

سی و یکمین شماره مجله الکترونیکی

فرودگاه بین المللی مهر آباد

اسفند ماه - ۱۴۰۲



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



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر: م. احمدیان

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

همکاران این شماره: ن. مهدور، ا. زند، آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده،

ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

ویراستار: م. احمدیان

صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فهرست مطالب

- ۴..... سخن رهبری
- ۵..... سخن سردبیر
- ۶..... مهم‌ترین فردی که باید به دیدار نوروزی‌اش بروید کیست؟
- ۸..... منظم پاداش ندهید!
- ۱۰..... پرواز “Ferry Flight”
- ۱۱..... نوروز
- ۱۴..... پرواز و تنظیم ارتفاع سنج
- ۱۶..... گفتگو با جناب سید حسین امام جمعه
- ۱۹..... صفر تا صد پروژه ساخت “جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی”
- ۲۲..... روان‌شناسی
- ۲۴..... ایمن‌ترین خطوط هوایی جهان
- ۲۵..... علائم کم‌کاری تیروئید
- ۲۶..... گزیده کتاب “مغلطه”
- ۲۹..... جواب جدول شماره ۶
- گزارش تصویری از همایش “فلسفه علم و کاربرد آن در علوم نوین”
- ۳۰..... در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



ماه مبارک رمضان در هر سال، قطعه‌ای از بهشت است که خدا در جهنم سوزان دنیای مادی ما آن را وارد میکند و به ما فرصت می‌دهد که خودمان را بر سر این سفره الهی در این ماه، وارد بهشت کنیم. بعضی همان سی روز را وارد بهشت می‌شوند. بعضی به برکت آن سی روز، همه سال را و بعضی همه عمر را. بعضی هم از کنار آن، غافل عبور می‌کنند که مایه تأسف و خسران است. حالا برای خودشان که هیچ، هر کس که ببیند این موجود انسانی، با این همه استعداد و توانایی عروج و تکامل، از چنین سفره با عظمتی استفاده نکند، حق دارد که متأسف شود. این، ماه مبارک رمضان است.

سُخَن سَر دِیَر

بی شک، دگرگونی طبیعت و نو شدن سال، فرصتی برای اندیشیدن به عظمت کبریایی خالق هستی است؛ به ویژه این که آغاز سال خورشیدی و سبزی طبیعت به قدوم مبارک ماه خدا منور است. قدوم خوش‌یمن سال جدید با عملکرد درخشان فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در خدمات رسانی به مردم شریف ایران طی سالی که گذشت؛ نوید بخش ادامه حرکت رو به رشد و توسعه همه جانبه مهرآباد است. بی شک این موفقیت‌ها و رشد و تعالی مهرآباد به مدد همدلی، یاری و سخت‌کوشی همکاران گرامی حاصل شده و تداوم آن نیز با کار جهادی، خلاقیت بنیادی و نوآوری ادامه خواهد داشت. ضمن تبریک فرا رسیدن عید باستانی نوروز و آغاز سال ۱۴۰۳ شمسی و رمضان المبارک ۱۴۴۵ هجری قمری، سالی سرشار از سلامتی، موفقیت و سربلندی برای یکایک شما همکاران ارجمند آرزومندیم.

با احترام

سردیر



مهم‌ترین فردی که باید به دیدار نوروزی‌اش بروید کیست؟

ن. مهدور

نوروز فرصت خوبی است برای تازه شدن دیدارها. اما نوروز شما نوروز نخواهد شد مگر این‌که حتماً به دیدار یک نفر بروید و متأسفانه بیشتر ما، فرصت نمی‌کنیم که این فرد را در طول ایام عید ملاقات کنیم. آن‌قدر درگیر دید و بازدیدهای همیشگی، برنامه‌های تلویزیونی و مسافرت هستیم که این فرد در لیست ما، نفر آخر قرار می‌گیرد و در انتها نیز مانند همیشه فراموش می‌شود. به‌همین خاطر است که قیصر امین پور سروده است:

دیر گاهی است که اُفتاده‌ام از خویش به دور!
شاید این عید، به دیدارِ خودم هم بروم...!

درست است، مهم‌ترین فردی که باید به دیدارش برویم و از حالش پرسیم: خود ما هستیم.

تجویز راهبردی: چهار نکته کلیدی برای دیدار با خویشان:

برای اینکه این دیدار، دیدار خوبی باشد این چهار نکته را رعایت کنید:

۱- وقت ویژه‌ای را برای وی در نظر بگیرید. سعی کنید در ایام عید، زمان خوبی را که سرحال و با انرژی هستید و سرتان شلوغ نیست را برای این دیدار انتخاب کنید. در طول سال که به او سر نزده‌اید، دست‌کم در ایام عید، زمان خوبی را برای وی کنار بگذارید.



۲- وقتی به دیدار خودتان رفتید، بگذارید او حرف بزند. به حرف‌هایش گوش کنید. او یک سال شاید هم بیشتر است که حرف نزده است. بگذارید بیرون بریزد و راحت شود. با حوصله به دغدغه‌هایش، غرغره‌هایش، آرزوهایش و اهدافش گوش کنید.

۳- سوال اولی که از او می‌پرسید این باشد: چه اهدافی برای سال جدید برای خودت در نظر گرفته‌ای؟ می‌خواهی در ارتباط‌های پنج گانه‌ات (با خدا، با خودت، با خانواده، با جامعه و در نهایت با جهان) چه کنی؟ سرفرصت به حرف‌هایش گوش کن. چون بعد از دیدار باید بلافاصله آن‌ها را بنویسی.

۴- وقتی صحبت‌هایش تمام شد، حالا مورد به مورد درباره اهدافش دقیق‌تر بپرس. مثلاً بپرس که فلان هدفی که اشاره کردی، دقیقاً چقدر؟ در چه زمانی؟ چگونه؟

نکته: هیچ ایرادی ندارد که گاهی اوقات بلند بلند هم با خود صحبت کنید که گفته‌اند: همچو مجنون گفتگو با خویشان باید مرا. بگذارید یک روز در سال دیوانه به نظر برسید. اگر دوست داشتید می‌توانید بنشینید یا این که خودتان را به یک پیاده‌روی و سپس یک فنجان چای دعوت کنید. مهم این است که در بهترین و شاداب‌ترین حالت با خود دیدار کنید





منظم پاداش ندهید!

🌻 دانشمندان، آزمایش جالبی را درباره مکانیزم پاداش انجام دادند. آن‌ها دو کبوتر را به گونه‌ای شرطی کردند که بعد از نوک زدن به یک میله، دانه دریافت کنند اما با یک تفاوت: کبوتر اول، بعد از آن که ۳ بار نوک می‌زد دانه می‌گرفت اما کبوتر دوم، گاهی بعد از ۲ بار نوک زدن دانه می‌گرفت، گاهی بعد از سه دفعه و گاه بعد از پنج مرتبه نوک زدن به میله و بیشتر...

🌸 بعد از آن، دانشمندان تصمیم گرفتند بعد از نوک زدن‌های کبوتران، دیگر دانه‌ای به آن‌ها ندهند؛ فکر می‌کنید چه شد؟

🌸 کبوتر اول، چندین بار بخت خود را با سه بار نوک زدن به میله آزمود و چون دید خبری از دانه نیست، به زودی از خیر نوک زدن گذشت.

🌸 اما کبوتر دوم - که به‌طور منظم دانه نگرفته بود - زمان بیشتری را صرف نوک زدن به میله کرد. او بارها و بارها سراغ میله رفت، یکبار، دو مرتبه نوک زد، دفعه دیگر ۵ نوک زد، زمانی سه بار و ...

🌸 دانشمندان با انجام آزمایش‌های متعدد بر روی کبوتران و سپس انسان‌ها، کوشیدند بهترین سیستم پاداش‌دهی در محیط‌های کاری را بیابند. برآیند همه این پژوهش‌ها این بود: پاداش را به‌صورت نامنظم ارائه دهید.

🌈 بدیهی است که پاداش در قبال ایده یا عمل عالی کارمند داده می‌شود اما دانشمندان علوم رفتاری می‌گویند نباید در قبال تعداد مشخصی ایده یا عمل عالی، پاداش داده شود. همچنین نباید ایده‌ها و اعمال عالی، بی‌پاداش بمانند.

