی در تمامی این رشته‌های با رعایت شاخصه‌های کیفیت، اصالت، پیشینهٔ تاریخی، مرغوبیت، نوآوری و خلاقیت نشان از توجه خاص هنرمندان و صنعتگران این شهر از به هنرهای دستی و پیوند عمیق تولیدات دست‌ساز در این منطقه با حیات فردی و اجتماعی مردمان آن دارد.

تولیدات چوبی از جمله خاتم‌کاری، که شاید بیش از تمامی هنرها در شیراز مشهور است، معرق کاری، منبت‌کاری چوب، صنایع دستی سفالی و سرامیکی، از جمله سفالگری، کاشی معرق، کاشی هفت‌رنگ، هنرهای فلزی از جمله نقره‌کاری و قلم‌زنی، دست‌بافته‌هایی چون گلیم و گبه، حصیر و بوریا، در کنار شیشه‌گری سنتی با پیشینهٔ وسیع تاریخی، نمدمالی، گچ‌بری،



چاه مسکی، گردشگاه چشمه سلمانی و گردشگاه هفت‌برم اشاره کرد.

از سوغات عمده شیراز می‌توان به آبلیمو، انار، انجیر، ترش‌جات، چرم، حصیر، حنا، خاتم‌کاری، خراطی، خرما، ریسندگی، زعفران، سفیداب، سنگ‌تراشی، شیشه‌گری، بهار نارنج، ظروف سفالی، عرقیات،

فلزکاری، قالی، کنده‌کاری، کیسه حمام، گبه، گلیم، کلوچه و مسقطی، نان یوخه، نان شیرین (نان چایی)، منبت‌کاری و نمد اشاره کرد.

شیراز دومین شهر ایران پس از تهران بود که دارای فرودگاه بین‌المللی شد. این فرودگاه در دوران پهلوی با نام فرودگاه بین‌المللی شیراز تأسیس شد که پس از پیروزی انقلاب اسلامی به نام «فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب» تغییر نام داد. فرودگاه شیراز پس از فرودگاه امام خمینی مجهزترین فرودگاه در سطح کشور محسوب می‌گردد.

در حال حاضر فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب شیراز با دارا بودن دستگاه‌های کمک ناوبری مدرن و کارآمد از قبیل دستگاه رادار PSR-SSR که یکی از پیشرفته‌ترین رادارهای دنیا است و همچنین دستگاه‌های ILS و NDB - DME - DVOR یکی از فرودگاه‌های ایمن و مجهز در سطح کشور بوده و پذیرای تمامی تایپ‌های پروازی است و به لحاظ سیستم‌های هواشناسی، ارتباطی و رادیویی از تجهیزات پیشرفته و قابل اطمینان برخوردار است. فرودگاه شیراز در اسفندماه سال ۱۳۸۹ خورشیدی به جمع چهار فرودگاه خودگردان کشور پیوست.



گیوه‌بافی و نیز نگارگری که از دیرباز نام این شهر را در میان مکتب‌های نقاشی ایران برجسته کرد، شیراز را در کنار سه شهر و روستای دیگر در ایران شایسته حضور در فهرست شهرهای جهانی صنایع دستی در سال ۲۰۲۰ میلادی کرد.

با تصویب شورای شهر شیراز و تأیید مجلس شورای اسلامی روز میانی

بهار، ۱۵ اردیبهشت به نام روز شیراز نام‌گذاری شده است. شیراز به عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز گردشگری و توریستی ایران مطرح بوده و با جاذبه‌های تاریخی فراوان برای گردشگران

داخلی و خارجی شناخته شده است. از جاذبه‌های تاریخی شهر شیراز می‌توان به آتشکده صمیکان، آرامگاه حافظ، آرامگاه خواجهی کرمانی، آرامگاه سعدی، ارگ کریم‌خان، باغ جهان‌نما، باغ ارم، باغ تخت، باغ چهل‌تن، باغ دلگشا، باغ عفیف‌آباد، باغ نارنجستان قوام، باغ هفت‌تن، خانه صالحی، چاه مرتاض علی، حمام باغ نشاط، عمارت باغ

ایلخانی، عمارت باغ نشاط، عمارت دیوانخانه، عمارت کلاه‌فرنگی باغ نظر، مسجد نصیرالملک، قصر ابونصر، قلعه کک‌ها، مدرسه آقاباباخان، مدرسه خان، موزه پارس، موزه هفت‌تنان و نقش برجسته بهرام در برم دلق اشاره کرد.

از جاذبه‌های طبیعی شهر شیراز می‌توان به باغ‌وحش شیراز،

باغ گل‌های شیراز، آبشار کوهمره سرخی، برم‌دلق، پارک قلعه‌بندر، پارک ملی بمو، باغ پرندگان شیراز، پیربناب، چشمه جوشک، چشمه خارگان، چشمه ریچی، دریاچه دشت ارژن، دریاچه مهارلو، رکن‌آباد، رودخانه قره‌آغاج، روستای قلات، کوه سبزپوشان، گردشگاه آتشکده، گردشگاه



هوش مصنوعی Artificial Intelligence

هوشی است که توسط ماشین ها ظهور پیدا می کند و در مقابل هوش طبیعی (که توسط جانوران شامل انسان ها) نمایش می یابد. اما پیش از هرچیز باید این موضوع را دانست که کلمه هوش، نشان دهنده امکان استدلال است و اینکه آیا هوش مصنوعی می تواند به توانایی استدلال دست یابد یا خیر، خود موضوع اختلاف محققان است.

زهره صاحبی

در صنعت و فضای آکادمیک کمک نمود.

شاخه‌های مختلف تحقیقات هوش مصنوعی حول اهداف به‌خصوصی متمرکز بوده و از ابزارآلات خاصی استفاده می‌کنند. اهداف سنتی تحقیقات AI شامل این مواردند: استدلال، نمایش دانش، برنامه‌ریزی، یادگیری، پردازش زبان طبیعی، ادراک و توانایی در جابجایی و دستکاری اشیاء.

تاریخچه

هوش مصنوعی
توسط فلاسفه و
ریاضی‌دانانی نظیر
جرج بول که
اقدام



کتاب‌های AI

پیشرو، این شاخه را به عنوان شاخه مطالعه بر روی «عوامل هوشمند» تعریف می‌کنند: هر سامانه‌ای که محیط خود را درک کرده و کنش‌هایی را انجام می‌دهد، شانسش را در دستیابی به اهدافش پیشینه می‌سازد. برخی از منابع شناخته شده از اصطلاح «هوش مصنوعی» جهت توصیف ماشینی استفاده می‌کنند که عملکردهای «شناختی» را از روی ذهن انسان‌ها تقلید می‌کنند، همچون «یادگیری» و «حل مسئله».

کاربردهای هوش مصنوعی شامل:

. موتورهای جستجو پیشرفته وب مثل گوگل
. سامانه توصیه‌گر که توسط یوتیوب، آمازون و نتفلیکس استفاده می‌شوند

. فهم زبان انسان‌ها مثل سیری، جمنای و آمازون الکسا)
. خودروهای خودران مثل تسلا

. هوش مصنوعی مولد یا خلاقیت محاسباتی مثل چت‌جی‌پی‌تی.
تولید اثر هنری مانند دال-ئی و میدج‌رنی
تصمیم‌گیری خودکار و رقابت در بالاترین سطوح سامانه‌های بازی استراتژیک همچون شطرنج و لگو
با بیشتر شدن توانایی ماشین‌ها، وظایفی که نیازمند «هوشمندی» هستند اغلب از تعریف AI برداشته می‌شود، پدیده‌ای که به آن اثر هوش مصنوعی گفته می‌شود. به عنوان مثال، فهم نوری کاراکتر را اغلب از چیزهایی که AI در نظر گرفته می‌شوند مستثنی می‌کنند، چرا که این فناوری تبدیل به فناوری عادی و روزمره‌ای شده است.

هوش مصنوعی در سال ۱۹۵۶ میلادی تبدیل به شاخه‌ای آکادمیک شد و در سال‌های پس از آن چندین موج خوش‌بینی را تجربه کرده و مجدد دچار امواج ناامیدی و کمبود بودجه شده که به آن «زمستان AI» می‌گویند. سپس فناوری‌های جدیدی در پی آن آمده و موفقیت و بودجه‌های تحقیقاتی این حوزه مجدداً احیا گشته‌اند. تحقیقات AI رویکردهای متفاوتی را از زمان تأسیسش امتحان کرده و آن‌ها را کنار گذاشته است، رویکردهایی مثل شبیه‌سازی مغز، مدل‌سازی حل مسئله توسط مغز انسان، منطق صوری، بانک‌های اطلاعاتی بزرگ دانش و تقلید رفتار جانوران. در اولین دهه‌های قرن ۲۱ میلادی، یادگیری ماشینی که شدیداً از آمار ریاضیاتی بهره می‌برد در این حوزه غلبه داشت و این فناوری اثبات کرد که به شدت موفق است و به حل چندین مسئله چالش‌برانگیز

به ارائه قوانین

و نظریه‌هایی در مورد

منطق نمودند، مطرح شده بود. با اختراع رایانه‌های

الکترونیکی در سال ۱۹۴۳، هوش مصنوعی، دانشمندان آن زمان را به چالشی بزرگ فراخواند. در این شرایط، چنین به نظر می‌رسید که این فناوری قادر به شبیه‌سازی رفتارهای هوشمندانه خواهد بود.

