

مروری بر نمایشگاه هوایی پاریس ۲۰۱۷

وقتی ابرها کنار می‌روند...

محمدحسین جهان‌پناه



با جنگنده اروپایی تایفون قرار دارد که از اقبال به‌مراتب بهتری در بازار فروش برخوردار بوده است. در نهایت نمایشگاه امسال خالی از هر قرارداد عمده‌ای برای فروش هواپیماهای نظامی بود. از نظر تکنولوژی هم اگرچه پهپادها حضوری نسبتاً محسوس داشتند و چینی‌ها هم برای اولین‌بار پهپادی نیمه‌پنهانکار را به نمایش گذاشته بودند، چیزی که بیشتر به چشم می‌خورد، سیستم‌های مقابله با پهپادها بود. این روزها، سیستم‌های مختلفی برای مقابله نرم یا سخت با پهپادهای غیرنظامی به صورت روزافزون حضوری پررنگ در محیط زندگی ما دارند. هم‌اکنون پهپادهای نظامی نیز کاربردهای بسیاری یافته‌اند و به همین دلیل نمونه‌های مختلفی از این پهپادها در نمایشگاه عرضه شده بود. سیستم‌های پدافندی نرم عموماً بر اخلاا و پارازیت‌اندازی روی امواج رادیویی کنترلی هواپیما و سیستم‌های سخت روی سرنگونی آنها با ابزارهای گوناگون ازجمله موشک و پروت‌های لیزر تکیه دارند.

در سرزمین آرزو

دنیای فناوری‌های عرضه‌شده در نمایشگاه امسال مثل همیشه پر از آرزوهای ریز و درشت بود. از ماشین‌های پرنده گرفته تا کشتی‌های پرنده باری (زپلین) و هواپیماهای الکتریکی که همگی بخشی از تصویر بزرگی هستند که خیلی‌ها از آن به‌عنوان آینده ی‌یاد می‌کنند. ایرباس در قلب این آرزوها، مجموعه‌ای از طرح‌های جدید را معرفی کرد که مهم‌ترین آنها طرح هلیکوپتر ریسر بود. ریسر هلیکوپتری با طرحی ناموزن است قول این می‌رود امکان پرواز با سرعتی به‌مراتب بیشتر از هلیکوپترهای امروزی را فراهم کند. به‌جز این ایرباس یک طرح مهم دیگر هم داشت که کوادکوپتر سرشنسین‌دار چهارنفره برای سفرهای شهری بود که تا حدودی به طرح ماشین پرنده این شرکت شباهت داشت که چندی

نمایشگاه هوایی پاریس، بزرگ‌ترین رویداد هوایی سال، ۱۹ تا ۲۵ جولای امسال (۲۹ خرداد تا پنجم تیر) در فرودگاه لوپورژه پاریس برگزار شد. این نمایشگاه با ثبت تعداد قابل‌توجهی هواپیمای مسافربری، برای اولین‌بار در طول چند سال اخیر، بازار هواپیماهای مسافربری را به‌شدت رونق داد، به‌ویژه آنکه شرکت بوئینگ در طول این نمایشگاه، با جذب سفارش‌های بیشتر توانست دست‌کم روی کاغذ، ایرباس را در قلب اروپا شکست دهد. تکرار چنین موفقیتی در نوبت‌های بعدی برای بوئینگ آسان نخواهد بود. ضمن آنکه باید اشاره کرد که شرکت‌های ایرانی هم امسال برای نخستین‌بار پس از سال‌ها، سهمی قابل‌توجه در رقابت تنگاتنگ میان ایرباس و بوئینگ داشتند؛ رقابتی که نتیجه آن برای دو شرکت زاگرس و ایرتور، بسته‌شدن توافق اولیه فروش ۷۳ فروند هواپیمای جدید با ایرباس بود. به‌جز این هر دو شرکت آخرین گونه از هواپیماهای مسافربری خود را رونمایی کردند که از بین هواپیماهای رونمایی‌شده طرح Max10 سری بوئینگ ۷۳۷، با اقبال گسترده‌ای از سوی مشتریان مواجه شد؛ بزرگ‌ترین و جادارترین گونه هواپیماهای محبوب و قدیمی ۷۳۷ که به لطف بهره‌وری بیشتر و مصرف سوخت پایین‌تر خود بسیاری از مشتریان قدیمی بوئینگ را برای سفارش این هواپیما یا تبدیل سفارش‌های قدیمی خود به آن ترغیب کرد. در مقابل ایرباس هم از مدل پیشنهادی جدیدی برای ایرباس ۳۸۰ (بزرگ‌ترین هواپیما مسافربری جهان) پرده برداشت. مصرف سوخت این هواپیما به دلیل داشتن بالچه‌های نوک بالی اصلاح‌شده، تا چهار درصد کمتر شده است و به لطف اصلاح طراحی داخلی، تا ۸۰ صندلی بیشتر را هم درون خود جا می‌دهد. این هواپیما در حقیقت از تلاش ایرباس برای جذب مشتریان جدید خبر می‌دهد تا بازار کساد سوپرجاموی (۳۸۰) را نجات دهد چراکه تعداد کمی سفارش برای تولید در چند سال آینده دارد. حقیقت این است که رکود بازار هواپیماهای سوپر پهن‌پیکر مثل ۳۸۰ و ۷۴۷ به‌قدری بود که هر دو شرکت ایرباس و بوئینگ را واداشت تا مشتریان سنتی خود را برای خرید این هواپیماهای بزرگ بیش از گذشته ترغیب کنند و درجست‌وجوی مشتریان جدیدی هم باشند. با این حال با روند رایج، بازار شرکت‌های هواپیمایی بیشتر به سوی هواپیماهای ایرب پیکر دوربرد با ابعاد کوچک‌تر و کم‌خرج‌تر تمایل دارند.

