

چهلمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

دی 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

سر دبیر 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



مهرآبادی‌ها

فهرست مطالب

- ۱..... سخن رهبری
- ۲..... سخن سردبیر
- ۳..... عملکرد ۹ ماهه پروازی در فرودگاه بین‌المللی مهر آباد
- ۴..... گفتگو با مهندس علیرضا مهکام
- ۶..... مزایای آموزش واکنش در شرایط اضطراری
- ۸..... انواع مه
- ۹..... افزایش قابل توجه آنفلوآنزا در کشور
- ۱۰..... آشنایی با برخی تجهیزات فرودگاهی – بخش چهارم
- ۱۱..... انواع ادبی در ادبیات فارسی
- ۱۲..... قورباغه را قورت بده
- ۱۴..... علائم و نشان‌های Marshalling
- ۱۵..... آیا اچ‌ام‌پی‌وی یک ویروس جدید است؟
- ۱۷..... بخش ششم از کتاب “اصل‌گرایی”
- ۱۹..... جدول شماره ۱۲
- ۲۰..... گزارش تصویری از برگزاری ۶۶امین کارگاه آموزشی با عنوان “سامانه‌های ناوبری الحاقی و کاربرد آن‌ها در هوانوردی”

سخن رهبری





سخن سردبیر

به نام خدا
والفجر و لیال عشر

در طلوع بازگشت امام، مردم عبارات قرآنی {جاء الحق و زهق الباطل} را با مصرفی از حافظ که ترجمه دقیق و فسیح آن آیه بود شعار خود کردن: {دیو جو بیرون رود فرشته درآید}.

دهه مبارک فجر، یادآور بصیرت ملتی منسجم، خدا جوی و ولایت مدار است که توانست تحت رهبری داهیانه بنیانگذار کبیر انقلاب حضرت امام خمینی (ره)، آرمان‌های خود را با محوریت شعار استقلال، آزادی، جمهوری اسلامی محقق نماید، ایام مبارک دهه فجر، فرصتی برای یادآوری آرمان‌های انقلاب و برقراری ارتباط بین نسلی است تا نسل جدید با فضایل ارزش‌های انقلاب بیشتر آشنا شوند.

در آستانه چهل و ششمین سال حیات پربرکت انقلاب اسلامی و در ابتدای مسیر گام دوم لازم است نقش مهم و بی بدیل خود را در تحقق تمدن نوین اسلامی درک نموده و با تجدید پیمان با امام راحل و شهدای انقلاب اسلامی به وظیفه ملی خود عمل نمائیم.

تیم نویسندگان و اجرائی نشریه با گرمی داشت یاد و خاطره شهدای انقلاب اسلامی ایام الله دهه مبارک فجر را به خانواده بزرگ مهرآباد تبریک عرض نموده و سلامت، سعادت و توفیق روز افزون یکایک همکاران ارجمند را آرزومندیم.

با احترام
سردبیر

عملکرد ۹ ماهه پروازی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



افزایش ۷ درصدی پروازهای فرودگاه بین‌المللی مهرآباد از ابتدای سال ۱۴۰۳ تا پایان آذر ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل...



گفتگو با جناب آقای مهندس علیرضا مهکام معاون اسبق عملیات هوانوردی فرودگاه مهرآباد

✈️ **جناب آقای مهندس مهکام، ضمن بیان سوابق شغلی تان به ما بگویید چه شد در صنعت هوانوردی مشغول به کار شدید؟**

بنده در سال ۱۳۵۷ پس از اخذ مدرک دیپلم و شرکت در کنکور سراسری در رشته مراقبت پرواز پذیرفته شدم و از مزایای تحصیل در این رشته برخوردارم. از معافیت سربازی و تعهد ۱۰ سال خدمت در سازمان هواپیمایی کشوری بود که استفاده کردم. اوایل آبان ۱۳۵۷ کلاس‌های دوره ۲۵ مراقبت پرواز برقرار شد ولی پس از یک هفته به علت تحصن دانشجویان در سراسر تهران، کلاس‌های آموزشگاه عالی هواپیمایی نیز تعطیل شد و پس از پیروزی انقلاب، مجدداً کلاس‌ها دایر شد و نهایتاً پس از فارغ‌التحصیل شدن، اواخر بهمن‌ماه ۱۳۵۹ با توجه به اینکه شاگرد دوم دوره ۲۵ بودم، در مراقبت پرواز مهرآباد مشغول به کار شدم. در سال ۱۳۶۲ بنده به همراه ۷ نفر از دوستان به فرودگاه بوشهر منتقل شدیم و در آذر ۱۳۶۶ مجدد به مرکز کنترل پرواز تهران برگشتم و تا مهر ۱۳۸۵ در مرکز کنترل فضای کشور به عنوان کنترلر و مربی آموزش، دیزینگ ACC و رادار مشغول به کار بودم و جمعاً ۲۶ سال از خدمت در مراقبت پرواز را شیفتم دادم و میکروفن به دست بودم و از مهر ۱۳۸۵ به عنوان معاون اداره کنترل فضای کشور و دیزینگ رادار فعالیت داشتم. در کنار این فعالیت‌ها دوره کارشناسی را در دانشکده صنعت هواپیمایی کشوری از سال ۱۳۹۴ شروع کردم و در سال ۱۳۹۶ مدرک لیسانس خود را گرفتم و از تیر ماه ۱۳۸۶ در فرودگاه سردار جنگل رشت به عنوان معاون فرودگاه مشغول به کار شدم. در شهریور ۱۳۸۸ در زمان مدیرکلی جناب مهندس دهقان در فرودگاه مهرآباد به عنوان معاون عملیات هوانوردی مشغول به کار شدم و نهایتاً در تاریخ ۲۹/۱۲/۸۹ بازنشست شدم.

بعد از بازنشستگی در شرکت هندلینگ سامان مشغول به کار شدم، از سال ابتدای ۱۳۹۰ به عنوان معاون ایمنی آن شرکت فعالیت کردم و از اواسط سال ۱۳۹۵ به عنوان مدیرعامل در شرکت همراه کوشا تقریباً به مدت دو سال فعالیت داشتم و از سال ۱۳۹۸ تا اواخر سال ۱۳۹۹ در شرکت خدمات فرودگاهی آرمان تبریز به عنوان قائم مقام و عضو هیات مدیره فعالیت داشتم.

از سال ۱۳۷۹ به عنوان عضو هیات موسس جامعه متخصص مراقبت پرواز ایران فعالیت داشتم و حدود ده سال به عنوان عضو فعال در جامعه خدمت کردم و برایم تجربه بسیار خوبی بود. با حضور در جامعه متخصص مراقبت پرواز به عنوان دبیر کل در سانحه C۱۳۰ سال ۱۳۸۴ در تهران به عنوان مدافع کنترلرهای درگیر در سانحه و کارشناس مراقبت پرواز در دادگاه نظامی، کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی حضور جدی و فعال داشتم که خوشبختانه به تبرئه شدن همکاران منجر گردید.

در کمیته‌های متعدد شرکت فرودگاه‌ها، سازمان هواپیمایی کشوری، فرودگاه مهرآباد و فرودگاه رشت عضویت داشتم.

از سال ۱۳۹۷ تا پایان سال ۱۳۹۸ در خصوص بازرسی و شناسایی خطرات و ارزیابی ریسک هلی دک‌ها در ۲۲ سکوی نفتی شرکت نفت فلات قاره ایران فعالیت جدی داشتم و توانستم به طور کامل و مستند انجام و تحویل مقامات ذیربط بدهم و برای هر کدام از سکوها نظام‌نامه‌های مورد نیاز تدوین و تحویل داده شد.

✈️ **برای مخاطبان ما بسیار جالب توجه خواهد بود که بیشترین میزان رضایتمندی جنابعالی در طول خدمت پربارتان چه بوده است؟**

بیشترین رضایتمندی خودم را از مهر ۱۳۸۸ تا آخر ۱۳۸۹ در فرودگاه مهرآباد دیدم و بهترین دوره خدمت بنده دوره مدیر کلی جناب مهندس دهقان بود که در مدت ۱۸ ماه حضور در فرودگاه مهرآباد با مدیریت و پشتیبانی مستمر مدیرکل محترم فرودگاه و همکاری صمیمانه سایر معاونت‌ها و همکاران توانمند و متخصص در زیر مجموعه معاونت عملیات هوانوردی و سایر بخش‌های اداره کل مهرآباد، توانستیم کارهای بسیار خوب و ماندگار به انجام برسانیم؛ به طور مثال می‌توان از راه‌اندازی و اجرای پروژه سیمیلاتور رادار اپروچ در اوایل اسفند ۱۳۸۹ نام برد.

