

بیست و هشتمین شماره مجله الکترونیکی
فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
آذرماه - ۱۴۰۲

mehrabadiha



telegram : @mehrabad_airport
instagram : @mehrabad_airport
Web : www.mehrabad.airport.ir



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهراآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر: م. احمدیان

هیات تحریریه: ا. ثروتی، پ. قاسمی، ش. ناصح، م. مرادی، غ. فتاح، م. جلالی

همکاران این شماره: جمال میرحسینی، آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده،

ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

ویراستار: م. احمدیان

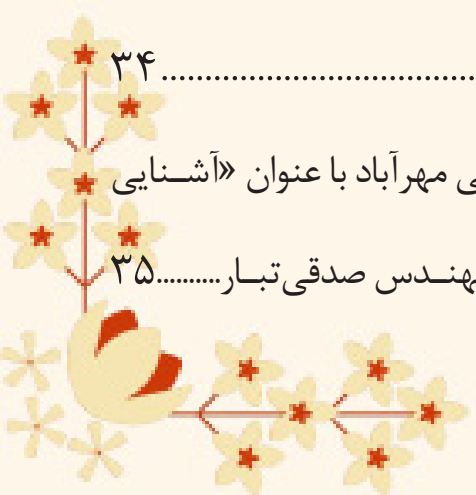
صفحه‌آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی





فهرست مطالب

- 
- ۴..... سخن رهبری
- ۵..... سخن سردبیر
- ۸..... بوی خاک - قسمت دوم
- ۱۲..... پدیده‌ی وارونگی دما
- ۱۴..... گفتگو با جناب سید محمد بیابانگرد
- ۱۷..... مهارت‌های زندگی
- ۲۰..... حقایق جالب هوانوردی در سفرهای هوایی
- ۲۲..... آزمایش‌های ضروری برای گروه‌های سنی مختلف
- ۲۵..... مفاهیم متداول دما
- ۲۷..... زندگی‌نامه رودکی
- ۳۰..... چراغ‌های هواپیما
- ۳۲..... گزیده کتاب بی حد و مرز
- ۳۴..... جدول شماره ۵
- گزارش تصویری از پنجاه و سومین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با عنوان «آشنایی
- مقدماتی با اطلاعاتیه‌های هوانوردی و تفسیر آن‌ها» و تدریس جناب مهندس صدقی تبار.....۳۵
- 

سخن رهبری





سنت‌ها هر یک فلسفه‌ای دارند. شب یلدا را با نام‌هایی همچون شب چله، خورشید شکست‌ناپذیر، میلاد مهر و ... نیز می‌شناسند که به آخرین شب پاییز و طولانی‌ترین شب سال گفته می‌شود. برگزاری مراسم شب یلدا بین ایرانی‌ها قدمتی بالغ بر هفت هزار سال دارد؛ در واقع، نیاکان ما دریافته بودند که اولین شب زمستان، بلندترین شب سال است. واژه چله و همین‌طور یلدا در زبان فارسی گسترده و ریشه‌دار هستند. چله در فرهنگ مردم نواحی مختلف ایران ریشه دارد و تاثیرپذیری زندگی روزانه مردم به فصول مختلف سال را نشان می‌دهد. یلدا هم با باورهای مهری ارتباط تنگاتنگی دارد و اعتقاد دیرینه به زایش خورشید در شب انقلاب زمستانی را بازگو می‌کند. کارنامه ۱۰۰۰ ساله ادبیات فارسی حاکی از آن است که شب یلدا برای بسیاری از شاعران به‌منزله تاریکی و دشواری فراق است؛ با این حال، طبق آیین‌ها و اعتقادات ایرانیان، یلدا، شبی عرفانی بوده که پایان ظلمت و تاریکی و تولد نور و روشنی را با برگزاری جشن، تفال به دیوان حافظ و شب‌نشینی پاس می‌داشتند.





شب یلدا در ادبیات و اشعار ایران زمین نیز
تاثیرگذار بوده است و شاهد اشعاری در زبان فارسی
هستیم که از ظلمت شب یلدا برای استعاره به دوری و
فراق یار استفاده شده است. سرایندگان و نویسندگان پارسی گوی
از عنصری بلخی گرفته تا حافظ، سعدی، عطار، وحشی بافقی، منوچهری
دامغانی، خواجهی کرمانی، عبید زاکانی، امیر خسرو دهلوی و ... در دوره های
مختلف تاریخی از واژه «یلدا» به معنای «بلند و تاریک» به وفور استفاده
کرده اند که به زلف یار و شب هجران اشاره دارد. این طور به نظر می رسد
که نخستین بار یلدا در سروده های عنصری بلخی و ناصر خسرو استفاده شده
است.

عنصری در شعر خود می گوید:

چون حلقه ربایند به نیزه تو به نیزه خال از رخ زنگی بر بایی شب یلدا

ناصر خسرو نیز از واژه یلدا بهره برده است:

قندیل فروزی به شب قدر به مسجد مسجد شده چون روز و دلت چون شب یلدا

حافظ نیز بیت زیبایی در این رابطه دارد:

صحبت حکام ظلمت شب یلداست نور ز خورشید جوی بو که بر آید



سعدی نیز از این غافله عقب نمانده است:

هنوز با همه دردم امید درمانست که آخری بود آخر شبان یلدا را

عبید زاکانی از یلدا در رباعی خود استفاده کرده است:

ای لعل لبث به دل نوازی مشهور وی روی خوشت به ترک تازی مشغول

با زلف تو قصه‌ایست ما را مشکل همچون شب یلدا به درازی مشهور

صائب تبریزی، شاعر قرن یازدهم، برای اشاره به زلف یار به سراغ واژه یلدا رفته است:

می‌کند زلف دراز تو با دل‌های حزین آنچه با خسته روانان شب یلدا نکند

وحشی بافقی نیز بیتی در این باره دارد:

ما حال خویش را بی سرو بی پا نوشته‌ایم روز فراق را شب یلدا نوشته‌ایم

در دوران معاصر نیز هوشنگ ابتهاج را داریم که در یکی از غزلیاتش،

به سراغ یلدا رفته و نگاه متفاوتی به این واژه داشته است و شب

یلدا را نمادی از زندان می‌داند:

ای سایه، سحرخیزان دل‌واپس خورشیدند زندان شب یلدا بگشاییم و بگریزیم

یلدایتان خوش و خرم باد

با احترام

سردبیر



بوی خاک (قسمت دوم)



جمال میرحسینی
کنترلر ترافیک هوایی فرودگاه
بین‌المللی مهرآباد

پدر به خاک‌های تلنبارشده کنار گودال نگاهی می‌اندازد و می‌رود. شروع می‌کنم. تا وقتی دور بشود، سخت‌تر کار می‌کنم. خسته که می‌شوم، خودم را می‌چسبانم به دیواره چاله. به‌زور اندازه پایم می‌شود. موقع ناهار، قاشق‌ها سنگین شده‌اند. مچم درد می‌کند. بازویم را حس نمی‌کنم. بعد از غذا بزرگ‌ترها چرت می‌زنند و من برمی‌گردم سر کارم. گاهی دسته بیل را از دستم رها می‌شود. یک‌باره کلنگ از دستم ول می‌شود و از کنار سرم می‌گذرد. پدر می‌گوید: «یه کم استراحت کن بچه.»