با وجود مخالفت گروهی از متفکران با هوش مصنوعی که با تردید به کارآمدی آن می‌نگریستند تنها پس از چهار دهه، شاهد تولد ماشین‌های شطرنج باز و دیگر سامانه‌های هوشمند در صنایع گوناگون شدیم.

حوزه پژوهش در زمینه هوش مصنوعی در یک کارگاه آموزشی در کالج دارتموث در سال ۱۹۵۶ متولد شد. شرکت‌کنندگان آلن نیو (دانشگاه کارنگی ملون)، هربرت سیمون (دانشگاه کارنگی ملون)، جان مک‌کارتی (مؤسسه فناوری ماساچوست)، ماروین منسکی (مؤسسه فناوری ماساچوست) و آرتور ساموئل (آی‌بی‌ام) از بنیان‌گذاران و رهبران پژوهش در زمینه هوش مصنوعی شدند. آن‌ها به همراه دانشجویانشان برنامه‌هایی نوشتند که مطبوعات آن را «شگفت‌آور» توصیف می‌کردند، رایانه‌ها استراتژی‌های برد بازی چکرز را فرا می‌گرفتند، سوالاتی در جبر حل می‌کردند، قضیه‌های منطقی اثبات می‌کردند و انگلیسی صحبت می‌کردند. در اواسط دهه ۱۹۶۰ میلادی وزارت دفاع آمریکا سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در حوزه پژوهش در زمینه هوش مصنوعی انجام می‌داد و در آن دهه آزمایشگاه‌های فراوانی در سراسر جهان تأسیس شد. بنیانگذاران هوش مصنوعی در مورد آینده خوشبین بودند: هربرت سیمون پیش‌بینی کرد «ماشین‌ها ظرف بیست سال

هوش مصنوعی در اقتصاد:

یکی از مهم‌ترین کاربردهای هوش مصنوعی در زمینه تجارت، اقتصاد و کلان داده است. برای مثال، با استفاده از هوش مصنوعی می‌توان با ضریب خطای پایینی، تغییرات فصلی و بلندمدت در عرضه یا تقاضای محصولات مختلف را پیش‌بینی کرد. این موضوع می‌تواند به شدت در سیاست، اقتصاد کلان و کنترل عرضه و تقاضا مفید واقع شود. همچنین، شرکت‌هایی مانند گوگل خدماتی در زمینه هوش مصنوعی به شرکت‌های بزرگ ارائه می‌دهند که می‌تواند به برنامه‌ریزی، انبارگردانی، پیش‌بینی سیر صعودی یا نزولی فروش در محصولات و نیز برندسازی آن‌ها کمک کند.

پیش‌بینی قیمت در بازارها (مانند پیش‌بینی قیمت نفت با هوش مصنوعی) یکی از کاربردهای هوش مصنوعی در اقتصاد است.

هوش مصنوعی در ورزش:

به‌طور تاریخی، پیش‌بینی فوتبال به انسان‌های ماهری وابسته بود که می‌توانستند سوابق و وضعیت دو تیم و بازیکنان را تحلیل کنند. با انقلاب دیجیتال، سایت‌های شرط‌بندی کار را برای پیش‌بینی آسان و آسان‌تر کردند. اما حتی ظهور سایت‌ها و شرط‌بندی آنلاین هم تأثیری در نحوه شرط‌بندی ایجاد نکرد. همچنان علاقه‌مندان تلاش می‌کنند تا وضعیت طرفین و بازیکنان را بررسی کنند. هوش مصنوعی این را تغییر می‌دهد. با ظهور هوش مصنوعی، فرم شرط‌بندی می‌تواند چیزی فراتر از یک محاسبه انسانی باشد و الگوریتم‌های یادگیری ماشین، بازی را عوض می‌کنند.

شبکه‌های اجتماعی:

در شبکه‌های اجتماعی مطرح مانند توئیتر یا اینستاگرام، برای تشخیص الگوهای رفتاری انسانی، جلوگیری از هرزنامه و انتشار محتوای مجرمانه و نیز شناسایی مخاطبان هدف برای تبلیغات، از هوش مصنوعی استفاده می‌شود. همچنین، برخی از ربات‌های شبکه اجتماعی بر پایه هوش مصنوعی فعالیت می‌کنند تا در بالاترین سطوح رفتارهای انسانی را شبیه‌سازی نمایند.

و در نهایت فلسفه هوش مصنوعی

به‌طور کلی ماهیت وجودی هوش به مفهوم جمع‌آوری اطلاعات، استقرار و تحلیل تجربیات به منظور رسیدن به دانش یا ارائه تصمیم است. در واقع هوش به مفهوم به‌کارگیری تجربه به



قادر به انجام هر کاری هستند که یک انسان می‌تواند انجام دهد». ماروین مینسکی، نوشت: در طی یک نسل ... مسئله هوش مصنوعی اساساً حل خواهد شد.

اصطلاح هوش مصنوعی برای اولین بار توسط جان مک‌کارتی (که از آن به‌عنوان پدر علم و دانش تولید ماشین‌های هوشمند یاد می‌شود) استفاده شد. وی مخترع یکی از زبان‌های برنامه‌نویسی هوش مصنوعی به نام لیسپ (lisp) است. با این عنوان می‌توان به هویت رفتارهای هوشمندانه یک ابزار مصنوعی پی برد. (ساخته دست بشر، غیرطبیعی، مصنوعی) حال آنکه هوش مصنوعی به عنوان یک اصطلاح عمومی پذیرفته شده که شامل محاسبات هوشمندانه و ترکیبی (مربک از مواد مصنوعی) است.

رویکردهای اصلی به هوش مصنوعی

رویکردهای شاخص به هوش مصنوعی به ترتیب روند زمانی که مطرح شدند و البته همگی سپس به بقا در حیطه خودشان ادامه دادند:

- ۱- مبتنی بر منطق و Rule
- ۲- مبتنی بر تشخیص الگو / روش‌های احتمالاتی / روش‌های آماری
- ۳- مبتنی بر الگوریتم‌های مکاشفه ای (Heuristics)
- ۴- مبتنی بر گراف‌های دانش و هستی‌شناسی‌ها
- ۵- مبتنی بر هوش مصنوعی عامل گرا
- ۶- مبتنی بر یادگیری ماشین
- ۷- مبتنی بر شبکه‌های عصبی عمیق
- ۸- مبتنی بر GAN و Transformers و Encoders و Decoders و هوش مصنوعی مولد (Generative AI)
- ۹- مبتنی بر مدل‌های بزرگ آموزش داده شده
- ۱۰- مبتنی بر مدل‌های بزرگ زبانی LLM
- ۱۱- مبتنی بر دستوردهی به LLMها (یعنی Prompt Engineering)
- ۱۲- هوش مصنوعی توضیح پذیر (XAI) / اعتماد پذیر / مسئول / جویا (RAG)
- ۱۳- هوش مصنوعی انسان وار (Human Like) و معماری شناختی
- ۱۴- هوش مصنوعی عمومی (AGI)
- ۱۵- ابرهوش مصنوعی (ASI)
- ۱۶- خرد ترکیبی (Hybrid Wisdom)





Brains, and Programs) در مجله «علوم رفتاری و ذهنی»: Behavioral and Brain Sciences) در سال ۱۹۸۰ منتشر شد. وی با این سؤال که آیا یک برنامه هوشمند مترجم که توانایی ترجمه از زبان چینی به زبان انگلیسی را دارد، ضرورتی برای فهم موضوع مورد ترجمه دارد یا خیر و با تشبیه ذهن به یک برنامه هوشمند رایانه‌ای این استدلال را در برابر مواضع فلسفی کارکردگرایی و نظریه محاسباتی ذهن که در آن‌ها، ذهن به عنوان یک محاسبه‌گر یا دستکاری کننده نماد عمل می‌کند، قرار داد. در واقع نتایج حاصل از آزمایش اتاق چینی حکایت از این دارد که هیچ برنامه‌ای نمی‌تواند به کامپیوتر ذهن، فهم یا آگاهی بدهد. حال آن برنامه هر آنچه می‌خواهد هوشمند باشد و باعث شود کامپیوتر همچون انسان رفتار کند. اگر چه این آزمایش در اصل جوابی برای اظهارات محققان هوش مصنوعی بود، اما این ادعا در برابر اهداف تحقیقات هوش مصنوعی قرار نمی‌گیرد چرا که این موضوع حدی برای هوشمندی کامپیوتر قائل نیست. همچنین این آزمایش مختص رایانه‌های دیجیتال است و دامنه آن همه ماشین‌ها نیستند.

۲. آزمون تورینگ:

آزمون تورینگ: آزمونی است که توسط آلن تورینگ در سال ۱۹۵۰ در نوشته‌ای به نام «محاسبات و هوشمندی» مطرح شد. در این آزمون شرایطی فراهم می‌شود که شخصی با ماشینی تعامل برقرار کند و پرسش‌های کافی برای بررسی اقدامات هوشمندانه ماشین، از آن بپرسد. چنانچه در پایان آزمایش نتواند تشخیص دهد که با انسان یا با ماشین در تعامل بوده است، آزمون با موفقیت انجام شده است. تاکنون هیچ ماشینی از این آزمون با موفقیت بیرون نیامده است. کوشش این آزمون برای تشخیص درستی هوشمندی یک سامانه است که سعی در شبیه‌سازی انسان دارد.



منظور حل مسائل دریافت شده تلقی می‌شود. هوش مصنوعی علم و مهندسی ایجاد ماشین‌هایی هوشمند با به‌کارگیری از کامپیوتر و الگوریتم از درک هوش انسانی یا حیوانی و نهایتاً دستیابی به مکانیزم هوش مصنوعی در سطح هوش انسانی است.

