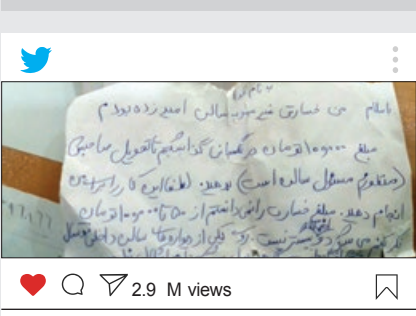
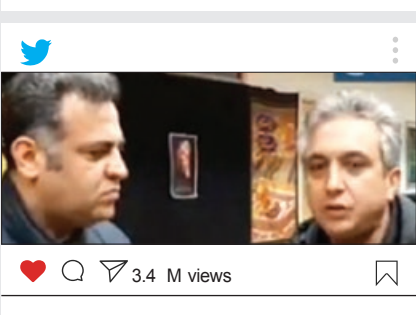


نامه تکان دهنده دانش آموز بجنور دی وبزرگ ترین قاچاقچی گوگولی!



طلب حلالیت دانش آموز بجنور دی برای خراش دیوار

تصویری از نامه یک دانش آموز بجنور دی برای طلب حلالیت، کاربران شبکه های اجتماعی را متقلب کرد و واکنش آن ها را برانگیخت. در این تصویر دانش آموز بجنور دی با گذاشتن ۱۰۰ هزار تومان و یک نامه، از مسئول سالن ورزشی بابت خسارتی که زده، طلب حلالیت کرده و شرمندگی اش بابت این خسارت غیر عمد آن قدر زیاد بوده که حتی اسمش را ننوشته است. کاربران زیادی به خود و دیگران توصیه کردند از این توجوان درس بگیرند و ادامه دهنده این حرکت نباشند. کاربری نوشت: «شک ندارم اگر خدا با وجود همه بی مسئولیتی ها به ما رحم می کند؛ بابت وجود همین دل های پاک است.» کاربر دیگری نوشت: «در کنار این دانش آموز بعضی از آدم ها و می بینیم که از همه امکانات دولتی برای راه شخصی شون استفاده می کنن و خم به ابرو نمیارن.»



روش کلاهداری نوین در اینستاگرام

هر قدر هم از شیوه های کلاهداری توی فضای مجازی بنویسیم، باز شیوه جدیدی هست که از آن نگفته ایم. به تازگی ویدئویی در شبکه های اجتماعی دست به دست شده که از شگرد جدیدی رونمایی می کرد. در این شیوه، کلاهبردار یک صفحه جعلی در اینستاگرام درست کرده و از آن جا که در این شبکه اجتماعی تمامی دوستان و آشنایان شما در دسترس فالوئرهای شما هستند، عکس های خانوادگی به دست آمده از پیج های مختلف را در صفحه جعلی قرار داده و با پیام دادن به دوستان فردی که صفحه اش را چک کرده اند، درخواست پول می کند. کاربران هم به این شیوه کلاهبرداری واکنش نشان دادند. کاربری نوشت: «هنتره هر کسی رو که درخواست دوستی داد، به فهرست دوستاتون اضافه نکنید.»



امان از فیک نیزها

روند روز پیش تصویری در شبکه های اجتماعی مربوط به مادر و فرزنددی که در خیابان خوابیده اند، منتشر و ادعا شد این تصویر مربوط به خیابان شهید مظهری تهران است، حتی فاصله مکان عکس با ذکر عدد نسبت به مجلس و دفتر ریاست جمهوری درج و باعث شد کاربران زیادی باور کنند این عکس متعلق به ایران و در نزدیکی مجلس و دفتر ریاست جمهوری است و با همین ترند این عکس بیش از چهار هزار لایک گرفت و ۷۰۰ بار باز نشر شد؛ اما با بررسی عکس ها مشخص شد این تصویر مربوط به کشور سوریه شهر دمشق است و با یک جست و جوی ساده تصویر، مشخص می شود این تصویر در سال ۲۰۱۶ منتشر شده است؛ بسیاری از کاربران بر این باور ندعه ای برای جمع آوری لایک و شاید برای اهداف سیاسی این دروغ ها را باروش های مختلف باور پذیر می کنند تا روان و سلامت جامعه را به مخاطره بیندازند.

چگونه فضای مجازی را برای فرزندانمان امن کنیم؟

درستی مواجه شوند، «استفن بالکام، بنیان گذار و مدیر اجرایی مؤسسه ایمنی خانواده می گوید: «اتلاش می کنیم شهرتند دیجیتالی خوب بودن را به بچه ها آموزش بدهیم. اگر اولین تجربه آن هادروغ گفتن برای وارد شدن به یک پلتفرم ارتباطی باشد، این تقریبا بدترین نوع الگوسازی است که می توانید ارائه دهید.»