🍁 در صورت اول (پاداش در قبال تعداد مشخصی ایده یا عمل عالی) دو اتفاق می‌افتد.

🍇 آن‌چه امروز به‌عنوان پاداش به کارمندان می‌دهید و برای او دلچسب و انگیزه‌بخش است، بعد از چند بار تکرار، به یک حق مسلّم تبدیل می‌شود و قدرت انگیزشی‌اش را از دست می‌دهند.

🌷 در صورتی که وقفه‌ای در ارائه پاداش پیش بیاید، کارمند شرطی شده به پاداش مشخص از ادامه فعالیت‌های مثبت خویش دست بر می‌دارد. کبوتر اول که یادتان هست؟

🌻 در صورت دوم (ندادن پاداش) نیز مشخص است که انگیزه بعدی برای ادامه کارکرد مثبت وجود نخواهد داشت.

🌲 بنابراین، به مدیران توصیه می‌شود سیستم پاداش‌دهی‌شان را غیر منظم کنند. یعنی ممکن است یک کارمند یک بار بعد از انجام ۵ کار مثبت پاداش بگیرد، دفعه بعد دو بار پشت سر هم و هر بار برای ۱ کار مثبت پاداش بگیرد و بار دیگر بعد از انجام ۳ کار مثبت و ...

☁️ در چنین صورتی، اولاً مرز بین حقوق و پاداش برای کارمندان شفاف می‌شود، ثانیاً در صورتی که به هر علتی وقفه‌ای در نظام پاداش‌دهی رخ بدهد، کارمند از ادامه عملکردهای مثبت باز نمی‌ایستد.

🍂 فراموش نکنید که به‌عنوان یک مدیر، باید به نیروهای‌تان انگیزه بدهید و پاداش غیرمنظم یکی از راه‌های علمی این انگیزه بخشی است.



پرواز “Ferry Flight”

م. جلالی

پرواز با هدف تغییر مکان هواپیما از یک فرودگاه به فرودگاهی دیگر بدون اهداف تجاری را “Ferry Flight” می‌گویند.

این پرواز باید مطابق با دستورالعمل‌ها و محدودیت‌های تعریف شده در Operational Manual شرکت مربوطه انجام گردد.

این پرواز می‌تواند برای انتقال هواپیما در شرایط خاص مانند پرواز با چرخ باز یا وضعیت غیر عملیاتی بودن یکی از موتورها به فرودگاهی که مرکز تعمیرات و نگهداری است، انجام گردد.

هدف از پروازهای Ferry Flight:

Delivery Flight: هدف از پرواز، تحویل هواپیما از شرکت سازنده به مشتری است.

Recovery Flight: برای انتقال هواپیما به مکانی امن به دلایلی مانند جنگ است.

Empty Leg Flight: هدف، بازگشت هواپیمای خالی به فرودگاه مبدا است.

Permit-To-Fly: پروازی است که برای انجام تعمیرات و نگهداری انجام می‌گردد.

Position Flight: این پرواز به همراه خدمه برای انجام یک پرواز دیگر از فرودگاه مقصد انجام می‌گردد.



نوروز

Nowruz

گ. نجارزاده



ما ایرانیان هر ساله و در هر جای دنیا که باشیم و در آخرین روزهای اسفند ماه به استقبال بزرگ‌ترین و مهم‌ترین عید باستانی خود یعنی عید نوروز می‌رویم. مادران خانه تکانی می‌کنند، اسباب و اثاثیه‌ی کهنه را دور می‌ریزند. سبزه‌ی عید می‌کارند و برای بچه‌ها لباس نو می‌خرند. به روزهای پایانی سال هم که نزدیک می‌شویم، مراسم دیگری مانند چهارشنبه‌سوری و پنج‌شنبه‌ی آخر سال را برگزار می‌کنیم. در کتاب‌های کهن و تاریخی کشورمان آمده است که برای اولین بار یکی از پادشاهان ایرانی به نام جمشید در هفت هزار سال پیش روز اول فروردین را نوروز (یعنی روز نو) اعلام کرد و از همه‌ی مردم خواست این روز بزرگ را جشن بگیرند.

از امام صادق (ع) نیز نقل است که: خداوند در روز اول فروردین کره‌ی زمین را آفرید و حضرت آدم را خلق کرد، آفتاب نیز برای اولین بار در این روز به زمین تابید و به آن نور و انرژی بخشید و خداوند به گیاهان هم دستور رویش داد. عید غدیر خم نیز در این روز بوده است.

با نزدیک شدن به واپسین دقایق سال و لحظه‌ی آغاز تحویل سال نو، همه‌ی اهل منزل دور سفره‌ی هفت‌سین - هفت چیز را که اول آن‌ها با ((سین)) شروع می‌شود - می‌نشینند و دعای مخصوص تحویل سال نو را می‌خوانند. با تحویل شدن سال نو، افراد خانواده فرا رسیدن این عید بزرگ و باستانی را به یکدیگر تبریک می‌گویند و به خانه‌ی افراد بزرگ‌تر مانند پدر بزرگ‌ها یا مادر بزرگ‌ها می‌روند و به آن‌ها نیز آغاز رویش دوباره زمین و نو شدن سال را تبریک می‌گویند. بزرگ‌ترها نیز برای به یاد ماندن و شیرین‌تر شدن این روزهای بزرگ و کهن به بچه‌ها ((عیدی)) می‌دهند و این جشن و سرور را تا سیزدهم نوروز ادامه می‌دهند.



جشن کهن نیز در بیشتر کشورهای همسایه ایران (که در زمان های گذشته قسمتی از ایران بوده اند) نیز به همین شکل بر گزار می گردد. بسیاری از شاعران و دانشمندان ایرانی مانند ابوریحان بیرونی، فردوسی، سعدی و ... از مهم و کهن بودن این عید بزرگ در دیوان شعرها و کتاب های علمی خود نام برده اند، لذا وظیفه ی ما به عنوان یک ایرانی حفظ و انجام این مراسم ها می باشد تا مبادا این سنت چندین هزار ساله کهن و مبارک به دست فراموشی سپرده شود.

هر سین در سفره هفت سین نماد چیست؟

سیب: سیب نماد سلامتی و تندرستی بوده و وجود آن در میان هفت سین به منظور تندرستی اعضای خانواده در سال جدید است تا آن ها را از گزند آسیب و بیماری حفظ نماید.

سبزه: زیباترین نماد سفره هفت سین، سبزه است که نماد حیات و شادابی می باشد. اغلب ایرانیان از این نماد به منظور داشتن سالی شاد و با طراوت استفاده می کنند. سبزه همچنین نماد فرشته اردیبهشت است.

سمنو: سمنو سَمبل خیر و برکت است. ایرانیان چند روز پیش از شروع سال جدید این ماده را از پخت جوانه های گندم تهیه می کنند و معتقدند که قرارگیری آن بر روی سفره هفت سین، سبب افزونی نعمت و برکت در زندگی آن ها خواهد شد.

سرکه: سرکه نماد جاودانگی است. در گذشته از سرکه برای باطل کردن سحر و جادو استفاده می شده است. قرار گرفتن این نماد بر روی سفره هفت سین سبب خواهد شد تا ناملایمات سال نو از بین برود.

سیر: سیر سَمبل اهورا مزدا و نمادی از تندرستی و سلامت است. اغلب پیشینیان از خواص دارویی سیر به منظور درمان برخی از بیماری ها استفاده می نمودند؛ از این رو می توان از این ماده برای داشتن سالی بدون بیماری بر روی سفره هفت سین استفاده نمود.

سکه: سکه یکی از نمادهای رزق و روزی است. افراد سکه را در میان سفره خود جای داده اند تا در سال جدید از درآمد مناسبی برخوردار گردند و روزی آن ها از سوی خداوند افزایش یابد.



سماق: نماد و چاشنی شادی و صبر و استقامت سماق است. وجود این ماده بر روی سفره هفت‌سین به این منظور بوده است که سال پیش رو را با نهایت شادی و استقامت در برابر سختی‌ها دنبال نماییم.

