

MEHRABADIHA

سی و هشتمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهر آباد

آبان 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 مهرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سردبیر و ویراستار: م. احمدیان

هیات تحریریه: ا. ثروتی، 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

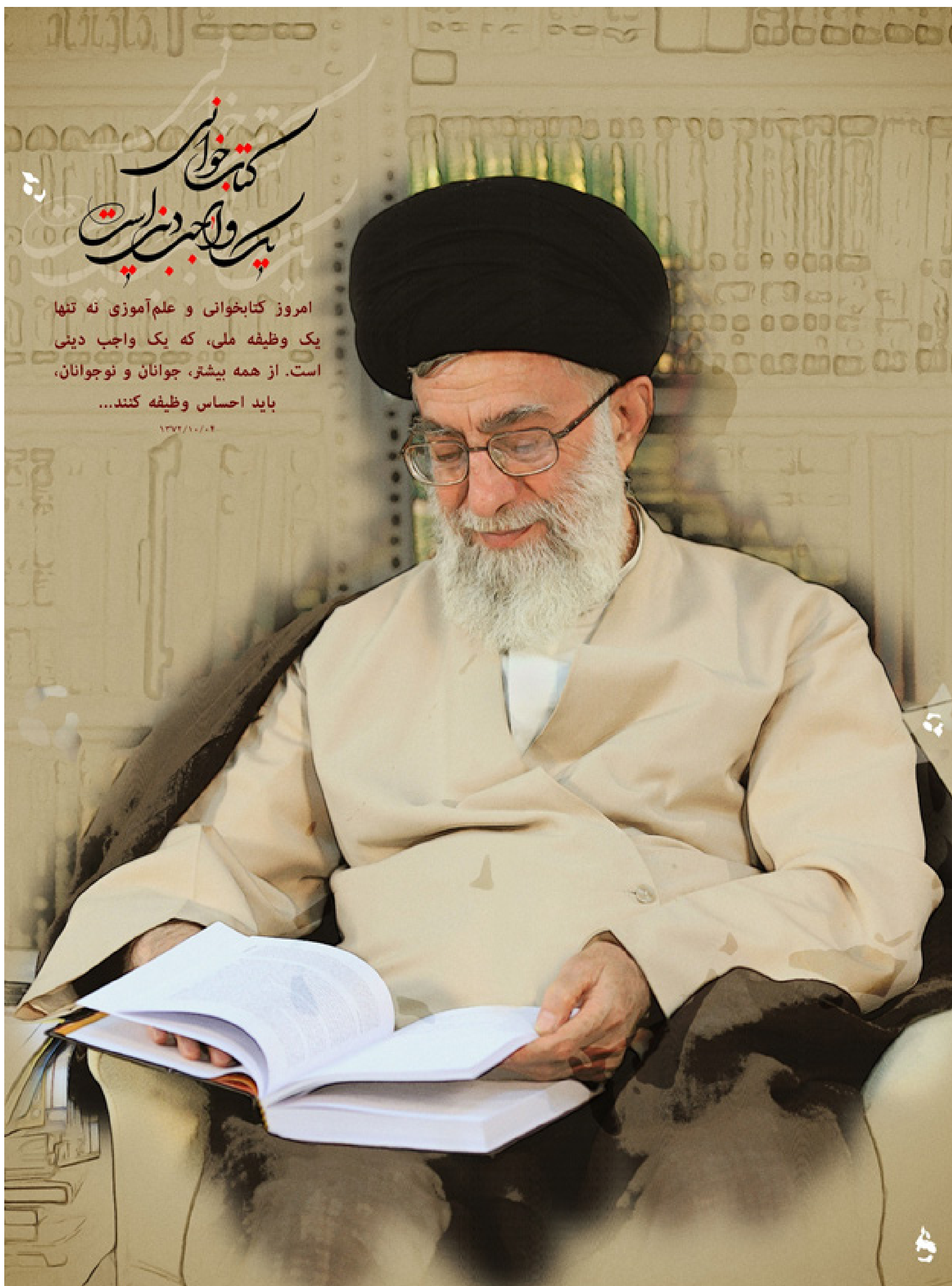
۱	سخن رهبری
۲	سخن سردبیر
۴	گفتگو با مهندس سعید برهانی
۶	مفاهیم مرتبط با رطوبت – بخش سوم
۷	زندگی‌نامه شیخ مفید
۸	جعبه سیاه آنلاین
۹	پنجره جو – هری
۱۰	آشنایی با برخی تجهیزات فرودگاهی – قسمت دوم
۱۱	کاربرد عسل در درماتولوژی امروز
۱۲	هواپیماهایی که می‌توانند آینده هوانوردی را تغییر دهند
۱۳	بخش چهارم از کتاب “اصل‌گرایی”
۱۵	جدول شماره ۱۰
	گزارش تصویری از برگزاری ۶۳امین کارگاه آموزشی با عنوان “هواشناسی هوانوردی – آشنایی با ابرها” و با تدریس جناب
۱۶	دکتر ابراهیم مرادی
۱۸	گزارش تصویری از “بزرگداشت روز جهانی الکترونیک هواپیمایی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد”

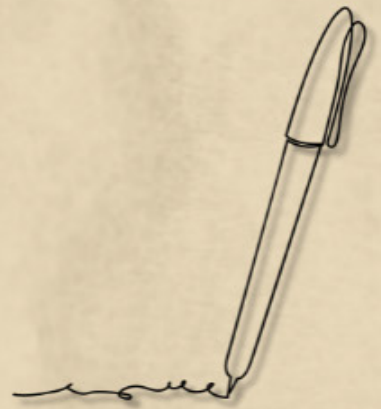
سخن رهبری

سخن رهبری
پیر ولایت

امروز کتابخوانی و علم‌آموزی نه تنها
یک وظیفه ملی، که یک واجب دینی
است. از همه بیشتر، جوانان و نوجوانان،
باید احساس وظیفه کنند...

۱۳۷۲/۱۰/۲۹





در جوامع مدرن و حتی در جوامع در حال توسعه، بر هیچکس پوشیده نیست که کتاب و کتابخوانی یکی از اساسی‌ترین ارکان پیشرفت فردی و اجتماعی است. اهمیت کتاب نه تنها در ارائه اطلاعات، بلکه در پرورش فکر، تقویت خلاقیت و گسترش دیدگاه‌ها نهفته است. خواندن کتاب‌ها ذهن را به چالش می‌کشد، درک عمیق‌تری از مفاهیم مختلف به فرد می‌دهد و او را با دنیای جدیدی از ایده‌ها و تجربیات آشنا می‌کند. کتاب‌ها می‌توانند به عنوان معلمانی خاموش عمل کنند، به طوری که هر فردی با مطالعه کتاب‌ها می‌تواند خود را به دنیای گسترده‌ای از علم و دانش متصل کند. کتابخوانی علاوه بر ارتقای سطح آگاهی، به تقویت زبان و مهارت‌های ارتباطی نیز کمک می‌کند و به فرد اجازه می‌دهد تا از تجربه‌های نویسندگان مختلف بهره‌مند شود.

در دنیای پرشتاب و دیجیتال امروزی، کتاب‌ها همچنان یک منبع معتبر و ماندگار برای رشد و توسعه فردی هستند. کتابخوانی نه تنها موجب افزایش دانش می‌شود بلکه به فرد فرصتی می‌دهد تا از روزمرگی‌ها فاصله بگیرد و در دنیای تخیل و اندیشه غرق شود. در نهایت، ترویج کتابخوانی در جوامع مختلف می‌تواند به رشد فرهنگی و اجتماعی کمک شایانی کند.

