

مهرآبادی ها

اسفندماه ۱۴۰۰ و آغازی نو در ۱۴۰۱

زنجیره خدمات

گزارش تصویری مهرآبادی ها

نکاتی در مورد تکان های هواپیما توربولانس

مرحله به مرحله سوار شدن به هواپیما برای پرواز



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیر مسئول: ابراهیم مرادی

سردبیر: مونا مرادی

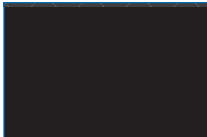
رئیس هیات تحریر: لیلا بیات

هیات تحریر: شاپور حیدری - میثم علیرضاپوری

امیر ثروتی - پژمان قاسمی

عکاسان: حبیب اله کاری - هانیه ابراهیمی

ویراستار: ناهید مهدور



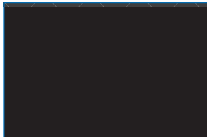
سیگنال‌ها نشانه‌های نوری و پیروتکنیک

مضموع لا



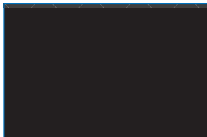
آیا میدانستید

مضموع لا



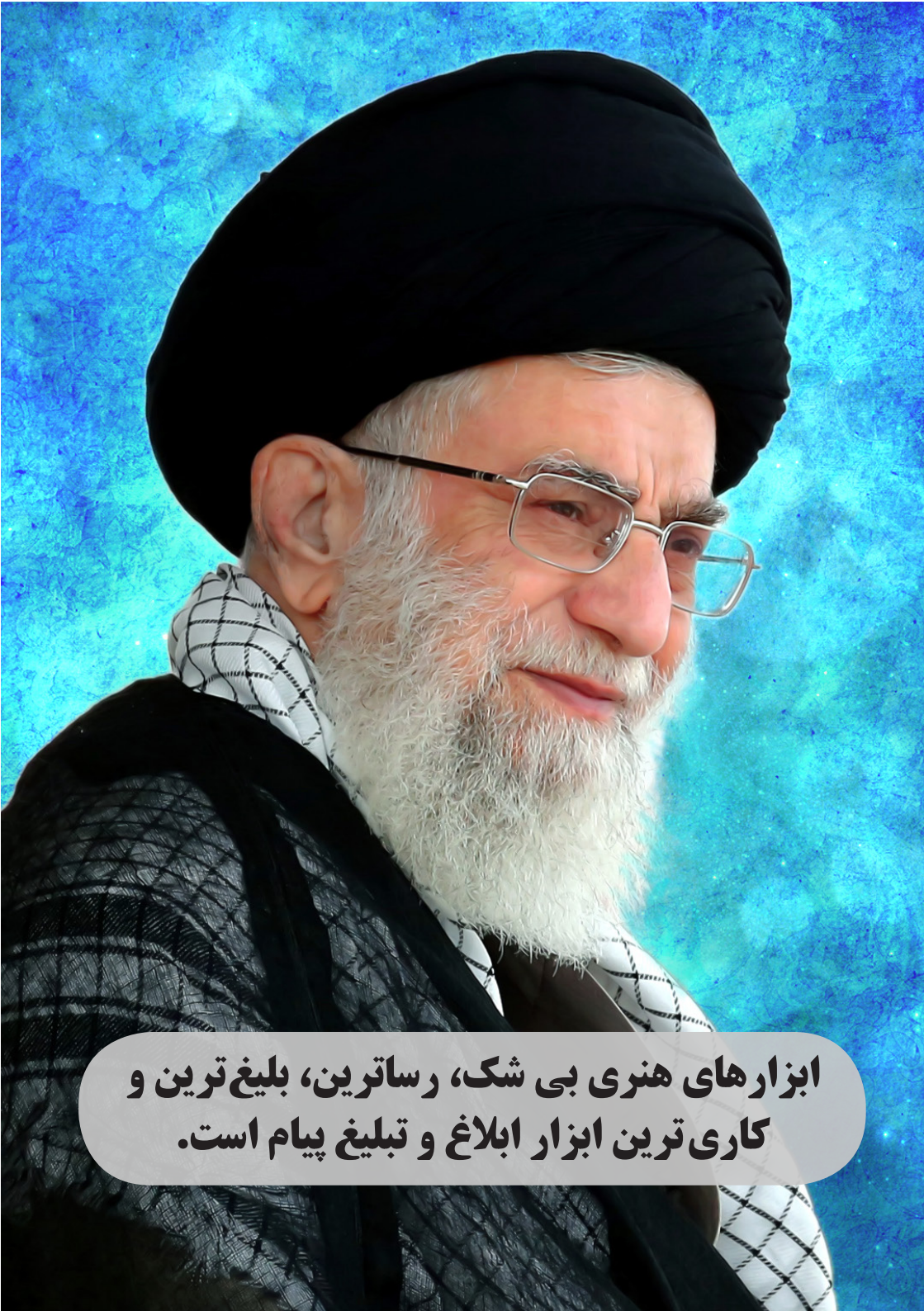
مرحله به مرحله سوار شدن به هواپیما برای پرواز

مضموع لا



انواع تشکیل یخ بر روی بدنه هواپیما

مضموع لا



ابزارهای هنری بی شک، رساترین، بلیغ‌ترین و
کاری‌ترین ابزار ابلاغ و تبلیغ پیام است.



