

سی و ششمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهر آباد

شهریور ماه ۱۴۰۳



MEHRABADHA



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



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran

صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهر آباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر و ویراستار: م. احمدیان

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

همکاران این شماره: ع. مهکام، ک. ضیابری، . عبدالحسینی، گ. نجارزاده، ا. طهماسبی،

ر. طهماسبی، م. مرادی

صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فهرست مطالب

- ۱..... سخن رهبری
- ۲..... سخن سردبیر
- ۳..... اینفوگرافی عملیات اربعین ۱۴۰۳ در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
- ۴..... جنبش جهانی مشارکت زنان در صنعت هوانوردی
- ۵..... داری اشتباه می‌کنی کاپیتان
- ۶..... بیوگرافی محمدعلی بهمنی
- ۸..... سوخت‌گیری ایمن
- ۹..... گفتگو با جناب محمدجواد باقری
- ۱۰..... مفاهیم مرتبط با رطوبت
- ۱۱..... تاثیر آب و هوا بر طول باند برای نشست و برخاستن هواپیما
- ۱۲..... واکسیناسیون اچ‌پی‌وی
- ۱۳..... انواع توربولانس
- ۱۴..... بخش دوم از کتاب “اصل‌گرایی”
- ۱۵..... جدول شماره ۹
- گزارش تصویری از “حضور نمایندگان مجمع عمومی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در برج
- مراقبت پرواز فرودگاه بین‌المللی مهرآباد” و “فرودگاه مهرآباد در استقبال از زائرین اربعین”..... ۱۶

ماه ربیع الاول بهار زندگی است

بعضی از اهل معرفت و سلوک معنوی معتقدند که ماه ربیع الاول، ربیع حیات و زندگی است؛ زیرا در این ماه، وجود مقدس پیامبر گرامی و همچنین فرزند بزرگوارش حضرت ابی عبدالله جعفر بن محمد الصادق ولادت یافته اند و ولادت پیغمبر سرآغاز همه ی برکاتی است که خدای متعال برای بشریت مقدر فرموده است.

سخن سردبیر

تابستان ۱۴۰۳ نیز رفت و به خاطرات پیوست...

تابستانی گرم، سرشار از خاطرات تلخ و شیرین به پایان رسید و دفترچه خاطرات آن باز شد...

سفرهای تابستانه هموطنان عزیزمان، مراسم تحلیف چهاردهمین دوره ریاست جمهوری اسلامی ایران و میزبانی مهمانان عالی رتبه خارجی شرکت کننده در این مراسم، میزبانی بیش از ۴۰ هزار زائر اربعین اباعبدالله الحسین (ع)، بدرقه پیکر شهید اسماعیل هنیه و چندین رویداد دیگر نظیر استقبال از قهرمانان عزیز المپیک و پارالمپیک تابستان ۱۴۰۳ را رنگ و بویی دیگر بخشید.

خاطرات تلخ و شیرینی که همت والای شما مهرآبادی‌ها نیز در آن بحق نقش آفرینی کرد و دین خودتان را به اسلام، انقلاب و ایران چون همیشه به بهترین نحو ممکن ادا کردید.

حتی برای آنکه مردم عزیز ایران اسلامی اختلالی در سفرهای تابستانه خویش تجربه نکنند، شما از تعطیلات تابستانه و سفرهای خانوادگی خویش زدید تا بیادگار بماند این همه همت و ایثار...

پرصلابت و مستدام چون همیشه بمانید مهرآباد و مهرآبادی‌های عزیز

با احترام

سردبیر

اینفوگرافی عملیات اربعین ۱۴۰۳ برای انتقال زائران اباعبدالله الحسین علیه السلام با رشد ۵۸ درصدی پروازها در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



در عملیات اربعین سال جاری با انجام ۲۷۲ پرواز مستقیم رفت و برگشت از فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به (نجف و بغداد) و بالعکس، تعداد ۴۲ هزار و ۳۱۷ نفر زائر سرزمین عشق، اعزام و پذیرش شده‌اند.

آمار پروازهای فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در عملیات اربعین سال جاری نسبت به سال گذشته، در حوزه پرواز ۵۸ درصد و در بخش جابجایی مسافر ۲۵ درصد رشد داشته است.

در این بازه زمانی با انجام بیش از ۱۰۰۰ پرواز رفت و برگشت، بالغ بر ۱۵۰ هزار مسافر داخلی به شهرهای مرزی آبادان، اهواز، ایلام و کرمانشاه اعزام شده‌اند.

خداقوت همکاران محترم فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

جنبش جهانی مشارکت زنان در صنعت هوانوردی



هدف اصلی این مسابقه عکس، افزایش دیده شدن زنان فعال در عرصه هوا و فضا بود و در مجموع تلاش‌هایی را برای ارتقای برابری جنسیتی و توانمندسازی زنان در بخش حمل و نقل هوایی ترویج می‌داد. در این میان جایزه این مسابقه به خانم ماریان پوون از سنگاپور در اولین مجمع IAWA/ICAO در زمینه مساوات جنسیتی در هواپیما در ستاد ICAO، مونترال در ۱۹ اکتبر ۲۰۱۶ میلادی در رابطه با کنفرانس سالانه IAWA، اختصاص یافت.

با رشد روزافزون صنعت بین‌المللی هوانوردی نیاز شدید به تضمین امور جاری در آینده و توانایی پرسنل بخش هوانوردی به‌منظور پاسخگویی ایمن موثر امن با صرفه و قابل قبول و پاسخگویی در قبال محیط در صنعت هوانوردی کشوری و با عنایت به این‌که نیمی از مردم جهان را خانم‌ها تشکیل داده‌اند، بنابراین فرصت‌های شغلی مرتبط می‌بایست در ایالت‌ها و منطقه‌ها و سطوح بین‌المللی و طبق قوانین برای بیشتر خانم‌هایی که در جستجوی فعالیت در این صنعت هستند شانس برای دستیابی به اهداف شغلی در صنعت هوانوردی و مشابه آن برای مشاغل پیشرفته در شرایط مساوی همراه با هم‌تایان مرد خود در صنعت به وجود بیاید.

در نتیجه با پشتوانه طرح ۳۰-۳۹ برنامه تساوی جنسیتی ICAO و جنبش جهانی مشارکت زنان در صنعت هوانوردی و الزام ارتقاء برابری جنسیتی تا سال ۲۰۳۰ در تمام سطوح حرف‌های استخدام در صنعت هوانوردی یک جنبش جدید در حمل و نقل هوایی به‌عنوان پیشرفت برای این صنعت محسوب خواهد شد.

پروژه جنبش تساوی جنسیتی در صنعت حمل و نقل هوایی با پیش‌بینی آماری محاسبه شده می‌خواهد با ابزاری عملی، خلاءهای موجود در برنامه‌ریزی‌ها و آموزش‌های نابرابری جنسی را در پروژه‌ای درازمدت مرتباً به‌روزرسانی و منتشر نماید و همچنین سرمایه‌گذاری روی این پروژه و اخذ تصمیمات جدید انجام خواهد شد. پشتیبانی به‌منظور هزینه‌های تحقیقاتی و جمع‌آوری داده‌های برابری جنسیتی در صنعت هوانوردی با نیروهای تازه‌کار چند منظوره و وظایف با طراحی و اداره کردن شاخص‌ها و مطالعات با کارمندان دفتری به‌علاوه پشتیبانی امکان‌پذیر خواهد بود در صورتی که زیر نظر افراد خبره باشد.

سرمایه‌گذاری اضافه برای ارتقا ظرفیت و ساختار در/ برای ایالت‌ها و سهامداران در جنبش جهانی مشارکت زنان در صنعت هوانوردی ضروری خواهد بود.

IAWA: International Aviation women Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی با "IAWA" در سال ۱۹۸۸ هنگامی تشکیل شد که گروهی از زنان که در صنعت حمل‌ونقل هوایی مشغول به فعالیت بودند، در یک گردهمایی در شیکاگو جهت کمک به ICAO در زمینه ارتقاء زنان در مشاغل مرتبط با صنعت هوانوردی حضور یافتند. در این هنگام که صحبت‌ها در مورد صنعت هوانوردی انجام می‌شد آن‌ها متوجه شدند که دیدگاه زنانه در این صنعت پویا که بخش کثیری از آن را مردان تشکیل می‌دادند بسیار مفید بود. گروه اصلی از مدیران که برای کمک به تشکیل IAWA به‌منظور پیشبرد زنان در کسب و کار مربوط به حمل و نقل هوایی دعوت شدند شامل فعالان در شاخه‌های بازرگانی دفاع تولید و زمینه‌های بیمه حمل و نقل هوایی بودند.