در مقایسه هوش مصنوعی با هوش انسانی می‌توان گفت که انسان قادر به مشاهده و تجزیه و تحلیل مسائل در جهت قضاوت و اخذ تصمیم است در حالی که هوش مصنوعی مبتنی بر قوانین و رویه‌هایی از قبل تعبیه شده بر روی کامپیوتر است. در نتیجه علی‌رغم وجود رایانه‌های بسیار کارا و قوی در عصر حاضر ما هنوز قادر به پیاده کردن هوشی نزدیک به هوش انسان در ایجاد هوش‌های مصنوعی نبوده‌ایم. به‌طور کلی، هوش مصنوعی را می‌توان از زوایای متفاوتی مورد بررسی و مطالعه قرار داد. مابین هوش مصنوعی به عنوان یک هدف، هوش مصنوعی به عنوان یک رشته تحصیلی دانشگاهی یا هوش مصنوعی به عنوان مجموعه فنون و راهکارهایی که توسط مراکز علمی مختلف و صنایع گوناگون تنظیم و توسعه یافته است، باید تفاوت قائل بود.

چگونگی استفاده هوش مصنوعی

به‌طور کلی هوش مصنوعی به دو دسته زیر تفکیک می‌شود:

Narrow AI یا هوش مصنوعی ضعیف: این نوع هوش مصنوعی در یک زمینه محدود عمل می‌کند و شبیه‌سازی هوش انسانی است. هوش مصنوعی ضعیف اغلب بر روی یک کار مشخص تعریف می‌شود و در محدوده تعریفش بسیار عالی عمل می‌کند. شاید این ماشین‌ها بسیار هوشمند به نظر برسند اما حقیقت این است که حتی از ابتدائی‌ترین سطوح هوش انسانی هم ساده‌تر عمل می‌کنند.



Artificial General Intelligence یا هوش مصنوعی عمومی:

که با عنوان هوش مصنوعی قوی هم شناخته می‌شود، نوعی از هوش مصنوعی است که بیشتر در فیلم‌ها دیده‌ایم، مانند ربات‌های فیلم Westworld. هوش مصنوعی قوی بسیار شبیه به انسان عمل می‌کند چنان‌که می‌تواند توانایی‌های خود را بر حل مسائلی در حوزه‌های مختلف به کار بگیرد.

دو آزمون مهم در پیدایش هوش مصنوعی:

۱. اتاق چینی

اتاق چینی یک آزمایش ذهنی است که اولین بار توسط مقاله جان سرل به نام «ذهن‌ها، مغزها، و برنامه‌ها»، Minds,

۲. تأثیرات منفی فضای مجازی

۲.۱. وابستگی و اعتیاد به اینترنت

بسیاری از افراد، به‌ویژه جوانان، زمان زیادی را در فضای مجازی سپری می‌کنند که منجر به کاهش تعاملات واقعی، انزوا و مشکلات روانی می‌شود.

۲.۲. انتشار اطلاعات نادرست و اخبار جعلی

با گسترش شبکه‌های اجتماعی، انتشار اخبار جعلی و اطلاعات نادرست به یکی از چالش‌های مهم تبدیل شده است.

۲.۳. تهدیدهای امنیتی و حریم خصوصی

فضای مجازی محیطی برای سوءاستفاده‌های سایبری، سرقت هویت و نقض حریم خصوصی کاربران فراهم کرده است.

۲.۴. تأثیر منفی بر سلامت روان

مطالعات نشان داده‌اند که استفاده بیش‌ازحد از فضای مجازی می‌تواند منجر به اضطراب، افسردگی و کاهش اعتماد به نفس شود.

۳. راهکارهای استفاده صحیح از فضای مجازی

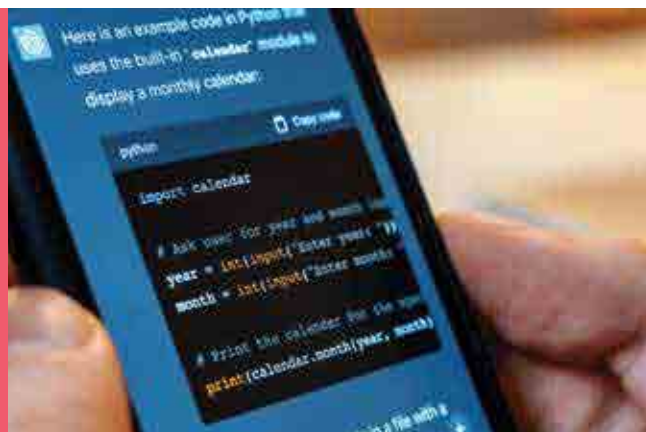
- آموزش سواد رسانه‌ای و تشویق به استفاده مسئولانه
- تنظیم زمان استفاده از اینترنت برای جلوگیری از وابستگی
- آگاهی‌بخشی درباره تهدیدهای سایبری و راهکارهای حفظ امنیت
- ترویج تعاملات اجتماعی واقعی در کنار استفاده از فضای مجازی

نتیجه‌گیری

فضای مجازی با تمام مزایا و معایب خود، نقش انکارناپذیری در زندگی امروزی دارد. استفاده صحیح و آگاهانه از این فضا می‌تواند فرصت‌های بسیاری را فراهم کند، درحالی‌که استفاده نادرست می‌تواند چالش‌های مختلفی ایجاد کند. برای بهره‌گیری بهتر از این ابزار، نیاز به آگاهی، مدیریت زمان و قوانین مناسب احساس می‌شود.

منابع

۱. Castells, M. (۲۰۱۰). The Rise of the Network Society. Blackwell Publishing.
۲. Kaplan, A. M., & Haenlein, M. (۲۰۱۰). "Users of the world, unite! The challenges and opportunities of Social Media." Business Horizons ۵۳(۱), ۵۹-۶۸.
۳. Boyd, D. (۲۰۱۴). It's Complicated: The Social Lives of Networked Teens. Yale University Press.
۴. Smith, A., & Anderson, M. (۲۰۱۸). "Social Media Use in ۲۰۱۸." Pew Research Center.



تأثیر فضای مجازی بر زندگی امروزی

(این مقاله توسط هوش مصنوعی ChatGPT نوشته شده است.)

چکیده

فضای مجازی به یکی از اجزای جدایی‌ناپذیر زندگی امروزی تبدیل شده است. این فضا تأثیرات عمیقی بر جنبه‌های مختلف زندگی از جمله ارتباطات، آموزش، کسب‌وکار، فرهنگ و سلامت روان داشته است. در این مقاله، تأثیرات مثبت و منفی فضای مجازی مورد بررسی قرار می‌گیرد و به نقش آن در تحولات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی پرداخته می‌شود.

مقدمه

در دو دهه اخیر، پیشرفت فناوری‌های ارتباطی و توسعه اینترنت، نحوه تعامل افراد را دگرگون کرده است. با ظهور شبکه‌های اجتماعی، ارتباطات به سرعت گسترش یافته و مرزهای جغرافیایی کم‌رنگ‌تر شده‌اند. فضای مجازی نه تنها بر روابط شخصی و اجتماعی تأثیر گذاشته، بلکه مدل‌های سنتی کسب‌وکار، آموزش و حتی سلامت روان را نیز تغییر داده است.

۱. تأثیرات مثبت فضای مجازی

۱.۱. تسهیل ارتباطات

یکی از مهم‌ترین مزایای فضای مجازی، سهولت برقراری ارتباط بین افراد در سراسر جهان است. شبکه‌های اجتماعی مانند واتساپ، اینستاگرام و توییتر امکان تبادل سریع اطلاعات را فراهم کرده‌اند.

۱.۲. نقش در آموزش و یادگیری

فضای مجازی امکان‌ات گسترده‌ای برای یادگیری آنلاین، دسترسی به مقالات علمی، دوره‌های آموزشی و دانشگاه‌های مجازی ایجاد کرده است.

۱.۳. تأثیر بر اقتصاد و کسب‌وکار

با ظهور تجارت الکترونیک، بسیاری از کسب‌وکارها به سمت دیجیتالی شدن حرکت کرده‌اند. فروشگاه‌های آنلاین، تبلیغات دیجیتال و بازاریابی اینترنتی نمونه‌هایی از این تأثیرات هستند.

۱.۴. افزایش آگاهی و دسترسی به اطلاعات

فضای مجازی به منبعی نامحدود از اطلاعات و اخبار تبدیل شده که امکان آگاهی‌بخشی سریع را فراهم می‌کند.

۲. چالش‌های فضای مجازی

۲.۱. اعتیاد به اینترنت و کاهش تعاملات اجتماعی
• وابستگی بیش از حد به فضای مجازی

• کاهش روابط حضوری و اجتماعی شدن افراد

۲.۲. تهدیدهای امنیتی و نقض حریم خصوصی

• افزایش جرائم سایبری مانند کلاهبرداری و سرقت هویت
• ریسک انتشار اطلاعات شخصی بدون اجازه

۲.۳. انتشار اطلاعات نادرست و اخبار جعلی

• انتشار سریع شایعات و اطلاعات نادرست
• تأثیر بر تصمیم‌گیری‌های عمومی و اجتماعی

۲.۴. تأثیر بر سلامت روان

• افزایش استرس و اضطراب ناشی از مقایسه‌های اجتماعی
• کاهش اعتماد به نفس و افزایش افسردگی

۳. راهکارهای بهینه‌سازی استفاده از فضای مجازی

• افزایش سواد رسانه‌ای: توانمندسازی افراد برای تشخیص اطلاعات معتبر
• مدیریت زمان آنلاین: تنظیم زمان استفاده از شبکه‌های اجتماعی
• ترویج قوانین حریم خصوصی: حفاظت از داده‌های شخصی و افزایش امنیت دیجیتال
• تعادل بین دنیای دیجیتال و واقعی: تشویق به فعالیت‌های فیزیکی و تعاملات اجتماعی حضوری

نتیجه‌گیری

فضای مجازی تأثیر عمیقی بر زندگی امروزی دارد و می‌تواند هم فرصت‌ها و هم چالش‌هایی به همراه داشته باشد. آگاهی از این اثرات و استفاده هوشمندانه از فناوری‌های دیجیتال می‌تواند به بهبود کیفیت زندگی و کاهش اثرات منفی آن کمک کند.