نوروز، نماد جاودان نوشدن است تجدید جوانی جهان کمن است
 زین ماهمه خوب تر که هر نوشدنش یادآور نام پاک ایران من است



همکار گرامی یک ماسک کوچک یک پیام بزرگ دارد

من ماسک میزنم تا همه سلامت باشیم



روابط عمومی
فرودگاه بین المللی مهرآباد

سیگنال‌ها نشانه‌های نوری و پیروتکنیک



← ارتباطات زمینی هوایی

می‌شود که از نظر زمانی بحرانی نمی‌باشند. از روزهای اولیه هوانوردی، زمانی که ارتباطات رادیویی گسترش نیافته بود و تجهیزات غیرقابل اعتماد بودند، برای ارتباط خلبانان و کنترلرهای ترافیک هوایی از سیگنال‌های دیداری استفاده

بیشتر ارتباط بین خلبانان و کنترلرها از طریق صدا انجام می‌شود. در سال‌های اخیر CPDLC به جایگزینی برای آن تبدیل شده است، با این وجود از این روش تنها در موقعیت‌هایی استفاده

← یک سیگنال سبز از برج مراقبت پرواز

در ایالات متحده آمریکا، از سیگنال دیگری- پالس های قرمز و سبز متناوب به معنای «احتیاط شدید» استفاده می شود. توجه داشته باشید که این استاندارد یک استاندارد ایکائو نیست و بنابراین در سراسر جهان پذیرفته نشده است. معانی سیگنال ها برای مرجع در کنار تفنگ نور چاپ شده است.

← سیگنال های کنترلر خط پرواز

استاندارد سازمان بین المللی هوانوردی (ایکائو ICAO) شامل سیگنال های زیر است:

← تأیید از سوی هواپیما:

در طول ساعات روز، سیگنال های کنترلر توسط موارد زیر تأیید می شود:

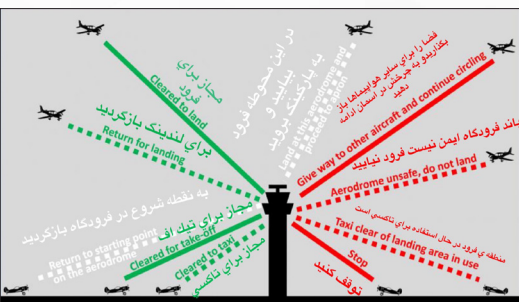
■ اگر هواپیما در حال پرواز است، با تکان دادن

می شد. این سیگنال های شامل پرچم ها و سیگنال های نور می باشند. برخلاف CPDLC می تواند در موقعیت های مختلف استفاده شود، سیگنال های دیداری به چند پیام حیاتی ایمنی محدود می شوند.

امروزه همچنان در برج های کنترل فرودگاه، در صورت خراب بودن سیستم رادیویی، از سیگنال های دیداری به عنوان پشتیبان استفاده می شود. کنترلر برای ارسال پیام ها از یک تفنگ نوری استفاده می کند.

← تفنگ نوری

تفنگ نوری یک پروژکتور نسبتاً بزرگ (اما هنوز دستی) است که به سمت هواپیما نشانه می رود. کنترلر از یک ماشه برای انتقال یک سری پالس با یک جریان مداوم نور استفاده می کند و می تواند رنگ پرتو (قرمز، سبز یا سفید) را انتخاب کند.



رنگ و نوع علامت	سیگنال به هواپیمای در حال پرواز	سیگنال به هواپیما بر روی زمین
سبز ثابت	آزاد/ باز برای فرود آمدن	آزاد/ باز برای برخاستن
قرمز ثابت	راه دادن به دیگر هواپیماها و ادامه چرخش.	STOP ایست
مجموعه ای از سبز چشمک زن	بازگشت برای فرود آمدن*	آزاد/ باز برای تاکسی
مجموعه ای از قرمز چشمک زن	فرودگاه ناامن است، فرود نیاورد!	تاکسی در حال استفاده از منطقه فرود.
مجموعه ای از سفید چشمک زن	در این فرودگاه فرود آمده و به سمت گذرگاه حرکت کنید*	بازگشت به نقطه شروع بر روی فرودگاه
متناوب قرمز و سبز	نهایت احتیاط اعمال شود.	

مرجع در کنار تفنگ نور چاپ شده است.

بال‌های هواپیما.

■ در صورتی که هواپیما بر روی زمین است، با

حرکت دادن شهپرها (ailerons) یا سکان عمودی

دم هواپیما (rudder).

در ساعات تاریکی، با دو بار روشن و خاموش

کردن چراغ فرود هواپیما یا با دوبار روشن و

خاموش کردن چراغ‌های ناوبری، تأیید می‌شود.