امروزه این افراد در عملیات فرودگاه سمت‌های مدیریتی هواپیمایی و هوافضا، سمت‌های ارشد حکومتی مشاوره مهندسی امور مالی و نظارتی فعالیت دارند که نشان دهنده گستردگی فعالیت زنان در شاخه‌های مربوط به حمل و نقل هوایی و هوافضا از زمان به وجود آمدن IAWA بوده است.

از نوامبر سال ۱۹۸۹ میلادی در اولین کنفرانس شیکاگو که برای تصویب مقررات و تشکیل هیات مدیره و همچنین برگزاری کنفرانس‌های سالانه IAWA که در شهرهای بزرگ سراسر جهان برگزار می‌شود باعث شده که این انجمن معتبر برای به اشتراک گذاشتن دیدگاه‌های مهم و موضوعات مرتبط با فعالیت زنان تبدیل گردد. کنفرانس‌های تشکیل شده و میزبانی همایش‌های منطقه‌ای در ارتباط با صنعت هوانوردی و موضوعات مطروحه جهت برقراری ارتباطات بین کنفرانس‌ها نشان دهنده فعالیت حدوداً ۳۰ ساله IAWA می‌باشد. فهرست سخنرانانی که به کنفرانس‌های IAWA اشاره کرده‌اند نیز چشمگیر است. این مجموعه متنوع شامل یک مدیر FAA، یک سناتور آمریکایی یک فضانورد یکی از اعضاء پارلمان اروپا و یک مشاور حقوقی و یک مدیر پزشکی برای خطوط هوایی بزرگ است. سخنگویان اخیر از جمله وزیر خارجه امارات متحده عربی، شیخ لوبنا بنت خالد القاسمی، نخست وزیر امور خارجه امارات متحده عربی و دبورا لی جیمز، وزیر نیروی هوایی ایالات متحده است؛ هیات مدیره و اعضای کمیته داوطلب IAWA، علی‌رغم فعالیت‌های حرفه‌ای و زندگی شخصی، تمام تلاش خود را جهت اطمینان از بالا بودن سطح کیفیت برنامه‌های سازمان می‌نماید. مسابقه عکس سال ۲۰۱۶ میلادی با عنوان برابری جنسیتی و توانمندسازی زنان در صنعت هوانوردی و مشاغل مرتبط، یکی از مواردیست که در این راستا می‌توان به آن اشاره کرد.

سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشور (ICAO) با مشارکت انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (IAWA)، یک مسابقه عکس برای ترویج برابری جنسیتی و توانمندسازی زنان در صنعت هوانوردی برگزار نمود. طبق اهداف توسعه پایدار سازمان ملل (United Nations) به‌منظور دستیابی به برابری جنسیتی و توانمندسازی همه زنان و دختران این مسابقه فرصتی برای نشان دادن خلاقیت شرکت‌کنندگان و به اشتراک گذاشتن ایده‌های برابری جنسیتی و برجسته کردن نقش زنان و مربیانی که موجبات حرکت و انگیزه را برای دیگران فراهم می‌آوردند، در این عرصه بود.



در دهه‌ی ۱۹۹۰ حوادث هوایی و سقوط هواپیما در خطوط هوایی کره جنوبی ۱۷ برابر متوسط جهانی شده بود؛ به نحوی که در سال ۹۹ آمریکا پرواز کارکنان خود را ممنوع کرد، کانادا اخطار داد که اجازه فرود هواپیماهای این خط را معلق خواهد کرد و خطوط هوایی دلتا و ایرفرانس در عمل همکاری خود را به تعلیق درآوردند! در دنیای امروز استفاده از هواپیما به اندازه‌ی یک دستگاه قهوه‌ساز قابل اعتماد است و تنها مجموعه‌ای از اشتباهات انسانی (در حدود ۷ اشتباه پی‌درپی) می‌تواند یک پرواز را به سقوط بکشاند! گزارش‌های ارزیابی نشان می‌داد ایراد فنی، سهم کمی داشت و عوامل انسانی نیز متفاوت از سایر خطوط هوایی نبود. مطالعات متعددی مانند مطالعات شرکت بوئینگ و پژوهش دو زبان‌شناس (فیشر و اورسانو) پرده از راز بزرگی برداشت. آن‌ها متوجه شدند هواپیماهای سقوط کرده به دلیل ساده‌ای دچار مشکل می‌شدند: هیچ‌کس به صراحت به کاپیتان نمی‌گفت: «داری اشتباه می‌کنی کاپیتان!»

ساختار زبانی در برخی از فرهنگ‌ها به دلیل شرم، احترام، ترس، ارشدیت یا آنچه ادب دانسته می‌شود، به گونه‌ای است که رده‌ی پایین‌تر به صراحت نمی‌تواند اشتباهات رده‌ی بالاتر را بیان کند.

❖ پژوهش نشان می‌داد بیان اشتباه یک نفر، از صراحت کامل تا تلطیف، قابل رتبه‌بندی است:

(۱) جملات امری و صریح: کاپیتان ۳۰ درجه به راست بپیچید!
(۲) جمله الزامی: به نظر می‌رسد ما باید به سمت راست تغییر مسیر بدهیم.

(۳) جمله پیشنهادی: پیشنهاد می‌دهم تغییر مسیر دهیم.

(۴) پرسش: بهتر نیست تغییر مسیر دهیم؟

(۵) ترجیح: به نظر (این شاگرد) بهتر است تغییر مسیر دهیم.

(۶) اشاره: اگر تغییر مسیر ندهیم با طوفان روبه‌رو می‌شویم.

بررسی جعبه‌های سیاه پیدا شده در سقوط‌ها نشان می‌داد که در برخی از فرهنگ‌ها (مثل کره) کمک خلبان یا مهندس پرواز از جملات اشاره‌ای یا ترجیحی (که تلطیف واقعیت هستند) استفاده می‌کرده‌اند، اما در فرهنگ‌هایی که صراحت وجود داشته است و جملات امری یا الزامی بوده است، کم‌تر شاهد سقوط بوده‌ایم! به همین دلیل زمانی که خلبانان کم‌تجربه‌تر مسئول هدایت پرواز بوده‌اند، کم‌تر سوانح روی داده بود، چون سایرین با آن‌ها صراحت داشتند، اما این خلبانان کارآموزده‌تر و ارشدتر بودند که سقوط مردم را رقم می‌زدند!

مطالعات هلمریش (روان‌شناس) نشان داد، در یک مورد، حتی وقتی کمک خلبان‌ها می‌دانستند که خلبان دارد اشتباه می‌کند، آمادگی لازم برای در دست گرفتن پرواز را نداشتند. همگی به همین دلیل جان خود را در سقوط از دست دادند.

(۱) این فرهنگ است که موفقیت یا شکست را تعیین می‌کند؛ نه فن‌آوری و نه هواپیماهای مطمئن‌تر

(۲) رده‌ی پایین‌تر برای جلوگیری از سقوط و شکست بزرگ جمعی، هیچ چاره‌ای جز آن ندارد که به صراحت خطاب به رده‌ی بالا فریاد بزند: رفیق داری اشتباه می‌کنی!