منابع

۱. Castells, M. (۲۰۱۳). Communication Power. Oxford University Press.
۲. Boyd, D. (۲۰۱۴). It's Complicated: The Social Lives of Networked Teens. Yale University Press.
۳. Smith, A., & Duggan, M. (۲۰۱۸). Social Media and Its Impact on Society. Pew Research Center.
۴. Chaffey, D. (۲۰۲۱). Digital Marketing: Strategy, Implementation, and Practice. Pearson Education.



تأثیر فضای مجازی بر زندگی امروزی: فرصت‌ها و چالش‌ها

(این مقاله توسط هوش مصنوعی ChatGPT نوشته شده است.)

چکیده

فضای مجازی به بخش جدایی‌ناپذیری از زندگی روزمره تبدیل شده و بر جنبه‌های مختلفی مانند ارتباطات، آموزش، اقتصاد و سلامت روان تأثیر گذاشته است. این مقاله به بررسی فرصت‌ها و چالش‌های ناشی از گسترش فضای مجازی می‌پردازد و راهکارهایی برای استفاده بهینه از آن ارائه می‌دهد.

مقدمه

با توسعه اینترنت و پیشرفت فناوری‌های دیجیتال، فضای مجازی به محیطی گسترده برای تعاملات انسانی تبدیل شده است. افراد از طریق شبکه‌های اجتماعی، پلتفرم‌های آموزشی و تجارت الکترونیک به خدمات مختلفی دسترسی دارند. در کنار این فرصت‌ها، چالش‌هایی مانند اعتیاد به اینترنت، انتشار اطلاعات نادرست و تهدیدهای امنیتی نیز به وجود آمده است.

۱. فرصت‌های فضای مجازی

۱.۱. تحول در ارتباطات انسانی

• امکان برقراری ارتباط سریع و آسان با افراد در سراسر جهان
• تسهیل ارتباطات خانوادگی و کاری از طریق پیام‌رسان‌ها و ویدئوکنفرانس‌ها

۱.۲. توسعه آموزش و یادگیری دیجیتال

• دسترسی به منابع آموزشی متنوع
• گسترش یادگیری الکترونیکی و دانشگاه‌های آنلاین

۱.۳. رشد اقتصاد دیجیتال

• ظهور تجارت الکترونیک و فروشگاه‌های آنلاین
• تأثیر مثبت بر اشتغال و کارآفرینی دیجیتال

۱.۴. افزایش آگاهی و مشارکت اجتماعی

• دسترسی به اخبار و اطلاعات به صورت لحظه‌ای
• گسترش کمپین‌های اجتماعی و افزایش آگاهی عمومی



استانبول

زهرة صاحبي

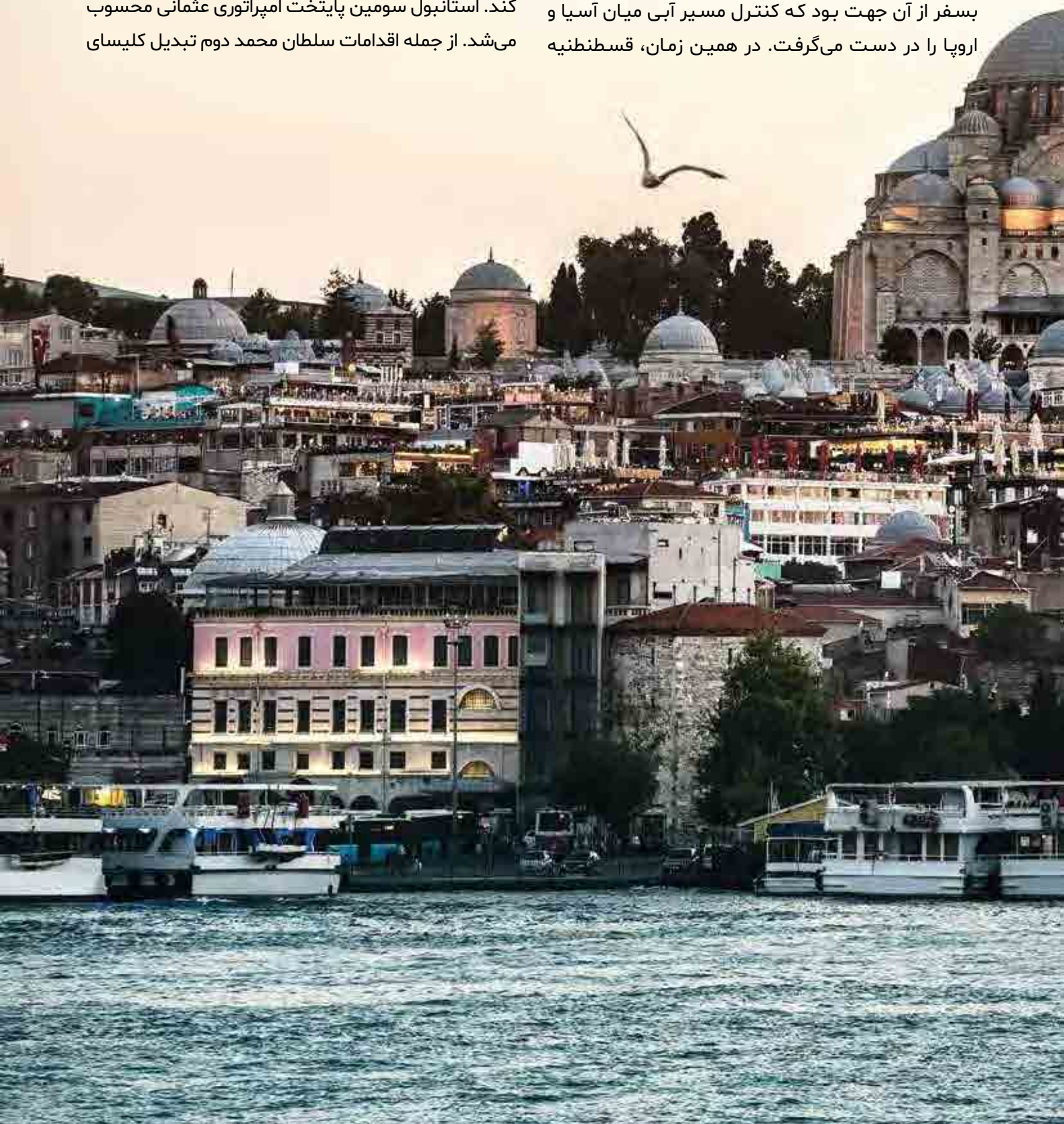


از قسطنطنیه تا استانبول

بزرگ‌ترین شهر قاره اروپا و همچنین مرکز فرهنگی برای تمدن یونانی و پیروان ارتدکسی کلیسا محسوب می‌شد. از جمله دستاوردهای آن به ساخت کلیسای بزرگ و باشکوه ایاصوفیه می‌توان اشاره کرد.

قسطنطنیه تا سال‌های سال در دست روم شرقی بود تا این که در سال ۱۴۵۳، سلطان محمد دوم، امپراتور عثمانی پس از یک محاصره ۵۳ روزه شهر، توانست استانبول را فتح کند. استانبول سومین پایتخت امپراتوری عثمانی محسوب می‌شد. از جمله اقدامات سلطان محمد دوم تبدیل کلیسای

استانبول در طی تاریخ سه مرحله مهم و قابل ذکر را پشت سر گذاشته که مرحله اول آن مربوط به امپراتوری روم شرقی است. در سال ۳۳۰ پس از میلاد امپراتوری روم شرقی به جهت موقعیت فوق العاده تنگه بسفر، به طور رسمی قسطنطنیه (استانبول فعلی) را به عنوان پایتخت خود انتخاب کرد. در واقع اهمیت کنترل تنگه بسفر از آن جهت بود که کنترل مسیر آبی میان آسیا و اروپا را در دست می‌گرفت. در همین زمان، قسطنطنیه



آشنایی با شهر استانبول

استانبول شهری با تاریخ ۲۵۰۰ ساله است که در جهان باستان با نام قسطنطنیه شناخته می شود. این شهر به سبب جاذبه های تاریخی و مدرن و البته مساجد زیبای عثمانی، مرکز فرهنگی، تاریخی و اقتصادی ترکیه محسوب می شود. جالب آن که استانبول از لحاظ جغرافیایی به گونه ای است که بخشی از آن در قاره آسیا و بخش دیگرش در قاره اروپا قرار دارد. این دو بخش توسط پل معروف بسفر به یکدیگر متصل می شوند و از همین روی، آن را پلی میان دو قاره نیز می نامند. استانبول پرجمعیت ترین شهر ترکیه است که جمعیتی برابر با ۱۵/۰۳ میلیون نفر در این پهنه وسیع و پرهیاهو زندگی می کنند. دین اغلب مردم ترکیه و استانبول اسلام است و در نتیجه این موارد در کنار هم، استانبول را به مقصد دلپذیری برای مسافران ایرانی بدل می کند. شهری با تلفیقی از المان های مذهبی، سنتی و توأم با ظاهری به روز و شکیل! استانبول به دلیل جاذبه های متنوع و خدمات قابل توجه گردشگری اش، در قرن بیست و یکم با استقبال گردشگران خارجی مواجه شد.