وقتی در سمت کنترلر بودم، کنترل و ارائه سرویس‌های مراقبت پرواز جهت پروازهای کم‌رسان در زمان وقوع زلزله‌های رودبار، بم، اردبیل و همچنین کنترل و هماهنگی جهت تسریع پروازهای پشتیبانی در زمان ۸ سال دفاع مقدس - حضور در زمان پروازهای انتقالی اسرای جنگی و خیلی موارد دیگر و همچنین کنترل هواپیماهای عبوری که معمولاً با ارتفاع پائین از مرز پاکستان و امارات وارد فضای ایران می‌شدند و به محض برقراری ارتباط با فرکانس سکتورهای مرکز کنترل پرواز با درایت و رعایت استانداردها توسط کنترلرهای متخصص و علاقمند به حرفه خویش تحت کنترل قرار گرفته و با مجاز کردن پروازها به ارتفاع پروازی مطلوب موجب رضایتمندی خلبانان پروازهای عبوری قرار می‌گرفت و این امر باعث شده است علی‌رغم فشارهای سیاسی، هنوز شاهد انجام تعداد زیادی پرواز عبوری از فضای کشورمان هستیم و این‌ها خلاصه‌ای از بیشترین رضایتمندی‌های بنده در طول خدمت می‌باشند.

🏢 چه موضوع و دغدغه ای در ذهن تلاشگر آقای مهکام در آخرین روزهای خدمت و شروع بازنشستگی شکل گرفته بوده است؟

دغدغه بنده در آخرین روزهای خدمت از این بابت بود که سیستم مدیریتی فرصتی یا شرایطی برای همتاسازی در پست‌های کلیدی عملیاتی و ستادی ایجاد نکرده و این امر موجب نگرانی بنده در ادامه فعالیت توسط افرادی که کاندید برای پست پر مسئولیتی می‌شوند که آگاهی و تجربه کافی از نحوه اجرای وظایف در آن پست را ندارند.

از دیگر دغدغه‌های بنده، پس از وقوع سانحه C۱۳۰ در سال ۱۳۹۴ و پایان جلسات دادگاه، به کرات در جلسات رسمی و غیر رسمی خدمت عزیزان یادآور می‌شدیم که شرکت باید یک کمیته بررسی سانحه فعال با مشارکت کارشناسان با تجربه و آموزش دیده درون شرکت ایجاد کند و حتی با تغییر سمت رسمی اعضای کمیته در بخش‌های عملیاتی یا ستادی شرکت، حضور آنان در کمیته دائمی و مستمر باشد و در زمان بروز هرگونه سانحه یا حادثه جدی، کمیته با حضور اعضای دائمی در اولین فرصت برگزار و اقدام به بررسی تخصصی نماید و گزارش اولیه خود را سریعاً به سازمان ارسال کند. نه اینکه دست رو دست بگذارند و ارگان‌های نامربوط بررسی نمایند و شرکت فرودگاه‌ها در جایگاه دفاع از حق خود قرار بگیرد.

🏢 آیا از میزان تاثیرگذاری در طول چندین دهه خدمت صادقانه در صنعت هوانوردی فرودگاهی راضی هستید؟

هیچ‌وقت صرفاً به انجام وظیفه در شیفت‌های تعریف شده قانع نبودم و بسنده نمی‌کردم و دوست داشتم در امور مرتبط با حرفه‌ام فعالیت کنم، چه بحث آموزش و تحقیقات و یا شرکت در کمیته‌های تخصصی و فنی و یا فعالیت در امور صنفی و همیاری و این‌ها باعث رضایتمندی بنده می‌شدند و سعی داشتم به کارهایی که به بنده ارجاع می‌شد به‌نحو احسن انجام بدهم و حداکثر از بیان‌الفاظی مانند: نمی‌توانم، بلد نیستم، نمی‌دانم، نمی‌شود و غیره در مقابل امور ارجاعی خودداری می‌کردم.

🏢 شیرین‌ترین و تلخ‌ترین خاطره دوران خدمتتان چه بوده است؟

تلخ‌ترین خاطره بنده زمانی بود که خبر فوت همکاران رو می‌شنیدیم و از جمله خبر فوت یار قدیمی که از سال ۱۳۵۷ با هم وارد آموزشگاه عالی شدیم، مشغول به کار شدیم و در بوشهر با هم سالیان سال در یک اتاق کار کردیم و دوره رادار را با هم در لندن گذراندیم. حتی در زمان موشک‌باران با هم در یک خانه به اتفاق خانواده زندگی کردیم. روح شاد مرحوم محمد علی رومینای عزیز.

تجربه و خاطره به یادماندنی از برف سال ۱۳۸۶ فرودگاه رشت دارم، که در آن زمان مسئول عملیات زمستانی بودم و یک متر و ۷۰ سانتی متر برف باریده بود.

🏢 اگر بخواهید بهترین و جامع‌ترین پیشنهاد خود را مبتنی بر تجربیات ارزشمند چندین ساله خود به‌عنوان رهنمون در اختیار ما بگذارید چه خواهد بود ؟

پیشنهادهای که دارم این است هیچ‌وقت از کار نهراسید، توکل به خدا را فراموش نکنید، قدردان نعمت‌های الهی باشید، همیشه کارهایی را انجام بدهید که دیگران نتوانستند، به پول فکر نکنید ولی از حق و حقوق خود نگذیرید، به مسائل حاشیه‌ای در محیط اداری اهمیت ندهید، با مطالعه مستمر و کسب تجربه از پیشکسوتان به کار خود مسلط باشید، برای خود و حرفه‌تان ارزش قائل باشید، منزلت شغلی خود را قدر بدانید، جایگاه افرادی که در صنعت هوانوردی فعالیت دارند و با سواد و با تجربه هستند مطمئن باشید همیشه ارزشمند و والا است. فکر امروز نباشید و همیشه به چند سال آینده و پیشروی خود فکر کنید. زمان می‌گذرد و روزی می‌رسد که از شما می‌خواهند مسئولیت یک سمت کلیدی را بپذیرید و اگر از امروز خود را نسازید و دانش و حرفه کافی در حرفه خود نداشته باشید. آن روز خیلی دیر است و قابل جبران نیست، مطمئن باشید اخلاق‌مداری می‌تواند رمز موفقیت هر کسی در محیط کار، اجتماع و زندگی شخصی‌شان باشد.

با آرزوی سلامتی و بهروزی برای تمام دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل هوایی کشور
و با تشکر از مسئولین محترم مجله اینترنتی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



مزایای آموزش واکنش در شرایط اضطراری

همه ارگان‌ها، صرف‌نظر از بخش و حوزه خویش، باید قادر به پاسخگویی سریع به شرایط اضطراری محل کارشان باشند. برای دستیابی به این هدف، مهم است که شرکت‌ها نه تنها طرح واکنش در شرایط اضطراری در دست اجرا داشته باشند، بلکه کارکنان خود را نیز آموزش دهند. با آموزش کارکنان، کارمندان آماده می‌شوند تا در صورت بروز رویدادی، به نحو مناسب پاسخ دهند. در این مقاله مزایای مختلف آموزش واکنش اضطراری بحث خواهد شد.



? آموزش واکنش در شرایط اضطراری چیست؟

آموزش واکنش در شرایط اضطراری یا مدیریت بحران نوعی آموزش است که برای آماده‌سازی ساکنان مراکز برای شرایط اضطراری انجام می‌شود. این آموزش برای اطمینان از اینکه همه افراد می‌فهمند چه کاری باید انجام دهند و چه زمانی برای جلوگیری از اختلال بیشتر در فعالیت‌های تجاری، بسیار مهم است. کارکنان ممکن است، بدون آموزش وحشت‌زده شوند. با آموزش، آنها می‌توانند به شیوه مناسب عمل کنند و در اسرع وقت به کار خود بازگردند. در حالت ایده‌آل، همه کارکنان یک شرکت آموزش آمادگی در شرایط اضطراری را فرا می‌گیرند تا پروتکل محافظتی برای امنیت و ایمنی در زندگی را یاد بگیرند.

? مزایای مختلف آموزش واکنش در شرایط اضطراری چیست؟

۱. آموزش به پاسخ دهندگان کمک می‌کند تا پروتکل اضطراری تنظیم شده را دنبال کنند.