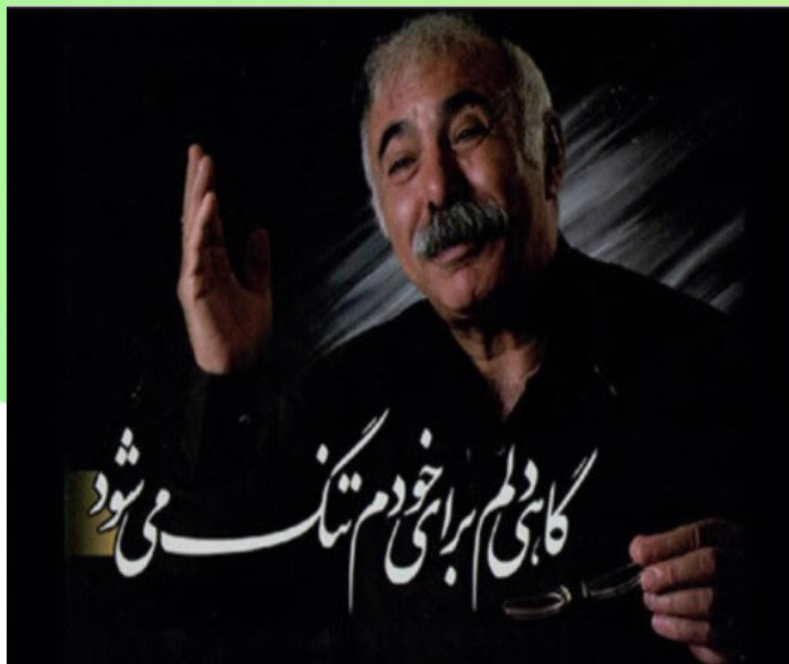
(۳) رده‌ی بالاتر باید بفهمد که تنها راه نجات دسته جمعی دادن این آزادی به زیردست است که اشتباه او را به صراحت بگوید. در یکی از پروازها کاپیتان در مقابل کمک‌خلبانی که به او تذکر داده بود که اشتباه کرده است، با پشت‌دست به دهانش زده بود. آن پرواز سقوط کرد و این آموخته‌ی ما از جعبه سیاه است!

(۴) خط هوایی کره نشان داد، گذار از این وضعیت تنها در صورت پذیرش واقعیت‌های فرهنگی و خودآگاهی جمعی امکان‌پذیر است. با انکار یک آسیب فرهنگی تنها امکان سقوط افزایش می‌یابد.



بیوگرافی محمدعلی بهمنی

گ. نجارزاده



❖ زندگینامه محمدعلی بهمنی

محمدعلی بهمنی (زاده ۲۷ فروردین ۱۳۲۱) شاعر و غزل‌سرای ایرانی، متولد دزفول است. وی دارای ۲ خواهر و ۵ برادر بزرگتر از خود است. وی دوران کودکی و نوجوانی را در تهران، کرج و بندرعباس گذراند. مادر او از نخستین دانش‌آموزان دانش آموخته‌ی زبان فرانسوی در ایران بود. مادر او به زبان عربی و فرانسه آشنا بود. وقتی همه‌ی بچه‌ها دوره‌ی جمع می‌شدند، مادرش یا شاهنامه‌خوانی می‌کرد یا از حافظ و سعدی می‌خواند. پدرش، او را به‌جای مدرسه، به چاپخانه فرستاد. ۱۰ ساله که بود در چاپخانه «تابان» سرگرم کار شد.

مجله «روشن فکر» را آن چاپخانه نشر می‌داد و مسئول صفحه‌ی «هفت تار چنگ» مجله، فریدون مشیری بود. مشیری اولین کسی بود که توانایی شعرگویی را در محمدعلی بهمنی، پیدا کرد و بهمنی اولین شعرش را در همان سن ۱۰ سالگی برای مادرش سرود و مجله‌ی «روشن فکر» در سال ۱۳۳۱ آن را چاپ کرد.

محمد علی بهمنی از سال ۱۳۴۵ همکاری خود را با رادیو آغاز کرد و برنامه صفحه شعر را با همکاری شبکه استانی خلیج فارس ارائه نمود. بهمنی در سال ۱۳۷۴ همکاری خود را با هفته‌نامه ندای هرمزگان آغاز می‌کند و صفحه‌ای تحت عنوان تنفس در هوای شعر را هر هفته در پیشگاه مشتاقان خود قرار می‌دهد.

او از سال ۱۳۵۲ ساکن بندرعباس شد و پس از پیروزی انقلاب، به تهران آمد و مجدداً به سال ۱۳۶۳ به بندرعباس عزیمت کرد. محمدعلی بهمنی مسئول چاپخانه دنیای چاپ بندرعباس و مدیر انتشارات «چی‌چی‌کا» (در گویش بندرعباسی به معنی قصه) در بندرعباس شد. اولین مجموعه محمدعلی بهمنی به نام «باغ لال» را انتشارات بامداد در سال ۱۳۵۱ منتشر کرد و در پی آن آثار بسیاری از وی به دست مخاطبانش رسید. دو مجموعه‌ی "گاهی دلم برای خودم تنگ می‌شود" و شاعر شنیدنی است از آثار بسیار مشهور در کارنامه‌ی بهمنی، به چاپ دهم نیز رسیده است. بهمنی سال ۱۳۷۸ غزل‌سرای نمونه کشور شد و سال ۱۳۸۵ در نخستین دوره‌ی جشنواره شعر فجر به اتفاق حسین منزوی برگزیده‌ی بخش شعر کلاسیک شد و هم در فهرست چهره‌های ماندگار شعر قرار گرفت.

ادبیاتی‌ها بهمنی را آغازگر شعر «گفتار» یا غزل «گفتار» می‌دانند و معتقدند با غزل‌های بهمنی دوره‌ی بازگشت به خویش در شعر اجتماعی پرشور و آرمان‌گرای دهه‌ی شصت آغاز شد؛ دهه‌ای که نسل جوان و جوینده‌اش با قلم و چکش سرگرم حکاکی چهره‌ی زمخت غزل اجتماعی بودند.

محمدعلی بهمنی در قالب‌های مختلف از کلاسیک، نیمایی و سپید به سرودن پرداخته است. اما وجه غالب شعرهای او، غزل است. عشق از جمله مضمون غزل‌های اوست. بسیاری بر این عقیده‌اند که غزل‌های او وام دار سبک و سیاق نیمایوشیچ است. آنچنان که خود او می‌گوید: جسمم غزل است اما روحم همه نیمایی است در آینه تلفیق این چهره تماشایی است.

❖ ازدواج محمد علی بهمنی

محمدعلی بهمنی سال‌ها پیش با صدیقه نیر قره گوزلو ازدواج کرده است. او می‌گوید من همه شعرهایم را برای همسرم می‌گویم چه آن‌جایی که به او اشاره کردم و چه جایی که اشاره نکرده باشم. خانومم مدیر انتشارات چی چی کا و ناشر بیشتر آثار من است.

❖ فرزندان محمد علی بهمنی

محمد علی بهمنی و همسرش دارای یک پسر و ۵ دختر به نام‌های بهمن، ترانک، ساده، آیه، غزل و واژه هستند.