سنجد: سنجد با دو نماد در میان افراد شناخته می‌شود. اغلب مردم سنجد را نماد عشق و دلباختگی می‌دانند و آن را به‌منظور افزایش علاقه در بین اعضای خانواده، بر روی سفره هفت‌سین قرار می‌دهند. اما برخی دیگر از افراد معتقدند که سنجد نماد گرایش به عقلانیت است؛ از این رو قرار دادن آن بر روی سفره می‌تواند سبب شود تا تمام تصمیمات فرد در سال جدید بر اساس عقلانیت صورت پذیرد.

تخم مرغ: تخم مرغ نماد زایش و تولد است.

قرآن: قرار دادن قرآن بر روی سفره هفت‌سین مختص به مسلمانان است. این امر نشان دهنده وجود نام و یاد خدا در آغاز سال و در تمام اوقات است.

آینه: آینه نماد شفافیت و پاکی بوده قرار دادن آینه بر روی سفره هفت‌سین به این معنا است که باید سال پیش روی را بدون دروغ به پایان رساند. اغلب افراد آینه را در بالای سفره قرار می‌دهند.

شمع: شمع نماد روشنایی و فروغ است.

ماهی: ماهی نماد تازگی و تکاپو است. اغلب افراد ماهی را در تنگ آب شفاف قرار می‌دهند تا سالی پر از انرژی و سرزندگی را پیش روی خود داشته باشند.

نان: یکی دیگر از مواردی که بر روی سفره هفت‌سین ایرانیان قرار دارد، نان است. نان نماد برکت و روزی الهی است که بر روی هر سفره دیگری نظیر سفره غذا و همچنین سفره عقد یافت می‌شود.

دیوان حافظ: حافظ یکی از موثرترین شاعران ایرانی است که اغلب افراد سال نو خود را با تفالی به دیوان او آغاز کرده و باقی ایام سال را با آن پیش‌بینی می‌کنند.

نبات و شیرینی: نبات سَمبل شیرین کامی است. افراد با قرار دادن این نماد بر روی سفره سالی پر از خاطرات شیرین را آرزو می‌کنند.



پرواز و تنظیم ارتفاع سنج

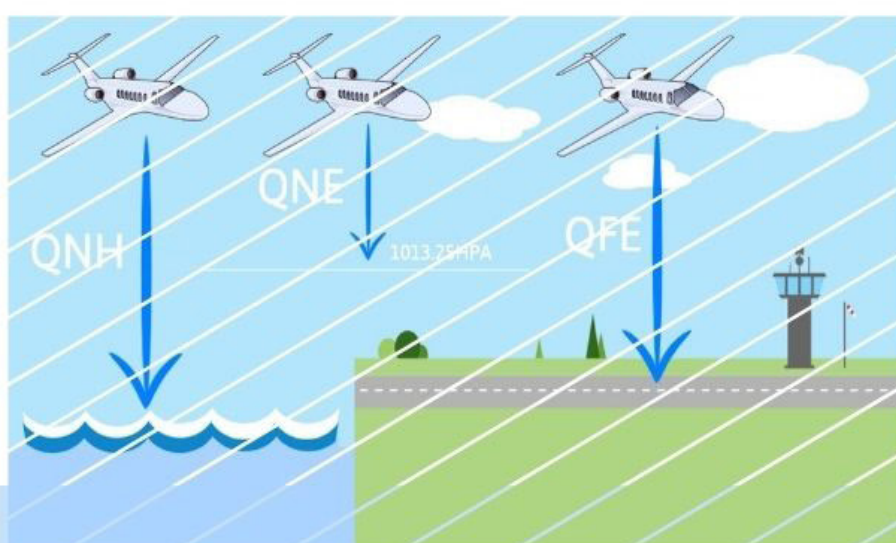
غ. فتاح

بر اساس ساختار ارتفاع سنج که معرف ارتفاع بین دو سطح فشاری می باشد اگر QFE به عنوان فشار ارتفاع سنج استفاده شود، ارتفاع بین سطح ایستگاه و هواپیما را نشان می دهد. بنابراین، هنگامی که هواپیما روی باند قرار داشته باشد، ارتفاع سنج ارتفاع صفر و اگر در هوا باشد، ارتفاع هواپیما را از بالای ایستگاه یا فرودگاه نشان می دهد.

تنظیم ارتفاع سنج بر اساس فشار QFE

از آنجا که نقشه های پستی و بلندی زمین از تراز دریا به عنوان سطح مرجع استفاده می شوند، ارتفاع سنج هواپیما باید با فشار QNH به عنوان فشار مرجع تنظیم شود، تا جدایی با موانع اطراف نیز در نظر گرفته شود. بنابراین ارتفاع سنج، ارتفاع هواپیما را از تراز میانگین دریا در شرایط استاندارد تعیینی می کند.

تغییر ارتفاع سنج بر اساس فشار استاندارد، هرگز هنگام نشست و برخاستن هواپیما استفاده نمی شود. جهت برخاستن هواپیما QNH بر روی ارتفاع سنج تنظیم می شود. حین اوج گیری و زمان عبور از لایه انتقال، باشد فشار استاندارد بر روی ارتفاع سنج تنظیم شود. بنابراین در لایه ای از جو اطراف فرودگاه، هم فشار استاندارد و هم فشار QNH استفاده می شود. این لایه به لایه انتقال معروف است. به این ترتیب لایه انتقال، لایه ای است که تنظیم ارتفاع سنج از فشار QNH به فشار استاندارد (حین برخاستن هواپیما) و از فشار استاندارد به فشار QNH (حین نشستن هواپیما) باید صورت پذیرد. با این شرایط و به منظور تعیین تقریبی ارتفاع واقعی به ترتیب در ترازهای پرواز و زیر تراز انتقال مراحل زیر انجام می پذیرد:



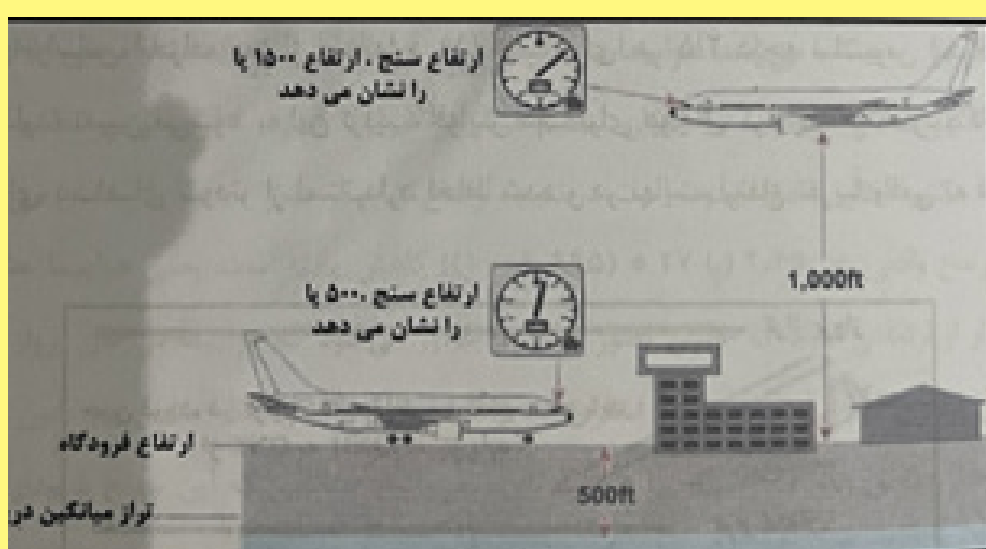
الف) تراز پروازی: مقیاسه دمای بیرونی در تراز پرواز با شرایط استاندارد، افزایش دما برای هواهای گرم‌تر از استاندارد و کاهش آن برای دماهای سردتر از استاندارد لحاظ شده و در نهایت، ارتفاع تقریبی واقعی به‌دست می‌آید.

ب) زیر تراز انتقال (QNH): مقیاسه دمای بیرونی در تراز پرواز با شرایط استاندارد به‌صورت جایگزین مقیاسه پیش‌بینی‌های دما در ترازهای پرواز و تعیین میزان انحراف از استاندارد تعیین خطای ارتفاع به موجب انحراف دما از استاندارد.

