

سی و چهارمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

تیرماه - ۱۴۰۳

M e h r a b a d i h a



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.....
مهرآبادشها

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: آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده، ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

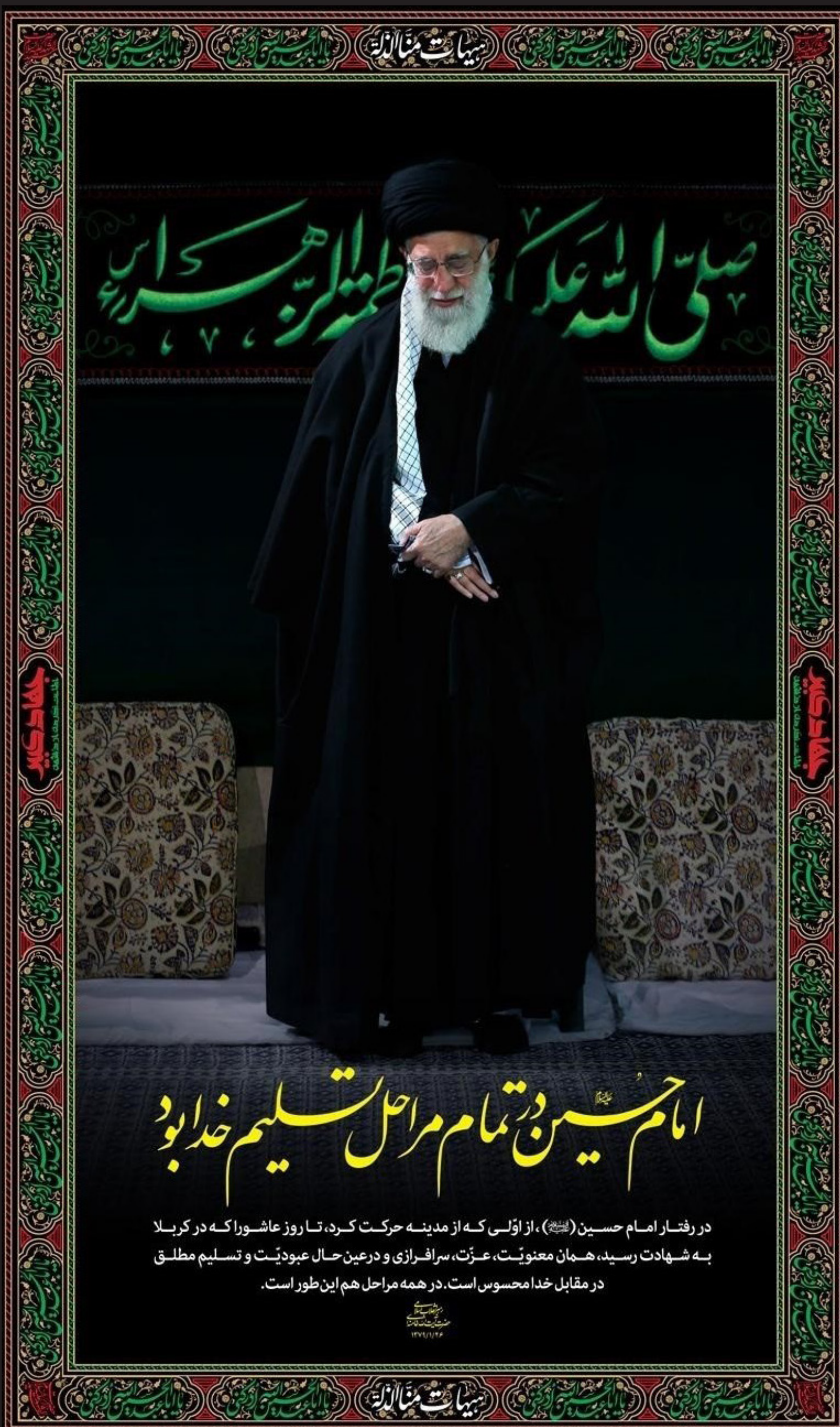
صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی

فهرست مطالب

- ۱..... سخن رهبری
- ۲..... سخن سردبیر
- ۳..... بیماری تب دنگی
- ۵..... جریمه ایرلاین‌ها در صورت بروز تاخیر چقدر است؟
- ۷..... زندگینامه شهاب‌الدین سهروردی
- ۸..... فناوری عینک دید در شب هوانوردی
- ۹..... علل تولید باد
- ۱۰..... ابعاد مختلف هوش هیجانی
- ۱۲..... ده شرکت هواپیمایی برتر جهان در سال ۲۰۲۴
- ۱۳..... گفتگو با جناب قربانعلی چگونیان
- ۱۵..... تاثیر آب و هوا بر طول باند برای نشستن و برخاستن هواپیما
- ۱۷..... بخش پایانی از کتاب “خرده عادت‌ها”
- ۱۹..... جدول شماره ۸
- ۲۰..... گزارش تصویری از ۵۷ اُمین کارگاه آموزشی با عنوان “سیستم‌های ناوبری نوین هوایی”

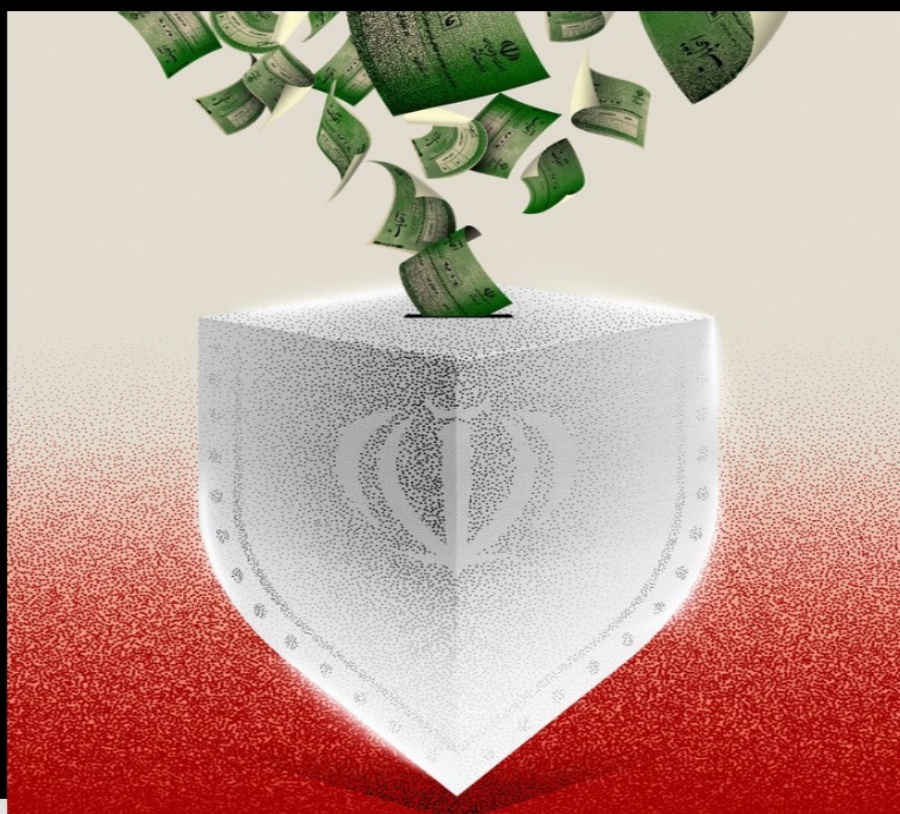
سخن رهبری



امام حسین در تمام مراحل تسلیم خدا بود

در رفتار امام حسین (علیه السلام)، از اولی که از مدینه حرکت کرد، تا روز عاشورا که در کربلا به شهادت رسید، همان معنویت، عزت، سرافرازی و درعین حال عبودیت و تسلیم مطلق در مقابل خدا محسوس است. در همه مراحل هم این طور است.

موسسه تنظیم و نشر آثار امام خمینی
۱۳۷۱/۱/۲۶



سخن سردیر

تابستان داغ از راه رسید...

فصل گرما و خاطرات، فصل بازی‌های کودکانه، فصل سفرهای خانوادگی، فصل خاطره‌بازی‌های عاشقانه و فصل ... فرا رسید.

هر چند تابستان ۱۴۰۳ متفاوت‌تر از آن‌چه فکر می‌کردیم پیش رفت ... هیچ‌کس گمان نمی‌کرد در اواخر دومین ماه از این سال پر فراز و نشیب، رئیس‌جمهور دوست‌داشتنی و تعدادی از یاران ایشان را در سانحه‌ای ناگوار از دست دهیم و این خبر غم‌انگیز و تاسف‌بار، سر آغازی بود بر جنب و جوشی فرهنگی، اجتماعی و سیاسی در ایران اسلامی‌مان...
حضور دشمن‌کش و کم‌بدیل در مراسم خاکسپاری شهید جمهورمان، تلاشی بی‌نظیر در انتخاب رئیس‌جمهور چهاردهم و نهایتاً ۱۵ تیر ماه در نیمه اولین ماه تابستان ۱۴۰۳ پس از ۴۵ روز پر فراز و فرود، ملت ایران بار دیگر ثابت کرد که تفاوت‌های چشمگیری با تمام ملل و اقوام همسایه و بین‌الملل دارد...

ملت ایران ثابت کرد اهل پا پس کشیدن و نشستن نیست حتی اگر ناراضی باشد، حتی اگر تورم و گرانی رنجورش کرده باشد اما پای میهن که وسط باشد جانش را فدا خواهد کرد تا حتی لحظه‌ای یا کمتر از لحظه‌ای دشمنان این مرز و بوم لبخند بر لبانشان ننشیند...

