

چهل و هفتمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مرداد ماه ۱۴۰۴

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

فهرست مطالب

- ۱..... سخن رهبری
- ۲..... سخن سردبیر
- ۳..... “جعبه سفید”؛ آینده‌ای امن‌تر برای داده‌های پرواز
- ۴..... علامه محمدباقر مجلسی
- ۵..... سیستم هشدار صوتی هواپیما
- ۶..... همیشه پای یک هورمون در میان است!
- ۸..... ادامه طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه
- ۹..... احساس داغ شدن کف پا
- ۱۰..... رازهای واقعی اما کمتر شنیده شده درباره هواپیماها
- ۱۱..... بخش سوم از کتاب “تئوری انتخاب”
- ۱۲..... جدول شماره ۱۷
- ۱۳..... گزارش تصویری از “۷۶مین کارگاه آموزشی مهرآباد”



استفتاء از رهبر انقلاب درباره‌ی یک عمل خرافی در پایان ماه صفر

سوال: در شب اول ماه ربیع‌الاول از حدود نیمه‌شب تا اذان صبح افرادی با در دست داشتن شمع پشت درب مساجد مراجعه و با کوبیدن به درب مساجد و خواندن اذکاری توسل جسته و حاجات طلب می‌نمایند، البته این عمل را تا هفت مسجد ادامه می‌دهند و خصوصاً این حال توسل در هنگام اذان صبح به اوج خود می‌رسد و معتقد هستند بدینوسیله اتمام ماه صفر و آمدن ماه ربیع‌الاول را خبر می‌دهند.

نظر حضرت‌عالی در این باره چیست؟

جواب: عمل مذکور مستند روایی ندارد و شیوه‌ای قابل تأیید نیست. اگر چه اصل اذکار و ادعیه و طلب حاجات از خداوند متعال عمل پسندیده‌ای است، لکن اشکال در شیوه عمل به نحو یاد شده است، آقایان علمای اعلام (دامت افاضاتهم) و مؤمنین (ایدهم الله تعالی) با پند و اندرز و موعظه و نصیحت از رواج چنین رفتارهایی که چه بسا ممکن است منتهی به وهن مذهب گردد، جلوگیری نمایند.



سخن سردیر

ابراهیم مرادی با پایان عملیات اربعین ۱۴۰۴ از همت والای کارکنان فرودگاه مهرآباد در خدمت به زائران اربعین ۱۴۰۴ تقدیر و تشکر کرد.

مرادی در مصاحبه با نشریه الکترونیکی مهرآبادی‌ها بیان داشت:

با پایان عملیات ویژه اعزام و پذیرش زائرین اربعین در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، لازم می‌دانم از تلاش‌های بی‌وقفه و همت بلند تمامی کارکنان این فرودگاه در انجام این مأموریت مهم و معنوی تقدیر و تشکر کنم.

فرودگاه مهرآباد، به‌عنوان پر ترافیک‌ترین فرودگاه کشور، در بازه زمانی ۴ تا ۲۸ مرداد ماه با مشارکت و هماهنگی شرکت‌های هواپیمایی مختلف، توانست بیش از ۱۳۸ هزار زائر ابا عبدالله الحسین (ع) را به مقصد دو شهر بغداد و نجف در عراق و شهرهای مرزی ایران (آبادان، اهواز، ایلام و کرمانشاه) منتقل کند. این موفقیت نه تنها نتیجه برنامه‌ریزی دقیق و همکاری بین‌بخشی بود، بلکه نشان‌دهنده تعهد و فداکاری کارکنان این مجموعه در تأمین امنیت، تسهیلات و رفاه زائران در تمامی مراحل عملیات بوده است.

وی افزود؛ تلاش مهرآبادی‌ها در بخش‌های مختلف فرودگاه، اعم از عملیات هوانوردی، تسهیلات فرودگاهی، فنی و مهندسی، خدمات فرودگاهی، امنیتی به‌ویژه پرسنل سپاه حفاظت فرودگاه، پلیس مهرآباد، پلیس گذرنامه، اجا، حراست، بسیج فرودگاه و پرسنل شرکت‌های هواپیمایی و هندلینگ زمینی، نشان‌دهنده همدلی و ارادت قلبی آن‌ها به خدمت به زائران حضرت ابا عبدالله الحسین (ع) است.

راهبر مهرآباد در ادامه بیان داشت: فضا سازی معنوی و برنامه‌های فرهنگی ویژه‌ای که در ترمینال یک فرودگاه مهرآباد برای استقبال و بدرقه زائرین فراهم شد، فضای خاصی ایجاد کرد که در آن نه تنها تسهیلات به بهترین شکل ممکن ارائه گردید، بلکه زائران با احساس آرامش و رضایت، سفر معنوی خود را آغاز و به پایان رساندند.