خطاهای ارتفاع‌سنجی

در شرایط جو استاندارد، ارتفاع ترازهای فشار ثابت می‌تواند معرفی ارتفاع واقعی هواپیما باشد، اما همیشه به این شکل نیست، یعنی اگر شرایط واقعی جو، با شرایط استاندارد هم‌خوانی نداشته باشد، ارتفاع‌سنج ارتفاع نشان‌گر را معرفی می‌کند که با ارتفاع واقعی یکسان نمی‌باشد. این امر حتی اگر ارتفاع‌سنج درست کار کند و دقیقاً کالیبره باشد، نیز اتفاق می‌افتد. سه خطای ارتفاع‌سنجی مشخص که در شرایط غیر استاندارد ایجاد می‌شود، به شرح زیر است:

- ۱- فشار سطح دریا متفاوت از ۱۰۱۳/۲۵ هکتوپاسکال (۲۹/۹۲ اینچ جیوه) باشد.
- ۲- دما، گرم‌تر یا سردتر از دمای استاندارد باشد.
- ۳- جست‌های قائم شدید وجود داشته باشد.



کتاب هواشناسی هوانوردی
دکتر سحر تاجبخش مسلمان

گفت و گو با جناب سید حسین امام جمعه



کاری از م. مرادی

چگونه شد که سید حسین امام جمعه، آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

من در سال ۱۳۶۳ در رشته ریاضی- فیزیک دیپلم گرفتم و به دلیل انتخاب رشته نامناسب و شرایط موجود دانشگاه‌ها و این که پس از چندین سال بسته شدن دانشگاه‌ها به دلیل انقلاب فرهنگی، خیل عظیمی از دانشجویان در پشت کنکور جمع شده بودند و نیز علاقه شدید بنده به رشته‌های فنی و مهندسی در رشته کارشناسی ریاضی در تهران قبول شدم. پس از گذراندن مدت ۲۰ سال تحصیلات در رشته فوق انصراف از تحصیل دادم و پس از انجام ۲ سال خدمت مقدس سربازی در ۳ وزارتخانه (اقتصاد و دارایی، نیرو و راه و ترابری) درخواست کار دادم و ابتدا حدود ۲ ماه در وزارت اقتصاد و دارایی اداره مالیات‌های مرکز (بازار بزرگ تهران) به عنوان کمک ممیز مالیاتی استخدام رسمی آزمایشی شدم. همزمان به دلیل علاقه زیاد به کارهای فنی و مهندسی، دو محل دیگر را هم دنبال می‌کردم که پس از قبولی در آزمون سازمان هواپیمایی کشوری در ترم دوم بهمن ماه در سال ۱۳۷۰ وارد دانشکده تکنولوژی هواپیمایی آن زمان شدم و بدین ترتیب آینده شغلی بنده پایه‌ریزی شد.

بنده در کل مدت حدود ۳۱ سال افتخار خدمت در شغل خودم در ابتدا سازمان هواپیمایی کشوری و در ادامه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ابتدا ۲ سال در تهران و سپس ۶ سال در فرودگاه کرمان و ۶ سال در فرودگاه امام از بدو راه‌اندازی و بیش از نیمی از دوره خدمتی خودم در فرودگاه مهرآباد با عشق، تمام قدرت و لذت کارهای محوله به خودم را سعی می‌کردم به نحو احسن به انجام برسانم و با تمام وجودم دنبال می‌کردم و علی‌رغم چالش‌هایی که در طول مدت کاری در محل کار وجود دارد و داشتم کاملاً از شغل خودم راضی بودم.

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

یکی از علاقه‌مندی‌های من در زندگی کار هست و از کار خسته نمی‌شوم و در همین راستا همواره تلاش کرده‌ام با کار ضمن راضی نگهداشتن خودم در راستای آسایش و آرامش خانواده‌ام بکوشم و انگیزه‌ام خدمت به مردم و شرکت‌ها و ارگان‌هایی که به نوعی از سرویس‌های هوانوردی اداره مهندسی الکترونیک استفاده می‌کنند در راستای ارائه سرویس و نگهداری تجهیزات راداری، ارتباطی، ناوبری و نظارتی در صنعت حمل و نقل هوایی کشور بوده است.

از علاقه‌مندی‌هایتان در زندگی برای مخاطبان ما بفرمایید.

بعد از کار و ارائه خدمات فنی و از جمله علاقه‌مندی‌های من در زندگی را می‌توانم تعمیرات لوازم الکترونیکی، الکتریکی و مکانیکی منزل خودمان، اقوام، دوستان و همچنین تعمیرات بوردها و قطعات مربوط به کارم و نیز مسافرت، گردش، تفریح و پیک‌نیک‌های آخر هفته عنوان کرد.

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

بله دقیقاً با توجه به تمامی مشکلات و سختی‌ها و استرس‌های کاری اگر به ۳۰ سال پیش برمی‌گشتم باز هم همین شغل را انتخاب می‌کردم ولی شاید با توجه به تجربه ۳۰ ساله‌ای که دارم تغییراتی در روند و مسیر و اهداف خدمتی‌ام می‌دادم.

من در دوران نوجوانی علاقه داشتم پس از پایان تحصیلاتم در ۳ محل کار کنم:

۱- هواپیمایی

۲- صدا و سیما

۳- وزارت امور خارجه

که با لطف خدا اولین علاقه کاری‌ام به وقوع پیوست.

بهترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

بهترین خاطره کاری من برمی‌گردد به سال ۱۳۸۳ که پس از سال‌ها تلاش بی‌وقفه و کار شبانه‌روزی، فرودگاه امام راه‌اندازی گردید که هم تحولی در رشته تخصصی و حرفه‌ای کاری من به‌وجود آورد و هم یکی از پروژه‌های بزرگ ملی کشور عزیزمان ایران افتتاح و پس از سال‌ها انتظار به بهره‌برداری رسید، چرا که بنده تا آن زمان در کلیه رشته‌های کاری حوزه CNS در اداره کل ارتباطات و ناوبری شرکت فرودگاه‌ها

انجام وظیفه می‌کردم ولی فرودگاه امام و حجم وسیع کارها باعث گردید که به‌صورت حرفه‌ای در حوزه Surveillance و نظارت در زمینه تجهیزات بازرسی و حفاظت هوانوردی مسیر کاری‌ام دگرگون و متحول گردد.

🎤 بدترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

من پس از پایان تحصیلات دانشگاهی در دانشکده تکنولوژی هواپیمایی در سال ۱۳۷۳ در واحد RCAG اداره کل ارتباطات و ناوبری مشغول به‌کار شدم و پس از حدود ۲ سال کار در واحد ستادی به‌دلیل اینکه اواخر سال ۱۳۷۵ ازدواج کردم درخواست انتقال به فرودگاه کرمان را دادم که موافقت گردید، لذا جهیزیه و وسایل مربوط به مطب همسرم و لوازم خودم را در ۲۰ فروردین ۱۳۷۶ با کامیون باربری به کرمان فرستادم و خودم و همسرم با هواپیما جلوتر رفتیم که آنجا وسایل را تحویل بگیریم اما به‌دلیل وقوع طوفان شدید شن در نزدیکی میبد (استان یزد) و عدم دید کافی، ۲۸ خودرو در تصادف شدید زنجیره‌ای به‌هم خورده بودند که کامیون اسباب و لوازم ما هم در میان آن‌ها بود که در ابتدای شروع زندگی تمام لوازم منزل از بین رفت و نابود شد ولی با لطف خداوند و پشتیبانی و دلگرمی و کمک همسرم و کار مضاعف، همه‌ی خسارت وارده جبران شد که خاطره تلخی را برای من به یادگار گذاشت ولی مطمئن هستم خیریتی در آن بوده است.

🎤 اکنون مشغول چه کاری هستید؟

با توجه به شغل و حرفه اصلی من که در رشته تخصصی نظارت شکل گرفته اکنون در رابطه با تجهیزات کمک بازرسی و حفاظتی X-RAY و دروازه‌های فلزیاب (گیت وی) WTMD به‌صورت شخصی و نیز کمک به شرکت‌هایی که در این زمینه کار می‌کنند به ارگان‌های دولتی و غیر دولتی و فرودگاه‌های خصوصی در زمینه مشاوره خرید، تهیه SOW، نصب و راه اندازی، سرویس و نگهداری و تعمیرات و تهیه قطعات و لوازم یدکی آن‌ها به ارائه خدمت مشغول هستم به‌طوری‌که اصلاً احساس نمی‌کنم که بازنشسته شدم و مانند دوران کار در فرودگاه مهرآباد به ارائه خدمات فنی و مهندسی اهتمام می‌ورزم.