آفرین بر غیرت و همت تک تک شما ایرانیان و زنده باد شما مهرآبادی‌ها که در تمام این ۴۵ روز پای انقلاب و میهن‌مان چون همیشه ایستادید...

راستی هنوز کارمان تمام نشده است پای کار سفرهای تابستانه مردم عزیزمان هستیم و آماده میزبانی مهمانان خارجی شرکت‌کننده در مراسم تحلیف چهاردهمین رئیس‌جمهور جمهوری اسلامی ایران...

خداقوت مهرآبادی‌ها

با احترام

سردیر

تب دنگی (Dengue Virus Infection)



خانم دکتر آ. عبدالحسینی



تب دنگی، یک بیماری ویروسی است که از طریق گزش پشه‌های آئدس آلوده به انسان منتقل می‌شود.

▲ علائم بالینی

تب بالا، سردرد شدید، درد پشت چشم‌ها، درد مفاصل و عضلات، خستگی، تهوع و استفراغ، بثورات پوستی و خونریزی گوارشی که این علائم معمولاً ۳ تا ۱۰ روز پس از گزیدگی به وسیله پشه آلوده، ظاهر می‌شوند.

▲ راه‌های انتقال

- فقط از طریق گزش پشه آلوده به انسان و انسان آلوده به پشه آئدس منتقل می‌شود. انتقال مستقیم از انسان به انسان نداریم.
- پشه‌های آئدس (*Aedes Aegypti*) و (*Aedes Albopictus*) عامل انتقال این ویروس‌اند.
- آن‌ها در ساعات ابتدایی صبح و غروب فعال‌اند و ویروس دنگی را از افراد آلوده به دیگران منتقل می‌کنند.
- پشه‌های آئدس آلبوپیکتوس به نام پشه «ببری» معروفند و ناقل شناخته شده ویروس چیکونگونیا، ویروس دنگی و دیروسیلاریازیس هستند.
- پشه‌های آئدس مصری را هم معمولاً به نام پشه تب زرد می‌شناسند که ناقل شناخته شده چند ویروس از جمله ویروس تب زرد، ویروس دنگی، ویروس چیکونگونیا و ویروس زیکا هستند.

▲ راه‌های پیشگیری از تب دنگی

- مهم است که از قرار گرفتن در معرض نیش پشه‌ها و حضور در مناطق خطرناک پرهیز کرد.
- از روش‌های حفاظت شخصی نظیر استفاده از اسپری ضد پشه، پوشیدن لباس‌های مناسب و استفاده از درب‌ها و پنجره‌های توری دار.
- در مناطق آندمیک تزریق واکسن انجام گیرد.
- همچنین برنامه‌های کنترل پشه‌ها و حذف محل‌های آب را که نقش موثری در کاهش تب دنگی دارند.

▲ تشخیص

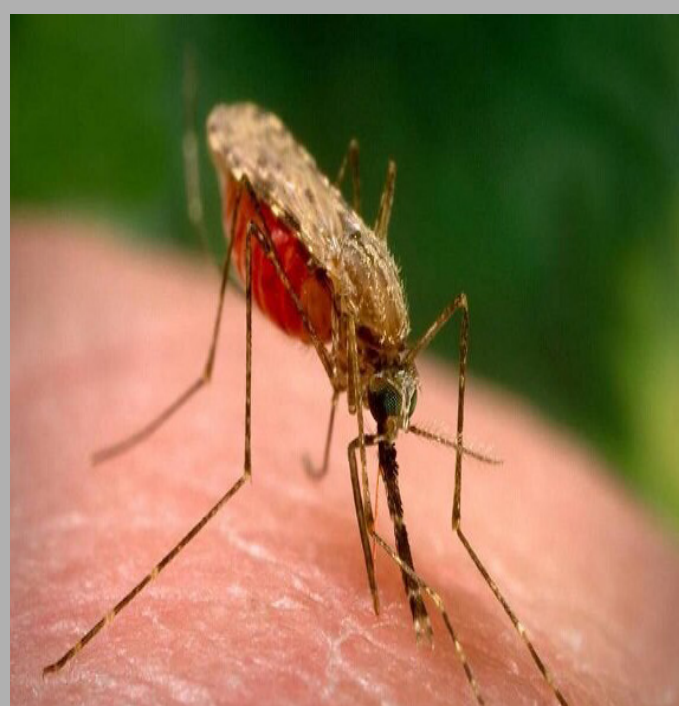
- علائم بالینی توسط پزشک
- کیت‌های مخصوص آزمایشگاهی

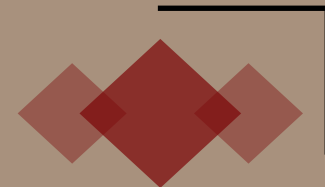
▲ راه‌های درمان

درمان معمولاً حمایتی و شامل «استراحت کافی، مصرف مایعات به مقدار زیاد و استفاده از مسکن‌ها برای کاهش درد و تب» است. در موارد شدیدتر، بیمار ممکن است نیاز به بستری شدن و درمان‌های حمایتی بیشتر داشته باشد. وزیر بهداشت، درمان و آموزش پزشکی با تایید شیوع بیماری تب دنگی، از گسترش گزش پشه آئدس در ایران خبر داد که اغلب افراد مبتلا، اخیراً به امارات سفر کرده بودند. به گفته عین‌اللهی، افرادی که به کشورهای حوزه خلیج فارس سفر می‌کنند، باید در صورت داشتن علائم بیماری بلافاصله به مراکز درمانی مراجعه کنند. (تاریخ ششم تیرماه ۱۴۰۳)

▲ حسین فرشیدی، معاون وزیر بهداشت:

استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان، بوشهر، فارس، گیلان، مازندران و گلستان در معرض خطر گزش پشه آئدس هستند و هر نوع گزشی که در این استان‌ها توسط پشه اتفاق بیفتد می‌تواند گزش آئدس باشد.





جریمه ایرلاین‌ها در صورت بروز تاخیر چقدر است؟



طبق آیین‌نامه حقوق مسافر در پروازهای داخلی که از سوی سازمان هواپیمایی کشوری تدوین شده است، در صورتی که پروازی بیش از ۴ ساعت تاخیر داشته باشد، ایرلاین‌ها موظف به پرداخت جریمه از پیش تعیین شده به مسافران هستند. گاه پیش آمده قبل، بعد و حین سفر مشکلاتی برای مسافران پروازهای داخلی به وجود آید. عموماً مسافران تصویری درباره این که چطور باید با این مشکلات برخورد کنند، ندارند. بر اساس قانون، شرکت‌های هواپیمایی یا آژانس‌ها، موظف به جبران خسارت مسافران هستند، اما همان طور که عنوان شد مسافران معمولاً اطلاعات زیادی درباره این که چگونه باید خسارت و حق و حقوق خود را مطالبه کنند، ندارند و گاه به دلیل کم کاری شرکت‌های هوایی و آژانس‌ها از رسیدن به حقوق خود محروم می‌مانند. آشنایی با این مقررات به مسافران پروازهای داخلی کمک می‌کند تا بدانند در شرایط مختلف چگونه باید با مساله برخورد کرده و چه انتظاراتی باید از شرکت‌های هواپیمایی داشته باشند.

▲ تاخیر پرواز

یکی از رایج‌ترین مشکلاتی که معمولاً در فرودگاه برای مسافران به وجود می‌آید، تاخیر در ساعت پروازهاست. می‌توان گفت تقریباً تمام مسافران پروازهای داخلی و خارجی تجربه تاخیر پروازشان را داشته‌اند. گاه زمان تاخیر آن قدر طولانی می‌شود که مسافران خسته شده و برخی عطای سفر را به لقایش می‌بخشند. در صورتی که مسافران، قوانین مرتبط با تاخیر زمان پروازها را بدانند، راحت‌تر و آسان‌تر تصمیم‌گیری خواهند کرد.

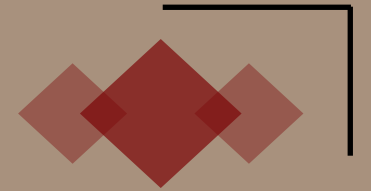
بر اساس مقررات چنانچه تاخیر تا دوساعت به طول بینجامد، شرکت‌های هواپیمایی موظفند از مسافران پذیرایی نوع اول انجام دهند. ارائه این پذیرایی مشروط به وجود زمان کافی جهت پذیرایی و عدم افزایش تاخیر بیشتر است. در صورتی که تاخیر بیش از ۲ ساعت و تا ۴ ساعت طول بکشد، شرکت‌های هواپیمایی موظف به انجام پذیرایی مناسب حداقل نوع اول با توجه به امکانات فرودگاهی، فراهم کردن امکان برقراری ارتباط تلفنی جهت اطلاع‌رسانی، تغییر پرواز در صورت درخواست مسافر و امکان انجام آن، انجام اقدامات لازم جهت اعزام با سایر شرکت‌های هواپیمایی در صورت درخواست مسافر (در صورت وجود پرواز در همان مسیر و یا انتقال به مقصد نهایی از طریق مسیرهای جایگزین به جز مسیر درج شده در بلیت) و استرداد کامل وجه بلیت مسافر در صورت انصراف مسافر از ادامه پرواز هستند.

