کلمه

۲۰ داستان از پرستارهای نویسنده

مهلت ارسال آثار به جایزه جهانی «داستان ما و کرونا» در حالی به پایان رسیده که پس از بررسی اولیه از بین حدود ۹۰۰ داستان، ۲۰۰ اثر به مرحله اول داوری راه پیدا کرده‌اند. پیش از این، درباره این جایزه نوشته‌ایم. در این میان ۲۰ داستان از کادر درمان هم دیده می‌شود. اختتامیه جایزه جهانی داستان ما و کرونا، به صورت مجازی در تابستان ۱۴۰۰ برگزار می‌شود.

رنگ و بوم

برگزاری کارگاه «یک قرن هنرهای تجسمی ایران»

نخستین دوره کارگاه پژوهشی - تاریخی «یک قرن هنرهای تجسمی ایران»، تابستان ۱۴۰۰ برگزار می‌شود. خبر را روابط‌عمومی مؤسسه فرهنگی هنری «هنر فردا» داده و نوشته که این کارگاه قرار است در ۴۰ جلسه به بررسی تجربه‌ها، جریان‌ها و چهره‌های شاخص یک قرن هنرهای تجسمی ایران بپردازد. علاقه‌مندان برای کسب اطلاعات بیشتر یا انجام ثبت‌نام می‌توانند به نشانی اینترنتی arttomorrow.org مراجعه کنند.

۴۰ سال پس از شهادت مصطفی چمران، نگاهی کرده‌ایم به وجه عرفانی و هنری شخصیت او؛ مردی که تا سال‌های سال می‌توان از او گفت

یک عارفانه ناآرام

چمران که همواره چهره‌ای جدی داشته، در میان رزمندگان و نوجوانان چهره‌ای دیگر به خود می‌گرفت / عکس: ایرنا

۱۰ و ۱۱

راش

یادداشت دبورا یانگ درباره فیلمی ایرانی

یکی از منتقدان هالیوود ریپورتر درباره فیلم «بوتاکس» نوشته است قصه فیلم در فضایی خاکستری مابین کمدی غیرمحتمل و تراژدی غیرممکن روایت می‌شود. آن‌طور که روابط‌عمومی پروژه به مهر خبر داده، دبورا یانگ یکی از منتقدان هالیوود ریپورتر که فیلم بوتاکس به کارگردانی کاوه مظاهری را در جشنواره فیلم شانگهای دیده است، در یادداشتی با عنوان «سفری جادویی در یک خانواده یخ‌زده» درباره بوتاکس نوشته است.

صحنه

نمایش تَوَحُش روی صحنه مهرگان

نمایش «تَوَحُش» به نویسندگی علیرضا افشار نادری و کارگردانی حسین اناری، از دیروز روی صحنه رفته است. آن‌طور که روابط‌عمومی این نمایش به جام‌جم خبر داده، کمند کلبادی، محمد تاجیک، محمدپوریا هلالی، احسان صاحبدادی و هلیا هامرز در این اثر که سارا داروفروش تهیه‌کنندگی‌اش را بر عهده دارد، به ایفای نقش می‌پردازند. تَوَحُش هر روز ساعت ۱۹ در سالن ۲، خانه نمایش مهرگان روی صحنه می‌رود.

شرکت دانش‌بنیان «هوافضایی درنا» با بهره‌گیری از دانش فنی کارشناسان داخلی هواپیماهای سبک دو نفره را طراحی و تولید می‌کند

لذت پرواز با هواپیماهای دو نفره درنا

مریم ملی

نشان ایرانی ۲

تجربه خلبانی، رویای مشترک بسیاری از ماست؛ با این حال فقط شیفتگان واقعی پرواز هستند که این راه را ادامه می‌دهند تا به رویای خود رنگ واقعیت بدهند. در این بین مهندسی ساخت هواپیماها حوزه‌ای است که لذتی مضاعف‌تر از خلبانی در بین علاقه‌مندانش دارد. ساخت و طراحی هواپیما از حوزه‌های بسیار جالب مهندسی است که جلوه‌گاه پیوند علوم و فناوری‌های پیشرفته گوناگون است و در اثبات توانمندی فناورانه و اقتصادی کشورها محک بسیار خوبی است. در این رابطه «شرکت هوافضایی درنا» با بررسی نیازهای داخلی توانسته حوزه نیاز به طراحی و ساخت هواپیماهای سبک در کشور را به درستی شناسایی کند و توان مهندسی کارشناسان ایرانی را برای رفع یکی از نیازهای مهم صنعت هوافضا به‌کار بگیرد. این شرکت را سال ۶۷ گروهی از مهندسان و تکنیسین‌ها پایه‌گذاری کردند و با هدف طراحی و ساخت هواپیماهای سبک در رده CS-VLA و CS-23، ساخت قطعات فلزی، کامپوزیت، تبدیل قطعات فلزی به کامپوزیت و انجام پروژه در زمینه مواد پیشرفته کامپوزیت به فعالیت خود ادامه می‌دهد.

