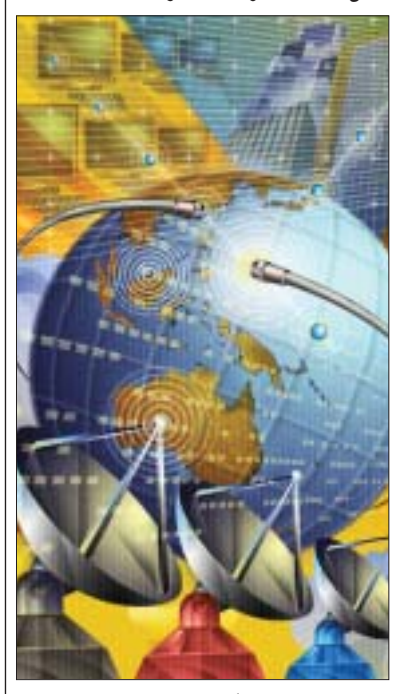
یادداشت

اعتیاد به دنیای مجازی

میثم کریم‌پور

فناوری‌های جدید و خصوصاً کامپیوتر و اینترنت، علاوه بر مزایایی که دارند، بی‌گمان پدید آورنده مشکلات جدید یا تشدیدکننده مشکلات قدیمی نیز هستند. ویژگی‌های منحصر به فرد اینترنت ازجمله سهولت دسترسی به آن، ۲۴ ساعته بودن، سادگی کار، هزینه پائین، گمنام‌ماندن کاربران در آن و . . . همگی موجب استقبال عظیم مردم در سراسر جهان از آن شده است. این خصوصیات علاوه بر آن که از یک طرف از قابلیت‌های اینترنت محسوب می‌شوند، از طرف دیگر از معایب آن نیز شمرده می‌شوند. یکی از مشکلاتی که اینترنت پدید آورده است، اعتیاد مجازی یا اعتیاد به این شبکه عظیم جهانی است که دارای تاثیرهای رفتاری و روانی بسیار زیانباری بر روی کاربران است. شکی نیست که اینترنت پیشتاز انقلاب صنعتی جدید است. فناوری جدید، همانند یک رابطه جدید است، یعنی در ابتدا جذاب و سرگرم‌کننده است، اما در نهایت نیازمند صرف انرژی و زمان فراوان برای حفظ آن هستیم. در مورد تاثیر اینترنت بر بهبود کیفیت زندگی تردیدی نیست، با این همه کامپیوتر و اینترنت اینقدر زمان کاربران را به خود اختصاص می‌دهد که باعث شگفتی می‌شود. واضح به نظر می‌رسد که به صورت اعتیادآوری می‌توان از اینترنت حسن استفاده یا سوءاستفاده کرد.



فناوری و خصوصاً کامپیوتر و اینترنت، در بهترین حالت به آسانی مورد سوءاستفاده بیش از حد قرار می‌گیرند و در بدترین حالت، اعتیادآور می‌شوند. ما در عصری زندگی می‌کنیم که فناوری‌های دیجیتال همواره در مرز کارهای بزرگ، شیوه‌های جدید و بهتر انجام دادن کارها قرار دارند و البته در برخی موارد هم این شیوه‌ها صحیح هستند. در این عصر، هرچیز در عرض یکی دو سال کهنه و قدیمی می‌شود. کامپیوتر و اینترنت ادعای ساده‌تر کردن و آسان‌تر کردن زندگی ما را دارند، اما واقعیت به این سادگی‌ها هم نیست. به نظر می‌رسد که اینترنت دارای قدرت تخریب روان است و می‌تواند شیوه‌های ارتباطی، اجتماعی و دادوستدی ما را به طور کامل دگرگون سازد. این شبکه همچنین می‌تواند نقاط تصمیم‌گیری روانی انسان را تغییر جهت دهد و می‌تواند بر رفتار حکومت کند. در شبکه اینترنت، پول کمتر واقعی به نظر می‌رسد، اما اینترنت قابلیت انجام معاملات مالی بدون تماس انسان‌ها را دارا است. این امکان منطقی به نظر می‌رسد که به واسطه تماس انسان‌ها حتی با تلفن، قضاوت‌ها افزایش یابد و کنترل محرک‌ها بهتر شود. ما مخلوقاتی اجتماعی هستیم که به روش‌های فراوان از روابط اجتماعی‌مان سود می‌بریم. اینکه ما چگونه پول خود را خرج می‌کنیم دارای پایه روانی و اجتماعی مشابهی همچون دیگر ابعاد رفتاری ما است. می‌توان سه دسته دیگر نیز به سوءاستفاده‌کنندگان از اینترنت اضافه کرد. دسته اول را ولگردهای الکترونیک می‌نامند. اینها کاربرانی هستند که ساعت‌ها در اینترنت به گشت و گذار مشغول می‌شوند، بدون اینکه هدف یا تمرکز خاصی داشته باشند. برای آنها همین آن لاین بودن، تحریک‌کننده است. آنها از تحریکات چندرسانه‌ای، چالش‌های دیدن مکان‌های جدید و یادگرفتن اطلاعات جدید، لذت می‌برند.