چنانچه تاخیر بیش از ۴ ساعت باشد، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف است، علاوه بر رعایت مواردی که در بالا عنوان شد، نسبت به جبران خسارت به میزانی که از قبل تعیین شده است بپردازد. در مورد پروازهایی که به دلیل شرایط جوی و یا اضطراری فرودگاه مبداء، مقصد و مسیر دچار تأخیر یا ابطال بیش از دو ساعت می‌شود، شرکت‌های هواپیمایی با رعایت مقررات پذیرایی از نوع اول، صرفاً موظف به استرداد کامل وجه به مسافران هستند.

▲ فقدان یا آسیب دیدن چمدان و بار

یکی دیگر از مشکلاتی که ممکن است در طول سفر برای مسافر به وجود آید، گم شدن یا آسیب دیدگی چمدان و بار همراه است. هیچ چیز بدتر از این نیست که بعد از یک سفر کاری یا تفریحی با چمدان شکسته شده یا بدتر از آن گم شدن چمدان و بار خود مواجه شوید. در صورت وقوع چنین مشکلی شرکت حمل‌کننده براساس دستورالعمل پیگیری، جستجو و یا جبران خسارت خود (وفق پیمان ورشو) موظف به تأمین رضایت مسافران است. اما کاری که مسافر باید در چنین شرایطی انجام دهد این است





▲ تغییر مسیر اجباری توسط شرکت هواپیمایی در طول پرواز

در صورتی که توقف در مکانی به غیر از مقصد مسافر یا نقطه میانی (در پروازهای اتصالی مندرج در یک بلیت)، انجام شود، شرکت هواپیمایی موظف است مسافر را به مبدا یا مقصد پرواز منتقل کند. اولین راهی که برای این امر پیش‌بینی شده این است که انتقال مسافر به مبدأ توسط شرکت هواپیمایی حامل صورت گیرد و کل وجه بلیت بدون کسر جرایم به مسافر پرداخت شود. همچنین در صورت درخواست و انتقال مسافر به مقصد با هر وسیله نقلیه عمومی زمینی (اتوبوس، قطار و ...) این انتقال باید ضمن فراهم کردن شرایط لازم و پرداخت هزینه‌های آن توسط شرکت حامل صورت گیرد.

همان‌طور که گفته شد، با وجود آن‌که این حقوق برای مسافران تعیین شده است، اما نا آگاهی و در نتیجه پیگیری نکردن مسافران ممکن است به تضییع حقوق ایشان منجر شود. بنابراین لازم است مسافران از حقوق خود آگاه باشند تا در صورت بروز هرگونه مشکل، بتوانند نسبت به جبران خسارات اقدام کنند.



که بلافاصله و قبل از ترک فرودگاه، گزارش مفقودی، آسیب دیدگی و لیست محتویات بار خود را به شرکت حمل‌کننده ارائه کند. همچنین در صورت تأخیر در تحویل جامه دان و بار همراه، ضروری است مسافر حداکثر ظرف مدت ۲۱ روز مراتب را به صورت کتبی به شرکت حمل‌کننده اعلام کند.

▲ ممانعت از سفر

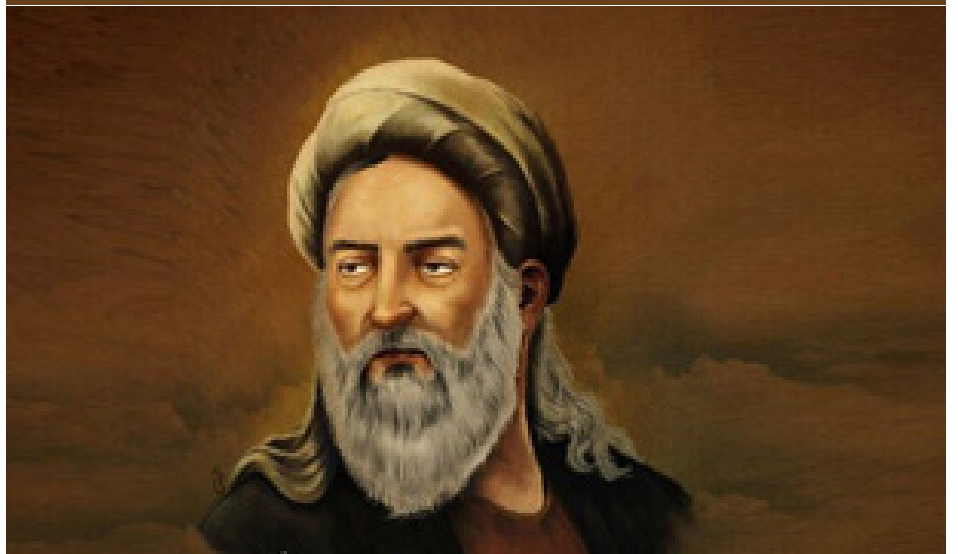
مورد دیگری که ممکن است برای مسافران رخ دهد، ممانعت از سفر است. هر چند این مورد کمتر پیش می‌آید، اما در صورتی که به‌رغم داشتن بلیت تأیید شده، شرکت هواپیمایی از پذیرش مسافر به دلیل محدودیت‌های شرکت حمل‌کننده اعم از بازرگانی، فنی یا عملیاتی جلوگیری کند، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به استرداد وجه و همچنین ارائه یک بلیت رایگان مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی به مسافر است. باید توجه داشت که ارائه بلیت مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی باید در اولین فرصت زمانی انجام گیرد. همچنین در صورت انتقال مسافر توسط سایر خطوط هوایی، این امر بدون پرداخت هزینه یا مابه‌التفاوت توسط مسافر و یا خسارت توسط شرکت‌های هواپیمایی انجام خواهد پذیرفت.

▲ ابطال پرواز توسط شرکت حمل‌کننده

ابطال پرواز هم از آن دست مواردی است که برنامه‌ریزی‌های شما را به هم می‌ریزد و ممکن است به دلیل جا ماندن از یک جلسه مهم کاری، شرایط ناگواری به وجود بیاید یا برای مسافر خسارات مالی به همراه داشته باشد. قانون در این زمینه نیز راه‌کارهایی برای مسافران در نظر گرفته است. چنانچه ابطال پرواز از زمان خرید بلیت تا یک هفته قبل از انجام پرواز باشد، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به استرداد کامل وجه بلیت است. اگر ابطال پرواز از ۶ روز تا ۲۴ ساعت قبل از انجام پرواز باشد، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به استرداد کامل وجه بلیت و پرداخت خسارت به میزان مقرر است. چنانچه ابطال ۲۴ ساعت مانده تا زمان انجام پرواز انجام پذیرد، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به استرداد کامل وجه و موظف به جبران خسارت به میزان مقرر است.



شهاب‌الدین یحیی سهروردی



گ. نجارزاده

شهاب‌الدین یحیی سهروردی از مهم‌ترین شخصیت‌های تاریخ فلسفه اسلامی می‌باشد که تاریخ ۸ مرداد به این فیلسوف بزرگ ایرانی اختصاص داده شده است.

▲ **زندگینامه سهروردی بزرگ، فیلسوف نامدار ایرانی**
شهاب‌الدین یحیی بن حبش بن امیرک ابوالفتوح سهروردی، ملقب به شهاب الدین، شیخ اشراق، شیخ مقتول و شیخ شهید یکی از مهم‌ترین شخصیت‌های تاریخ فلسفه اسلامی محسوب می‌شود. سهروردی را می‌توان بنیانگذار روشی نو و یکی از احیاگران فلسفه در شرق به‌شمار آورد.

▲ **تولد و ایام کودکی شیخ سهروردی**
شهاب‌الدین یحیی بن حبش سهروردی از حکما و عرفای بزرگ قرن ششم هجری ایران است که در تاریخ ۵۴۹ق در دهکده سهرورد زنجان متولد شد و دوران کودکی خود را سپری نمود. سهروردی تحصیلاتش را در مکتب دار سهرورد آغاز کرد و قرآن و ادبیات عربی و فارسی را یاد گرفت.

▲ **سفر به مراغه و فراگیری حکمت**
سهروردی برای فراگیری دانش در سیزده سالگی از سهرورد خارج و راهی مراغه شد و به نزد مجدالدین جیلی رفت. او نزد مجدالدین عبدالرزاق جیلی در مدرسه معروف مجاهدیه، حکمت و اصول فقه را فرا گرفت و با معارف زرتشتیان و مسیحیان آشنا شد. فخرالدین رازی از شاگردان مجدالدین جیلی بود و در همانجا با شهاب‌الدین آشنا شد و مباحثاتی با او نیز داشت.

▲ سفر سهروردی به اصفهان و فراگیری منطق

سهروردی به تاریخ ۵۶۸ قمری و در ۲۰ سالگی به اصفهان رفت و در آنجا به تکمیل یادگیری علوم حوزوی پرداخت. او در اصفهان نزد ظهیرالدین فارسی، علم منطق را آموخت و برای نخستین بار با افکار ابن سینا آشنا شد و پس از مدتی تسلط خاصی بر آن پیدا کرد و کتاب بصائر عمر بن سهلان ساوی را خواند. او بین سال های ۵۷۷ – ۵۷۸ق و قبل از سی سالگی اصفهان را ترک کرد. سهروردی پس از تمام شدن تحصیلات به عرفان و سلوک معنوی روی آورد و در داخل ایران به سفر پرداخت و از بسیاری از مشایخ تصوف دیدن کرد و بسیار مجذوب آنان شد و با عده‌ای از صوفیان سفر خود را شروع کرد و وارد قلمرو پادشاهان سلجوقی در آسیای صغیر شد و به دیاربکر رسید.

▲ تاریخ فوت و آرامگاه سهروردی

روز جمعه آخر ماه ذی‌الحجه سال ۵۸۷ق جسد سهروردی را از زندان بیرون آوردند و شیخ در سن ۳۷ سالگی به قتل رسید و پیکر او را در مسجد امام سهروردی شهر حلب دفن نمودند.

