

زندگی دانش

جام آسمان

برای آخر هفته برنامه ریزی کنید

فرصت رصد بهترین بارش شهابی سال

🕒 نیمه دوم آذر هر سال، بهترین فرصت برای دیدن شهاب‌های شهاب‌های قابل مشاهده در اوج بارش شهابی سال است که آن را با عنوان بارش شهابی جوزایی می‌شناسیم. با این‌که تعداد کل

بارش‌های شهابی در طول سال به بیش از ۶۰بارش می‌رسد، فقط در برخی از تعداد شهاب‌های قابل مشاهده در اوج بارش چشمگیر است. از جمله آنها همین بارش شهابی جوزایی است که از ۱۳ تا ۲۹ آذر فعال است و در شب‌های ۲۲ و ۲۳ آذر به اوج می‌رسد و در این صورت در بامداد این شب‌ها می‌توان انتظار دیدن ۵۰ تا ۱۵۰ شهاب در هر ساعت را داشت. البته به شرطی که جایی باشد که آسمان شب آلوده به نورهای مصنوعی شهرها نباشد، ریزگرد و غبار در آسمان نداشته باشید و البته از ابرها و نور ماه نیز خبری در آسمان نباشد و بتوانید صدها و بلکه هزاران ستاره را در آسمان با چشم غیرمسلح ببینید. در این صورت است که شهاب‌باران جوزایی را به صورت ظهور شهاب‌هایی خواهید دید که امتداد درخشش آنها در آسمان به صورت فلکی جوزا می‌رسد.



امسال در شب‌های ۲۲ و ۲۳ آذر، هلال ماه شب‌های هشتم و نهم جمادی‌الاول را در آسمان خواهیم داشت و بنابراین تا حوالی نیمه‌شب و اندکی پس از آن قوس پر نور ماه در آسمان مانع از دیدن شهاب‌های کم‌ترتر می‌شود. از این‌رو اگر اهل بیدار ماندن تا پاسی از شب نیستید پیشنهاد می‌کنم همین هفته و به ویژه در شب‌های پنجشنبه و جمعه آخر هفته، با صندلی، زیرانداز، لباس گرم، کیسه خواب و یک فلاسک چای گرم به حیاط یا پشت بام بروید، چراغ‌ها را خاموش کنید، رو به مشرق بنشینید و به بالای سر نگاه کنید. اگر در منطقه‌ای کوهپایه‌ای یا کوهستانی در روستایی یا آسمان پرستاره و به دور از آلودگی نوری باشید، احتمال می‌دهم به‌طور متوسط در هر دو سه دقیقه یک شهاب را بتوانید ببینید. البته اگر در حوالی ساعت ۲ بامداد شب‌های ۲۲ و ۲۳ آذر که اوج بارش است، برای رصد اقدام کنید، احتمالاً در هر دقیقه یک شهاب و شاید هم بیشتر ببینید. اما اگر در شهرها ساکن هستید این احتمال تا دیدن یک شهاب در هر ۱۰ تا ۱۵ دقیقه پایین می‌آید. در تهران شاید اگر یکی دو ساعت روی پشت بام سر به هوا باشید، دو سه شهاب بتوانید ببینید. پس یادتان باشد دیدن شهاب‌های بارش شهابی برای اهالی شهرها بسیار بعید است و ناچارند به دیدن دو سه شهاب درخشان قناعت کنند.

🔭 چرا آسمان شهاب‌باران می‌شود؟



اگر شاهد

جایگزینی سریع

واریانت آمیکرون

با واریانت دلتا

باشیم، می‌تواند

نشان‌دهنده

انتقال سریع

یا امکان فرارش

از سیستم ایمنی

باشد

اطلاعات مکانی با سامانه بومی، یکپارچه‌سازی شد

یک محصول دانش بنیان، مدیریت و ذخیره‌سازی داده‌های اطلاعات مکانی در لایه‌های مختلف اطلاعاتی را ممکن کرد. مدیرعامل این شرکت دانش بنیان گفت: سامانه جامع مدیریت اطلاعات مکانی محصولی بومی و مبتنی بر ابزارهای متن باز و آزاد است. محمدعلی عاقلی افزود: کاربرد این نرم‌افزار موجب بی‌نیازی سازمان‌ها از سامانه‌های نرم‌افزاری خارجی غیرایمن می‌شود. / ایسنا