ویژگی «هیچ‌گاه تعطیل نبودن اینترنت» آن را برای اینگونه افراد شاداب و جذاب می‌سازد. ما تمایل داریم تا عرصه‌های ناکامل زندگی خود را بارها ببینیم و این ناتوانی در «به پایان رساندن» و فقدان تعطیلی شبکه اینترنت است که ما را آن لاین نگه می‌دارد و مجبور می‌کند تا بارها و بارها به اینترنت باز گردیم، حتی بدون اینکه یک دلیل منطقی برای این کار داشته باشیم. مورد دیگر سوءاستفاده از اینترنت، معتاد شدن به اتاق‌های گپ (Chat Room)، نامه‌های الکترونیکی، سایت‌های دوست‌یابی و . . . است. واقعیت مجازی وارد زندگی واقعی ما می‌شود و در برخی موارد، افراد در اینترنت احساس شأن اجتماعی بالاتری می‌کنند. اینترنت به خودی خود مشکلات نوین را ایجاد و بسیاری از مشکلات قدیمی را نیز تشدید کرده است. همه فناوری‌ها شیوه‌های زندگی را تحت‌تاثیر قرار می‌دهند.

در آخر این نکته را هم باید خاطر نشان کرد که اگر فناوری‌ها کیفیت زندگی‌های ما را بهبود نمی‌دادند، دیگر هیچ سودی نداشتند. صرف اینکه ما می‌توانیم فناوری‌های نوین و جالبی ایجاد کنیم، نشانه بی‌خطر بودن آنها نیست.

بازگشت هواپیمای مافوق صوت

علیرضا سزاوار

در دهه ۱۹۶۰، مهمترین و بلندپروازترین برنامه‌های حمل‌ونقل هوایی در اروپا با مجموعه‌ای از مشکلات ساختاری و حتی نگران‌کننده روبه‌رو شد. هواپیمای مافوق صوت کنکورد فرانسه برای کمپانی «اسنکما» که در اصل سازنده موتورهای هواپیماهای نظامی بود، گام بزرگی در مسیر ساخت موتور هواپیماهای مسافربری و تجاری و بازار تجهیزات آنها به شمار می‌آمد.

اولین جت‌های تجاری که به خدمت خطوط هوایی درآمدند، در اوایل دهه ۶۰ روانه بازار شدند که از جمله آنها می‌توان به کاراویل، DC-8، 707 و کامت اشاره کرد. اما مهندسان فرانسه و بریتانیا، همواره در فکر و اندیشه هواپیمای مافوق صورت تجاری بودند.

مهندسان انگلیسی همواره در فکر یک مدل شش موتوره بزرگ بودند که هواپیمای جت ۲۲۳ - BAC (یا همان «بریستل آرمسترانگ») یکی از نمونه‌های آن است.

در کشور فرانسه به فکر یک هواپیمای جت از نوع چهارموتوره افتادند که حاصل آن «سوپر کاراویل» بود.

اما همه طرح‌ها در یک چیز مشترک بودند: «موتور جت المپیوس». این نوع موتور را که یکی از دانشمندان آن زمان به نام بریستول سیدنی طراحی کرد، در اصل برای اهداف نظامی استفاده می‌شد. این موتور اولین موتور جت دومحوره (شفته) مجهز به دو قطعه موتور فشار بالا و فشار پایین بود که از نظر فنی، مستقل بودند. این کار باعث می‌شود که تنظیم موتورها برای مهندسان بسیار راحت‌تر باشد. موتور المپیوس ۳۲۰ - MK که به عنوان پیشران هواپیمای مافوق صوت مورد استفاده قرار گرفت، قوی‌ترین موتور جت اروپا در آن زمان بود.