▲ فلسفه اشراق سهروردی

مکتب فلسفی اشراق بعد از مرگ سهروردی وسعت یافت. مکتب سهروردی فلسفه است از این جهت که به عقل اعتقاد دارد، اما عقل را تنها مرجع شناخت نمی داند. عرفان است از این نظر که کشف و شهود و اشراق را شریف‌ترین و بلندمرتبه‌ترین مرحله شناخت می‌شناسد. فلسفه شیخ اشراق آمیزشی از آراء و نظرات افلاطون، ارسطو و نو افلاطیون است. پس از شهادت سهروردی فلسفه در مشرق زمین به راه خود ادامه داد تا این‌که ملاصدرا با ترکیب ذوق و برهان و درآمیختن استدلال و عرفان توانست به نزاع بین مشاء و اشراق پایان دهد و فلسفه اسلامی بنام «حکمت متعالیه» بنیان نهد.

▲ کتاب‌های سهروردی

«عقل سرخ»، «آواز پر جبرئیل»، «قصه‌الغرب‌الغریبه»، «لغت موران»، «روزی با جماعت صوفیان»، «رسالة فی حالة الطفولية»، «صفیر سیمرغ»، «رسالة فی‌المعراج» و «شوق فطری انسان برای کسب معرفت»

فناوری عینک دید در شب هوانوردی



م. جلالی

فناوری عینک دید در شب (NVG) به خدمه هواپیما کمک می‌کند تا در شرایط کم‌نور نیز ببینند، چه در داخل کابین خلبان یا از نمای خارجی. NVG ها دید خلبان را در تاریکی برای حرکت ایمن در شب افزایش می‌دهند. دو نوع فناوری دید در شب - بهبود تصویر و تصویربرداری حرارتی - وجود دارد. بهبود تصویر به‌طور گسترده‌ای در حمل و نقل هوایی استفاده می‌شود. عینک‌های دید در شب از فناوری بهبود تصویر برای جمع‌آوری و تقویت نور موجود استفاده می‌کنند و به خلبانان این امکان را می‌دهند که در تاریکی به وضوح ببینند. تجهیزات دید در شب شامل تک چشمی یا دوربین دوچشمی است. با این حال، در هوانوردی، خلبانان معمولاً از تجهیزات دوچشمی و کلاه ایمنی استفاده می‌کنند. این فناوری برای منابع نور کم نور مانند نور مهتاب خارجی و چراغ‌های ابزار داخل کابین به‌طور موثر کار می‌کند.

➤ مزایای عینک دید در شب در هوانوردی

بهبود ایمنی، آگاهی از موقعیت بهتر و ناوبری پیشرفته از مزایای قابل توجه این فناوری است. NVG ها ایمنی عملیاتی را با تسهیل دید داخلی و خارجی بهتر در شب برای خدمه هواپیما بهبود می‌بخشند. از این رو، خلبانان می‌توانند از محیط اطراف خود، به‌ویژه در هنگام برخاستن، فرود، و پرواز در ارتفاع پایین، آگاهی بهتری داشته باشند.



علل تولید باد



غ. فتاح

بر اساس اصول بنیادی فیزیک، علت اصلی غالب حرکت‌ها پایداری تکانه می‌باشد. نیوتن، این قانون بنیادی را به صورت زیر بیان نمود:

اگر بر آیند نیروهای وارد بر جسمی به جرم m صفر نباشد، حرکت جسم شتاب‌دار است.

این اصل به صورت قانون معروف دوم نیوتن شناخته شده است. به منظور بررسی حرکت توده هوا که منجر به تولید باد می‌شود ابتدا باید نیروهای موثر جوی بر حرکت توده هوا شناسایی شوند.

▲ انواع نیروهای موثر در حرکت هوا

جریان‌های افقی هوا در بزرگ مقیاس عمدتاً به علت اختلاف دریافت تابش خورشید در نقاط مختلف کره زمین ایجاد می‌شوند. حرکت‌های بزرگ مقیاس جوی، به کمک قوانین فیزیکی تعریف می‌شوند. عامل بسیار مهمی که در حرکت‌های جوی باید در نظر گرفته شود مقیاس حرکت می‌باشد.

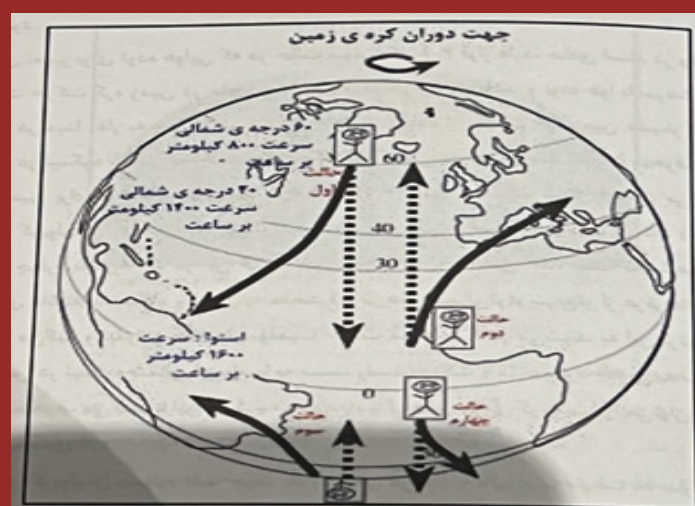
▲ نیروی گرادیان فشار

گرادیان یا شیو فشار به مفهوم اختلاف فشار بین دو نقطه نسبت به فاصله‌ی بین آن دو نقطه می‌باشد. بدیهی است توده‌های هوا در جو، ضمن حرکت افقی، غالباً از فشار بیشتر به سمت فشار کمتر شتاب می‌گیرند، یعنی نیروی گرادیان افقی فشار از مناطق پرفشار به سمت مناطق کم فشار جهت می‌گیرد. نیروی گرادیان افقی فشار، اساس حرکت افقی هوا و عامل اصلی ایجاد باد است.

▲ نیروی کریولیس

این نیرو در اثر چرخش کره زمین ایجاد می‌شود و بر اجسامی که با کره زمین در حال چرخش می‌باشند اثر می‌گذارد. نقش این نیرو در مسافت‌ها (چند صد کیلومتر) و زمان‌های طولانی (بیش از ۱۲ ساعت) قابل توجه می‌باشد. چنان چه ناظر حرکت توده هوا، روی سطح زمین نباشد علاوه بر حرکت آن، حرکت کره زمین را نیز می‌بیند و نقش این حرکت معمولاً با معرفی مفهوم نیروی کریولیس بیان می‌شود. این نیرو بر اساس نام اولین دانشمندی که درباره‌ی اثرات آن مطالعاتی انجام داده است (کریولیس) نام‌گذاری شده است.

اثر نیروی کریولیس مسیر حرکت یک توده هوا در راستای افقی (از قطب به سمت استوا و برعکس) بدون در نظر گرفتن اثر کریولیس با پیکان‌های خط چین و با در نظر گرفتن نیروی کریولیس به صورت پیکان‌های توپر مشخص شده است جهت حرکت چرخش زمین در بالای شکل دیده می‌شود که خلاف جهت حرکت عقربه‌های ساعت است.



دانیل گولمن، نویسنده معروف کتاب هوش عاطفی، به ابعاد مختلف هوش هیجانی اشاره می‌کند. او انواع هوش هیجانی را در ۴ حوزه مورد مطالعه قرار داده است. مثال برای هوش هیجانی در هر یک از این ۴ نوع و خلاصه آن‌ها، به این صورت است:

- خودآگاهی (آگاهی از عواطف و هیجانات خود): به‌عنوان مثال، من در این لحظه به‌دلیل دعوایی که با دوستم داشتم خشمگین هستم و قصد تخریب شخصیت او را دارم.
- خود مدیریتی (مدیریت بر هیجانات و عواطف): پس از احساس خشم نسبت به دوستم و قصد آزار رساندن به او، کمی راجع به عواقب این کارم فکر می‌کنم. آیا انجام چنین کاری صحیح است؟ می‌توانم مسئولیت عواقب چنین رفتاری را بر عهده بگیرم؟
- آگاهی اجتماعی (تشخیص هیجان‌ها و عواطف دیگران): در اینجا گولمن بیشتر به توانایی [درک و همدلی با دیگران] اشاره می‌کند. در مثال بالا، من با خودم می‌اندیشم که چه چیزی باعث شده تا دوست من، رفتار خوبی با من نداشته باشد. آیا او امروز دچار بحران یا مشکلی شده و من از آن بی‌خبر هستم؟
- مدیریت رابطه (اداره کردن روابط): اداره کردن رابطه به این شکل محقق می‌شود که در ادامه مثال بالا، با دوستم به گفت‌وگو بنشینم، دلیل بدرفتاری و کج خلقی او را جویا شوم، به حرف‌ها و دغدغه‌هایش گوش دهم و سرانجام، دعوای دوفره‌مان را به ارتباطی مثبت و سازنده تبدیل کنم.

و قوت‌های موجود در شخصیتش، بهترین اثر و کارکرد را بر جای بگذارد، می‌گوییم او دارای هوش هیجانی بالایی است. در واقع، اگر بدانید به‌عنوان مثال در محیط کار در کدام قسمت‌ها تأثیر بیشتری دارید، در همان قسمت‌ها بهتر عمل کرده و اعتماد به نفس بالایی هم از خود نشان می‌دهید.

دلایل هیجانات خود را کشف می‌کنند.