در ایالات متحده آمریکا، از سیگنال دیگری-

پالس‌های قرمز و سبز متناوب به معنای

«احتیاط شدید» استفاده می‌شود. توجه

داشته باشید که این استاندارد یک استاندارد

ایکائو نیست و بنابراین در سراسر جهان

پذیرفته نشده است. معانی سیگنال‌ها برای

← تأیید از سوی هواپیما:

در طول ساعات روز، سیگنال‌های کنترلر توسط

موارد زیر تأیید می‌شود:

■ اگر هواپیما در حال پرواز است، با تکان دادن

بال‌های هواپیما.

■ در صورتی که هواپیما بر روی زمین است، با

حرکت دادن شهپرها (ailerons) یا سکان عمودی

دم هواپیما (rudder).

در ساعات تاریکی، با دو بار روشن و خاموش

کردن چراغ فرود هواپیما یا با دوبار روشن و

خاموش کردن چراغ‌های ناوبری، تأیید می‌شود.



منابع:



آمار پروازهای ده ماهه اول سال ۱۴۰۰ و مقایسه آن با زمان مشابه سال گذشته فرودگاه بین المللی مهر آباد

نشست و برخاست (فروند)

ده ماهه ۱۴۰۰: ۱۴۰۰: ۹۷،۵۳۵

ده ماهه ۱۳۹۹: ۸۱،۸۸۹

درصد رشد: ۱۹



فرودگاه بین المللی مهر آباد
Mehrabad International Airport



اعزام و پذیرش مسافر (فروند)

ده ماهه ۱۴۰۰: ۸۰۰۸۰۲۲۸

ده ماهه ۱۳۹۹: ۷۰۵۳۷،۴۰۱

درصد رشد: ۱۷



ارسال و پذیرش بار و پست (کیلوگرم)

ده ماهه ۱۴۰۰: ۴۸،۲۴۸۰،۵۲۲

ده ماهه ۱۳۹۹: ۳۹،۳۳۳،۴۵۴

درصد رشد: ۲۴





توربولانس‌ها باعث آسیب‌های جسمی به

مسافران می‌شوند، اما به ندرت:

تحقیقات سازمان‌های هوایی در آمریکا می‌گویند:

در هر سال بین ۳۰ تا ۶۰ مورد صدمه جسمی

ناشی از توربولانس گزارش می‌شود که در

این بین ۶۷٪ آن‌ها مربوط به مهمانداران

هواپیماست. زیرا آن‌ها گاهی در حین پرواز

مشغول به انجام وظیفه هستند و در هواپیما

در حال راه رفتن هستند. طبق این آمار تنها

۲۰ مسافر از ۸۰۰ میلیون مسافر در سال (در

آمریکا) دچار صدمه می‌شوند.



عموماً توربولانس‌ها خطرناک نیستند:

توربولانس‌ها فقط یک تکه "هوای نامنظم" یا

"هوای غیرهمگون با اطراف" هستند که در اثر

باد، رعد و برق، جت استریم، مناطق کوهستانی

نکاتی در مورد تکان‌های هواپیما

توربولانس (Turbulence)

م. احمدیان

و عوامل دیگر به وجود می‌آیند که این مسئله در پرواز رایج است و جای نگرانی نیست.

← **خلبان‌ها از بروز این تکان‌ها آگاه هستند:**

در بیشتر مواقع خلبان‌ها از تکان‌ها اطلاع دارند و معمولاً قبل از رسیدن به بخش‌های توربولانسی هوا چراغ کمربندها را روشن می‌کنند. این دانسته‌ها از طرق مختلف به دست می‌آید. شامل:

(دیدن هوای بیرون، آنالیز جریان‌ات هوا، دریافت

گزارشات هوا قبل از پرواز، رادار هواشناسی هواپیما، دریافت اطلاعات از طریق خلبان‌های دیگر در مسیر و...)

← **توربولانس هوای خوب (CAT) یا چاله‌های**

هوایی: اینها داستان متفاوتی دارند:

معمولاً بدترین نوع توربولانس هستند و در هوای بدون ابر و خوب اتفاق می‌افتند. به همین علت از طریق رادار هواشناسی هواپیما قابل شناسایی نیستند. بنابراین گاهی خلبان





را برای سفر هوایی انتخاب می‌کنند. با این وجود برخی از توربولانس‌ها غیرقابل اجتناب هستند. لذا خلبان پرواز شما در جریان آن هست و آماده مقابله است. پس آرام باشید.

پیروی کردن از "چراغ کمربندها" واقعا مهم است: بسیار ساده اما موثر. همان‌طور که در مورد ۴ گفته شد، گاهی توربولانس‌ها غیرقابل پیش بینی‌اند. پس به توصیه انتهای بند ۴ توجه کنید. حال اگر چراغ کمربندها روشن بود، یعنی خلبان

فرصت روشن کردن چراغ کمربندها را پیدا نمی‌کند. آمارهای مطرح شده در نکته شماره ۱ معمولا به همین دلیل هستند.

