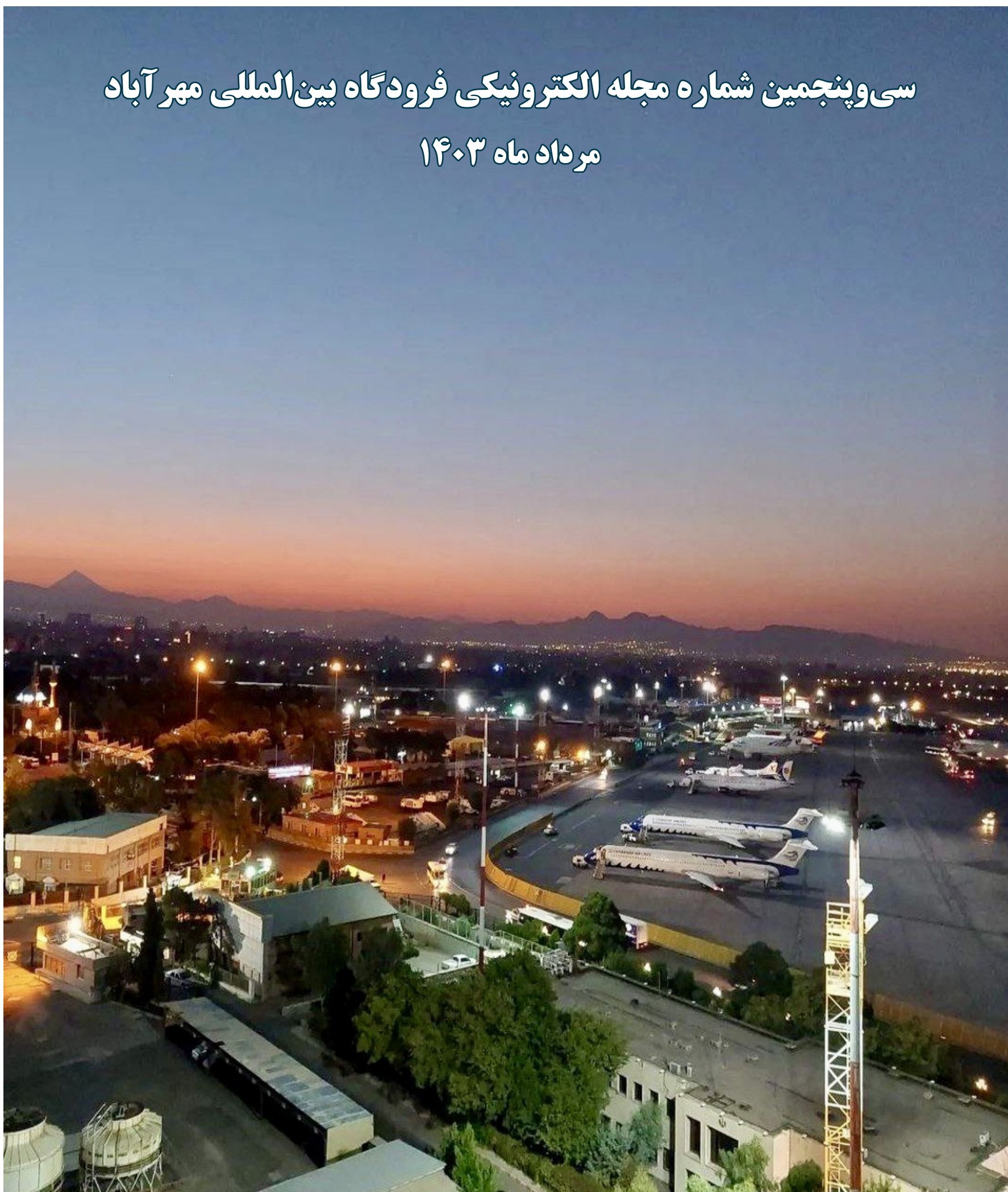


MHRABADHA

سی و پنجمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهر آباد
مرداد ماه ۱۴۰۳



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: س. طلایی، آ. 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..... مهم ترین عضو بدن
- ۴..... کم مصرف ترین هواپیماهای جهان
- ۵..... یعقوب لیث
- ۶..... سندرم تونل میچ دست - تونل کارپال
- ۷..... تغییرات حالت آب
- ۸..... نگاهی به گونه نثر فارسی از ابتدا تا امروز
- ۹..... تاثیر آب و هوا بر طول باند برای نشستن و برخاستن هواپیما- قسمت دوم
- ۱۰..... گفتگو با جناب سید مجید موسوی
- ۱۱..... گزیده کتاب "اصل گرایی"
- ۱۲..... جواب جدول شماره ۸
- ۱۳..... گزارش تصویری از ۵۸^{امین} کارگاه آموزشی با عنوان "سیستم های ناوبری نوین هوایی"



سخن رهبری



رژیم صهیونی جنایتکار و تروریست، میهمان عزیز ما شهید همنیه را در خانه‌ی
ما به شهادت رسانید و ما را داغدار کرد، ولی زمینه‌ی مجازاتی سخت برای خود
رانیز فراهم ساخت... مادر این حادثه‌ی تلخ و سخت که در حریم جمهوری
اسلامی اتفاق افتاده است، خونخواهی او را وظیفه‌ی خود می‌دانیم.

سخن سردبیر



انتخابات چهاردهمین دوره ریاست جمهوری با شور و شوق خاص ایرانی‌ها برگزار شد و در روز ۱۶ تیرماه ۱۴۰۳، با معرفی رئیس‌جمهور منتخب مردم ایران اسلامی، کم‌کم مهرآبادی‌ها بایست آماده میزبانی مهمانان عالی‌رتبه خارجی شرکت‌کننده در مراسم تحلیف رئیس‌جمهور منتخب می‌شدند.