🎤 چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

به نظر من دو عامل برای انجام کار در محیطی باید مد نظر قرار گیرد، یکی علاقه به شغل و دیگری درآمد و حقوق. پس اگر جای دیگری سراغ داریم که این اهداف را بهتر تامین می‌کند اشتباه هست که بمانیم و نرویم. پس حالا که هدف کاری درست تشخیص داده شده است بایستی با تمام وجود، پر انرژی، دلسوزانه و جدیت به کاری که داریم اهمیت داده و در راستای پیشبرد اهداف شرکت فرودگاه‌ها و اداره کل فرودگاه مهرآباد بکوشیم.

صفر تا صد پروژه ساخت "جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی"

ش. ناصح

پروژه هواپیمای جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی از جمله ابرپروژه‌های علمی است که سال‌های زیادی به‌روی آن کار و فعالیت شده است و پیشرفت‌های بسیار زیادی را نیز در این پروژه شاهد بوده‌ایم. این پروژه با همکاری معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست‌جمهوری، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت راه و شهرسازی، سازمان هواپیمایی کشور، شرکت صنایع هواپیماسازی ایران (هسا) و با همکاری دانشگاه‌ها به‌خصوص دانشگاه محوری امیرکبیر و شرکت‌های دانش‌بنیان مختلفی از جمله هسته طراحی آسا، مرکز تحقیقات سامانه‌های هوایی دانشگاه امیرکبیر، غدیر شریف، هسایاران، دیبائرژی، دانشگاه سمنان و دانشگاه صنعتی اصفهان انجام شده است.

وزن خالی عملیاتی هواپیمای جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی ۱۷.۳ تن، حداکثر تعداد مسافر ۷۲ نفر یا ۷ تن بار، بیشترین وزن برخاست هواپیما ۲۸.۲ تن و بیشترین وزن سوخت (ظرفیت باک‌های هواپیما) ۶.۳۳ تن است. برد این جت با ۷۲ مسافر ۱۸۵۰ کیلومتر، برد با بیشترین بار ۱۶۳۳ کیلومتر، برد با ۶۲ مسافر ۲۲۰۸ کیلومتر و برد با ۵۲ مسافر ۲۳۳۰ کیلومتر است.



۸ طراحی جت ۷۲ نفره از چه سالی آغاز شد و نقطه شروع پروژه

طراحی هواپیمای جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی از سال ۱۳۹۳ آغاز شد اما سابقه طراحی هواپیمای جت مسافربری در کشور به سال ۱۳۹۱ بازمی‌گردد. در زمان ریاست‌جمهوری آقای دکتر احمدی‌نژاد، نزدیک به ۱۰۰ پروژه علمی بزرگ تعریف شد تا وزارت علوم و صنایع مرتبط با آن‌ها، این پروژه‌های ملی را پیش ببرند.

طراحی هواپیمای جت مسافربری ۷۲ نفره ایرانی از سال ۱۳۹۳ آغاز شد اما سابقه طراحی هواپیمای جت مسافربری در کشور به سال ۱۳۹۱ بازمی‌گردد. یک کمیته‌ای نیز تحت عنوان “کمیته عتف” تشکیل شد که این کمیته پروژه‌ها را تعریف کرد و ۲۴ پروژه کلیدی در این پروژه‌ها مشخص شدند که یازدهمین پروژه، پروژه طراحی مفهومی هواپیمای جت ۱۶۴ نفره بود و بین صنعت هواپیماسازی هسا در اصفهان و چند دانشگاه برتر کشور تعریف شد و در واقع تمامی پروژه‌های تعریف‌شده، بین صنعت و دانشگاه بوده است.

۸ هدف اول از اجرای طرح هواپیمای جت ۷۲ نفره

هدف نخست از اجرای این طرح، ادامه مراحل طراحی تا انتشار نقشه‌های اجرائی و کسب فناوری طراحی جزئیات و ادامه آن در ساخت نمونه اول پروازی هواپیما بوده است به‌طوری‌که بتوان به‌اندازه استطاعت مالی، بضاعت علمی و زیرساخت‌های موجود و نیروی انسانی متخصص در بخش‌های تولیدی، هواپیمای جتی را به تولید رساند که پس از کسب گواهی‌های مربوطه و اعتمادپذیری و ایمنی پرواز اثبات‌شده در صدها ساعت پرواز راستی‌آزمایی بتواند بخشی از نیاز کشور را پوشش دهد و بالاخره مملکت تحریم‌های ظالمانه را با توان ملی بی‌اثر کند. اتفاقاً کلاس این هواپیما، در صورت موفقیت در بازار داخلی تا ده‌ها سال آینده مورد نیاز دنیا نیز است که در آن صورت به حول و قوه الهی کشورمان می‌تواند صادرکننده هواپیمای مسافربری نیز شود.

تجربه منجر به طراحی هواپیمای مسافربری جت ۷۲ نفره

مسیر طراحی جت ۷۲ نفره به نحوی پی‌ریزی شده است که در هشت مرحله مورد آزمون قرار می‌گیرد.

در **مرحله اول** و در طراحی تخصصی، از لابراتوارهای آئرو دینامیک و سازه و شبیه سازی برای معتبر نمودن محاسبات استفاده خواهد شد.

در **مرحله دوم** طراحی در جزئیات از آپاراتوس مرغ آهنین برای اعتماد پذیری و ایمنی و تکرار پذیری سیستم ها به صورت واقعی استفاده خواهد شد به طوری که بسیاری از نواقص در طراحی اصلاح و مورد آزمون قرار گیرد و بازرسی مستقل سازمان هواپیمایی کشوری لازم است آن را تأیید کند.

در **مرحله سوم**، هواپیمای "پروتوتایپ" شده (اولین هواپیمای ساخته شده) و سیستم ها در هواپیما سوار می شوند و تک تک سامانه ها و سیستم ها به صورت "فرادا" در هواپیما آزمایش می شود و در این مرحله نیز بازرسان مستقل سازمان هواپیمایی کشوری مراتب نتایج را ارزیابی می کنند.

در **مرحله چهارم**، هواپیما در مونتاژ نهائی و موتور روشن تمام سیستم ها در همکاری با هم تست می شوند و هواپیما وارد تست های زمینی سرعت کم تا سرعت بالا می شود. در این مرحله صدها نواقص و اشکالات خود را نشان می دهد و طراحان اصلاحات بیشتری را وارد می کنند.

در **مرحله پنجم**، هواپیما وارد تست های پروازی می شود و بیش از ۱۵۰۰ ساعت پرواز را با سه نمونه هواپیمای پروازی در تمام شرایط سخت مرزهای تحمل هواپیما قرار می دهد و در این مرحله نیز نواقص و اشکالات ارزیابی و اصلاحات اعمال می شود و بازرسان سازمان هواپیمایی کشوری بالاترین مرتبه سخت گیری و ممیزی را اعمال می کنند. در انتهای مرحله پنجم پس از رفع اشکالات هواپیمای جت ۷۲ نفره باید گواهینامه "تایپ" طراحی را کسب کند. بعد از این، **مرحله ششم** آزمون های شبیه سازی پرواز خطوط هوایی شروع می شود که در آن، شرایط اضطراری و اعتماد پذیری و دوام و تاب آوری هواپیما به صورت همه جانبه با سه فروند نمونه اول مورد آزمون قرار می گیرد. در صورتی که تست های پروازی ادامه یابد و هواپیما به رکورد بالای ۹۸ درصد Dispatch Reliability دست یابد هواپیما به صورت آزمایشی در مرحله هفتم در اختیار ایرلاین قرار می گیرد و آن ها برای شش ماه هواپیما را در خطوط هوایی سخت و دشوار قرار می دهند و ایمنی و اقتصادی بودن هواپیما را آزمایش می کنند.