هدف اصلی از دروس واکنش در شرایط اضطراری، آماده‌سازی پاسخ‌دهندگان برای پیروی از پروتکل برنامه اضطراری تنظیم شده است. این بسیار سودمند است که طرح‌ها یا پروتکل برای کاهش آسیب‌های جسمی افراد و ساختمان و همچنین تلفات احتمالی اعضای کارکنان طراحی شده‌اند. این طرح‌ها می‌توانند در مواقع اضطراری راهنمایی مناسب به پاسخ‌دهندگان ارائه دهند و با آموزش به فرد یادگیرنده می‌آموزد که چگونه پروتکل را به‌طور مؤثر در هر شرایط غیرمنتظره دنبال کند.

۲. آموزش می‌تواند اعتماد به نفس پاسخ دهنده را بهبود بخشد.

علاوه بر بهبود زمان واکنش به شرایط اضطراری محل کار در هنگام بروز، این نوع آموزش می‌تواند اعتماد به نفس بیشتری را برای واکنش به شرایط خطرناک به پاسخ‌دهنده ارائه دهد. هنگامی که یک کارمند، آموزش کافی واکنش در برابر بحران را دریافت می‌کند، تمایل دارد که از توانایی‌های خود اطمینان بیشتری داشته باشد و این احساس اطمینان می‌تواند احساس اعتماد به نفس در مهارت‌های او را افزایش دهد. با اعتماد به نفس، فرد قادر به واکنش شایسته به شرایط اضطراری و کمک به افرادی است که ممکن است در معرض خطر باشند.

۳. آموزش می‌تواند پاسخ‌دهندگان را برای استفاده از منابع ایمنی توانمند سازد.

بدون آموزش صحیح، واکنش در برابر بحران، بسیاری از کارکنان نمی‌توانند از تجهیزات ایمنی ارائه شده به شیوه صحیح استفاده کنند. به‌عنوان مثال، افرادی که دستورالعمل‌های استفاده از کپسول آتش‌نشانی را درک نمی‌کنند، ممکن است در شرایط اضطراری، بیش از آنکه مفید باشند، آسیب وارد کنند. به نظر می‌رسد همه کپسول‌های آتش‌نشانی یکسان هستند، اما این یک اشتباه است زیرا از خاموش‌کننده‌های مختلف برای انواع مختلف آتش‌سوزی استفاده می‌شود. در آتش‌سوزی‌های کلاس A از خاموش‌کننده آب استفاده می‌شود، در حالی که خاموش‌کننده‌های پودر خشک باعث افزایش شدت آتش‌سوزی کلاس A می‌شوند. همه این‌ها را می‌توان در یک برنامه آموزش اضطراری آموخت.

۴. آموزش برای کلیه کارکنان یک سرمایه‌گذاری بلندمدت است.

ارائه آموزش به کارکنان شرکت در زمینه مدیریت بحران به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری بلندمدت در رابطه با نگهداری کارمندان در نظر گرفته شده است. وقتی این نوع آموزش به کارمندان ارائه می‌شود، مانند این است که مدیریت بگوید به کارمند اعتماد دارند و کارمند را به‌عنوان یک دارایی با ارزش می‌دانند. این یک وسیله عالی برای توسعه وفاداری در نیروی کار است که باعث بهره‌وری بالاتر و گردش مالی بهتر در آینده خواهد شد.

سخن آخر

همان‌طور که مشاهده می‌شود، دلایل مختلفی برای مفید بودن انجام آموزش اضطراری برای کلیه کارکنان وجود دارد. با استفاده از اطلاعات بالا می‌توانید تعیین کنید که آیا ارائه این نوع آموزش برای کسب و کار شما مناسب است یا خیر؟

گزارش تصویری از جلسه تمرین دور میزی طرح اضطراری فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



انواع مه

✓ انواع مه

برای تشکیل مه بخار آب موجود در هوا باید متراکم شود و این اتفاق در سه صورت می‌تواند رخ دهد. سرمایش تزریق رطوبت یا ترکیب دو توده هوا انواع مه با توجه به فرایند تشکیل آن تعریف می‌شود.

✓ مه تابشی

این نوع مه در اثر سرمایش سطح زمین هنگام تابش شبانه در شرایطی که آسمان صاف و هوا آرام است یا باد بسیار ملایمی می‌وزد (۲ تا ۸ نات) تشکیل می‌شود. سرمایش لایه هوای بالای سطح زمین همراه با حضور رطوبت موجب می‌شود. دمای لایه کمتر از نقطه شبنم شده و مه تابشی تشکیل شود، مه تابشی شب‌ها اتفاق می‌افتد و معمولاً بعد از طلوع خورشید از بین می‌رود. مه تابشی روی زمین‌هایی رخ می‌دهد که در آنجا آسمان صاف رطوبت نسبی بالا و هوا آرام است یا وزش باد بسیار ملایم است.

✓ مه فرارفتی

این نوع مه در اثر حرکت فرا رفت هوای گرم و مرطوب روی سطح سردتر زیرین ایجاد می‌شود. در نتیجه هوا از لایه‌های زیرین سرد شده و وارونگی رخ می‌دهد. اگر هوا به قدر کافی سرد شود و رطوبت نیز کافی باشد بخار آب متراکم شده و منجر به تشکیل مه می‌شود.

✓ مه بخار

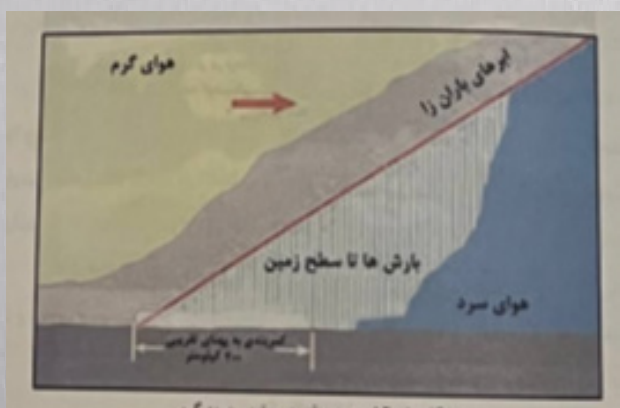
بخار مه یا شمالگان دود روی آب‌های سرد و در فصل زمستان ارزشهای جغرافیایی شمالی تشکیل می‌شود. هوای سرد از روی خشکی‌های سرد به سوی آب‌های گرم حرکت می‌کند، تنها کمی تبخیر لازم است تا اشباع و میعان را به دنبال داشته باشد.

✓ مه جبهه‌ای

این مه در جلوی جبهه گرم یا جبهه هم رسیده گرم تشکیل می‌شود. اگر باران جبهه‌ای شامل نظرات آبی باشد که دمای آن بیشتر از محیط و سرعت سقوط ذرات باران کم باشد و هم چنین ریزش باران چند ساعت ادامه یابد هوا در زیر ابر باران‌زا اشباع می‌شود. در این شرایط مه یا ابر پوشتی پایه کوتاه تشکیل می‌شود. اگر این شرایط با جریان بالابری کوچکی در مناطق مرتفع همراه شود، سرمایش کافی برای تولید مه یا ابرهای پایین ایجاد خواهد شد.

✓ مه فراشیب

مه فراشیب یا مه تپه‌ای یا مه کوهستانی هنگامی تشکیل می‌شود که هوای مرطوب در امتداد شیب کوهستان یا تپه وادار به صعود شود ضمن صعود به صورت بی دررو سرد شده و ابر تشکیل می‌شود. اگر هوا ناپایدار باشد صعود منجر به ایجاد ابرهای همرفتی می‌شود و اگر هوا پایدار باشد حرکت‌های قائم متوقف شده و مه به شکل کلاه قله کوه را می‌پوشاند و مه کوهستانی تشکیل می‌شود.



افزایش قابل توجه آنفلوآنزا در کشور توصیه وزارت بهداشت به افراد در معرض خطر



سرپرست مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت، با اعلام افزایش قابل توجه موارد ابتلا به آنفلوآنزا در کشور، نسبت به رعایت پروتکل‌های بهداشتی به‌ویژه در افراد پرخطر تاکید کرد. دکتر قباد مرادی از افزایش قابل توجه موارد ابتلا به آنفلوآنزا در کشور خبر داد و نسبت به رعایت پروتکل‌های بهداشتی به‌ویژه در افراد پرخطر هشدار داد. وی با اشاره به نتایج آخرین رصدهای آزمایشگاهی، از شیوع بالای سویه H۱N۱ آنفلوآنزای فصلی خبر داد و خواستار اجتناب از حضور در مکان‌های شلوغ و همچنین لزوم استفاده از ماسک شد.

