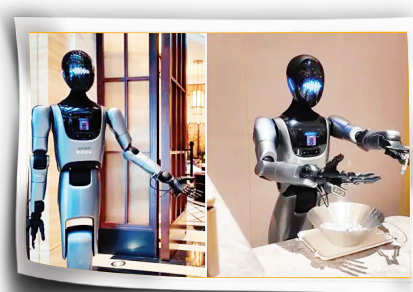


شانگر یلا؛ نخستین هتل جهان با روبات خدمتکار

نقطه عطف جدیدی در فناوری هتلداری در چین پدیدار شده است. هتل شانگر یلا در فرودگاه شانگهای رسماً روبات خدمتانی انسان‌نمای XMAN-R1 را که توسط شرکت کینون روباتیکز ساخته شده، به کار گرفته است. این هتل به «اولین هتل جهان» تبدیل شده است که یک مدل خدمات‌مشارکتی را با استفاده از روبات‌های عمومی و تخصصی به نمایش می‌گذارد. این روبات‌ها اکنون طیف وسیعی از عملیات روزانه، از جمله خوشامدگویی به مهمانان، نظافت، تحویل غذا و اقلام و جابه‌جایی چمدان‌ها را انجام می‌دهند. هدف این پروژه نشان دادن توانایی هوش مصنوعی و روباتیک برای خدمات‌رسانی به مهمانان است.



واتساپ مخصوص اپل واچ عرضه شد

واتساپ امروز برای اهداف آزمایشی، یک برنامه جدید مختص ساعت هوشمند اپل را در اختیار کاربران خود قرار داد که به این معنی است که نسخه‌ای از واتساپ برای ساعت‌های مچی می‌تواند به‌زودی عرضه شود. این برنامه از خواندن پیام‌های واتساپ، ارسال پاسخ، ارسال واکنش و پیام، اشتراک‌گذاری پیام‌های صوتی و موارد دیگر بدون نیاز به باز کردن برنامه در دستگاه دیگر پشتیبانی می‌کند. برای استفاده از برنامه اپل واچ یک آیفون متصل به واتساپ که برنامه واتساپ روی آن نصب شده باشد، موردنیاز است و در حال حاضر فقط برای آزمایش‌کنندگان نسخه بتا در دسترس است. هنوز هیچ صحبتی در مورد زمان عرضه عمومی آن نشده است.

ابزارهای هوش مصنوعی بیشتری به آیفون می‌آید

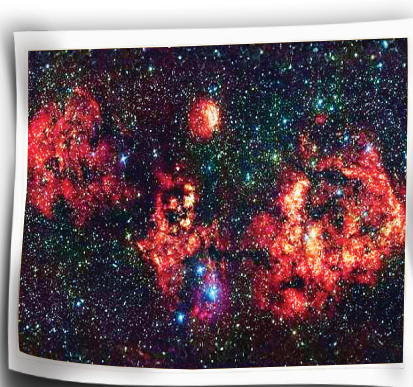
تیم کوک، مدیرعامل شرکت اپل اعلام کرد این شرکت قصد دارد ابزارهای هوش مصنوعی بیشتری را در سیستم‌عامل‌های آیفون تعبیه کند. او گفت: «قصد ما این است که به مرور زمان با شرکت‌های هوش مصنوعی بیشتری تعامل داشته باشیم.» اپل در حال حاضر ChatGPT را در سبیری تعبیه کرده و گفته می‌شود که ادغام گوگل جیمینی نیز در حال انجام است، ضمن اینکه شایعاتی در مورد همکاری با Anthropic و Perplexity نیز وجود دارد. این نخستین بار نیست که درباره ادغام با شرکت‌های ثالث می‌شنویم، همانطور که کریگ فدریکی، معاون ارشد بخش نرم‌افزار اپل سال گذشته گفت که این شرکت ممکن است در آینده مشتاق ادغام با مدل‌های مختلف مانند گوگل جیمینی باشد.