این افراد مثل تمام انسان‌های معمولی دیگر، در طی روز هیجانات مختلفی همچون خشم، شادی، اشتیاق، بی‌انگیزگی و ... را تجربه می‌کنند. اما آن‌چه این افراد را از سایرین متمایز می‌کند این است که با تفکر و تمرکز بر رفتارهای خود، می‌توانند دلیل بروز هیجانات‌شان را بفهمند. آن‌ها هنگام بروز هیجانات، کمی مکث می‌کنند و احساسات خود را شناسایی کرده و با احاطه بر تأثیر بروز هیجانات خود، بهترین تصمیم را در لحظه می‌گیرند. مثلاً هنگام بروز خشم، وقتی می‌دانند منشأ آن خستگی ناشی از کار زیاد است با کمی راه رفتن، استراحت و ... خشم خود را کنترل کرده و مانع آسیب به دیگران می‌شوند.

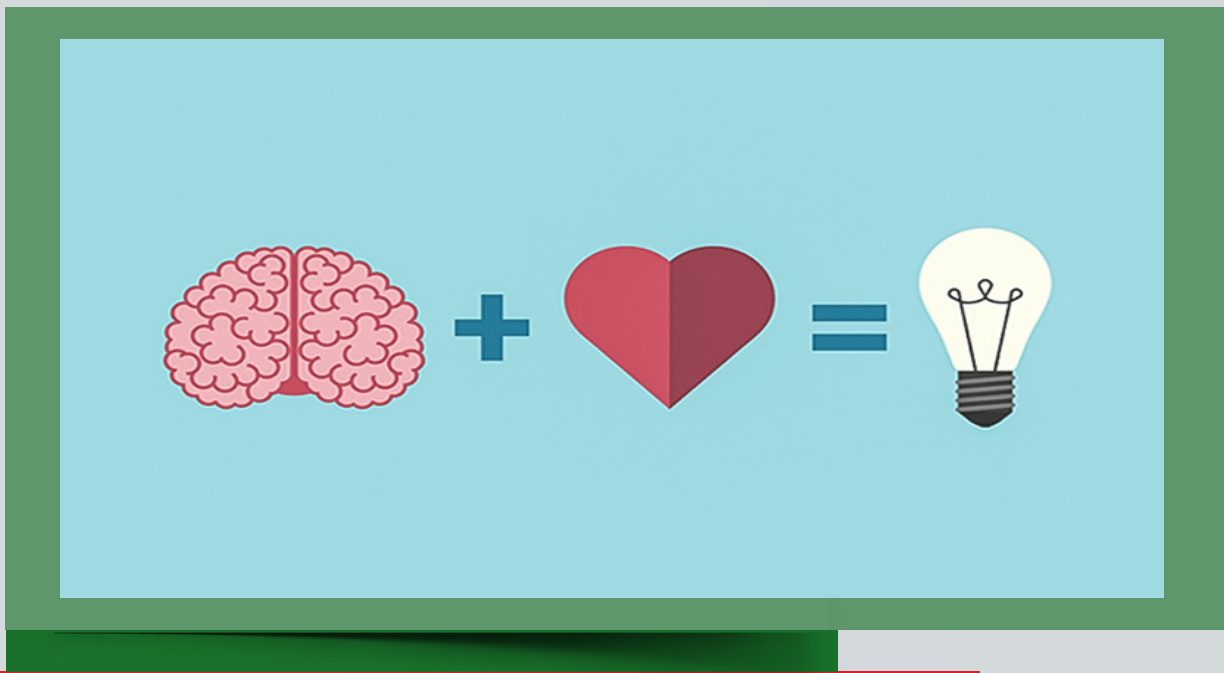
▲ چه افرادی دارای هوش هیجانی بالا هستند؟ این افراد چه نشانه‌هایی دارند؟

پس از تعریف این مفهوم که هوش هیجانی چیست و دارای چه ویژگی‌هایی می‌باشد؛ قصد داریم به این موضوع مهم بپردازیم که اصولاً چه افرادی را در این نوع از هوش، باهوش می‌دانیم و آیا این افراد از چنان نشانه‌های خاصی برخوردارند که سایر افراد هیچ‌گاه نمی‌توانند مانند آن‌ها باشند؟

در حقیقت، هوش هیجانی تا حد زیادی اکتسابی است و انسان‌ها در طول زندگی مهارت‌های لازم برای افزایش EQ را می‌آموزند و با تمرین آن‌ها، می‌توانند به افرادی موفق، شاد و راضی از زندگی تبدیل شوند. به عبارت دیگر، افرادی که در هوش هیجانی، هوشمند شناخته می‌شوند دارای ویژگی‌های زیر هستند.

نقاط ضعف و قوت خود را می‌شناسند.

گفتیم که گل‌من، خودآگاهی را یکی از ابعاد هوش هیجانی می‌دانست و بزرگ‌ترین نشانه خودآگاهی این است که فرد نسبت به خودشناسی و به‌طور کلی شناخت خودش، هم مصر و هم صادق است. ما به فردی که بتواند تشخیص دهد در کدام قسمت‌های رفتاری‌اش نیاز به بازبینی دارد، کدام قسمت‌ها نقاط قوت او هستند و باید آن‌ها را به صورت مستمر تقویت کند و چگونه می‌تواند با همه ضعف‌ها



دلایل هیجانات خود را کشف می کنند.

این افراد مثل تمام انسان‌های معمولی دیگر، در طی روز هیجانات مختلفی همچون خشم، شادی، اشتیاق، بی‌انگیزگی و ... را تجربه می کنند. اما آنچه این افراد را از سایرین متمایز می کند این است که با تفکر و تمرکز بر رفتارهای خود، می توانند دلیل بروز هیجاناتشان را بفهمند. آن‌ها هنگام بروز هیجانات، کمی مکث می کنند و احساسات خود را شناسایی کرده و با احاطه بر تأثیر بروز هیجانات خود، بهترین تصمیم را در لحظه می گیرند. مثلاً هنگام بروز خشم، وقتی می دانند منشأ آن خستگی ناشی از کار زیاد است با کمی راه رفتن، استراحت و ... خشم خود را کنترل کرده و مانع آسیب به دیگران می شوند.

نه گفتن را یاد دارند و از ابراز مخالفت در زمان صحیح واهمه‌ای ندارند.

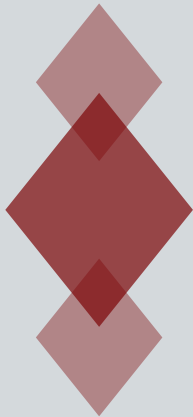
در این قسمت به خود تنظیمی در نظریه گلمن می‌رسیم که منظور از آن توانایی درک مسائل، ریشه‌یابی و بیان آن‌ها است. در این موقعیت، افراد دارای هوش هیجانی بالا، هنگام بروز یک مشکل در تیم کاری و یا زمان روبرو شدن با یک درخواست غیر منطقی، دلایل مخالفت خود را بیان کرده و در صورت لزوم، بدون هیچ‌گونه نگرانی، به مخاطبین خود نه می‌گویند.

برای خودشکوفایی شان تلاش می کنند.

خودشکوفایی یعنی توانمندی در بروز و ظهور استعدادهای فردی. بنابراین، افرادی که EQ بالایی دارند، با تأمل و خودآگاهی می‌توانند توانایی‌ها، استعدادها و علائق خود را کشف کرده و برای رسیدن به اهداف شان برنامه‌هایی واقع بینانه طراحی کرده و آن‌ها را عملی کنند.

نگاهی محترمانه به خود و سایرین دارند.

آن‌ها می‌دانند که اگر خودشان را به طور کامل قبول داشته باشند و برای خود احترام قائل باشند، فردی سازنده و مثبت، محسوب می‌شوند. هرچند که این افراد دور از خودشیفتگی و غرور کاذب هستند و احترام فراوانی نیز برای سایر اشخاص قائلند.



ده شرکت هواپیمایی برتر جهان در سال ۲۰۲۴

رتبه نخست برترین شرکت هواپیمایی که سال گذشته به خطوط هوایی سنگاپور تعلق گرفته بود، دوباره توسط قطر ایرویز به عنوان بهترین ایرلاین جهان بازپس گرفته شد. بر اساس رتبه بندی اسکای ترکس در ۲۴ ژوئن ۲۰۲۴، شرکت هوایی قطری برای هشتمین بار در بیست و پنج سال گذشته به عنوان بهترین ایرلاین انتخاب شد. شرکت هواپیمایی سنگاپور اکنون در رتبه دوم قرار دارد و پس از آن هواپیمایی امارات است. ایرفرانس با وجود افت در رتبه بندی خود، امتیازات خوبی را به خاطر برخی از خدماتش دریافت کرد و در جایگاه نهم قرار گرفت. این شرکت فرانسوی به عنوان بهترین ایرلاین اروپای غربی و دارای بهترین پذیرایی درجه یک و همچنین بهترین کلاس های پروازی بیزینس و فرست کلاس در اروپا نیز از آن این شرکت شد. خطوط هوایی بین المللی سوئیس نیز به عنوان یک شرکت هوایی اروپایی در جایگاه دهم قرار گرفت.

این رتبه بندی ها بر اساس نظرات بیش از ۲۱ میلیون مسافر از ۱۰۰ کشور جهان است که ۳۵۰ شرکت هواپیمایی را از سپتامبر ۲۰۲۳ تا مه ۲۰۲۴ بر اساس معیارهایی مانند کیفیت پرواز، ارزش خرید، راحتی، خدمات داخل هواپیما و زمان انتظار هنگام ورود ارزیابی کردند.