روز نهم مردادماه؛ روز برگزاری مراسم تحلیف چهاردهمین دوره ریاست جمهوری، جمهوری اسلامی ایران روز خاص دیگری شد در تقویم مهرآباد و مهرآبادی‌ها... بیش از ۳۰ هیأت عالی‌رتبه خارجی که با پروازهای خاص خود وارد ایران اسلامی و پایتخت کشور عزیزمان شدند، مهمان مهرآبادی‌ها بودند. روسای جمهور، نخست‌وزیران، وزاری خارجه، وزاری اقتصاد، هیأت‌های عالی‌رتبه چندین کشور پای در پایتخت کشور ایستادگی و ایثار، مهر و مهربانی نهادند و اولین میزبان ایشان مهرآبادی‌ها بودند.

بلند همتاتی که در تمام اتفاقات خوب و بد کشور، مردانه ایستاده‌اند تا نقش‌آفرینی بی‌بدیل خود را انجام دهند و این بار نیز میزبانی زبان‌زد ایرانیان را به رخ جهانیان کشاندند.

خداقوت همکاران ارجمند و دست‌میزاد چون همیشه

با احترام
سردبیر

مهم‌ترین عضو بدن!

مادرم همیشه از من می‌پرسید: «مهم‌ترین عضو بدنت چیست؟» طی سال‌های متمادی، با توجه به دیدگاه و شناختی که از دنیای پیرامونم کسب می‌کردم، پاسخی را حدس می‌زدم و با خودم فکر می‌کردم که باید پاسخ صحیح باشد. وقتی کوچک‌تر بودم، با خودم فکر کردم که صدا و اصوات برای ما انسان‌ها بسیار اهمیت دارند، بنابراین در پاسخ سوال مادرم می‌گفتم: «مادر، گوش‌هایم». او گفت: «نه، خیلی از مردم ناشنوا هستند. اما تو در این مورد باز هم فکر کن، چون من باز هم از تو سوال خواهم کرد».

چندین سال سپری شد تا او بار دیگر سوالش را تکرار کند. من که بارها در این مورد فکر کرده بودم، به‌نظر خودم، پاسخ صحیح را در ذهن داشتم. برای همین، در پاسخش گفتم: «مادر، قدرت بینایی برای هر انسانی بسیار اهمیت دارد. پس فکر می‌کنم چشم‌ها مهم‌ترین عضو بدن هستند».

او نگاهی به من انداخت و گفت: «تو خیلی چیزها یاد گرفته‌ای، اما پاسخ صحیح این نیست، چرا که خیلی از آدم‌ها نابینا هستند». من که مات و مبهوت مانده بودم، برای یافتن پاسخ صحیح به تکاپو افتادم. چند سال دیگر هم سپری شد. مادرم بارها و بارها این سوال را تکرار کرد و هر بار پس از شنیدن جوابم می‌گفت: «نه، این نیست. اما تو با گذشت هر سال عاقل‌تر می‌شوی، دخترم».

سال قبل پدربزرگم از دنیا رفت. همه غمگین و دل‌شکسته شدند. همه در غم از دست رفتنش گریستند، حتی پدرم گریه می‌کرد. من آن روز به خصوص را به یاد می‌آورم که برای دومین بار در زندگی‌ام، گریه پدرم را دیدم. وقتی نوبت آخرین وداع با پدر بزرگ رسید، مادرم نگاهی به من انداخت و پرسید: «عزیزم، آیا تا به حال دریافته‌ای که مهم‌ترین عضو بدن چیست؟»

از طرح سوالی، آن هم در چنان لحظاتی، بهت زده شدم. همیشه با خودم فکر می‌کردم که این، یک بازی بین ما است. او سردرگمی را در چهره‌ام تشخیص داد و گفت: «این سوال خیلی مهم است. پاسخ آن به تو نشان می‌دهد که آیا یک زندگی واقعی داشته‌ای یا نه. برای هر عضوی که قبلاً در پاسخ من گفتم، جواب دادم که غلط است و برایشان یک نمونه هم به‌عنوان دلیل آوردم. اما امروز، روزی است که لازم است این درس زندگی را بیاموزی».

او نگاهی به من انداخت که تنها از عهده یک مادر بر می‌آید. من نیز به چشمان پر از اشکش چشم دوخته بودم. او گفت: «عزیزم، **مهم‌ترین عضو بدنت، شانه‌هایت هستند**». پرسیدم: «به‌خاطر این که سرم را نگه می‌دارند؟» جواب داد: «نه، از این جهت که تو می‌توانی سر یک دوست یا یک عزیز را، در حالی که او گریه می‌کند، روی آن نگه داری».

عزیزم، گاهی اوقات در زندگی همه ما انسان‌ها، لحظاتی فرا می‌رسد که به شانه‌ای برای گریستن نیاز پیدا می‌کنیم. من دعا می‌کنم که تو به حد کافی عشق و دوستانی داشته باشی، که در وقت لازم، سرت را روی شانه‌هایشان بگذاری و گریه کنی».

از آن به بعد، دانستم که **مهم‌ترین عضو بدن انسان، یک عضو خودخواه نیست. بلکه عضو دلسوزی برای خالی شدن دردهای دیگران بر روی خودش است**.

مردم گفته‌هایت را فراموش خواهند کرد، مردم اعمالت را فراموش خواهند کرد، اما آن‌ها هرگز احساسی را که به واسطه تو به آن دست یافته‌اند، از یاد نخواهند برد، خوب یا بد...