مهرآبادی‌ها نیز بیش از دو سال است که در تلاشند جهت توسعه فرهنگ کتاب و کتابخوانی در بزرگ‌ترین و کهن‌ترین فرودگاه کشور... با پیگیری‌های مداوم، کتابخانه با همت کتاب دوستان مهرآبادی افتتاح شد و اکنون دارای بیش از ۲۰۰۰ عنوان کتاب است و فرصتی مهیا شده تا در این عصر عسرت به اندازه چند دقیقه کوتاه هم که شده به آنجا پناه ببری و در لابلای بوی خوش کتاب‌ها، پریشانی افکار خویش را سر و سامانی بدهی و نبوش جان کنی لذت تنهایی با کتاب‌ها را... منتظر دیدار شما مهربانان در کتابخانه مهرآباد هستیم...

با احترام

سردبیر

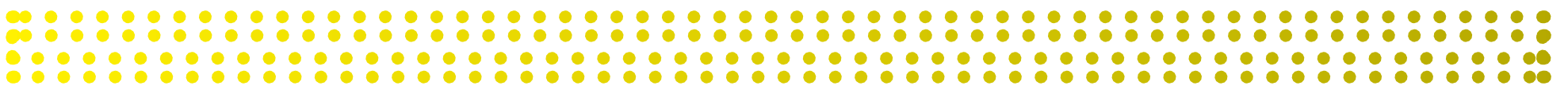




گفتگو با جناب مهندس سعید برهانی رئیس اداره مهندسی الکترونیک هواپیمایی

ضمن تبریک دوازدهم نوامبر روز جهانی الکترونیک هواپیمایی، خوشحال خواهیم شد نقش خطیر و حساس این حوزه را در پیشبرد صنعت هوانوردی کشور تشریح بفرمایید.

✍ با سلام و عرض تبریک به مناسبت ۱۲ نوامبر روز جهانی الکترونیک هواپیمایی به کلیه همکاران پرتلاش این صنعت در کشور عزیزمان



اداره مهندسی الکترونیک یکی از ارکان و زنجیره‌های ایمنی هوانوردی است که با تجهیزات ارتباطی (COMMIUNICATION) ناوبری (NAVIGATION) نظارتی (SURVEILLANCE) و امنیتی هوانوردی (SECURITY) این امر محقق می‌گردد. که در اسناد ایکائو به این تجهیزات CNS گفته می‌شود. به پرسنلی که وظیفه تعمیر و نگهداری این تجهیزات را بر عهده دارند مهندسين ATSEP (AIR TRAFFIC SAFETY ELECTRONIC PERSONNEL) نامیده می‌شوند.

✈ بخش‌های مختلف این اداره شامل:

- ۱) واحد رادار و اتوماسیون
- ۲) واحد مرکز کنترل ارتباطی
- ۳) واحد ناوبری
- ۴) واحد تجهیزات امنیت هوانوردی
- ۵) واحد ارتباطات

۱) واحد رادار و اتوماسیون:

پرسنل واحد رادار و اتوماسیون وظیفه نصب، نگهداری و تعمیرات سامانه‌های نظارتی رادار اولیه، رادار ثانویه و اتوماسیون تقرب پرواز را دارند. اطلاعات راداری که از سایت‌های رادار فرودگاه امام (ره)، کوشک بزم و ریتیون مهرآباد از طریق لینک‌های ارتباطی مختلف ارسال شده‌اند، وارد سیستم اتوماسیون شده و همچنین اطلاعات FLIGHT PLAN نیز از طریق AFTN وارد اتوماسیون می‌گردد و پس از پردازش‌های لازم به‌صورت یک Track حامل اطلاعات پروازی بر روی نمایشگرهای راداری در اختیار کنترلر قرار می‌گیرد که ضمن چاپ استریپ پروازی، کنترلر را جهت هدایت هواپیماها در چارچوب قوانین هوایی کمک می‌نماید.

۲) واحد مرکز کنترل تجهیزات ارتباطی:

مرکز کنترل تجهیزات ارتباطی هر فرودگاه یا Voice Communication Control Systems (VCCS) وظیفه برقراری ارتباطات صوتی:

رادیویی: مکالمات بین خلبان‌ها و سایر عوامل مرتبط با امور پرواز با کنترلرهای مراقبت پرواز

تلفنی: مکالمات هات‌لاین بین مرکز کنترل و برج و اپروچ، ارتباطات تلفنی

ضبط و بایگانی تمامی مکالمات مرتبط با هوانوردی، تامین تغذیه پیوسته سیستم‌ها (UPS)، سیستم پخش خودکار اطلاعات هواشناسی، نصب و نگهداری ICOM های ثابت و خودرویی و نصب، تعمیر و نگهداری رادیو ترانک‌ها را بر عهده دارد.

۳) واحد ناوبری:

یکی دیگر از زیر مجموعه‌های اداره مهندسی الکترونیک می‌باشد که وظیفه نگهداری سامانه‌های ناوبری مربوط به فرودگاه مهرآباد و سایر ایستگاه‌های هوانوردی مستقر در سه استان تهران و مرکزی و سمنان را بر عهده دارد.

سامانه‌های ناوبری جهت هدایت پروازها در تمامی مسیرهای هوایی بنام Airways در فازهای پروازی به Air space user (ASU) ارایه می‌دهند.

۴) واحد امنیت هوانوردی:

به‌طور کلی تجهیزات بازرسی X-RAY ، Gateway و Hand Detector دستگاه‌های کمک بازرسی هستند در جهت سهولت بازرسی و تامین امنیت فرودگاه، پروازها و مسافرین جهت جلوگیری از هرگونه بمب‌گذاری و خراب‌کاری و واحد تجهیزات ایمنی و بازرسی فرودگاه وظیفه نظارت بر عملکرد درست، سرویس و نگهداری و رفع خرابی‌های دستگاه‌ها و جانمایی‌ها را به‌عهده دارد.

۵) واحد ارتباطات

یکی دیگر از واحدهای زیر مجموعه اداره مهندسی الکترونیک، واحد ارتباطات می‌باشد و نقش مهمی در برقراری ارتباطات کلیه مشترکین فرودگاه مهرآباد دارد که حدود ۲۴۰۰ شماره داخلی فعال از ۲۵۰۰ شماره سیستم سانترال تلفن مهرآباد می‌باشند و نگهداری آن‌ها به‌عهده این واحد بوده و حدود ۲۴۵۰ شماره تلفن مستقیم شامل: خطوط ۸ شماره‌ای مستقیم شهری، MPLS، امین، مربوط به ارگان‌های نظامی و امنیتی نیز توسط پرسنل این واحد سرویس‌دهی می‌شود. ضمناً حدود ۵۰ کیلومتر نیز به‌عنوان زیر ساخت و بستر ارتباطی در کلیه قسمت‌های مختلف فرودگاه از ابتدای خیابان معراج تا شرکت فرودگاه‌ها، دانشکده کلیه ترمینال‌ها، شرکت‌های هواپیمایی بانک‌های مستقر در منطقه فرودگاه، نیروی هوایی، ارگان‌های نظامی، مناطق پروازی، تهرانسر (مرکز کنترل) و AFTN که متشکل از کابل‌های مسی و نیز فیبر نوری مابین مراکز مخابراتی شهید فرد اسدی و شهید صالح طبری اکباتان توسط پرسنل این واحد نگهداری و سرویس‌دهی می‌شود.



? با توجه به تحمیل تحریم‌های ظالمانه، مجموعه الکترونیک هواپیمایی چگونه توانسته است تاکنون مسیر موفق خود را ادامه دهد.

از آنجایی‌که تمامی تجهیزات الکترونیکی مورد استفاده در صنعت هوانوردی دارای تکنولوژی HI TECH بوده و تنها توسط شرکت‌های خاص طراحی و تولید می‌گردند. با اعمال این تحریم‌ها تمامی مراحل نصب، تعمیر نگهداری و به‌روزرسانی با اتکا به دانش، تخصص و تجربه پرسنل ATSEP انجام می‌شود. برای مثال دستگاه ناوبری VOR سایت دهنمک با بیش از ۴۰ سال قدمت در حال سرویس‌دهی می‌باشد.