نیروی دانش این موتور ۲۰ هزار پاوند بود که پس‌سوز قدرت آن به ۳۰ هزار پاوند (برابر با ۱۴ هزار کیلوگرم نیرو) می‌رسید. این موتور با قدرت بالای خود در آن زمان بسیار مفید واقع شد. اما مسافرت به مدت‌های طولانی معضلی بود که باید به آن می‌پرداختند. در همین راستا، شرکت‌های بریستول و اسنکما قبل از شرکت‌های انگلیسی مثل BAC و شرکت هواپیمایی اس‌یودی، به طور رسمی در ۲۸ نوامبر سال ۱۹۶۱ به هم ملحق شدند و قرارداد بستند که نوع جدید موتور المپیوس ۵۹۳ را طراحی کنند.

کشورهای فرانسه و انگلستان در ۲۹ نوامبر سال ۱۹۶۲ قرارداد همکاری‌ای امضا کردند که برنامه تولید هواپیمای کنکورد مافوق صوت را شروع کنند. این در حالی بود که شرکت بریستول ۶۰ درصد و شرکت اسنکما ۴۰ درصد از طراحی و ساخت قسمت‌های آن را برعهده گرفتند و شرکت‌های انگلیسی BAC و اس‌یودی نیز به ترتیب ۴۰ و ۶۰ درصد از ساخت و تولید سایر قسمت‌های آن را عهده‌دار شدند، به طوری که گروه کارشناسان شرکت فرانسوی بریستول بر نحوه تغییرهای کمپرسورها، محفظه احتراق، توربین‌ها و قطعات یدکی کار می‌کردند و مهندسان شرکت اسنکما بر روی پروژه دستگاه‌های پس‌سوز همگرا و واگرا و دیگر بخش‌های آن مشغول بودند. شرکت‌های انگلیسی نیز برای رساندن سهم خود به میزان قراردادشان تمام یا بعضی از قطعاتی را که فرانسوی‌ها طراحی کرده بودند، تولید کردند.

مهمترین تغییرها و پیشرفت‌هایی که در موتور به وجود آمد، مربوط به دستگاه پس‌سوز کمپرسور فشار پایین و توربین فشار بالا بود که در نهایت با ایجاد این تغییرها، موتور هواپیماهای کنکورد (به زبان فرانسوی یعنی رقیب) به وجود آمد. به هر حال هر چند که هواپیمای مافوق صوت از هواپیماهای دیگر نیرو و قدرت بیشتری دارد، ولی این باعث افزایش صدای موتورها هم می‌شود. هواپیماهای کنکورد از یک موتور توربو جت ساده استفاده می‌کرد که برای سرعت دو ماخ (هر ماخ برابر سرعت صوت است) بسیار کارآمد و مفید است، ولی این به معنی آن است که در مقایسه با موتور جت چرخش‌زا، منبع اصلی صدا در عقب قرار دارد. به بیان دیگر این دستگاه‌های پس‌سوز بودند که صدای خروجی را کم یا زیاد می‌کردند. یکی از هدف‌های اصلی پروژه کنکورد، کاهش صدای انفجار یا ترکش صوت بود که به وسیله عمل خاصی در سرعت مافوق صوت انجام می‌گرفت و هواپیما در ارتفاعات بالا از دیوار صوتی عبور می‌کرد.

در اوایل سال ۱۹۶۸ شرکت فرانسوی اسنکما، طرح جایگزینی محفظه احتراق را با یک نمونه جدیدتر ارائه داد. این مدل جدید سبک‌تر بود و حرارت را بهتر پخش می‌کرد. بدون شک کار ماهرانه شرکت اسنکما بر روی هواپیمای نظامی Atar بود که نگاه‌ها را به سمت خودش جلب کرده و رضایت همه را فراهم آورد. موتوری که اسنکما طراحی کرده بود توانایی‌های خود را طی سال‌ها بر روی هواپیمای سوپرمیتر B2 نشان داد.