توصیه: به علت همین "توربولانس‌های هوای خوب" هست که تاکید می‌شود تا زمانی که روی صندلی خود هستید، کمربندهای مخصوص پرواز را ببندید.

توربولانس‌های هوای خوب (یا همان CATها) در حال افزایش هستند:

تحقیقات نشان می‌دهد، CATهای با شدت زیاد، که روی پرواز اثر می‌گذارند، در اواسط قرن حدودا ۲ برابر می‌شود و علت آن گرم شدن جو زمین است. بنابراین خود را آماده کنید.

← توربولانس‌ها باعث سقوط نمی‌شوند:

علی‌رغم ظاهر ترسناک، آن‌ها ایمنی پرواز را (به جز در موارد استثناء و محدود) به خطر نمی‌اندازند. اصولا در ساخت هواپیماها، مسائلی همچون مقاومت در برابر تکان‌های نسبتا شدید لحاظ شده است.

← خلبان‌ها برای مقابله با آن‌ها آموزش کافی

دیده‌اند. پس آرام باشید:

برای عدم برخورد با توربولانس خلبان‌ها قبل از پرواز هوای مسیر را چک می‌کنند و بهترین راه

توربولانس Turbulence



معجزه آسایی، هیچ آسیبی به کودک وارد نشد، اما همیشه این طور نیست.

پیش بینی توربولانس کرده است یا بنا به دلایلی نیاز است برای حفظ ایمنی آن را بسته نگه دارید.

← **به زودی قادر خواهیم بود از تمامی**

توربولانس‌ها اجتناب کنیم:

شرکت‌های هواپیمایی در حال تست تکنولوژی Ultraviolet Lasers جدیدی هستند که توسط پالس‌هایی را به هوای روبرو می‌فرستد و توربولانس را تشخیص می‌دهد.

← **بیشتر مراقب نوزادان باشید:**

بیشترین احتمال آسیب‌ها در هنگام توربولانس متوجه نوزادان است. برای مثال در یکی از پروازهای United آمریکا، در حین توربولانس، نوزاد از دست‌ان مادرش رها شد و چندین ردیف جلوتر در بغل مسافر دیگری افتاد. به صورت

انواع تشکیل یخ بر روی بدنه هواپیما

چند ساعت نگه داشته و پس از بیرون آوردن آن متوجه شده اید که آن نوشابه و یا آب یخ نزده است، اما به محض باز کردن درب آن دیده اید که مایع شروع به یخ زدن میکند. دلیل آن همانطور که گفته شد، عدم وجود ذرات هسته انجماد در داخل مایع بوده است، لذا به محض باز کردن درب بطری، ذرات هسته انجماد موجود در هوای محیط به داخل مایع نفوذ کرده و چون دمای مایع بسیار پایین تر از صفر درجه بوده، به سرعت دچار یخ زدگی شده است.

حال زمانی که هواپیما از داخل ابر عبور میکند، به دلیل وجود ذرات گرد و غبار، دود و غیره بر روی سطح آن، ذرات Super cooled water بر روی بدنه تبدیل به یخ شده و پدیده ی Airframe icing به وجود می آید که بسیار خطرناک است.

← انواع Airframe icing:

نوع اول) **Rime ice**: وجود ذرات ریز Super cooled water در داخل ابری با حدود دمای بین

به طور کلی، پدیده Airframe icing به دلیل وجود Super cooled water در داخل ابر ها رخ میدهد. Super cooled water ذرات آبی هستند که میتوانند تا دمای زیر صفر درجه سرد شده بدون آنکه تبدیل به یخ شوند و در حالت مایع باقی میمانند. این ذرات به صورت قطرات ریز یا درشت و یا ترکیبی از هردو در داخل ابرها موجود میباشد. ذرات Super cooled water به دلیل نداشتن هسته ی انجماد (Freezing nuclei) نمیتوانند تبدیل به یخ شوند.

هسته ی انجماد به ذرات بسیار ریز گرد و غبار، نمک، دود و غیره گفته میشود که باید در داخل مایع در حال سرد شدن وجود داشته باشند تا ذرات یخ حول این ذرات تشکیل شده و گسترش یابند. در صورت نبود این ذرات، مایع منجمد نمیشود، بلکه فقط دمای آن تا زیر صفر درجه کاهش می یابد. حتما بسیاری از شما تا به حال این تجربه را داشته اید که به عنوان مثال یک بطری نوشابه و یا آب را در داخل فریزر به مدت



منفی پانزده درجه تا منفی چهل درجه سانتیگراد باعث ایجاد Rime ice می‌گردد. از آنجایی که این ذرات بسیار ریز هستند، در زمانی که با بدنه ی هواپیما یا لبه ی جلویی بال (Leading edge) برخورد میکنند به سرعت منجمد میشوند. ویژگی Rime ice ها رنگ و بافت ویژه آنها بر روی سطح بدنه هواپیما می‌باشد. این یخ زدگی ها به شکل غیر شفاف و معمولا به رنگ کرم می‌باشند که دلیل آن، وجود هوای محبوس شده (به علت یخ زدگی سریع) است. همچنین Rime ice ها بافتی ناهموار بر روی سطح هواپیما ایجاد میکنند.