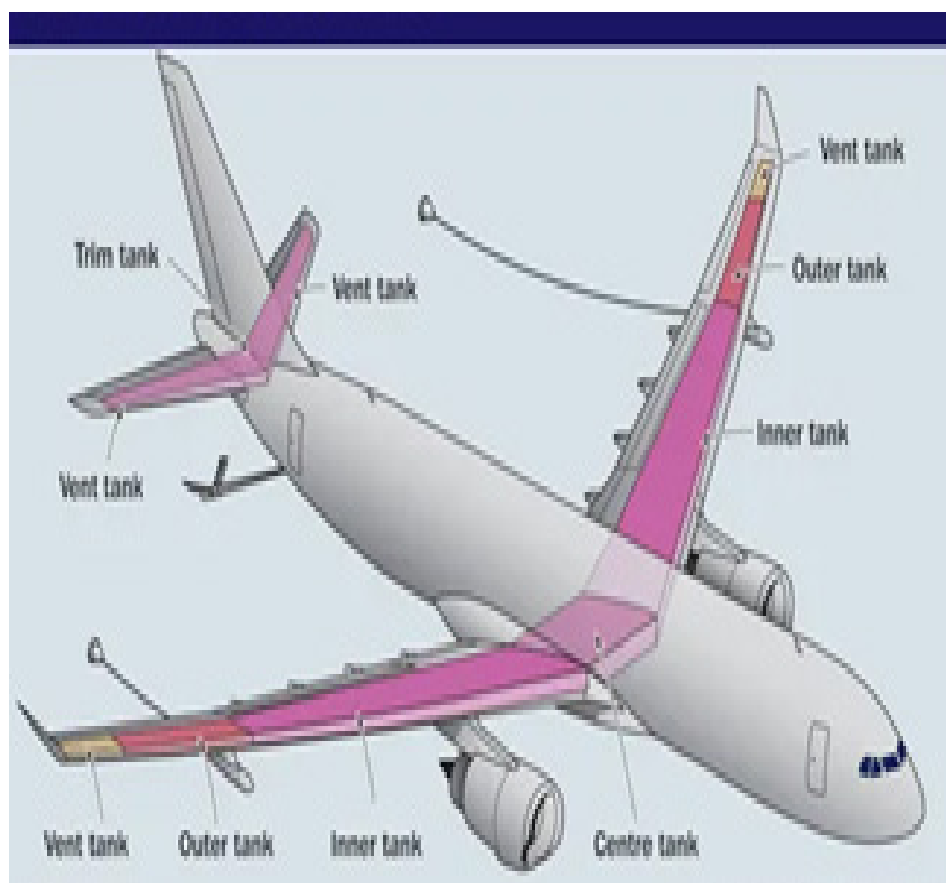
❖ آثار و کتاب‌های محمدعلی بهمنی

باغ لال
در بی‌وزنی
عامیانه‌ها
گیسو، کلاه، کفتر
گاهی دلم برای خودم تنگ می‌شود
شاعر شنیدنی است
همواره عشق
هوا دونفره هم که باشد در من جمعیتی است
یه حرف یه حرف حرفای من کتاب شد
من زنده‌ام هنوز غزل فکر می‌کنم
گزیده‌ای از پنج کتاب در یک کتاب
گزیده اشعار محمدعلی بهمنی
مجموعه اشعار
صبح زود یه قاصدک سوار باد خنک
عشق است
خیال که خیس نمی‌شود چتر برای چه؟
چشمه صبح
خوب‌ترین حادثه می‌دانمت
دوستت دارم
تنفس آزاد با محمدعلی بهمنی
جسمم غزل است؛ اما روحم همه نیمایی است
امانم بده
این خانه واژه‌های نسوز دارد
غزل زندگی کنیم

سرانجام محمد علی بهمنی شاعر و غزل‌سرای کشورمان در شامگاه نهم شهریور در پی عارضه مغزی در ۸۲ سالگی دار فانی را وداع گفت.



تجهیزات زمینی دیگری نباید مانع مسیر فرار احتمالی آن باشد. علی‌رغم اتصال محکم شلنگ تحویل و هواپیما، همیشه هنگام سوخت‌گیری، بخار سوخت در هوا وجود دارد. قبل از اتصال شلنگ سوخت به هواپیما، اپراتور زمینی باید هواپیما را با یک کابل الکتریکی به وسیله نقلیه تحویل سوخت و زمین متصل کند. این کار برای جلوگیری از اشتعال بخار سوخت توسط الکتریسیته ساکن انجام می‌شود. اگرچه ایرباس برای هواپیماهای خود نیازی به اتصال به زمین در هنگام سوخت‌گیری ندارد، اما بسیاری از مقررات محلی اتصال به زمین را برای تمام هواپیماها اجباری می‌کنند. همچنین سوخت‌گیری هواپیما هنگام رعد و برق باید فوراً متوقف شود. وقتی یک هواپیما پارک می‌شود، مأموران زمینی مانع‌هایی را جلو و پشت چرخ‌های آن قرار می‌دهند تا از حرکت آن جلوگیری کنند، اما در طول سوخت‌گیری، این مانع‌ها باید برداشته شوند زیرا سوختی که در یک هواپیمای مسافربری بزرگ بارگیری می‌شود، می‌تواند هزاران پوند وزن داشته باشد که یعنی وزن هواپیما را افزایش داده و باعث انبساط لاستیک‌های آن می‌گردد. وسایل نقلیه سوخت‌رسانی هواپیما مجهز به یک کلید ایمنی هستند که به‌طور خودکار بارگیری سوخت به هواپیما را متوقف می‌کند. برای اینکه وسیله نقلیه بتواند سوخت را به هواپیما تحویل دهد، مأمور زمینی باید کلید تحویل سوخت را فشرده نگه دارد تا اجازه انتقال سوخت از کامیون به هواپیما را بدهد. اگر فرد مسئول سوخت‌گیری هواپیما از هوش برود یا به دلیلی نتواند کلید تحویل را فشرده نگه دارد، تحویل سوخت فوراً متوقف خواهد شد.



بزرگترین نگرانی کارمندان خدمات زمینی، کشیده شدن به داخل موتور جت یا برخورد تصادفی با یک ملخ متحرک نیست، بلکه خطر آتش‌سوزی هنگام سوخت‌گیری هواپیماست، از این رو آن‌ها در حین سوخت‌گیری هواپیما باید از دستورالعمل‌های ایمنی سختگیرانه‌ای پیروی کنند. پیش از سوخت‌گیری بر اساس مسافت پرواز، تعداد مسافران و وزن چمدان‌ها و بار، به مأموران زمینی گفته می‌شود که چه مقدار سوخت باید در هواپیما بارگیری کنند. سوخت بیشتر ممکن است به سنگینی بیش از حد هواپیما و در نتیجه گاهی لغو یا جایگزینی هواپیما منجر گردد.

بسته به فرودگاه، هواپیماهای تجاری به دو روش مختلف سوخت‌گیری می‌شوند: با سیستم هیدرانت یا با تانکر سوخت‌گیری. فرودگاه‌های تجاری بزرگ از لوله‌های زیرزمینی استفاده می‌کنند که سوخت را مستقیماً از مخازن ذخیره به محوطه پارک هواپیما منتقل می‌کنند. سپس یک مأمور زمینی از یک وسیله نقلیه توزیع‌کننده هیدرانت با سکوی بالابر استفاده می‌کند که به شیرهای سوخت زیر بال هواپیما متصل می‌شود. فرودگاه‌های کوچک‌تر از تانکرهای سوخت‌گیری استفاده می‌کنند که مأموران زمینی آن‌ها را مستقیماً کنار هواپیما می‌برند تا مقدار سوخت مورد نیاز را تحویل دهند.

تانکر سوخت نسبت به سیستم هیدرانت انعطاف‌پذیری بیشتری دارد، زیرا می‌تواند به هواپیماهایی که در مکان‌های دورتر پارک شده‌اند سوخت‌رسانی کنند، اما از طرف دیگر تانکرهای سوخت‌رسانی به مراتب خطرناک‌تر هستند زیرا برخلاف سیستم‌های هیدرانت، تمام سوخت را در کامیون حمل می‌کنند که یعنی خطر آتش‌سوزی در محوطه.

فاصله ایمن از سوخت‌گیری می‌تواند متفاوت باشد، اما معمولاً حدود ۱۲ فوت از هواپیما و کامیون سوخت‌رسان است که درون آن سیگار کشیدن و استفاده از تلفن همراه و هرگونه دستگاه الکترونیکی دیگر ممنوع است. در طول فرآیند سوخت‌گیری، هیچ وسیله نقلیه‌ای نمی‌تواند وارد منطقه ایمنی شود و هر وسیله نقلیه‌ای که در آنجا بود باید موتور خود را خاموش کند. همچنین در حین سوخت‌گیری، خدمه پرواز هواپیما که در هواپیما هستند، نباید اقدام به راه‌اندازی رادار هواشناسی هواپیما یا ارسال امواج رادیویی با فرکانس بالا کرده و باید از خاموش بودن تمام چراغ‌های چشمک‌زن هواپیما اطمینان حاصل کنند.

اولین کاری که یک خدمه زمینی فرودگاه قبل از سوخت‌گیری هواپیما انجام می‌دهد قدم زدن اطراف وسیله نقلیه برای بررسی تمام Gauge ها (تجهیزات اندازه‌گیری)، شلنگ‌ها و اتصالاتی است که برای تحویل سوخت به هواپیما استفاده میشوند. وسیله نقلیه سوخت‌رسان باید طوری پارک شود که در صورت لزوم، مثل نشت سوخت یا آتش‌سوزی، بتواند به سرعت خارج شود، از این رو هرگز نباید رو به هواپیما پارک گردد و هیچ ماشین یا

گفتگو با جناب محمدجواد باقری مدیر اسبق ترمینال فرودگاه مهر آباد

کاری از م. مرادی

❖ چگونه شد که محمد جواد باقری آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

در سال ۵۷ از طریق آزمون استخدامی که برگزار شد، بنده در آزمون بانک و فرودگاه قبول شدم که بنابر علاقه شخصی، فرودگاه را انتخاب نمودم و شروع کار بنده ابتدا در اطلاعات پرواز سپس مرکز کامپیوتر و پس از ۱۰ سال در اداره امور ترمینال‌ها انجام وظیفه نمودم.