? همان‌طور که می‌دانیم ایکائو به افزایش نقش ATSEP در حفظ و نگهداری زیرساخت‌های ایمن سامانه‌های ارتباطی ناوبری نظارتی و مدیریت ترافیک هوایی معتقد می‌باشد. فرودگاه مهرآباد چقدر در این امر مهم سهیم بوده است.

با توجه به این‌که فرودگاه بین‌المللی مهرآباد بخش اعظمی از بار ترافیکی هوایی کل کشور دارد، کوچک‌ترین وقفه‌ای در سرویس‌دهی سیستم‌ها مخاطرات بسیاری خواهد داشت، لذا پرسنل ATSEP در این فرودگاه با حساسیت و تلاش مضاعف با توجه خط مشی ایکائو ایمنی را در اولویت قرار داده و به آن پایبند می‌باشند.

? اگر حرفه الکترونیک هواپیمایی را یک حلقه مهم از زنجیره ایمنی در صنعت هوانوردی بدانیم، از نظر شما این حلقه در حال حاضر چه چالش‌هایی پیش رو دارد.

مهم‌ترین چالش‌ها: کمبود نیروی انسانی متخصص، تحریم‌ها، نیاز به برگزاری دوره‌های آموزشی در شرکت‌های سازنده تجهیزات هوانوردی است.

? وقتی می‌دانید خلبانان به سیگنال‌های الکترونیکی دقیق که از سامانه‌های کمک ناوبری زمینی ارسال می‌شوند تکیه می‌کنند، چه احساسی دارید.

یکی از ویژگی‌های بارز این شغل گمنامی و دیده نشدن است ولی علی‌رغم این موضوع، اینکه در ارائه خدمات هوایی ایمن نقش مهمی داریم بسیار خرسندیم.

? شما و پرسنل متخصص‌تان به نوعی تضمین‌کننده بخش مهمی از ایمنی و امنیت صنعت هوانوردی محسوب می‌شوید. چه انتظاری از مجموعه دارید.

طبق استانداردهای هوانوردی و ایکائو جذب نیرو متخصص و آموزش آن‌ها، لزوم پیگیری خرید تجهیزات CNS به‌روز و ارتقا وضعیت معیشتی پرسنل با توجه به شرایط اقتصادی کشور.

? اگر در زمینه نوآوری‌ها، ساخت، نصب و یا تعمیر تجهیزات در حوزه الکترونیک هواپیمایی کاری انجام شده است بفرمایید.

نصب سیستم سوئیچینگ، نصب ILS باند ۲۹ راست، نصب و به‌روزرسانی اتوماسیون آریا، نصب ایکس ری در ترمینال‌ها، طراحی و نصب سیستم خودکار اطلاعات هواشناسی (ATIS)، تعمیر بخش‌های مختلف رادارهای PSR & MSSR، تعمیرات آنتن رادار، تعمیر VOR سایت رودشور، تعمیر DVOR مهرآباد، تعمیر رادیوها و منابع تغذیه، تعمیر DME، نصب و به‌روزرسانی تجهیزات ارتباطی برج دیدبانی ایمنی زمینی، نصب و ارتقا تجهیزات شبکه زیرساخت هوانوردی، تعمیر سیستم مانیتورینگ VOR سایت دهنمک.



مفاهیم مرتبط با رطوبت

قسمت سوم

دمای تر و دمای خشک

دمای خشک همان دمایی است که عامه مردم آن را می‌شناسند. دمای تر، دمای اشباع در شرایط بی در رو است. دمای خشک و تر به کمک دماسنج‌هایی با همین نام اندازه‌گیری می‌شوند. اختلاف این دو دما معرف میزان رطوبت موجود در هوا است.

دماسنج‌های خشک و تر را نشان می‌دهد. مخزن دماسنج تر با فیتیله‌ای پوشیده شده و انتهای فیتیله درون ظرف آب مقطر است و بدین ترتیب دماسنج طرح همواره در حالت اشباع می‌باشد.

اگر هوا خشک باشد آب به کمک فیتیله روی مخزن دماسنج تر تبخیر شده و گرمای نهان دما را کاهش می‌دهد. به بیان دیگر همواره یک تعادل دینامیکی بین گرمای به دست آمده (ناشی از پایین‌تر بودن دمای تر نسبت به محیط) و گرمای از دست رفته (در اثر سرمایش تبخیری) وجود دارد.

مقدار دمای تر همواره بین دمای خشک و دمای نقطه شبنم (در بخش

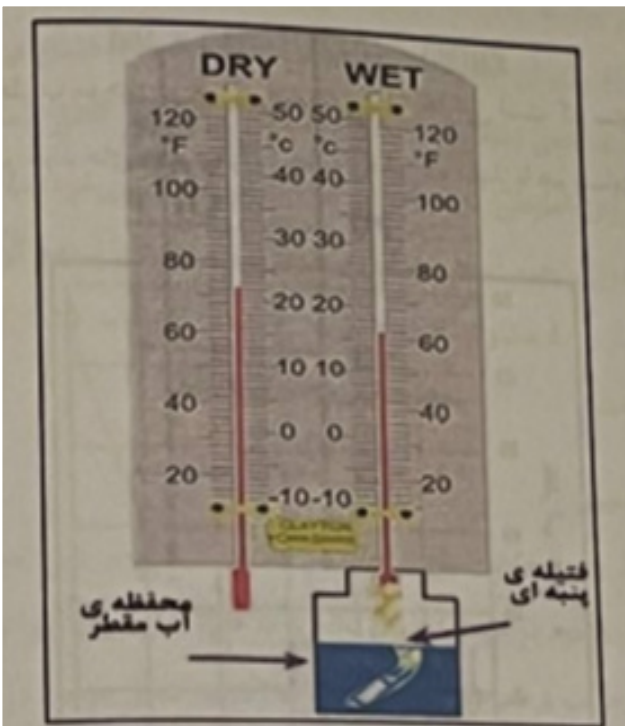
بعد تعریف شده است) قرار دارد. اگر هوا اشباع باشد هیچ تبخیری رخ نمی‌دهد و دماسنج‌ها عدد یکسانی را نشان می‌دهند تنها در این حالت دمای تر و شبنم با هم برابرند. دمای شبنم رطوبت نسبی و نسبت اختلاط به کمک این دو دما تر و خشک برآورد می‌شوند.

دمای نقطه شبنم دمایی است که در آن دما بدون اضافه و یا کم کردن بخار آب هوا در بخش ثابت سرد شده و میعان رخ می‌دهد. دمای نقطه شبنم غالباً کمتر از دمای هوا است هنگامی که هوا اشباع شده باشد، دما و نقطه شبنم با هم برابرند در این حالت افزایش بخار آب به تولید مه منجر می‌شود.

در گزارش هواشناسی هوانوردی به جای ارائه مقدار رطوبت نسبی مقدار عددی نقطه شبنم گزارش می‌شود. دمای نقطه شبنم در پیش‌بینی مقدار بارش طوفان‌های تندری و یخ‌زدگی بسیار مهم است.

همچنین میزان تغییر رطوبت نسبی در پیش‌بینی ابر مه و دید کم از متغیرهای ضروری است. اختلاف دمای هوا و دمای نقطه شبنم کمیت بسیار مفید دیگری است که مرتبط با رطوبت نسبی و دمای نقطه شبنم است.

هنگامی که اختلاف دما و دمای نقطه شبنم کم باشد رطوبت نسبی زیاد است و برعکس به کمک رابطه زیر می‌توان رطوبت هوا را به‌صورت تخمینی برآورد کرد.



هواشناسی هوانوردی
دکتر سحر تاجبخش مسلمان



روز نهم آذر، روز بزرگداشت شیخ مفید

زندگی‌نامه شیخ مفید

تاریخ شیعه سرشار از افتخارات بسیار و تحولات چشمگیر است. تحولاتی که به دست عالمان متعهد و فرزنانگان اندیشمند پدید آمده است. در این میان به سده چهارم هجری برمی‌خوریم که فتح‌الفتوح تاریخ شیعی است؛ روزگاری که مردی بزرگ و اندیشمندی سترگ دایره‌المعارفی جامع از معارف اسلامی تدوین کرد و قریب ۵۰ سال پرچمدار عرصه‌های علمی، فکری و فرهنگی مسلمین گردید و سرانجام بدانجا رسید که دوست و دشمن، زبان به تمجید او گشودند و قلم به تعریف او برگرفتند و او را مفید لقب دادند.