نوع دوم) Clear ice : وجود ذرات درشت Super cooled water در داخل ابری با حدود دمای صفر درجه تا منفی پانزده درجه سانتیگراد باعث به وجود آمدن Clear ice میشود. در زمان برخورد این ذرات درشت، فقط بخشی از قطراتی که به لبه جلویی بال برخورد میکنند تبدیل به یخ

میشوند و بقیه ی قطرات به سمت عقب جریان یافته و پس از برخورد با بدنه هواپیما تبدیل به یخ میشوند. این نوع یخ زدگی ها شفافیتی همانند یک لیوان دارند و به دلیل اینکه تشخیص آنها بر روی بدنه و بال هواپیما سخت میباشد، نام Clear ice را برای آن انتخاب کرده اند. پروسه یخ زدگی در Clear ice به قدری آرام میباشد که تمامی هوای موجود در یخ خارج شده و یخ، رنگ شفاف بر خود بگیرد. این یخ ها به دلیل اینکه سخت تر از Rime ice ها از روی بدنه کنده میشوند خطرناک تر می‌باشند.

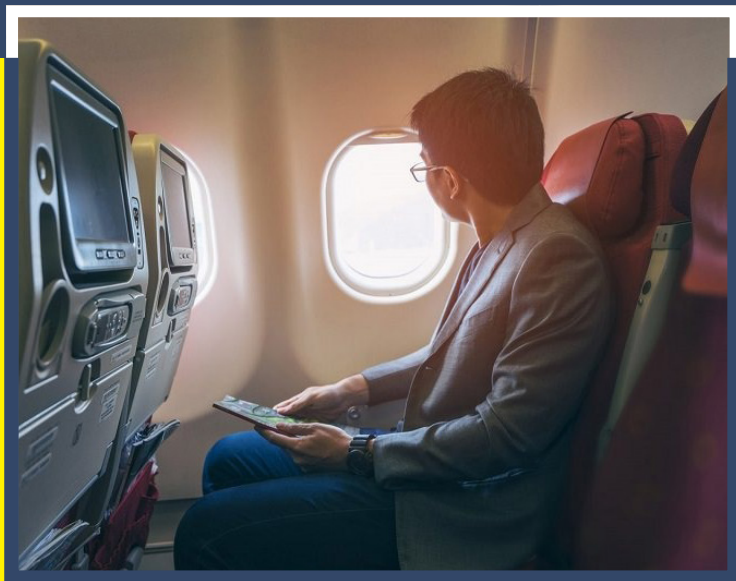
در آینده در مورد انواع دیگری از یخ زدگی ها به نام Hoar frost ، Freezing rain و مشکلات ایجاد شده به دلیل یخ زدگی سطوح در پرواز توضیح داده خواهد شد.



گزارش تصویری مهرآبادی ها



پروازهای فرست کلاس زیر مجموعه هواپیماهای بوئینگ ۷۷۷



مجازی سرگرم خواهند شد.

این تکنولوژی، باورنکردنی و کم‌سابقه است و منحصر به فرد بودن این هواپیما، دلیلی بر گرانی آن شده است، زیرا اضافه کردن این نمایش‌گرها از اضافه کردن پنجره‌ها هنگام ساخت پرهزینه‌تر بوده است. اما نکته قابل توجه این است که اگر این نمایش‌گرها حین پرواز دچار مشکل شوند،

در حال حاضر تنها یک نمونه از پروازهای فرست کلاس از زیر مجموعه هواپیماهای بوئینگ ۷۷۷-ERT۳۰۰ در خط امارات در حال فعالیت است که مسافران صندلی‌های وسط از طریق نمایش‌گرهای پیشرفته، قادر به تماشای فضای بیرون هواپیما خواهند بود، یعنی علاوه بر پنجره‌های اطراف مسافران بیشتر با پنجره‌های

برای سرگرم کردن مسافران در یک فضای بسته چه کاری می‌توان انجام داد! زیرا یکی از راه‌های کنترل استرس در پرواز، تماشای فضای بیرون از پنجره‌ی هواپیما است.

الان ممکن است این سوال در ذهن شما شکل گیرد که چرا ما در مورد هواپیماهای بدون پنجره صحبت می‌کنیم؟ خب اضافه کردن پنجره به هواپیما، موجب بالا رفتن وزن آن می‌شود، زیرا پنجره‌ها در بدنه‌ی هواپیما همانند درز در دیوار هستند که استقامت و محکمی آن را پایین

می‌آورند. در نتیجه با بالا رفتن وزن هواپیما، سوخت بیشتری هم مصرف شده و اثرات مخرب زیست محیطی آن نیز افزایش می‌یابد. البته به نظر می‌رسد تولیدکنندگان هواپیما هیچ برنامه‌ای برای حذف یا جایگزینی پنجره‌ها ندارند. نسل جدید هواپیماهایی که ساخته شده‌اند، نه تنها دارای پنجره هستند بلکه در بسیاری از موارد دیده شده که ابعاد آن نسبت به سری‌های قبل بزرگ‌تر هم شده است. مثلا هواپیماهای ایرباس ۳۵۰A و بوئینگ ۷۸۷ که به‌صورت طولانی مدت هم در خط‌های هوایی مشغول به فعالیت هستند، نسبت به نسل‌های قدیمی‌تر خود دارای پنجره‌های بزرگ‌تری هستند.