کم مصرف ترین هواپیماهای جهان

م. احمدیان



بهره‌وری سوخت، یکی از جنبه‌های حیاتی صنعت هوانوردی است که شامل طیف گسترده‌ای از شیوه‌ها و فناوری‌ها با هدف کاهش مصرف سوخت و به حداقل رساندن اثرات زیست محیطی سفرهای هوایی است. با افزایش نگرانی‌ها در مورد تغییرات آب و هوایی و نیاز به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، بهبود بهره‌وری سوخت به اولویت اصلی خطوط هوایی در سراسر جهان تبدیل شده است. بهره‌وری سوخت یکی از نگرانی‌های اصلی برای خطوط هوایی است، زیرا قیمت سوخت می‌تواند حجم زیادی از هزینه‌های عملیاتی را به خود اختصاص دهد. خطوط هوایی، پیوسته به دنبال راه کارهایی برای کاهش مصرف سوخت و بهبود کارایی سوخت ناوگان خود هستند. در اینجا برخی از ۶ شرکت هواپیمایی کم‌مصرف برتر آورده شده است.

❖ هواپیمای بوئینگ ۷۸۷ دریم لاینر

بوئینگ ۷۸۷ به دلیل ساختار کامپوزیتی سبک وزن، آیرودینامیک پیشرفته و موتورهای کارآمد، به خاطر بهره‌وری سوخت، معروف است. در مقایسه با هواپیماهای نسل قبلی، صرفه جویی قابل توجهی در مصرف سوخت ارائه می‌دهد. این هواپیما می‌تواند تا ۷۶۳۵ مایل (۱۴۱۴۰ کیلومتر) پرواز و حدود ۲۰ درصد به طور موثرتری از سوخت استفاده کند.

❖ هواپیمای ایرباس A۳۵۰ XWB

یکی دیگر از هواپیماهای کم‌مصرف، ایرباس A۳۵۰ XWB (بدنه بسیار عریض) است. در این هواپیما آیرودینامیک، مواد سبک وزن و موتورهای کم‌مصرف بهبود بخشیده شده‌اند که منجر به مصرف سوخت و آلایندگی کمتر می‌شود. این هواپیما دارای برد ۸۰۰۰ مایل (۱۴۸۱۶ کیلومتر) است و می‌تواند تا ۱۷ ساعت بدون سوخت‌گیری پرواز کند.

❖ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ MAX

نسبت به هواپیمای بوئینگ ۷۳۷NG، پیشرفت‌های قابل توجهی در مصرف سوخت دارد، علی‌رغم اینکه در سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ برای ارتقای ایمنی زمین گیر شد. این‌ها شامل افزایش بال‌ها، آیرودینامیک پیچیده و موتورهای بهتر است. بر اساس بهبودهای صورت گرفته، می‌توان تخمین زد که بوئینگ ۷۳۷MAX می‌تواند تقریباً ۶ تا ۷ ساعت بدون نیاز به سوخت‌گیری پرواز کند.

❖ هواپیمای ایرباس A۳۲۰neo

ایرباس A۳۲۰neo (با گزینه موتور جدید) یک نوع بهبود یافته از سری معروف هواپیماهای A۳۲۰ است. این هواپیما دارای موتورهای کم‌مصرف‌تر، آیرودینامیک بهتر و مواد سبک‌تر است که در نتیجه مصرف سوخت کمتری نسبت به مدل‌های قبلی دارد و می‌تواند تا ۳۶۵۰ مایل (۶۷۶۰ کیلومتر) مسافت را تا ۶ ساعت بدون سوخت‌گیری پرواز کند.

❖ هواپیمای برزیلی امبرایر Embraer E۲ Series

هواپیماهای سری Embraer E۲ که شامل E۲-۱۹۰، E۲-۱۷۵ و E۲-۱۹۵ است، برای بهینه‌سازی سوخت ساخته شده‌اند. این هواپیماهای منطقه‌ای Regional، آیرودینامیک برتر، موتورهای کارآمد و سامانه‌های بهتری دارند که به کاهش مصرف سوخت و آلایندگی کمک می‌کنند و قادرند تا ۳۴۰۰ مایل (۶۲۹۷ کیلومتر) مسافت را تا ۶ ساعت بدون سوخت‌گیری پرواز کنند.

❖ هواپیمای بمباردیر سری سی Bombardier C-Series اکنون (Airbus A۳۲۰)

هواپیمای Bombardier C-Series یک جت منطقه‌ای دو موتوره است که اکنون با نام ایرباس A۳۲۰ شناخته می‌شود. این هواپیما از آئروپودینامیک پیشرفته، مواد سبک وزن و موتورهای کم‌مصرف استفاده می‌کند که آن را به یکی از کم‌مصرف‌ترین جایگزین‌ها در کلاس خود تبدیل کرده است. انواع هواپیماهای بمباردیر CS۱۰۰ و CS۳۰۰ به ترتیب حداکثر برد ۳۴۰۰ (۶۲۹۷ کیلومتر) و ۳۲۰۰ مایل (۵۹۲۶ کیلومتر) را دارند و می‌توانند ۵ تا ۶ ساعت بدون سوخت‌گیری پرواز کنند.

بسیار مهم است که به خاطر داشته باشید که مصرف سوخت دقیق هواپیما بسته به پیکربندی، مسافت، بار و عملیات خطوط هوایی می‌تواند متفاوت باشد.



يعقوب لیث

س. طلائی

يعقوب لیث، کسی که زبان فارسی را از مرگ حتمی نجات داد...

يعقوب لیث صفاری یکی از پادشاهان ایرانی است که پس از زوال و نابودی سلسله ی ساسانی، حکومت صفاری را در سیستان پایه‌گذاری کرد.