تبعیض؛ عامل ظهور واریانت‌های جدید

درحالی‌که برخی از محققان در حال کشف آنچه در آینده باید بداندند هستند، دیگران امیدوارند چیزهای غیرمقیدی را که قبلاً اتفاق افتاده است، از بین ببرند. اگر صحرای جنوب آفریقا واقعا مبدأ این واریانت نباشد یا حتی اگر باشد و مدت‌ها پیش این واریانت از آن خارج شده باشد، هیچ دلیل علمی برای ممنوعیت سفر و جود ندارد. مادوکار پای، پزشک، اپیدمیولوژیست و معاون مرکز بین‌المللی سل دانشگاه مِک‌گیل می‌گوید: «این ممنوعیت‌ها هیچ معنایی ندارد و اتفاقاً پیام اشتباهی ارسال می‌کند. بنابراین باید فوراً در مورد آنها اقدام شود. دستورات واکسن و آزمایش سریع قبل و بعد از خروج را می‌توان برای محافظت از مسافران و مرزها استفاده کرد.»

از سوی دیگر برخی معتقدند ممنوعیت‌های سفر مانع پیشرفت تحقیقات می‌شود. راسموسن می‌گوید: «سرعت دریافت داده‌های آزمایشگاهی به سرعت دسترسی ما به ایزوله‌های ویروس بستگی دارد. ممنوعیت‌های سفر فعلاً نه مانع تلاش‌های تحقیقاتی می‌شود.»

در این دیدگاه، لغو ممنوعیت‌ها اولین اقدام برای بهبود نابرابری نیمکره شمالی و جنوبی خواهد بود که با محدود کردن دسترسی به واکسن در آفریقا احتمالاً به ظهور واریانت آمیکرون کمک کرده است. برخی معتقدند کشورهای ثروتمندتر باید احتکار واکسن‌ها را متوقف کنند. کمک‌های مالی به برنامه بین‌المللی ارائه‌دهنده واکسن کوواکس را افزایش و شرکت‌های داروسازی را تحت فشار قرار دهند تا از حقوق ثبت اختراع چشم‌پوشی و فناوری خود را به سازندگان داروهای ژنریک برای افزایش تولید منتقل کنند.

است. همچنین بسیار مهم است اولین افرادی که به واریانت آمیکرون مبتلا شده‌اند خیلی وقت پیش ویروس را از آنها شناسایی نشده‌اند. آنچه در در بیشتر موارد، هر چه پیامدها شدیدتر باشد تا چند هفته آنها را نمی‌بینیم.»

🔭 انتقال سریع‌تر یا پنهان شدن بهتر

فهمیدن این‌که آمیکرون در محیط طبیعی چه رفتاری از خود نشان خواهد داد به زمان بیشتری نیاز دارد. حتی این سوال به ظاهر اساسی که آیا آمیکرون باعث عفونت‌های شدیدتر می‌شود نیز آسان نخواهد بود. محققان برای پاسخ به این سوال به داده‌های بیمارستانی نیاز دارند، بنابراین باید منتظر بمانند تا افراد به اندازه کافی مریض شوند و به پزشک نیاز داشته باشند.

محققان همچنین سعی خواهند کرد میزان ابتلای افراد واکسینه‌شده به عفونت‌های جدید را با نرخ عفونت در بین افراد واکسینه‌نشده مقایسه کنند، اگرچه به‌دست‌آوردن این آمارها دشوار است. اینها مطالعات مشاهده‌ای هستند و احتمال سوگیری را در گروه‌هایی شامل می‌شوند و از این رو نحوه مطالعه آنها را به خطر می‌اندازند. برای مثال، تفاوت بین این دو گروه می‌تواند تابعی از دسترسی افراد به بیمارستان‌ها و مراقبت‌های پزشکی باشد. کیپلارتیک می‌گوید این مطالعات می‌تواند چهار تا شش هفته طول بکشد. علاوه‌براین نکته مهم در به‌دست‌آوردن اطلاعات ویروس‌شناسی بررسی داده‌های اپیدمیولوژی