همین‌طور که به بیل تکیه می‌دهم، نهالم را می‌بینم که بزرگ می‌شود. از خاک بلند می‌شود و حیاط را می‌پوشاند. ساعتی دیگر می‌کنم و دوباره صدایش می‌کنم. بالای سرم می‌ایستد. زیر سایه‌اش خنک می‌شوم. سرم را بالا می‌گیرم و زل می‌زنم به صورتش. نهال را وسط چاله نگه می‌دارد: «حالا خاکو بریز پاش.» بیل را می‌گذارم پشت کپه خاک و هُل می‌دهم جلو. خاک‌ها روی هم می‌لغزند و می‌ریزند توی چاله. "چه زود پر شد!" با پا خاک را سفت می‌کند: «برو سطل آبو بیار.» صدایم می‌زند.

«بابا...! بابا! می‌گم واقعی درخت تو هم اولش همین‌قدی بود؟»

نگاهم را از نهال لاغر روی خاک‌ها برمی‌دارم.

«آره مانا جان. شایدم کوچیک‌تر.»

«می‌گم یه درخت، چقدر گردو می‌ده؟»

«به خیلی چیزا بستگی داره. نمی‌شه گفت. مهم‌تر از میوه، سرسبزی

و شادابی خونه‌س.»

«هنوز باید بکنم؟»

«یه کم دیگه بکنی بسه. زیاد نمونده.»



باد بیشتر از قبل زورش را به رخ درختها می کشد. حالا کاج و سرو بیشتر خم می شوند. برگ های زرد و قرمز کف حیاط مرتب جابه جا می شوند. صدای نفس های مانا و ضربات کلنگ، در هوهوی باد گم می شود. دست هایم را در جیب شلوار فرومی برم. باد از هر سوراخی به زیر ژاکت سرک می کشد. سرم را درون یقه می برم. سر می چرخانم دور حیاط. راه می افتم سمت جارو که افتاده روی کاپوت ماشین اوراق پدر. رسیده نرسیده، از داخل خانه صدای شیون و فریاد بلند می شود. پاهایم تکان نمی خورند. خودم را می کشانم به سمت در. وسط هال، پدر روی زمین افتاده. مادر آفشانه آسم را بین دندان هایش فشار می دهد. بخار سفید دارو از دوطرف لب ها بیرون می زند. برادر زانو زده، دو دستی سینه اش را فشار می دهد و رها می کند. فشار می دهد و رها می کند. باید کمی از آن بخار لعنتی به داخل ریه برود. بدنی تکیده زیر دستانی قوی بالاوپایین می رود. خودش نیست! او تا این اندازه نحیف نبود. کسی فریاد می زند: «زنگ بزن اورژانس.» تلفن. تلفن کجا بود؟ سر می چرخانم. چشمم به مانا می افتد. چشم هایش گشاد شده اند. دهانش باز مانده. خط اشک از چشم ها تا چانه اش پایین رفته. باید دورش کنم. پاهایم حرکت نمی کنند. به سینه پدر نگاه می کنم. باید بی فشار بالاوپایین برود. یک نفس. فقط یک نفس.

زیر پایم خالی می شود. نمی توانم نفس بکشم. آب تا روی سرم بالا آمده. چشمم را به زور باز می کنم. حباب های شناور در آب تیره همه جا را پر کرده اند. صداها رفته اند. تنها شلپ شلپی گنگ شنیده می شود. در جایی گود و خیس، شناورم. دست و پا می زنم. شاید مرگ همین جوری باشد. نفس که می کشم، چشمم پدر را می بیند که بازویم را گرفته و می کشد.

«چندبار بگم جلو نرو بچه. دریا با استخر فرق می کنه. زیر پات خالی

می شه یهوئی.»





نمی‌توانم بایستم. «چطور خودشو به من
رسوند؟ آخه داشت ازم دور می‌شد، دفعه آخر که
دیدمش.» نزدیک ساحل که می‌شویم، می‌نشینم.

«بشین همین‌جا. جلو هم نمی‌ری دیگه.»



هوا را با کیف تا ته سینه‌ام فرو می‌برم. شوری و تلخی آب دریا هنوز
ته گلویم مانده است. تصویرها و صداهاى زیر آب در سرم تکرار می‌شوند.
نگاهش می‌کنم. روی شن‌ها نشسته و دارد با آنها چیزی درست می‌کند.
چشمش به چیزی است که می‌سازد. "یعنی الانم حواسش بهم هست؟"

اورژانس رفته است. وسط حال نشسته‌ام و دست سردش را در دست گرفته‌ام. باید نگهش
دارم یا نه؟ شیون خانه را پُر می‌کند. فامیل و آشنا یکی‌یکی می‌آیند. بعضی‌ها
می‌زنند زیر گریه. بعضی هاج‌وواج نگاه می‌کنند. دلم می‌خواهد همه بیایند. دستم
بنا ندارد آخرین ارتباط را از دست بدهد. نگاهم روی مانا می‌ایستد. با چشمانی سرخ
به من زل زده. یکی باید این بچه را ببرد. چند ساعت گذشته؟ کم‌کم خانه از آدم پُر
می‌شود. چند نفر از فامیل جمع می‌شوند و آخرین رشته را با خواهش و تمنا قطع
می‌کنند. خانه بوی مرگ می‌گیرد.

موج‌ها، شن‌های زیرم را آرام آرام می‌شویند. پاهایم در شن‌ها فرو می‌روند. به پدر
نگاه می‌کنم. هنوز دارد ماسه‌ها را جابه‌جا می‌کند. نسیمی خنک تن خیس‌م را
مورمور می‌کند. بلند می‌شوم، دست‌ها را بغل می‌کنم و به سمتش می‌دوم. چاله‌ای
به اندازه بدن من آماده است. «دراز بکش اینجا.»

دراز می‌کشم. آفتاب تابستان شن‌ها را داغ کرده. پشتم شُل می‌شود. با دست ماسه‌ها
را هُل می‌دهد روی تنم. شن‌های گرم روی هم می‌لغزند و تنم را می‌پوشانند.
آرامش را در تن و سرم حس می‌کنم. لحافی گرم تا زیر گلویم را می‌پوشاند. ابرهای
سفید و تمیز، لگه‌لگه، آبی پررنگ آسمان را پوشانده‌اند. بوی ماسه خیس در
سرم می‌پیچد. زیر چشمی نگاهش می‌کنم. نشسته، مچ‌های دو دست را
روی زانوهای گذاشته و چشم دوخته به دریا. نزدیک است. خیلی نزدیک.





چشم‌ها را می‌بندم. روی باد شناور می‌شوم. بلند
که بشوم، تا آخر دنیا می‌دوم.

صدای نکرهٔ مداح پشت بلندگو با شیون و گریهٔ جمعیت قاطی

می‌شود. ابرهای تیره آسمان را پر کرده‌اند. دو نفر زیر بغلم را می‌گیرند.

بوی خاک خیس با گلاب و دود یکی می‌شود. کارگرها با بیل خاک‌ها را

هل می‌دهند. خاک‌ها روی هم می‌لغزند و درون چاله می‌ریزند. «چه زود پر

شد!» یکی از کارگرها سطل آب را روی خاک خالی می‌کند. دیگری بلوک سیمانی

را بالای قبر می‌کوبد و سفت می‌کند و تابلو اسم را به آن می‌بندد.

بازوهایم رها می‌شوند. می‌افتم روی پشته خاک. سرمای خاک به استخوانم می‌رسد.