این موتور، تنها موتوری بود که به طور خودکار عمل می‌کرد و این مسئله در توسعه سیستم پس‌سوز هواپیمای کنکورد بسیار مهم بود. با این کار خلبان فقط با یک ساسات (اهرم مخصوص) نیروی رانش موتور را در هر سرعتی که مورد نظر بود کنترل می‌کرد و از یک سیستم خروجی مخصوص (چند پرده) استفاده شد که بسیار مناسب بود. اوایل سال ۱۹۶۹، سالی پرتلاطم و سرشار از مشکلات جدید و البته موفقیت‌های شیرین برای شرکت اسنکما بود. هواپیمای کنکورد پس از ۵ هزار ساعت آزمایش در فرانسه و انگلستان، اولین پرواز ۴۲ دقیقه‌ای خود را دوم مارس ۱۹۶۹ از شهر «تولوز» فرانسه انجام داد که در آن از چهار موتور جت المپیوس استفاده شده بود. هفت ماه بعد هواپیمای کنکورد دیوار صوتی را شکست و به سرعت تعیین شده برای آن دست یافت. اما در پشت صحنه اوضاع چندان آرام و دلچسب نبود؛ چرا که جلسه‌های پی در پی که اکثراً نیز مشکل‌ساز بودند، روند تصمیم‌گیری را کند کردند.

در سال ۱۹۷۰ شرکت اسنکما کنترل اوضاع را در دست گرفت و شرکت خود را دوباره سازماندهی کرد.

در همین راستا، «جین سولیر» به عنوان مدیر برنامه‌های موتور هواپیمای کنکورد در این شرکت انتخاب و اولین مدیر برنامه هوایی فرانسه نیز شد. همچنین مسئول نظارت و تعیین راهکارهای هواپیمای مافوق صوت کنکورد شد و البته این تغییرهای ضروری از دیده‌ها پنهان نماند و چند ماه بعد دیگر مدیران بخش‌های مختلف برنامه کنکورد تعیین شدند، که از آن جمله می‌توان به «پی‌یر گاتیر» رئیس شرکت انگلیسی اس‌یودی و «پی‌یر یانگ» یکی از مدیران ارشد شرکت رولزرویس و نیز «ویک ویلد» مسئول بخش فناوری شرکت BAC اشاره کرد. در همان سال شرکت اس‌یودی از کارشناسان خود درخواست کرد که اصلاحات اصلی مربوط به موتور هواپیمای کنکورد را محاسبه کرده و آنها را به انجام برسانند. هدف از این کار اضافه کردن چهار تن ظرفیت بار بیشتر به هواپیمای کنکورد بود.

صدالبته شرکت‌های هوایی نیز موافق این طرح بودند، زیرا این میزان معادل وزن حداقل ۴۰ مسافر بود که مثلاً مسافت لندن تا واشینگتن را سفر می‌کردند. برای این منظور، بدنه هواپیما نیز باید تغییر می‌کرد. در نتیجه شرکت آمریکایی TRE (واقع در سن‌دیه‌گو کالیفرنیا) نیز وارد این پروژه شد و قسمت‌های مهمی از هواپیما را به طرز چشمگیری تولید کرد که البته قبلاً طراحی و در بوئینگ ۷۲۷ استفاده شده بود. ولی از آنجایی که این هواپیمای آمریکایی با هواپیمای ساخت اروپا تفاوت‌هایی داشت، شرکت اسنکما با پذیرفتن همکاری TRE، به یک باتلاق گرفتار شد. زیرا روزبه‌روز در زمینه طراحی و ساخت بدنه هواپیما ناموفق‌تر می‌شد. در نتیجه گروهی از مهندسان فرانسوی در اوایل سال ۱۹۷۰ به‌سمت سن‌دیه‌گو و شرکت TRE روانه شدند تا با همکاران آمریکایی خود که بدنه هواپیما طراحی می‌کردند، ملاقات و مذاکره کنند. هدف اصلی در این سفر بازسازی و تحکیم نقش اصلی فرانسه در این شراکت و به‌دست گرفتن نقش اصلی در ساخت قسمت‌های جدید موتور و هواپیما بود. در حالی که شرکت TRE مسئول طرح و توسعه موتور در آزمایش‌های زمینی و هوایی بود، فرانسوی‌ها با پذیرفتن و به‌دست گرفتن نقش اصلی به کشورشان بازگشتند. در راستای این پیشرفت‌ها، فرانسوی‌ها درصدد برآمدند تا با ارائه مدارک و اسنادی به کمیته مرکزی هواپیمایی و هوانوردی، نظر آنها را برای گرفتن جواز پرواز هواپیمای کنکورد جلب نمایند.