دانستنی های کاربردی استانبول

برخی از ویژگی ها و دانستنی های مردم استانبول عبارت اند از:

ویزا: سفر به ترکیه نیازی به ویزا ندارد.

زبان رسمی: ترکی

پول رایج: لیر ترکی (TRY)

دین رسمی: ترکیه کشوری سکولار است و بنابراین در این سرزمین چیزی به نام دین رسمی وجود ندارد. با این حال بیشترین جمعیت مذهبی این کشور، یعنی ۹۷٪ را مسلمانان تشکیل داده اند که اغلب آن ها سنی مذهب هستند و شیعه ها در اقلیت قرار دارند.

مهم و کلیدی ایاصوفیه به مسجد ایاصوفیه بود. پس از فتح شهر، به دستور سلطان محمد دوم ساخت و سازهای گسترده ای صورت گرفت و ۵ هزار خانوار از اقصی نقاط کشور به شهر قسطنطنیه مهاجرت کردند.

در سال ۱۴۵۹، سلطان محمد هزینه زیادی جهت ایجاد رفاه در مناطق شهر صرف کرد، از آن جمله ایجاد مدرسه، مسجد و آشپزخانه عمومی در محله های شهر بود. همچنین دستور داد تا هر یونانی که به عنوان اسیر یا مهاجر وادار به ترک قسطنطنیه بوده، به شهر بازگردانیده شود. چنین اقداماتی باعث شد تا قسطنطنیه به شکوه و قدرت سابق خود بازگردد.

زمان سلطنت سلطان سلیمان در طی سال های ۱۵۲۰ تا ۱۵۶۶ دوره اوج شکوفایی هنری و دستاوردهای معماری استانبول محسوب می شود. بسیاری از مساجد معروف توسط مهمار سنان در این دوره ساخته شده است. مقطع سوم و مهم تاریخ استانبول، درست پس از جنگ ترکیه و یونان در سال ۱۹۲۲ بود که همه چیز تغییر کرد. استقرار جمهوری جدید ترکیه که همگام با موجی از ملی گرایی بود، سبب شد تا جمعیت بسیاری از یونانی ها و ارمنی های ساکن استانبول این شهر را ترک کرده و نقطه پایانی باشند بر دوران پایتخت بودن استانبول. در سال ۱۹۲۳ مصطفی کمال پاشا (آتاتورک) رهبر و نخستین رئیس جمهور ترکیه، پایتخت کشور را رسماً از استانبول به آنکارا منتقل کرد. در سال ۱۹۳۰ میلادی نیز نام شهر از قسطنطنیه به استانبول تغییر پیدا کرد.

جالب است بدانید مدرنیزاسیون استانبول از دهه ۱۸۷۰ میلادی و با ساخت پل ها در اواخر دوره عثمانی آغاز شد و در سال های بعد با ایجاد سیستم آبرسانی مناسب، استفاده از چراغ های برقی و معرفی تراموا و تلفن همراه ادامه یافت. امروزه استانبول به عنوان یک کلان شهر بین المللی در نظر گرفته می شود و در سطح دنیا کاملاً شناخته شده است.



بهترین فصل سفر به استانبول

بهار: استانبول در این زمان روزها گرم‌تر می‌شود و شب‌ها خنکایی ملایم و دوست داشتنی دارد و گهگاهی باران نرم بهاری نیز می‌بارد. میانگین دمای روزها میان ۱۸ تا ۲۷ درجه سانتیگراد است.

تابستان: روزهای تابستانی استانبول بسیار گرم و مرطوب است. گرچه بیشتر ساکنان شهر برای فرار از گرما به جزایر نزدیک و سواحل روی می‌آورند اما اغلب گردشگران تابستان را برای سفر به استانبول انتخاب می‌کنند. میانگین دمای تابستان در استانبول میان ۲۸ تا ۳۰ درجه سانتیگراد است. پاییز: دمای هوا در فصل خزان استانبول خنک است، یعنی در حدود ۲۳ درجه سانتیگراد! اما منتظر غافلگیری‌های

سوغات شهر: قهوه، ادویه، شیرینی پسته‌ای، باقلوا و

راحت القلوم، قهوه جوش، پوشاک، زیورآلات و ...

وضعیت بهداشتی: آب و غذای استانبول از لحاظ

بهداشتی وضعیت بسیار قابل قبولی دارد و کمتر گزارشی مبنی بر بیماری ناشی از غذا ثبت شده است.

با این حال برای تضمین سلامتی خود، به هنگام خرید از غذاهای خیابانی، غذاهای تازه و داغ را انتخاب کنید.

آب در شبکه استانبول جهت استفاده مناسب نیست و توصیه نمی‌شود. البته بطری های آب معدنی ارزان است و از هر جایی به راحتی می‌توانید تهیه کنید.



دیدنی های معروف استانبول

پربازدیدترین بخش شهر استانبول، مرکز تاریخی آن است که در میراث جهانی یونسکو نیز به ثبت رسیده است. مجموعه ای از بناهای تاریخی و مشهور استانبول را در همین منطقه می بینید که از آن جمله می توان به ایا صوفیه، مسجد آبی، باسیلیکا سیسترن و ... اشاره کرد. از آن جا که در استانبول طیف وسیعی از دیدنی ها پیش روی شما قرار دارد، در این جا ما تنها چند جاذبه برتر را نام می بریم:

- ۱- **ایا صوفیه استانبول | Hagia Sophia:** بی شک یکی از مهم ترین و باشکوه ترین سازه های تاریخی استانبول، ایا صوفیه است که در قرن ششم میلادی و توسط پادشاهی رومی ساخته شد. این ساختمان در دوره امپراتوری روم شرقی کلیسا و در زمان حکومت عثمانی ها مسجد بود. در حال حاضر ایا صوفیه به عنوان موزه استفاده می شود.
- ۲- **کاخ توپکاپی استانبول | Topkapi Palace:** کاخ توپکاپی، بزرگ ترین و نخستین کاخ عثمانی استانبول است که در قرن پانزدهم میلادی ساخته شد. این کاخ در موقعیتی استراتژیک و به گونه ای ساخته شده که از

گه‌گذار طبیعت هم باشید. یک روز ممکن است گرم و خشک باشد و روز دیگر، هوای بسیار خنک با دمای ۱۵ درجه و باران‌های کوتاه و شدید غافلگیرتان کند. زمستان: روزهای زمستانی استانبول سرد و برفی اند. میانگین دمای روزانه بین ۸ تا ۱۲ درجه سانتیگراد است و بارش ملایم برف هم دور از انتظار نیست. بنابراین بهترین فصل سفر به استانبول: بهار و پاییز است.

امنیت در استانبول

استانبول یکی از محبوب ترین شهرهای توریستی دنیاست، به طوری که در سال ۲۰۱۵ عنوان پنجمین شهر پربازدید دنیا را به خود اختصاص داد. پس عجیب نیست که آمار جرم و دزدی در این شهری قدری بالا باشد. با همه این ها، باید نکات کلی ایمنی را در سافرتان به استانبول رعایت کنید. به طور مثال از حمل کردن مقدار زیادی پول نقد با خود، خودداری کنید. پول های‌ها و دیگر وسایل ارزشمندتان را در معرض دید عموم قرار ندهید و در مکان های شلوغ حواستان به کیف و جیب‌های‌تان باشد.



۶- کشتی سواری در بسفر استانبول: تنگه بسفر یکی از محبوب ترین مکان ها برای انجام تفریحات آبی در استانبول است که می توانید سوار بر انواع قایق ها شده و در مسیر آبی از استانبول دیدن کنید. خوب است بدانید که طول این تنگه حدودا ۳۰ کیلومتر است و چندین اسکله در نقاط مختلف شهر استانبول دارد.

۷- بازار بزرگ استانبول | Grand Bazaar: قطعا یکی از اولین انتخاب ها برای گشت و گذار در بازارهای سنتی شهر استانبول، همین بازار بزرگ است. بازاری که یکی از قدیمی ترین و بزرگ ترین بازارهای سرپوشیده دنیاست و سالانه حدود ۲۵۰ هزار گردشگر را به خود فرا می خواند.

۸- برج گالاتا | Galata Tower: با بازدید از برج گالاتا از نقطه ای مرتفع می توانید بهترین مناظر شهری استانبول را به چشم خود ببینید.

۹- شهربازی ویالند | Vialand: ویالند، نام یکی از بزرگ ترین و بهترین شهربازی های استانبول است که در فضایی وسیع و ۲۰۰ هزار متر مربعی قرار گرفته است و با عبور از درهایش، به دنیایی از هیجان پا می گذارید. این

شمال با گلدن هورن، از جنوب با دریای مرمره و از شمال شرق با پل بسفر احاطه شده است.

۳- مسجد سلطان احمد | Sultan Ahmed Mosque: از باشکوه ترین و خوش عکس ترین بناهای ترکیه، مسجد آبی است. این مسجد که به دستور سلطان احمد اول ساخته شده، به نام سلطان احمد شناخته می شود؛ اما به سبب کاشی های آبی و جذاب درون ساختمانش، به عنوان مسجد آبی شهرت یافته است.