آغوشی را برای گریه از دست نمی‌دهم. صداها رفته‌رفته محو می‌شوند. انگشتانی

کوچک روی شانه‌ام می‌نشینند. دستم را روی دستان مانا می‌گذارم. گرمای دست‌های

کوچکش در جانم می‌ریزد.

درِ هال را پشت سر می‌بندم. صدای جمعیت کم می‌شود. پیکان گوجه‌ای اوراق، زیر

برگ‌ها جابخوش کرده. باد پارچه‌های سیاه را تکان می‌دهد. دستم را در جیب فرو

می‌برم و مچاله می‌شوم داخل کاپشن. بوی برگ‌های خیس حیاط را پر کرده. نور

آفتاب از حفره میان ابرها می‌گذرد. به سمت باغچه می‌روم. مانا بالای چاله‌ای که

کنده بود، ایستاده و به نهال لاغر روی خاک‌ها نگاه می‌کند.

«بابا هنوز اگه بکاریمش زنده می‌شه؟»

«آره بابا. ریشه‌ش تو خاکه.»

«می‌تونی کمک کنی بکارمش؟»

نهال را وسط چاله نگه می‌دارم. بیل را می‌گذارد پشت کُپه خاک و هل می‌دهد.

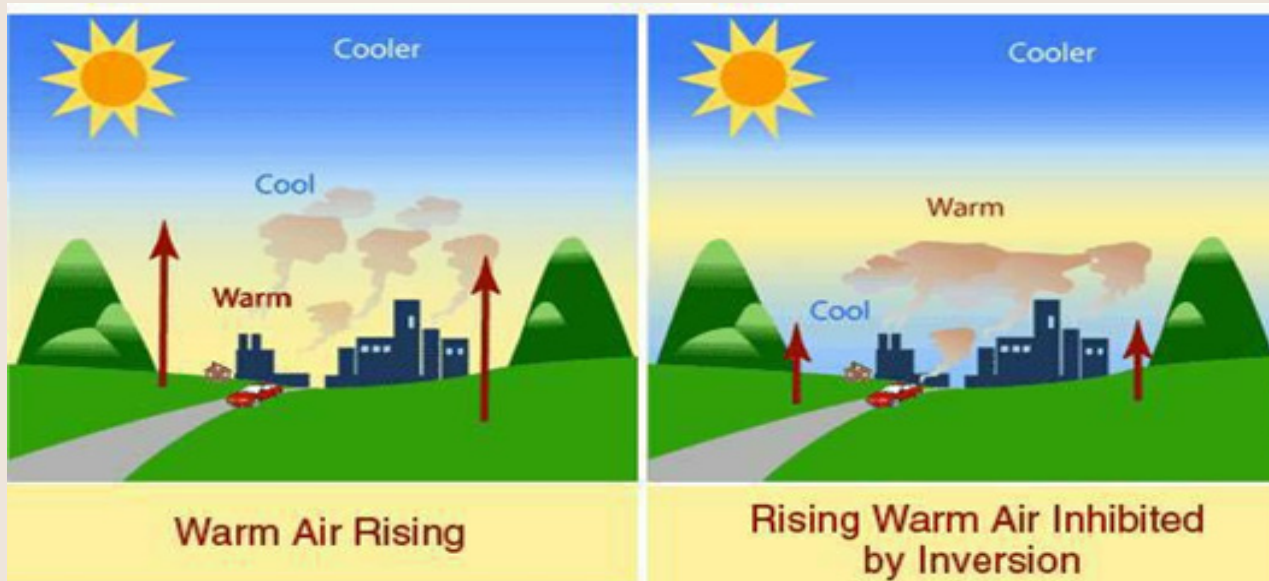
خاک‌ها روی هم می‌لغزند و پایین می‌روند. دستم را رها می‌کنم. نهال

می‌ایستد.



پدیده وارونگی دما

Temperature Inversion



م. احمدیان

علت آلودگی هوا در فصول و روزهای سرد سال:

پدیده اینورژن (وارونگی هوا) باعث جابجایی مکان طبیعی هوای گرم و سرد در طبقات جوی شده که نتیجه آن افزایش آلودگی هوا، کاهش دمای بیشینه و کاهش دید خواهد بود.

حالت عادی:

با افزایش ارتفاع دمای هوا کاهش می‌یابد. یعنی گرم - سرد - سردتر (هوای آلوده از سطح زمین خارج می‌شود).

حالت اینورژن یا وارونگی دمایی:

سرد - گرم - سردتر (هوای آلوده در طبقه گرم سرد محبوس می‌شود و باعث آلودگی هوا می‌شود).



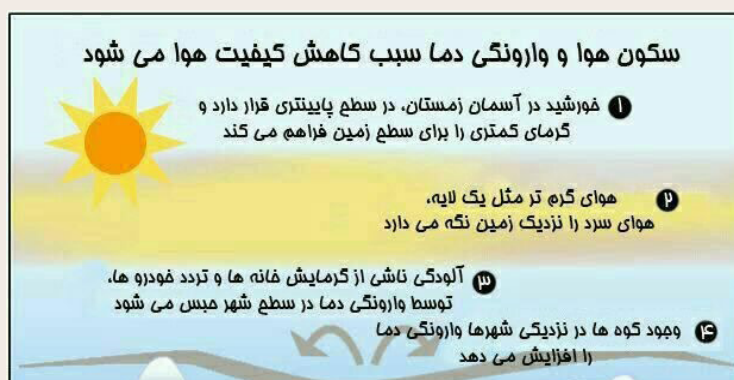
پدیده‌ی وارونگی دما که باعث کاهش شدید کیفیت هوا در کلان شهرها و شهرهای صنعتی می‌گردد، یک پدیده‌ی هواشناسی و قابل پیش‌بینی است. هنگام دیدن این خبر هواشناسی می‌دانیم که سرمای هوا همراه با چتر پرفشار (High Pressure) بر روی شهرهای کشورمان قرار گرفته، که طبعاً حرکت از بالا به پایین هوا (Subsidence) باعث تشکیل یک لایه وارونگی دما (Inversion) و جلوگیری از انتشار گازهای گرم و آلاینده‌های کربنی می‌شود و پدیده HAZE همراه با کاهش Visibility را رقم می‌زند.

یکی از مشکلات بزرگ کلان شهرهای پرجمعیت و صنعتی در فصل زمستان، سیطره مراکز پرفشار روی آنهاست که عمدتاً با اثر فرو نشست هوا (Subsidence) باعث تشکیل لایه وارونگی دمایی (Inversion Layer) می‌شود، در نتیجه آلاینده‌های ناشی از سوخت‌های فسیلی و ... زیر این لایه محبوس و هوا را آلوده و ناسالم می‌کنند. به‌طور کلی در چهار نوع وارونگی دمایی (Temperature Inversion) می‌تواند به‌وجود بیاید:

There are four kinds of inversions:

- 1) Ground inversion
- 2) Subsidence
- 3) Frontal
- 4) Turbulence

با رجوع به کتاب ارزشمند هواشناسی هوانوردی دکتر سحر تاج‌بخش مسلمان می‌توانیم یکی از نشانه‌های ساده وجود لایه وارونگی را یاد بگیریم که اشاره به انتشار افقی دود و بخارات از دودکش کارخانجات و نیروگاه‌ها تا مسافتی تقریباً طولانی را دارد که چه روی زمین یا در حین پرواز به خوبی قابل تشخیص است.