یا پراکنش ویروسی است. باید بررسی شود که واریانت آمیکرون تا چه حد بر واریانت‌های قبلی غلبه خواهد کرد. محققان سراسر دنیا در حال بررسی واریانت افراد مبتلا هستند تا مشخص شود آیا آمیکرون سریع‌تر از واریانت دلتا در حال گسترش است و این‌که میزان سرایت این واریانت تا اندازه‌ای فردی دیگر بیشتر است یا قابلیت بیشتری در پنهان ماندن از سیستم ایمنی بدن را دارد. فراری می‌گوید: «اگر ما شاهد جایگزینی سریع این واریانت با واریانت دلتا باشیم، می‌تواند نشان‌دهنده انتقال سریع یا امکان فرارش از سیستم ایمنی باشد. این دو موضوع درحال حاضر کمی با هم قاطی شده است. اگر ما شاهد جایگزینی دلتا با آمیکرون باشیم، نمی‌توانیم بلافاصله متوجه شویم که آیا این به دلیل افزایش قابلیت انتقال است یا کاهش محافظت ایمنی.»

🔭 آیا باید فعلاً نگران باقی بمانیم؟

نه، زیرا با وجود همه جهش‌هایی که در اسپایک واریانت آمیکرون به وجود آمده است، ماسک‌ها، به‌خصوص ماسک‌هایی با درجه محافظت بالاتر مانند ماسک‌های N95 همچنان کار می‌کنند. احتمال انتقال این ویروس در فضا‌های داخلی با تهویه مناسب یا در فضای باز همچنان کمتر است. به احتمال زیاد همچنان واکسیناسیون مقداری محافظت در برابر این واریانت نیز ایجاد و تزریق دوزهای یادآور تا کاهش این محافظت در طول زمان جلوگیری می‌کند. همه مداخلاتی که تا پیش از ظهور آمیکرون مؤثر واقع شدند، همچنان مؤثر هستند و تا دو هفته بعدی که سازمان‌های بین‌المللی سلامت گفته‌اند زمان مورد نیاز برای به‌دست‌آوردن داده‌های بیشتر در مورد این واریانت است نیز کارآمد خواهد بود. بث لیناس، اپیدمیولوژیست تحقیقاتی می‌گوید: «صرف‌نظر از این‌که ما در مورد آمیکرون اطلاعات کمی داریم اما می‌دانیم که بهترین راه برای محافظت از خود و دیگران اکنون واکسینه‌شدن و تقویت است.»

منبع: WIRED 🔭

بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر



سؤالِی که محققان باید درباره سویه جدید ویروس کرونا پاسخ دهند

آمیکرون را جدی بگیریم؟

🔭 از پنج آذر با اعلام شناسایی یک واریانت جدید کووید-۱۹ در آفریقای جنوبی از سوی سازمان بهداشت جهانی، مسابقه جدیدی برای به‌دست آوردن اطلاعات و ویژگی‌های این واریانت جدید در بین محققان سراسر دنیا آغاز شد. آخرین واریانت نگران‌کننده‌ای که پیش از آمیکرون از سوی سازمان بهداشت جهانی معرفی شد، یعنی واریانت دلتا، موج‌های شدیدی از بیماری را در سراسر دنیا هدایت کرد. به همین دلیل با شنیدن خبر شناسایی یک واریانت جدید که گفته می‌شود تعداد جهش‌هایش پنج‌برابر بیشتر از دلتاست هر روز خبرهای مختلفی درخصوص آمیکرون منتشر شد، خبرهایی که خیلی سریع‌تر از به‌دست آمدن اطلاعات واقعی در مورد این واریانت در حال انتشار هستند. اما برای این‌که بدانیم واقعا با چه واریانتی طرف هستیم نیاز است تا محققان داده‌های بیشتری را در اختیارمان بگذارند و به سؤال‌های اساسی در این مورد پاسخ دهند.

