زمانی که شرکت های "ایرانین ایرویز" و "پرشین ایرویسز" در هم ادغام شدند و شرکت هواپیمایی ملی ایران "هما"، با نام بین المللی ایران ایر (IRAN AIR) تاسیس و ملی اعلام شد تصور جایگاه جهانی برای آن خیالی بیش به نظر نمی رسید. از طرفی چند سال بعد زمانی که قدرت های جهانی، حکم به تحریم اقتصادی ایران دادند این گمان قوت گرفت که دیگر پرچم مقدس سرزمین ما بر فراز آسمان ها به پرواز در نخواهد آمد.

و امروز "هما" ی ایران با گذشت ۴۷ سال از تاسیس، توانسته است علی رغم وجود محدودیت های ناشی از تحریم ها در طول مدتی کوتاه، مسیرهای داخلی و بین المللی، از جمله شهرهای اصلی خاورمیانه را پوشش دهد و حریم هوایی قاره آمریکا را با انجام طولانی ترین پرواز صنعت هوانوردی کشور، در مسیر تهران - کاراکاس بشکند. در این گزارش نگاهی داریم به سیر تحولی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران "هما" که تاریخ پر فراز و نشیبی را تا به امروز تجربه کرده است. ضمن تشکر مهندس "نجیبی" از مدیر کل هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در استان هرمزگان که ما را در تهیه و تدوین این گزارش خواندنی یاری نمود. با هم نگاهی داریم به این موضوع، انشاءا... در شماره های آینده نیز مطالب جالب و خواندنی از این مجموعه را منتشر خواهیم کرد.

نگاهی به تاریخ پر فراز و نشیب هواپیمایی "هما"؛

با بال های بسته پریدن هنر است

◆ علی نظری

● هما به روایت تاریخ

در سال ۱۳۲۵، گروهی از بازرگانان ایرانی نخستین شرکت هواپیمایی حامل پرچم ایران را با نام "ایرانین ایرویز" تاسیس نمودند. این شرکت به جابجایی مسافر و بار در مسیرهای داخلی و منطقه ای می پرداخت و علاوه بر آن یک پرواز هفتگی باری نیز به اروپا انجام می داد.

ناوگان آن در ابتدا از تعدادی هواپیمای داگلاس "دی سی ۳" تشکیل شده بود که بعدها تعدادی هواپیمای "دی سی ٤" و "ویسکانت" نیز به آن اضافه شد. این شرکت در طول ۱۷ سال (از سال ۱۳۲٤ تا ۱۳٤۱) و به تدریج در حالی که تنها چند پرواز بین المللی داشت، به مهم ترین خط هوایی داخلی تبدیل شد. در سال ۱۳۳۳ خط هوایی خصوصی دیگری تحت عنوان "پرشین ایرسرویسز" با نام مستعار "پارس" تاسیس شد. این خط هوایی در ابتدا فقط وظیفه حمل بار به اروپا را به عهده داشت.

موقعیت جغرافیایی ایران، دور بودن مراکز نسبتا پرجمعیت از یکدیگر، کمبود وسایل نقلیه جاده ای و ریلی، لزوم ارتباط سریع و مطمئن، سازمان های علمی و دولتی و از همه مهم تر نبود یک شبکه منظم با قابلیت های بالا در راستای برقراری ارتباط سریع با سایر کشورها و نیز تامین رفاه و آسایش مردم، شرایطی را فراهم کرد تا پیشنهاد وزیر راه مبنی بر تاسیس یک شرکت هواپیمایی ملی به وزیر بیست و یکم بهمن سال ۱۳٤۰ به تصویب برسد.

بر اساس این مصوبه، شرکت "هواپیمایی ملی ایران" در تاریخ پنجم اسفند ماه سال ۱۳٤۰ با ادغام دو شرکت "ایرانین ایرویز" و "پرشین ایرسرویسز" با عنوان "شرکت هواپیمایی ملی ایران" و نام اختصاری "هما" تاسیس شد. هما یک شرکت ملی بود و تمام امکانات و پرسنل دو شرکت را در اختیار داشت و نشان مرغ "هما" برای آن طراحی گشت.