روان‌شناسی (قسمت دوم)

۱. زند

۱ چگونه بفهمیم که زمان مراجعه به روانشناس فرا رسیده است؟

در زندگی برخی مواقع چالش‌هایی در مسیر زندگی افراد ایجاد می‌شود که ممکن است از کنترل فرد خارج باشند. با این حال، به‌خاطر داشته باشید که همه تغییرات باعث نگرانی نمی‌شوند. همه افراد لحظاتی استرس‌زا دارند و گاهی غمگین می‌شوند. تغییرات خلفی یا عاطفی که به مدت دو هفته یا بیشتر ادامه دارد ممکن است باعث نگرانی شود. در صورت مشاهده تغییرات طولانی مدت مانند موارد زیر، مراجعه به روانشناس می‌تواند به شما کمک کند:

۱ احساس یأس و ناامیدی

برخلاف غم و اندوه گذرا و موقتی، احساس یأس، ناامیدی و یا بی‌ارزشی می‌تواند نشانه افسردگی باشد. افکار ناامید کننده می‌تواند شامل پیش‌بینی منفی از آینده یا ناتوانی برای بهبود وضعیت خود و در نتیجه گرفتاری در دام افسردگی باشد. در صورت مشاهده احساس یأس و ناامیدی در خود و اعضای خانواده و اطرافیان باید این موضوع را کاملاً جدی گرفت و جهت ارزیابی علت و درمان آن به متخصص مربوطه که روان‌شناس بالینی می‌باشد مراجعه کرد.

نگرانی مداوم

نگرانی‌های معمول در جریان زندگی امری طبیعی است. اما نگرانی دائم درباره وقوع اتفاقات ناخوشایند در زندگی، آن‌هم بدون علت خاص، نه‌تنها می‌تواند مانع لذت بردن از زندگی شود بلکه سلامت جسمی و روانی را هم می‌تواند به مخاطره بیاندازد. نگران بودن در بیشتر روزها بدون این‌که علت خاصی وجود داشته باشد می‌تواند نشانه‌ی وجود یک اختلال اضطرابی باشد. به علائم جسمی خود نیز توجه کنید زیرا بسیاری از علائم و بیماری‌های فیزیولوژیکی مثل مشکلات گوارشی، سردردهای بدون علت و یا میگرن، قند خون، فشار خون، مشکلات اسکاتی و عضلانی و ... می‌تواند نشانه‌ای از وجود اختلالات سایکوسوماتیک یا روان-تنی باشد. به این معنا که فشارهای روانی ناشی از مشکلات زندگی و یا استرس‌های با منشأ غیر مشخص و بی‌دلیل می‌تواند منجر به بیماری‌های جسمی در ما شود، کما این‌که طبق برآوردهای صورت گرفته علت بسیاری از مراجعات پزشکی امروزه منشأ روان‌شناختی دارند و نه جسمی و با مراجعه به روان‌شناس و یا روان‌پزشک و کاهش تنش‌های روانی فرد سلامت جمانی خود را نیز به‌دست می‌آورد.



تعارض در روابط

رابطه و برقراری ارتباط موثر در تمام شئون زندگی عامل اصلی رشد و موفقیت محسوب می‌شود. هرچقدر افراد مهارت‌های ارتباطی خود را افزایش دهند، می‌توانند بهزیستی و شادکامی بیشتری را در زندگی فردی - خانوادگی و اجتماعی خود تجربه کنند. عوامل محرک بسیار زیادی وجود دارند که می‌توانند روابط شما را خدشه‌دار کنند. مثلاً در زوجین اختلاف نظر در مورد مسائل اقتصادی، سبک زندگی، جهان بینی و باورها، علائق و سلايق و ... می‌توانند کانون گرم خانواده را دچار چالش‌های جدی کنند. بیشتر زوجین خود به تنهایی راهکاری برای خروج از این تعارض‌ها ندارند اما با ذهن باز و انتخاب و مراجعه به یک زوج درمان گر مناسب، می‌توانند احترام و ارتباط قوی را به روابط خود برگردانند.

خواب زیاد یا خیلی کم

آیا به مدت طولانی در خواب مشکل داشته‌اید یا خیلی بیشتر از حد معمول می‌خوابید؟ کمیت و کیفیت خواب یکی از مهم‌ترین علل سلامت جسمی و روانی در انسان‌ها به‌شمار می‌آید. تنش‌های روان‌شناختی ناشی از چالش‌ها و مشکلات زندگی، وجود علائم افسردگی و اضطراب می‌تواند بر روی کم و کیف خواب شما تأثیرات جدی بگذارند. مشکلات خواب نیز به نوبه خود می‌توانند علائم را بدتر کند. روان‌شناسان بر این عقیده هستند؛ بد خوابی در زمان مشکلات و فشارها، پاسخی طبیعی به استرس اضافی است. اما اگر بد خوابی هفته‌ها ادامه یابد، سلامت فرد را به صورت جدی دچار مخاطره خواهد کرد و ممکن است به درمان نیاز داشته باشد. نکته‌ی مهم این است که رویکردهای مختلف روان‌شناسی درمان‌ها و تکنیک‌های اثربخشی را برای درمان اختلالات خواب ارائه می‌دهند.

از دست دادن اشتها یا زیاد غذا خوردن

پرخوری، از دست دادن اشتها و یا تغییر وزن به صورت ناگهانی می‌تواند به‌عنوان یکی از علائم اختلالات خلقی مثل افسردگی و یا اختلالات اضطرابی در نظر گرفته شود. باید توجه داشت در صورت اختلال در ریتم طبیعی اشتها و میل به غذا و خوردن و به تبع آن افزایش یا کاهش غیر طبیعی وزن حتماً باید به روان‌شناس بالینی و یا پزشک مراجعه نمود.

ایمن‌ترین خطوط هوایی جهان



وبسایت «ایرلاین ریتینگ» طی بیش از ۱۰ سال گذشته فهرست ایمن‌ترین خطوط هوایی جهان را منتشر کرده است. در این ارزیابی ۳۸۵ شرکت هواپیمایی مورد بررسی موشکافانه قرار گرفتند. حوادث روی داده برای هواپیماها طی سال‌های گذشته معیار اصلی ارزیابی شرکت‌ها بوده است. این وبسایت همچنین گزارش بازرسی‌های دولت‌ها، گزارش نهادهای مسئول در امر هوانوردی و میانگین سن ناوگان مورد استفاده را بررسی کرده است.

← گزارش سالانه امن‌ترین شرکت‌های هواپیمایی جهان در حالی منتشر شد که عنوان امن‌ترین شرکت هوایی به «ایر نیوزیلند» رسید.



← پس از «ایر نیوزیلند» ایمن‌ترین شرکت حمل و نقل هوایی جهان «کانتاس»، بزرگ‌ترین شرکت هواپیمایی استرالیا است. این شرکت سال گذشته به عنوان ایمن‌ترین شرکت هوایی جهان معرفی شده بود.



← جایگاه سوم در فهرست ایمن‌ترین شرکت‌هایی هواپیمایی هم به شرکت استرالیایی «ویرجین استرالیا» رسیده است.



← تفاوت‌ها بین ۲۵ شرکتی که در صدر فهرست ایمن‌ترین خطوط هوایی جهان قرار گرفته‌اند بسیار کم بوده است. شرکت «الاتحاد» در امارات عربی متحده پس از «ایر نیوزیلند»، «کانتاس» و «ویرجین استرالیا» به عنوان ایمن‌ترین شرکت هوایی معرفی شده است



← جایگاه پنجم در این فهرست نیز به «قطر ابرویز» رسیده است.