اشتباه در تشخیص فسیل تی‌رکس جوان

دیرینه‌شناسان در یافته‌اند فسیلی که زمانی گمان می‌رفت متعلق به یک تیرانوسوروس رکس جوان باشد، در واقع متعلق به گونه‌ای کاملاً متفاوت است و دایناسوری که این فسیل به آن تعلق دارد در زمان مرگش یک دایناسور کاملاً بالغ بوده است که این تیرانوسور کوچک که نانوتیرانوس نام دارد تقریباً نصف طول و یک دهم جرم بدن یک تی‌رکس کاملاً بالغ را دارد که باعث شد دانشمندان ابتدا گمان کنند این فسیل متعلق به یک تی‌رکس نوجوان است. اما این نمونه چند ویژگی فیزیکی متمایز نیز دار. نانوتیرانوس یک شکارچی کوچک‌جثه است که برای سرعت طراحی شده است. این موجود بسیار چابک بود و بازوهای بلند و قدرتمندی داشت که از بازوهای تی‌رکس بزرگ‌تر بودند. نانوتیرانوس همچنین دم کوتاه‌تری نسبت به تی‌رکس و دندان‌های تیزتر و کم‌انحزتری داشت.

خفاش رصد شد

اخترشناسان، ابری چشمگیر از گاز و غبار به شکل خفاش را در بالای سایت بارانال رصدخانه جنوبی اروپا در شبلی رصد کردند. درست در شب هالوین این خفاش کیهانی توسط تلسکوپ نقشه‌برداری VLT تصویربرداری شده است که میدان دید گسترده آن، سحابی‌ای به وسعت ۴ماه کامل را نشان می‌دهد. این سحابی که تقریباً ۱۰هزار سال نوری از ما فاصله دارد، بین صورت‌های فلکی جنوبی سیرسینوس و گونیا قرار دارد. این سحابی مانند یک پرورشگاه ستاره‌ای عمل می‌کند و ستارگان جدید را به دنیا می‌آورد. رشته‌های متراکم درون این ساختار شبیه اسکلت است و مناطقی از گاز و غبار سردتر و متراکم‌تر را نشان می‌دهد که نور ستارگان پس‌زمینه را مبهم می‌کند.



تهدیدات امنیت داده و لزوم مشارکت جهانی

حسین افشین، معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس‌جمهور: بسیاری از چالش‌های امروز جهان مانند تغییرات اقلیمی، امنیت داده و سلامت، تنها با همکاری جهانی قابل حل هستند. بنابراین، تعامل و همکاری میان کشورها در رویدادهای فناورانه می‌تواند مسیر نوآوری جهانی را هموارتر کند.



توسعه تجارت دیجیتال فرامرزی در دستور کار

سیدستار هاشمی، وزیر ارتباطات: دولت جمهوری اسلامی ایران برای توسعه روابط بین‌المللی در عرصه‌های علمی، فناوری و اقتصادی عزمی راسخ دارد و تقویت همکاری در زمینه امنیت سایبری و توسعه تجارت دیجیتال فرامرزی در چارچوب گروه بریکس، از گام‌های مؤثر در آینده است.



«سیمرغ»؛ پرواز از ماکت تا مأموریت

ادامه از صفحه اول
۲ زنجیره تأمین و MRO: تضمین دسترسی پایدار به قطعات داغ و سرد، تدوین کتابچه‌های تعمیر و نگهداشت و آموزش نیروی انسانی. بدون این سه‌گانه، هیچ ناوگانی پایدار نمی‌ماند.

۳ **الگوی اقتصادی بهره‌برداری:** اپراتورها باید تصویر روشنی از «هزینه مالکیت کل» داشته باشند؛ از قیمت قطعه و مصرف سوخت تا زمان آمادیه‌کاری ناوگان. اگر نرخ آمادگی بالای ۹۵ تا ۹۰ درصد هدف‌گذاری شود، سیمرغ می‌تواند با ناوگان قدیمی فوکر و آنتونوف رقابت کند.

۴ **تنوع مأموریتی:** نسخه‌های آمبولاس هوایی، گشت دریایی و نقشه‌برداری می‌تواند تیراژ تولید را بالا ببرد و

هزینه واحد را پایین بیاورد.