يعقوب لیث صفاری در روستای قرنین سیستان به دنیا آمد. نام اصلی يعقوب لیث، رادمان پسر ماهک بود. پدر او در حرفه ی مسگری فعالیت می‌کرد، به همین دلیل خانواده ی او را با عنوان لیث صفار می‌شناختند. خصوصیات و از خود گذشتگی‌های منحصر به فرد يعقوب لیث موجب شد تا یاران او را به‌عنوان سردار جنگ منتخب کنند. يعقوب لیث اولین کسی بود که زبان فارسی را احیا کرد.

زمانی که حکومت ساسانی متزلزل شد، زبان عربی در جایگاه زبان فارسی درآمد و به مرور زمان زبان فارسی به فراموشی سپرده شد.

پس از فروپاشی ساسانیان اولین پادشاهی که پس از ۲۰۰ سال زبان فارسی را زبان رسمی کشور اعلام کرد يعقوب لیث صفاری بود.

آرامگاه يعقوب لیث صفاری در ده کیلومتری جاده ی دزفول به شوشتر در روستایی به نام شاه‌آباد یا شاه ابوالقاسم قرار دارد.



سندرم تونل مچ دست (تونل کارپال)



دکتر آ. عبدالحسینی

❖ گزگز و بی حسی انگشتان دست

شخص در کف دست و انگشتان، احساس گزگز و بی حسی می کند. این حالت خصوصا در انگشت شست، انگشت سبابه، انگشت میانی و گاهی در انگشت حلقه به وجود می آید. اما هیچ وقت در انگشت کوچک به وجود نمی آید. این حالت معمولا بعد از گرفتن فرمان اتومبیل، گوشی تلفن یا در دست گرفت چیزی مانند روزنامه و در اکثر اوقات بعد از بیدار شدن از خواب به وجود می آید. برخی افراد برای کاهش گزگز و خواب رفتگی دست‌ها، دست خود را تکان می دهند که به آن علامت فلیک یا (Flick Sign) می گویند.

❖ ضعف دست‌ها:

ممکن است شخص در دست خود احساس ضعف داشته باشد و حس کند اشیا از دستش رها می شوند، این حالت به دلیل خواب رفتگی دست یا ضعف انگشت شست در گرفتن اشیا باشد. به تدریج گزگز دست کاهش یافته و با پیشرفت بیماری لاغری، عضلات و ضعف عضلانی دست بیشتر نمایان می شود.





تغییرات حالت آب

غ. فتاح

آب موجود در جو حتی روی اقیانوس‌های حاره‌ای که بیشترین بخار آب را دارند تنها درصد کوچکی از کل حجم جو را اشغال کرده است. با این وجود بخار آب، ماده‌ای است که پدیده‌های جوی بر اساس آن تعریف می‌شوند و بدون آن مشکلات مرتبط با وضع هوا برای خلبان‌ها به میزان زیادی کاهش می‌یابد و بسیاری از مخاطرات هواشناسی هوانوردی بدون آن احتمالاً بی‌معنا خواهد شد.

❖ تغییر حالت آب

بخار آب، گازی است بی‌رنگ بی‌بو و بی‌مزه که در آن مولکول‌ها آزادانه حرکت می‌کنند. حرکت مولکول‌ها در حالت مایع (آب) در مقایسه با بخار آب در همان دما محدودتر است و در حالت جامد (یخ) ساختار مولکول‌ها محکم‌تر و محدوده آزادی حرکت آن‌ها از دیگر حالات کم‌تر است.

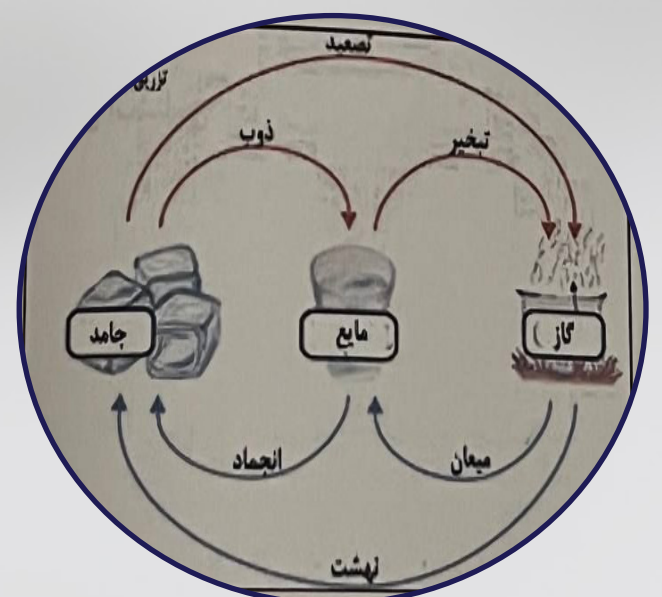
در حالت اشباع تعداد مولکول‌هایی که سطح آب را ترک می‌کنند برابر با تعداد مولکول‌هایی است که به سطح آب برمی‌گردند فشار بخار آب که توسط مولکول‌های بخار آب اعمال می‌شود در شرایط تعادل به فشار بخار اشباع معروف است.

تغییر آب در سه حالت جامد (یخ)، مایع (آب) و گاز (بخار آب). پیکان‌های قرمز معرف میزان دریافت و آزادسازی انرژی و پیکان‌های بنفش معرف تغییر حالات آب هستند.