بهترین خطوط هوایی در سال ۲۰۲۴ از نظر اسکای تراکس:

- (۱) هواپیمایی قطر
- (۲) خطوط هوایی سنگاپور
- (۳) هواپیمایی امارات
- (۴) هواپیمایی آل نیپون (ژاپن)
- (۵) کاتای پاسیفیک (هنگ کنگ)
- (۶) خطوط هوایی ژاپن
- (۷) ترکیش ایرلاینز
- (۸) اوا ایر (تایوان)
- (۹) ایرفرانس
- (۱۰) خطوط هوایی بین المللی سوئیس

بهترین خطوط هوایی ارزان قیمت در سال ۲۰۲۴ از نظر اسکای تراکس:

در مورد خطوط هوایی ارزان قیمت، شرکت مالزیایی «ایر آسیا» همچنان در رتبه اول باقی مانده است. «اسکوت» که در اروپا کمتر شناخته شده است، به عنوان بازوی ارزان قیمت خطوط هوایی سنگاپور در جایگاه دوم است. شرکت اسپانیایی «بولوتئا» در رتبه سوم قرار دارد و برای پروازهای داخلی در فرانسه حتی از ایرفرانس هم جلوتر است.

- (۱) ایر آسیا (مالزی)
- (۲) اسکوت (سنگاپور)
- (۳) بولوتئا (اسپانیا)
- (۴) فلینا (عربستان سعودی)
- (۵) ترانسوایا (فرانسه-هلند)
- (۶) ایندیگو (هند)
- (۷) خطوط هوایی ووئلینگ (اسپانیا)
- (۸) ایربالتیک (لتونی)
- (۹) ایبریا اکسپرس (اسپانیا)
- (۱۰) رایان ایر (ایرلند)

گفتو گو با جناب قربانعلی چگونیان

مدیر کل اسبق فرودگاه مهر آباد

کاری از م. مرادی



در محضر مدیری ارجمند، کاردان، مردمی و خالص که به حق در تمامی عرصه‌های مدیریت در طول خدمت خویش در فرودگاه مهرآباد توانست با جدیت و توانی مضاعف، خاطراتی ارزشمند را همراه با نامی نیک از خود به جا بگذارد.

چگونیان نامیست که تمامی اشخاصی که با ایشان همکار بودند، وی را در رتبه‌های ممتاز و بالای ذهنشان جای داده‌اند.

اینک پاسخ‌های صریح و آموزنده ایشان را در چندین سال مدیریت مهرآباد بزرگ می‌خوانیم.

🎙 چگونه شد که آقای چگونیان آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

اگر نگاهی به سال‌های دور و ابتدای انقلاب اسلامی ببینیم کلیه حوزه‌ها و بخش‌ها که در مجموع ساختار اداره کشور را تشکیل می‌دادند خالی از نیروهای وفادار به انقلاب بودند. بخش هوایی و هواپیمایی هم که از وزارت جنگ منتزع و به وزارت راه و ترابری متصل شده بود از این تحولات به شدت متأثر شده و نیاز بود نیروهای جدیدی که بیشتر جنبه‌های تعهدی داشتند مسئولیت امور را به عهده بگیرند.

بنده هم مشاور استانداری در یکی از استان‌های کشور بودم که به اتفاق دوستان عازم این بخش شدیم و با توجه به زمینه‌های رشد و بالندگی در آن سال‌ها مجبور بودیم که مطالعات و دانش خود را به صورت روزافزون مدنظر قرار داده که این مهم در بخش‌های فراوان این کشور اتفاق افتاد. به هر صورت عدم جابه‌جایی مدیران و سابقه طولانی مدت در مدیریت فرودگاهی موجب رشد و سازندگی در این بخش گردید.

🎙 جنابعالی همواره هم در کارتان و هم در ارتباطات شغلی مربوطه به نوعی حائز یک کاریزمای مردمی بوده‌اید که بسیار در موفقیت‌تان در طول خدمت اثرگذار بوده است. چطور به این موهبت دست یافته‌اید و خودتان چه توصیه‌ای در این ارتباط دارید.

به نظر می‌رسد مدیران ارشد بخش‌های یک سازمان، شناخت از ساختار سازمان و اداره مربوط به خود را مدنظر قرار داده و مطالعه، بررسی و تحلیل نمایند و از نقاط قوت و ضعف آن به خوبی آگاهی داشته باشند. در مرحله بعدی شناخت کاملی از پرسنل و مدیران زیرمجموعه که خلاصه می‌شود از روحیات، توانمندی آن‌ها، نقاط قوت و ضعف و دیگر سوابق از اهمیت به سزایی برخوردار می‌باشد. با شناخت از وضعیت ساختار سازمانی و اطلاعات درست و صمیمی از اوضاع و احوال پرسنل و کارمندان تحت سرپرستی برقراری رابطه متقابل و عاطفی امکان‌پذیر می‌باشد. برقراری ارتباط صحیح و عاطفی با زیردستان و اطلاع از روحیات آنان مدیر ارشد را در اداره بهتر سازمان تحت مدیریت کمک کرده و باعث گردش امور به نحو مطلوبی می‌باشد. مدیر ارشد در تمام صحنه‌های روزمره به صورت مختلفی بایستی حضور داشته و به قول نظامی‌ها در خط مقدم باشد. حمایت صحیح و شفاف از مدیران و کارمندان، اعتماد به نفس آنان را افزایش داده و اعتماد بین مدیر و زیردست برقرار می‌شود. اشارات مختصر فوق نصب‌العین بنده بوده و همواره در محیط‌های کاری بهره‌های فراوانی در جهت پیشبرد امور برده‌ام.

🎙 از علاقه مندی‌هایتان در زندگی برای مخاطبان ما بفرمایید.

سعی می‌کنم در اوقات فراغت حتماً مطالعه نمایم. علاقمند به مقالات و کتب تاریخی، اجتماعی و سیاسی هستم. در طول ماه حتماً به مسافرت به نقاط مختلف کشور می‌روم. با دوستان و همکاران سابق در طول روز و ماه تماس دارم و بعضاً در فرصتی در مجالس دوستان شرکت می‌کنم. امر ورزش و توجه به اتفاقات ورزشی در داخل و خارج جزو برنامه‌های زندگی روزمره من می‌باشد.

🍵 با وجود سختی کار آیا اگر به قبل برمی‌گشتید باز همین شغل را انتخاب می‌کردید؟

شاید مشاغل آرام و ساکت با روحیه من سازگار نباشد و همیشه هیجان و نگاه به زمینه‌های جدید کاری که همراه با تلاش و کوشش فزاینده در محیط‌های کاری باشد را ترجیح می‌دهم. به همین خاطر بهترین ایام بنده کار در فرودگاه بوده که علی‌رغم تلخی و شیرینی آن برای من دلچسب می‌باشد.

🍵 بهترین خاطره در طول خدمت؟

کار در ادارات و محل‌هایی که هیجان دارد و با مخاطرات گوناگون همراه است همواره برای من دلچسب بوده است. روزانه ورود و خروج ۳۰ هزار مراجعه‌کننده به فرودگاه مهرآباد به‌عنوان مسافر، مستقبل و مشایعت‌کننده، مراجعات متعدد به واحدها و نهادهای مستقر در فرودگاه همواره با شیرینی و تلخی‌های فراوانی همراه بوده است. ولی به‌صورت مشخص در پاسخ شما باید بگویم اولین باری که موفق شدم سرمایه‌هایی را از بخش خصوصی جلب و جذب توسعه و پیشرفت فرودگاه نمایم برای من شادی‌بخش بود و نشان از سیاست پولی و مالی درستی می‌داد. بعدها با دوستان و همکاران این سیاست را شالوده و زیربنای تشکیل شرکت فرودگاه‌ها نمودیم که خوب اگر با مدیریت کارا و صمیمی انجام پذیرد موجب رشد، توسعه و بالندگی فرودگاه‌ها می‌باشد. ساخت و توسعه پارکینگ‌های اتومبیل، ساخت و توسعه مراکز تهیه غذا و رستوران‌های متعدد، ساخت پل‌های خصوصی، توسعه ترمینال‌های ۱ و ۲ و نصب پل‌های مرتبط با هواپیما و ... همیشه یادآور خاطرات شیرینی برای من بوده است. به‌خصوص با به‌کارگیری سرمایه‌های بخش خصوصی و نحوه اداره آن‌ها علاوه بر درآمدزایی برای فرودگاه‌ها موجب پیشرفت و توسعه فرودگاه گردید.

🍵 بدترین خاطره در زمان خدمت؟

برای من مخاطرات زمان جنگ و مورد تهدید بودن فرودگاه‌ها و همچنین تعداد متناهی هواپیماربایی در فرودگاه که بعضاً با خشونت و از دست‌دادن سرنشینان بعضی از این هواپیماها همراه بوده است. سوانح هوایی در فرودگاه که عمدتاً بخش نظامی و پایگاه یکم شکاری را در بر می‌گرفت، همواره برای من تلخ بوده است. ولی در مواردی حمایت و پشتیبانی هوایی در امور کمک‌رسانی برای حوادث طبیعی مانند زلزله رودبار و ورود آزادگان هشت سال دفاع مقدس به کشور از خاطرات شیرین من می‌باشد. یکی از خاطرات تلخ من سانحه هوایی برخورد هواپیمای مسافری ایران ایرتور و جت سوخوی نیروی هوایی بود که جان کلیه مسافران این پرواز که عازم مشهد بودند را گرفت که متأسفانه در بین مسافران تعدادی از مهندسان اداره ساختمان بودند که همواره یاد آن موجب دل‌تنگی و تلخ‌کامی بنده می‌گردد.