ظرفیت‌های صنعت هوایی ایران نیز با این پروژه بهتر دیده می‌شود: تجربه طراحی و ساخت بدنه، یکپارچه‌سازی اویونیک و آزمون‌های زمینی -از تاکسی‌تست تا استاتیگ- در کشور نه‌آدین‌تر شده است. مهم‌تر اینکه به‌گفته مسئولان، برنامه از ابتدا با هدف الحاق به ناوگان حمل‌ونقل داخلی دیده شده و حتی امکان نسخه مسافری کوتاه‌برد در آینده منتفی نیست؛ البته مشروط به عبور از استانداردهای ایمنی مسافری و خدمات پس از فروش.

سیمرغ آزمون بلوغ «نظام گواهی، پشتیبانی و اقتصاد بهره‌برداری» در صنعت هوایی ایران است. اگر تیم سازنده و نهاد ناظر نتایج هر پرواز آزمایشی را منظم منتشر کنند، قراردادهای بهره‌برداری مشخص شود و زنجیره تأمین به‌موقع آماده باشد، سیمرغ می‌تواند از یک نماد تبلیغاتی به یک دارایی واقعی در آسمان ایران تبدیل شود؛ دارایی‌ای که بین فرودگاه‌های کم‌ترافیک، جزایر و شهرهای مرزی «پل هوایی» می‌سازد و کیفیت خدمات عمومی را بالا می‌برد. مسیر هنوز سخت است، اما این بار راهبرد پروژه -از ایده تا ورود به خدمت- به‌درستی تعریف شده است.

یادداشت

یادآور کریمی: عضو شورای ملی هوش مصنوعی

انسان خردمند در آستانه انقراض دیجیتال



در طول تاریخ، بشر همواره در تلاش است ابزارهایی بسازد که زندگی‌اش را آسان‌تر کند. از چرخ و آتش گرفته تا موتور بخار و رایانه، هر پیشرفت تکنولوژیکی ابتدایی از دوش انسان برداشت و سپس شکل تازه‌ای از چالش را پیش روی او نهاد. اما هیچ‌گاه مانند امروز این ابزارها تا این اندازه در آستانه گرفتن جای انسان نبوده‌اند. امروز با ظهور هوش مصنوعی فراگیر ما در حال عبور از مرحله‌ای هستیم که شاید بعدها تاریخ‌نویسان از آن با عنوان «قطعه جدایی انسان از خرد» یاد کنند. هوش مصنوعی دیگر تنها ابزاری برای کمک به انسان نیست، بلکه به‌تدریج در حال تبدیل شدن به جایگزین انسان در تصمیم‌گیری، تحلیل و حتی احساس است. هر روز بخشی از تفکر و مسئولیت انسانی را به ماشین‌ها می‌سپاریم. می‌گذاریم براین بنویسند، تحلیل کنند، تصویر بسازند، حتی احساسات ما را هدایت کنند. مادر حالی که به راحتی از قدرت بی‌پایان الگوریتم‌ها شگفت‌زده‌ایم کمتر از خود می‌پرسیم: اگر همه چیز را به هوش مصنوعی بسپاریم در نهایت خود ما چه نقشی در جهان خواهیم داشت؟

انسان خردمند که نام علمی‌اش Homo Sapiens است هزاران سال با اتکا به ۲ نیروی بزرگ زنده مانده است: خرد و اراده. خرد او را از جهل نجات داد و اراده او را به اکتشاف، ساختن و بقا واداشت. اما در دنیایی که ماشین‌ها پیکر از ما می‌اندیشند و تصمیم می‌گیرند این ۲ ستون اصلی انسانیت در خطر فروپاشی هستند، وابستگی بیش از اندازه به هوش مصنوعی خطری است آرام و خاموش؛ خطری که نه با صدای بمب و نه با نشانه‌های آشکار، بلکه با خاموش شدن تدریجی ذهن و بی‌نیازی از اندیشیدن آغاز می‌شود. کودکی که از هوش مصنوعی می‌خواهد برایش بنویسد و بزرگسالی که به آن می‌سپارد برایش فکر کند در واقع نخستین حلقه از زنجیره انقراض نوع انسان است؛ انقراضی نه جسمی، بلکه فکری و وجودی. اگر روزی برسد که انسان دیگر اندیشیدن را تجربه نکند آن روز پایان تمدن خواهد بود، حتی اگر شهرها و ماشین‌ها هنوز برقرار باشند. هوش مصنوعی می‌تواند هزاران برابر سریع‌تر از ما بیاموزد، اما نمی‌تواند معنا، عشق یا وجدان را بفهمد. و درست همین عناصرند که ما را انسان کرده‌اند. باید به جای تسلیم شدن در برابر هوش مصنوعی بیاموزیم چگونه آن را هدایت کنیم. باید به کودکانمان بیاموزیم که ماشین‌ها ابزارند، نه جایگزین انسان. باید بدانیم که در عصر هوش مصنوعی تنها چیزی که ما را متمایز می‌سازد خرد انسانی، احساس و اخلاق است. در غیر این صورت شاید در آینده‌ای نه چندان دور گونه‌ای تازه جای ما را در سیاره زمین بگیرد؛ گونه‌ای که می‌داند، می‌فهمد، تصمیم می‌گیرد، اما احساس نمی‌کند.