م. احمدیان

علائم کم کاری تیروئید

دکتر آ. عبدالحسینی

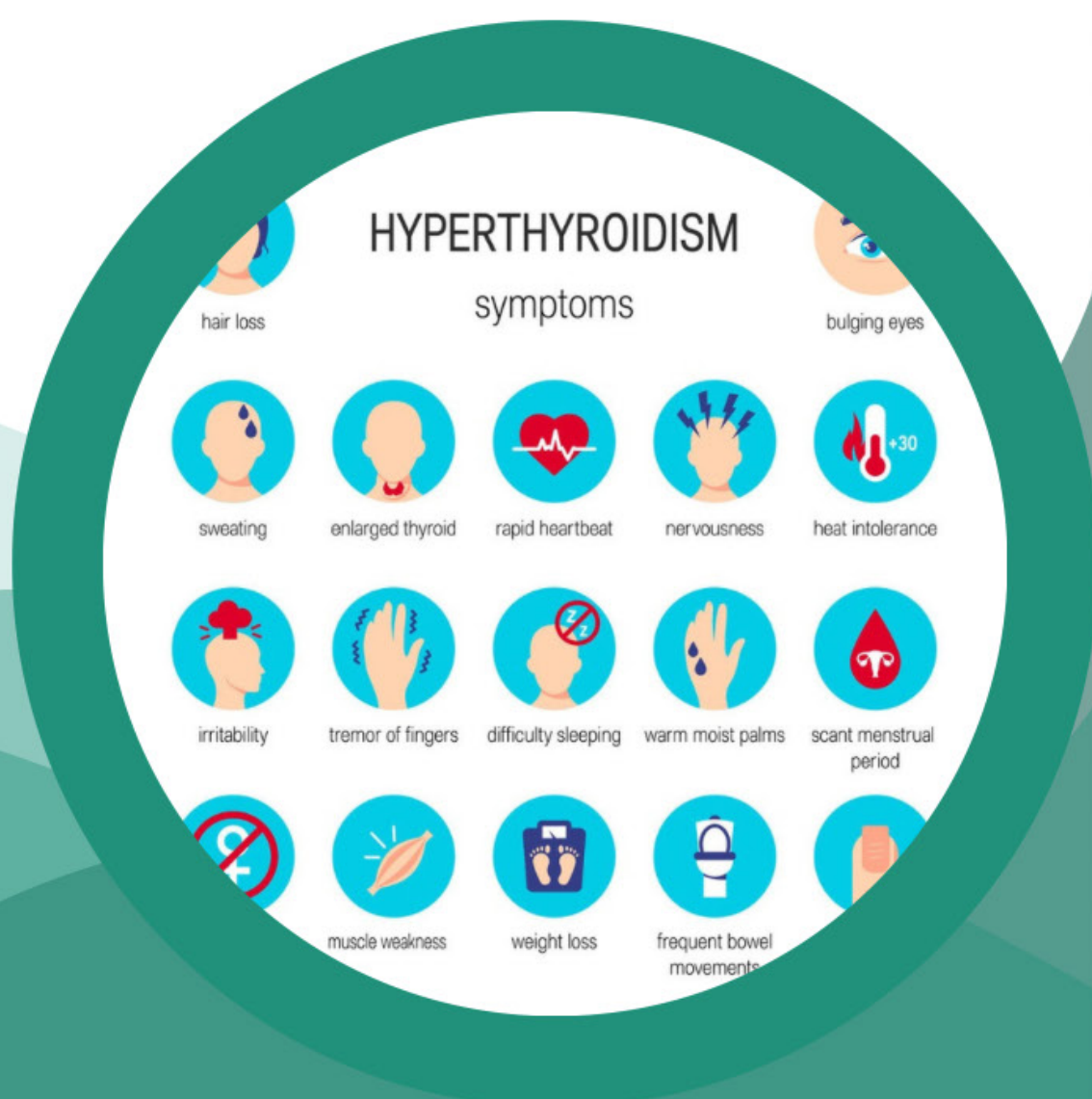
- ▲ افزایش وزن همراه با کم اشتها یا افزایش اشتها
- ▲ چاقی شکم
- ▲ احساس سرما
- ▲ خستگی مفرط
- ▲ ریزش مو

- ▲ خشونت صدا
- ▲ ضربان قلب آهسته
- ▲ ضعف عضلانی
- ▲ سندرم تونل کارپال
- ▲ خواب‌آلودگی
- ▲ صورت پف کرده

- ▲ تنگی نفس
- ▲ خشکی پوست، خارش و اگزما
- ▲ یبوست
- ▲ نازایی
- ▲ اختلال در تمرکز و حافظه
- ▲ ضعف شنوایی

- ▲ خونریزی ماهیانه شدید و نامنظم
- ▲ تورم غیر عادی جلوی گردن
- ▲ افزایش کلسترول خون
- ▲ درد، خشکی و ورم در مفاصل
- ▲ احتمال نازایی
- ▲ تاخیر در بیرون زدن دندان‌های دائمی

- ▲ بلوغ دیررس
- ▲ رشد ذهنی کم
- ▲ مشکلات و درد قلبی ممکن است در کم کاری تیروئید خطرناک دیده شود.
- ▲ در کودکان و نوجوانان، رشد کم که باعث کوتاهی قد می‌شود.



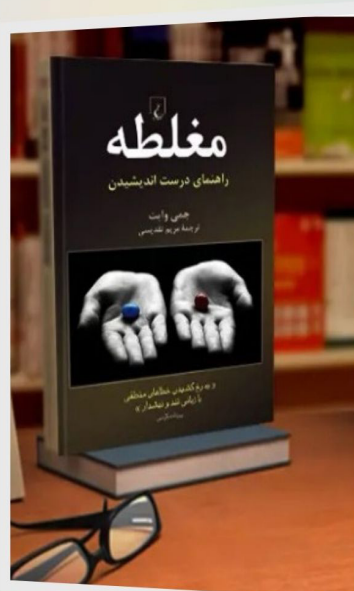
همه‌ی کتاب‌های خودیاری باید با یک اعتراف شروع شوند. اعتراف من این است: من به سردبیر نامه می‌نویسم. «مرد خشمگین‌های‌بری»، این منم. هرچند که حالم رو به بهبود است و دیگر کمتر نامه می‌فرستم و حتی گاهی نامه‌ای نمی‌نویسم. دنیای مدرن امروز برای آن دسته از ما که خطاهای منطقی آزارمان می‌دهد جای نفرت‌انگیزی است.

شاید روزی کسی وسیله‌ای اختراع کند که هر جا خطایی منطقی رخ داد، زنگ دستگاه به صدا درآید و دیگر هیچ سیاستمدار، روزنامه‌نگار یا صاحب حرفه‌ای تا زمانی که این وسیله را به خود نصب نکرده اجازه صحبت نداشته باشد. ولی تا آن روز باید به خودمان متکی باشیم. متأسفانه ما در مدرسه و دانشگاه تشخیص حتی ابتدایی‌ترین خطاهای منطقی را نمی‌آموزیم تا ملتی باشیم که نمی‌توانیم در مقابل استدلال‌های دروغین کسانی که می‌خواهند رای، پول یا تقوایمان را بگیرند مقاومت کنیم.

هدف این کتاب پر کردن خلأیی است که نظام آموزشی ایجاد کرده است.

اقتدار

«چون من می‌گویم» حرفی است که اکثر ما زمانی از والدینمان شنیده‌ایم و معمولاً نوعی تهدید محسوب می‌شده است. چنین پاسخی در مقابل سوال «چرا باید نخودفرنگی‌هایم را بخورم؟» متمدنانه‌تر از پاسخ «چون اگر نخوری کتک می‌خوری» است و شاید به همین دلیل قابل تحسین می‌باشد. در این صورت والدینتان مرتکب مغلطه اقتدار شده‌اند. مغلطه بر اثر اشتباه گرفتن دو نوع مختلف اقتدار با هم ایجاد می‌شود. نوعی اقتدار هست که به والدین شما، داوران فوتبال و ماموران پارکینگ تعلق دارد: یعنی قدرت تصمیم‌گیری درباره برخی مسائل. مثلاً، والدین شما این قدرت را دارند که در مورد زمان



خوابیدنتان تصمیم بگیرند. از این رو در پاسخ به سوال «چرا باید ساعت هشت بخوابم؟» پاسخ «چون من می‌گویم» درست است؛ چون والدین شما عملاً مسئول تصمیم‌گیری در مورد ساعت خوابتان هستند. ولی نوع دیگری از اقتدار استعاری وجود دارد که با توجه به آن پاسخ «چون من این‌طور می‌گویم» گاهی منطقی است و آن در صورتی است که کسی در زمینه‌ای کارشناس باشد یا به اصطلاح صاحب‌نظر باشد. احتمالاً نظرش صحیح است یا حداقل از فردی غیر کارشناس در آن زمینه صحیح‌تر است. نظرات تایید نشده افراد غیرمطلع به کسانی که در جستجوی حقیقت‌اند کمکی نمی‌کند، حتی اگر بخواهید با تهدید اسلحه، حرفتان را پیش ببرید.