■ نمونه باشد

بالکام می گوید خوب به آینده نگاه کنید: «کودکان بیشتر کارهایی را انجام می دهند که شما هم انجام می دهید، نه چیزی که شما می گویند. ما الان از جانب کودکان شکایت هایی می شنویم که نمی توانند توجه والدینشان را جلب کنند؛ چرا که همیشه سرشان در لپ تاپ هایشان است یا پدرشان همیشه در رستوران تلفنش را به دست می گیرد.» آشنا به نظر می رسد؟ احتمالا! اما ناراحت نشوید؛ در عوض به این به عنوان یک فرصت برای ارتقای عادت های دیجیتالی خود نگاه کنید. این تنها برای وقتی که پادسگا های دیجیتالی صرف می کنید نیست بلکه به چگونگی نگه داشتن آن ها هم مربوط است. دیو لوئیس، مشاور امنیت جهانی در مؤسسه فناوری آکامی (Akamai) می گوید پدر داختن به شیوه های امنیتی استاندارد، مانند به روز رسانی به موقع نرم افزارها، برای تمامی اعضای خانواده سودمند خواهد بود؛ بنابراین بچه ها را هم درگیر این کار کنید. بگذارید آن ها هم بدانند چه تصویری از آن ها در شبکه های اجتماعی به اشتراک می گذارید و هر چه را که آن ها بیش از حد شخصی یا باعث خجالت می دانند، بردارید. قوانین مربوط به استفاده از ابزار های خود را برای تمام خانواده اعمال کنید. وقتی به مشکل می خورند به آن ها کمک کنید، به این



سیستان و بلوچستان را دریابیم

خیلی سخته یک بچه برای رفتن به مدرسه بخواد هر روز از روی این سیم ها عبور کنه، بیابن همه باهم سیستان و بلوچستان رو بسازیم

همه یک خانواده ایم

اقدام پسندیده یک فروشگاه لباس فروشی در تبریز توسایل زیر برای کسانی که به هیچ عنوان توانایی خرید ندارند، رایگان است

حزکت ز بیای مامور امنمایی و رانندگی یزدی

واقعا باید از این آدمایی که در کنار کارشون حواسشون به مردم و اطرافشون هست و به دیگران کمک می کنن، قدر دانی بشه

مقایسه خروج اضطراری از هواپیما در داخل و خارج از ایران

به روش خروج مسافرها دقت کردید؟ نه آتش نشانی، نه آمبولانس انگار هواپیما توی جزیره سریال لانت افتاده

خرس های قطبی، در شمال روسیه

یا انسان به روزی زمین را دوست خواهد داشت و دست از تخریب بر میدارم یا روزی مجبور به ترکش می شه!



نگاهی به چند سانحه خروج از باند که تلفات جانی نداشته است، چه هواپیماهایی در این سوانح نقش بیشتری داشته اند؟

صالحی - یک حادثه دیگر و چند ساعت دلهره و اضطراب، حادثه ای که می توانست پایان تلخی برای ۱۳۵ مسافر هواپیمایی کاسپین داشته باشد. صبح روز گذشته هواپیمای هواپیمایی کاسپین ساعت ۶ و ۴۴ دقیقه از فرودگاه مهرآباد به سمت ماهشهر پرواز می کند و هنگام فرود به گفته مدیر روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری، هواپیما از باند خارج می شود، هر چند تصاویر نشان می دهد هواپیما در جاده کنار فرودگاه فرود آمده که خوشبختانه این اتفاق هیچ تلفاتی نداشته است. شاید جالب باشد بدانید این هواپیمای MD متعلق به شرکت هواپیمایی کاسپین، طی سه سال اخیر دوسانحه دیگر را پشت سر گذاشته است! تاریخچه ای نگران کننده برای این هواپیمای ۲۶ ساله که بارها باور هادر میان شرکت های هواپیمایی مختلف در چند نقطه از کره خاکی دست به دست شده و امروز با سانحه ای در جنوب کشور مان در کانون توجه عموم قرار گرفته است. با این حال با مرور سوانح هوایی در ۱۰ سال اخیر که با خروج هواپیما از باند همراه بوده، می بینیم حدود ۵۰ فقره خروج از باند هواپیما ها را داشتیم که خوشبختانه بیشتر آن ها با مهارت خلبان ها بدون این که کسی جانش را از دست بدهد به سرانجام رسیده است و در بیشتر آن ها پای چرخ ها در میان بوده، چرخ هایی که یا باز نمی شوند یا می تر کنند! امروز سعی کرده ایم ضمن مرور چند نمونه از این حوادث، دلیل این اتفاقات را هم بررسی کنیم.