و آن روز باید نوشت: «انسان خردمند بر اثر اتکای بیش از حد به هوش مصنوعی به آرامی از صحنه تاریخ محو شد.»

عکس نوشت



مزدایا وین ایکس معرفی شد

مزدا در نمایشگاه ژاپن موبیلیتی از کانسپت خیره‌کننده مزدا وینز ایکس کوپه رونمایی کرد. این خودرو یک کوپه چهار در لوکس با طراحی آینده‌نگرانه است که خطوط صاف و ساده‌ای دارد. دستگیره در و آینه‌های جانبی آن حذف شده‌اند و دوربین‌های کوچک جای آنها را گرفته‌اند. این هاج یک کوپه با طول ۵.۰۵ متر و عرض ۱.۸۷ متر ابعاد بزرگی دارد و از یک سیستم ترمز لایگن هیبریدی بهره می‌برد که شامل موتور چرخشی دوور توره، توربوشارژر و موتور الکتریکی است. این سیستم ۵۱۰اسب بخار قدرت دارد.

ایران در جمع ۲۰ کشور هواپیماساز

در مراسمی با حضور حسین پورفرزانه، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، امیر سرتیپ افشین خواجه‌فرد، معاون وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، مهدی جمالی‌نژاد، استاندار اصفهان و جمعی از مسئولان لشکری و کشوری، پروازهای آزمایشی هواپیمای بومی «سیمرغ» با هدف اجرای الزامات و مقررات مربوط به دریافت گواهینامه صلاحیت پرواز از سازمان هواپیمایی کشوری آغاز شد. پورفرزانه با اشاره به جایگاه علمی و فنی ایران در صنعت هوانوردی گفت: «تعداد کشورهایی که توانایی طراحی و تولید هواپیما را دارند، کمتر از ۲۰ کشور در جهان است و جمهوری اسلامی ایران یکی از این کشورها محسوب می‌شود که به دانش فنی طراحی و ساخت هواپیمای ترابری با تکیه بر توان داخلی و نخبگان جوان خود دست یافته است.»

وضعیت فعلی و مراحل تست

این هواپیما با مجوز سازمان هواپیمایی کشوری وارد مرحله پروازهای آزمایشی به‌منظور اجابت الزامات صلاحیت پروازی شده و قرار است حدود ۱۰۰ ساعت پرواز آزمایشی انجام دهد. پس از پایان این مرحله و دریافت گواهینامه STC «سیمرغ» به‌عنوان یک هواپیمای ترابری به ناوگان حمل‌ونقل هوایی کشور افزوده خواهد شد. در نمایشگاه بین‌المللی هوافضای ایران (Airshow) در جزیره کیش، نمونه عمومی این هواپیما به نمایش درآید.

طبق گزارش‌های منتشرشده پروژه کامل تست پروازها تا سال آینده (۱۴۰۵) ادامه خواهد یافت.

اهمیت و پیامدها

خودکفایی و استقلال راهبردی

در جهان امروز هواپیما یکی از پیچیده‌ترین محصولات صنعتی است. هزاران قطعه دارد که باید با دقت مهندسی بالا هماهنگ شود. کشوری که نتواند چنین سامانه‌ای را بسازد در واقع ثابت می‌کند که:

■ به دانش‌های کلیدی مانند اپرودینامیک، متالورژی، کامپوزیت‌ها و الکترونیک تسلط دارد.