آن سوی ابرها

نمایشگاه هوایی پاریس امسال بیش از آنکه رویدادی نظامی باشد، رویدادی تجاری بود با این حال اولین حضور خارجی جنگنده نسل پنجمی اف-۳۵ برای نمایش هوایی در آن کافی بود تا نیمه نظامی‌اش هم پر از حاشیه‌های مختلف شود. شرکت لاکهیدمارتین پیمانکار اصلی جنگنده آمریکایی اف-۳۵ امسال در نمایشگاه تمام تلاش خود را خرج کرد تا نشان دهد جنگنده جدید و کرانش، سرانجام توانسته است با پشت‌سرگذاشتن حاشیه‌های فراوان، آماده ورود به خدمت شود، این موضوع را هم با نشان‌دادن وضعیت اولین هواپیماهای تحویل داده‌شده به ارتش آمریکا و برخی از کشورهای همکار در پروژه ساخت آن نشان داد. با وجود این، هنوز هم در بین خریداران اماواگرهای زیادی درباره قیمت تمام‌شده هواپیما در مدل‌های مختلفش وجود دارد. گذشته از صاف ۳۵، رافال تنها جنگنده حاضر در نمایشگاه هوایی بود. رافال تنها جنگنده تولیدی این روزهای فرانسه است که شرکت داسو سازنده آن، با تلاش فراوان در طول چند سال گذشته توانست بازار کساد این هواپیما را با یافتن مشتریانی در بین کشورهای عربی و همچنین هند، اندکی تکان دهد. حقیقت آن است که رافال در رقابتی تنگاتنگ