یعقوب انتصاری، مدیرعامل «شرکت هوافضایی درنا» درباره ماجرای راه‌اندازی این مجموعه به جام‌جم می‌گوید: «از کودکی به هواپیماها علاقه‌مند بودم و در نوجوانی به فکر ساخت آنها افتادم. این علاقه را در دانشگاه دنبال کردم و در رشته‌های مدیریت صنعتی و مهندسی هوافضا تا مقطع کارشناسی ارشد تحصیل کردم. تا اینکه سرانجام در ۳۵ سالگی اولین هواپیما را با کمک همکارانم ساختم. ما برای این که بتوانیم هزینه‌های اضافه را کاهش دهیم و برای تهیه ابزار و قطعات هزینه کنیم در زیرزمین منزل‌مان کار ساخت هواپیماها را آغاز کردیم و اکنون هواپیمای دونفره کامپوزیتی پیکا ۱ (Pica1 پرنده آبی) و همچنین هواپیمای دو نفره فوق سبک و اسپرت پرنده آزاد (پیکا ۲) را در این شرکت طراحی کرده و می‌سازیم.

مزایای رقابتی هواپیماهای تولید شده شرکت درنا

- تعمیر و نگهداری با هزینه پایین
- خدمات پس از فروش در هواپیماهای مشابه خارجی وارداتی هزینه‌های بسیار بالایی دارد. اما هزینه تعمیر و نگهداری هواپیماهای شرکت درنا به عنوان محصول داخلی دانش‌بنیان طبیعتا بسیار کمتر است.
- سرعت در ارائه خدمات پس از فروش
- وقتی امکان تعمیر قطعات مختلف در داخل کشور وجود داشته باشد غیر از کاهش هزینه‌ها سرعت رسیدگی را هم پایین می‌آورد. در حال حاضر هر مشکلی برای هواپیماهای ساخت شرکت درنا پیش بیاید فقط با یک تماس تلفنی طی ۴۸ تا ۷۲ ساعت قابل حل است.

قیمت رقابتی در مقایسه با نمونه‌های خارجی

گرچه قیمت مواد اولیه و محصولات مورد نیاز در طراحی و ساخت هواپیما افزایش پیدا کرده است اما چون درنا، شرکتی دانش‌بنیان است با حمایت‌های صندوق نوآوری و شکوفایی این امکان را دارد که هزینه‌های خرید هواپیماها را در مقایسه با نمونه‌های خارجی کاهش داده و فراهم کردن آن را برای شرکت‌ها و افرادی که می‌خواهند به صورت شخصی هواپیما بخرند امکان‌پذیر سازد. در زمان انتشار این رپرتاژ، هزینه خرید پیکا ۱ برای آموزش خلبانی CPL/IR حدود ۱۹۸ هزار یورو و قیمت عرضه پیکا ۲ حدود ۱۲۰ هزار یورو است.

امکان خرید اقساطی با کارمزد اندک

این امکان برای خریداران هواپیماهای درنا فراهم شده که بتوانند به دلیل دانش بنیان بودن محصول، ۳۰ درصد قیمت اولیه هواپیماها را به صورت نقدی و بقیه را به شکل اقساط در مدت ۳۶ ماه تسویه کنند و تنها کارمزد ۱۱ درصدی روی هواپیما پرداخت کنند.