هما پروازهای خود را با بهره گیری از هواپیماهای داگلاس "دی سی ۳"، "دی سی ٦"، "ویکرز" و "آورویورک" آغاز نمود و در سال ۱۳٤۳ به عضویت کامل یاتا در آمد.

اولین پرواز "هما" با هواپیما های جت در سال ۱۳٤٤ با استفاده از یک فروند بوئینگ ۱۰۰-۷۲۷ در مسیر تهران- بیروت انجام شد. پس از آن شرکت تصمیم گرفت تمام ناوگان خود را به هواپیماهای جت تبدیل کند. با شروع ۱۳٤۹، عصر طلایی هما آغاز شد. در سال ۱۳۵۰ تعدادی بویینگ ۱۰۰-۷۳۷ و در سال ۱۳۵۳ تعدادی بویینگ ۲۰۰-۷۲۷ وارد ناوگان شرکت شد. تحویل هواپیماهای گرانقیمت بویینگ ۷٤۷ از نوع ۱۰۰ و ۲۰۰ و اس پی نیز از سال ۱۳۵٤ آغاز شد.

به تدریج، "هما" پروازهای بدون توقف بسیاری را به طور روزانه به قاره اروپا انجام می داد. به عنوان مثال تنها در مسیر تهران -لندن بیش از سی پرواز هفتگی انجام می شد. خط هوایی تهران - نیویورک در سال ۱۳٥٤ با بهره گیری از بویینگ ۷۰۷ و با یک توقف در فرودگاه "هیث رو" لندن آغاز شد. با خرید بویینگ های ۷٤۷ اس پی، "هما" این هواپیماهای دوربرد را در مسیر تهران - نیویورک به کار گرفت و به این ترتیب طولانی ترین خط هوایی بدون توقف جهان را راه اندازی کرد.

در سال ۱۳۵۱ "هما" قرارداد خرید ۲ فروند هواپیمای مافوق صورت کنکورد را با کنسرسیوم انگلیسی- فرانسویی به امضا رساند. البته این هواپیماها هرگز به ناوگان "هما" وارد نشدند و با پیروزی انقلاب اسلامی در ایران و تغییرات سیاسی کشور، این قرار داد فسخ شد.

در سال ۱۳۵۷ "هما" ٦ فروند "ایرباس۳۰۰-A" را برای به کارگیری در مسیرهای داخلی از شرکت اروپایی ایرباس اجاره کرد و نخستین بهره بردار این نوع هواپیما در خاورمیانه لقب گرفت. در پایان آن سال "هما" به بیش از ۳۱ مقصد در داخل و خارج از ایران، از پکن و توکیو تا نیویورک به طور روزانه پرواز می کرد و در نظر داشت خطوط هوایی جدیدی به مقاصد "لوس آنجلس" و "سیدنی" ایجاد نماید.

بین سال های ٥٤ تا ٥۹، "هواپیمایی ملی ایران" به عنوان رو به رشدترین و درعین حال یکی از ایمن ترین، مدرن ترین، و پر در آمد ترین شرکت های هواپیمایی دنیا به شمار می رفت. در سال ۱۳٥٥ هما پس از شرکت استرالیایی "کوانتاس" ایمن ترین شرکت هوایی جهان لقب گرفت.

(تا پیش از انقلاب اسلامی تنها حادثه "هما" مربوط به سقوط یک فروند "داگلاس دی سی ۳" این شرکت در سال ۱۳۳۱ بود). پس از پیروزی انقلاب، "هما" که همسو با نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران هرگز رژیم غاصب صهیونیستی و اسرائیل جنایتکار را به رسمیت نشناخته است پروازهای خود را به مقصد تل- آویو به کلی تعطیل کرد.