ادامه‌راه کنکور

سریع، آسوده و ارزان

مینو رضوی

یکی از جذابیت‌های نمایشگاه هوایی امسال پاریس، برگزاری نشست‌های خبری و انتشار اخباری در زمینه هواپیما پیشرفته بوم است که اگر همه مراحل طراحی و ساخت آن با موفقیت انجام شود و در سال‌های آینده به پرواز درآید، یاد و خاطره کنکور را زنده خواهد کرد. کنکور، هواپیمایی بود که آغاز به کار آن با موجی از افتخار و اتمام فعالیت‌های آن با غم و غصه همراه بود. این هواپیما اولین بار، دوم مارس ۱۹۶۹ به پرواز در آمد و در ۲۱ ژانویه ۱۹۷۶ رسماً آغاز به کار کرد و بیست‌وچهارم اکتبر ۲۰۰۳ آخرین پروازش را انجام داد. آن هواپیما که با سرعت ۲۰۶ ماخ (۲٫۶ برابر سرعت صوت) پرواز می‌کرد، سال‌های بسیار، نماد موفقیت در پرواز و فناوری‌های هوایی بود، اما در ۲۵ جولای سال ۲۰۰۰، حادثه‌ای برای این هواپیما در پاریس رخ داد که تمام سرنشینان این هواپیما کشته شدند. متخصصان پس از تحقیق، متوجه نقصی در طراحی موتور این هواپیما شدند که رفع عیب آن از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نبود و به همین دلیل هم برای همیشه کنار گذاشته شد. اما آرزوی هواپیما مافوق صوتی که بتواند در سریع‌ترین زمان ممکن به مقصد برسد، همیشه با بشر بود. البته باید در نظر داشت که این هواپیما چهار موتور توربوجت با پس‌سوز داشت و مصرف سوخت آن بسیار زیاد بود. همچنین قیمت بلیت آن بسیار زیاد بود و مردم عادی توان تهیه آن را نداشتند. به هر روی پس از بازنشسته‌شدن این هواپیما، فقط تئوپولف ۱۴۴ شرکت آنتونوف، علاوه بر شباهت‌های ظاهری، ویژگی‌های فنی مشابه کنکور را داشت. به هر روی اکنون پس از سال‌ها خبر می‌رسد که شرکت بوم در نظر دارد هواپیمایی مانند کنکور البته با استفاده از فناوری‌های روز تولید کند. بوم نام یک شرکت توسعه‌ای برای طراحی و تولید یک جانشین باکیفیت برای کنکور است. قرار است اولین نمونه نمایشی این هواپیما که XB-1 نام دارد، در سال آینده پرواز کند. بوم یک هواپیما فراصوتی را به‌کار نهای‌اش از است که ۲٫۶ بار سریع‌تر از هواپیماهای تجاری دیگر پرواز کند و زمان پرواز هفت‌ساعته بین نیویورک و لندن را به نصف برساند. به بیان دیگر با داشتن ۵۵ مسافر، با دوهزار ۳۰۰ کیلومتر در ساعت پرواز کند. «بلیک شول»، مدیرعامل شرکت بوم، در نمایشگاه پاریس می‌گوید: «هر مسافری آرزوسند پروازهای سریع‌تر است، هر شرکت هواپیمایی هم به دنبال چیزی بهتر و متفاوت‌تر است تا با عرضه آن، مسافران بیشتری جذب کند. به لطف ۵۰ سال پیشرفت در نحوه ساخت هواپیما، آیرودینامیک، مواد و موتور‌ها، می‌توان یک هواپیمای فوق‌العاده ساخت که برای مسافران آسایش را به ارمغان می‌آورد و برای شرکت‌های هواپیمایی نیز مقرون به صرفه است. پس این نسل دوم هواپیما فراصوت است. ما راهمان را از جایی آغاز کردیم که کنکور به انتها رسید. ما در حال ساختن چیزی بسیار کارآمد هستیم که نه‌تنها راه از آن‌اتر‌تری برای پرواز، بلکه حتی سریع‌تر هم است.»

موفق در زمین وآسمان

خودروهای پرنده

یاسان زرکوب

یکی از دیدنی‌های نمایشگاه هوایی پاریس امسال، خودروهای پرنده بودند. هرچند تاکنون، هیچ خودروی پرنده‌ای به شکل تجاری در بازار عرضه نشده است و ما هیچ هواپیمایی را در خیابان‌های شهر یا خودرویی را در آسمان ندیده‌ایم، اما امروزه همه اطمینان دارند که رؤیای خودروی پرنده به‌زودی عملی خواهد شد و تا چند سال آینده، چنین خودروهایی فراگیر خواهد شد. یکی از جذابیت‌های نمایشگاه هوایی امسال پاریس هم عرضه چند مدل از این خودروها بود؛ ازجمله خودروی «پگاسوس» و خودروی «ارومبیل».

یکی از انواع بسیار متنوع ماشین‌های پرنده که امروزه مراحل طراحی و ساخت را می‌گذرانند، خودروی دونفره «پگاسوس» (Pegasus)، از محصولات تازه شرکت فرانسوی Yavlon است. کمترین مزیت و برتری این خودرو، نسبت به خودروهای دیگر آن است و واقعاً می‌تواند پرواز کند. این خودروی چهار چرخ ساخته‌شده