گفتگو با سید محمد بیابانگرد معاون سابق اداره امور ترمینال‌ها و اماکن



کاری از م. مرادی

چگونه شد که محمد بیابانگرد آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

از طریق برگزاری آزمون سال ۷۲ دانشکده هواپیمایی، به‌عنوان مربی آموزش هواپیماهای مدل (فوق سبک) وارد مرکز آموزش فنون و خدمات هوایی شدم. پس از دو سال آموزش برای دوره کارآموزی به شیراز رفتم و سپس تا سال ۸۹ مشغول آموزش هواپیماهای فوق سبک بودم. از سال ۸۹ به بعد وارد سیستم مرکز آموزش بخش خصوصی شدم و به‌همین ۸۹ به فرودگاه مهرآباد آمدم. آن زمان مدیرکل وقت، جناب آقای عسگری همت بودند و من پس از قبولی در مصاحبه، کارم را در در اداره امور ترمینال‌ها و اماکن به‌عنوان کشیک مدیریت آغاز کردم. سال ۹۱ سرشیفت امور ترمینال‌ها بودم و تا سال ۹۹ به‌عنوان معاون امور ترمینال‌ها انجام وظیفه کردم.

آیا خدمت در این شغل شما را راضی نگه می‌داشت و انگیزه‌تان برای کارتان چه بود؟

بله زمانی که به مهرآباد آمدم با توجه به پیشنهادهای دیگر و خصوصیات اخلاقی خودم که دوست داشتم در کنار مردم و برای خدمت‌رسانی به مردم کار کنم، امور ترمینال‌ها رو انتخاب کردم و خدا را شکر می‌کنم از این شغل بسیار لذت بردم.

آیا اگر به عقب برمی‌گشتید باز همین شغل را انتخاب می‌کردید؟

بله حتماً همین شغل را انتخاب می‌کردم، به جهت این که آدم پشت میز نشین نبودم و از تکاپو و فعالیت لذت می‌بردم و همچنین در کنار آدم‌ها بودن و کمک به آن‌ها به من آرامش می‌دهد که این مهم با کار در امور ترمینال‌ها میسر شد.

بهترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

بهترین خاطره در امور ترمینال‌ها بود وقتی که لبخند رضایت مردم و مسافرین رو می‌دیدم و خاطره خوبی از آن دوران در ذهنم نقش بسته، مخصوصاً ۱۰ سال آخر خدمتم در فرودگاه مهرآباد.



بدترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

بدترین خاطره‌ام برمی‌گردد به قبل از امور ترمینال‌ها. زمانی که در آموزش فنون خدمت می‌کردم چند تن از دوستان عزیزم بر اثر سانحه سقوط هواپیمای آموزشی با هواپیماهای سبک جانشان را از دست دادند که خیلی روزهای بدی بودند. "یاد این عزیزان در قلب من همیشه گرامی است".



چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

به نظر بنده اگر شغل خود را دوست دارند در آن شغل مشغول باشند، نه این‌که برای پر کردن ساعت کاری و اضافه کار و غیره. چون در این صورت هم به خودشان آسیب می‌زنند هم به سیستم. اگر جذب نیروی متخصص در هر یک از ادارات بر اساس مصاحبه شغلی و مصاحبه روان‌شناسی باشد کار بسیار آسان خواهد شد، البته آموزش هم بسیار موثر است. در سال‌های آخر خدمت من مدیرکل محترم، جناب آقای دکتر مرادی بسیار به آموزش اهمیت دادند و چندین دوره آموزشی تخصصی امور ترمینال‌ها و همچنین روان‌شناسی برای حوزه امور ترمینال‌ها برگزار گردید که بسیار ارزشمند بود. بنده به نوبه خودم از ایشان تشکر می‌کنم و قدردان زحماتشان هستم. برای تک‌تک مهرآبادی‌ها بهترین‌ها را آرزو مندم.



مهارت‌های زندگی

مهارت زندگی تعریف‌های متعددی دارد، اما سازمان جهانی بهداشت این تعریف را برای مهارت زندگی ارائه داده است. این سازمان، ۱۰ مهارت را به عنوان مهارت‌های زندگی معرفی کرده است. هر یک از این مهارت‌ها اهمیت خود را داشته و یادگیری هر کدام از آن‌ها نیاز به تلاش، پشتکار و صرف وقت زیادی دارد. در نهایت یادگیری این مهارت‌ها باعث موفقیت فرد در زندگی می‌شود.



(۱) مهارت حل مسئله

در این مهارت فرد یاد می‌گیرد در هنگام بروز مشکل و مسئله در زندگی، تعریفی دقیق از مشکل خود ارائه داده و راه‌حل‌های متعدد آن را شناسایی و بررسی کند. بعد از آن باید یکی از راه‌حل‌های مناسب را انتخاب کرده و آن را اجرا کند. فرد باید بتواند حل مسئله را کاملاً ارزیابی کند و در هنگام بروز مشکل دچار اضطراب و دغدغه نشود و به روش‌های غیر سالم و مشکل ساز روی نیاورد.

(۲) مهارت تصمیم‌گیری

همه ما در زندگی با مسائلی روبه‌رو می‌شویم که ما را در معرض تصمیم‌گیری یا به عبارتی انتخاب از بین دو یا چند چیز وادار می‌کند. به بیان دیگر تصمیم‌گیری، انتخاب راه حل مناسب برای حل یک مسئله است. در اینجا است که مهارت تصمیم‌گیری به کمک فرد می‌آید. تصمیم‌گیری از طریق فرایند شهودی و استدلال و یا ترکیب هر دو اتفاق می‌افتد.



۳) مهارت خودآگاهی

در خودآگاهی، فرد به شناختی از توانایی و ضعفها، ترسها و نیازهای خود می‌رسد و می‌تواند آنها را مدیریت کند. فرد با داشتن مهارت خودآگاهی می‌آموزد چه شرایطی برای وی خوشایند و چه موقعیتهایی استرس‌زا است.

۴) مهارت تفکر نقاد

در این مهارت فرد یاد می‌گیرد اطلاعات موجود درباره مسائل مختلف را با استفاده از تجربه‌ها، شناسایی و بررسی ارزش‌های اجتماعی گروه‌های هم سن و رسانه‌ها تحلیل عینی کند. در این صورت است که فرد می‌تواند اطلاعات درست را تشخیص داده و به درک درستی از وقایع برسد.

۵) مهارت تفکر خلاق

داشتن تفکر خلاق یا خلاقیت یکی از مهارت‌های اصلی و سازنده است که می‌تواند فرد را در رسیدن به مهارت‌های ارتباطی و تفکر نقادانه یاری کند. در این مهارت زندگی، فرد یاد می‌گیرد متفاوت فکر کرده و با دید دیگری به مسائل نگاه کند؛ تجربه‌های متفاوتی را کسب کرده و به راه‌حلی برسد که مختص خودش است.

۶) مهارت برقراری ارتباط موثر

در این مهارت فرد راه‌های برقراری ارتباط موثر با دیگران را می‌آموزد. یاد می‌گیرد چگونه به صحبت‌های دیگران گوش داده و موقعیت آنها را درک کند. یا این که در مقابل، نیاز و احساس خود را بیان کرده و بتواند به حس رضایت دوطرفه و متقابل برسد.

۷) مهارت ایجاد و حفظ روابط بین فردی

این مهارت به افراد کمک می‌کند ارتباط موثری با دوستان، افراد مختلف و اعضای خانواده خود داشته باشد. مرز روابط را مشخص کرده و با دیگران همکاری کند.