در هفته منتهی به ۳۰ آذرماه بین ۲۱ تا ۲۳ درصد از کل موارد عفونت‌های تنفسی جاری در کشور مربوط به آنفلوآنزا بوده استمرادی با اشاره به نتایج آخرین رصدهای آزمایشگاهی اظهار داشت: یافته‌های ما نشان می‌دهد که در هفته منتهی به ۳۰ آذرماه بین ۲۱ تا ۲۳ درصد از کل موارد عفونت‌های تنفسی جاری در کشور مربوط به آنفلوآنزا بوده است. نوع غالب آنفلوآنزا نیز از نوع A و زیرگونه H۱N۱ است که همان آنفلوآنزای فصلی است. رصدهای دو ماه اخیر نشان می‌دهد که شیوع آنفلوآنزا به‌صورت تدریجی افزایش یافته و به بیش از ۲۰ درصد در بین همه عفونت‌های تنفسی رسیده است. این میزان شیوع، نشان‌دهنده افزایش قابل توجه آنفلوآنزا در این فصل از سال است.

سرپرست مدیریت مرکز بیماری‌های واگیر با بیان اینکه الگوی شیوع امسال با الگوهای سال‌های قبل از همه‌گیری کووید - ۱۹ همخوانی دارد، گفت: البته در برخی از استان‌ها، فراوانی آنفلوآنزا نسبت به سایر عفونت‌های تنفسی بیشتر است.

بنابر اعلام مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت، مرادی در ادامه مهم‌ترین توصیه‌های مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر را برشمرد و گفت: با توجه به شیوع بیشتر آنفلوآنزا، توصیه می‌شود افراد به‌ویژه سالمندان و افراد دارای بیماری‌های زمینه‌ای از حضور در مکان‌های شلوغ خودداری کنند. استفاده از ماسک، شست‌وشوی مرتب دست‌ها و استراحت در منزل در صورت بروز علائم، از جمله مهم‌ترین اقدامات پیشگیرانه است.

وی همچنین افزود: بعد از آنفلوآنزا، رینوویروس‌ها که عامل سرماخوردگی هستند، دومین عامل مهم عفونت‌های تنفسی در کشور هستند. سرپرست مدیریت مرکز بیماری‌های واگیر در پایان تاکید کرد که وزارت بهداشت و درمان با استفاده از شبکه آزمایشگاهی گسترده خود، به صورت مستمر وضعیت بیماری‌های تنفسی را رصد می‌کند و در صورت بروز هرگونه تغییر، اطلاع‌رسانی لازم را انجام خواهد داد.

افزایش میزان مبتلایان به آنفلوآنزا و کرونا با علائم شدید

متخصص بیماری‌های عفونی نیز با تایید افزایش موارد کرونا در کشور می‌گوید: آنفلوآنزا این روزها فوق‌العاده زیاد شده است. از دلایل مهم افزایش ابتلا و بستری نسبت به سال‌های گذشته کمبود واکسن آنفلوآنزا در کشور است. امسال این واکسن نسبت به گذشته کمبود بیشتری داشت. مینو محرز، با تاکید بر اینکه اگر واکسن بزنیم در صورت ابتلا با علائم خفیف‌تری از بیماری روبه‌رو می‌شویم، ادامه می‌دهد: واکسن آنفلوآنزا واکسن خوب و موثری است که می‌تواند در کاهش عوارض ابتلا به این ویروس موثر واقع شود.

محرز درباره مرگ و میرهای ناشی از ابتلا به آنفلوآنزا ادامه می‌دهد: اغلب کسانی که بخاطر آنفلوآنزا کارشان به بستری می‌رسد، افرادی مسن و دارای بیماری‌های زمینه‌ای هستند. براساس مشاهدات من مرگ و میر نداشته چون اگر زود تشخیص داده شود، دارو دارد و قابل درمان است، البته با افزایش بستری‌ها احتمال مرگ و میرها در کشور ممکن است افزایش یابد. بیشتر مراجعان با علائم بیماری‌های تنفسی در حال حاضر مبتلایان به آنفلوآنزا هستند و موارد کمی هم مبتلا به کرونا داریم. هم‌وطنان باید توجه کنند که اگر فرزندشان مبتلا به آنفلوآنزا می‌شود اجازه ندهند به مدرسه بروند، بزرگسالان هم همین‌طور، در صورت امکان تا بهبودی سرکار نروند. افراد سالمند و دارای بیماری‌های زمینه‌ای از حضور در مکان‌های شلوغ خودداری کنند.

پزشک و مدیرکل روابط عمومی وزارت بهداشت گفت: با توجه به شیوع بیشتر آنفلوآنزا، وزارت بهداشت توصیه کرده که افراد به‌ویژه سالمندان و افراد دارای بیماری‌های زمینه‌ای از حضور در مکان‌های شلوغ خودداری کنند. استفاده از ماسک، شست‌وشوی مرتب دست‌ها و استراحت در منزل در صورت بروز علائم، از جمله مهم‌ترین اقدامات پیشگیرانه است.

حسین کرمان‌پور در این باره می‌گوید: همچنان ۴ توصیه مهم وجود دارد، اول توجه به پیشگیری شامل استفاده از ماسک و شست‌وشوی مرتب دست‌ها و در نظر گرفتن فاصله اجتماعی چه وقتی که خودمان مبتلا و یا مشکوک به ابتلا هستیم، چه وقتی سایرین مبتلا شده باشند. توصیه بعدی استراحت است، اگر فردی مبتلا شد حتماً با مراجعه به پزشک و دریافت استعلاجی در منزل استراحت کند. توصیه دیگر دست ندادن است، در صورت ابتلا و یا مشکوک هستید و یا در فضایی هستید که بقیه مشکوک هستند، به هیچ عنوان دست ندهید. یک توصیه مهم دیگر برای فضاهای کاری مشترک استفاده از سطوحی زباله در بسته است. اگر دستمال کاغذی آلوده را در سطل زباله بدون در بیندازید، فضا آلوده شده و ممکن است بقیه هم مبتلا شوند.



بیشک اگر تجربه پرواز در شب را داشته‌اید، یا این که اتفاقی داخل محوطه فرودگاهی را به هنگام شب دیده باشید مثل عبور میدان فتح در مجاورت فرودگاه بین‌المللی مهرآباد تهران متوجه واحدهای روشنایی و چراغ‌های گوناگونی شده‌اید که توجه شما را به خود جلب کرده‌اند. در ادامه این مطلب قصد دارم شما را بیشتر با این چراغ‌ها آشنا کنم.



✈️ سامانه روشنایی تاکسی:

علاوه بر هواپیماها، فرودگاه‌ها نیز به چراغ‌های تاکسی‌وی مجهز هستند که از دو رنگ آبی و سبز تشکیل می‌شوند. وظیفه‌ی چراغ‌های آبی، روشن کردن کناره‌های مسیر تاکسی‌وی و وظیفه‌ی چراغ‌های سبز، روشن کردن خط میانی مسیر تاکسی است که خلبان باید همواره چرخ دماغه را بر روی آن حرکت دهد.



✈️ سامانه روشنایی توقف:

در نقاطی که مسیرهای تاکسی یا خزش هواپیما با ورودی باندها ختم می‌شوند، در راستای افزایش ایمنی علاوه بر استفاده کردن از خطوط مشخص روی زمین که محدوده توقف هواپیما رو مشخص می‌کنند. از سامانه روشنایی با عنوان Runway Stop Bar Light استفاده می‌کنند تا توجه خلبان، در زمانی که باید پیش از ورود به باند توقف کند را، به خود جلب کند.

✈️ سامانه روشنایی باند:

وظیفه این سامانه همان‌طور که از اسم آن نیز برمی‌آید، روشن نگاه داشتن باند از بعد از غروب تا قبل از طلوع خورشید است (البته این چراغ‌ها در طول روز و در شرایط دید کم نیز استفاده می‌شوند). چراغ‌های سبز در ابتدای هر باند نصب می‌شوند و ابتدای باند را به خلبان نشان می‌دهد؛ همچنین چراغ‌های قرمز در انتهای باند نصب می‌شوند وظیفشان نشان دادن انتهای باند به خلبان به‌منظور نشان دادن مسافتی که خلبان برای برخاستن یا فرودآمدن در اختیار دارد است. همچنین چراغ‌های سفید که در کناره طول باند کشیده شده‌اند. درست همانند چراغ‌های آبی در مسیرهای تاکسی وظیفه‌ی نشان دادن گوشه‌های باند و به نوعی عرض باند را دارند. چراغ‌هایی با موقعیت نشستن (Light Touch Down Zone) از دیگر مهم‌ترین چراغ‌های باند هستند.