بینش افروزی و دانش‌آفرینی وی به‌همراه آگاهی از اوضاع دشمنان و اطلاع از جهان اطراف دست به دست هم داد و او را سلسله جنبان نهضت فکری و رنسانس علمی در قرن چهارم کرد.

این مشعل تابناک و فروزنده یعنی محمد بن محمد بن نعمان بن عبدالسلام بن جابر بن نعمان در ۱۱ ذی القعدة سال ۳۳۶ق یا ۳۳۸ق چشم به جهان گشود. تولد او در عکبری -نزدیکی بغداد- در مکانی معروف به «سویقه بن بصری» بود. وی در دامان پدر و مادری عاشق و دلباخته به مکتب اهل بیت عصمت و طهارت پرورش یافت.

افرادی که شیخ مفید را درک کرده‌اند در سیمای ظاهری او چنین گفته‌اند: شخص لاغر اندام و میان قامت و گندم‌گون بود. از آنجا که پدر او شخصی پارسا و مذهبی بود و به تعلیم و تربیت اشتغال داشت بدین جهت شیخ مفید به «ابن المعلم» مشهور بوده است. عکبری و بغدادی نیز دو لقب دیگر او هستند.

عشق و شور فراوان به تحصیل موجب شد که همراه پدر به بغداد رفته و فراگیری علم و دانش را آغاز کند. او از نشاط وافر و فرح‌بخشی بسیاری در مطالعه برخوردار بود. عطر اخلاص در وجود محمد کار را بدانجا رسانید که در پنج سالگی برای او از این ابی‌الیاس اجازه روایت گرفته‌اند و در حالی که هفت سال و چند ماه داشت از ابن سماک نقل روایت کرده است.

وی فرزانه‌ای تلاشگر گردید به‌طوری که پیش از دوازده سالگی از برخی محدثان روایت اخذ کرده و از استاد خویش، شیخ صدوق قبل از بیست سالگی حدیث شنیده است. ابن المعلم سر و وجود خود را از چشمه دانش بغداد طراوت و شادابی بخشید و از محضر بیش از هفتاد نفر از بزرگان بهره علمی برد.

استادان وی:

محدث بزرگوار "حاج میرزا حسین نوری" در اثر گران‌قدرش "خاتمه مستدرک الوسائل" پنجاه تن از استادان شیخ مفید را نام می‌برد و در مقدمه چاپ جدید "بحارالانوار" این تعداد به ۵۹ تن رسیده است. ممکن است بیش از این‌ها هم بوده‌اند. شیخ مفید در نزد اینان که از شیعه و سنی و زیدی بودند علوم متداول عصر یعنی ادبیات عرب، قرائت، کلام، فقه، اصول، حدیث، تفسیر، رجال و غیره را فرا گرفته است.

شاگردان او:

گروه بی‌شماری از دانشمندان کلیه مذاهب جزء شاگردان وی بوده‌اند، ولی متأسفانه جز ۱۵ نفر آن‌ها را که در مقدمه "بحارالانوار" نام برده‌اند، از بقیه اطلاع دقیقی در دسترس نیست.

سرآمد شاگردان شیخ مفید، (۱) علم‌الهدی سید مرتضی (۲) برادر نابغه اش سید رضی (۳) شیخ طوسی (۴) ابوالعباس نجاشی (۵) ابوالفتح کراچکی (۶) دامادش ابویعلی محمد بن حسن بن حمزه جعفری (۷) سالار بن عبد‌العزیز دیلمی معروف به "سَلَّار" و (۸) جعفر بن محمد دوریستی بوده‌اند که همگی از مفاخر علمای شیعه و استادان علوم و فنون اسلامی به‌شمار رفته‌اند.

آثار شیخ مفید:

مجموعه مکتوبات شیخ مفید بر اساس فهرست نجاشی ۱۷۵ کتاب و رساله است و آثار او در چندین رشته علمی قابل دسته‌بندی است.

الف - علم کلام و عقاید

ب - علم فقه

ج - اخلاق اسلامی

ه - حدیث

د - علوم قرآنی

ز - غیبت دوازدهم علیه السلام

و - امامت و فلسفه سیاسی در اسلام

علامه بحرالعلوم با آن مقام شامخ علمی و شخصیت نافذ دینی و تقوا و فضیلتی که داشته است به تفصیل از پیشوای علمای امامیه نام برده و در آغاز گفتار خود می‌نویسد:

"محمد بن محمد بن نعمان ابو عبدالله مفید رحمه الله" استاد استادان بزرگ و رئیس رؤسای ملت اسلام، گشاینده درهای تحقیق با اقامه دلیل و برهان با بیان روشن خویش سرکوب‌گر فرقه‌های گمراه، دانشمندی که تمامی جهات فضل و دانش در وی گرد آمده و ریاست علمی و دینی به او منتهی گشته بود.

جعبه سیاه آنلاین



نقطه ضعف این سیستم وابستگی به ایستگاه‌های زمینی است که یعنی روی اقیانوس و دریا‌های بزرگ پوشش وجود ندارد. یک راه حل اخیر برای این چالش استفاده از ماهواره‌ها به‌جای ایستگاه‌های زمینی و ارتباط از طریق سیستم‌هایی مانند StarLink است. ایرادی که ممکن است در اینجا مطرح شود وابستگی ADSB به سیستم‌های درون هواپیما مثلا برای تامین انرژی الکتریکی است، اما خود جعبه‌های سیاه هم از این جهت تفاوتی ندارند و قطع برق درون هواپیما هر دو سیستم را از کار می‌اندازد.

البته که ADSB آن حجم عظیم اطلاعات ذخیره شده در جعبه سیاه را منتقل نمی‌کند. اطلاعات ذخیره شده روی جعبه سیاه برای هر پرواز درازمدت به‌طور میانگین حدود ۲۰ گیگابایت است که ممکن است زیاد بنظر نیاید، اما هزینه انتقال ماهواره‌ای آن با کیفیت بالا و بدون اختلال بسیار بالاست و با توجه به شانس بالای یافتن جعبه سیاه، توجیه مالی آن برای ایرلاین‌ها مشکل است.

از طرفی، ایده دیگری وجود دارد که مقرون به‌صرفه‌تر و معقولانه‌تر است و همین حالا توسط بعضی شرکت‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. در زمان احساس خطر، مثل افت شدید فشار، از دست دادن موتور یا ارتفاع نامعمول، هواپیما می‌تواند مقداری از اطلاعات جعبه سیاه، مثلا ۴۵ ثانیه تا دو دقیقه پیش از وقوع سانحه را به‌طور سریع و لحظه‌ای انتقال دهد.

ایده مشابهی که در اواخر دهه ۹۰ میلادی بررسی شده بود جعبه سیاه قابل پرتاب بود. این که یک جعبه سیاه اضافه حاوی تمامی داده‌ها که در بخش غیر تحت فشار هواپیما نصب شده در زمان احساس خطر توسط یک چتر نجات کوچک، سیستم شناورسازی و فرستنده رادیویی، به بیرون پرتاب شود که یافتن آن آسان باشد. البته به‌دلیل هزینه بالا و مشکل بودن گرفتن تاییدیه برای آن در مقایسه با فایده احتمالی کم، این طرح انگیزه چندانی برای استفاده نیافت.

با توجه به کاهش قیمت و بهبود کیفیت انتقال اطلاعات ماهواره ای، ما سیستم‌های انتقال اطلاعات بیشتری را در آینده هوانوردی خواهیم داشت، اما با توجه به اهمیت جعبه سیاه برای ثبت تمام اطلاعات لازم جهت درک علت سوانح و جلوگیری از آن‌ها در آینده، حذف جعبه سیاه بنظر محتمل نمی‌رسد.