برنامه طراحی و تولید هواپیمای کنکورد تجربه بسیار مهمی برای کارشناسان فرانسوی بود. به طوری که مثلاً از سال‌های ۱۹۶۸ تا ۱۹۷۵ فقط حدود یک هزار نفر در بخش مهندسی موتور مشغول به کار شدند. تعداد زیادی نیز به آموزش کارکنان در زمینه روابط بین‌الملل و زبان انگلیسی تخصصی مشغول شدند. برای همه افراد کنکورد بسیار مفید بود و حتی نقطه عطفی در صنعت هواپیماسازی فرانسه محسوب می‌شد. در سال ۱۹۷۴ هواپیمای کنکورد موفق شد آزمایش ۱۵۰ ساعته خود را برای صدور مجوز تولید با موفقیت طی کند. در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۵ موسسه DEAC فرانسه و مدیر هوانوردی غیرنظامی انگلستان مجوز صدور جدیدترین موتور هواپیمای کنکورد را که تا آن زمان مشغول کار بر روی آن بودند، صادر کردند که بلافاصله مجوز FAA یا مدیریت هوانوردی فدرال ایالات متحده نیز به آن پیوست. اولین هواپیمای کنکورد در ۲۱ ژانویه ۱۹۷۶ با نشان ایرفرانس وارد عرصه خدمات تجاری شد، اما مشکلات پی در پی که در سیستم سوختی آن پیش می‌آمد، باعث نافرجامی نوع تجاری این هواپیما شد.

خطوط هوایی ایالات متحده به دلیل آگاهی از اقتصادی نبودن این هواپیما تمام مجوزهای مربوط به خرید، فروش و اجاره این هواپیما را لغو کرد و فقط ایرفرانس و خطوط هوایی بریتانیا هواپیماهای کنکورد را خریداری و استفاده می‌کردند. به مرور تعداد کنکوردها در ناوگان هوایی این دو کشور نیز رو به زوال رفت. طرح کنکورد جدید با موتور MK612 هر چند در ابتدا بسیار مورد قبول کارشناسان بود ولی در نهایت حرف زیادی برای گفتن نداشت.

در سال ۱۹۷۹ ساخت موتور کنکورد به مدت طولانی دچار وقفه شد و کمتر از ۷۰ موتور استاندارد تولید شد. در نهایت در آخرین روز از ماه مه سال ۲۰۰۳ کنکورد ایرفرانس AF002 و در ۲۴ اکتبر BA002 خطوط هوایی بریتانیا دست از کار کشیدند و برای آخرین بار کنکورد در عرض سه ساعت از نیویورک به پاریس با همراهی تعدادی از چهره‌های معروف و شناخته شده مانند رئیس جمهور سابق آمریکا (کلینتون) پرواز کرد. هر چند که هواپیمای مافوق صوت کنکورد به بسیاری از تولیدکنندگان قطعات و تجهیزات فرانسوی میدان داد و تامین‌کننده‌های قطعات نظامی را به وجود آورد و پیشرفت‌های چشمگیری در عرصه هوانوردی فرانسه به وجود آورد (مانند شرکت «elecma» که تجهیزات الکترونیکی هواپیماهای کنکورد را طراحی و تولید می‌کرد، شرکت «hispano suza» که تولیدکننده سیستم‌های ضدلغزش عقب هواپیما و تقویت سیستم‌های دنده‌ای فرود آورنده بود و هواپیمای کنکورد را تبدیل به اولین هواپیمایی کرد که با سیستم کنترل ترمز الکتریکی تناسب داشت) ولی سرانجام به دلیل هزینه‌های بالای تجهیز، تعمیر و نگهداری در سال ۲۰۰۳ کنار گذاشته شد و تولید موتور آن (که به طور مشترک به عهده فرانسوی‌ها و آمریکایی‌ها بود) برای همیشه متوقف شد، ولی تفکر هواپیماهای مسافربری و تجاری مافوق صوت هرگز متوقف نشد؛ به طوری که در سال ۲۰۰۵ کشور ژاپن موفق به آزمایش اولین هواپیمای مسافربر مافوق صوت در جهان شد که نه‌تنها سرعت بیشتری نسبت به هواپیمای فرانسوی کنکورد دارد، (یعنی ۱/۵ برابر سرعت آن ۱/۵ برابر کنکورد است) بلکه هیچ کدام از مشکلات مربوط به تجهیز و نگهداری آن را نیز ندارد. کارشناسان ژاپنی بیش از ۱۰ سال بر روی آن وقت صرف کرده‌اند. این هواپیمای مافوق صوت در سال گذشته میلادی در اطراف شهر آدلاید استرالیا با موفقیت آزمایش شد (اولین پرواز آزمایشی باید در منطقه غیرمسکونی و خارج شهر باشد.) و قرار است که تا سال ۲۰۱۵ وارد ناوگان هوایی ژاپن شود که مطمئناً مورد استقبال زیادی قرار خواهد گرفت و البته به سایر خطوط هوایی جهان نیز فروخته خواهد شد.