۴- باسیلیکا سیسترن | Basilica Cistern: با یکی از جاذبه های تاریخی و غیر منتظره استانبول طرف هستید. باسیلیکا سیسترن در واقع سرداب کلیسایی است که در قرن ششم میلادی ساخته شده و آب شهر قسطنطنیه و کاخ امپراتور را تامین می کرده است.

۵- کاخ دلمه باغچه استانبول | Dolmabahce Palace: کاخ دلمه باغچه در اواسط قرن ۱۹، درست در نزدیکی بسفر ساخته شد و پس از آن توانست جای کاخ توپکاپی را پر کند. کاخ دلمه باغچه به سبک نئوباروک و در قرن نوزدهم میلادی توسط معمار ارشد دربار عثمانی ساخته شد.





بین المللی تئاتر عروسکی استانبول، جشنواره روز فتح استانبول

شهربازی مجموعه ای از بازی های هیجان انگیز و مختلف است که سرگرمی و خوشگذرانی را برای کوچک و بزرگ خانواده مهیا می کند.

تابستان: جشنواره بین المللی موسیقی استانبول، جشنواره بین المللی جاز استانبول، جشنواره کشتی جوخه، راک ان کوک (Rock 'n' Coke): بزرگترین فستیوال موسیقی در فضای آزاد در استانبول)

۱۰- مرکز خرید فروم استانبول | Forum Istanbul: اگر به دنبال یکی از بهترین مرکز خریدهای شهر استانبول هستید، فروم استانبول را به راحتی در میان اولین گزینه های خود بگذارید و مطمئن باشید از انتخاب خود پشیمان نخواهید شد. فروم استانبول با وسعتی برابر با ۴۹۵,۰۰۰ متر مربع نه تنها بزرگترین مرکز خرید کشور ترکیه، بلکه بزرگترین در قاره اروپاست.

پاییز: دوسالانه بین المللی هنر استانبول، جشنواره آکبانک جاز، نمایشگاه کتاب تویاپ

جشنواره های استانبول

زمستان: جشنواره موسیقی بلوز افس پیلسن (یکی از رویدادهای محبوب موسیقایی در استانبول که با استقبال گسترده مواجه می شود).

جشنواره های استانبول به تفکیک فصل عبارت اند از:
بهار: جشنواره بین المللی فیلم استانبول، جشنواره لاله، جشنواره بین المللی تئاتر استانبول، جشنواره

عبارات کاربردی ترکی:

دانستن عبارات کاربردی از جمله چیزهایی است که شما را در برقراری ارتباط با مردم شهر مقصد یاری می دهد.

ترکی	تلفظ	فارسی
Selam	SELAM	سلام
Hoakal	HOSH-CHA-KAL	خدا حافظ
Teşekkür ederim	TE-SHE-KOR ED-ER-IM	متشکرم
Lütfen	LUT-FEN	لطفا
İşngilizce konuşur musunuz	INN-GLIZ-JE CON-NUSH-OR MUS-UN-UZ	می توانید انگلیسی صحبت کنید؟
Sizi anlıyorum	SI-ZI ANN-LA-MA-YOR-UM	متوجه نمی شوم
Ne kadar?	NAY KAD-AR	قیمتش چقدره؟
Afedersiniz	AFF-ED-DAR-SAN-IZ	ببخشید
Yardı edebilir misiniz?	YARR-DIM ED-EBB-ILL-EAR MISS-IN-IZ	می توانی کمکم کنی؟
Evet	EV-ET	بله
Hayr	HAI-YER	خیر
BİLL-ME-YOR-UMBilmiyorum	BİLL-ME-YOR-UMBilmiyorum	نمی دانم
TAMAM	TAMAM	اکی



فرودگاه های شهر استانبول

شهر بزرگ استانبول به سه فرودگاه مجهز است که در ادامه به صورت مختصر با هر یک و راه های دسترسی به آن ها آشنا می شویم:

۱- فرودگاه بین المللی استانبول | Istanbul Airport

فرودگاه بین المللی استانبول، جدیدترین و بزرگترین فرودگاه بین المللی کشور ترکیه است که در منطقه آرنائوتکوی استانبول جای خوش کرده است. این فرودگاه پس از ۶ آپریل ۲۰۱۹، جایگزین فرودگاه معروف آتاتورک شد و در حال حاضر پذیرای تمام پروازهای شهر استانبول است. جالب است بدانید در حالی که هنوز ساخت این فرودگاه به اتمام نرسیده، گنجایش کنونی آن برابر با ۱۵۰ میلیون مسافر در سال است. ضمن آن که به زودی با تکمیل فاز دوم فرودگاه استانبول، گنجایش آن به ۲۰۰ میلیون مسافر در سال خواهد رسید.

دسترسی: برای دسترسی به مرکز شهر از فرودگاه استانبول می توانید از اتوبوس های هوا ایست (Havaist)، اتوبوس شهری، تاکسی های فرودگاه و تاکسی آنلاین استفاده کنید. قرار است به زودی خط متروی استانبول تا این فرودگاه جدید کشیده شود. آدرس: ترکیه، استانبول، منطقه آرنائوتکوی، محله تایاکادین

Address: Tayakadın Mahallesi, Arnavutköy/İstanbul, Turkey

۲- فرودگاه بین المللی صبیحه گوکچن | Sabiha Gökçen International Airport

فرودگاه بین المللی صبیحه گوکچن با نام اختصاری SAW، در ۵۰ کیلومتری جنوب شرقی مرکز استانبول و در بخش آسیایی شهر قرار دارد. صبیحه گوکچن نام نخستین خلبان جنگی زن ترکی است که بر روی این فرودگاه گذاشته شده است.

دسترسی: گرچه از فرودگاه صبیحه گوکچن دسترسی محدودتری به مرکز شهر استانبول وجود دارد؛ اما باز هم می توانید از وسایل حمل و نقل عمومی مانند اتوبوس و تاکسی استفاده کنید.

آدرس: ترکیه، استانبول، منطقه پندیک، محله صنایع
Address: Sanayi Mh., ۳۴۹۰۶ Pendik/İstanbul, Turkey

۳- فرودگاه بین المللی آتاتورک | Istanbul Atatürk Airport

تا پیش از ۶ آپریل ۲۰۱۹، فرودگاه بین المللی آتاتورک استانبول، بزرگ ترین فرودگاه ترکیه از لحاظ تعداد مسافر، پروازها و مقاصد سفر محسوب می شد. اما در حال حاضر این فرودگاه کاربری سابق خود را از دست داده و تنها برای ارسال محموله، پروازهای دیپلماتیک، فنی، تاکسی هوایی و ... مورد استفاده قرار می گیرد.

آدرس: ترکیه، استانبول، منطقه باکیروکوی، محله یشیلکوی
Address: Yeşilköy, ۳۴۱۴۹ İstanbul, Turkey

حمل و نقل عمومی استانبول

استانبول، شهری وسیع و بزرگ با سیستم حمل و نقل کارآمد و مفید است که دسترسی به نقاط دور و نزدیک شهر را برای هر کسی آسان می کند. وقتی از حمل و نقل عمومی استانبول حرف می زنیم، یعنی می توانید از وسایل مختلفی چون مترو، تراموا، اتوبوس، تاکسی های زرد، تاکسی های آنلاین و انواع قایق و کشتی برای جا به جایی در شهر استفاده کنید.

استانبول کارت: برای پرداخت هزینه وسایل حمل و نقل عمومی استانبول لازم است استانبول کارت (بلیت الکترونیکی شهر) را تهیه کنید. این کارت ها مزایای قابل توجهی دارند و استفاده از آن ها راحت است. استانبول کارت را می توانید از ایستگاه های مترو و بسیاری از فروشگاه های شهر بخرید.

مترو و تراموا: ایستگاه های مترو با تابلوهای قرمز و آبی

بهترین غذاهای ترکیه

جالب است بدانید که فرهنگ غذایی ترکی و ایرانی تاثیرات متقابل زیادی بر یکدیگر داشته و شما هنگام مرور لیست غذاهای ترکی، چندان هم احساس غربت نمی‌کنید. غذاهای ترکی تنوع و طیف گسترده‌ای دارند که با آن‌ها آشنا می‌شویم. انواع وعده‌های غذایی ترکی عبارت‌اند از:

پیش غذا یا Meze: در رستوران‌ها شما را با سینی بزرگی از انواع مخلفات غافلگیر می‌کنند. در این سینی انواعی از: دلمه‌ها، سالاد، پوره، خاکینه، ترشی، میوه، بورک (نوعی پیش غذا با ورقه‌های یوفکا و مخلفات میان آن)، پنیر، سبزیجات و گوشت دیده می‌شود. هر ظرف را می‌توانید با دو یا سه نفر قسمت کنید و اندازه آن برای چشیدن چهار یا پنج نفر مناسب است.

غذاهای خیابانی: انواعی از غذاهای ارزان و خوشمزه را در خیابان‌های استانبول می‌بینید. مواردی چون: سیمیت، میدیه دولما، بلوط بوداده، بلال کبابی، بستنی قیفی و ... وعده اصلی یا Ana yemeği: انواعی از گوشت گاو، مرغ و همچنین غذاهای دریایی بخش اصلی غذاهای ترکی را تشکیل می‌دهند. قسمت خوب ماجرا آن جاست که به دلیل مسلمان بودن بیشتر مردم ترکیه، به راحتی می‌توان غذاهای حلال پیدا کرد. برای وعده اصلی خود در استانبول، لیست بلند بالایی از انواع کباب‌ها را در اختیار دارید. کباب‌هایی مانند: شیش کباب (şiş kebab) کبابی مشابه شیشلیک، کباب ترکی (Döner kebab)، آدانا کباب (Adana kebab) مشابه کباب کوبیده؛ چوپ شیش (Çöp Şiş) کبابی با سه یا چهار تکه کوچک از گوشت بره و یک تکه چربی و شیشلیک.