بوئینگ در حال حاضر هواپیمایی با سایز متوسط



برای سال ۲۰۲۰ طراحی کرده که تمامی اسناد و مدارک نشان می‌دهد که کابین هواپیما دارای پنجره است، پس جای پنجره‌های شما امن است و دلیلی ندارد برای آینده نگران باشد.

در طراحی و ساخت هواپیماهای جدید در آینده ممکن است گزینه‌هایی برای انتخاب در اختیار شما قرار گیرد، مثلا در هواپیما قسمتی بدون پنجره ساخته شود و شما برای استراحت و داشتن خوابی کوتاه در پروازهای طولانی به آن قسمت بروید و دوباره به صندلی اصلی خود باز گردید و از دریچه‌ی هواپیما بیرون را تماشا کنید تا زمان زودتر سپری شود. این می‌تواند ایده خوبی باشد که با استقبال مسافران همراه شود، اما قطعاً هزینه‌ی آن هم بیشتر خواهد شد.

مرحله به مرحله سوار شدن به هواپیما برای پرواز

می توانید از آژانس های هواپیمایی یا اینترنتی یا دفاتر فروش در داخل ترمینالها خریداری کنید. حالا از چه شرکتی بلیط را تهیه کرده اید برای سفر از فرودگاه بین المللی مهرآباد مهم می باشد، اگر از شرکتهای هواپیمایی ایران ایر - آتا - ایرتور - قشم ایر - کارون بلیت تهیه کرده اید باید به ترمینال ۲ بروید.

اگر از شرکتهای زاگرس - وارش - وکیش ایر بلیت دارید باید به ترمینال یک مهرآباد بروید. اگر با شرکتهای آسمان، ماهان، تابان، کاسپین، اترک، سپهران، پارس، فلای پرشیا قصد سفر دارید به ترمینال ۴ بروید

در این مطلب می خواهیم برای کسانی که برای اولین بار می خواهند پرواز را تجربه کنند بگوییم که چه مراحل را پیش رو خواهند داشت. پرواز و سفر هوایی برای بسیاری که بارها آن را تجربه کرده اند شاید با اندکی نگرانی و دلشوره همراه باشد؛ پس طبیعی است برای آنان که اولین بار

برای سفرهای جاده ای، سفر از زمانی آغاز می شود که سوار ماشین می شوید،

برای سفرهای هوایی برای رسیدن به آغاز سفر تشریفاتی را باید طی کنید که آگاهی از این مراحل از استرس سفر شما می کاهد.

قبل از ادامه این مطلب باید بگوییم که در فرودگاههای مختلف کشورمان معمولا همین شرایط حاکم می باشد اما این متن در مورد فرودگاه مهرآباد است.

قبل از هر چیزی شما بلیط مسیر هوایی خود را

قصد سفر هوایی دارند با ناشناخته‌ای رو به رو بوده و این دل‌نگرانی بیشتر شود.

← چه زمانی در فرودگاه باشیم؟

برای رسیدن به موقع به پرواز برای سفرهای داخلی این زمان بین یک تا یک‌ونیم ساعت است. در ابتدای ورود به ترمینال در این قسمت چمدان‌ها را باید از دستگاه چک امنیتی گذرانند و خود نیز از گیت بازرسی پلیس رد شویم و وارد ترمینال شویم.

← گرفتن کارت پرواز

در اولین ورودی، وارد سالنی می شوید که به

سالن عمومی معروف است که در آن کانترهای شرکت های مختلف هواپیمایی قرار دارد. روی تابلوی اطلاعات پرواز می‌توانید از روی شماره پرواز و مقصد شماره کانتر خود را پیدا کنید. همچنین در این سالن می‌توانید با پرسش از اطلاعات پرواز و مدیریت ترمینال مشکلاتی در این خصوص را هم مرتفع نمایید و یک‌راست به سوی کانتر مورد نظر بروید.

پس از پیدا کردن کانتر، با اریه کارت شناسایی خود کارت پرواز خود را دریافت نمایید. بسیاری از ایرلاین‌ها پرینت بلیت شما را نمی‌خواهند و در سیستم خود مشخصات شما را دارند. پس از بررسی مشخصات شما، نام شما برای ورود به هواپیما



ثبت نهایی شده و کارت پرواز صادر می شود.