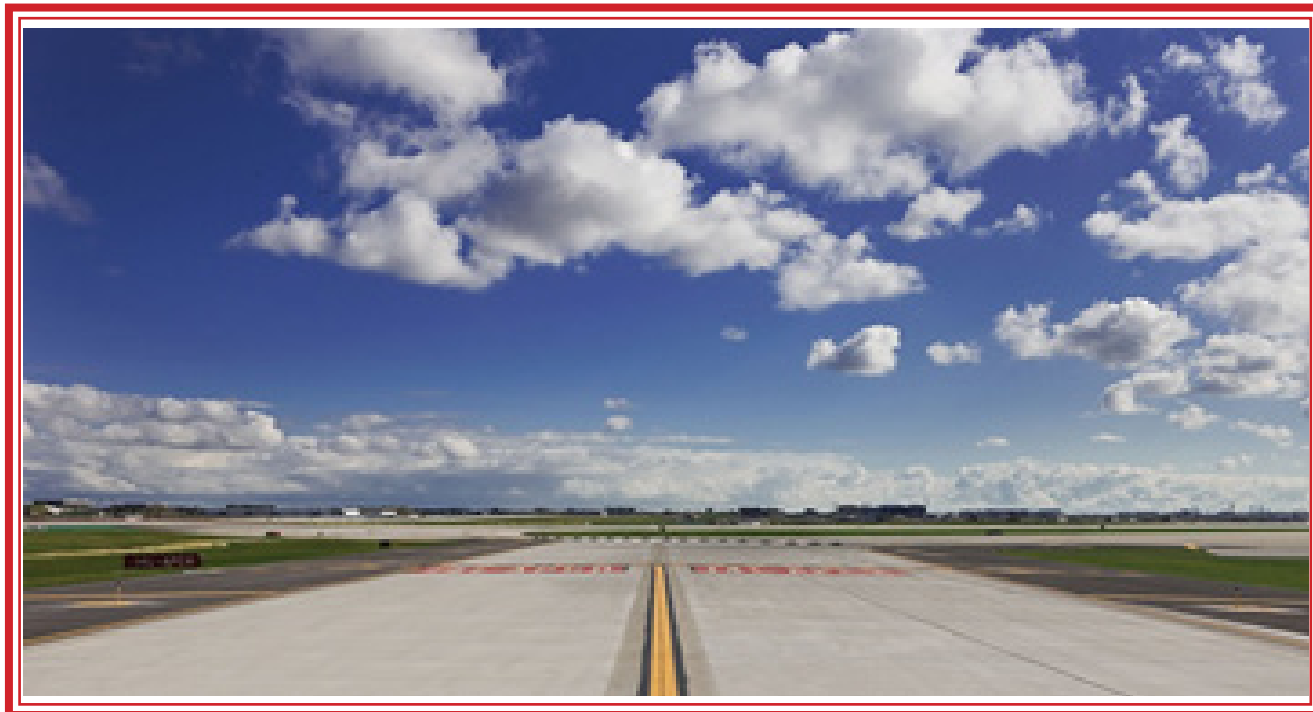
🍵 اکنون مشغول چه کاری هستید؟

هم‌اکنون با تعدادی از دوستان و مدیران سابق در هواپیمایی مشغول اداره بخش‌های عملیاتی چند فرودگاه می‌باشم. موضوع آنجا حائز اهمیت است که توانستیم برای اولین بار با اخذ مجوزها و استانداردهای لازم بخش خصوصی مجاز باشد که بخش‌های هوایی و عملیاتی چند فرودگاه را مدیریت نماید. فکر می‌کنم با توجه به برنامه ۵ ساله هفتم که مصوبه مجلس می‌باشد مدیران شرکت فرودگاه‌ها اداره کلیه فرودگاه‌ها به جز فرودگاه امام و مهرآباد را به بخش خصوصی ذی‌صلاح واگذار نمایند و از این رهگذر شاهد تحولاتی بروز و عمیقی مانند سایر فرودگاه‌های دنیا باشیم.

🍵 چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

متأسفانه بایستی اذعان نمود که شرایط کنونی با وجود تحریم‌های بین‌المللی، سال‌هاست که بخش‌های هواپیمایی کشور را تحت تأثیر قرارداده و از نتایج حاصله آن، ناوگان هوایی فرسوده، بخش‌های فرودگاهی عقب‌افتاده متأسفانه این صنعت با تحولات و پیشرفت‌های جهانی همگامی نداشته و رشد و توسعه نداشته است. ولی عقب‌افتادگی و عدم تحول در بخش هوایی فقط در موارد فوق نبوده و نتایج زیان‌بار و مخرب آن در آینده مشهود خواهد شد. مدیران و پرسنلی که همگام با نیازهای صنعت هواپیمایی دارای آموزش و مطالعه کافی نبوده و اصولاً با تحولات بخش‌های هوایی بین‌المللی همگام نمی‌باشند. امور فوق در لایه‌های مدیریتی به‌صورت پنهان در حال رشد بوده و اگر ورود مدیران غیرمتخصص و ناآشنا به این صنعت را هم مدنظر قرار دهیم، نتایج حاصله تأسفبار می‌باشد. ناگزیریم که پرسنل فرودگاه‌ها به‌ویژه فرودگاه‌های بزرگ ما مانند فرودگاه امام و مهرآباد رأساً مطالعه و آموزش‌هایی را در ارتباط با تحولات بخش صنعت هوایی مدنظر قرار داده و مدیران هم با اتخاذ سیاست‌هایی به این امر مهم کمک کنند.

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



ش. ناصح

در دنیای پیچیده و دقیق هوانوردی، عوامل متعددی بر عملیات نشست و برخاست هواپیماها تأثیر می‌گذارند. یکی از مهم‌ترین این عوامل، شرایط آب و هوایی است که می‌تواند به‌طور قابل توجهی بر طول باند مورد نیاز تأثیر بگذارد. از دمای هوا گرفته تا سرعت و جهت باد، هر یک از این عناصر می‌توانند به شکلی منحصر به فرد بر روی عملکرد هواپیما و ایمنی پرواز تأثیر بگذارند. این مطلب به بررسی دقیق این تأثیرات می‌پردازد و نشان می‌دهد که چگونه خلبانان و مهندسان هوانوردی با استفاده از دانش و فناوری‌های پیشرفته، به بهینه‌سازی عملیات نشست و برخاست در شرایط مختلف آب و هوایی می‌پردازند. در این مسیر، ما به بررسی چگونگی تأثیر دمای هوا بر چگالی و گرانش هوا، نقش بادهای مخالف و موافق در تغییر طول باند، و تأثیر فشار جوی و رطوبت بر عملکرد هواپیما می‌پردازیم. همچنین، به تأثیرات متفاوت آب و هوا بر انواع مختلف هواپیماها، از جت‌های مسافربری گرفته تا هواپیماهای کوچک تک موتوره و نحوه مواجهه با چالش‌های ناشی از شرایط جوی شدید می‌پردازیم.

▲ دما

دما یکی از عوامل مهمی است که بر طول باند لازم برای نشست و برخاستن هواپیما تأثیر می‌گذارد. با افزایش دما، هوا منبسط می‌شود و چگالی آن کاهش می‌یابد. این کاهش چگالی به معنای کمتر شدن تعداد مولکول‌های هوا در هر واحد حجم است که نیروی بالابرنده لازم برای هواپیما را فراهم می‌کنند. در نتیجه، هواپیما برای رسیدن به نیروی بالابرنده کافی و برخاستن از زمین به سرعت بیشتری نیاز دارد، که به معنای نیاز به باند طولانی‌تری برای شتاب گرفتن است.

به‌عنوان مثال، با هر سه درجه سانتی‌گراد افزایش دما، مشکل هواپیماها در برخاستن از زمین یک درصد بیشتر می‌شود. اگر در دمای ۲۰ درجه سانتی‌گراد یک هواپیما به کمتر از دو کیلومتر برای برخاستن از زمین نیاز داشته باشد، در دمای ۴۰ درجه به دو و نیم کیلومتر نیاز خواهد داشت (عدد تقریبی است و برای هر تایپ هواپیما متفاوت است).

این موضوع در فرودگاه‌هایی که در ارتفاع بالاتری قرار دارند یا باندهای کوتاه‌تری دارند، بیشتر خود را نشان می‌دهد، زیرا هوا در ارتفاعات بالاتر به‌طور طبیعی رقیق‌تر است و باندهای کوتاه‌تر، فضای کمتری برای شتاب گرفتن هواپیما فراهم می‌کنند. همچنین، تغییرات اقلیمی و گرمایش جهانی می‌توانند به این چالش‌ها بیفزایند، زیرا دمای متوسط جهانی در حال افزایش است و این می‌تواند بر طول باند مورد نیاز برای برخاستن و نشست تأثیر بگذارد.

باد نیز یکی از عوامل مهم آب و هوایی است که بر طول باند لازم برای نشستن و برخاستن هواپیما تاثیر می‌گذارد. بادهای مختلف، از جمله بادهای جانبی و بادهای مخالف، می‌توانند چالش‌هایی را برای خلبانان ایجاد کنند و نیاز به مهارت‌های خاصی برای مدیریت این شرایط دارند.

بادهای جانبی (Crosswind) می‌توانند باعث ایجاد نیروهای جانبی بر هواپیما شوند که ممکن است هواپیما را از مسیر مستقیم خود منحرف کنند. خلبانان باید تکنیک‌های خاصی را برای جبران این نیروهای جانبی به کار ببرند تا اطمینان حاصل کنند که هواپیما در مسیر صحیح باقی می‌ماند.