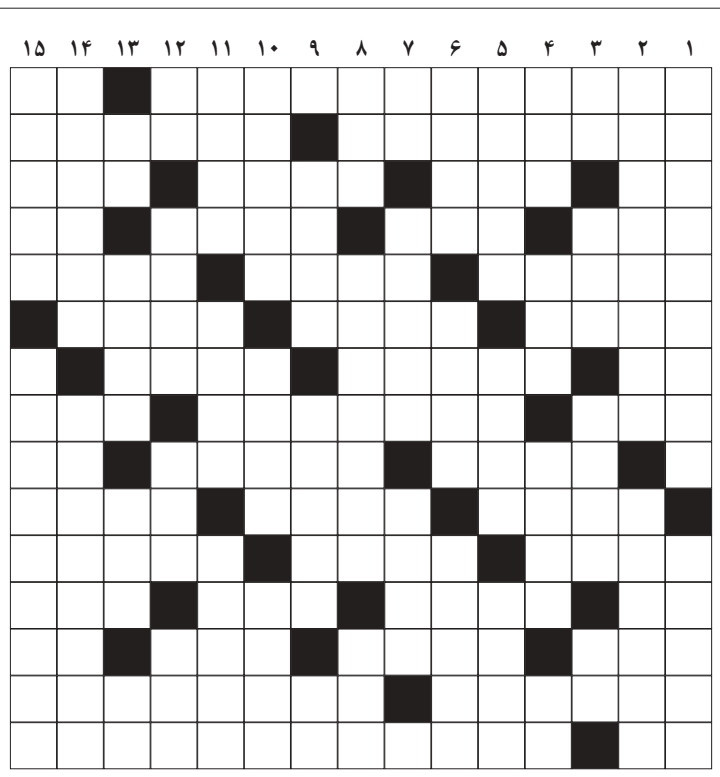
این پرنده تیزپرواز ژاپنی برگ جدیدی از فناوری صنعت هواپیماسازی را در جهان رقم خواهد زد.

جدول شماره ۶۲۰

فرهنگ امامی
Farhang_Emami@yahoo.com

۱- نهاد انقلابی که نقش بسزایی در تامین امنیت کشور داشته است- پیچ و تاب. ۲- نام پلیس بین‌المللی- آزمون. ۳- آواز دسته‌جمعی- کهنه و پاره- هدایت‌کننده- نام دیگر دیابت. ۴- تقویت رادیویی- اهلی و دست‌آموز- یکی از والدین- مروارید. ۵- دربه‌در و بی‌خانمان- طرف چپ میدان جنگ- مردمان و آفریده‌شدگان. ۶- آبگینه و لاجورد- دود، و نام سوره‌ای در قرآن- پوشیده و مخفی. ۷- از آلات موسیقی- مبتلا به بیماری سل- خشک و لم‌یزرع. ۸- آزمون چندجوابه- امام جماعت- دریغ و افسوس. ۹- متانت و سنگینی- برنامه همیشگی و هر روزه تلویزیون و رادیو- حرف انتخاب. ۱۰- ریشه و بنیان- شبیه و مانند- ریاضیدان معروف یونان. ۱۱- آبگوشت سرد شده- درخشان و تابان- مقوله مهم مرتبط با نیروی انتظامی. ۱۲- گوشت آذری- غیرممکن و نشدنی- برادر پدر- فاصله قدم‌ها. ۱۳- مو و گیسو- خارج- پیامبران و انبیا- بالا آمدن آب دریا. ۱۴- ثروت و مایملک- غاری در شمال باختری بندر تریست در لهستان که بزرگ‌ترین غار دارنده استالاگتیت در اروپا است. ۱۵- معاون هیتلر- اثر رشید وطواط.