تحويل بار هم در همین مرحله انجام می شود. چمدان های شما تحويل گرفته شده و برای انتقال به قسمت بار انداز برای انتقال به هواپیما منتقل می شوند.

در ادامه و برای ورود به سالن انتظار یا سالن ترانزیت بایست از گیت دوم امنیتی یا گیت متعلق به سپاه حفاظت هواپیمایی عبور کنید و اینجا تنها مسافرینی که کارت پرواز دارند می توانند وارد سالن ترانزیت شوند و همراهان و مشایعت کنندگان شما امکان ورود به این بخش را ندارند. کارت پرواز آنها مهر خورده و چک امنیتی شده و وارد سالن انتظار می شوند.

← سالن انتظار

پس از طی همه این مراحل باید منتظر زمان پرواز خود در سالن ترانزیت باشید ابتدا شماره گیت پرواز و خروجی خود را پیدا کنید؛ سپس صندلی های نزدیک به آن را برای استراحت و انتظار انتخاب کنید تا زمان پرواز که رسید زمان کم نیایورید.

← گیت پرواز را پیدا کردید؟

این بخش از آخرین مراحل قبل از پرواز است. از سه ربع ساعت تا نیم ساعت قبل از پرواز

مسئولان شرکت هواپیمایی و کارکنان گیت پرواز و همکاران اطلاعات پرواز فرودگاه مسافران را برای سوار شدن به هواپیما دعوت می کنند. پیش از آن باید گیت خروجی را پیدا کرده و منتظر بود تا زمان سوار شدن به هواپیما فرا رسد.

در این قسمت فقط کافی است که کارت پرواز را به همراه داشته و آن را به مسئول گیت نشان دهید. آنان آخرین سرشماری مسافران را از طریق همین گیت و کارت های پرواز انجام می دهند.

در مهرآباد نحوه انتقال مسافرین به هواپیما متفاوت است. در ترمینالهای ۱ و ۲ مسافرین هم می توانند هم از طریق ایربریج و هم اتوبوس به هواپیما منتقل شوند ولی در ترمینال ۴ فقط اتوبوس می باشد.

در همه موارد انتقال و ورود به هواپیما مسافرین توسط مهمانداران به صندلی های خود هدایت می شوند. مسافران باید چمدان های کابین سبک

یا بارهای دستی خود را در محفظه‌های بالای سر خود قرار داده و در صندلی خود بنشینند و کمر بند ایمنی را ببندند. این آخرین مرحله قبل از پرواز است. بعد از آن دیگر کاری جز انتظار برای رسیدن به مقصد ندارید...

با آرزوی سفری خاطره انگیز برای تک تک شما همراهان ارجمند
روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



زنجیره خدمات معرفی اداره امور مالی

م. جلالی



← از شرح وظایف واحد حقوق و دستمزد برایمان بفرمایید.

این واحد دارای ۳ نفر نیرو بوده وظیفه اصلی آن تنظیم و محاسبه و پرداخت حقوق و دستمزد پرسنل براساس احکام صادره از کارگزینی می‌باشد. سایر شرح وظایف این واحد عبارت است از:

صدور گواهی کسر از حقوق جهت ارائه به بانکها و موسسات مالی جهت اخذ وام پرسنل محاسبه و پرداخت اضافات حقوق شامل اضافه کار، ماموریت و سایر پرداختیه‌ها، محاسبه و پرداخت کسورات حقوق شامل بیمه، مالیات، وامها و اجرای احکام صادره از دادگاهها و سایر کسورات

← واحد اموال چه وظایفی دارد؟

این واحد دارای یک نفر نیرو بوده که وظیفه اصلی

همکاران اداره امور مالی عزیزی است سختکوش و گمنام فرودگاه مهرآباد می‌باشند که همراه و همدل دیگر ادارات و معاونت‌ها برای اعتبار فرودگاه بین‌المللی مهرآباد و صنعت هوانوردی می‌کوشند؛ روزهای پایانی سال و پر مشغله بودن این عزیزان را زمان انتخاب این مصاحبه قرار دادیم و بارئیس این اداره جناب آقای کرزنگو به گفتگو نشستیم.

← ضمن تشکر از شما بابت قبول این مصاحبه بفرمایید که این اداره از چند واحد و پرسنل تشکیل شده است؟

این اداره یکی از ادارات تابعه معاونت محترم توسعه مدیریت و منابع اداره کل فرودگاه مهرآباد است که از چهار واحد حقوق و دستمزد - اموال - هزینه - درآمد تشکیل شده و و مجموعاً ۱۷ نفر در این واحدها مشغول به فعالیت هستند.

آن جمع آوری و حفظ و نگهداری از اموال این اداره کل می باشد.