۸) مهارت همدلی کردن

همدلی کردن یعنی نحوه و شیوه درک احساسات دیگران. در این مهارت زندگی، فرد یاد می‌گیرد در موقعیت‌های مختلف احساس دیگران را درک کند، تفاوت‌های فردی را پذیرفته و روابط بین فردی خود با دیگران را ارتقا دهد.

۹) مهارت تنظیم هیجان

در این مهارت زندگی، فرد هیجانات خود را شناخته و می‌تواند تاثیر آن‌ها بر رفتار از جمله بروز خشم را مدیریت کند. در این توانایی فرد می‌تواند در شرایط مختلف هیجانات خود را بالا و پایین برده و آن را کنترل و تنظیم کند. این مهارت باعث عملکرد بهتر سیستم هیجانی و حفظ سلامت فرد می‌شود.

۱۰) مهارت مقابله با استرس

در این مهارت فرد با نحوه مقابله با فشارها و استرس‌های زندگی آشنا شده و می‌تواند با آن مقابله کند. فرد یاد می‌گیرد پریشانی استرسی خود را کم کرده، از روبه‌رو شدن با موقعیت استرس‌زا خودداری کند و مهارت مقابله سالم با مشکلات را یاد بگیرد.



حقایق جالب هوانوردی در سفرهای هوایی



منافذ روی بال‌های هواپیما به‌خاطر چیست؟

در پاسخ به این سوال که منافذ روی بال‌های هواپیما به‌خاطر چیست باید بگوییم که این منافذها اتصال طناب برای سرسره‌های بادی در هنگام فرود اضطراری است. در مواقع اضطرار که مسافرها باید به‌سرعت پیاده شوند که از خطرات بیشتر در امان باشند، نیازمند سرسره‌های بادی هستند و از طریق این سرسره‌ها افراد به سرعت پایین می‌روند. منافذهای روی بال‌های هواپیما برای وصل کردن طناب و سرسره‌های بادی است که از حقایق جالب هواپیمایی به‌شمار می‌رود. به‌خاطر برجستگی‌ها و قلاب‌های روی بال‌های هواپیما می‌توانید طناب را محکم بگیرید و به سرسره‌های بادی هدایت شوید.

حفظ تعادل مهماندار

یکی دیگر از حقایق جالب هوانوردی، حفظ تعادل مهماندار در هنگام راه رفتن در هواپیما است. مهماندارها در حین راه رفتن، صندلی بین دو راهرو را نمی‌گیرند. پایین محفظه‌های بالای سر، دستگیره‌هایی وجود دارد که داخل یه گودی هستند و فقط برای استفاده مهمانداران ساخته شده است. شاید بارها با هواپیما سفر کرده باشید اما به حفظ تعادل مهماندارها توجه نکرده باشید.



اگر کسی در هواپیما فوت کند، مهماندارها چه کارهایی انجام می‌دهند؟

سلامت مسافرها در الویت است و خلبان چنانچه برای زنده ماندن یک فرد نیاز باشد، فرود اضطراری در فرودگاهی انجام می‌دهد اما ممکن است کسی در طول پرواز فوت کند و این سوال برای برخی افراد به وجود می‌آید که در این شرایط مهماندارها چه کارهایی انجام می‌دهند؟ در پاسخ باید بگوییم که با مطمئن شدن از فوت یک نفر، اگر یک ردیف صندلی خالی باشد، فرد متوفی را به آنجا می‌برند و روی آن پارچه‌ای می‌کشند. همچنین اگر هواپیما دارای اتاق مخفی خواب برای مهماندارها باشد، آن فرد را به آنجا انتقال می‌دهند و چنانچه اقوام و یا دوستان فرد در سفر هوایی همراه وی باشند، مهماندارها سعی در آرام کردن آن‌ها می‌کنند. این موقعیت یکی از حساس‌ترین لحظه‌ها برای مهماندارها و کروی پروازی به حساب می‌آید.

تنها خلبان‌ها فرماندهی کابین را برعهده دارند

یکی دیگر از حقایق جالب هوانوردی این است که تنها سر خلبان فرماندهی کابین و کل هواپیما را در اختیار دارد. زمانی که درهای هواپیما بسته می‌شود، فقط سر خلبان دستور می‌دهد و مهماندار و کمک خلبان، تمام دستورات خلبان را انجام می‌دهند. مدیریت هواپیما به دست خلبان است.

انتخاب رنگ آبی برای صندلی‌های هواپیما

شاید برایتان جالب باشد که اکثر هواپیما در ایرلاین‌های مختلف، روکش صندلی آبی دارند که بیشتر نیز آبی تیره است. از حقایق جالب هوانوردی که هیچ‌گاه به چشم شما نیامده است، انتخاب رنگ آبی برای صندلی‌های هواپیما است.

رنگ آبی از خانواده‌های رنگ سرد به حساب می‌آید و برای

آرامش مسافرهای این رنگ انتخاب شده است و قانون

نانوشته‌ای است که در اکثر هواپیماها این

مورد رعایت می‌شود.

آزمایش‌های ضروری برای گروه‌های سنی مختلف

دکتر آ. عبدالحسینی

دوران نوزادی و شیرخوارگی:

بیماری‌های متابولیک (فنیل کتونوری، فاویسم و شربت‌افرا)

اختلالات هورمونی (تیروئید)

بیماری‌های خونی

غدد فوق کلیوی

کودکان ۲ تا ۱۲ ساله:

سالی یک‌بار (فشار خون، قد، وزن، بینایی و شنوایی)

گلوبول‌های خونی CBC، کم‌خونی و ذخایر آهن

معاینه دندان‌ها

خانم‌های ۲۰ تا ۳۹ ساله:

معاینه لگن

پاپ اسمیر (پس از ازدواج حداقل سالی یک‌بار)

معاینه پستان‌ها (از نظر توده توسط پزشک، حداقل هر سالی یک‌بار)

معاینه پوست (از نظر وجود ضایعات و خال‌های مشکوک، حداقل هر ۳ سال یک‌بار)

قند خون و چربی سالی یک‌بار

CAC

خانم‌های ۴۰ تا ۴۹ ساله:

فشار خون (هر سال یک‌بار)

قند خون، چربی خون و سلول‌های خونی

آزمایش‌های ادرار (حداقل سالی یک‌بار)

ماموگرافی تخصصی (حداقل هر سال یک‌بار)

خانم‌های بالای ۵۰ سال:

- 🩺 چک فشار خون (سالانه)
- 🩺 آزمایش‌های خون (قند خون، چربی، سلول‌های خونی و ادرار)
- 🩺 هورمون تیروئید
- 🩺 معاینه پوست، پستان، لگن و پاپ اسمیر
- 🩺 سنجش تراکم استخوان
- 🩺 بررسی قلب
- 🩺 ماموگرافی تخصصی (حداقل هر سال یک‌بار)
- 🩺 بررسی خون مخفی در مدفوع
- 🩺 کولونوسکوپی (هر ۵ تا ۱۰ سال یک‌بار)
- 🩺 سیگموئیدسکوپی (هر ۳ سال یک‌بار)

آقایان ۲۰ تا ۳۹ ساله:

- 🩺 فشار خون (هر ۲ سال یک‌بار)
- 🩺 معاینه پوست (هر ۳ سال یک‌بار)
- 🩺 آزمایش‌های خون (قند خون، چربی، سلول‌های خونی و ادرار) هر سال یک‌بار