البته غذاهای گوشتی ترکیه در کباب‌ها خلاصه نمی‌شود و می‌توانید انواعی از کوفته‌ها، خورشت‌های گوشتی و غذاهای دریایی را در منوی ترک‌ها ببینید.

دسر: باقلوا، راحت الحلقوم، کنوفه، حلوا، پودینگ برنج و ... که اغلب با چایی و یا قهوه ترک سرو می‌شوند.

M مشخص شده‌اند. هر سرویس، ایستگاه را بین ۲ تا ۱۰ دقیقه ترک می‌کند. ساعات کار مترو بین ۶ صبح تا ۱۲ نیمه شب است. برای هر دو گزینه مترو و تراموا از استانبول کارت استفاده می‌شود و هزینه آن بسته به نوع پرداخت (استانبول کارت یا بلیت) متفاوت است. **اتوبوس:** برپا رفت و آمد در میدان تکسیم و محله‌های بشیکتاش، کاباتاش، کادیکوی و اوسکادور می‌توانید از اتوبوس استفاده کنید. اغلب سرویس‌ها بین ساعات ۶ صبح تا ۲۳ فعالیت دارند. مقصدها و ایستگاه‌های اصلی را در سمت راست اتوبوس و همچنین روی تابلوی الکترونیک جلوی اتوبوس می‌توانید ببینید. برای استفاده از اتوبوس باید از استانبول کارت استفاده کنید. تاکسی: قیمت پایه تاکسی‌ها مقدار مشخصی است و به ازای هر ۱ کیلومتر مبلغی به هزینه‌ها افزوده می‌شود.

قایق و کشتی: برای عبور از آسیا به اروپا، بالا و پایین رفتن در طول گلدن هورن و بسفر و گذر از جزایر پرنس می‌توانید از قایق‌ها و کشتی‌ها استفاده کنید. بنادر اصلی در قسمت اروپایی استانبول، در نزدیکی دهانه گلدن هورن (امینونو و کاراکوی) در بشیکتاش و در کنار ایستگاه تراموای کاباتاش، ۲ کیلومتر آن طرف‌تر از پل گالاتا قرار دارند. برای سفر تفریحی با این کشتی‌ها در طی سال دو برنامه وجود دارد که فصل زمستان (اواسط سپتامبر تا می) و تابستان (ژوئن تا اواسط سپتامبر) هستند. قیمت بلیت‌ها ارزان و مناسب است و در اکثر مسیرها می‌توانید از استانبول کارت استفاده کنید.

دولموش (ون): دولموش‌ها نیز به عنوان تاکسی در استانبول فعالیت می‌کنند. دولموش‌ها رنگی زرد داشته و گنجایشی ۸ نفره دارند. قیمت این وسایل حمل و نقل از اتوبوس‌ها قدری بیشتر است اما به نسبت تاکسی‌های زرد رنگ، هزینه مناسب‌تری دارند.

تله کابین استانبول: دو خط تله کابین با علائم اختصاری TF۱ و TF۲ شناخته می‌شوند و مدت سواری کوتاهی دارند. هزینه تله کابین سواری در استانبول بسته به نوع پرداخت هزینه متفاوت است.





تاریخچه عینک آفتابی خلبانی

عینک مدل خلبانی یکی از نمونه‌های کلاسیک واقعی در دنیای عینک‌ها است. این نوع عینک‌ها با طراحی متمایز خود، شامل فریم فلزی نازک، پل دوتایی و لنزهای قطره‌ای شکل، احتمالاً شناخته‌شده‌ترین استایل عینک در جهان هستند. عینک‌های مدل خلبانی نزدیک به یک قرن است که وجود دارند و از خلبانان آزمایشگر آمریکایی به ستاره‌های هالیوود راه یافته‌اند. این عینک‌ها به یک استایل همیشه مد تبدیل شده و به خاطر جذابیت و کارایی خود، محبوبیت زیادی دارند.



ارتفاع‌های جدید در صنعت هوانوردی: نگاهی به دستاوردهای آینده

آغاز استفاده از عینک‌های خلبانی با پیشرفت‌های نوآورانه در هوانوردی پیوند خورده است. در اوایل دهه ۱۹۰۰، پس از جنگ جهانی اول، خلبانان آزمایشگر شجاع شروع به پرواز در ارتفاعات بالاتر و با سرعت‌های بیشتر کردند.

با شکسته شدن رکوردهای سرعت و ارتفاع، چالش‌های جدیدی نیز به وجود آمد. بسیاری از خلبانان گزارش می‌دادند که تابش خیره‌کننده خورشید باعث سردرد و حالت تهوع برایشان می‌شود. آن‌ها در تلاش برای محافظت از چشمان خود در برابر نور خیره‌کننده و دماهای پایین تا منفی ۸۰ درجه فارنهایت (۲۶- درجه سانتی‌گراد) به دنبال عینک‌های ایمنی بودند.

اما در سال ۱۹۲۰، کاپیتان رودولف شرودر هواپیمای دوباله خود را تا ارتفاع ۳۳,۰۰۰ پا پرواز داد و عینک ایمنی‌اش دچار بخار گرفت. او چاره‌ای جز برداشتن آن‌ها نداشت و در عرض چند دقیقه، لایه‌ای از یخ روی چشمانش تشکیل شد.

شرودر به طرز شگفت‌انگیزی توانست هواپیمای خود را به سلامت فرود آورد. وقتی ستوان جان مک‌کردی از نیروی هوایی ارتش ایالات متحده او را از کابین بیرون کشید، از دیدن چشمان شدیداً متورم و قرمز شرودر شوکه شد.

مک‌کردی که از این صحنه متأثر شده بود، تصمیم گرفت راهی برای محافظت از چشم‌های خلبانان در برابر شرایط سخت در ارتفاعات پیدا کند. او با شرکت Bausch & Lomb، تولیدکننده تجهیزات پزشکی، همکاری کرد تا عینک‌های خلبانی مخصوص طراحی کند. بدین ترتیب، عینک‌های خلبانی متولد شدند.

از خلبان‌ها تا عموم مردم

در اواخر دهه ۱۹۳۰، Bausch & Lomb اولین سازنده عینک‌های خلبانی بود که وعده "حفاظت علمی واقعی در برابر تابش خیره‌کننده" را داد. این عینک‌ها دارای فریم پلاستیکی به شکل خلبانی و لنزهای بزرگ و قطره‌ای بودند که به طور مؤثر دو تا سه برابر اندازه حذقه چشم را پوشش می‌دادند. لنزهای سبز به گونه‌ای طراحی شده بودند که نور را بدون مخفی کردن دید خلبانان مسدود کنند.

به دلیل این قابلیت در مسدود کردن پرتوهای خورشید، این عینک‌ها "ری بن" نامیده شدند و یک سال بعد با فریم فلزی تحت عنوان عینک آفتابی خلبانی ری بن دوباره به بازار عرضه شدند. اگرچه این مدل‌ها ابتدا برای خلبانان طراحی شده بودند، اما در سال ۱۹۳۷ که به عموم مردم عرضه شدند، به نام عینک خلبانی شناخته نمی‌شدند. در عوض، آن‌ها به سرعت در فعالیت‌های خارج از منزل مانند ماهیگیری، شکار و گلف محبوب شدند و این امر منجر به معرفی مدل‌های جدید از جمله عینک تیراندازی خلبانی گردید.

در سال ۱۹۳۸، مدل تیراندازی ری بن با لنزهای سبز و همچنین لنزهای کالیکروم زرد کم‌رنگ طراحی شد تا جزئیات را واضح‌تر کند و بخارگرفتگی را به حداقل برساند. لنز زرد به‌ویژه برای شرایط مه‌آلود ایده‌آل بود زیرا نور آبی را فیلتر می‌کرد.

در همین حال، عینک ری بن سری Outdoorsman در سال ۱۹۳۹ به بازار عرضه شد. این سری به علاقه‌مندان به تیراندازی هدف‌گذاری شده بود و به گونه‌ای طراحی شده بود که دستان شکارچی آزاد باشند و دارای یک دایره میانی در قسمت پل بود.



نماد جنگ جهانی دوم

در طول جنگ جهانی دوم، عینک‌های آفتابی خلبانی به ابزاری استاندارد برای خلبانان، مکانیک‌ها و پرسنل نیروی هوایی ارتش ایالات متحده تبدیل شدند. تداوم تحقیق و توسعه منجر به نوآوری‌هایی مانند لنز آینه‌ای گرادیان شد. این لنزها با پوشش تیره‌ای در قسمت بالایی، محافظت بیشتری در برابر نور خورشید ارائه می‌دادند، در حالی که بخش پایینی بدون پوشش، دید واضحی از پنل‌های ابزار هواپیما به خلبانان می‌داد.

در اوج جنگ جهانی دوم، پس از فرود ژنرال مشهور داگلاس مک آرتور در ساحل فیلیپین، عکسی از او با عینک آفتابی خلبانی گرفته شد که به نماد متمایز استایل نظامی تبدیل شد. این تصویر در روزنامه‌های سراسر ایالات متحده منتشر شد و به یکی از تصاویر تعریف‌کننده جنگ جهانی دوم تبدیل گردید.