در نهایت، ضمن تقدیر از همه همکاران در بخش‌های مختلف، این افتخار را برای خود می‌بینم که در کنار چنین تیمی از افراد متخصص، متعهد و دلسوز، در خدمت به زائران امام حسین (ع) قرار گرفته‌ایم. امیدوارم که در سال‌های آتی نیز شاهد تداوم این همت و تلاش باشیم تا در سایه همکاری‌های بیشتر و ارتقاء امکانات، خدمت‌رسانی به زائرین به بهترین شکل ممکن صورت گیرد.

“جعبه سفید”؛ آینده‌ای امن‌تر برای داده‌های پرواز

م. احمدیان

✈️ ۱. مقدمه

* جعبه سیاه (FDR/CVR) از دهه‌ی ۱۹۵۰ تا امروز:

* نخستین نمونه FDR/CVR توسط دیوید وارن در سال ۱۹۵۳ اختراع شد و از سال ۱۹۶۰ در هواپیماهای تجاری اجباری شد تا به بررسی سوانح کمک کند.

* امروز این دستگاه‌ها با رنگ نارنجی و مقاوم در برابر شرایط سخت هستند و به‌عنوان مثال، ۳۰ روز سیگنال در زیر اعماق آب منتشر می‌کنند.

✈️ ۲. چالش‌ها و نیاز به تحول

* بازیابی داده مستلزم یافتن فیزیکی دستگاه پس از سانحه است.

* سقوط هواپیمای AF۴۴۷ در سال ۲۰۰۹، نبود داده مستقیم در زمان وقوع حادثه را نشان داد.

✈️ ۳. ظهور Real Time Streaming:

* راهکارهایی مثل e-Black Box/QAR یا جعبه سفید:

انتقال بی‌درنگ داده‌ها به زمین، شامل:

* داده‌های پروازی

* صدای کابین (CVR)

* ویدیوهای ثبت‌شده

* پیام‌ها و لاگ‌ها



✈️ ۴. فناوری و استانداردهای جدید:

* استفاده از طیف‌های پهن‌بند رادیویی و ماهواره‌ای (WBHF, Ku/Ka band) برای ارسال امن داده.

* پروژه‌هایی مانند Universal Virtual Flight Data Recorder (UVFDR) تحت حمایت ESA و CGI، برای ضبط و انتقال داده در فضای ابری طراحی شده‌اند.

✈️ ۵. مزایا و کاربردها:

* افزایش سرعت تحلیل سوانح هوایی

* ذخیره‌سازی امن داده‌ها در فضای ابری رمزگذاری‌شده

* قابلیت دریافت داده حتی در صورت تخریب سخت‌افزار

* امکان فعال‌سازی هوشمند برای شرایط اضطراری

✈️ ۶. وضعیت فعلی:

* آزمایش توسط هواپیمایی‌هایی نظیر قطر ایرویز در سال ۲۰۱۵.

* شرکت‌هایی مانند FlightAware, Spire, Collins Aerospace و غیره نیز خدمات real-time و historical stream ارائه می‌دهند.

✓ نتیجه‌گیری

جعبه سفید با انتقال لحظه‌ای داده‌ها به ابر، نه تنها بررسی‌های پس از سانحه را بهبود می‌دهد، بلکه چشم‌اندازی برای سیستم‌های هشدار و بررسی موقعیت در همان لحظه پیش می‌گذارد. این تحول، ترکیبی از فناوری مدرن ماهواره، اینترنت پهن‌بند و ذخیره‌سازی ابری امن است که جهان هوانوردی را به دوره‌ای با پاسخ‌گویی سریع و دقیق‌تر هدایت می‌کند.

علامه محمدباقر مجلسی

۳۰ مرداد ماه؛ روز بزرگداشت علامه محمدباقر مجلسی معروف به مجلسی ثانی، فقیه شیعه در دوران شاه سلیمان و شاه سلطان حسین صفویه است.

✍️ علامه مجلسی در یک نگاه

ملا محمدباقر مجلسی فرزند ملا محمدتقی مجلسی، در سال ۱۰۳۷ قمری در اصفهان زاده شد و در سال ۱۱۱۰ قمری، در همان شهر چشم از جهان فرو بست. او به «مجلسی دوم» و پدر بزرگوارش به «مجلسی اول» مشهور است و هر دو در شمار دانشمندان بزرگ شیعه می‌باشند.

علامه محمدباقر مجلسی از بزرگ‌ترین عالمان شیعه است که خدمات گوناگون و فراوانی به جهان اسلام و مذهب تشیع کرده است. از جمله خدمات فرهنگی و دینی او تألیف کتاب‌های بسیاری در موضوعات مختلف دینی به دو زبان فارسی و عربی است. اما در میان آثار گران سنگ علامه مجلسی، مجموعه عظیم بحارالانوار که به حق دایرة المعارف بزرگ شیعه است - بیش از دیگر آثار وی موجب شهرت او شده است.