تاریخچه سوانح هواپیمای حادثه دیده ماهشهر



۲۲ دی ۱۳۸۹: این هواپیما که در خدمت شرکت Air Burkina بوده، هنگام فرود در پاریس به دلیل اشکال در سیستم ناوبری هواپیما و دو بار تلاش ناموفق در نشستن، در مرتبه سوم در اواسط باند روی زمین نشستند و به دلیل تر مز شدید، در چندمرتی انتهای باند متوقف شده است.

۳۱ تیر ۱۳۹۶: این هواپیما تهران را به مقصد شیراز ترک و به علت اشکال در سیستم برق کابین خلبان، درخواست فرود در فرودگاه اصفهان را کرد و در ساعت ۲۰:۲۲ در این فرودگاه به زمین نشست.

۲۲ آبان ۱۳۹۶: تایر شماره یک (سمت چپ) این هواپیما که از عسلویه قصد فرود در فرودگاه مشهد را داشت، هنگام نشستن روی باند فرودگاه ترکید و هواپیما در انتهای باند متوقف شد.

درگیری لفظی مدیر و خلبان دلیل خروج از باند!



با بررسی های ما در ۱۰ سال گذشته، فرودگاه هاشمی نژاد شاهد تعداد نسبتا زیادی حادثه خارج شدن هواپیما از باند بوده است البته تعداد زیاد پرواز ها به این فرودگاه در این آمار بی تاثیر نیست. حدود ۱۵ پرواز در طول این ۱۰ سال از باند خارج شده اند که خوشبختانه در بسیاری از موارد د حادثه جانی نداشته ایم و بیشتر در حد جراحات های سطحی آن هم در هنگام خروج اضطراری بوده است. اما در یکی از این موارد در مرداد سال ۱۳۸۸ پرواز شماره ۱۵۲۵ هواپیمایی آریاتور که از فرودگاه مهرآباد به سمت مشهد در حال پرواز بود، پس از فرود در فرودگاه بین المللی هاشمی نژاد مشهد به گفته شاهدان این هواپیما که ایلیوشین آی ال-۶۲ بود به علت سرعت زیاد از باند فرودگاه منحرف می شود و دماغه آن با دیوار کنار فرودگاه برخورد می کند و وارد زمین های کشاورزی علی آباد در کنار فرودگاه می شود و پس از برخورد با دکل های برق و تخریب آن ها آتش می گیرد و متوقف می شود. متأسفانه در این حادثه از ۱۵۳ سرنشین هواپیما ۱۷ نفر جان خود را از دست دادند که از بین آن ها ۱۴ نفر کادر پرواز و سه نفر از مسافران بوده اند. همان زمان وزیر راه و ترابری وقت، دلیل این اتفاق را درگیری لفظی مدیر عامل شرکت هواپیمایی با خلبان اعلام می کند.

لاستیک های در دسر ساز



۲۰ مرداد ۱۳۸۸: یک فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ هواپیمایی آسمان در فرودگاه اصفهان دچار سانحه شد. به علت فرود نامناسب عوامل پرواز، یکی از چرخ ها ترکید و آتش گرفت. در های این هواپیما بسته بوده و در حالی که مسافران داخل آن بودند، ماموران فرودگاه به آتفاقی حریق مشغول و سرانجام پس از خاموش کردن آتش، مسافران از هواپیما خارج شدند.

۹ و شهر یور ۱۳۸۹: پرواز فوکر ۱۰۰ هواپیمایی آسمان که از تهران عازم تبریز بود، بعد از فرود در فرودگاه بین المللی

تحریم ها هم بی تقصیر نیست

یکی از خلبان های کیش ایر درباره مشکلاتی که برای هواپیماهای کشور به وجود آمده، چندی پیش به هفت صبح گفته است: «ترکیدگی لاستیک باید باز نشدن چرخ ها یکی از علت هایی است که سوانح هوایی کشور را باعث می شود. البته وزن هواپیما و مهارت خلبان در نشستن هم بی تاثیر نیست. متأسفانه لاستیک های هواپیما به دلیل گر ان بودنشان دیر به دیر تعویض می شود. هر چند به لحاظ قانونی نباید چنین اتفاقی بیفتد اما تحریم ها تاثیر خودشان را می گذارد.» او در باره دیگر قطعات هواپیما هم این گونه توضیح می دهد: «شرکت های هواپیمایی باید قطعات هواپیما را سر زمان معینی تعویض کنند و این موضوع ربطی به خراب شدن سیستم و قطعات ندارد. به طور مثال بعضی قطعات باید بعد از ۵۰ ساعت استفاده تعویض شوند و اگر این اتفاق نیفتد، می تواند به هواپیما آسیب برساند. در باره وادارت هواپیما هم باز گرفتار تحریم ها هستیم و متأسفانه نمی توانیم از کشور های اروپایی که بهترین تجهیزات را دارند، هواپیما وارد کنیم.»