اندکی بعد، استایل خلبانی در میان غیرنظامیان نیز محبوبیت یافت. چندین دهه بعد، در سال ۱۹۸۷، برند Bausch & Lomb خط کاملی از عینک‌های آفتابی خلبانی را به‌عنوان ادای احترام به ژنرال مک آرتور راه‌اندازی کرد.

از کارکرد تا مد

با افزایش تاثیر نظامی بر مد روزمره از اواخر دهه ۱۹۴۰ به بعد، جذابیت عینک‌های آفتابی خلبانی شتاب بیشتری گرفت. این روند تا دهه ۱۹۵۰ ادامه یافت و به‌ویژه مرهون ستارگانی مانند مارلون براندو بود که در فیلم «وحشی‌ها» در سال ۱۹۵۸ از این عینک‌ها به‌عنوان یک مد جذاب و بی‌چون و چرا استفاده کرد.

عینک‌های آفتابی خلبانی به سرعت از یک ابزار نظامی به نماد جذابیت تبدیل شدند. برند ری بن شروع به تبلیغ عینک آفتابی خلبانی خود به‌عنوان تعادلی عالی بین استایل و کاربری کرد. آن‌ها برای همگام شدن با تقاضای مصرف‌کنندگان، به‌روزرسانی مدل نظامی کلاسیک را با نسخه‌های جدید ادامه دادند، از جمله Ray-Ban در سال ۱۹۵۷ که نسخه‌ای مربعی‌تر از فریم کلاسیک بود. این مدل بعدها توسط رابرت دنیرو در فیلم «راننده تاکسی» در سال ۱۹۷۶ به نمایش درآمد.

در سال ۱۹۵۸، یک خط ویژه برای زنان معرفی شد که شامل فریم‌هایی در رنگ‌های مختلف و تزئیناتی چون بدلیجات بود.

این تغییرات به تدریج عینک آفتابی خلبانی را از یک وسیله صرفاً کاربردی به یک اکسسوری واقعی و آرمانی تبدیل کرد.

استایل سلبریتی‌ها

ترقی عینک آفتابی خلبانی در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ ادامه یافت، زیرا ستاره‌های سینما و نوازندگان به‌طور مکرر از آن‌ها استفاده می‌کردند. ایگی پاپ، ستاره راک، عینک خلبانی شفاف به چشم داشت و الویس پریسلی از عینک‌های آفتابی خلبانی با فریم طلایی تزئین‌شده استفاده می‌کرد. دیوید بووی نیز لنزهای تیره و باحالی را ترجیح می‌داد.

پائول و لیندا مک‌کارتنی در یک پرتره خانوادگی با بچه‌هایشان، عینک‌های آفتابی مشابهی به چشم زدند. فردی مرکوری، خواننده گروه کوئین، در حالی که جلیقه‌ای سفید به تن داشت و با خونسردی به بالای شان‌اش نگاه می‌کرد، با لنزهای تیره عینک خلبانی‌اش عکاسی شد که نور خورشید را منعکس می‌کرد. عینک‌های آفتابی خلبانی به نمادی تبدیل شدند که به راحتی در بین افراد مختلف قابل شناسایی بود.

در دهه ۱۹۷۰، پس از آنکه این استایل مردانه به عنوان یک مد جسورانه در میان نمادهای زنانه مطرح شد، عینک‌های آفتابی خلبانی (هم عینک‌های آفتابی و هم عینک‌های شفاف) بین زنان نیز محبوبیت پیدا کردند.

گلوریا استاینم، فعال فمینیست، هنگام سخنرانی در تجمعات از عینک آفتابی خلبانی با لنز آبی استفاده می‌کرد. استیوی نیکس، خواننده گروه موسیقی راک فلیت‌وود مک، عینک‌های آفتابی خلبانی‌اش را با لباس مشکی رنگش ست کرد. شارلوت رمپلینگ، مدل و بازیگر دهه شصت، دسته‌های عینک‌های آفتابی خلبانی را روی موهایش قرار می‌داد. دی‌هی، خواننده گروه موسیقی Blondie، به عینک‌های خلبانی آینه‌ای علاقه داشت.





کیتترینگ پارس ایر

PARS AIR CATERING

The main priority of Pars Air Catering is the factors of food safety, nutritional value, sensory characteristics, and ease of consumption with diversity, innovation, satisfaction and comfort of passengers.



● در راستای تحقق شعار سال «سرمایه گذاری برای تولید» و به مناسبت عید سعید فطر، کیتترینگ هواپیمایی پارس افتتاح شد

در راستای تحقق شعار سال «سرمایه گذاری برای تولید»، ارتقاء خدمات پذیرایی صنعت هوانوردی و به مناسبت عید سعید فطر، فاز اول کیتترینگ هواپیمایی پارس افتتاح شد.

به گزارش روابط عمومی شرکت هواپیمایی پارس، همزمان با آغاز سال جدید و در راستای عمل به شعار سال «سرمایه گذاری برای تولید»، به مناسبت عید سعید فطر، فاز اول کیتترینگ این شرکت به طور رسمی افتتاح شد. این پروژه که از نیمه دوم سال ۱۴۰۳ آغاز شد با تلاش شبانه روزی و بی وقفه تیم متخصص و اخذ مجوزهای مربوطه از سازمان هواپیمایی کشوری در مساحتی بالغ بر ۲۵۰۰ متر مربع راه اندازی گردید که گامی مهم در راستای ارتقاء کیفیت خدمات پذیرایی در صنعت هوانوردی کشور محسوب می‌شود.

کیتترینگ پارس ایر در ادامه اقدام به استخدام نیروهای متخصص و خرید راه‌اندازی ماشین آلات و تجهیزات پیشرفته جهت بخش‌های مختلف تولید و همچنین خرید خودروهای سبک و نیمه سنگین و تجهیز آنها برابر با استانداردهای صنعت کیتترینگ هوایی نمود.

هم اینک کیتترینگ هواپیمایی پارس بعنوان یکی از بزرگترین کیتترینگ ها و با هدف تأمین سرویس های پذیرایی مسافران و کادر پروازی با تکیه بر تخصص مدیران توانمند و تلفیق دانش و تجربه و همچنین تلاش و همراهی کارکنان جوان و متعهد، ظرفیت تولید حدود ۱۰ هزار پرس انواع سرویس های غذایی در شبانه روز و به صورت متنوع، تحت نظارت کارشناسان صنایع غذایی و مطابق با استاندارد های بین المللی را دارا می باشد..

لازم به ذکر است الویت اصلی کیتترینگ پارس ایر، چهار فاکتور ایمنی غذایی، ارزش تغذیه ای، ویژگی های حسی و سهولت مصرف بوده و تنوع، نوآوری و جلب رضایت و آسایش مسافران یکی از اصول تغییر ناپذیر این مجموعه میباشد؛ زیرا کیفیت، جوهر هر سازمان و مسافران، بهترین راهنمای بهبود عملکرد و بهره وری سازمان هستند.

گفتنی است خدمات ارائه شده توسط کیتترینگ هواپیمایی پارس شامل کلیه وعده های غذایی جهت مسافریین و کادر پرواز متناسب با مسیر پروازی و مدت زمان پرواز میباشد و با توجه به اهمیت کیفیت غذا در تجربه سفر هوایی، کیتترینگ پارس تلاش دارد تا با استفاده از بهترین مواد اولیه و رعایت استانداردهای بین‌المللی، رضایت مشتریان خود را جلب کند.

قابل ذکر است کیتترینگ هواپیمایی پارس در فاز دوم توسعه فعالیت‌های خود در سال جدید، علاوه بر راه اندازی شعبه دوم خود در شهر باستانی شیراز، ارائه انواع سرویس‌های پذیرایی به شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی را در برنامه دارد. این اقدام نه تنها به افزایش تنوع خدمات کمک خواهد کرد بلکه موجب تقویت جایگاه شرکت هواپیمایی پارس در بازار رقابتی صنعت هوانوردی خواهد شد.

در پایان خاطر نشان می‌کند کیتترینگ پارس ایر با بهره‌گیری از فناوری‌های روز دنیا و تیمی مجرب از کارشناسان تغذیه و آشپزی حرفه‌ای، مصمم است تا استانداردهای جدیدی را در زمینه خدمات غذایی هوایی تعریف کند. بدین ترتیب انتظار می‌رود که این مجموعه نه تنها رضایت مشتریان را جلب کند بلکه نقش مؤثری نیز در ارتقاء تصویر کلی صنعت هوانوردی کشور ایفا نماید.



OUR MISSION:

PARS AIR IS COMMITTED TO LEADING THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF IRAN'S REGIONAL FLIGHTS, BY PROVIDING NATIONAL, AND INTERNATIONAL FLIGHTS, TO PROVIDE ROUTINE AND ECONOMIC SERVICES TO THE COMMUNITY.

IN THIS WAY, THE COMMITMENT AND EXPERTISE OF HUMAN RESOURCES, ALONG WITH THE THRUST OF SHAREHOLDERS AND CUSTOMERS SATISFACTION, ARE THE MOST IMPORTANT ASSET OF THE COMPANY, AND PARS AIR WILL ALWAYS STRIVE TO MAINTAIN AND PROMOTE THESE VALUABLE ASSETS.



ABOUT US:

PARS Airlines, established in 2015 under the name Pars Oghiyanoos Kish, aimed to launch the first fully regional airline in the country. After years of study and private sector investment, the company began operations with CRJ 200 jets made by Bombardier, becoming the only operator of this aircraft in Iran. The airline has localized the technical expertise for Bombardier aircraft, training pilots and crew. They are expanding their fleet, adding Boeing 737 aircraft starting in 2024 to connect regional airports with major hubs and new international destinations.





خوشمزه بی ادعا