تغییر حالت‌ها که شامل انتقال مولکول‌های آب به حالت‌هایی با انرژی بیشتر هستند که شامل ذوب یخ به آب، تبخیر (آب به بخار) و تصعید (یخ به بخار بی تبدیل به حالت میانی آب) می‌باشند این فرایندها گرماگیر هستند و از محیط انرژی می‌گیرند. تمامی تبدیل‌هایی که مولکول‌های آب را به حالت‌هایی با انرژی کمتر می‌برند شامل میعان (بخار به آب)، انجماد (آب یخ) و نهشت (تبدیل بخار مستقیماً به یخ بدون عبور از حالت میانی آب) می‌باشند. این فرایندها گرمازا بوده و محیط گرم می‌شود.

مانند اغلب مواد موجود در طبیعت هنگامی که آب در حالت مشخصی قرار دارد، هرگونه تغییر در حرکت مولکول‌ها همواره با تغییر دما مرتبط است اما رفتار اجسام مختلف هنگام تغییر حالت با یکدیگر متفاوت است. در واقع تغییرات زیاد در حرکت مولکول‌ها با تغییر قابل اندازه‌گیری دما منطبق نیست.

برای مثال؛ هنگام تبخیر آب برای انتقال به ترازهای بالاتر انرژی صرف می‌شود اما اگر میعان رخ دهد انرژی به وسیله مولکول‌های آب حین بازگشت به حالت مایع از دست می‌رود و به تراز انرژی پایین‌تری می‌رسد. مقدار انرژی گرمایی جذب یا آزاد شده هنگام تغییر حالت آب به ترتیب گرمای نهان و گرمای محسوس نامیده می‌شوند که در حالت‌های بالاتر انرژی در مولکول‌های آب جذب و پنهان شود و هنگامی که مولکول‌ها به حالت‌های پایین‌تر انرژی می‌رسند به‌صورت گرمای محسوس (قابل سنجش و قابل احساس) آزاد می‌شود. آزاد شدن گرمای نهان هنگام میعان منبع انرژی مهمی برای بسیاری از گردش‌های هواشناختی است.



از ابتدا تا امروز

❖ گذشته‌ی نثر فارسی

بیش از هزار و صد سال پیش، در زمان سامانیان بود که پا به پای شعر، نثر فارسی نیز رواج گرفت؛ و در عرض صد سال کتاب‌های بسیاری در موضوع‌های گوناگون تألیف و ترجمه شد. بسیاری از این کتاب‌ها در سده‌های بعد از میان رفت و تنها شمار اندکی کتاب باقی ماند که مقدمه‌ی شاهنامه‌ی ابومنصوری قدیمی‌ترین و تاریخ بلعمی، مهم‌ترین آن‌هاست.

نثر این دوره، نثر ساده یا مرسل، موجز و روان و از هرگونه تکلف و تصنع خالی بوده و لغت‌های فارسی آن بر لغت‌های تازی سخت فزونی داشته است. این گونه‌ی نثر در دوره‌ی غزنویان با اندک تفاوت (لغت‌های تازی بیشتر و جمله‌های درازتر) به دست ابوالفضل بیهقی اوج شیوایی خود را نشان داد. تا آن‌جا که می‌توان با شکوه‌ترین جلوه‌های زبان فارسی را در خلال صفحات آن باز دید.

در سده‌ی پنجم نخستین بار خواجه عبدالله انصاری سجع را وارد نثر کرد و مناجات‌نامه‌ی خود را با رعایت سادگی معمول به نثر مسجع مزین ساخت و از این زمان به بعد، رفته‌رفته صنایع بدیعی اعم از سجع و جناس و موازنه و مراعات‌النظیر و مطابقه و ... در آثار نویسندگان گوناگون راه یافت و به‌ویژه در مرزبان نامه وراوینی و مقامات حمیدی بهترین اسلوب خود را نشان داد. سده‌ی ششم را باید سده‌ی نثر فنی نامید. نمونه‌ی اعلا‌ی آن ترجمه کليلة و دمنه‌ی نصرالله منشی است و هم این نثر است که دنباله‌ی آن به سده‌ی هفتم (دوره‌ی سبک عراقی) کشید و صرف‌نظر از گلستان سعدی که در همین زمان نوشته شد و نمونه‌ی ممتاز نثر مسجع و از ارجمندترین متن‌های منثور فارسی به شمار می‌رود، به تدریج به نثر مصنوع و متکلف انجامید و تا سده‌ی سیزدهم ادامه یافت.

❖ دگرگونی نثر فارسی در سده‌ی سیزدهم

از اواخر سده‌ی دوازدهم از نثرهای متصنع و متکلف دیگر خبری نیست به‌گونه‌ای که آثار نویسندگان این سده را می‌توان به‌عنوان نخستین سرمشق‌های نثر ساده‌ی پارسی دوره‌های بعد به شمار آورد و از آن به عنوان دوره‌ی نثر تقلیدی سخن گفت: «در این زمان تقلید از نثر زیبای گلستان با آمیزه‌ای از سبک سعدی و جوینی و وصاف، رواج می‌گیرد.