✍️ اساتید علامه مجلسی

علامه در دوران جوانی خود از محضر دانشمندان و عالمانی عالیقدر همچون: ملا عبدالله شوشتری، شیخ عبدالله بن جابر آملی، شیخ علی جبل عاملی و سایر بزرگان دین به ویژه فقیه و حکیم و محدث نامی ملا محسن فیض کاشانی (که در سفری به اصفهان آمده و در آن دیار ماندگار شده بود) بهره‌های کافی برد.

✍️ روح علمی علامه محمدباقر مجلسی

پژوهش در آثار علمی علامه مجلسی و به‌ویژه بحارالانوار، پرده از این حقیقت بر می‌دارد که علامه پیش از آن‌که در پایه و مایه علمی خویش، مدیون استاد دین و شرکت در حلقات درسی بزرگان باشد، وامدار روح جست‌وجوگر و پژوهنده خود بود. هرچند او استادان فاضل بسیاری - از جمله مرحوم پدرش - داشته، ولی اهتمام به مطالعه و پژوهش و گفت‌وگوی علمی و آگاهی از آخرین تحقیقات معاصران و مذاکره با علمای زمان در حل مشکلات حدیثی و یاری دادن و یاری جستن از معلمان برجسته، از او شخصیت علمی همه جانبه‌ای ساخته بود و انصافاً اگر این گستردگی دانسته‌ها و روح تتبع و کاوش و پژوهش و اهتمام خستگی ناپذیر او در فراگیری دانش نبود، از عهده تدوین و تألیف بزرگ‌ترین دایرة المعارف حدیثی شیعه یعنی بحارالانوار بر نمی‌آمد.

✍️ تألیفات علامه محمدباقر مجلسی

علامه مجلسی محقق پر کاری بود که در عمر شریف خویش لحظه‌ای از تألیف و تحقیق نیاورد و توانست کتابخانه بزرگی را که یادگار نیاکانش بود غنی‌تر و پُر بارتر ساخته و جهت استفاده علاقه‌مندان در اختیار دانش‌پژوهان قرار دهد، او برای به دست آوردن کتب نادر و کمیاب به کشورهای دیگر از جمله یمن مسافرت نمود. به دست توانای علامه مجلسی کتب زیادی نگارش یافت که به دو بخش، تألیفات فارسی و عربی قابل تقسیم است.

میرمحمدحسین خاتون‌آبادی در رساله‌ای که در بیان عدد تألیفات علامه مجلسی نگاشته است، تألیف‌های عربی ایشان را ده کتاب و نگاشته‌های فارسی ایشان را ۴۹ کتاب دانسته است. او پس از جمع کردن کل سطرهای آثار مکتوب مجلسی و تقسیم آن بر دوران عمر او نتیجه گرفته است که او در هر روز تقریباً ۳۳ صفحه سیصد کلمه‌ای نوشته است.

✍️ وفات علامه مجلسی

چراغ عمر علامه مجلسی پس از ۷۳ سال نور افشانی در شب ۲۷ رمضان سال ۱۱۱۰ هجری در شهر اصفهان خاموش گشت و جهان از فیض وجود این عالم گران‌مایه محروم شد. پیکر پاک علامه مجلسی در کنار مسجد جامع اصفهان و جنب مدفن پدر فرزانه‌اش مولی محمدتقی مجلسی به خاک سپرده شد و زیارتگاه شیعیان جهان شد.



سیستم هشدار صوتی هواپیما



ش. ناصح

سیستم هشدار صوتی، سیستمی است که برای هشدار دادن به خدمه‌ی هواپیما در مورد خطرات ایمنی قریبال‌وقوع طراحی شده است، که اغلب به‌عنوان **(Bitchin’ Betty)** شناخته می‌شود که اصطلاحی عامیانه است که توسط برخی خلبانان و خدمه‌ی هواپیما و زیردریایی‌ها عمدتاً آمریکای شمالی استفاده می‌شود. صدای بیان‌کننده، حداقل در برخی از سیستم‌های هواپیما، ممکن است مرد یا زن باشد.

تاریخچه سیستم هشدار صوتی

در سال ۱۹۶۳ فرماندهی هوایی تاکتیکی آزمایش پرواز یک صدا را انجام داد که سیستم هشدار آن مانند هواپیماهای B-۵۸ بود. طی عملکردهایی که از سیستم هشدار صوتی **(Voice warning System)** دیده شد، متوجه شدند که این سیستم به‌غیر از دریافت فرمان‌های اصلی از مرکز، سیگنال‌های اضافی و غیر مربوطه را دریافت می‌کند. این امر باعث کاهش عملکرد خلبان حین انجام وظیفه می‌شد. در سال ۱۹۶۵ تیم تحقیقاتی که در آمریکای شمالی بودند تشخیص دادند که این سیستم مناسب نمی‌باشد و زیانبار است و مورد تایید قرار نگرفت و بازخورد کمی داشت. در سال ۱۹۶۷ شش نفر از اعضای همان محققان آمریکای شمالی احساس کردند که این سیستم می‌تواند مفید باشد و پس از تحقیقات و بررسی‌ها و سخت‌افزارهایی که در طراحی سیستم هشدار صوتی **(Voice warning System)** به‌کار بردند، باعث شد پی‌برند که می‌شود از این سیستم استفاده کرد. این پیشرفت باعث شد در سال ۱۹۷۰ نیروی هوایی آلمان حدود دو میلیون دلار در توسعه‌ی این سیستم، سرمایه‌گذاری کند و یک سیستم گزارش وضعیت یکپارچه بر روی (F-۱۰۹) تجهیز کند.