🖋️ انواع ادبی در ادبیات فارسی

ادبیات فارسی یا ادبیات پارسی به ادبیاتی گفته می‌شود که به زبان فارسی نوشته یا بیان شده باشد. ادبیات فارسی تاریخی هزاران ساله و ریشه در تاریخ شاعران و نویسندگان دارد. شعر فارسی و نثر فارسی دو گونه اصلی در ادب فارسی هستند. برخی کتاب‌های کهن در موضوعات غیرادبی مانند تاریخ، مناجات و علوم گوناگون نیز دارای ارزش ادبی هستند و با گذشت زمان در دسته آثار کلاسیک ادبیات فارسی قرار گرفته‌اند. موضوع مورد بحث در اثر ادبی و نیز حالت روحی و فکری پدیدآورنده اثر آن را به یک نوع خاصی در ادبیات سوق می‌دهد که به چهار دسته حماسی، تعلیمی، غنایی و نمایشی تقسیم می‌شود. هر کدام از این انواع ویژگی‌های خاص خود را دارند که در آثاری که در آن نوع ویژه به کار رفته نمایان است.

🖋️ ادبیات حماسی

حماسه در لغت به معنی دلیری و جنگاوری است. از ویژگی‌هایی متون حماسی می‌توان به خرق عادت، روایات جنگجویان و پهلوانی‌ها، داستان‌های مربوط به گیاهانی با خواص عجیب و موجودات افسانه‌ای اشاره کرد و همیشه در حماسه و در هر داستان حماسی یک قهرمان نیز وجود دارد. از مهم‌ترین و شناخته‌شده‌ترین حماسه‌های ادبیات فارسی می‌توان به شاهنامه‌ی فردوسی و جامع‌ترین حماسه‌ی منشور مرزبان‌نامه اشاره کرد.

🖋️ ادبیات غنایی

غنا در مفهوم واژه‌ای به معنی سرود خوانی و آواز است. در ادبیات فارسی به بخشی از سروده‌های منظوم که بیشتر در قالب‌های مثنوی و غزل آفریده شده‌اند، ادبیات غنایی فارسی گفته می‌شود. از نمونه‌های موفق ادبیات غنایی ایران می‌توان به خسرو و شیرین و لیلی و مجنون در آثار نظامی گنجوی، ویس و رامین اثر فخرالدین اسعد گرگانی و غزلیات حافظ و سعدی اشاره نمود.

🖋️ ادبیات تعلیمی

ادبیات تعلیمی گونه‌ای از خلق آثار ادبی است که با درونمایه‌ی علمی و اخلاقی به هدف تعلیم و تربیت نگاشته شده باشد. در ادبیات فارسی ادب تعلیمی ریشه‌دار است و در آثار رودکی و متقدمان وی و نیز در بخش‌های زیادی از شاهنامه‌ی فردوسی به چشم می‌خورد.

🖋️ ادبیات نمایشی

آغاز ادبیات نمایشی در ایران رنگ و بوی مذهبی داشت و معمولاً آوازاها را با نمایش اجرا می‌کردند. همچنین در دوران اسلامی، آداب تعزیه به صورت نمایشی اجرا می‌شد. آغاز ادبیات نمایشی در ایران رنگ و بوی مذهبی داشت. مغان و خنیاگران پارتی آوازاها را با نمایش اجرا می‌کردند. در دوران اسلامی آداب تعزیه را به صورت نمایشی اجرا می‌کردند. با این حال ادبیات نمایشی نوین در ایران با ترجمه آثار مولیر به فارسی در دوران مشروطیت قاجار رایج شد و تا به امروز ادامه یافت.



خداوند ناپید و کمدان و پور
ازو یست شاهی و زو یست زور
همه بندگانیم و ایزد یکیست
خداوند هست و خداوند نیست
دلش خسته تر زان و تین زاتر
سغن هر چه بر بنده دشوارتر
که فرمان دهد کردگار جهان
گشاده تر آن باشد اندر نمان

ویکی‌پدیا



فرض کنید صبح از خواب بیدار می شوید، وقتی می خواهید سر میز صبحانه بنشینید ناگهان شگفت زده می شوید و ممکن است جیغ هم بزنید و بپرسید که این دیگر چیست؟ کسی که صبحانه را آماده کرده می گوید قورباغه است! شما می گوید قورباغه؟! آن هم برای صبحانه؟

طرف مقابل به شما می گوید که اگر این قورباغه را بخوری می توانی از مابقی روز نهایت استفاده را ببری و از زمانی که در اختیار تو است لذت ببری. شما هم با بی میلی مجبور می شوید که قورباغه را نوش جان کنید و از ادامه روز خود بهترین استفاده ممکن را ببرید. داستانی که بیان کردیم می تواند یک تمثیل عالی باشد. این تمثیل به ما می گوید که قورباغه کارهای مهمی است که در طول روز داریم و ممکن است حوصله انجامشان را نداشته باشیم ولی اگر خودمان را وادار کنیم که این کار مهم را در اولویت قرار دهیم و انجامش دهیم، می توانیم از سایر ساعات روز نهایت استفاده را ببریم.

به زبان ساده، روزتان را با انجام دادن کاری شروع کنید که دوست ندارید و در انجام آن تعلل می کنید. با این کار، مطمئن خواهید بود که روزتان راحت تر خواهد بود چرا که بدترین و استرس زا ترین کار در لیست کارهایتان را از لیست حذف کرده اید.

برای مثال، اگر از باشگاه رفتن متنفر هستید، کار هوشمندانه ای خواهد بود که روزتان را با این فعالیت شروع کنید. بدین صورت، شما کاری که باید به انجام می رسید را انجام داده اید و می توانید روزتان را با این طرز فکر ادامه دهید که کار بدون لذتی را با موفقیت به انجام رسانیده اید. این روش با وجود سادگی بسیار قدرتمند است. ممکن است برای خیلی ها تحولی عظیم باشد. اگر بیشتر از یک قورباغه در زندگی تان دارید، زشت ترینشان را اول بخورید.

نمی توانید همه قورباغه ها و بچه قورباغه های داخل برکه را بخورید، اما می توانید بزرگ ترین و زشت ترین شان را قورت دهید و علی الحساب همان کافی است!

با به خاطر سپردن روش های زیر می توانید سعادت و موفقیت خود را تضمین نمایید.

۱. میز را بچینید.

تصمیم بگیرید و خواسته ی خود را دقیقاً مشخص کنید. داشتن هدفی روشن و واضح امری کلیدی و حساس است. پیش از شروع به کار اهداف و مقاصدتان را مکتوب نمایید.

۲. برای هر روز از قبل برنامه ریزی نمایید.

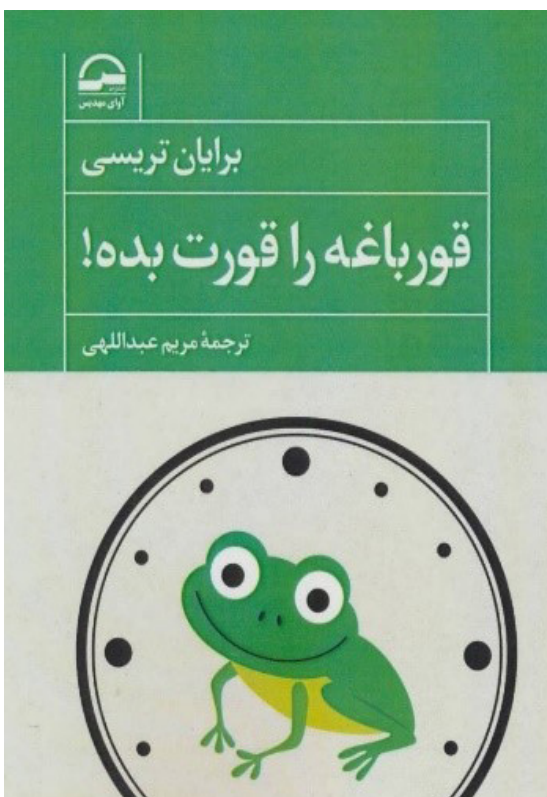
افکار خود را مکتوب کنید. هر دقیقه ای که صرف برنامه ریزی می شود، در هنگام کار زمانی معادل پنج الی ۱۰ دقیقه صرفه جویی می شود.

۳. از اصل ۲۰/۸۰ در تمام امور پیروی کنید.

۲۰٪ از فعالیت های شما، ۸۰٪ نتیجه بخش است. همواره بر آن بیست درصد متمرکز شوید.

۴. پیامد کارها را در نظر داشته باشید.

مهم ترین و اساسی ترین وظایف و اولویت های شما آن کارهایی است که جدی ترین و بیشترین تاثیر را بر روی زندگی شخصی و شغلی شما می گذارد. بیش از هر کار دیگری بر روی این کارها متمرکز شوید.