از فیبرکربن، سفارش را از پاریس آغاز و سپس از فراز کانال انگلیس (بین فرانسه و انگلستان) عبور کرد. مکانیسم حرکتی این خودروی پرنده مانند پاراگلایدر است و فن بزرگی دارد که در پشت خودرو نصب شده است. «جروم دافی»، رئیس ویلون، می‌گوید این ماشین در ادامه مسیر از میدان ترافالگار لندن نیز عبور کرده است. موتور این خودرو ۲۰۰ سی‌سی و از ساخته‌های پژو است که نیروی لازم برای حرکت چرخ‌های خودرو را فراهم می‌کند. هم موتور ماشین و هم موتور فن (که نیروی لازم برای پرواز با آنهاست، به این معنی که برای پرواز چنین هواپیماهایی، راننده همچنان باید گواهی‌نامه پرواز با هواپیماهای فوق‌سبک را نگه‌داری کند) به گواهی‌نامه معمولی رانندگی دارد. همه اینها گذشته از مشکلاتی است که ترکیب سیستم هدایت پرواز و رانندگی خودرویی معمولی به وجود می‌آورد. به‌جز خودروهای پرنده، امسال شرکت اروپایی از قصد جدی خود برای ساخت هواپیمای فراصوتی ۵۵نفره خبر داد که به قول این شرکت (شرکت بوم) قرار است جانشینی برای کنگورد باشد. این طرح جاه‌طلبانه که سال آینده با پرواز پیش‌نمونه‌ای کوچک، چهره جدی‌تری به خود خواهد گرفت، امید زیادی دارد که دست‌کم بتواند برای پروازهای VIP، مشتریان خاص خود را جذب کند.

گفته می‌شود قیمت این خودروی پرنده، بین صد تا ۱۵۰ هزار یورو خواهد بود. او درباره مزیت‌های این خودروی پرنده می‌گوید علاوه بر اینکه افراد عادی می‌توانند از این خودرو استفاده کنند، مدیران سازمان‌های امدادی نیز می‌توانند با استفاده از این خودرو، در سریع‌ترین زمان ممکن، خود را به مکان‌های آسیب‌دیده برسانند.

دیگر خودرویی که در این نمایشگاه عرضه شده بود، «ارومبیل» نام دارد. شرکت اسلواکیایی ارومبیل توانست اولین خودروی پرنده را عرضه کند که مجوز حرکت در شهر را دارد. تلاش برای ساخت خودروی پرنده، از حدود ۱۰۰ سال پیش آغاز شده است و تاکنون هم نمونه‌های اولیه بسیاری عرضه شده‌اند، اما در بین همه خودروهای پرنده‌ای که تاکنون عرضه شده‌اند، ارومبیل در نگاه اول پیشرفته‌تر به نظر می‌رسد، دست‌کم به‌دین زیبا و آیرودینامیک آن ما را مجاب می‌کند که آن را به‌عنوان هواپیما-ی جاده‌رو ببینیم. این وسیله نقلیه با هر بار سوخت‌گیری ۵۰۰ کیلومتر در جاده و ۷۰۰ کیلومتر در آسمان، طی می‌کند.

این خودروی منحصربه‌فرد طوری طراحی شده که مانند یک خودروی معمولی در پارکینگ خانه جای گیرد. مسئولان شرکت ارومبویل می‌گویند این خودروی پرنده را با هدف شخصی‌سازی صنعت حمل‌ونقل و همچنین افزایش بهره‌وری و عرضه حق انتخاب برای عرضه در جاده یا پرواز، تولید و عرضه کرده‌اند. خودروی پرنده ارومبویل از زمان معرفی تاکنون بیش از صدها بار بازبینی و اصلاح شده است. این خودرو برای اولین‌بار موفق به دریافت استانداردهای لازم برای حرکت در جاده و آسمان شده است.