انواع سیستم‌های هشدار صوتی در هواپیما

دو سیستم قابل توجه وجود دارد که از هشدارهای صوتی استفاده می‌کنند و در اکثر هواپیماهای تجاری و نظامی یافت می‌شود:

۱) سیستم جلوگیری از برخورد ترافیک **(TCAS)** مخفف **(Traffic collision avoidance systems)**

۲) سیستم هشدار اجتناب از زمین **(TAWS)** مخفف **(Terrain Awareness Warning System)**

یا سیستم هشدار پیشرفته اجتناب از موانع زمین **(EGPWS)** مخفف **(Enhanced Ground Proximity Warning System)**

۱) سیستم جلوگیری از برخورد ترافیک **(TCAS)**

این سیستم عنوان دیگری دارد به نام جلوگیری از برخورد هوایی **(ACAS)** مخفف **(Airborn Collision Avoidance System)**. یک سیستم جلوگیری از برخورد هواپیما است که برای کاهش وقوع برخورد هواپیماها در میان هوا برای هواپیماها طراحی شده است. این سیستم، فضای هوایی اطراف هواپیما را برای سایر هواپیماهای مجهز به فرستنده که ممکن است تهدید باشند ارسال کرده و هشدار مورد نظر را صادر می‌کند. این سیستم یک نوع سیستم جلوگیری از برخورد هواپُرد است که مورد تایید سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی **(ICAO)** برای نصب بر روی تمام هواپیماهایی با حداکثر وزن برخاست **(MTOW)** مخفف **(Maximum Take off Weight)** بیش از ۵۷۰۰ کیلو گرم (۱۲۶۰۰ پوند) یا مجاز برای حمل بیش از ۱۹ مسافر تعیین شده است.

۲) سیستم هشدار اجتناب از زمین **(TAWS/EGPWS)**

سیستم هشدار و آگاهی از زمین **(TAWS)** به طور کلی یک سیستم بر روی هواپیما است که با هدف جلوگیری از برخوردهای غیر عمدی با زمین طراحی شده است.

سیستم‌های خاصی که در حال حاضر مورد استفاده قرار می‌گیرند:

* سیستم هشدار نزدیکی زمین **(GPWS)**

* سیستم هشدار نزدیکی زمین **(EGPWS)**

اداره‌ی هوانوردی فدرال ایالات متحده **(FAA)** مخفف **(Federal Aviation Administration)** اصطلاح عمومی **(TAWS)** را معرفی کرد تا کلیه‌ی سیستم‌های اجتناب از زمین را که استانداردهای مربوطه **FAA** را برآورده می‌کنند شامل **GPWS** و **EGPWS** و هر سیستم آینده که ممکن است جایگزین آن‌ها شود را معرفی کرد.

سیستم هشدار صوتی در هواپیما به‌صورت کلی جدا از نمایشگرهای مقابل خلبان باعث می‌شود که خلبان در موقعیت های دشوار و غیر دشوار عملکرد و عکس‌العمل بهتری داشته باشد و توانایی پردازش اتفاق رخ داده را به خلبان می‌دهد.

همیشه پای یک هورمون در میان است!



هورمون‌ها پیام‌رسان‌های شیمیایی قدرتمندی هستند که از طریق سیستم عصبی و غدد درون‌ریز، عملکرد مغز، احساسات، تصمیم‌گیری، روابط اجتماعی و حتی انگیزه را تنظیم می‌کنند. شناخت دقیق نقش هورمون‌ها به مدیران کمک می‌کند تا با درک بهتری از رفتار کارکنان، تصمیم‌های مؤثرتری بگیرند و محیط کاری پویاتری ایجاد کنند. یکی از حوزه‌هایی که می‌تواند تأثیر عمیقی بر شیوه مدیریت و درک رفتار کارکنان داشته باشد، "هورمون‌شناسی رفتاری" است. هر تصمیم، واکنش، احساس یا حتی مکالمه‌ای ساده در محیط کار، تحت تأثیر مستقیم یا غیرمستقیم هورمون‌ها قرار دارد. آشنایی با این سازوکارها می‌تواند به مدیران کمک کند تا رفتار کارکنان را بهتر بشناسند و محیطی سالم، شاد و بهره‌ور بسازند.