جهان پخش شده‌است. داده‌های جدید هلندی نشان می‌دهد که این مدت طولانی‌تر از آن چیزی است که برنامه‌ریزان سلامت ابتدا امیدوار بودند. شناسایی این موضوع که آیا این آغاز یک موج است. با وسط یا انتهای موجی که هیچ‌کس متوجه آن نشده‌است – مهم است. جان کانر، میکروبیولوژیست در دانشگاه بوستون و محقق آزمایشگاه ملی بیماری‌های عفونی نوظهور، می‌گوید: «ممکن است این واریانت چند ماه پیش که همه توجه‌ها به واریانت دلتا بوده، ظهور کرده باشد. خوبی داشتن اطلاعات زودهنگام این است که محققان در سراسر دنیا می‌توانند تمام سؤالاتی را که در مورد واریانت جدید مطرح می‌شود بررسی کنند. آیا روش‌های تشخیص ما هنوز کار می‌کند؟ آیا به نظر می‌رسد که پاسخ ایمنی ایجاد شده با واکسن‌ها همچنان می‌تواند این ویروس را خنثی کند؟»

🔭 نتیجه‌گیری براساس توالی ژنتیکی

اگر فرض کنیم واقعا این واریانت به تازگی کارش را آغاز کرده باشد، پس همه افراد دارای آمیکرون به

ممکن است همچنان یک گروه فشرده از نظر جمعیتی یا بیولوژیکی باشند. حالا اگر آن گروه به دلایلی آسیب‌پذیرتر از جمعیت عمومی باشند، ممکن است این واریانت سریع‌تر بین این گروه پخش شود، بیماری شدیدتری ایجاد کند و در مجموع خطرناک‌تر به نظر برسد. یا ممکن است برعکس آن صادق باشد. برای فهمیدن این موضوع، محققان دینامیک بیماری باید با بررسی نحوه رفتار امواج قبلی مانند دلتا، اتفاقاتی که در مورد آمیکرون می‌افتد را مقایسه کنند. این مقایسه‌ها می‌تواند تا حدی نشان دهد که چقدر آمیکرون دست‌پایین یا دست بالا در نظر

چیزی که واضح است این‌که سرزنش

آفریقای جنوبی برای ظهور یک واریانت جدید اشتباه است. محققان آفریقای جنوبی در تشخیص واریانت‌ها بسیار خوب هستند و این‌که به این اندازه شفاف بودند که به جهان درمورد ظهور یک واریانت جدید بلافاصله هشدار دهند، واقعا قابل تقدیر است. علاوه بر این آمار و ارقام مربوط به نمونه‌های ابتلا به آمیکرون در آفریقای جنوبی می‌تواند سرخ‌های مهمی برای سیر بالینی این واریانت ارائه کند. آفریقای جنوبی کشور جوان است. ۳۷ درصد جمعیت آن زیر ۲۰سال دارند. از آنجا که معمولاً بدن افراد جوان‌تر بهتر با کووید مقابله می‌کند، ممکن است به اشتباه این

تصور را ایجاد کند آمیکرون باعث بیماری خفیف می‌شود. لارنس یانگ، ویروس‌شناس در دانشکده پزشکی دانشگاه

وارویک، می‌گوید: «یکی از کارهای کلیدی که باید انجام دهیم این است که واقعا مراقب باشیم با گسترش این واریانت در سایر

جمعیت‌ها چه اتفاقی می‌افتد.» یکی دیگر از عوامل مخدوش‌کننده این

است که ویروس اج‌آی‌وی و بیماری ایدز در سراسر صحرای جنوبی آفریقا، جایی

که بسیاری از افراد آلوده به داروهای ضد رتروویروسی موجود در سایر نقاط دنیا

دسترسی ندارند، همچنان گسترده است. این می‌تواند موجب هم‌افزایی بیماری شود؛

فردی که سیستم ایمنی‌اش به‌واسطه



رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال قدرت بالگرد، بومی‌سازی شود. / مهر

رئیس‌گروه هوایی ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل‌ونقل پیشرفته معاونت علمی با بیان اینکه بالگرد ایرانی در آستانه اخذ مجوز است، گفت: از این بالگرد برای امدادونجات استفاده می‌شود. آرش خانباشی گفت: برای دستیابی به گواهی‌های استاندارد سازمان هواپیمایی کشوری نیاز بود بخش‌های اصلی سیستم موتور مانند بلبید، هاب، گیربکس و سیستم انتقال