← سایر شرح وظایف این واحد عبارت است از:

الصاق برچسب بر روی اموال

مسئولیت تنظیم و ارسال سیاهه های اموال جمع آوری اموال مازاد و اسقاط در انبار مربوطه محاسبه و ثبت سند استهلاك اموال محاسبه و ثبت سند بیمه خودروها و سایر وسایط نقلیه

تهیه فرمهای ۰۱۹ تحویل اموال به ادارات تابعه اداره کل

ثبت اسناد در سیستم دارایی ثابت و حسابداری

← واحد هزینه در اداره مالی چه نقشی دارد؟

این واحد دارای ۷ نفر نیرو می باشد که وظیفه اصلی آنها محاسبه و ثبت کلیه هزینه های انجام گرفته در این اداره کل می باشد.

← شرح وظایف این واحد عبارت است از:

ثبت و صدور اسناد شامل:

ثبت اسناد تنخواه کارپردازی و اسناد خرید تدارکات (نقدی و غیر نقدی)

ثبت اسناد انبار شامل حواله انبار، رسید انبار

ثبت و صدور اسناد هزینه های جاری و حاملهای انرژی

ثبت و صدور اسناد قراردادهای خرید خدمت پیمانکاری حجمی و غیر حجمی و بهسازی و عمرانی

ثبت و صدور و پرداخت اسناد حقوق و دستمزد و سایر پرداختیهابه پرسنل

← رسیدگی به اسناد شامل:

۱- رسیدگی و بررسی مدارک اسناد ارسالی از واحد تدارکات و انطباق آن با قوانین و مجوز های صادره از مراجع ذیصلاح

۲- رسیدگی و بررسی مدارک حاملهای انرژی رسیدگی و بررسی صورت وضعیت ها و حق الزحمه های پیمانکاران

← اعتبارات که شامل:

پیش بینی بودجه سالیانه با هماهنگی معاونین و روسای ادارات

ثبت و پیگیری بودجه مصوب در سامانه BPMS تامین اعتبار کلیه درخواستهای ارسالی از اداره تدارکات در سقف اعتبارات تخصیص یافته تامین اعتبار کلیه قراردادهای هزینه ای منعقد در این اداره کل در سقف اعتبارات تخصیص یافته

انجام مکاتبات و ارائه مستندات جهت اخذ متمم بودجه از اداره کل برنامه ریزی و بودجه ثبت آمار بودجه ریزی مبتنی بر عملکرد در سامانه الماس

← حسابداری انبار که شامل:

بررسی حواله های و رسیدهای انبار صادره از سیستم انبار

صدور اسناد درآمدی (اماکن، خدمات رفاهی
(AFTN. MDF)

تهیه نامه به شرکت فرودگاهها جهت ایجاد کد
بهره بردار و پیمانکار (پس از صدور نامه قرارداد)
تهیه نامه به بانک ها جهت ابطال آنها با دستور
مسئول رده بالا
تهیه نامه به شرکت فرودگاهها جهت ایجاد کد
سپرده برای بهره برداران
دریافت ضمانت نامه های مناقصه و مزایده و درج
در پرونده

تهیه اکسل سه ماهه و سالیانه درآمدی بهره
برداران ارجاع به شرکت فرودگاهها با نامه
صدور سند بابت اجاره اماکن (کاهش). افزایش.
تمدیدیه قرارداد. فسخ)
تهیه نامه بابت سررسید ضمانت نامه های
قراردادی و هزینه ای
تهیه نامه به تمام بهره برداران جهت صدور ضمانت
نامه بابت قرارداد جدیدشان
تهیه نامه بابت اعلام بدهی تمام بهره برداران
جهت تسویه حساب مالی (یکساله)
تهیه نامه جهت پاسخ به نامه های ارسالی برخی
از بهره برداران
دریافت چک بابت (اجاره اماکن، رفاهی)

تشکر از وقتی که برای خوانندگان نشریه
مهرآبادی ها قرار دادید؛ آرزومند صحت و
موفقیت برای شما و همکاران عزیزمان در این
اداره هستیم.

رفع مغایرت موجودی ریالی و تعدادی سیستم
انبار و حسابداری

← صدور چک و حواله بانکی:

وظیفه اصلی آن صدور انواع حواله بانکی نظیر
پرداخت قبوض، پایا و حواله تکی از طریق سامانه
های حواله بانک مرکزی که با استفاده از توکن
میسر می باشد.

← بایگانی اسناد و مدارک

در این بخش کلیه اسناد و نامه های صادره توسط
اداره امور مالی پس از تهیه تصویر و ذخیره آن در
سرور مالی و الصاق تصاویر تهیه شده به اسناد مربوطه
حسابداری بصورت فیزیکی بایگانی می گردد.

← دفتر داری

وظیفه اصلی این بخش رسیدگی به حسابها در
دفاتر و ترازنامه جهت جلوگیری از مغایرت در
ماهیت حسابها می باشد.

← در مورد وظایف واحد درآمد در این اداره

توضیحاتی ارائه بفرمایید.

این واحد دارای ۲ نفر نیرو می باشد که وظیفه
اصلی آنها محاسبه و ثبت کلیه درآمد های انجام
گرفته در این اداره کل می باشد.

← شرح وظایف این واحد عبارت است از:

ثبت و صدور اسناد شامل:

گزارش تصویری بهسازی باند ۳۹ چپ فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