آقایان ۴۰ تا ۴۹ ساله:

- فشار خون (هر سال یکبار)
- آزمایش‌های خون (قند خون، چربی، اوره، کراتین ادرار و سلول‌های خونی) هر سال یکبار
- پروستات (هر سال یکبار)
- معاینه پوست (هر سال یکبار)

خانم‌های بالای ۵۰ سال:

- چک فشار خون (سالانه)
- آزمایش‌های خون (قند خون، چربی، سلول‌های خونی و ادرار)
- هورمون تیروئید
- معاینه پوست، پستان، لگن و پاپ اسمیر
- سنجش تراکم استخوان
- بررسی قلب
- ماموگرافی تخصصی (حداقل هر سال یکبار)
- بررسی خون مخفی در مدفوع
- کولونوسکوپی (هر ۵ تا ۱۰ سال یکبار)
- سیگموئیدسکوپی (هر ۳ سال یکبار)



مفاهیم متداول دما

غ. فتاح

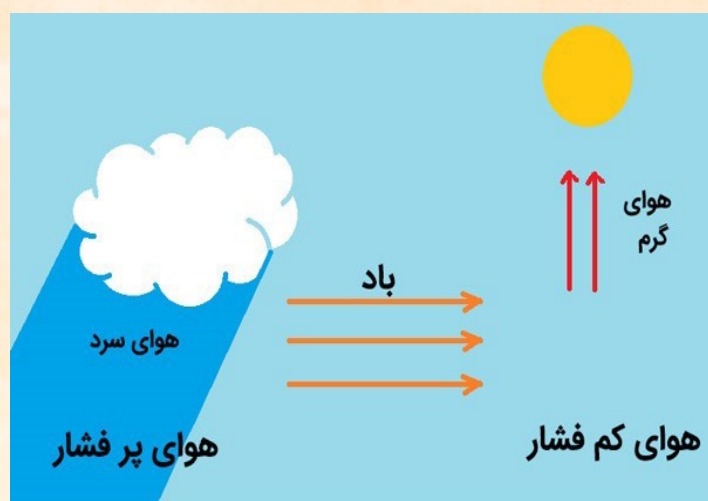
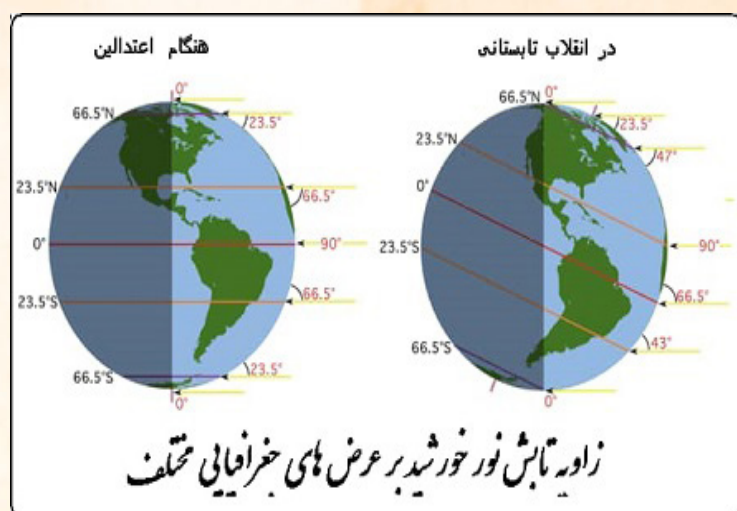
دمایی که غالباً در کاربردهای مختلف هواشناسی از جمله هواشناسی کشاورزی، هواشناسی هوانوردی و ... استفاده می‌شود، دمای هوا در سطح زمین است. از دیگر دماهای متداول که در هواپیمایی کاربرد دارد، دما در جو آزاد بالای سطح زمین است. این دما معمولاً به دمای جو بالا معروف است. دمای هوای نشان‌گر، یکی دیگر از دماهای قابل اندازه‌گیری است که کاربرد هوانوردی دارد.

دمای سطح زمین:

دمایی که در ایستگاه اندازه‌گیری می‌شود تغییرات قابل توجهی نسبت به اثرات عرض جغرافیایی فصل، شبانه‌روز و هم‌چنین وزش باد و ابرناکی دارد.

اثر عرض جغرافیایی:

بیش‌ترین گرمای جذب شده در واحد سطح به منطقه‌ی کوچکی در استوا تعلق دارد. در قطبین به‌علت انحنای کره‌ی زمین، تابش خورشیدی منطقه‌ی بزرگ‌تری را پوشش می‌دهد و لذا کم‌ترین جذب انرژی را دارد.



اثر فصل‌ها:

در روز اول بهار و اول پاییز، خورشید به‌صورت مستقیم به استوا می‌تابد و بیشینه‌ی گرمایش در آن جا رخ می‌دهد. در اول تابستان، خورشید در بالای مدار راس‌السرطان است و بیش‌ترین میزان جذب در آن جا اتفاق می‌افتد.



اثر ابرناکی:

در طول روز، مقداری از تابش خورشیدی توسط قله‌ی ابرها بازتاب می‌شود و این امر کاهش دمای بیشینه را به دنبال دارد. در شب، تابش زمینی جذب شده توسط ابرها، دوباره به زمین بر می‌گردد و دمای کمینه افزایش می‌یابد. اثر گازهای گلخانه‌ای مشابه شرایط ابرناکی در شب است.

اثر شبانه روز:

هنگام ظهر، خورشید در بالاترین ارتفاع قرار دارد اما ۲ الی ۳ ساعت بعد، بیش‌ترین دریافت تابش خورشیدی توسط زمین انجام می‌شود.

اثر باد:

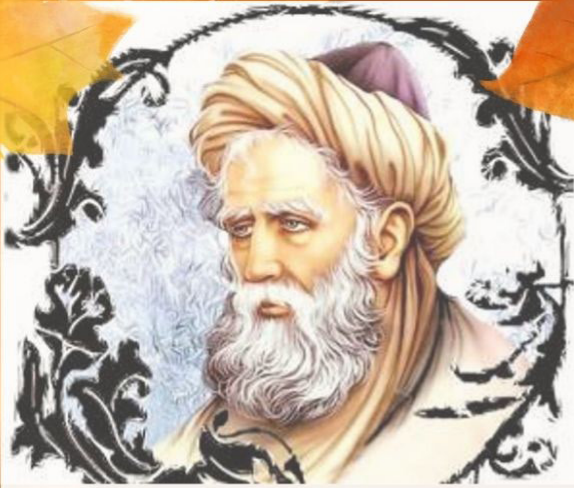
وزش باد در طول روز باعث اختلاط هوای گرم سطح زمین و هوای سرد سطوح بالایی جو می‌شود و می‌تواند دمای بیشینه را کاهش دهد. همچنین، باد، زمان مجاورت توده هوا با گرما را کاهش می‌دهد. وزش باد در شب موجب می‌شود وارونگی طبیعی سطح زمین، هوای گرم بالا و هوای سرد زیرین را با هم مخلوط نموده و موجب افزایش دمای کمینه شود.

الگوی توزیع میانگین دما در سطح زمین

به‌منظور شناسایی و تعیین الگوی توزیع دمای میانگین در کره‌ی زمین برای یک دوره‌ی بلندمدت و در فصل مشخصی از سال فراسنج دما برای تمامی ایستگاه‌های سطح اندازه‌گیری و میانگین‌گیری شده و سپس به کمک خطوط هم‌دما، الگوی میانگین دما در کل کره زمین ترسیم می‌شود.