پس از هر سانحه، سقوط هواپیما و شروع عملیات جستجو برای یافتن جعبه سیاه تقریبا همیشه یک سوال مطرح می‌شود: با وجود تمام تکنولوژی‌های موجود، چرا داده‌های جعبه سیاه را به‌طور لحظه‌ای روی سرورهای زمینی یا روی ابر (Cloud) ذخیره نمی‌کنیم؟ به این‌صورت به‌محض وقوع سانحه به اطلاعات دسترسی داشته و می‌توانیم بفهمیم چه روی داده است.

در سانحه سقوط هواپیمای ایرفرانس ۴۴۷ یافتن جعبه سیاه چندین ماه طول کشید. در سانحه ناپدید شدن پرواز MH ۳۷۰ ایرلاین مالزی، نه جعبه سیاه و نه حتی لاشه هواپیما یافت نشدند. در هر دو این موارد فشار و عدم قطعیت موجود برای اقوام و دوستان سرنشینان غیرقابل وصف بود. مثال دیگر سقوط بوئینگ ۷۳۷ ایرلاین China Eastern است که با وجود پیدا شدن جعبه سیاه، آسیب‌های شدید وارده به آن مانع دسترسی به مکالمات ضبط شده کاکپیت شد.

انتقال اطلاعات جعبه سیاه به‌طور لحظه‌ای از نظر تکنیکی ممکن است اما دلایل چندی وجود دارند که عدم انجام آن را توجیه می‌کنند. اول این‌که؛ عموم سوانح هوایی در زمان برخاستن یا نشستن هواپیما روی زمین روی می‌دهند و در سایر موارد هم پیدا نشدن جعبه سیاه موردی بسیار نادر است. به‌علاوه تکنولوژی‌های کنونی این امکان را می‌دهند که هواپیما با دقت بالاتری رهگیری شود تا در صورت سقوط، یافتن لاشه هواپیما آسان‌تر گردد. یکی از تکنولوژی‌های اخیر Automatic Dependent Surveillance Broadcast یا ADSB است که با استفاده از سیستم‌های موجود درون هواپیما مانند GPS به انتقال بعضی اطلاعات هواپیما مانند مکان، سرعت، و ارتفاع دست می‌زند. حجم این اطلاعات، عظیم نیست و ایستگاه‌های دریافت این اطلاعات هم از نظر تکنیکی بسیار ساده هستند. اطلاعات همین ایستگاه‌ها هستند که توسط سایت‌هایی مانند FlightRadar مورد استفاده قرار می‌گیرند. این تکنولوژی، بسیار ارزان‌تر از ساختن سیستم رادار زمینی بوده و به فرودگاه‌های کوچک‌تر امکان رهگیری هواپیما بدون نیاز به رادار را می‌دهد. این تکنولوژی همچنین به هواپیماهای کوچک هم این امکان را داده از شرایط محیطی خود خصوصا موقعیت سایر پرنده‌ها بهتر مطلع باشند.

پنجره جو-هری



دو روانشناس به نام‌های جوزف لوفت (Joseph Luft) و هرینگتون اینگهام (Harrington Ingham) در دهه‌ی پنجاه میلادی در یک کنفرانس مرتبط با مهارت ارتباطی در شهر اوجای (Ojai) کالیفرنیا شرکت کرده بودند. یکی از تمرین‌ها و فعالیت‌های کنفرانس چنین بود که شرکت‌کنندگان در گروه‌های کوچک با هم بنشینند و سعی کنند تجربه‌ی تعامل خود را با دیگر شرکت‌کنندگان در برنامه، تدوین کرده و ارائه کنند.

🔪 چهارمین بخش مختص ویژگی‌هایی است که نه خودم از آن‌ها خبر دارم و نه دیگران از آن اطلاع دارند. این بخش را هم Unknown Self یا Potential Self نامیدند که در فارسی می‌توان آن را منِ ناشناخته یا منِ بالقوه نامید.

این تقسیم‌بندی مورد توجه شرکت‌کنندگان در سمینار قرار گرفت و تعدادی از آن‌ها، این مدل را بعداً در سمینارها و کلاس‌های خود نیز تشریح و تدریس کردند. جوزف لوفت در دو کتاب خود با نام‌های (Interaction) و (Group Processes) در بخش‌هایی از کتاب این مدل را شرح داده و در آن‌ها نام جوهری را برای مدل به کار برده است. جوهری از ابتدای نام جوزف و هرینگتون گرفته شده است.

این مدل پیوند فرد با اشخاص دیگر را در چهار خانه نشان می‌دهد که این چهار خانه هریک خانه‌ای از یک پنجره بزرگ است. اندازه هر خانه نشان دهنده آگاهی - به‌وسیله خود فرد یا به‌وسیله دیگران - از رفتار، احساسات و انگیزه‌های خود است. مطابق مدل پنجره جوهری هر قدر ناحیه عمومی افراد گسترده‌تر شود، توان برقراری ارتباطی آن‌ها بیشتر، انعطاف‌پذیری در سبک رهبری آن‌ها گسترده‌تر و حالات من آن‌ها وسیع‌تر می‌شود زیرا در این ناحیه طرفین شناخت دارند و امکان بروز تضاد، ضعیف است. پس افراد برای افزایش توان ارتباطی خود باید ناحیه عمومی را گسترش دهند.

🔪 راهکارهای گسترش ناحیه عمومی عبارت‌اند از:

۱. افشا یا خودگشودگی: افشا یا خودگشودگی یعنی این که فرد (در اینجا مدیر) پیرامون خودش اطلاعات منتشر کند. لازم به ذکر است که افشا باید به موقع و طرفینی باشد یعنی اگر در فرایند ارتباطات فقط یک طرف اقدام به خودگشودگی نماید و دیگری آن را انجام ندهد ارتباط برقرار نمی‌شود. افشا باعث پیشروی ناحیه عمومی در خصوصی می‌شود و ناحیه خصوصی را کوچک می‌کند.
۲. بازخورد: بازخورد باعث گسترش ناحیه عمومی در ناحیه کور می‌شود.



گاهنامه مدیر

لوفت و اینگهام ماژیک در دست گرفتند و یک جدول دو در دو ترسیم کردند. آن‌ها محورهای عمودی و افقی این ماتریس ۴ خانه‌ای را به‌صورت زیر نام‌گذاری کردند:

✓ **محور افقی:** آنچه در مورد خودم می‌دانم؛ آنچه در مورد خودم نمی‌دانم.

✓ **محور عمودی:** آنچه دیگران درباره من می‌دانند؛ آنچه دیگران درباره من نمی‌دانند.

لوفت و اینگهام در آن زمان نمی‌دانستند که فقط یک گام با جاودانه شدن در کتاب‌های درسی مدیریت فاصله دارند. فقط کافی بود روی هر یک از این چهار خانه یک اسم بگذارند.

🔪 هر یک از ما ویژگی‌ها و صفات و نقاط قوت و ضعفی که داریم که هم خودمان آن‌ها را می‌دانیم و هم دیگران از آن‌ها مطلع هستند. مثلاً من خودم می‌دانم زودرنج هستم و اطرافیانم هم از این زودرنج بودن من اطلاع دارند. یا من می‌دانم مثبت‌اندیش هستم و اطرافیانم هم من را با این ویژگی می‌شناسند. این بخش را Public Self یا Open Self نامیدند. در فارسی می‌توانیم به این بخش، منِ آشکار یا من عمومی یا من افشاشده بگوییم.

🔪 اما ویژگی‌ها و صفات دیگری هم وجود دارند که ما خودمان از آن مطلعیم، اما دیگران خبری از آن‌ها ندارند.