۵. از روش الف ب پ ت ث، فهرستی تهیه نمایید.

سپس آن فهرست را اولویت‌بندی کنید و مطمئن شوید که مهم‌ترین کارها در راس فهرست شما قرار دارند.

۶. بر روی اهداف کلیدی تمرکز کنید.

بر اهدافی که نتایج کلیدی دارند، متمرکز شوید و سپس با پشتکار فراوان برای حصول نتیجه اقدام نمایید.

۷. از قانون عملکرد مفید اجباری پیروی کنید.

هرگز وقت کافی برای انجام تمام کارها وجود ندارد. اما همواره وقت کافی برای انجام مهم‌ترین وظایف وجود دارد. مهم‌ترین کارها کدامند؟

۸. قبل از اقدام به کار، تمام مقدمات آن را فراهم کنید.

مقدمات کار را از پیش آماده نمایید تا عملکرد ضعیفی نداشته باشید.

۹. در راستای اهدافتان هر آنچه که لازم است، فرا بگیرید.

هر قدر اطلاعات خود را در انجام وظایف اساسی افزایش دهید، کارها را سریع‌تر و بهتر انجام می‌دهید.

۱۰. قابلیت‌های منحصر به فردتان را تقویت کنید.

دقیقا مشخص نمایید که چه کاری را امروز و چه کاری را در آینده می‌توانید به خوبی انجام دهید. سپس با تمام وجود دست به کار شوید.

۱۱. محدودیت‌های مهم و اساسی خود را بشناسید.

عوامل بازدارنده‌ی بیرونی و درونی را مشخص نمایید. عواملی را که باعث تسریع در کار می‌شوند، معین نمایید و سپس موانع بازدارنده را از میان بردارید.

۱۲. گام به گام حرکت کنید.

اگر در انجام کارها گام به گام به جلو حرکت کنید، می‌توانید بزرگ‌ترین و دشوارترین کارها را به بهترین شکل ممکن انجام دهید.

۱۳. خودتان را تحت فشار بگذارید.

تصور کنید که مجبور به ترک اجباری شهر و دیارتان هستید. به گونه‌ای عمل کنید که انگار مجبورید پیش از رفتن تمام وظایف خود را به انجام برسانید.

۱۴. توانمندی‌های خود را به حداکثر برسانید.

ساعاتی را که کارایی ذهنی و جسمی شما به حداکثر توان خود می‌رسد، مشخص کنید و ضروری‌ترین کارهای خود را در این اوقات انجام دهید. برای بازدهی بیشتر به اندازه‌ی کافی استراحت کنید.

۱۵. برای کار بیشتر به خودتان انگیزه بدهید.

مشوق خود باشید. در هر شرایطی خوش بین باشید. به جای فکر کردن به مشکلات، در پی یافتن راه حلی مناسب باشید.

۱۶. از تنبلی خلاق و سازنده کسب تجربه نمایید.

هیچ‌کس قادر نیست که تمام کارها را انجام بدهد. بنابراین گاهی اوقات تعمداً از انجام برخی کارها که اهمیت چندانی ندارند، پرهیز کنید. با این تعلل آگاهانه، وقت کافی برای انجام کارهای اساسی خواهید داشت.

۱۷. ابتدا مشکل‌ترین کارها را انجام دهید.

روزتان را با سخت‌ترین کار آغاز کنید. کاری که بیشترین تاثیر مثبت را بر شما و کارت‌ان بگذارد. تا آن را به پایان نبرده‌اید، دست از کار نکشید.

۱۸. قورباغه‌ی خود را به قطعات کوچک تقسیم کنید.

مهم‌ترین کار خود را به بخش‌های کوچک‌تر تقسیم کنید.

۱۹. برای هرکاری زمان خاصی را در نظر بگیرید.

برای انجام هر کاری مدت زمان خاصی را در نظر بگیرید تا در این مهلت مقرر بتوانید بر کلیدی‌ترین کارت‌ان متمرکز شوید.

۲۰. بر سرعت انجام کارهایتان بیفزایید.

همیشه دقت کنید که اصلی‌ترین و مهم‌ترین کارت‌ان را سریع‌تر از بقیه انجام دهید تا به‌عنوان فردی که کارهایش را با کیفیت و سرعت بالا انجام می‌دهد، مشهور شوید.

۲۱. کارها را بر حسب اولویت انجام دهید.

در فهرست کارهای خود اولویت‌ها را مشخص کنید و سپس به‌سرعت دست به کار شوید. بدون وقفه کار را تا انتها پیش ببرید. این عمل، یکی از رموز اصلی افزایش کارایی و بهره‌وری فردی است.

علائم و نشانه‌ای Marshalling و هدایت هواپیما بر روی زمین

م. احمدیان



حتما تا کنون در تصاویر هوانوردی و یا حضورا در فرودگاه‌ها اشخاصی از پرسنل واحد عملیات زمینی را مشاهده کرده‌اید که با ظاهر و ابزاری خاص اقدام به نمایش حرکات و علامت‌های می‌کنند که شاید برای شما عجیب باشد. اما این اشخاص چه وظیفه‌ای را برعهده دارند و چه کسانی هستند؟

مارشالر (فردی که عمل مارشالینگ یا هدایت هواپیما بر روی زمین را بر عهده دارد) معمولا در دو وضعیت مختلف اقدام به هدایت هواپیما بر روی زمین می‌پردازد که در ادامه با آن بیشتر آشنا خواهیم شد. یکی وظیفه هدایت خلبان هواپیما برای استارت موتور و در آخر حرکت به سوی باند و دیگری هدایت خلبان پس از فرود از ابتدای تاکسی‌وی به پارکینگ پوزیشن یا استند مورد نظر و توقف کامل و خاموش کردن موتور را دارد.

به عبارت دیگر Aircraft Marshalling یا هدایت هواپیما بر روی زمین شامل یکسری علائم و نشان‌هایی بین فرد مارشالر بر روی زمین فرودگاه و خلبان هواپیما و یا هلی کوپتر می‌باشد. مارشالینگ یک ارتباط بصری نک به تک و بخشی از امور هندلینگ هواپیما بر روی زمین می‌باشد. همچنین می‌تواند متناوبا و یا اضافی به‌صورت ارتباط و مکالمات رادیویی بین هواپیما و برج مراقبت فرودگاه نیز باشد.

ابزاری که به‌صورت معمول یک فرد مارشالر با خود به همراه دارد شامل جلیقه ایمنی شبرنگ، کلاه‌ی مجهز به گوش‌گیر آکوستیک و دستکش یا چوب دستی با چراغ‌های مخصوص شب می‌باشد.

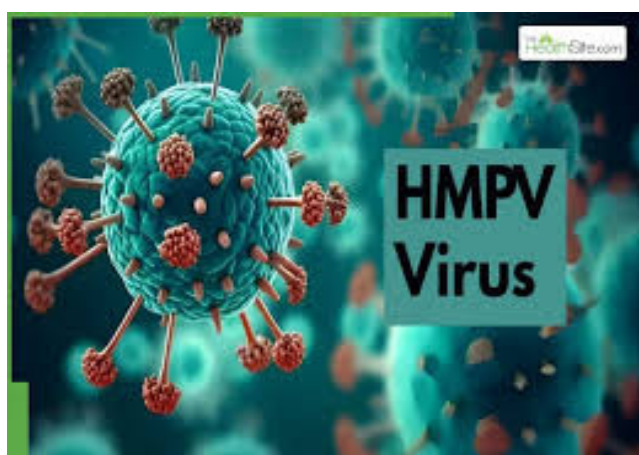
در فرودگاه‌ها علائم و نشان‌ها و حرکاتی که مارشالر انجام می‌دهد، خلبان را در امر میزان گردش، کاهش سرعت، توقف و در نهایت خاموش کردن موتورها و به‌صورت کلی هدایت به سمت محل پارکینگ و یا باند یاری می‌کند.