ادامه از صفحه ۹

کاهش قدرت تخیل و تفکر با اشباع تصویری

۴ در خیلی از موارد، خواندن متن‌های الکترونیکی در حالت حرکت، در جاهای شلوغ یا در مکان‌هایی انجام می‌شود که مناسب خواندن نیست. آ‌یا از نظر شما هم رسانه‌های الکترونیکی کمتر در محیط‌های مطالعه کلاسیک، مثل کتابخانه یا روی مبل منزل خوانده می‌شوند و از این نظر هم میزان تعمق کمتری را فراهم می‌کنند؟ این نکته خیلی مهم است. به این علت هم مهم است که درجه فهم، یادگیری، حافظه و خاطره، تخیل و تفکر ما بستگی به شرایط کلی جسمانی و موقعیتی دارد که از نظر فردی در آن قرار داریم. هرچه باشد، ما موجودی هستیم که برای ماندگاری و بهبود شرایط زیست و حداکثر استفاده از وجود جسمانی خود، در این کره خاکی باقی ماندیم؛ بنابراین شرایطی که ما را با بالاترین کیفیت بازدهی فعالیت جسمانی برای باروری ذهنی در مغزمان برساند، خواسته و آرزوی ماست. بهترین راهش هم در اختیار داشتن ابزاری است که بتواند به قدرت تخیل و تفکر ما دامن برزد و ما را به گردش تاریخی – جغرافیایی دلخواه ببرد و درعین‌حال، ما را در تماس با خودمان نگه دارد. متن کاغذی چایی رابطه کارکردی ملموسی دارند؛ از نظر تلفیق نرم‌افزاری و سخت‌افزاری مانند رابطه بدن با ذهن ما هستند، ولی وسایل الکترونیکی نوشتاری هنوز دوگانگی سخت‌افزاری و نرم‌افزاری خود را حل نکرده‌اند تا به وجود انسانی ما نزدیک شوند و به همان حد کتاب کاغذی چایی با ما ارتباط برقرار کنند و دستگاه شناختی ما را کاملاً معطوف به محتوای انتقالی خود کنند. در این خصوص، برای پیداشدن راه‌حل به زمان بیشتری نیاز است.

۴ در رسانه‌های الکترونیک نوین، متن خواندنی کمتر شده و خیلی از مفاهیم با تصویر و فیلم رسانده می‌شوند. این تفاوت شکلی متن هم در میزان تأثیرگذاری این رسانه‌ها اثر گذاشته؟

اینکه زندگی امروز ما به‌ویژه در زمینه تبلیغاتی و آموزشی بیشتر براساس تصویرسازی و تأثیر آن بر ضمیر ناآگاه و آگاه قرار دارد، درست است. اشباع‌شدن دنیای رسانه از تصاویر یک خطر مهم دارد.

این خطر به معنای این است که بر اثر این اشباع تصویری، انسان دو خصوصیت بسیار مهمش را که نقش بنیادین برای بقا و تحول فرهنگی بازی می‌کند، از دست بدهد. این دو خصوصیت که در رابطه تنگاتنگ با یکدیگر هستند، قدرت گزینش و قدرت خیال است. اشباع تصویری، انسان‌ها را بی‌نیاز از ساختن تصویر در خیال خودشان می‌کند، یعنی ذهن‌شان را اتبل می‌کند و حرکت و جنبش ذهنی را از آنها می‌گیرد که مثل کنش فیزیکی بدنی، برای حیات ضروری است و در این فرایند تصویرسازی در ذهن، ما با نوعی تصاویر در رابطه با تاریخچه، سرگذشت و شرایط خاص و یگانه انسانی خود مواجه هستیم که مشخصات منحصربه‌فرد دارند، ولی خواندن تصاویر آماده به ذهن به حد اشباع، موجب می‌شود ذهن خلاق و سازنده مغز انسان، تثیل و بیکاره شود. دوم اینکه مغز ما تابع تنوع و گوناگونی در خلق تصویری است که گزینش می‌کند و این گسترش دامنه آزادی از میان تنوع و گوناگونی است که ذهن را به کنش و کار وامی‌دارد و جامعه انسانی را بویا و خلاق نگه می‌دارد و از هم‌مشکل و یکسان‌سازی آدم‌ها، آفت بزرگ جامعه انسانی جلویگیری می‌شود. بنابراین استفاده از تصاویر تا حدی مجاز است که فعالیت ذهنی مغز انسان‌ها را به بازنشستگی، خشکی و کرختی نگذاند و از آنها ماشین‌های مطیع و یکسان نسازد. به عبارت دیگر، نباید انسان‌ها را با تصاویر مجازی حاضر و آماده و اشباع‌شده و آماس‌کرده، همیشه در حال خواب‌دین مصنوعی و مجازی نگه داشت. مغز ما خودبه‌خود ماشینیی رؤیاباز است و در دنیای مجازی خود غوطه می‌خورد. طبیعتاً در خواب و رؤیا، روزانه ساعاتی تماس مستقیم مغز ما با محرکات محیطی مستقیم قطع است، پس نباید آن را در حالت بیداری نیز با تصاویر اشباع‌شده ساختگی در خلسه و رؤیا نگه داریم. در این صورت، ما موجوداتی بی‌خاصیت خواهیم بود که ارتباط ما با جهان واقع در طبیعت و جامعه به حداقل خواهد رسید؛ موجوداتی که فقط در خواب و رؤیای خود راه می‌روند و قادر به سرشاخ‌شدن یا واقعیت‌ها نخواهند بود و از نیروی درونی تخیل و تفکر خود نمی‌توانند برای پیش‌بردن واقعیت استفاده کنند، بلکه باید منتظر بمانند تا قدرتی از بیرون آنها را در درون تصاویری مجازی به خواب‌گردی ببرد. بیش و بسیرت می‌خواهد تا نگذاریم چنین اتفاقی رخ دهد. باید شرایطی به وجود آورد تا از این ابزارهای نوین الکترونیکی به‌عنوان وسایلی ترمینی در جهت رشد و پرورش توانایی‌های احساسی، تخیلی و تفکری مغزها در زندگی واقعی استفاده شود.