مردم

بیش از ده سال پیش، مردم احترام زیادی برای شخصیت‌های مقتدر جامعه قائل بودند و اگر کتاب‌های درسی منطق مقدماتی قدیمی را شاهد بگیریم، این موضوع باعث ایجاد مشکلات بزرگی درباره مغلطه اقتدار می‌شود. دیدگاه‌ها و نظرهای والدین، پاپ‌ها، پلیس‌ها، سیاستمداران، به رغم خطاپذیری زبان‌دشان، درست مثل این که از ارزش نظر یک کارشناس برخوردار بود، تحمیل می‌شد. ولی روزگار عوض شده و نفوذ این شخصیت‌ها به شدت رو به کاهش است. شما به ندرت می‌شنوید که بحثی با این کلمات فیصله یابد: «چون نخست‌وزیر این‌طور می‌گوید».

پس شاید انتظار داشته باشیم مغلطه اقتدار، تا حدود زیادی کاهش یافته باشد، ولی این‌طور نیست. شخصیت‌های مقتدر جدید جای شخصیت‌های قبلی را گرفته‌اند. بهترین مثال «مردم» است: یعنی، اکثریت مردم یا گاهی بزرگ‌ترین اقلیت‌ها. مردم صرفاً منبعی غیرقابل اعتماد نیستند که اغلب در مقام کارشناس به آن‌ها استناد شود. بهتر بگوییم دقیقاً به دلیل اشتباه گرفتن دو نوع اقتدار، به مردم استناد می‌شود.

در دموکراسی، مردم از بالاترین اقتدار سیاسی برخوردارند. مردم قدرت انتخاب حکومت را دارند. این می‌تواند خوب یا بد باشد. فقط باید این نکته را به خاطر داشته باشیم که مزایای دموکراسی هر چه هست، بهتر است بر این فرض مبتنی نباشد که اکثریت مردم در مسائل اقتصادی، قضایی، روابط بین‌الملل و از این قبیل کارشناس‌اند، چون اکثر ما به نحوی اسفبار از این موضوعات بی‌اطلاعیم. اقتدار واقعی گاهی بر پایه تخصص است. آری، سیاستمداران همواره برای کسب حمایت از دیدگاه‌های خود به مردم متوسل می‌شوند.

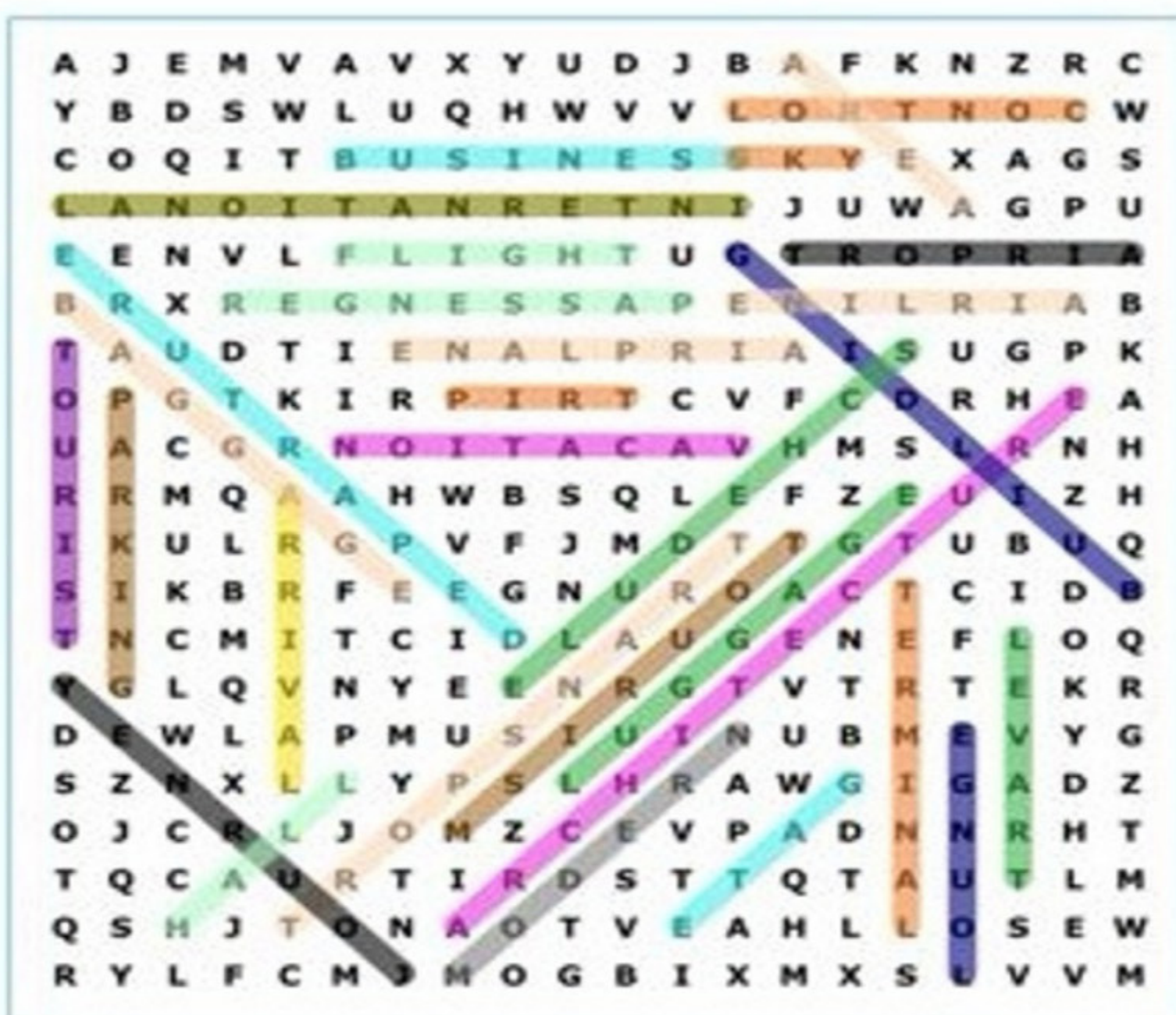
بسته به حوزه‌های رای‌گیری، بین شصت تا هفتاد درصد شهروندان انگلیسی مخالف استفاده از یورو به‌عنوان پول رایج انگلستان هستند. این بدان معناست که اگر رفراendum موعود همین فردا برگزار شود، در انگلستان یورو به‌عنوان پول رایج انتخاب نخواهد شد. حداقل اگر فکر می‌کنید که اراده مردم در این امر دخیل است، چنین اتفاقی نباید رخ دهد. ولی این بدان معنا نیست که انتخاب یورو ایده بدی است.

مردم کوچک‌ترین اطلاعی از عواقب انتخاب یورو به‌عنوان پول رایجشان ندارند. پس متوسل شدن به مخالفت عمومی در حمایت از نظرتان مبنی بر این که انتخاب یورو منافع انگلستان را به خطر می‌اندازد سودی ندارد. با این حال سیاستمداران مخالف یورو دائماً همین کار را انجام می‌دهند.

همه سیاستمداران سعی دارند عموم مردم را به محق بودن خود متقاعد کنند، چون می‌دانند مردم تصمیم‌گیرنده نهایی‌اند. مردم در انتخاب سیاست‌های نامناسب رودست ندارند. اگر این‌طور نبود، نظر عموم مردم همیشه درست بود و سیاستمداران نقش جدی‌ای در رهبری ایفا نمی‌کردند: در این صورت حکومت را ترکیبی از پایگاه‌های نظر سنجی و کارمندان اداری اداره می‌کردند.

Answer Key of Airport Word Search Table (No. 06)

AIRPORT **SOLUTION**



گزارش تصویری از همایش "فلسفه علم و کاربرد آن در علوم نوین" در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