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

دو چیز در این کار به من انگیزه و انرژی می‌داد، خدمت به مردم و علاقه‌مندی به صنعت هوانوردی باعث می‌شد با عشق و علاقه در محل کار حاضر شوم.

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

کار در امور ترمینال‌ها واقعاً سخت و پرچالش است و من عاشقانه کار در امور ترمینال‌ها را دوست داشتم و اگر باز هم به عقب برگردیم همین شغل رو انتخاب می‌کنم.

❖ بهترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

بهترین خاطره در امور ترمینال‌ها بود، زمانی که لبخند رضایت مسافری رو می‌دیدم.

❖ بدترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

فوت چند همکار عزیزمان که با آن‌ها خاطرات زیادی داشتم، همچنین کنسلی یا تاخیر پروازها که موجب می‌شد مسافرین با نارضایتی ترمینال را ترک کنند.

❖ چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

از همکاران محترم خواهش می‌کنم با هم مهربان و صمیمی باشند چون خیلی وقت‌ها خیلی زود دیر می‌شود و فقط یک افسوس و ای کاش باقی می‌ماند.

مفاهیم مرتبط با رطوبت

رطوبت عامل بسیار مهمی در جو است که علاوه بر تاثیر بر دما و فشار و چگالی نقشی تعیین کننده در وقوع و نوع پدیده‌های بارشی دارد. مقدار رطوبت در برخی مناطق کره زمین (مانند اقیانوس‌ها) به ۴ درصد هم می‌رسد. بررسی رفتار رطوبت به‌ویژه در لایه‌های زیرین مستلزم آشنایی با برخی از مهم‌ترین پارامترهای مرتبط با آن است.

❖ آب ابر سرد

قطرات آب در حضور بلورهای یخ یا هسته‌های میعان در دمای انجماد مشخصی (صفر درجه سلسیوس) یخ می‌زنند. چنانچه هسته‌های میعان در محیط وجود نداشته باشد، یخ در دماهای زیر صفر هم همچنان به شکل مایع باقی می‌ماند که این قطرات به قطرات آب ابر سرد معروفند.

❖ اشکال مختلف قطرات آب در یک ابر همرفتی

همان‌گونه که در شکل دیده می‌شود دماهای مختلف درون ابر (به ویژه ابرهایی که رشد قائم زیاد دارند) ذرات متفاوتی به همراه دارند. در دماهای کمتر از منفی ۴۰ درجه سلسیوس فقط بلور یخ در دماهای بالای صفر فقط قطرات آب و در دماهای بین منفی ۴۰ درجه سلسیوس و صفر علاوه بر این دو (بلور یخ و قطره آب) قطرات آب ابر سرد نیز موجود است.

❖ اشباع

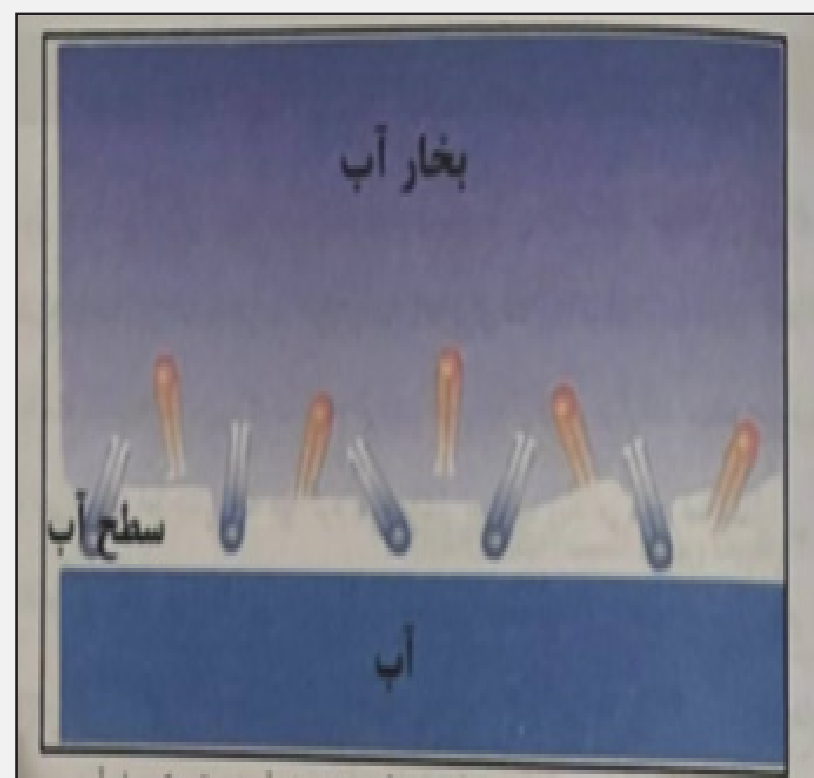
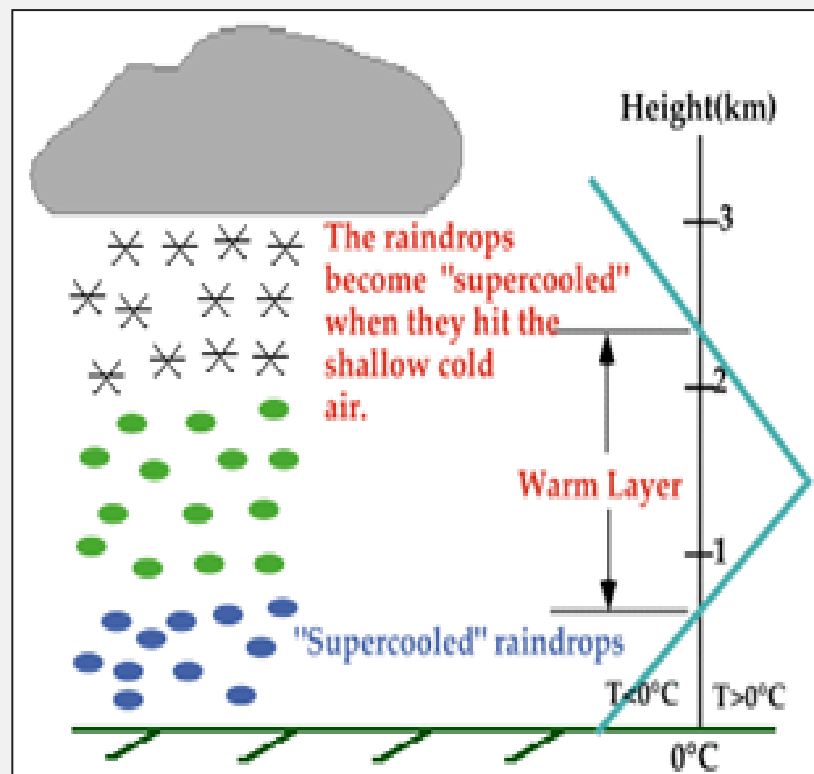
با اضافه شدن بخار آب به هوا به گونه‌ای که گنجایش دیگری برای ذخیره رطوبت نداشته باشد، حالت اشباع یا سیری ایجاد می‌شود. هوای گرم در مقایسه با هوای سرد گنجایش بیشتری برای نگهداری بخار آب دارد. اشباع می‌تواند در اثر سرمایش هوا ایجاد شود. اگر هوای اشباع سرد شود میعان رخ می‌دهد. اشباع به‌صورت بیشترین بخار آبی تعریف می‌شود که جو می‌تواند در یک دمای مفروض در خود نگه دارد.

❖ فشار بخار

جو مخلوطی از گازها است که هر کدام به صورت مجزا مسئول اعمال بخشی از فشار جو هستند. هنگامی که تمام فشارهای مجزا با یکدیگر جمع شوند فشار کلی جو تعیین می‌شود.

سطح برخورد مولکول‌های آب و بخار آب مولکول‌های آب در حال ترک سطح آب و بازگشت به آن هستند هنگامی که تعداد مولکول‌ها در هر دو جهت یکسان باشد حالت اشباع ایجاد شده است.

غ. فتاح



تأثیر آب و هوا بر طول باند برای نشست و برخاستن هواپیما (قسمت سوم)

ش. ناصح

❖ ایستگاه هواشناسی فرودگاه

در فرودگاه‌ها، واحدی که مسئول جمع‌آوری و پیش‌بینی اطلاعات هواشناسی است، ایستگاه هواشناسی فرودگاه نام دارد. این ایستگاه‌ها با استفاده از تجهیزات پیشرفته و دقیق، داده‌های مربوط به شرایط جوی را اندازه‌گیری و ثبت می‌کنند. اطلاعات جمع‌آوری شده شامل دما، فشار هوا، رطوبت، سرعت و جهت باد، و میزان بارش است.