❖ علت‌های پیدایی نثر معاصر

در سده‌ی سیزدهم رفته رفته آوازه‌ی تمدن و فرهنگ غرب به گوش ایرانیان نیز رسید. عباس میرزا پسر فتح علی شاه از نخستین کسانی بود که از پیشرفت فرهنگ و تمدن مغرب زمین آگاهی یافت و با آوردن نخستین چاپ‌خانه در تبریز وسیله‌ی چاپ کتاب و روزنامه را فراهم آورد و نیز با فرستادن چند تن از ایرانیان از جمله میرزا صالح شیرازی به فرنگ موجب شد که نخستین تحصیل‌کردگان باختر با آگاهی‌ها و اندیشه‌های جدید به کشور باز گردند. جز اینان ورود گروه‌های نظامی و سیاسی کشورهای اروپا به ایران نیز هر چه بیش‌تر آشنایی ایرانیان را با ترقی و پیشرفت غربیان سبب شد و سال به سال رفت و آمد و ارتباط ایرانیان و فرنگیان نیرو گرفت. ابوالقاسم قائم مقام صدراعظم کشته شده پسر میرزا عیسا قائم مقام از جمله مردان بزرگ سیاسی و ادبی ایران بود که قلم و قدم او سخت در ایرانیان مؤثر افتاد. ظهور مردی یگانه همچون میرزا تقی‌خان امیرکبیر و اندیشه‌های بلند او در زمینه‌ی اصلاحات گوناگون و به‌ویژه گشایش نخستین مدرسه در ایران به نام دارالفنون، که یکی از بزرگ‌ترین اقدام‌های او بود، در تحوّل و دگرگونی فضای فکری مردم ایران تأثیر به‌سزا داشت. روزنامه‌نویسی نیز از آغاز سلطنت ناصرالدین شاه، نخست در محیط دربار و سپس برای مردم پدید آمد. چنین بود که نیاز روزافزون به چاپ کردن و خواندن که به اتکای صنعت چاپ و وجود روزنامه و کتاب و ایجاد مدرسه‌های جدید و زیاد شدن باسوادان و رواج زبان‌های اروپایی و هجوم دانش‌های نوین، روز به روز بیشتر احساس می‌شد، اندک اندک باعث آمد که شیوه‌های قدیم در برابر سیل تجدد عقب بنشینند و سرانجام کوشش‌هایی که برای پیراستن زبان از الفاظ مهجور و ترکیب‌های ناهموار، از مدت‌ها پیش آغاز شده بود، به ثمر برسد و ساده‌نویسی و روانی جای صنعتگری را بگیرد و به این ترتیب انقلابی راستین در نظم و نثر پدید آید.

❖ نخستین جلوه‌های نثر امروز

جلوه‌های انقلاب در نثر را، به مفهومی که بتوان پایه و مایه ادبیات منثور امروز شمرد، باید به‌ویژه در آثار زین‌العابدین مراغه‌ای و میرزا عبدالرحیم طالباف و میرزا علی اکبر خان دهخدا و سید محمدعلی جمال زاده چهار تن از نویسندگان دوران مشروطیت و پس از مشروطیت به روشنی باز دید. چهار نویسنده با آثاری گوناگون که موجب شدند اندک اندک انواع نثر قدیم از تداول بیافتد و غیرمستقیم کتاب و کتاب‌خوانی که در سده‌های پیش صرفاً به خواص اختصاص داشت، برای مردم و در میان مردم رواج یابد و با توجه به رواج انواع ادبی غرب همچون رمان، داستان کوتاه، نمایش نامه و قصه‌های کودکان که تا آن روز در مملکت ما پیشینه نداشت و نخستین شرط پرداختن به هر یک از آن‌ها آشنایی به زبان مردم بود، راه را برای استقبال صاحبان ذوق و قریحه از انواع ادبیات جدید باز کند.

❖ مشخصات نثر امروز و انواع آن

نثر امروز که در نوشته‌ها و کتاب‌های گوناگون اعم از کتاب‌های علمی، هنری، ادبی، رمان، داستان کوتاه، نمایش‌نامه، روزنامه، نقدنویسی و کتاب‌های کودکان دیده می‌شود، نثری است که صرفاً مایه‌ای از سادگی دارد. در این هفتاد سال اخیر نثرنویسان و داستان‌نویسان ما به ناگزیر و به اقتضای زمان، به زبان معمول و متداول روز توجه کردند. دیگر هیچ‌کس با به کار بردن لغت‌های ثقیل و مهجور قصد اظهار فضل نداشت. به عبارت بهتر نویسندگان فهمیده بودند که از این به بعد زیاده‌روی در کاربرد لغت‌های سنگین بیانگر میزان فضل آنان نخواهد بود، بلکه ارزش هر نویسنده، به اعتبار بلندی اندیشه و توانایی بیان آن به زبان ساده و روان و تسلط در رشته‌ی تخصصی و نیروی تحلیل و تشریح اوست.

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



ش. ناصح

❖ دید افقی

دید افقی و تأثیر ابر و مه‌ها بر طول باند برای نشست و برخاستن هواپیما عوامل مهمی هستند که باید در برنامه‌ریزی پرواز در نظر گرفته شوند. دید افقی به حداکثر فاصله‌ای گفته می‌شود که یک جسم معمولی را در روز و یک جسم نورانی را در شب با چشم غیر مسلح می‌توان تشخیص داد. مه می‌تواند دید افقی را به شدت کاهش دهد و حتی گاهی به صفر برساند. این کاهش دید می‌تواند برخاستن و نشست هواپیماها را دشوار کند، زیرا خلبانان برای انجام این دو عملیات به دید کافی نیاز دارند.

ابرها نیز می‌توانند دید را محدود کنند، به‌ویژه ابرهای پایین که می‌توانند دید خلبانان را در هنگام نزدیک شدن به باند محدود کنند. در شرایطی که دید کافی وجود نداشته باشد، ممکن است لازم باشد که پروازها به تأخیر بیفتند یا به فرودگاه دیگری هدایت شوند.

در نهایت، دید مورب، که مقدار مسافتی است که خلبان هنگام نشست در روی باند تخمین می‌زند، برای نشست هواپیماها، مخصوصاً جت‌ها، بسیار مهم است. دید مورب می‌تواند توسط پدیده‌هایی مانند مه، ابرهای پایین، دود و گرد و خاک کاهش یابد و اغلب اختلاف زیادی بین دید مورب و دید افقی وجود دارد.