همچنین تهران تنها مرکز انجام پروازهای بین المللی شرکت تبدیل و قرار شد فرودگاه بین المللی شیراز تنها در مواقع لزوم مورد رسمیت قرا گیرد و بنابراین تمام فرودگاه های ایران به جز مهر آباد، شبکه پروازهای بین المللی خود را متوقف نمودند. آخرین فرود "هما" درفرودگاه "جان اف کندی" نیویورک در روز ۱٦ آبان سال ۱۳٥۸ بود. دولت آمریکا پرواز روز بعد "هما" را در حالی که برای فرود آماده می شد به فرودگاه "مونترا" تغییر مسیر داد و اعلام کرد به دلیل تنش های ایجاد شده در روابط دو کشور در جریان اشغال لانه جاسوسی در تهران، هواپیماهای ایرانی حق فرود در هیچ یک از فرودگاه های ایالات متحده را ندارند.

در سال ۱۳۸٥ و در زمان سفر "محمود احمدی نژاد"، رییس جمهور ایران به مقر سازمان ملل، وی با جمعی از ایرانیان مقیم آمریکا دیدار نمود و با توجه به درخواست های مکرر آنان به رییس سازمان هواپیمایی کشوری دستور داد برای راه اندازی مجدد این مسیر هوایی پیگیری های لازم را انجام دهد. با تعطیلی خط هوایی نیویورک، بوئینگ های ۷٤۷ اس پی "هما" به طور گسترده در مسیرهای آسیایی و اروپایی به کار گرفته شدند.

در دهه ۱۳٥۹ با توجه به جنگ ۸ ساله ایران و عراق و تبعات آن، برخی پروازهای داخلی و بین المللی شرکت با لغو و یا تأخیرهای مکرر روبرو می شد. که از آن جمله می توان به پروازهای آبادان مرکز فعالیت های نفتی ایران اشاره کرد که این روند تا زمان برقراری آتش بس در سال ۱۳٦۷ ادامه یافت.

نام رسمی شرکت از سال ۱۳٦۰ به "هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران" تغییر یافت. در این سال "هما" یک میلیون و ۷۰۰ هزار نفر مسافر را جابجا نمود.

با آغاز دهه ۱۳٦۹ میلادی با وجود افزایش شدید تقاضا برای سفرهای هوایی، به دلیل تحریم های اعمال شده علیه صنعت هوایی ایران از سوی آمریکا، "هما" تنها توانست چند فروند هواپیمای فوکر ۱۰۰ را از شرکت سازنده هلندی آن خریداری کند. از مهم ترین اتفاقات دیگر دهه ۹۰ میلادی می توان به راه اندازی شرکت های هواپیمایی خصوصی "ماهان"، "کاسپین" و کیش ایر" اشاره کرد.

در سال های پایانی دهه ۱۳٦۹، "هما" توانست قرارداد خرید چند فروند هواپیمایی مدرن "ایرباس ای ۲۰۰-۳۳۰" را با شرکت اروپایی ایرباس نهایی کند که این قرارداد هم در سال ۱۳۸۰ با فشارهای ایالات متحده آمریکا لغو شد. تحریم های آمریکا علیه ایران که شامل ممنوعیت فروش هواپیما و قطعات آن می شود مهمترین مانع در برابر رشد و بالندگی "هما" به شمار می رود. اما با این وجود مدیران و کارکنان "هما" سعی دارند با استفاده از نیروهای متخصص و کار آمد و استراتژی های موثر، کمبود های خود را رفع و همچنان نام بلند آوازه "هما" را در صنعت هواپیمایی ایران و جهان چون همیشه سربلند و پر افتخار حفظ نمایند.

● تاریخچه نام و آرم "هما"

پس از آغاز به کار "هواپیمایی ملی ایران" و ثبت آن به عنوان شرکت ملی، نام "هما از ترکیب سه حرف نخست این کلم به وجود آمد و برای معادل انگلیسی به دلیل ثقیل بودن نام Iran National Airline از ترکب ساده تر Iran Air استفاده شد.