❖ ابزارهای اصلی ایستگاه هواشناسی فرودگاه شامل:

دماسنج: برای اندازه‌گیری دمای هوا

فشارسنج: برای اندازه‌گیری فشار اتمسفر

نم‌سنج: برای اندازه‌گیری رطوبت

بادسنج: برای اندازه‌گیری سرعت و جهت باد

باران‌سنج: برای اندازه‌گیری میزان بارش

علاوه بر این، ایستگاه‌های هواشناسی فرودگاه ممکن است دارای تجهیزات خاصی مانند چکه‌سنج برای اندازه‌گیری قطره‌های بارش و دیدسنج برای تعیین بیشترین فاصله افقی که امکان رویت اشیاء در سطح زمین را دارا است، باشند. این اطلاعات برای خلبان‌ها در هنگام فرود بسیار حیاتی است.

❖ چگونگی اطلاع خلبان‌ها از شرایط هواشناسی

خلبان‌ها از طریق گزارش‌های هواشناسی که توسط ایستگاه‌های هواشناسی فرودگاه تهیه می‌شود، از شرایط جوی مطلع می‌شوند. این گزارش‌ها شامل اطلاعاتی مانند METAR و TAF هستند که به‌صورت کدگذاری شده، اطلاعات دقیقی از شرایط فعلی و پیش‌بینی‌های آب و هوایی را ارائه می‌دهند. خلبان‌ها قبل از پرواز و همچنین در طول پرواز به این اطلاعات دسترسی دارند و می‌توانند بر اساس آن‌ها تصمیمات مهمی را بگیرند.

❖ موارد مهم در ارتباط با آب و هوا و هوانوردی

دید افقی: برای تعیین امکان فرود یا برخاست ایمن ارتفاع کف ابر: که توسط دستگاهی به نام سیلومتر اندازه‌گیری می‌شود و برای تعیین امکان فرود ایمن حیاتی است. شرایط باد: که می‌تواند بر روی کنترل هواپیما و طول باند مورد نیاز برای برخاستن و نشست تأثیر بگذارد، این اطلاعات به خلبان‌ها کمک می‌کند تا برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای پروازهایشان داشته باشند و ایمنی را در شرایط مختلف آب و هوایی تضمین کنند.

❖ سیستم‌های هواشناسی هواپیما

هواپیماها مجهز به دستگاه‌های هواشناسی پیشرفته‌ای هستند که به آن‌ها کمک می‌کند تا شرایط جوی را در طول مسیر پرواز به دقت ارزیابی کنند. این دستگاه‌ها به خلبان‌ها اجازه می‌دهند تا از شرایط آب و هوایی پیش رو مطلع شوند و در صورت نیاز، تصمیمات لازم برای تغییر مسیر یا ارتفاع پرواز را اتخاذ کنند.

❖ دستگاه‌های هواشناسی متصل به هواپیما شامل:

رادارهای آب و هوایی: این رادارها تصاویر دو بعدی یا سه بعدی شرایط آب و هوایی پیش روی هواپیما را فراهم می‌کنند و به خلبان‌ها اجازه می‌دهند تا از وجود سیستم‌های بارشی یا تلاطم‌های هوایی آگاه شوند.

سنسورهای تلاطم: این سنسورها به خلبان‌ها کمک می‌کنند تا از وجود تلاطم‌های هوایی که می‌تواند برای هواپیما خطرناک باشد، مطلع شوند.

سامانه AMDAR: در صورت وجود این سیستم در اتاق خلبان، امکان ارسال لحظه به لحظه اطلاعات هواشناسی به ایستگاه‌های مرتبط وجود داشته و با کمک ابزار دیگری، دیتای هواشناسی مورد نیاز خلبان به‌صورت دیتا بر روی صفحه مانیتور مخصوص خود نمایش داده شود.



واکسیناسیون HPV



دکتر آ. عبدالحسینی

❖ سه نوع واکسن HPV انسانی موجود است:

- ۴- ظرفیتی (گارداسیل)
 - ۹- ظرفیتی (گارداسیل ۹)
 - ۲- ظرفیتی (سرواریکس)
- از سال ۲۰۱۶ فقط واکسن ۹ ظرفیتی در آمریکا موجود می باشد.

❖ منطق واکسیناسیون

پیشگیری از کنسر (eg Oropharyngeal, Vulvar) در زنان و مردان (Vaginal, Cervical, Penile, and Anal) توسط هر سه نوع واکسن واکسن های ۴ و ۹ ظرفیتی علیه زگیل های تناسلی هم می توانند جلوگیری کنند (Anogenital Warts) سود واکسیناسیون در زنان بسیار بیشتر از مردان است.

❖ واکسیناسیون در سنین ۲۶ و کمتر:

واکسن را در سن ۱۱ تا ۱۲ سالگی باید تزریق کرد ولی از ۹ سالگی هم می توان برای افراد ۱۳ تا ۲۶ سالگی که یا واکسن ها را کامل نزدند یا کلاً نزدند باز هم توصیه به تزریق واکسن می شود. بهترین زمان برای واکسیناسیون HPV قبل از شروع فعالیت های جنسی است.

❖ واکسیناسیون افراد بالای ۲۶ سال:

در اکثر این افراد توصیه به تزریق واکسن نمی شود، چون این افراد تا این زمان به احتمال زیاد با HPV اکسپوزر داشتند و واکسن کمکی به ایمنی نمی کند.

به استثنای موارد زیر:

- افرادی که قبلاً واکسینه نشده اند و احتمال اکسپوزرشون به HPV خیلی کم بوده (تا به حال رابطه جنسی نداشته اند)
- کارکنان سلامتی که مدام در معرض اکسپوزر بخار حاصل از اکسیژن جراحی و یا ابلیشن ضایعات HPV هستند.

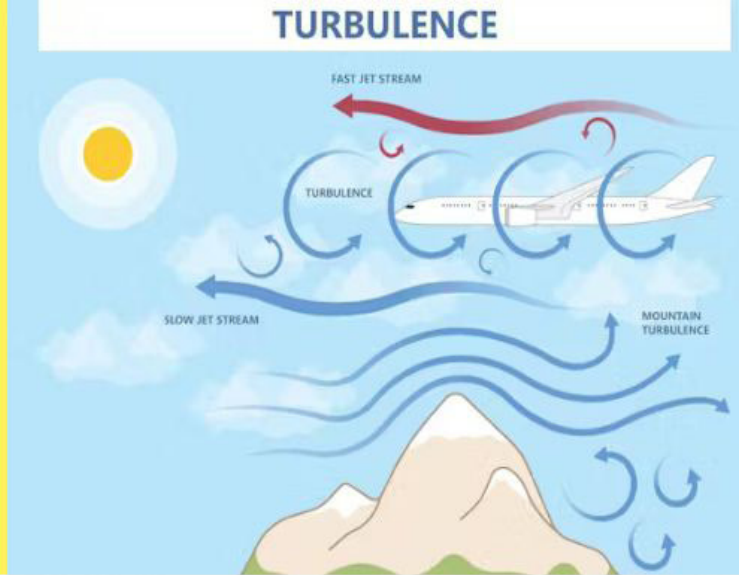
زمان بندی:

- برای افراد زیر ۱۵ سال توصیه می شود به جای سه دوز، دو دوز با فاصله شش ماه تزریق شود.
- برای افراد ۱۵ سال و بیشتر توصیه می شود در سه دوز به صورت ۰/۱.۶ تزریق شود.
- افراد Immunocompromised در هر سنی باید سه دوز بزنند.
- واکسیناسیون طی بارداری اصولاً توصیه نمی شود.
- واکسن HPV درمان بیماری های ناشی از آن نیست!
- تزریق واکسن، تغییری در روند غربالگری سرطان سروکس ایجاد نمی کند و برای همه یکسان است.

انواع توربولانس

م. احمدیان

توربولانس‌ها از لحاظ شدت به سه دسته Light، Medium،Heavy تقسیم می‌شوند که ما از توضیح آن‌ها اجتناب می‌کنیم و به لحاظ Type آن‌ها را در نظر می‌گیریم. از این دیدگاه توربولانس‌های CAT، MWT، TNT و LLT را توضیح می‌دهیم.