چالش‌های تولید در صنایع هوافضا

انتصاری می‌گوید: «شرکت ما دغدغه‌های زیادی درباره نحوه ساخت هواپیما دارد. زیرا باید مواد و مصالح اولیه استاندارد هوایی را از خارج تهیه کنیم و بعد مراحل طراحی و ساخت را هم انجام بدهیم. که این فرآیند حدود ۴۰ درصد از قیمت یک هواپیما است، در حالی که مدل رایج در کشورهای اروپایی و آمریکایی به این گونه است که به دلیل گستردگی پیمانکاران در این حوزه و بر اساس نیازشان قطعاتی که باید به شرکت‌های دیگر سفارش داده شود مشخص شده و شرکت خودش به تنهایی تمام قطعات مورد نیاز را نمی‌سازد. اما در ایران به دلیل سفارش خرید محدود، برای شرکت‌های دیگر توجیه اقتصادی ندارد که قطعات مورد نیاز هواپیماهای آموزشی این شرکت را تولید کنند.

از آنجا که صادرات وسایل هوایی نیازمند نوعی تعهد و توافق خاص بین دو کشور است و قوانین پیچیده‌ای دارد، اعتبار و تخصص در حوزه داخلی و خارجی اهمیت زیادی پیدا می‌کند و این جلب اعتماد در زمینه ساخت هواپیما آسان به دست نمی‌آید. درنا سال‌ها تحقیق و مطالعه و تلاش را برای این موضوع صرف کرده تا به‌جایی برسد که شرکت‌های دولتی و خصوصی نام درنا را به عنوان شرکت متخصص در این زمینه بشناسند و به کیفیت محصولات آن اطمینان داشته باشند.

چشم‌انداز پیش روی درنا

به گفته انتصاری، شرکت هوافضایی درنا تنها شرکت خصوصی است که در زمینه طراحی و ساخت هواپیماهای فوق سبک و سبک در ایران فعالیت دارد و برنامه‌اش برای آینده، تمرکز بیشتر بر حوزه تامین کامل نیاز کشور و صادرات به کشورهای همسایه است. به دست گرفتن بازار کشورهای دیگر می‌تواند برای توسعه کار این شرکت و شناخته شدن سطح فعالیتش بسیار موثر باشد.

این فناور دانش‌بنیان تصریح می‌کند: «تعامل هر چه موثرتر در رده‌های بالای کشور می‌تواند باعث شود توان متخصصان در جای درست به کار گرفته شود و نیازهای اساسی کشورمان را تامین کنند تا به این ترتیب برای کالاهایی که امکان طراحی و ساختشان در ایران وجود دارد به کشورهای دیگر وابسته نباشیم و دست واردکننده را از این چرخه کوتاه کنیم.

انتصاری تأکید می‌کند: «یکی از چالش‌های مهم فعالیت ما تحریم داخلی است؛ باورنداشتن به توانایی و دانش فنی متخصصان ایرانی می‌تواند موانع زیادی بر سر راه پیشرفت کشور ایجاد کند. این مشکلی است که اگر حل شود، چرخ تولید صنایع پیشرفته در کشور می‌تواند روی ریل صحیح قرار بگیرد.»

راه‌های ارتباط با شرکت هوافضایی درنا

dornaaircraft.com

Info@dornaaircraft.com

۰۲۱-۵۶۲۳۲۴۲۰ و ۵۶۲۳۲۴۲۱

آزادراه تهران-قم، حسن‌آباد فشافویه، شهرک صنعتی شمس‌آباد، بلوار سروستان، بلوار مهستان، گلسرخ ۱۵

کاربردهای هواپیماهای شرکت درنا

به گفته مدیرعامل «شرکت هوافضایی درنا» هواپیمای پیکا وان (پیکا۱) از سری هواپیماهای تولید شده در شرکت هوافضا درنا است که برای آموزش خلبانی و کسب گواهینامه‌های PPL, CPL و IR در این حوزه به کار می‌رود. این هواپیما؛ گواهینامه دفتر طراحی Design Organization Approval (DOA) در سال ۱۳۷۹، گواهینامه Production Organizition Approval (POA) در سال ۱۳۸۱ و گواهی نامه Type Certification (TC) را در سال ۱۳۸۰ دریافت نموده و تا به امروز نزیک به ۳۰ فروند تولید و ۲۰۰ دانشجوی خلبانی با هدایت این هواپیما گواهینامه خلبانی را دریافت کرده‌اند. هواپیما پیکا تو (پیکا ۲) چند سالی است که تولید آن آغاز شده و فعلا دو نمونه از آن ارائه شده و طراحی و ساخت نمونه‌های جدیدتر در دست مطالعه و تحقیق است.