■ در تأمین قطعات حیاتی به دیگر کشورها وابسته نیست.

■ می‌تواند در شرایط تحریم با بحران نیازهای حمل‌ونقل یا نظامی خود را بدون وابستگی تأمین کند.

اثر اقتصادی و اشتغال‌زایی

■ تولید یک هواپیما زنجیره‌ای از صنایع را به کار می‌اندازد؛ تولید قطعه، مونتاژ، تعمیر، آموزش خلبانان و تکنیسین‌ها.

■ هر هواپیمای تولیدی می‌تواند صدها شغل مستقیم و غیرمستقیم ایجاد کند.

■ در بلندمدت اگر صادرات هم صورت گیرد این صنعت می‌تواند منبع آرزآوری و قدرت اقتصادی شود (نمونه بارز: ایرباس در اروپا یا امبرائر در برزیل).

پیشینه و توسعه پروژه

■ هواپیمای سیمرغ توسط شرکت صنایع هواپیماسازی ایران (هسا) و تحت نظارت سازمان صنایع هوایی وزارت دفاع طراحی شده است. ■ پلتفرم اصلی این هواپیما بر پایه ایران-۱۴۰ که خود نسخه‌ای از آنتونوف-۱۴۰ اوکراینی بود، شکل گرفته است. ■ ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۱، نخستین رونمایی رسمی «سیمرغ» در محل هسا انجام شد.

ویژگی‌های فنی و کاربردها

■ طبق گزارش‌ها این هواپیما دارای در رمپ عقب (برای بارگیری سریع) است که آن را از نسخه پایه ایران-۱۴۰ متمایز می‌سازد. ■ توانایی بارگیری متنوع: از وسایل نقلیه سبک تا انتقال نیرو، بار یا مصوومان. ■ برد پروازی تقریبی ۳۹۰۰ کیلومتر و سرعت حداکثر ۵۳۳ کیلومتر بر ساعت گزارش شده است. ■ هزینه تولید «سیمرغ» حدود ۵۰ تا ۶۰ درصد هزینه نمونه‌های مشابه خارجی است که از منظر اقتصادی و خوداتکایی یک نقطه قوت تلقی می‌شود. ■ این هواپیما ۲موتور با خروجی ۲۵۰۰اسب‌بخار نیرو دارد و حداکثر وزن آن هنگام برخاست از زمین می‌تواند ۲۱،۵تن باشد. ضمن آنکه «سیمرغ» قادر است ۶هزار کیلوگرم بار حمل کند.

ساخت یک هواپیما، به‌ویژه به‌صورت بومی برای یک کشور صرفاً یک دستاورد فناورانه نیست، بلکه «ترکیبی از قدرت صنعتی، اقتصادی، نظامی و نمادین» است. اهمیت چنین چیزی را می‌توان در چند محور توضیح داد

توسعه فناوری و انتقال دانش

ساخت هواپیما یکی از محرک‌های اصلی رشد فناوری در کشور است. برای تولید آن رشته‌های گوناگون باید با هم کار کنند:

■ مهندسی مواد و متالورژی برای ساخت بدنه‌های سبک و مقاوم ■ الکترونیک و مخابرات برای سامانه‌های ناوبری و پرواز

■ نرم‌افزار و هوش مصنوعی برای

کنترل پرواز

■ طراحی صنعتی و ارگونومی

برای بخش کابین و کاربری انسانی

به همین دلیل، پروژه‌های هوایی معمولاً باعث «جهش فناوری در صنایع دیگر» هم می‌شوند؛ از خودروسازی تا انرژی و دفاع.

قدرت نمادین و جایگاه بین‌المللی

توانایی ساخت هواپیما در جهان «نشان بلوغ صنعتی و علمی» کشور است. در عمل کمتر از ۲۰ کشور در دنیا توان تولید کامل هواپیما (از طراحی تا پرواز) را دارند، بنابراین داشتن یک برنامه موفق در این حوزه، جایگاه علمی و سیاسی کشور را ارتقا می‌دهد.