۱-CAT:

توربولانس‌های هوای صاف (Clear Air Turbulence) از ۲۷ هزار پایی به بالا گزارش شده است. در واقع این توربولانس که مخصوص لایه‌های بالای جو است برای مرکز کنترل ترافیک هوایی (ACC) دارای اهمیت فراوان می‌باشد. همچنین CAT که گاه با ابرهای سیروس همراه است و چون برای خلبان‌ها غیره منتظره می‌باشد، از انواع خطرناک توربولانس به شمار می‌رود.

علل به وجود آمدن CAT:

امواج گرانش، تغییرات سمت و سرعت باد، Jet Stream های بیش از ۹۰ نات و ابرهای سیروس
۲ - MWT:

توربولانس امواج کوهستان (Mountain Wave Turbulence) در اثر وزش باد بیش از ۶۰ نات به قله‌ی کوه‌های حدود ۱۵ تا ۱۷ هزار پا به وجود می‌آیند. گاه این وزش باعث تشکیل ابرهای عدسی شکل یا Lenticular در قله می‌شوند که در این صورت بی‌شک MWT داریم. همچنین این وزش گاه باعث به وجود آمدن EDDY در دامنه کوه می‌شوند که برای پروازهای آن منطقه ایجاد توربولانس می‌کند.
۳ - TNT:

توربولانس نزدیک توفان تندری (Turbulence Near Thunderstorm) در اطراف CB می‌باشد. در واقع همه اتفاقاتی که نزدیک ابر CB رخ می‌دهد را Thunderstorm می‌گوییم و توربولانس زیر، بالا، و اطراف CB را TNT می‌خوانیم که خطرناک‌ترین نوع توربولانس می‌باشد.
۴ - LLT:

توربولانس لایه‌های پایین (Low Level Turbulence) بیشتر برای کار فرودگاهی یعنی Approach و Tower مهم است. دو نوع Wet و Dry را به آن نسبت می‌دهند که نوع Wet در زمان بارندگی گزارش می‌شود. این توربولانس در صورت گزارش شدن توسط هواپیما به مراقبت پرواز باید به مرکز پیش‌بینی هواشناسی و همچنین دیگر هواپیماهای مرتبط گزارش شود.

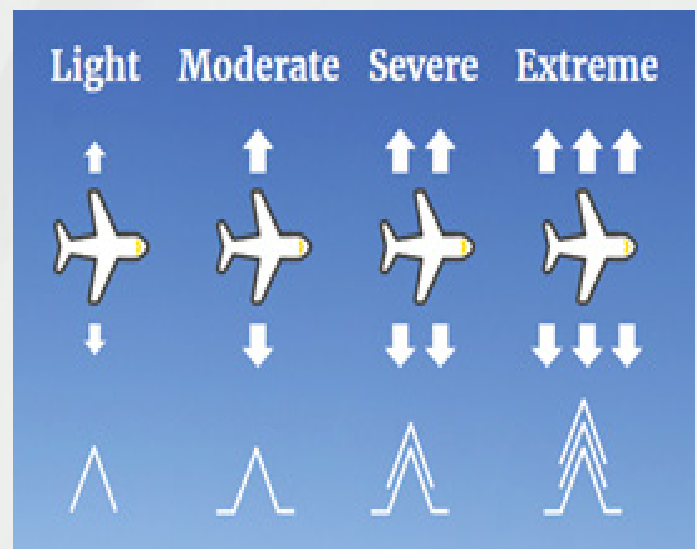
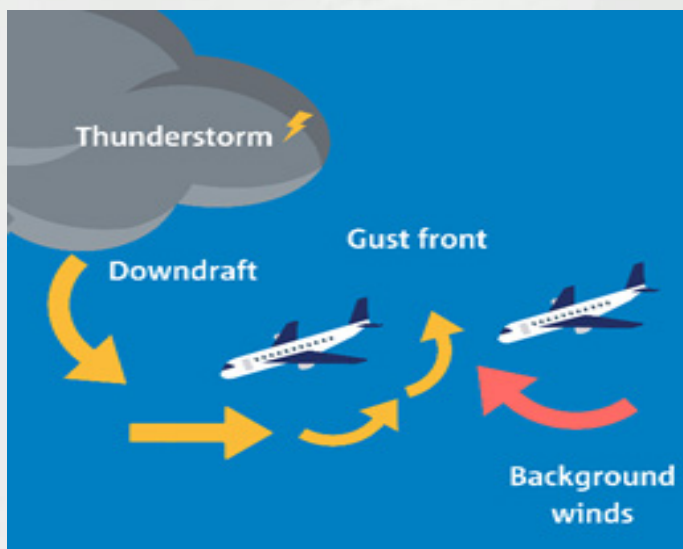
❖ باد قیچی (Wind Shear)

که به صورت تغییرات ناگهانی سرعت و جهت باد تعریف می‌شود، در لایه‌های پایین نوعی LLT است. وقتی Wind Shear به زمین (باند) برخورد می‌نماید MB ایجاد می‌نماید.
MB دو نوع است:

الف MB=MICRO BURST

خرد انفجار حداکثر ۵ دقیقه عمر دارد و ۳ تا ۵ کیلومتر را فرا می‌گیرد.
ب MB=MACRO BURST

کلان انفجار بیش از ۷ دقیقه عمر دارد و ۵ تا ۸ کیلومتر را فرا می‌گیرد.





بخش دوم از کتاب "اصل گرایی" نوشته گرگ مک کیون

ا. ر. طهماسبی و م. مرادی

❖ مزایای خارج از دسترس بودن

برای این که بتوانیم محدود چیزهای حیاتی را از میان انبوه چیزهای کم‌اهمیت تشخیص دهیم، به فضایی برای فرار کردن از مشغله‌ها نیاز داریم. متأسفانه، در این عصر کمبود زمان، این فضا را نه از روی غفلت، بلکه فقط آگاهانه به‌دست می‌آوریم. یکی از رهبرانی که با او کار می‌کردم اذعان کرد که پنج سال بیشتر از آن‌چه قرار بود در شرکتی مانده است. چرا؟ زیرا چنان در آن شرکت گرفتار بود که برای تصمیم‌گیری درباره‌ی ماندن یا نماندن، زمان نداشت. درخواست‌های هر روز آنقدر زیاد بود که باعث می‌شد واقعا برای تأمل کردن و دیدن چشم‌انداز آینده وقتی نداشته باشد.

❖ فضایی برای طراحی

ابرای داشتن تمرکز باید تمرکز را در اولویت قرار دهیم. وقتی می‌گوییم تمرکز، منظورم صرفاً این نیست که سوال یا احتمالی را انتخاب و با وسواس درباره‌اش فکر کنیم. منظور خلق فضایی برای بررسی یک‌صد سوال و احتمال است. فرد اصل‌گرا مثل چشمانمان تمرکز می‌کند؛ یعنی نه با چشم دوختن به چیزی، بلکه با تنظیم و تطبیق مداوم چشمان با میدان دید.

❖ فضایی برای تمرکز

نیوتن، در عصر شهرتش، در پاسخ به اینکه چگونه قانون گرایش را کشف کرده است، پاسخ داد: «با فکر کردن مداوم به آن» و این چیزی بود که به آن فکر می‌کرد، پیوسته به آن فکر می‌کرد، یعنی فقط یا تقریباً فقط به آن فکر می‌کرد. هرچه اوضاع بهم ریخته‌تر شود، بیشتر نیاز داریم فضایی آرام را برای تعمق ایجاد کنیم تا بتوانیم در آن به تمرکز واقعی برسیم.

❖ فضایی برای خواندن

می‌توانیم از مثال بیل گیتس بیشتر الهام بگیریم که مشهور است همواره هفته‌ای را تعطیل می‌کند تا به جای وظایف روزانه‌اش در ماکروسافت، فقط به خواندن و فکر کردن بپردازد. در آن یک هفته جز خواندن مقاله و کتاب، مطالعه فناوری و فکر کردن درباره‌ی تصویری کلان کاری نکند. اگر کنار گذاشتن یک هفته‌ی کامل خیلی زیاد یا غیرممکن به‌نظر می‌رسد، راه‌هایی هست تا کمی از «هفته تفکر» را در هر روز بگنجانید. یکی از روش‌هایی که سودمند می‌دانم بیست دقیقه مطالعه ادبیات کلاسیک در اول صبح است (نه وبلاگ، یا روزنامه یا یکی از جدیدترین رمان‌های آبکی). این روش روزم را متمرکز می‌کند. چه دو ساعت در روز وقت بگذارید یا دو هفته در سال یا حتی پنج دقیقه در اول هر روز، مهم است که برای فرار از زندگی پر مشغله‌تان فضایی ایجاد کنید.