❖ غلظت هوا

چگالی هوا، که به آن غلظت هوا نیز گفته می‌شود، نقش بسیار مهمی در عملکرد هواپیماها و طول باند مورد نیاز برای نشست و برخاستن دارد. چگالی هوا نسبت جرم به حجم هوا است و با تغییرات دما، فشار، و رطوبت تغییر می‌کند.

به‌طور خلاصه، هرچه چگالی هوا بیشتر باشد، هواپیما برای ایجاد نیروی بالابرنده کافی به سرعت کمتری نیاز دارد و می‌تواند در باند کوتاه‌تری برخاسته یا فرود بیاید. اما با کاهش چگالی هوا، به دلیل کاهش تعداد مولکول‌های هوا در واحد حجم، هواپیما برای رسیدن به نیروی بالابرنده لازم باید با سرعت بیشتری حرکت کند، که این به معنای نیاز به باند طولانی‌تر برای شتاب گرفتن است.

❖ ارتفاع فرودگاه

ارتفاع فرودگاه از سطح دریا یکی از عوامل مهمی است که بر طول باند لازم برای نشست و برخاستن هواپیما تأثیر می‌گذارد. هرچه فرودگاه در ارتفاع بالاتری قرار داشته باشد، هوا رقیق‌تر و چگالی آن کمتر است.

این کاهش چگالی به این معناست که هواپیما برای ایجاد نیروی بالابرنده کافی و برخاستن از زمین به سرعت بیشتری نیاز دارد، که به نوبه خود به معنای نیاز به باند طولانی‌تر برای شتاب گرفتن است. این موضوع برای فرودگاه‌هایی که در مناطق کوهستانی یا بلندی‌ها قرار دارند، بسیار حائز اهمیت است. طراحان فرودگاه‌ها و مهندسان هوانوردی باید این عوامل را در نظر بگیرند تا اطمینان حاصل کنند که هواپیماها می‌توانند به‌صورت ایمن برخاسته و فرود بیایند.



گفتگو با جناب سید مجید موسوی مدیر اسبق ترمینال فرودگاه مهر آباد



صفیحی که مربوط به روستایی که من در اونجا بزرگ شدم و فامیلی اکثر مردم این روستا همین بود. از اون خانم پرسیدم که همسر شما برای سیردان هست ایشون هم گریه کرد و گفت بله به ایشون گفتم بنده هم سیردانی هستم و از ایشون سوال کردم کجا می‌روند و گفتند سرسبیل. آدرس رو نشان بنده دادند و من هم برایشان تاکسی گرفتم و رفتند. چند ساعت بعد آقای برای تشکر دفتر ما آمد و می‌گفت تاریخ ورود پرواز رو اشتباه متوجه شدند و فکر می‌کردند فردا پرواز آن‌ها به ایران می‌آید و از بنده خیلی تشکر کردند.

❖ بدترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

متاسفانه خاطرات بد هم زیاد داشتیم؛ فوت چند همکار عزیزمان از جمله آقایان رجالی، یافت‌آبادی، مجتبی خنجری و عزیزان دیگر...

❖ چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

من از صمیم قلب مهرآبادی‌ها را دوست دارم تا جایی که بتوانم به تک‌تک اتاق‌ها سر می‌زنم و جویای احوال هستم. از همه مهرآبادی‌ها خواهش می‌کنم تقاضا می‌کنم قدر با هم بودن‌ها رو بدونیم البته من کوچک‌تر از این هستم بخوام نصیحت بکنم در کنار هم مشکلات رو برطرف کنیم.

❖ چگونه شد که مجید موسوی آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

سال ۱۳۶۷ فرم‌های استخدامی سازمان‌های زیادی رو پر کردم و جویای کار بودم از جمله شرکت‌های هواپیمایی مختلفی. شرکت فرودگاه‌ها آن روزها زیر نظر سازمان هواپیمایی کشوری بود و من فرم استخدامی سازمان رو هم پر کردم و پس از گزینش در سازمان مشغول به کار شدم و شروع کار بنده در اطلاعات پرواز بود.

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

کار در فرودگاه به من انگیزه و انرژی می‌داد و از این‌که در کنار مردم و برای مردم خدمت‌رسانی می‌کردم حال خوبی داشتم و به همین جهت تا آخرین روز از کارم لذت بردم و با علاقه کار می‌کردم.

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

کار در امور ترمینال‌ها واقعاً سخت و پر استرس هست و نیاز به عشق و علاقه داره. من عاشقانه این کار رو دوست داشتم و اگر باز هم به عقب برگردیم باز هم این شغل رو انتخاب می‌کنم.

❖ بهترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

در طول ۳۰ سال خدمت که ۴ سال از آن را در اطلاعات پرواز کار کردم و در ادامه مدیر ترمینال بودم خاطرات شیرین زیادی دارم. یکی از خاطرات، مربوط به ترمینال دو می‌باشد. یک شب که در ترمینال دو شیفت بودم، خانم برزیلی به همراه دو فرزندش منتظر و مضطرب در ترمینال بودند که پرس‌وجو کردم و فهمیدم منتظر کسی هستند ولی دنبال آن‌ها نیامده! بر حسب وظیفه ایشان را به دفتر راهنمایی کردم بعد از این‌که پاسپورت ایشان و صفحه مربوط به بچه‌ها را دیدم متوجه شدم فامیلی بچه‌ها یک فامیلی ایرانی هست به نام کشاورز



گزیده کتاب "اصل گرایی"