۱) کورتیزول: هورمون استرس

کورتیزول زمانی ترشح می‌شود که بدن تحت فشار، تهدید یا اضطراب قرار می‌گیرد. بالا رفتن سطح این هورمون باعث کاهش تمرکز، زودرنجی، اختلال در تصمیم‌گیری و افت عملکرد ذهنی می‌شود. کارمندانی که دائماً تحت فشار زمان، تهدیدهای مدیر یا ترس از اشتباه قرار دارند، معمولاً سطح کورتیزول بالایی دارند. این موضوع به مرور باعث فرسودگی شغلی و ترک سازمان می‌شود.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- کاهش فشارهای غیرضروری بر کارکنان
- ترویج فرهنگ گفت‌وگوی محترمانه به جای تهدید
- فراهم کردن محیطی آرام و با برنامه کاری متعادل

۲) دوپامین: هورمون انگیزه و پاداش

دوپامین وقتی ترشح می‌شود که فرد احساس کند کاری را با موفقیت انجام داده یا به هدفی نزدیک شده است. این هورمون در یادگیری، خلاقیت، شادی و انگیزش نقش دارد. زمانی که یک مدیر بلافاصله پس از موفقیت کارمند از او قدردانی می‌کند، دوپامین ترشح شده و انگیزه ادامه مسیر تقویت می‌شود.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- بازخوردهای مثبت و به موقع
- طراحی سیستم‌های تشویقی ساده و قابل درک
- هدف‌گذاری مرحله‌ای برای حفظ انگیزه در مسیرهای طولانی

۳) اکسی‌توسین: هورمون اعتماد و همکاری

این هورمون زمانی ترشح می‌شود که افراد در تعامل مثبت، صمیمی یا اعتمادآمیز با یکدیگر قرار می‌گیرند. اکسی‌توسین روابط دوستانه، همدلی و همکاری را تقویت می‌کند. در سازمان‌هایی که مدیر با کارکنان صمیمانه رفتار می‌کند، روابط انسانی قوی‌تر است، سطح همکاری بالاتر می‌رود و تعارض‌ها کمتر می‌شود.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- ایجاد فضای گفت‌وگوی باز
- اعتماد به تیم‌ها در تصمیم‌گیری
- تقویت روابط غیررسمی مثل برگزاری دوره‌های ساده

۴) تستوسترون: هورمون ریسک و رقابت

تستوسترون بیشتر با رفتارهایی مثل جسارت، ریسک‌پذیری، رقابت‌جویی و تسلط ارتباط دارد. البته میزان بیش‌ازحد آن می‌تواند موجب پرخاشگری شود. مدیری که تستوسترون بالایی دارد، ممکن است اهل ریسک‌های بزرگ باشد، سریع تصمیم بگیرد و در موقعیت‌های رقابتی بدرخشد. اما اگر به همدلی توجه نکند، ممکن است اعضای تیم را تحت فشار قرار دهد.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- حفظ تعادل میان جسارت و همکاری
- آموزش هوش هیجانی برای مدیران تصمیم‌گیر
- طراحی رقابت‌های سالم در تیم‌ها

۵) سروتونین: هورمون حال خوب و تعادل روانی

سروتونین در خلق و خو، تعادل روانی، آرامش و رضایت نقش دارد. کاهش آن باعث افسردگی، بی‌انگیزگی و پرخاش می‌شود. کارمندانی که احساس می‌کنند زحمات‌شان دیده نمی‌شود یا ارزشی ندارند، دچار افت سروتونین می‌شوند و به مرور دچار دلزدگی کاری خواهند شد.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- تشویق کارکنان برای موفقیت‌های کوچک
- توجه به سلامت روان کارکنان
- گفت‌وگوهای انگیزشی در جلسات تیمی

۶) آدرنالین: هورمون انرژی و واکنش سریع

آدرنالین در لحظات اضطراری یا چالش‌برانگیز ترشح می‌شود و باعث افزایش ضربان قلب، تمرکز آنی و واکنش سریع می‌شود. این حالت اگر تکرار شود، فرسودگی ایجاد می‌کند. در محیط‌هایی مثل فروش، فوریت‌های خدماتی یا مشاغل عملیاتی، آدرنالین باعث افزایش انرژی کوتاه‌مدت می‌شود، اما اگر کنترل نشود، کارمند را خسته می‌کند.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- ایجاد زمان‌هایی برای استراحت و آرامش
- آموزش مدیریت استرس به کارکنان
- طراحی شیفت‌های کاری منطقی

۷) ملاتونین: هورمون خواب و بازسازی

ملاتونین چرخه خواب و بیداری را تنظیم می‌کند. کمبود خواب باعث کاهش تمرکز، افزایش اشتباه و خلق منفی می‌شود. در سازمان‌هایی که کار زیاد، جلسات شبانه یا استفاده زیاد از گوشی وجود دارد، کیفیت خواب پایین آمده و کارایی افراد کاهش می‌یابد.