و امروز "هما" ی ایران با گذشت ٤۷ سال از تاسیس، توانسته است علی رغم وجود محدودیت های ناشی از تحریم ها در طول مدتی کوتاه، مسیرهای داخلی و بین المللی، از جمله شهرهای اصلی خاورمیانه را پوشش دهد و حریم هوایی قاره آمریکا را با انجام طولانی ترین پرواز صنعت هوانوردی کشور، در مسیر تهران - کاراکاس بشکند

انتخاب آرم برای "هما"، در زمانی که "سیاوش کلهر" مسوول روابط عمومی و تبلیغات "هما" بود، به مسابقه گذاشته شد و طرح یک جوان ایرانی (متاسفانه نویسنده موفق نشد نام این جوان هنرمند را پیدا کند) که با الهام از یکی از سر ستون های تاریخی تخت جمشید تهیه کرده بود برنده شد. این طرح، در ابتدا یک پایه داشت که روی آن کلمه "هما" یا Iran Air نوشته شده بود. پس از چند سال استفاده از این طرح، هنرمند ایرانی دیگری، که در بخش تبلیغات "هما" فعالیت می کرد پیشنهاد تغییر این آرم را داد و استدلال وی این بود که آرم قدیم به دلیل پایه داشتن، ساکن است و حالت پویایی ندارد و نمی تواند سمبل خوبی برای یک شرکت هواپیمایی باشد.

وی معتقد بود آرم هواپیمایی باید آزاد و نمایانگر پرواز باشد. این پیشنهاد مورد تصویب قرار گرفت به این ترتیب پایه از بدنه ی آرم جدا شد و به صورتی که هم اکنون دیده می شود در آمد. این هنرمند "خسرو بیات نام داشت که برای ادامه تحصیل به انگلستان رفت و در آن کشور ساکن شد.

● عملیات پرواز، افتخار دیرینه "هما"

برای آشنایی با عملکرد آغازین عملیات پروازی هواپیمایی ملی به سراغ قدیمی ترین های این بخش رفتیم. "کاپیتان اوقا تیان"، مدیر ناوگان بوئینگ ۷٤۷ که به خصایلی چون جدیت، وقت شناسی، منضبط بودن و ... شناخته می شود، بعد از هماهنگی های لازم، در نهایت تواضع و خوشرویی قول داد از خلبان "حسن ال بویه" که به قول وی "سمت استادی بر گردنشان" داشته است دعوت کند تا ضمن یک گفت و گوی سه نفره از سال های گذشته قسمت عملیات هم یادی کنیم.

"حسن آل بویه"، متولد ۱۳٥۰ در شهرستان سیاهکل است. وی شاگرد ممتاز دانشسرای تهران، دانشکده ی افسری و جز تیم آکروباسی، نیروی هوایی بوده و بعد از گرفتن تصدیق هوایی CIVIL در سال ۱۳۳٤ وارد شرکت هواپیمایی ایران شده است.

به گفته او در آن زمان هواپیماهای موجود در "ایرانین ایرویز" تنها "دی سی"، دی سی ٤" "WISCOUNT CONVAIR" بوده و بعد دوران جت شروع شده است. خلبان "آل بویه" حدود یک دهه (٦۰-۱۳٥۰) مدیر فنی عملیات پروازی و در همان حال خلبان، معلم و ممتحن بویینگ ۷٤۷ نیز بوده است.

وی که در حال حاضر ٤ سال از دوران بازنشستگی خود را سپری کرده است، پیش از این به مدت ۱٦ سال در کاندا "معلم سیمیلاتور" بوده و شاگردانی از ملیت های مختلف داشته است. بسیار لذت بخش بود که این دو خلبان قدیمی، ایام پیشین "هما" می گفتند که ما "حتی مدیر ناوگان مشخصی هم نداشتیم".