گاهی اوقات مارشالرها جهت و سمت دقیق و درست حرکت را به وسیله راندن خودرویی به نام Follow-Me به خلبان نشان می‌دهند بدین نحو که معمولا دقایقی قبل از فرود هواپیما مارشالر به دستور واحد عملیات زمینی با خودروی خود که عموما به رنگ زرد یا زرد و مشکی شطرنجی می‌باشد، به ابتدای Taxi Way منتهی به باند رفته و منتظر فرود هواپیما می‌ماند، سپس پس از فرود خلبان از سوی برج دستور دنبال کردن مارشالر و خودرو را می‌گیرد و تا پارکینگ پوزیشن و استند به همراه او می‌رود. سپس مارشالر از خودرو پیاده شده و با علائم و نشان‌هایی خلبان را تا متراژ آخر و دقیق هدایت می‌کند این امر بسیار دقیق و مهم می‌باشد زیرا در صورت توقف نادرست هواپیما و یا حرکت نادرست آن در مسیرهایی به‌جز مسیر مشخص شده امکان برخورد بال یا بدنه هواپیما با سایر هواپیماها و یا ساختمان ترمینال و یا سایر تجهیزات و خودروهای عملیات زمینی می‌باشد که می‌تواند منجر به خسارات و فاجعه‌هایی وحشتناک باشد.

در فرودگاه‌های شلوغ و یا مجهز به سیستم‌های بهتر و پیشرفته‌تر مارشالرها با سیستم نوینی به نام Visual Docking Guidance System که خود دارای انواع متفاوتی می‌باشد جایگزین گردیده‌اند.

در مکان‌ها یا زمان‌هایی که با محدودیت فضا و یا زمان مواجه هستیم مانند فرودگاه‌های کوچک و یا ناوهای هواپیما بر مارشالر با نهایت دقت و سنجیدن تمامی جوانب امر خود اقدام به دادن Clearances جهت لندینگ و یا تیک‌آف هواپیما می‌نماید. زیرا در زمان‌های کوتاه بین فرود و تیک‌آف چندین هواپیما ارتباطات رادیویی با مشکل مواجه می‌باشد.





شایع‌ترین نشانه‌های متاپنوموویروس انسانی (HMPV)			
	سرفه		تب
	خس‌خس سینه		گلو درد
	آبریزش یا گرفتگی بینی		تنگی نفس
منبع: Public Health Scotland, CDC			

آیا اچ‌ام‌پی‌وی یک ویروس جدید است؟

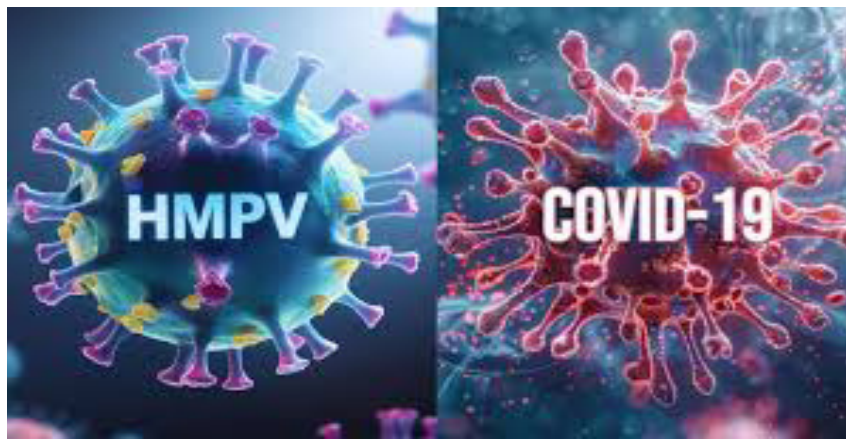
بر اساس گزارش «مراکز کنترل و پیشگیری بیماری‌ها» در ایالات متحده، این ویروس نخستین‌بار در سال ۲۰۰۱ شناسایی شد، اما کارشناسان معتقدند که این ویروس احتمالاً ده‌ها سال قبل‌تر از آن در حال گردش بوده است. علائم معمول اچ‌ام‌پی‌وی شبیه سرماخوردگی یا آنفولانزا است و شامل سرفه، تب، گرفتگی بینی و تنگی نفس می‌شود. البته برای برخی افراد می‌تواند بسیار جدی‌تر باشد.

«مراکز کنترل و پیشگیری بیماری‌ها» اعلام کرده که این ویروس می‌تواند باعث بیماری‌های تنفسی فوقانی و تحتانی مانند برونشیت یا ذات‌الریه در همه گروه‌های سنی شود، اما بیشتر در خردسالان، سالمندان و افراد دارای سیستم ایمنی ضعیف مشاهده می‌شود. دوره نهفتگی تخمینی این ویروس بین سه تا شش روز است و میانگین طول دوره بیماری بسته به شدت آن متغیر است، اما مشابه سایر عفونت‌های تنفسی ویروسی است. بر اساس داده‌های نظارتی «مرکز کنترل و پیشگیری بیماری‌ها»، اچ‌ام‌پی‌وی در اواخر زمستان و بهار در مناطق معتدل بیشترین فعالیت را دارد. این ویروس چگونه پخش می‌شود؟

اچ‌ام‌پی‌وی احتمالاً بیشتر از طریق ترشحات ناشی از سرفه و عطسه فرد آلوده به دیگران منتقل می‌شود. این ویروس می‌تواند از طریق تماس نزدیک مانند لمس کردن یا دست دادن، یا لمس اشیاء و سطوح آلوده به اچ‌ام‌پی‌وی و سپس لمس دهان، بینی یا چشم‌ها نیز منتقل شود. اچ‌ام‌پی‌وی معمولاً در ماه‌های سردتر سال که مردم زمان بیشتری را در فضاهای بسته می‌گذرانند، شیوع بیشتری پیدا می‌کند.

? چرا کودکان و سالمندان در برابر این ویروس آسیب‌پذیرتر هستند؟

یک فرد ممکن است چندین بار به ویروس اچ‌ام‌پی‌وی مبتلا شود. کارشناسان بر این باورند که اولین مواجهه با این ویروس معمولاً شدیدترین علائم بیماری را به همراه دارد. پس از آن، بدن تا حدی ایمنی پیدا می‌کند و ابتلای مجدد به ویروس اچ‌ام‌پی‌وی معمولاً به بروز بیماری خفیف‌تری منجر می‌شود، مشروط بر اینکه سیستم ایمنی بدن همچنان قوی باشد و تحت تأثیر بیماری‌هایی مانند اچ‌آی‌وی یا سرطان تضعیف نشده باشد. این موضوع می‌تواند توضیح دهد چرا کودکان زیر ۵ سال و همچنین سالمندان بالای ۶۵ سال که سیستم ایمنی ضعیف‌تری دارند یا افراد مبتلا به مشکلات تنفسی، به‌طور ویژه در برابر موارد شدید اچ‌ام‌پی‌وی آسیب‌پذیر هستند. از آنجا که گمان می‌رود ویروس اچ‌ام‌پی‌وی دهه‌ها در گردش بوده است، کارشناسان باور دارند که ایمنی قابل توجهی در سطح جهانی ایجاد شده است.



؟ در چین چه خبر است؟

تصاویر و ویدئوهایی از افراد ماسک زده در بیمارستان‌های چین در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده است. این موضوع باعث ایجاد گمانه‌زنی‌هایی شده است، مبنی بر اینکه این مراکز درمانی تحت فشار قرار گرفته‌اند. برخی گزارش‌های محلی این صحنه‌ها را با روزهای اولیه شیوع کووید مقایسه کرده‌اند.

کان بیائو، رئیس بخش بیماری‌های عفونی مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌های چین، گفت که این کشور احتمالاً در زمستان و بهار با انواع بیماری‌های عفونی تنفسی مواجه خواهد شد. او در یک کنفرانس خبری اعلام کرد که تعداد موارد ابتلا به اچ‌ام‌پی‌وی در میان افراد زیر ۱۴ سال «روند صعودی» دارد. اما او افزود که تعداد کل موارد بیماری‌های تنفسی در سال ۲۰۲۴ احتمالاً کمتر از سال گذشته خواهد بود. به گفته پروفیسور تولیو دی اولیویرا، مدیر و بنیانگذار مرکز پاسخ به همه‌گیری و نوآوری، اچ‌ام‌پی‌وی تنها یکی از چهار ویروسی است که در حال حاضر باعث افزایش همه‌گیری زمستانی در چین شده است – سه ویروس دیگر عبارتند از ویروس سین‌سیشیل تنفسی، کووید و آنفلوآنزا. او در توضیح گفت که با توجه به فصل و گردش این چهار ویروس، فشار بر بیمارستان‌های چین تا حدی قابل پیش‌بینی بوده است. چین روز جمعه اعلام کرد که در حال راه‌اندازی آزمایشی یک سیستم نظارت بر ذات‌الریه با منشأ ناشناخته است، زیرا انتظار می‌رود موارد ابتلا به برخی بیماری‌های تنفسی در طول زمستان افزایش یابد. این شرایط در مقایسه با سطح پایین آمادگی در پنج سال پیش، زمانی که کووید برای نخستین بار پدیدار شد، متفاوت است.