✓ پیشنهاد برای مدیران:

- ترویج فرهنگ استراحت کافی
- جلوگیری از جلسات دیر هنگام
- آموزش به کارکنان درباره اهمیت خواب شبانه



طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه

.....

غ. فتاح



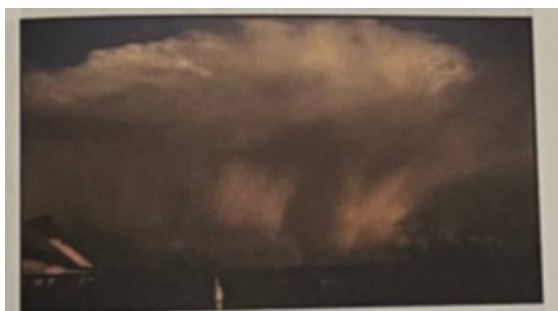
☞ کومه‌ای بارا-کاکلی (Co-pileus)

ابر کاکلی شالگردنی یا کلاهکی ابر کوچک افقی و معمولاً از نوع ابر فراز پوشتی است که در بالای ابر کومه‌ای یا کومه‌ای بارا ظاهر می‌شود. شکل این نوع به سرعت تغییر می‌کند این ابر به کمک رطوبت موجود در سطوح زیرین جو و با حرکت بالاسوی قوی شکل می‌گیرد. این امر موجب می‌شود که هوا تا نقطه شبنم سرد شود و نشانگر هوای بد می‌باشد.



☞ ابر کومه‌ای بارا-بارشی (Pracepitatio)

همان‌گونه که از نام آن مشخص است ابر کومه‌ای بارایی است که انواع بارش‌ها از جمله، باران، برف، تگرگ و یخدانه را به‌صورت رگباری در بر می‌گیرد. عمدتاً در مرحله اول تگرگ، سپس رگبار باران و در مرحله آخر انواع بارش‌ها را شامل می‌شود.



☞ ابر کومه‌ای بارا-شیپوری (Cb-Tuba)

ابرهای شیپوری قیفی شکل و مرکب از قطرات آب متراکم هستند و با چرخش ستون باد و گسترش از کف ابر کومه‌ای بارا یا کومه‌ای برجی شکل ایجاد می‌شوند اما به سطح زمین یا سطح آب نمی‌رسد. این ابر معمولاً به‌صورت یک مخروط از کف ابر و غالباً همراه با توفان‌های تندری ابر سلولی دیده می‌شود.



☞ ابر کومه‌ای بارا-در حال حرکت (Cb-Velum)

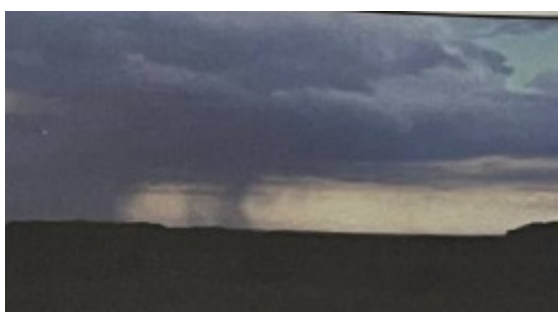
گونه‌ای از ابر کومه‌ای بارا است که با حرکت‌های موجی شکل شناسایی می‌شود و شکل‌گیری آن چندان متداول نیست.



☞ ابر کومه‌ای بارا ابریشه (C-Virga)

ابر کومه‌ای بارا همراه با نوارهای آب.

همان‌گونه که قبلاً بیان شد، ابریشه، رشته یا برگه‌های بارشی هستند که از کف ابر ریزش می‌کنند و پیش از رسیدن به زمین تبخیر می‌شوند. این شرایط در کف ابرهای کومه‌ای بارا نیز می‌تواند ایجاد شود.





احساس داغ شدن کف پا (Burning Feet)

*** علل:

۱. نوروپاتی دیابتی
۲. مصرف افراطی الکل آمیلوئید نوروپاتی
۳. آنمی
۴. عفونت قارچی پای ورزشکاران
۵. شارکو ماری توت
۶. کموتراپی
۷. عوارض دارویی، آمیودارون کموتراپی، NRTIS برای درمان HIV، ایزونیازید، ضدتشنج‌ها بعضی داروهای سایکوتروپیک، داروهای ایمونوساپرسنت، لوودوپا، متفورمین
۸. بیماری CIPD
۹. سندروم CRPS
۱۰. اریتروما لژیا
۱۱. عوارض بای پس معده
۱۲. گیلن باره
۱۳. مسمومیت با فلزات سنگین
۱۴. هیپوتیروئیدی
۱۵. بیماری‌های عفونی: ایدز، لایم، زونا و سیفلیس
۱۶. بیماری‌های کلیوی
۱۷. کمبود تغذیه‌ای: vit B1, vit B6, vit B12 و مس
۱۸. بیماری عروق محیطی
۱۹. سارکوئیدوز
۲۰. نوروپاتی فیبرهای کوچک
۲۱. سندروم تونل تارسال