نوشته گرگ مک کیون

ا. ر. طهماسبی و م. مرادی



❖ اساس منطق یک اصل گرا چیست؟

سه فرض ریشه دار هست که برای زندگی به روش اصل گرایی، باید کنارشان بگذاریم: «من باید...»، «همه چیز مهم است» و «می توانم هر دو را انجام دهم». پذیرش جوهره‌ی اصل گرایی مستلزم آن است که این فرض‌های غلط را با سه حقیقت اساسی جایگزین کنیم: «انتخاب می کنم»، «فقط چند کار واقعا اهمیت دارند» و «از پس هر کاری برمی آیم، ولی نمی توانم همه کارهای را با هم انجام دهم». این حقایق ساده، ما را از منگی انجام کارهای غیرضروری درمی آورند. کمک می کنند تا طوری زندگی کنیم که به بالاترین سطح اثربخشی برسیم.

❖ قدرت شکست ناپذیر انتخاب

اغلب، انتخاب را یک داشته در نظر می گیریم. ولی انتخاب چیزی نیست که داشته باشیم، بلکه چیزی است که انجامش می دهیم. شاید همیشه روی گزینه هایمان کنترل نداشته باشیم، ولی همیشه روی انتخاب از میان گزینه هایمان کنترل داریم.

❖ چگونه توانایی انتخاب کردن مان را فراموش می کنیم؟

شواهدی وجود دارد که انسان درماندگی را می آموزد. کودکی که از همان ابتدا با ریاضی مشکل دارد، سعی می کند اما هرگز پیشرفت نمی کند و در نهایت تسلیم می شود. او بر این باور است که کارهایش هیچ اهمیتی نخواهد داشت. وقتی مردم باور دارند که تلاش هایی که در محل کار می کنند اهمیتی ندارد، اغلب به دو شکل واکنش نشان می دهند. گاهی اوقات کمی درگیر آن می شوند بعد دست از تلاش برمی دارند. گروه دوم برعکس عمل می کنند. بیش فعال می شوند. برای هر انجام وظیفه ای داوطلب می شوند. سعی می کنند همه کارها را انجام دهند. در نگاه اول لزوماً شبیه درماندگی اکتسابی نیست. این افراد باور ندارند برای پذیرش فرصت ها، وظایف یا دشواری ها حق انتخاب دارند. باورشان این است که «باید همه ی کارها را انجام دهند». انتخاب همان اساس اصل گرایی است. اصل گرا شدن مستلزم افزایش آگاهی از توانایی انتخاب مان است. اولین و حیاتی ترین مهارتی که در این سفر یاد خواهید گرفت پرورش توانایی انتخاب انتخاب کردن در همه ی حوزه های زندگی است.

❖ بی اهمیت بودن تقریباً همه چیز

در رمان مزرعه حیوانات جورج اورول، با شخصیت خیالی «باکسر اسبه» آشنا می شویم. او قوی و وفادار توصیف شده است. پاسخ او به هر شکست و مشکلی این است: «سخت تر کار می کنم». او در سخت ترین شرایط هم کاملاً طبق فلسفه اش زندگی می کند تا این که

زندگی حرفه ای و چه در شخصی مان، موازنه ها واقعی اند و تا وقتی واقعیت را قبول نکنیم، گرفتار راهبرد یکی به نعل، یکی به میخ می شویم، که مجبورمان می کند از روی غفلت، سودهایی را قربانی کنیم که شاید آگاهانه قربانی نمی کردیم.

❖ تشخیص محدود چیزهای حیاتی از انبوه چیزهای کم اهمیت

یکی از تناقض های اصل گرایی آن است که اصل گرایان، نسبت به همتایان فرع گرایشان، واقعا گزینه های بیشتری را بررسی می کنند. فرع گرایان تقریباً از همه چیز هیجان زده می شوند و بنابر این به همه چیز واکنش نشان می دهند. فرع گرایان چنان به دنبال کردن همه فرصت ها و ایده ها مشغولند که در عمل ایده های کمتری را بررسی می کنند. بنابراین برای تشخیص چیزهایی که واقعا ضروری اند، به فضایی برای فکر کردن، زمانی برای دیدن و شنیدن، اجازه ی بازی کردن، انتخاب خواب و انضباط نیاز داریم تا در انتخاب هایی که می کنیم معیارهای بسیار گزینشی را اعمال کنیم. هدف این بررسی تشخیص محدود چیزهای حیاتی از میان انبوه چیزهای کم اهمیت است.



❖ کدام مشکل را می خواهیم؟

آیا تا به حال وقت تان را باکسی گذرانده اید که همیشه تلاش کند یک کار دیگر هم در برنامه اش جا دهد؟ چنین افرادی می دانند که ده دقیقه وقت دارند خودشان را به جلسه ای برسانند که رفتن به محل آن ده دقیقه طول می کشد، ولی باز هم پیش از رفتن مشغول جواب دادن به چند ایمیل می شوند. منطق این عده که واقعیت موازنه را نادیده می گیرند این است: می توانم هر دو را با هم انجام دهم. مشکل مهم تر، اشتباه بودن این منطق است. بدون شک دیر به جلسه می رسند یا آن برنامه را از دست می دهند. واقعیت این است که بله گفتن به هر فرصتی، طبق تعریف، مستلزم نه گفتن به چند فرصت دیگر است. چه در

SOLUTION OF "AIR AND FLIGHT"
TABLE (NO. 08)

AIR AND FLIGHT
Solution

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

گزارش تصویری از ۵۸ امین کارگاه آموزشی با عنوان "سیستم‌های ناوبری نوین هوایی" و با تدریس مهندس کاظمی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