مثلاً من می‌دانم حسود هستم، اما آن را پنهان کرده‌ام و دیگران از این ویژگی من خبر ندارند. لوفت و اینگهام این بخش را Hidden Self یا Private Self نامیدند. شاید ترجمه‌ی منِ پنهان یا بخش شخصی من برای این خانه از مدل مناسب باشد.

🔪 گروه سوم از صفات‌ها و ویژگی‌ها آن‌هایی هستند که دیگران درباره‌ی ما می‌دانند، اما خودمان از آن‌ها خبر نداریم. گاهی اوقات به شوخی این‌ها را به «سبزی گیر کرده در لای دندان» تشبیه می‌کنند. وقتی پس از صرف غذا سبزی لای دندان‌های جلوی شما گیر می‌کند، تقریباً همه در نخستین نگاه آن را می‌بینند و تنها خود شما هستید که از آن بی‌خبرید. شاید شما خودتان را خودشیفته یا مغرور یا غیرهمدل یا پرحرف ندانید. اما این‌ها صفاتی هستند که معمولاً به سادگی به چشم می‌آیند و دیگران آن‌ها را در شما می‌بینند. نام این بخش را Blind Self یا Unaware Self نامیدند. اجازه بدهید نام این بخش را هم منِ کور یا من ناآگاه بگذاریم.

آشنایی با برخی تجهیزات فرودگاهی

قسمت دوم

پلکان:

پلکان یا Air Stairs که با نام Boarding Ramp نیز شناخته می‌شود، از جمله ماشین‌های خدمات فرودگاهی است که درست همانند اتوبوس در صورت مجهز نبودن ترمینال فرودگاه به Jet Bridge و همچنین فاقد پلکان بودن خود هواپیما، از آن استفاده می‌شود. خودروهای پله وابسته به شرایط آب و هوایی می‌توانند بدون سقف یا مسقف باشند. همچنین عموماً به گونه‌ای طراحی می‌شوند که به صورت تلسکوپی، باز و بسته شوند تا بتوان ارتفاع هواپیما آن را متناسب با ارتفاع هواپیما مورد نظر تنظیم کرد.

خودرو حمل بار:

پس از تحویل و توزیع بار توسط سامانه جابه‌جایی بار فرودگاهی، بار وارد بارانداز می‌شود. در آنجا نفرات زمینی، بار را داخل سبدهای حمل باری که عموماً به صورت واگن و قطاری به یک کشنده متصل می‌شوند و Dollies نام دارند انتقال می‌دهند. در اینجا بار یا به صورت کلی داخل کانتیئر حمل بار قرار داده می‌شود که متناسب با محفظه بار هواپیما طراحی و ساخته شده‌اند یا به صورت کلی در سبدهایی گذاشته می‌شوند و به داخل محفظه بار توسط نقاله‌هایی که Belt Loaders نام دارند انتقال پیدا می‌کنند.

خودرو حمل سوخت:

توزیع و پخش سوخت در فرودگاه از جمله مهم‌ترین بخش‌های عملیات‌های فرودگاهی محسوب می‌شود. بر همین اساس اغلب فرودگاه‌ها مجهز به جایگاه‌های ویژه‌ای هستند که از آنجا سوخت مورد نیاز هواپیماها و حتی خوردوهای عملیاتی فرودگاهی را تامین می‌کنند. به کاربردن واژه اغلب صرفاً بدین خاطر است که برخی از فرودگاه‌ها فاقد چنین جایگاهی هستند و در مقابل سوخت مورد نیاز توسط تریلی‌ها و بشکه‌های مخصوصی به فرودگاه منتقل می‌شود. در صورت مجهز بودن فرودگاه به مدارهای انتقال سوخت در زیر سطوح عملیاتی سوخت از جایگاه پخش توسط این مدارها تا محل پارک هواپیما منتقل می‌کند. چنین ساز و کاری، افزایش ایمنی را در کنار عدم نیاز به خودروهای انتقال دهنده با خود به همراه دارد. همچنین در صورت عدم مجهز بودن فرودگاه به این زیرساخت، سوخت از جایگاه پخش تا محل پارک هواپیما توسط تانکر حمل می‌شود.

خودرو دستشویی:

هر هواپیمایی دارای محفظه‌هایی برای ذخیره‌سازی آب مصرفی مورد نیاز و همچنین پسماندهای دستشویی است. از همین‌رو خودرویی با نام خوردو دستشویی (Lavatory Truck) در نظر گرفته شده است تا بعد از اتمام مأموریت پروازی هواپیما، اقدام به تخلیه محفظه پسماند و پرکردن محفظه آب هواپیما کند. همچنین مدارشویی توسط موارد ضدعفونی‌کننده اتصالات داخل هواپیما که بین دستشویی‌ها و محفظه پسماند تعبیه شده‌اند از دیگر وظایف این خودرو است.



مجله صنایع هوایی



کاربرد عسل در درماتولوژی امروز

✓ مجله **International Journal of Dermatology** که یکی از مجلات معتبر درماتولوژی است در آخرین شماره خود در یک مقاله مروری (Review Articles) کاربردهای درمانی عسل را در بیماری‌های پوستی بررسی کرده است. خلاصه‌ای از نکات مهم مقاله با هم می‌خوانیم:

✓ عسل حاوی چندین ماده مؤثره شامل:

Hydrogen Peroxide

Polyphenols

Bee Defensin

Major Royal Jelly Protein



و ... است که در کنار ویژگی‌های دیگر عسل مانند اسمولالیتی بالا و PH اسیدی آن خاصیت آنتی باکتریال، آنتی وایرال و خواص ضد قارچ به عسل می‌دهد. از آنجا که عسل اثر آنتی بیوتیکی و ضد میکروارگانیسمی عسل با چند مکانیزم اعمال می‌شود بعید است که نسبت به آن مقاومت ایجاد شود.

✍ به جز این، عسل دارای خواص ضد التهابی است و می‌تواند با کمک به تخریب کلاژن تایپ ۴ در زخم‌های تروما و سوختگی، زمینه را برای Reep-ithelialization و ترمیم بهتر زخم‌های جراحی و ترومایی فراهم کند. البته اثر آنتی بیوتیکی عسل هم در اینجا نقش مهمی دارد.

✍ در زخم‌های Foot Ulcer پا که به دلایل مختلف ایجاد می‌شود عسل می‌تواند نقش بهبود دهنده بالایی داشته باشد.

✍ در تبخال و زونا نیز عسل می‌تواند به بهبود زودتر و عوارض کمتر کمک کند.

✍ خواص آنتی باکتریال و ضد التهاب عسل می‌تواند به درمان عرق سوز و التهابات چین‌های بدن مثل آگزیرا و کشاله ران کمک کند.

✍ عسل می‌تواند به بهبود ضایعات اگزما و پسوریازیس کمک کند.

✍ عسل می‌تواند در جوان‌سازی پوست نیز موثر باشد.

✓ از آنجا که عسل حاوی اسپورهای کلستریدیوم می‌باشد از نظر تئوری در زخم‌های باز می‌تواند منجر به بوتولیسم شود ولی علی‌رغم مصرف زیاد آن در بعضی مناطق مانند هند تا کنون گزارشی از این مشکل گزارش نشده است ولی با این حال عسل استریل با نام Medical-Grade Honey برای استفاده‌های درمانی تولید شده است. این نوع عسل با تابش اشعه گاما بر عسل معمولی تولید می‌شود.