"آل بویه" می گوید: "کار کردن با انواع هواپیماها را آموزش می دادم. در آن زمان ما فقط DIRECTOR OPERTION(مدیر عملیات پرواز)، مدیر استاندارد و مدیر تعلیمات داشتیم که تعدادی معلم در اختیار داشتند. دانشجویان با مدارک تحصیلی دیپلم ریاضی و معدل کتبی ۱٦ به بالا استخدام و برای آموزش به آمریکا فرستاده می شدند کاپیتان "اوقاتیان" اضافه می کند: اواخر دی ماه سال ۱۳٤۲ بود که "هما" آموزش خلبان ها را آغاز کرد.

"آل بویه" می گوید: "اولین هواپیمای بویینگ ۷۲۷ خریداری شده توسط ایران ایر قرار بود توسط من از "سیاتل" به "هابورک" آورده شود و با همراهی شاه معدوم به ایران وارد گردد. اما زمانی که به "هامبورگ" رسیدم، عوامل شاه به خاطر مخالفت های من با رژیم، اجازه پرواز ندادند و بنابراین خلبانی از آمریکا به "هابورگ" فراخوانده شد و پس از آن که تعلیمات لازم از سوی من به وی داده شد، هواپیمایی مذکور را وارد ایران کرد".

هر دو خلبان با افتخار از گذشته "هما" یاد می کنند و صحبت های رییس ایستگاه" لندن"را در آن زمان یادآوری می کنند که گفته بود "ایستگاه لندن ساعت هایش را با پرواز ایران ایر تنظیم می کند". آن ها خود را انسان های موفقی می دادند چرا که میزان موفقیتشان را در ارایه خدمات به مسافرین "هما" ارزیابی می کنند و امیدوارند "هما" همچنان در اوج پرواز کند. ما هم برای این پایه های اصلی شرکت، آرزوی سربلندی روز افزون داریم.

کد نمایندگی ۱۸۵۲

نمایندگی گروه بهمن (مزدا)

فروش ویژه محصولات گروه بهمن

مزدا ۳ - مزدا وانت تک کابین - مزدا وانت ۲ کابین - نارون

بصورت نقد و اقساط

بندرعباس نرسیده به میدان قدس روبروی درمانگاه مهدیه

تلفن: ۲۲۲۱۳۹۷ - ۰۹۱۷۱۶۳۰۰۵۷ بیقا

آگهی تاسیس شرکت سوله سازی حدید صنعت هرمز

سهامی خاص

شرکت فوق در تاریخ ۱۳۸۸/۰۳/۲۰ تحت شماره ۱۰۸٦٥ و شناسه ملی ۱۰۸۰۰۱۳۲٤۰۳ در این اداره به ثبت رسیده و در تاریخ ۱۳۸۸/۰٤/۰۱ از لحاظ امضاء ذیل دفاتر تکمیل گردیده و خلاصه اظهار نامه آن به شرح زیر جهت اطلاع عموم در روزنامه های رسمی و کثیر النتشار دریا آگهی می شود.

۱ - موضوع شرکت: سوله سازی و هر گونه سازه فلزی یعنی ساخت هر گونه سوله با هر وزن طرح و شکل و ساخت تانکر تیرچه فلزی و آهن و ساخت و جرثقیل و پلاسکو فرم و خرپا

۲ - مدت شرکت: از تاریخ ثبت به مدت نامحدود

۳ - مرکز اصلی شرکت: ۱-۳ -استان هرمزگان - شهر بندرعباس آزادگان ساختمان آرین طبقه ٤

٤ - سرمایه شرکت: مبلغ ۱۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال منقسم به یکصد سهم ۱۰۰/۰۰۰ ریالی که تعداد یکصد سهم با نام می باشد که مبلغ ۳/٥۰۰/۰۰۰ ریال توسط موسسین طی گواهی بانکی شماره ٤۷/ ۲۳۳۹-۲۲ مورخ ۱۳۸۸/۰۳/۱۱ نزد بانک صادرات شعبه سه راه آزادگان پرداخت گردیده است و الباقی سرمایه در تعهد صاحبان سهام می باشد.