بادهای مخالف (Headwind) می‌توانند به هواپیما کمک کنند تا با سرعت کمتری برخاسته و با فاصله کوتاه‌تری فرود بیاید. این نوع باد می‌تواند به کاهش طول باند مورد نیاز برای برخاستن کمک کند.

▲ فشار هوا

فشار هوا یکی دیگر از عوامل مهم آب و هوایی است که بر طول باند لازم برای نشستن و برخاستن هواپیما تاثیر می‌گذارد. فشار هوا با ارتفاع از سطح دریا کاهش می‌یابد، به این معنی که در ارتفاعات بالاتر، 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.

همچنین، فشار هوا می‌تواند بر سیستم‌های هواپیما تاثیر بگذارد، به‌ویژه بر سیستم‌هایی که برای اندازه‌گیری سرعت و ارتفاع استفاده می‌شوند. این سیستم‌ها معمولاً بر اساس فشار هوا کالیبره می‌شوند و تغییرات در فشار می‌تواند داده‌های نادرستی را به خلبانان ارائه دهد که می‌تواند به خطاهای ناوبری منجر شود.

در نهایت، فشار هوا بر روی موتورهای هواپیما نیز تاثیر می‌گذارد. موتورهای توربینی که در بسیاری از هواپیماهای مسافربری استفاده می‌شوند، برای کارکرد صحیح به مقدار معینی از هوا نیاز دارند. در فشارهای پایین‌تر، موتور باید سخت‌تر کار کند تا هوای کافی برای احتراق را جذب کند که می‌تواند بر کارایی و عمر موتور تاثیر بگذارد.





بخش پایانی از کتاب “خرد عادت‌ها” نوشته جیمز کلیپر

ا. ر. طهماسبی و م. مرادی

▲ چطور وقتی از زحمت کشیدن برای اهداف‌تان خسته شده‌اید متمرکز باقی بمانید؟

همه‌چیز به اشتیاق بستگی دارد، یعنی باید هدف‌تان را از ته دل بخواهید. بزرگ‌ترین تهدید برای موفقیت شکست نیست بلکه ملال است. شما از عادت‌ها خسته می‌شوید چون دیگر خوشحال‌تان نمی‌کند و همان‌طور که عادت‌هایتان عادی می‌شود، در جستجوی چیزی تازه از مسیر پیشرفت خارج می‌شوید. حرفه‌ای‌ها خود را پایبند به جدول زمانی می‌کنند اما ناواردها با روال زندگی جلو می‌روند. حرفه‌ای‌ها می‌دانند چه چیزی برایشان اهمیت دارد و با هدفمندی برای رسیدن به آن کار می‌کنند اما ناواردها با مشکلات زندگی از مسیر خارج می‌شوند.

▲ جنبه منفی ایجاد عادت‌های خوب

عادت‌ها پایه و اساس مهارت را به‌وجود می‌آورند. در بازی شطرنج، بازیکن تنها وقتی می‌تواند بر مراحل بعدی بازی تمرکز کند که حرکات پایه‌ای مهره‌ها را به‌صورت خودکار انجام دهد. هر مقدار از اطلاعات که به حافظه سپرده می‌شود، فضای ذهنی بیشتری را برای تفکرات سخت‌تر باز می‌کند. این قضیه در مورد هرگونه کوششی صدق می‌کند. وقتی حرکات ساده را آن‌قدر خوب بلدید که بدون فکر کردن انجام‌شان می‌دهید، می‌توانید آزادانه به جزئیات پیشرفته‌تر فکر کنید. در این‌صورت عادت‌ها پایه‌های اصلی هرگونه جست‌وجوی تعالی هستند. جنبه مثبت عادت‌ها این است که می‌توانیم کارها را بدون فکر انجام دهیم و جنبه منفی آن این است که به شیوه‌ی انجام کار عادت می‌کنید و دیگر به خطاهای کوچک توجه ندارید. بعد از این‌که در عادت‌ی به مهارت رسیدید باید به سراغ قسمت سخت کار بروید و عادت تازه‌ای برای خود بسازید.

▲ مهارت‌یابی در یک عادت

هر عادت روی دیگری ساخته می‌شود تا این‌که به سطح جدیدی از عملکرد دست پیدا کنید و سطح بالاتری از مهارت درونی شود. دقیقا در همان لحظه‌ای که احساس می‌کنید در چیزی مهارت پیدا کرده‌اید، درست همان موقع که همه چیز ناخودآگاه اتفاق می‌افتد و شما احساس راحتی می‌کنید باید از تله خود خوشنودی دوری کنید.

▲ چطور عادت‌های خود را بررسی کنیم و تعادل ایجاد کنیم؟

مهم‌ترین چیز در هر کاری ادامه دادن به تلاش است. راه موفقیت این است که یاد بگیریم چطور کاری را درست انجام بدهیم و بعد همان کار را هر روز انجام بدهیم.

▲ چطور باورهای بازدارنده را در هم بشکنیم؟

در آغاز کار، تکرار عادت‌ها برای ساختن هویت مورد نظرتان لازم است هرچند پس از به‌دست آوردن آن هویت، همان باورها می‌توانند شما را از رسیدن به مرحله بعدی رشد باز دارند. هویت شما زمانی ضد شماسست که باعث غرور شود و شما را به انکار کردن نقاط ضعف‌تان تشویق کند و مانع رشد واقعی شود که این یکی از ایرادات بزرگ عادت است. هرچه طرز فکری برای ما مقدس‌تر باشد، یعنی هر چه بیشتر به هویت ما گره خورده باشد بیشتر از آن در مقابل انتقاد دفاع می‌کنیم. مثل گروه موسیقی‌ای که برای اولین بار آلبوم موسیقی شگفت‌انگیزی تولید می‌کند و بعد دچار یکنواختی می‌شود. هرچه محکم‌تر به هویتی بچسبیم، سخت‌تر می‌توانیم رشد کنیم. یکی از راه‌حل‌ها این است که هیچ‌یک از جنبه‌های هویت خود را به بخش غالب کسی که هستیم تبدیل نکنیم. به گفته پاول گراهام سرمایه گذار «هویت خودتان را کوچک نگه دارید» اگر به هویت خودتان دلبستگی داشته باشید، انعطاف‌ناپذیر خواهید شد. برای کاهش لطمه به هویت، راه‌حل کلیدی این است که خود را به گونه‌ای تعریف کنید که جنبه‌های مهم هویت‌تان، حتی با وجود عوض شدن نقش‌تان باقی بماند. پس اگر هویتی به درستی انتخاب شود به‌جای این‌که شکننده باشد منعطف خواهد بود، مثل آبی که در اطراف مانعی جاری است.

عادت‌ها فواید زیادی دارند اما ایرادشان این است که می‌توانند شما را در الگوهای ذهنی و رفتاری قبلی‌تان گیر بیندازند؛ حتی زمانی که دنیا در اطراف شما در حال تغییر است همه‌چیز گذراست. بنابراین باید مرتب بررسی کنید و ببینید که آیا عادت‌ها و باورهای گذشته‌تان هنوز به شما کمک می‌کنند یا نه. نداشتن خود آگاهی زهر است و تفکر و بازبینی پادزهر.

بنابراین مهارت برابر است با عادت + تمرین آگاهانه

▲ نتیجه‌گیری

جام مقدس تغییر عادت‌ها تنها از یک پیشرفت یک درصدی پر نشده، بلکه حاصل هزاران پیشرفت یک درصدی است؛ تعداد زیادی از خرده عادت‌ها که روی هم تلنبار شده و هر کدام واحد اساسی برای کل سیستم است.

در ابتدا پیشرفت‌های کوچک، اغلب بی‌معنی به‌نظر می‌رسند زیرا در برابر اهمیت کل سیستم ناچیزند. همان‌طور که یک سکه شما را ثروتمند نمی‌کند. به مرور و همان‌طور که این تغییرات کوچک را ادامه می‌دهید و روی هم پشته می‌کنید، ترازوی زندگی شروع به حرکت می‌کند. هر پیشرفت مانند اضافه کردن یک دانه شن به سمت سنگین ترازوست و اوضاع کم‌کم به نفع شما تغییر می‌کند و در نهایت اگر آن را ادامه دهید به نقطه اوج می‌رسید.

در کتاب خرده عادت‌ها به داستان‌های بسیاری درباره افراد برجسته اشاره شده است که همه از علم خرده عادت‌ها برای رسیدن به مهارت در هنرشان استفاده کرده و در رشته خود جزو برترین‌ها شده‌اند. هر کدام از افراد، تیم‌ها و شرکت‌ها شرایط متفاوتی را تجربه کرده‌اند ولی سرانجام به همین شکل پیشرفت کرده‌اند: با تعهد به پیشرفت‌های کوچک، مداوم و سخت.

Air and Flight Table (No. 08)

AIR AND FLIGHT

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

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



Quadcopter

Flight

Altimeter

Gliding

Wings

Thrust

Wind

Altitude

Shape

Drag

Instruments

Propeller

Airfoils

Current

Bernoulli

Speed

Force

Lift

Aircraft

Aerodynamics

Engines

Contrail

Pilot

Wing

Noise

Aviation

Ailerons

Weather

Gravity

Weight

گزارش تصویری از ۵۶ امین کارگاه آموزشی
با عنوان "سیستم‌های ناوبری نوین هوایی" و با تدریس مهندس کاظمی
در فرودگاه بین‌المللی مهر آباد