۱- مرکز ایالت کالیفرنیا و رودی در همین ایالت- دومین عدد دو رقمی. ۲- نویسنده فرانسوی کتاب‌های آفرودیت و ترانه‌های بیلی‌تیس- برداشت غیرقانونی پول از محل کار. ۳- اشاره به دور- بدان و آگاه باش- اسب سرکش- شکوه و بزرگی. ۴- مسافرخانه مدرن- نام روز بیست و یکم از هر ماه خورشیدی- عمود و ایستاده- یازده. ۵- نوعی نقاشی- تشکر و امتنان- دوستدار و خواهان. ۶- نمایشنامه توام با آواز- بی‌باک و شجاع- کم‌عرض و لاغر. ۷- روشنی اندک- میوه‌ای که مزه ترش و شیرین داشته باشد- ساده و زودباور. ۸- جانوری شبیه روباه- تقویم- مخترع اسکاتلندی لگاریتم. ۹- زینهار و مهلت- نوآور و خلاق- باز و گشاده. ۱۰- ردیاب رادیویی- همان پدر است- فرستاده شده. ۱۱- آرزو- عقیم و سترون- کتاب زرتشت. ۱۲- زبان موسیقی- به‌راه افتاده- شکستن و ریزریز کردن- گیاهی است دارای ساقه کلفت و شاخه‌های ستبر با برگ‌هایی شبیه به لبلاب که در جاهای نمناک می‌روید. ۱۳- پیروز بر باطل- مکر و حیله- برچسب- سخن زیر لب از روی خشم. ۱۴- تبار و اجداد- بزرگ‌ترین دریاچه آلاسکا. ۱۵- کهنه و پاره‌پاره- دیپلمات.



حل جدول ـ ۶۱۹

خبرها

دستیابی به اخبار با تلفن همراه

ایرنا: دارندگان تلفن همراه در انگلیس می‌توانند به اخبار و ای‌میل‌های گوگل دسترسی داشته باشند. شرکت آمریکایی گوگل بر آن است تا دامنه پیشرفت‌های خود را فراتر برده و دسترسی به سایت را از طریق تلفن همراه هم امکان‌پذیر کند به همین خاطر مشترکین تلفن همراه در انگلیس قادر خواهند بود تا با استفاده از گوشی خود و همچنین با منحصر به فرد ساختن فرمت آن در سیستم جست‌وجوی صفحه اصلی اینترنتی، از خدماتی نظیر دسترسی به اخبار و ای‌میل‌های اینترنتی در سایت گوگل بهره‌مند شوند. با توجه به افزایش فروش قابل ملاحظه گوشی تلفن همراه و با در نظر گرفتن این مطلب که مقوله فوق اصلاً با رشد فروش کامپیوترها قابل برابری و مقایسه نیست، گوگل به شدت درخصوص ارائه خدمات اینترنتی از طریق تلفن‌های همراه علاقه نشان داده است. به گفته برخی از متخصصان میزان تجهیزات و وسایل مربوط به تلفن همراه دو برابر میزان کامپیوترها است. این درحالی است که در بسیاری از بازارهای جهانی مردم بیشتر از طریق تلفن‌های همراه به اطلاعات و اخبار جهان دسترسی پیدا می‌کنند.

برج خنک‌کننده بدون تجهیزات مکانیکی

ایسنا: برج خنک‌کن بی‌نیاز از تجهیزات مکانیکی از قبیل فن، الکتروموتور، پولی، تسمه، گیربکس، نازل یا نازل‌های پرفشار به همت یک صنعتگر مبتکر برای نخستین‌بار در کشور طراحی و ساخته شد. مهندس حسین اخوی گفت: برج طراحی شده از نوع برج‌های خنک‌کننده اتمسفریک، مستقیم و بدون تجهیزات مکانیکی است. عملکرد برج طراحی شده بر اساس کنوکسیون طبیعی بوده یعنی یک جریان همرفت طبیعی، انتقال جرم و خنک شدن آب را در برج باعث می‌شود. مهندس اخوی با اشاره به نحوه عملکرد برج طراحی شده گفت: در این برج با ریزش آب از طریق لوله‌های اصلی بر روی پکینگ‌ها و سطوح خنک‌کننده، جریان نازکی از آب بر روی سطوح تشکیل می‌شود که با وجود هوای محیط و تماس با آب موجود بر سطح، عمل تبخیر سطحی به راحتی انجام می‌شود. وی ادامه داد: طبق این روش در قالب چرخه‌ای، آب از تشت برج به سمت پروسه گرمازا پمپاژ می‌شود و پس از گرفتن گرما و بالا رفتن درجه حرارت آب، مجدداً توسط لوله اصلی بر روی سطوح ریخته می‌شود و عمل تبخیر سطحی و خنک شدن آب انجام می‌شود. اخوی علت ایجاد جریان هوا را اختلاف دانسیته هوا (DENSITY DIFFRENTIAL) عنوان و خاطرنشان کرد: ایجاد این جریان هوا بر روی سطوح زیاد پکینگ‌ها، انتقال جرم و انجام عمل خنک‌کنندگی در برج را سبب می‌شود. وی در ادامه گفت: عملکرد ترمودینامیکی این برج نیاز به نازل یا نازل با فشار بالا برای اسپری آب نداشته و تنها در صورت استفاده از نازل باید تقسیم آب روی سطوح به صورت یکسان انجام شود.