هواپیماهایی که می‌توانند آینده هوانوردی را تغییر دهند



با توجه به پیشرفت علم و تکنولوژی، پیش‌بینی شکل ظاهری و تغییرات هواپیماهای نسل آینده کار سختی نیست. شاید در گذشته تصور این که روزی انسان‌ها سوار بر ماشین‌های پرنده شوند و از جایی به جای دیگر جهان سفر کنند، غیرممکن بود اما امروزه، نه تنها تعداد هواپیماهای مسافربری بیشتر و بیشتر شده است بلکه تغییرات و پیشرفت چشمگیری داشته‌اند. پیش‌بینی می‌شود شکل و شمایل هواپیماهای آینده،

کاملاً متفاوت‌تر از هواپیماهای امروزی خواهد بود. تصور کنید همان‌طور که اتومبیل‌ها روزانه تغییرات زیادی کرده‌اند، هواپیماهای نسل آینده چقدر متفاوت‌تر خواهند شد؟

Overture

یکی از خواسته‌های انسان‌های امروز، پرواز با سرعت‌های بالای صوت می‌باشد که در اواخر قرن ۲۰ و اوایل قرن ۲۱ برای مدت زمان بسیار کوتاهی این اتفاق به وسیله‌ی هواپیمای کنکورد اتفاق افتاد ولی به‌خاطر شرایط موجود، کنکورد برای همیشه به خاطره‌ها پیوست. اما در سال‌های اخیر، شرکت آمریکایی بوم (Boom) شروع به طراحی هواپیمای مافوق صوت کرده است. این هواپیما که ظرفیت آن بین ۵۵-۷۵ نفر می‌باشد، با سرعت ۲.۲ ماخ (۲۳۳۵ کیلومتر بر ساعت) پرواز می‌کند و مسافت پروازی آن ۹۰۰۰ ناتی‌کال میال می‌باشد و سازندگان انتظار دارند که کارایی آن ۳۰ درصد بیشتر از کنکورد و صدا ۳۰ مرتبه کمتر از کنکورد باشد و البته هنوز نمونه نهایی این پرنده به بازار نیامده است.

X-57 Maxwell

ناسا اعلام کرده که برای دست یافتن به فناوری تولید هواپیماهایی با مصرف پایین انرژی و عملکرد بالا، آزمایش‌هایی را ترتیب داده است که طی آن یکی از این هواپیماها با طراحی خاص بال و بهره‌گیری از ۱۴ موتور الکتریکی مورد آزمایش قرار می‌گیرد. این هواپیما با نام X-۵۷ یا مکسول شناخته می‌شود که با انرژی الکتریکی پرواز می‌کند. این هواپیما، اصلاح شده Tecnam P۲۰۰۶T می‌باشد که ۱۴ موتور الکتریکی در لبه جلویی بال‌ها نصب شده است. هدف از طراحی این هواپیما کاهش مصرف سوخت، کاهش تولید صدا همزمان با افزایش بهره‌وری و عملکرد هواپیما است. در نمونه‌ی اولیه این هواپیما حداکثر مسافت پروازی ۱۶۰ کیلومتر می‌باشد.

Flying-V

طرحی برای یک هواپیمای با انرژی بسیار کارآمد در مسافت طولانی است که توسط جاستوس بناد در سال ۲۰۱۴ در طی پروژه پایان‌نامه خود در ایرباس ساخته شد و سپس توسط محققان دانشگاه فناوری دلفت هلند توسعه یافت. KLM از این هواپیما حمایت و پشتیبانی کرده است. Flying-V می‌تواند ۳۱۴ مسافر را حمل کند درحالی‌که Airbus A۳۵۰ ظرفیت بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ مسافر را دارد. نکته‌ی جالب دیگر این است که فاصله‌ی دو لبه‌ی بال‌های این هواپیما دقیقاً مشابه A۳۵۰ و برابر با ۶۵ متر است و حداکثر سرعت آن ۰/۸۵ ماخ می‌باشد. این ویژگی از این نظر اهمیت دارد که برای استفاده از این هواپیمای جدید نیازی به فراهم کردن زیرساخت‌های هواپیمایی جدید نیست و می‌تواند از مسیرها، گیت‌ها و آشیانه‌های مخصوص A۳۵۰ استفاده کند. به‌دلیل طراحی منحصر به فرد، مهندسين ادعا می‌کنند که حدود ۲۰٪ کارایی بیش‌تر از Airbus A۳۵۰-۹۰۰ خواهد داشت.

Removable Aircraft

این هواپیما که فقط به صورت طرح مطرح شده است دارای دو قسمت بدنه و قسمت کابین مسافران می‌باشد که از یکدیگر مجزا می‌باشند. قسمت کابین بعد از سوار شدن مسافران بر روی قسمت اصلی هواپیما بارگیری می‌شود. این قسمت در صورت وقوع حادثه از بدنه جدا شده و به وسیله‌ی چترهای محافظتی و بالشتک‌های زیر آن به‌صورت ایمن فرود می‌آید و باعث نجات مسافران می‌شود. همان‌گونه که گفته شد این فقط به‌صورت طرح می‌باشد و ایرادات بسیاری بر آن مطرح شده است.

Stratolanch

نام این هواپیما از نام شرکت تولیدکننده آن یعنی «Stratolanch» گرفته شده است. این هواپیمای دارای ۶ موتور هواپیماهای بوئینگ ۷۴۷ است و دارای دو بدنه مجزا و ۲۸ چرخ است و طول بال‌های این هواپیما نزدیک به ۱۱۷ متر و وزن آن حدود ۲۲۷۰۰۰ کیلوگرم است. اولین تست پرواز هواپیمای استراتولانچ از پایگاه هوافضای موهاوی واقع در منطقه موهاوی ایالت کالیفرنیا آمریکا انجام گرفت و قرار است از این هواپیما برای پرتاب موشک‌هایی که ماهواره‌ها را به فضا می‌فرستند استفاده شود، البته این هواپیما قابلیت حمل مسافر را نیز دارد .



روشنگری



این بخش کتاب درباره روش حذف چیزهای غیر ضروری است تا مطمئن شویم می‌توانیم انرژی‌مان را صرف فعالیت‌هایی کنیم که بیشتر از همه برایمان معنا دارند. اولین چیزهای غیر ضروری که قرار است کنار گذاشتن‌شان را یاد بگیرید شامل هرگونه فعالیتی است که هماهنگ با هدفی نیست که قصد تحققش را دارید. ساده به نظر می‌رسد، ولی برای انجام این کار باید در وهله اول هدف واقعاً روشنی داشته باشید.

الگوی ۲: هر کاری بکنیم خوب است (که بد است)



در الگوی دوم، تیم‌های بدون هدف به تیم‌های بدون رهبر تبدیل می‌شوند. اگر هیچ جهت مشخصی وجود نداشته باشد، افراد کارهایی را دنبال می‌کنند که منافع کوتاه مدت خودشان را پیش ببرد و از اینکه فعالیت‌هایشان چقدر به مأموریت بلندمدت کل تیم کمک می‌کند خیلی آگاه نیستند. این فعالیت‌ها اغلب نیت درستی دارند و حتی بعضی‌هایشان شاید در حد شخصی ضروری باشند. ولی وقتی افراد به صورت تیمی فعالیت می‌کنند، انبوه پروژه‌های مختلفی که با هم سازگار نیستند تیم را به بالاترین سطح اثربخشی نمی‌رساند. تیم‌هایی مانند این برای هر قدمی که جلو می‌روند، پنج قدم به عقب بر می‌گردند. پس چگونه هدف تیمی و حتی تلاش‌های شخصی‌مان را واضح‌تر کنیم؟ یکی از راه‌های این کار تصمیم‌گیری درباره نیت اصلی است.