*** درمان‌های خانگی:

۱. ورزش منظم
۲. فرو بردن پا در تشت آب نمک گرم
۳. کنترل قندخون (در صورت دیابت)
۴. مصرف مکمل‌هایی مثل زردچوبه و زنجبیل
۵. مصرف روغن ماهی
۶. استعمال لیدوکائین موضعی یا کاپسایسین
۷. ماساژ پا





م. جلالی

✓ سیستم "مخفی ضد برخورد" در آسمان

درون هواپیماها سیستمی به نام TCAS وجود دارد (Traffic Collision Avoidance System) که با استفاده از سیگنال‌های راداری، هواپیماهای اطراف رو شناسایی می‌کند و به خلبان هشدار می‌دهد. جالبه بدونی اگه دو هواپیما بیش از حد بهم نزدیک بشن، سیستم به هر دو خلبان فرمان متضاد می‌ده: یکی بالا بره، یکی پایین بیاد و همه اینا در چند ثانیه

✓ کدهای محرمانه روی کارت پرواز

گاهی اوقات روی کارت پرواز، کدهایی چاپ می‌شن که برای مسافر معنا ندارند، ولی برای پرسنل امنیتی یا خدمه پرواز هشدار خاصی دارن. مثلاً ممکنه نشون‌دهنده‌ی مسافر مشکوک، VIP یا کسی باشه که نیاز به مراقبت ویژه داره.

✓ سیستم تنفس خدمه متفاوت است

برخلاف مسافران، کپسول اکسیژن خدمه پرواز از نوع متحرک و دارای فشار بالا هست که می‌تونن باهش در طول هواپیما حرکت کنن. این سیستم باعث می‌شه در شرایط اضطراری، بتونن سریع‌تر به کمک بقیه برسن.

✓ سیستم "بی‌صدا کردن موتور"

در برخی مدل‌های هواپیما، مثل بوئینگ B787 یا ایرباس A350، سیستم‌هایی وجود دارن که به‌طور هوشمند هنگام نشستن در فرودگاه، صدای موتور رو تا حد زیادی بی‌صدا یا کم‌فرکانس می‌کنن تا آلودگی صوتی برای پرسنل زمینی و محیط اطراف کمتر باشد.

✓ صدای معروف "دینگ" در کابین

حتماً شنیدی که داخل هواپیما گاهی صداهاى دینگ‌دینگ پخش می‌شه. این‌ها فقط برای اعلام چای یا قهوه نیست! در واقع زبان مخفی بین مهمانداران و خلبان است. هر تعداد دینگ و ترتیش، یک پیام خاص داره؛ مثلاً آماده‌سازی برای فرود، یا درخواست تماس با کابین خلبان.



دنیای مطلوب شما

همه ما در دنیای واحدی زندگی می‌کنیم ولی هر کدام دنیا را به گونه متفاوتی می‌بینیم. دلیل ادراکات متفاوت ما از واقعیت به دنیای دیگری به نام دنیای مطلوب ارتباط دارد. شکل گیری دنیای مطلوب از بدو تولد شروع می‌شود و اگر با دنیای واقعی مطابقت یا نزدیکی داشته باشند باعث ایجاد احساس خوب در ما می‌شوند.

یکی از راه‌های تعریف دنیای واقعی این است که به نظر اکثر مردم استناد کنیم البته در صورتی که با نظر ما موافق باشند. مخالفت با باورهای افراد قدرتمند دشوار است. ما چیزی را واقعیت می‌دانیم که اکثر مردم یا افراد با نفوذ می‌گویند، چه با ما موافق یا مخالف باشند. ما واقعیت را به گونه‌ای تعریف می‌کنیم که بیشتر مناسب حالمان باشد.

عینی‌گرایی مطلق، یک افسانه است. تنها زمانی امکان دارد که همه، دنیای مطلوب مشابهی داشته باشند. ما نمی‌توانیم به هر وضعیتی نگاه کاملاً عینی داشته باشیم. مگر این که آن وضعیت به دنیای مطلوب ما ربطی نداشته باشد. اغلب اوقات چیزهایی وجود دارند که برای بیشتر ما اهمیتی ندارند و می‌توانیم توافق کنیم آن چه آن جا وجود دارد واقعیت است. مدام برای ارضای نیازهایمان جهان مطلوب خود را خلق و بازآفرینی می‌کنیم. تا زمانی تصاویر را در دنیای مطلوب خود نگه می‌داریم که شانس برای برآورده شدن آنها باشد و بدانیم برای ما مفید است.

گاهی تصویری در گذشته نیازی را ارضا کرده ولی الان باعث ناکامی است و افراد آن را حفظ می‌کنند صرف نظر از هر دلیلی این کار باعث رنج و ناکامی خواهد بود.