تلفن‌های رایانه‌ای به‌زودی در بازار

شبکه فناوری اطلاعات ایران: شرکت تلفن همراه VONAGE به‌زودی دستگاه الکترونیکی نوینی را به بازار ارائه می‌دهند که با استفاده از آن کاربران می‌توانند رایانه‌های خود را به تلفن همراه مبدل سازند. شرکت خدمات‌رسانی تلفن همراه نیویورک به‌زودی خدمات نوینی را در اختیار کاربران قرار خواهد داد. این شرکت دستگاهی را تولید کرده است که با استفاده از آن می‌توان رایانه‌های شخصی را به دستگاه تلفن همراه تبدیل کرد.

این دستگاه V-PHONE به کاربران این امکان را می‌دهد، تا با استفاده از نرم‌افزار موجود در هارد حافظه‌ای که قابل اتصال به USB رایانه‌های دسکتاپ یا لپ‌تاپ است به برقراری تماس بپردازند. این نرم‌افزار هنگامی که دستگاه به رایانه متصل شود اجرا خواهد شد. این تلفن که شبیه به تولیدات سایر شرکت‌ها است در هفته آینده به بازار عرضه می‌شود و بیشتر مورد استفاده مسافران تجاری قرار خواهد گرفت. بهای این تولیدات ۴۰ دلار خواهد بود.

کنترل نظافت یک منطقه از طریق ماهواره

ایرنا: شهرداری منطقه «کارشیاکای» ازمیر واقع در غرب ترکیه با نصب تجهیزات ویژه‌ای بر روی ماشین‌آلات گروه‌های رفت و روب منطقه، فعالیت آنها را از طریق ماهواره کنترل می‌کند. به گزارش خبرگزاری «آناتولی» شهرداری منطقه کارشیاکا در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که برای افزایش راندمان کاری ماموران نظافت در سطح منطقه و کنترل دائم فعالیت‌های آنان، خودروهای حمل زباله در محدوده شهرداری و دیگر خودروهای مورد استفاده در خدمات شهری به تجهیزات ویژه‌ای که قابل کنترل از ماهواره است، مجهز شده‌اند. «جواد دوراک» رئیس شهرداری منطقه کارشیاکا ازمیر به خبرگزاری آناتولی گفت: «در سایه کنترل ماهواره‌ای، سرعت در خدمات نظافت، جمع‌آوری زباله و دیگر خدمات موجود شهرداری افزایش چشمگیری یافته است.»

عرضه رایانه‌های مجهز به حافظه‌های NAND

شبکه فناوری اطلاعات ایران: شرکت سونی در ماه آینده فروش رایانه‌های شخصی مجهز به حافظه فلش خود را آغاز خواهد کرد. در ماه آینده شرکت الکترونیکی سونی فروش رایانه‌های همراه قابل حمل خود که به جای هارددرایو مجهز به حافظه‌های فلش هستند را آغاز می‌کند. این حافظه‌های فلش NAND، ساخت شرکت الکترونیکی سامسونگ و توشیبا هستند. این رایانه‌های نوت‌بوک کوچک که به اندازه ورق کتاب است دارای ۱۶ گیگابایت ظرفیت ذخیره‌ای بوده و در سوم ماه جولای در بازارهای ژاپن با قیمت یک هزار و ۸۰۰ دلار به فروش خواهد رسید. این تولیدات نوین دارای باتری‌هایی با طول عمر بالایی بوده و توانایی بازیابی اطلاعات با سرعت بیشتری را دارد. همچنین به دلیل وجود این حافظه‌های فلش که قسمت‌های مجزا و قابل جابه‌جایی ندارد، نسبت به ضربات شدید مقاوم است. مقاومت این حافظه‌های فلش از هارددرایوها بیشتر است. گفتنی است به دلیل افزایش میزان تقاضا برای تولیدات مجهز به حافظه فلش و کاهش بهای آنها در بازار، شرکت سونی و شرکت رقیب سامسونگ قصد دارند حافظه‌های فلش NAND را جایگزین هارددرایوها کنند.