الگوی توزیع میانگین دما در سطوح زیرین جو

با دور شدن از سطح، زمین اثر مستقیم گرمایش و سرمایش آن به‌ویژه در بالای ورد سپهر کم‌تر مشاهده می‌شود و اثرات فرارفت، همرفت و جذب تابش به وسیله ازن، در تعیین توزیع دما اهمیت بیش‌تری پیدا می‌کند. به همین دلیل الگوی دمایی در قطبین متقارن‌تر می‌باشد.



زندگینامه رودکی، پدر شعر فارسی به بهانه چهارم دی ماه؛ روز بزرگداشت رودکی

گ. نجارزاده

رودکی، نخستین شاعر بزرگ فارسی زبان است که به دلیل ابداعاتش در شعر، او را پدر شعر فارسی می دانند. این شاعر بزرگ ایرانی در طول زندگی ارزشمندش آثار فراوانی از خود بر جای گذاشت. شاعران پس از رودکی از سبک شعر سرودن او پیروی می کردند، چرا که این شاعر بلندآوازه در فنون سخن و انواع شعر مهارتی خاص داشت و با احیای شعر فارسی، رهگشای شاعران پس از خود بود، به طوری که در میان شاعران و سخنوران به استاد و سلطان شاعران معروف شده است.

تولد و کودکی رودکی

عبدالله جعفر بن محمد رودکی، در روستای بنج یکی از روستاهای رودک، از سمرقند به دنیا آمد. اطلاعات زیادی درباره سال تولد رودکی و دوران زندگی و چگونگی تحصیل او در دست نیست. عده ای سال تولد رودکی را سال ۲۴۴ و سال در گذشت وی را سال ۳۲۹ می دانند. از دقت بر اشعار رودکی پی می بریم که او شاعری دانش آموخته بود و بر واژگان فارسی تسلط داشت. برخی عقیده دارند که رودکی در مدرسه های سمرقند درس خوانده است اما برخی دیگر می گویند او در ۸ سالگی قرآن آموخت و آن را از بر کرد و از همان هنگام به شاعری پرداخت.

جوانی رودکی و راهیابی او به حکومت سامانیان

در آغاز جوانی رودکی به دعوت بلعمی، وزیر دانش دوست سامانیان به دربار سامانیان راه یافت و شاعر ندیم نصر بن احمد بن اسماعیل، یکی از مقتدرترین پادشاهان سامانیان شد. او نخستین شاعر مشهور پارسی‌سرای حوزه تمدن ایرانی در دوره‌ی سامانی در سده‌ی چهارم هجری قمری و استاد شاعران این قرن در ایران است. نفوذ شعر و موسیقی او در دربار نصر بن احمد چندان بود که هنگامی که نصر بن احمد سامانی به هرات رفته و به بخارا باز نمی‌گشت، درباریان از رودکی خواستند تا او این وظیفه دشوار را بپذیرد و شاه را با شعر برگرداند. رودکی شعر پر آوازه «بوی جوی مولیان آید همی یاد یار مهربان آید همی» را سرود و با کلام شیوای خود شاه را باز گرداند.

یاد یار مهربان آید همی

زیر پایم پرنیان آید همی

خنگ ما را تا میان آید همی

میر زی تو شادمان آید همی

ماه سوی آسمان آید همی

سرو سوی بوستان آید همی

گر به گنج اندر زیان آید همی

بوی جوی مولیان آید همی

ریگ آموی و درشتی راه او

آب جیحون از نشاط روی دوست

ای بخارا! شاد باش و دیر زی

میر ماه است و بخارا آسمان

میر سرو است و بخارا بوستان

آفرین و مدح سود آید همی



رودکی آفریننده‌ی دوبیتی و مبتکر قالب رباعی

رودکی آثار زیادی خلق نمود و او از اولین‌ها در ادبیات پارسی است. در کتاب المعجم فی معاییر اشعار عجم، شمس قیس رازی رودکی را آفریننده‌ی دوبیتی دانسته و می‌گوید: زمانی رودکی شعر گفتن را آغاز نموده که در حال گردو بازی کردن بود و از فرط شادی بابت هنر بازی خود با زبان شعر می‌گوید: غلتان، همی‌رود تا بن گو». او با شنیدن آهنگ این کلام تحت تاثیر قرار گرفته و به خانه می‌رود و بر همان وزن به شاعری می‌پردازد. از آنجا که اشعارش در دو بیت بودند به دوبیتی یا رباعی معروف می‌شوند، بنابراین رودکی را مبتکر قالب رباعی دانسته‌اند.

قالب شعر رودکی

رودکی در سرودن انواع قالب شعر مانند: قصیده، رباعی، مثنوی، قطعه و غزل مهارت داشته است اما در قصیده‌سرایی پیشرو دیگران بود و نخستین شاعر از اسلام است که قصیده‌ی عالی و محکم ساخته است و از قصائد باقی مانده او مانند مادر می‌معلوم می‌گردد که رودکی ساختار قصیده را به کامل‌ترین شکل سنتی خود رسانده است. مثنوی یکی از قالب‌های شعری است که قدمتی طولانی دارد، از مثنوی‌های معروف رودکی، می‌توان به کلیله و دمنه منظوم و دیگری سندبادنامه و آفتاب‌نامه اشاره نمود. غزل نیز یکی دیگر از قالب‌های شعری به‌کار رفته توسط رودکی می‌باشد.

پیری و وفات رودکی

بعد از برکناری امیر نصر بن احمد بن اسماعیل از حکومت او دیگر نمی‌توانست در دربار بماند. بنابراین بخارا را ترک کرده و به زادگاه اصلی خود برگشت. او سال‌های آخر زندگی عمر خود را در رنج و سختی به سر برد و مورد بی‌مهری قرار گرفت. تاریخ فوت رودکی ۳۲۰ - ۳۲۹ هجری است و مدفن او در پشت بوستان پنج رودک می‌باشد.



چراغ‌های هواپیما



همان‌طور که بیشتر وسایل نقلیه در جهان دارای لامپ و چراغ‌های خارجی هستند، هواپیما نیز دارای چراغ‌هایی با کاربردهای مختلف است. در یک تقسیم‌بندی کلی چراغ‌های خارجی هواپیما به سه دسته تقسیم می‌شوند:

- ۱- چراغ‌هایی که وظیفه تعیین موقعیت هواپیما و کاهش خطر برخورد با آن را دارند.
 - ۲- چراغ‌هایی که وظیفه روشن کردن باند یا تاکسی‌وی پیش روی هواپیما را دارند.
 - ۳- چراغ‌هایی که وظیفه‌ی روشن کردن سطوح خاصی از هواپیما را بر عهده دارند.
- همچنین زمان استفاده از این چراغ‌ها بسته به کاربرد این چراغ‌ها بر روی زمین یا در حین پرواز به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف) در حین پرواز: ۱- برای نشان دادن موقعیت هواپیما و جهت حرکت برای دیگر پروازها ۲- برای نشستن روی باند ۳- برای چک کردن سطح لبه حمله بال‌ها و ورودی هوای موتورها

ب) بر روی زمین: ۱- برای تاکسی کردن و بلند شدن و چرخیدن روی باند ۲- برای نشان دادن وجود هواپیما هنگامی که پارک شده است ۳- برای انجام چک‌های قبل و بعد از پرواز ۴- برای بارگیری و تخلیه بار مسافران ۵- برای نمایش لوگوی شرکت هواپیمایی

چراغ‌های تاکسی (Taxi Light):

چراغ‌های تاکسی معمولاً بر روی چرخ جلو و یا بال هواپیما نصب می‌شوند. کارکرد آن‌ها شبیه به چراغ‌های جلوی اتومبیل است و چندین متر جلوی هواپیما را روشن می‌کند تا خلبانان دید مناسب را جهت حرکت به سمت گیت یا باندها داشته باشد.