نیت اصلی



برای درک این که نیت اصلی چیست، بهترین کار آن است که اول معلوم کنیم چه چیزی نیست. با قبول ریسک استفاده از کلیشه‌ی مشاوره می‌توانیم این موضوع را بررسی کنیم. نیت اصلی هم الهام‌بخش و هم ملموس است، هم معنادار و هم قابل اندازه‌گیری است. نیت اصلی، اگر درست باشد، جهتی است که ۱۰۰۰ تصمیم بعدی را به نتیجه می‌رساند. نیت اصلی لزومی ندارد با ظرافت تدوین شود؛ مفهوم آن اهمیت دارد، نه سبکش. به جای این کار، سوال اصل‌گرایانه‌تری بپرسید که بر همه‌ی تصمیم‌هایی که در آینده می‌گیرید تاثیر می‌گذارد: اگه بتونیم واقعاً فقط توی یک کار سرآمد باشیم اون کار چیه؟

از «تقریباً واضح» تا «کاملاً واضح»



با مدیران اجرایی زیادی کار کرده‌ام که هدف و راهبرد شرکت‌شان را «تقریباً واضح» تلقی می‌کرده‌اند، انگار که این حد از وضوح را کافی می‌دانستند. ولی هر کسی که عینک می‌زند می‌داند که میان تقریباً واضح و کاملاً واضح تفاوت زیادی هست. اگر تا این حد پیش‌بینی عملکرد افراد وابسته به وضوح هدفشان نبود، این مسئله اهمیت کمتری داشت. وقتی شفافیت نیست، مردم زمان و انرژی‌شان را صرف انبوه کارهای کم اهمیت می‌کنند. وقتی میزان شفافیت کافی است، می‌توانند در حوزه‌های واقعاً حیاتی پیشرفت‌ها و نوآوری‌های بزرگتری انجام دهند. در کارم، متوجه دو الگوی مشترک شده‌ام که معمولاً هنگامی که هدف تیم واضح نیست مشاهده می‌شوند.

الگوی ۱: سیاست بازی



در الگوی اول تیم بیش از حد روی جلب توجه مدیر تمرکز می‌کند. مسئله این است که وقتی مردم نمی‌دانند هدف نهایی چیست، نمی‌دانند چگونه پیروز آن باشند و در نتیجه، بازی خودشان و قوانین خودشان را در رقابت برای جلب توجه مدیر ترتیب می‌دهند. به جای آن که زمان و انرژی‌شان را صرف بالا بردن اثربخشی‌شان کنند، تمام تلاش‌شان را صرف بازی‌هایی مانند این‌ها می‌کنند: بهتر از هم‌تایان به نظر رسیدن، نشان دادن خودپسندی و تکرار هر ایده یا نظری که مدیر بیان می‌کند. این نوع فعالیت‌ها نه تنها غیر ضروری‌اند بلکه مضرند و نتیجه منفی دارند.





نیت اصلی خیلی بیشتر از شرح وظایف شغلی یا بیانیه‌ی مأموریت شرکت‌تان کاربرد دارد؛ نیت اصلی حقیقی نیتی است که شما را به سمت درک بهتر هدف هدایت می‌کند و به ترسیم مسیر زندگی‌تان کمک می‌کند. خلق نیت اصلی دشوار است. دیدن اینکه کدام فعالیت‌ها و تلاش‌ها به بالاترین سطح اثربخشی منجر خواهد شد مستلزم جسارت، بینش و آینده‌نگری است. حذف اولویت‌های متناقضی که از نیت اصلی دورمان می‌کنند، مستلزم پرسیدن سوالات سخت، انجام موازنه‌های واقعی و اعمال انضباط جدی است. با این حال، ارزش تلاش کردن را دارد، زیرا فقط با شفافیت واقعی هدف می‌توانیم افراد، تیم‌ها و سازمان‌ها را کاملاً بسیج کنیم و به هدفی واقعاً سرآمد دست یابیم.

قدرت «نه» مودبانه



«نه» درستی که در زمان درست گفته شود، می‌تواند مسیر تاریخ را تغییر دهد. تا به حال شده بین انتخاب آنچه احساس کرده‌اید درست است و آن چه کسی به انجامش وادارتان کرده گرفتار شده باشید؟ تا به حال شده میان اعتقاد راسخ درونیتان و روابط خارجی‌تان تناقض وجود داشته باشد؟ تا به حال شده برای اجتناب از اختلاف و کشمکش بله گفته باشید، ولی در واقع منظورتان نه بوده باشد؟ تا به حال احساس کرده‌اید آن قدر ترسو و کمرو هستید که نمی‌توانید دعوت کسی را از ترس ناامید کردنش رد کنید؟ اگر چنین است، تنها نیستید. برای اصل‌گرا شدن یکی از مهم‌ترین و سخت‌ترین مهارت‌ها از سر گذراندن این لحظات با جسارت و ادب است. جسارت، کلید فرایند حذف چیزهای غیر ضروری است. اگر جسارتي نباشد، پیگیری منظم انجام کارها چیزی جز لفاظی نخواهد بود. ما عموماً دلایل خوبی داریم که از نه گفتن بترسیم. نگرانیم که فرصتی عالی را از دست بدهیم. اوضاع را بهم بریزیم و پل‌ها را خراب کنیم. نمی‌توانیم به ناامید کردن کسی فکر کنیم که دوستش داریم. با انجام هیچ کدام از این کارها آدم بدی نمی‌شویم. این‌ها جزء جدایی‌ناپذیر از انسان بودن است. یک پاسخ ساده به این سوال، نداشتن درک درست از ضروری است. در این حالت بی‌دفاع می‌شویم. از طرف دیگر وقتی شفافیت درونی عمیقی داریم، تقریباً شبیه به این است که سپری دفاعی داریم که ما را در مقابل چیزهای غیر ضروری که از زمین و زمان بر سرمان می‌بارند محافظت می‌کند. تقریباً در همه‌ی موارد، شفاف بودن چیزهای ضروری باعث می‌شود قدرت نه گفتن به چیزهای غیر ضروری را به دست آوریم.

ذاتاً خجول



ترس از خجالت زدگی در جمع دومین دلیلی است که باعث می‌شود تصمیم‌گیری درباره‌ی چیزهای ضروری دشوار شود. در واقع، سیستم عصبی ما انسان‌ها به گونه‌ای است که می‌خواهیم با هم کنار بیاییم. حتی فکر نه گفتن واقعاً باعث ناراحتی فیزیکی‌مان می‌شود. احساس گناه می‌کنیم. نمی‌خواهیم کسی را مأیوس کنیم. نگرانیم رابطه‌مان را خراب کنیم. ولی این هیجان‌ها شفافیت‌مان را به هم می‌ریزند. باعث پرت شدن حواس‌مان از این واقعیت می‌شود که یا باید نه بگوییم و چند دقیقه‌ای تأسف بخوریم، یا بله بگوییم و چند روز، هفته، ماه یا حتی سال پشیمان باشیم. فقط یک راه برای خروج از این دام وجود دارد: یاد بگیریم قاطعانه، محکم و در عین حال مؤدبانه نه بگوییم. وقتی این کار را می‌کنیم، متوجه می‌شویم که نه تنها ترس‌مان از ناامید یا عصبانی کردن دیگران بیهوده بوده است، بلکه مردم واقعاً بیشتر به ما احترام می‌گذارند. فرع‌گرایان به دلیل احساس خجالت یا فشار اجتماعی بله می‌گویند. بدون فکر کردن و اغلب برای هیجان و لذت حاصل از خشنود کردن دیگری. ولی اصل‌گرایان می‌دانند که پس از این هیجان و لذت، دچار درد پشیمانی می‌شوند و پی به این واقعیت ناخوشایند می‌برند که حالا باید چیزی مهم‌تر را برای آماده کردن این تعهد جدید قربانی کنند. البته، منظور این نیست که به همه‌ی درخواست‌ها نه بگوییم. منظور نه گفتن به کارهای غیرضروری است.





Airport" Table (No. 10)

Airport

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

- RUNWAY

COACH

LUGGAGE

AIRLINES
- PILOT

VACATION

TRAVEL
- DELAY

TERMINAL

SAFETY
- DESTINATION

AIRPLANE

TICKET



گزارش تصویری

از برگزاری ۶۳ امین کارگاه آموزشی با عنوان “هواشناسی هوانوردی – آشنایی با ابرها”
و با تدریس جناب دکتر ابراهیم مرادی





گزارش تصویری از بزرگداشت روز جهانی الکترونیک هواپیمایی در فرودگاه مهر آباد

۲۲ آبان روز جهانی الکترونیک هواپیمایی
۱۲th November
International Day Of Air Traffic Electronics Personnel