۴ درباره شبکه‌های اجتماعی مجازی اثرگذاری چگونه است؟ این شبکه‌های اجتماعی تودرتو هم بر شکل تفکر ما و شخصیت ما اثر می‌گذارند؟

جالب است این شبکه‌های اجتماعی هم یک مدل‌برداری الکترونیکی عام و خام از نحوه طرز کار مغز ماست، ولی باید وجود آن را به فال نیک گرفت و از این نرم‌افزارها به‌عنوان ضامنمی کمکی در کنار کار اصلی مغز استفاده کرد. در حالی که نباید اختیار مغزمان را به دست این شبکه‌های اجتماعی تودرتو بسپاریم. هدف اینجاست که برخورد نفاقل و به‌تسخیردرآمدن از طریق این شبکه‌ها خطرناک است و از انسان‌ها موجوداتی روبوتی با زامی می‌سازد. درحالی‌که این شبکه‌های تودرتو این توان را دارند که گستره ذهنی مغز انسان را در سطح شبکه‌های عصبی بیفزایند و تنوع کارکردی ایجاد کنند، درعین‌حال می‌توانند در شرایطی موجب گرفتارشدن و به هرزرفتن توان مغزی در چنیره تودرتوی خود شوند. این خطری است که جوانان را به‌شدت تهدید می‌کند. در بعضی اوقات، در شرایطی این شبکه‌های تودرتو می‌توانند پریشانی فکر، بالاتلفیفی، سرگردانی و باری به هر جهت گذراندن، به بار آورند و به دیگران اجازه بدهند که به جای آنها احساسات و هیجان بسازند، به جای آنها تخیل کنند، فکر کنند، زمان بیداری و خواب‌شان را تعیین کنند و روابط خانوادگی‌شان را تعریف کنند. خلاصه اینکه ممکن است باعث هدردادن وقت و جوانی و انرژی و حرکت، سازندگی و خلاقیت، یعنی جوهر زندگی شوند. موقعی می‌توان این شبکه‌های اجتماعی تودرتو را از تهدید به فرصت تبدیل کرد که از آنها استفاده انتخابی با کنترل شخصی داشت و از آنها فقط به‌عنوان ابزاری مکمل مثل جلسات ترمینی برای آماده‌شدن در میدان ورزشی، یعنی صحنه واقعی زندگی، استفاده کرد. متأسفانه گاهی جذابیت‌های پنهان و وسوسه‌آمیز این شبکه‌ها و محتویات عمدتاً ظاهرگرایب و کم‌عمق آنها، شانس فرصت‌یابی را از مصرف‌کنندگان معناد گوشه‌های موبایل می‌گیرد و مایه فرصت‌سوزی و تهدیدی برای شکوفایی احساسات عمیق‌تر انسانی، تخیل‌های بارور و تفکرهای چاره‌ساز می‌شود. مسلماً آگاهی یافتن و برجسته‌ترکردن تهدیدات این ابزارهای جدید کارا، مؤثر و اغلب مفید الکترونیکی و سریعاً درگون‌ساز روش‌های زندگی، می‌تواند چاره‌جویان اجتماعی را از تبعیض به پژوهش‌های جدی در این زمینه کند. امیدوار باشیم با هوشیاری و آگاهی بیشتر از این تودرتویی شبکه‌های اجتماعی، در جهت بیداری نسل جوان و عوم‌بخشیدن به شناخت، تخیل و تعقل از طریق اجازه‌دادن به رشد تنوع و گوناگونی و گسترش آزادی انتخاب به مغزهای خلاق، راه زندگی بهتر برای آیندگان هموارتر شود.