٥ - اولین مدیران شرکت:

۱-٥ -خانم شیرین علی زاده به سمت رئیس هیئت مدیره

۲-٥ -آقای حسین علی زاده به سمت نائب رئیس هیئت مدیره

۳-٥ -آقای علی علیزاده به سمت عضو هیئت مدیره

٤-٥ - آقای علی علیزاده به سمت مدیر عامل به مدت ۲ سال انتخاب گردیده اند.

٦ - دارندگان حق امضاء کلیه اسناد اوراق بهادار و تعهد آور شرکت با امضا مدیر عامل یا رئیس هیئت مدیره هر کدام به تنهایی همراه با مهر شرکت معتبر است.

۷ - اختیارات مدیر عامل: طبق اساسنامه

۸ - بازرس اصلی و علی البدل:

۱-۸ - خانم فرنگیس رفیعی کرکوندی به عنوان بازرس اصلی ۲-۸ -خانم شیوا علیزاده بازرس علی البدل

مسئول ثبت شرکتها و موسسات غیر تجاری واحد ثبتی بندرعباس

پرده سرای کاج

اقساط روزی ۲۰۰۰ تومان

بدون چک کارمندی

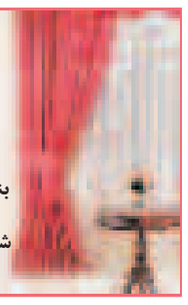
نصب کلیه لوازم

بندرعباس - بلوار سید جمال الدین

پاساژ طباطبائی - جنب داروخانه

شیخان - ۰۹۱٥۱۰۱۲۳۹٥ - ۲۲٤٦۳۸٦

مسئول: آقای توکلیان



خیاطی پاپیون

آموزش خصوصی

مطابق ژورنال های خارجی

دوره پیشرفته

مدیریت: کاظمی

همراه: ۰۹۱۷۳٦۷٥۹۸۰

فرهنگ ترافیک

مقررات رانندگی

● مسیر و جهت عبور

ماده۱۱۸- رانندگان کلیه وسایل نقلیه موظفند از خط عبور یا مسیر عبوری سمت راست راه حرکت نمایند، مگر در موارد زیر:

الف- هنگام سبقت گرفتن از وسیله نقلیه جلو

ب - هنگامی که سمت راست راه به هر علتی بسته شده و امکان عبور نباشد. پ -هنگام گردش به چپ

ماده۱۱۹- در راه هایی که خط کشی شده، وسایل نقلیه باید در مسیر بین خطوط حرکت کنند و از آن خارج نشوند و در صورت نیاز به خروج و تغییر خط حرکت، احتیاط کامل را نموده و ابتدا با استفاده از چراغ راهنما و یا با دادن علامت، رانندگان وسایل نقلیه دیگر را از قصد خود آگاه سازند و سپس با رعایت حق تقدم عبور وسایل نقلیه ای که در خطوط کناری در حرکت هستند وارد خط های عبوری دیگر شوند. در راه هایی که خط کشی ندارند هر گونه تغییر مسیر حرکت به چپ و راست ممنوع است، مگر با رعایت احتیاط و دادن علامت و رعایت حق تقدم عبور وسایل نقلیه هم مسیر و مجاور. همچنین انحراف و تجاوز وسایل نقلیه به مسیر مقابل (مخالف) ممنوع است؛ مگر در موارد سبقت مجاز و با رعایت ضوابط سبقت.

ماده ۱۲۰- رانندگی در بخش وسط راههایی که به وسیله خط کشی یا علایم دیگر به سه بخش تقسیم شده اند، به جز برای سبقت گرفتن یا گردش به چپ، بر حسب مورد با رعایت علایم و مقررات مربوط، ممنوع است.

ماده ۱۲۱- در راه هایی که به وسیله علایمی، مانند خط کشی های یک خط ممتد و یا دو خط ممتد و یا موانع فیزیکی به دو بخش تقسیم شده اند، رانندگان موظفند از بخش راست راه حرکت کنند و حق ندارند از روی آنها بگذرند. در برخی از بخش های راه که یک خط از دو خط ممتد به خط بریده تبدیل شده است، رانندگانی که در سمت خط بریده در حرکتند مجاز به سبقت گرفتن و یا گردش به چپ، بر حسب مورد و با توجه به طول خط بریده و با رعایت مقررات بخشهای سبقت و گردش، می باشند.