دو نوع تصویر لذت‌بخش وجود دارند. یک لذت که شادمانی یا خشنودی می‌نامیم که در روابط انسانی دیده می‌شود و دیگری لذت‌جویی بدون حضور افراد، مثل اعتیاد، رابطه جنسی بدون عشق، خسونت. باید بتوانیم خشنودی و رضایتمندی را جایگزین لذت‌جویی کنیم. تنها راه این است که با ارتباط وارد دنیای مطلوب افراد شویم.

همه ما در دنیای مطلوب خود به آدم‌های خشنود و حمایتگر نیاز داریم وگرنه هیچ پیشرفتی حاصل نخواهد شد. در روابط با فرزندان باید دنیای مطلوب آنها را پر از افراد مهربان و حمایت‌گر کنیم تا قدرت و آزادی را مسئولانه تجربه کنند. برای این که با افراد خوب کنار بیاییم باید دنیای مطلوبشان را بشناسیم و حمایت کنیم. گاهی حمایت از دنیای مطلوب فرزندان دشوار است می‌گوییم دوستت دارم برایم مهم است چه می‌خواهی ولی نمی‌توانم از همه کارهایی که می‌خواهی انجام دهی حمایت کنم. افراد از ترس این که دیگران از دنیای مطلوبشان انتقاد کنند آن را افشا نمی‌کنند زیرا انتقاد باعث رنجش و خشم می‌شود.

هر نوع تصویر مبتنی بر تملک یک فاجعه‌ی رابطه‌ای خواهد بود. برای

ما در دنیای مطلوب خود دو تصویر از خود داریم:

تصویر کم و بیش آرمانی و تصویر فوق‌العاده آرمانی. رسیدن به تصویر نسبتاً آرمانی احتمالش بیشتر است. غیر از خودمان می‌توانیم تصویر تمام افراد را از دنیای مطلوبمان حذف کنیم. خارج کردن تصویر خودمان به معنای عدم وجود و یکی از انگیزه‌های خودکشی است. اگر تصویر خودمان غیرواقع‌گرایانه هم باشد تا وقتی خواهان آن هستیم باید تلاش کنیم مثل آن شویم.

هر آن‌چه در دنیای مطلوب ما است صرف‌نظر از خوب و بد بودن بر اساس فکر ماست، چون باور داریم یا حداقل امیدواریم بودن با آن‌ها به ما احساس خوب بدهد. اشیای دنیای مطلوب اصولاً به نحوی به افراد پیوند خورده‌اند که در این حالت بیشترین لذت و خشنودی را فراهم می‌کنند. وقتی نمی‌توانیم دیگران را در مورد باورهای دنیای مطلوب خودمان متقاعد کنیم آزرده می‌شویم.

افراد افراطی مثل تروریست‌ها اعتقاد دارند باید به هر وسیله‌ای دیگران را وادار کنند که به آن‌ها ایمان بیاورند. تنها چیزی که هیچ احدی نمی‌تواند از شما بگیرد آزادی شما در کنترل دنیای مطلوبتان است.

مادر اولین کسی است که در دنیای مطلوب می‌پذیریم. کودک درک می‌کند مادر همواره در تلاش است و به او کمک کند. وقتی کودک کم کم یاد می‌گیرد به خودش کمک کند، تصویری نیرومند از خود در دنیای مطلوب قرار می‌دهد و اولین بذر آزادی شخصی را می‌کارد. والدین خوب برای فرزندان از ابتدا باید مشخص بکنند که چه کارهایی را آن‌ها و دیگران و چه کارهایی را خودشان باید انجام دهند و این در ساختن دنیای مطلوب معقول کمک مؤثری می‌کند. والدین با کمی انعطاف‌پذیری می‌توانند جایگاه خود را در دنیای مطلوب فرزندان حفظ کنند. به اعمال و آن چه نوجوانان انجام می‌دهند خوب دقت کنید ولی به آن چه می‌گویند توجه خاصی نکنید. بزرگ‌ترین مشکل جامعه ما این است، اگر نمی‌توانیم با کسانی که برای ما انزجار آورند کنار بیاییم لاقلاً به خودمان اجازه دهیم آن‌ها را بشناسیم و بدانیم کی هستند. اگر نگوئیم نیاز به عشق ولی نیاز به احساس تعلق هیچ شرط و شروطی ندارد.



“VACATION” Table (No. 17)

Vacations

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

JOURNEY	ENJOY	ACTIVITY	TRAVEL
GUEST	FAMILY	BEACH	BREAK
FRIENDS	LEISURE	CAMP	REST
TRIP	WEEKEND	AIRPLANE	HOTEL



گزارش تصاویری از هفتاد و ششمین کارگاه آموزشی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

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

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

صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی

سر دبیر و ویراستار: محمدیان