❖ چیزهایی را که واقعا اهمیت دارند

ببینید

مدرس، کلاس، روزنامه‌نگاری تقریباً مثل هر روزنامه‌نگار دیگری اولین روز کلاس را با توضیح مفهوم «لید» آغاز کرد. توضیح داد که لید حاوی چرا، چه چیز، چه وقت و چه کسی مقاله است. لید، حاوی اطلاعات مهمی است. او با ارائه‌ی موضوعاتی درباره‌ی خبر شروع کرد: «کنث پیترز، مدیر دبیرستان بورلی هیلز، امروز اعلام کرد پنجشنبه‌ی آینده کل معلمان مدرسه به ساکرامنتو سفر خواهند کرد تا در گردهمایی روش‌های جدید تدریس حاضر شوند...». دانش‌آموزان، در تلاش برای عقب نماندن از معلم به سرعت با ماشین تحریرهایشان کار می‌کردند. سپس لیدهایی را که به سرعت نوشته بودند به او دادند و مدرس بعد از مرور لیدها گفت همگی اشتباه کرده‌اند. لید خبر این بود: «هفته‌ی بعد مدرسه تعطیل است». روزنامه‌نگاری فقط روی برگرداندن موضوعات متمرکز نیست، بلکه گرفتن نکته‌ی اصلی هم مد نظر است. دانستن چه کسی، چه چیزی، چه وقت و کجا کافی نبود؛ باید منظور خبر و علت اهمیت داشتنش را بفهمیم.

❖ تصویر کلان

در ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲، پرواز ۴۰۱ هواپیمایی ایسترن به اورگلید فلوریدا سقوط کرد و بیش از یک‌صد مسافر کشته شدند. این اولین سقوط یک هواپیمای پهن‌پیکر و یکی از بدترین حوادث سقوط هواپیما در تاریخ آمریکا بود. بعدها، کارآگاهان با کشف کارکرد بی‌نقص تمام قطعات حیاتی، شوکه شدند. پس مشکل کجا بود؟ هواپیما در حال آماده شدن برای فرود بود که کمک خلبان، متوجه شد چراغ سبزی که باز شدن چرخ جلو را نشان می‌دهد، روشن نشده است. با این حال، چرخ جلویی باز شده و مشکل از چراغ نشانگر بود. افسران بیش از حد تمرکزشان را به چراغ معطوف کرده بودند و آن‌قدر متوجه غیرفعال شدن پرواز خودکار نشدند که دیگر کار از کار گذشته بود. به عبارت دیگر، چرخ جلو هواپیما علت فاجعه نبود. علت غفلت خدمه از مشکلی بزرگ‌تر، یعنی ارتفاع هواپیما بود.

❖ فیلتر کردن اطلاعات جذاب

به لحاظ غریزی، می‌دانیم که نمی‌توانیم تک‌تک اطلاعاتی را بررسی کنیم که در زندگی‌مان به آن‌ها برخورد می‌کنیم. تشخیص این‌که بررسی کدام اطلاعات ضروری است، مستلزم نظم در چگونگی کاوش و فیلتر همه‌ی حقایق، گزینه‌ها و نظرهای ضد و نقیض است که همیشه برای جلب توجه‌مان در رقابت‌اند. اصل‌گرایان، مشاهده‌گران و شنوندگان قدرتمندی‌اند. دانستن واقعیت موازنه‌ها به معنای آن است که توجه به همه چیز ممکن نیست و اصل‌گرایان، آگاهانه چیزهایی را می‌شنوند که به صراحت عنوان نمی‌شوند. فرع‌گرایان هم گوش می‌دهند. ولی در حالی گوش می‌دهند که برای گفتن چیزی آماده می‌شوند. اطلاعات مزاحم بی‌ربط، از موضوع اصلی منحرفشان می‌کند. بیش از حد روی جزئیات کم‌اهمیت تمرکز می‌کنند. بلندترین صداها را می‌شنوند، ولی پیام‌های اشتباهی دریافت می‌کنند.

❖ دفترچه خاطرات داشته باشید

روزنامه‌نگار، در معنای اصلی خود، کسی است که یادداشت روزانه می‌نویسد. از این رو برای این‌که روزنامه‌نگار زندگی خودمان شویم، یکی از بدیهی‌ترین و در عین حال قدرتمندترین راه‌ها داشتن دفترچه خاطراتی برای خودمان است. ما انسان‌ها مخلوقات فراموشکاری هستیم. دفترچه خاطرات را دستگاه ذخیره‌سازی در نظر بگیرید که برای هارد دیسک معیوب مغزمان نسخه‌ی پشتیبان تهیه می‌کند. اصل کمتر ولی بهتر را در دفترچه خاطراتتان اعمال کنید.

❖ چشمتان را برای دیدن جزئیات

غیرطبیعی یا غیرمعمولی باز نگه دارید
پیدا کردن لید و شناسایی اطلاعات ضروری، مهارت‌هایی اکتسابی‌اند. درک اصل داستان، مستلزم درک عمیق موضوع، بستر آن، همخوانی آن با تصویرکلان و رابطه‌ی آن با حوزه‌های مختلف است.

"Pilot" Table (No. 09)

PILOT

Note: Words are hidden in all directions including backwards and diagonally.

O	R	Q	K	E	C	K	J	U	W	M	B	T	Z	E	K	P	X	G	K
P	C	R	N	I	A	T	P	A	C	R	E	O	C	A	A	E	T	J	Q
T	E	C	A	R	I	S	K	Y	C	B	K	T	S	O	H	L	H	Z	T
S	O	P	U	K	Y	Z	F	I	G	K	R	Z	I	S	N	O	V	E	V
F	K	U	M	P	U	N	I	F	O	R	M	E	J	P	Y	T	C	M	H
M	E	I	R	R	A	Q	T	R	A	I	N	I	N	G	K	H	R	A	H
I	A	N	L	I	V	T	H	B	E	N	D	H	J	A	N	C	T	O	D
L	U	K	G	L	S	J	I	R	V	X	O	G	K	O	L	R	O	M	L
I	G	M	S	I	O	M	U	O	A	E	D	I	L	K	O	P	Y	C	O
T	F	N	I	U	N	T	I	U	N	A	H	O	S	P	G	V	R	L	C
A	U	F	R	S	N	E	Z	F	C	G	G	I	R	S	P	B	T	I	Z
R	Y	N	O	E	S	F	U	O	Y	Y	S	I	C	O	E	S	P	V	A
Y	E	J	V	E	S	I	M	A	E	M	A	M	X	L	H	F	N	S	G
Y	Q	D	J	P	K	M	O	L	A	N	D	I	N	G	E	F	O	G	F
I	A	M	E	E	E	A	A	N	G	B	D	W	N	S	R	L	I	R	Q
L	B	E	W	R	T	O	T	Q	N	L	N	I	W	W	P	I	T	T	P
C	D	L	C	Q	I	W	R	O	I	I	C	I	Q	C	W	G	A	Y	H
Z	N	I	M	S	A	N	O	F	Y	Q	X	A	B	V	E	H	I	V	D
N	A	S	B	E	T	Y	H	A	L	J	U	C	X	A	R	T	V	H	B
L	K	Y	X	B	Y	X	P	C	F	N	E	U	Z	Z	C	H	A	T	O

- Sky
- Tourism
- Military
- Uniform
- Profession
- Captain
- Crew
- Technology
- Speed
- Jet
- Engine
- Skill
- Cabin
- Flight
- Flying



Vehicle	Occupation	Control
Airplane	Pilot	Commercial
Adventure	Mission	Cockpit
Training	Landing	Airport
Aviation	Takeoff	Journey

گزارش تصویری از حضور نمایندگان مجمع عمومی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در برج مراقبت پرواز فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



فرودگاه مهرآباد در استقبال از زائرین اربعین