ماده ۱۲۲ - در راه های یک طرفه رانندگان وسیله نقلیه باید در جهت و مسیر مجاز عبور کنند و حرکت بر خلاف مسیر تعیین شده به هر شکل ممنوع است.

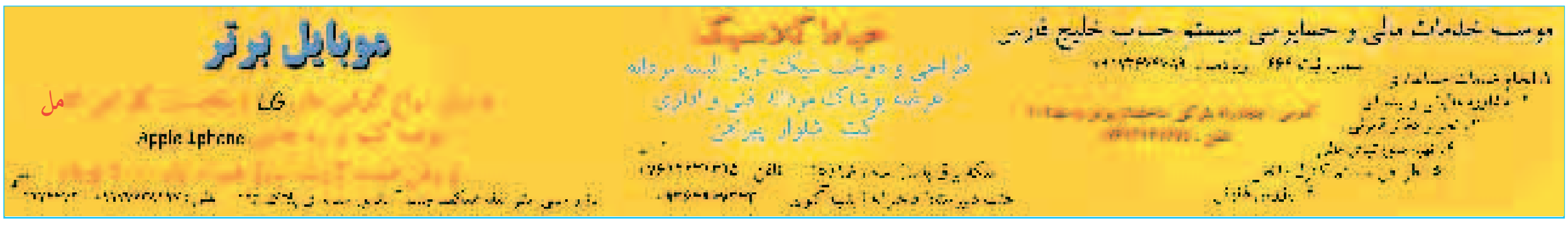
ماده ۱۲۳- در میدان هایی که به وسیله علایم، مانند خط کشی و یا موانع فیزیکی مشخص شده اند رانندگان وسایل نقلیه موظفند از سمت راست آنها گردش نمایند و حرکت در خلاف جهت تعیین شده ممنوع است؛ مگر آنکه به وسیله علایم دیگر، عبور از سمت چپ مجاز اعلام شود.

ماده ۱۲۴- در راههایی که عبور وسایل نقلیه کندرو مجاز اعلام گردیده اند، رانندگان این گونه وسایل نقلیه در هر حال مکلفند از اولین خط عبور سمت راست یا محل هایی که برای عبور آنها تعیین شده حرکت نمایند.

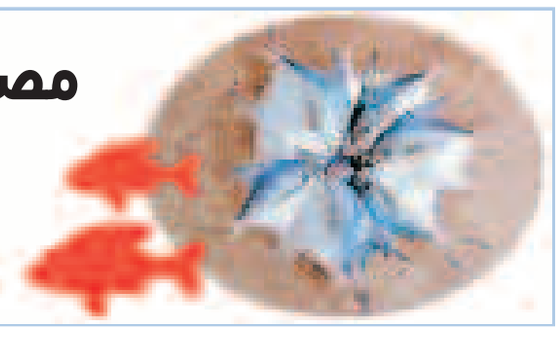
ماده ۱۲۵- هنگامی که وسیله نقلیه ای از روبروی وسیله نقلیه دیگری در جهت مخالف حرکت می کند، راننده هر یک از آنها بایستی تا حد امکان در طرف راست خود حرکت نماید و در صورت لزوم به حاشیه بخش سواره رو در جهت حرکت خود نزدیک شود. اگر در انجام این عمل مانع وجود داشته باشد و یا وسیله نقلیه دیگری مانع حرکت او شود، باید از سرعت خود کاسته و در صورت لزوم توقف نماید تا به وسایل نقلیه جهت مقابل اجازه عبور دهد.

موبایل برتر

Apple Iphone



مصرف ماهی انسان را در مقابل بیماری های امروزی مثل سرطان، سکته و فشار خون بیمه می کند



روابط عمومی اداره کل شیلات هرمزگان