چراغ‌های فرود (Landing Light):

چراغ‌های فرود، روشنائی مورد نیاز برای نشست و برخاست در طول شب و پروازهای دید کم را فراهم می‌کند. این چراغ‌ها بزرگ‌ترین و درخشان‌ترین چراغ‌های هواپیما هستند.

چراغ‌های بازرسی بال (Wing Inspection Light):

چراغ‌های بازرسی بال در کنار بدنه هواپیما و جلوتر از ریشه‌ی بال نصب می‌شود و جهت نوردهی آن‌ها به سمت عقب بوده و وظیفه‌ی روشن کردن لبه‌ی حمل بال‌ها و دهانه موتورها را بر عهده دارند.

چراغ‌های ناوبری (Navigation Light):

چراغ‌های ناوبری یا چراغ‌های مسیریابی در سه رنگ قرمز، سبز و سفید هستند و روی نوک بال تمام هواپیماها نصب می‌شود. چراغ‌های موقعیت قرمز همیشه در جلوی نوک بال سمت چپ و چراغ‌های موقعیت سبز رنگ در جلوی نوک بال سمت راست قرار دارد و چراغ‌های سفید نیز روی عقب نوک هر بال یا دم هواپیما نصب می‌شود و جهت آن به سمت عقب هواپیما است. نور همه چراغ‌های موقعیت به صورت ثابت می‌باشد.

چراغ‌های ضد تصادف (Anti Collision Light):

چراغ‌های ضد تصادف قرمز رنگ معمولاً چراغ‌های چرخانی هستند که در بالا و پایین بدنه هواپیما قرار دارند و از هر زاویه‌ای می‌توان نور قرمز رنگ آن را مشاهده کرد اما در برخی از هواپیمای جدیدتر مانند B787 به صورت LED روشن است. این چراغ‌ها نشان دهنده روشن بودن موتور هواپیما است و خلبانان پیش از حرکت و استارت موتور این چراغ‌ها را روشن کرده و پس از توقف و خاموش کردن موتورها آن‌ها را خاموش می‌کنند.

چراغ‌های ضد تصادف سفید (Strobes):

این چراغ‌ها بر روی نوک بال‌ها نصب می‌شود و به صورت فلش چشمک‌زن روشن و خاموش می‌شود. این چراغ‌ها از کیلومترها دورتر قابل مشاهده هستند و به نوعی بخشی از سیستم نوری ضد تصادف هواپیما مورد استفاده قرار می‌گیرد.

چراغ‌های لوگو (Logo Light):

چراغ‌های لوگو معمولاً روی سکان افقی دم هواپیما سوار می‌شود و سکان عمودی را روشن می‌کند. استفاده از چراغ‌های لوگو ضروری نیست و صرفاً جنبه‌ی تبلیغاتی دارد تا نماد شرکت هواپیمایی از دور نمایان باشد. چراغ‌های لوگو همچنین می‌توانند به کنترل‌کننده‌های زمینی در شناسایی هواپیماها در مسیر تاکسی‌وی کمک کنند.



گزیده کتاب بی حد و مرز نوشته جیم کوپیک

۱. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

ذهنیت بی حد و مرز (جادوی باور)

صرف نظر از مشکلات گذشته‌ی ابرقهرمانان یا تردیدهای اخلاقی که با آنها روبرو می‌شوند، با تسلیم شدن در برابر باورهای محدودکننده، هرگز واقعاً ابرقهرمان نمی‌شدند. باورهای محدودکننده معمولاً در صحبت‌های فردی آشکار می‌شوند، یعنی همان مکالمات درونی‌تان که تمرکزشان بر چیزی است که به نظرتان توان انجامش را ندارید.

سه راه برای اصلاح باورهای محدودکننده

راه اول: باورهای محدودکننده خود را نام ببرید.

راه دوم: به واقعیت‌ها برسید.

راه سوم: باوری جدید خلق کنید.

هفت دروغ مربوط به یادگیری

دروغ شماره ۱: هوش، تغییر نمی‌کند.

تعداد اندکی از ما آگاهانه درباره‌ی محدودیت‌های خود یا محدودیت‌هایی که اعتقاد داریم دیگران دارند، فکر می‌کنیم. اگر ما باور کنیم پیشرفت غیرممکن است، پس در واقع امکان بهبود نخواهیم داشت.

دروغ شماره ۲: ما فقط از ۱۰ درصد مغزمان استفاده می‌کنیم.

بررسی مغزهای آسیب دیده نشان می‌دهد، هیچ ناحیه‌ای از مغز نیست که بدون از دست دادن توانایی، متحمل آسیب شود. اسکن‌های مغزی نشان دادند تمام نواحی مغزی فعال هستند و تمام بخش‌های مغزمان از خود عملکردی نشان می‌دهند.



دروغ شماره ۳: اشتباهات، شکست هستند.

اینشتین کارهای زیادی انجام داد تا در تمام زمینه‌های علمی به خصوص فیزیک، بیش از تمام دانشمندان عصر ما موجب پیشرفت شده باشد. وی در مسیر شغلی خود اشتباهات ریاضی ساده‌ای مرتکب شده که در برخی از مهم‌ترین آثار او دیده می‌شود.

دروغ شماره ۴: دانش، قدرت است.

دانش مهم است، اما انجام عمل است که موجب قدرتمند شدن آن می‌شود. فرهنگ ما در همین بخش ایراد پیدا می‌کند. در واقع دانش فقط پتانسیل این را دارد که قدرت باشد. نتایج خود گویای همه چیز خواهند بود.

دروغ شماره ۵: یادگیری چیزهای جدید خیلی مشکل است.

واقعیت این است که یادگیری همواره آسان نخواهد بود، اما تلاش کردن در نهایت نتیجه می‌دهد. راه حل این مسئله، برداشتن قدم‌های کوچک و ساده است.

دروغ شماره ۶: انتقاد دیگران مهم است.

بخشی از بی حد و مرز بودن این است که یاد بگیریم ترسی از انتقاد دیگران نداشته باشیم. تاریخ مملو از کسانی است که بر نظرهای منفی اطرافیان خود فائق آمده‌اند.

دروغ شماره ۷: نبوغ از بدو تولد آغاز می‌شود.

عظمت از بدو تولد حاصل نمی‌شود، بلکه در وجود شخص پرورش داده می‌شود. از طریق تمرین و هیجان و آموزش، هرکسی می‌تواند استعدادی را در خود پرورش دهد و نابغه به نظر برسد.



Aircraft Crossword Table

(No. 05)

WORD SEARCH PUZZLE

AIRCRAFT



airbus
airship
biplane

bomber
fighter
glider

helicopter
jumbo
tanker

گزارش تصویری از پنجاه و سومین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
با عنوان «آشنایی مقدماتی با اطلاعاتی‌های هوانوردی و تفسیر آن‌ها»
و تدریس جناب مهندس صدقی تبار