به گزارش ایسنا، دکتر محمدرضا ظفرقندی – وزیر بهداشت کشورمان در پاسخ به برخی نگرانی‌ها در زمینه ورود این ویروس به کشورمان، گفت: ویروسی که در چین مطرح است را مرتب در آزمایشگاه‌ها بررسی کرده‌ایم و آزمایش‌های مکرری به صورت روزانه در حال انجام است. وی تاکید کرد که این ویروس تاکنون هیچ ورودی به ایران نداشته است.

روز گذشته دکتر حسین کرمان‌پور – رییس مرکز روابط عمومی و اطلاع رسانی وزارت بهداشت نیز تاکید کرد که در مورد ویروس HMPV کیت تشخیصی داریم و به صورت روزانه در کشور رصد می‌شود. وی همچنین درباره برخی نگرانی‌ها درباره اپیدمی شدن این ویروس گفت که با توجه به آمادگی‌های لازم امکان این موضوع کم است، اما منطقی این است که آماده باشیم تا غافلگیر نشویم و در همین راستا نیز تمام شبکه‌های بهداشت در آمادگی کامل‌اند. به اذعان کرمان‌پور این بیماری نیز همانند اکثر بیماری‌های ویروسی از جمله سرماخوردگی، درمان قطعی ندارد و تنها راه پیشگیری از آن شست‌وشوی مرتب دست، ماسک زدن در مراکز شلوغ، تهویه اماکن پر ازدحام و استراحت در صورت بروز علائم است.

به گزارش ایسنا، متاپنوموویروس انسانی یا HMPV یک ویروس تنفسی است که علائمی مشابه سرماخوردگی و آنفلوآنزا ایجاد می‌کند. در حالی که این بیماری به‌طور معمول خفیف است، میتواند منجر به عوارض شدید مانند ذات‌الریه شود به ویژه در نوزادان، افراد مسن و کسانی که سیستم ایمنی ضعیفی دارند. این ویروس جدید نیست اما در میان افزایش موارد ابتلا به‌ویژه در کودکان زیر ۱۴ سال در شمال چین مورد توجه قرار گرفته است. این ویروس اولین بار در سال ۲۰۰۱ در هلند شناسایی شده و علائم آن شامل تب، سرفه، خرخر، تنگی‌نفس و در موارد شدیدتر، پنومونی است. افزایش در موارد ابتلا با هوای سردتر و افزایش فعالیت در داخل خانه همزمان است، شرایطی که به‌طور معمول باعث گسترش ویروس‌های تنفسی میشود. چین تاکید دارد که این افزایش با روندهای فصلی مطابقت دارد.



ویراستاری زندگی: حذف گزینه‌ها

در زمان تصمیم‌گیری، حذف گزینه‌ها شاید ترسناک باشد، ولی حقیقت این است که حذف گزینه‌ها همان ماهیت تصمیم‌گیری است. داشتن گزینه‌های کمتر در نهایت باعث می‌شود تصمیم‌گیری برای مغز و چشم راحت‌تر شود. باید انضباط را به کار بگیریم تا از شر گزینه‌هایی خلاص شویم که شاید خوب یا حتی واقعاً خوب باشند، ولی سد راهمان می‌شوند.



اجرای امور



فرع‌گرایان به اجرای اجباری معتقدند، ولی اصل‌گرایان زمانی را که با حذف کارهای غیرضروری صرفه‌جویی کرده‌اند برای طراحی سیستمی سرمایه‌گذاری می‌کنند که اجرا را تقریباً بی‌دردسر می‌کند.

آزادی تعیین مرزها



جین یانگ از کارکنان یکی از شرکت‌های فناوری کره‌ای بود که برای عروسی‌اش برنامه‌ریزی می‌کرد و همزمان برای جلسه هیئت مدیره‌ای آماده می‌شد که قرار بود سه هفته پیش از روز بزرگ زندگی‌اش برگزار شود. وقتی مدیرش هیوری خواست تمام اسلایدهای ارائه‌ی مشترکشان را برای جلسه‌ی هیات مدیره آماده کند، جین یانگ طی چند روز وقت گذاشت و کار را به سرعت تمام کرد تا بتواند روزهای پایانی را به برنامه‌ریزی عروسی‌اش اختصاص دهد. مدیرش غافلگیر و خوشحال شده بود که کار زودتر از موعد انجام شده است و جین یانگ حالا می‌توانست آزادانه به مدت ۵ روز به برنامه‌ریزی عروسی‌اش بپردازد. در ادامه جین یانگ درخواستی فوری از مدیرش دریافت کرد که بیش از جلسه‌ای هیات مدیره پروژه دیگری انجام دهد. در طول این سال‌ها او هیچ‌وقت به مدیرش نه نگفته بود حتی اگر باعث آشفتگی زندگی‌اش می‌شد او تمام کارها را به‌صورت کامل انجام می‌داد. با این حال این بار بدون تردید به مدیرش ”نه“ گفت. فقط گفت: ”برای این زمان برنامه‌ریزی کردم، به سختی کار کردم و حقمه ... عذاب وجدانی ندارم!“ سپس اتفاق شوکه‌کننده‌ای افتاد تمام اعضای تیم ”نه“ گفتند و مدیرشان مجبور شد به تنهایی آن کار را انجام دهد. در ابتدا هیوری از عصبانیت جوش آورده بود ولی بعد از چند روز جان‌کندن برای انجام آن کار، متوجه شد در انجام کارها نواقص مختلفی داشته است. او متوجه شد اگر می‌خواهد مدیر موثرتری باشد، باید خواسته‌هایش را محدود کند و درباره‌ی انتظارات، مسئولیت و پیامدها با تک تک اعضای تیم روراست باشد. ناپدید شدن مرزها مختص به عصر فرع‌گرایانه‌ی ماست. یک دلیلش محو شدن مرزهای میان کار و خانواده با ظهور فناوری است. این روزها به نظر می‌رسد برای زمان حضور در محل کار هیچ حد و مرزی وجود ندارد.

مختصر و مفید کردن



در زندگی مختصر و مفید عمل کردن به ما امکان پیشرفت بیشتر را با انجام کار کمتر می‌دهد. خلاصه‌سازی به معنای انجام کارهای بیشتر در آن واحد نیست، در واقع، به معنای اتلاف کمتر است. برای به کارگیری اصل خلاصه‌سازی در زندگی‌مان، باید نسبت فعالیت به معنا را تغییر دهیم. باید فعالیت‌های بی‌معنی متعدد را حذف و با یک فعالیت بسیار معنادار جایگزین کنیم.

تصحیح



در زندگی حرفه‌ای یا شخصی‌مان، می‌توانیم با بازگشت به هدف اصلی‌مان اصلاحاتی را در روش‌مان انجام دهیم. اگر نیت اصلی روشنی داشته باشیم، به ما امکان بررسی‌مان را می‌دهد، یعنی فعالیت‌ها یا رفتارهای خودمان را به‌طور مرتب با نیت واقعی‌مان مقایسه کنیم. اگر فعالیت‌ها و رفتارهای مان اشتباه باشند، می‌توانیم ویرایش‌شان کنیم.

قراردادهای اجتماعی بسازید



اگر با فردی همکار شدید که رویکردش به پروژه‌ها به کلی مخالف شما بود، درباره اهدافی توافق کنید که می‌خواهید محقق شود. فقط داشتن درک متقابل از چیزی که واقعاً می‌خواهید به آن برسید و مرزهای‌تان باعث می‌شود وقت یکدیگر را هدر ندهید. بنابراین درخواست‌های شاق به هم تحمیل نکنید و یکدیگر را از کارهایی منحرف نکنید که برای‌تان ضروری است.





معنای تحت اللفظی «حائل» چیزی است که از تماس میان دو چیز و آسیب زدن‌شان به یکدیگر جلوگیری می‌کند. برای مثال، «منطقه حائل» که پیرامون منطقه‌ی زیست محیطی حفاظت شده قرار دارد، زمینی است برای ایجاد فضایی اضافه میان آن منطقه و هرگونه تهدید بالقوه‌ای که شاید در آن نفوذ کند. به همین ترتیب می‌توانیم اصطکاک اجرای کارهای ضروری را در زندگی و کارمان به راحتی با ایجاد حائل کاهش دهیم. فرغ‌گرایان همیشه سناریوی بهترین حالت را در نظر می‌گیرند و می‌خواهند کار را به زور در آخرین دقیقه انجام دهند. اما اصل‌گرایان برای رویدادهای غیر منتظره حائلی ایجاد می‌کنند و آماده‌سازی زود هنگام و حداکثری را در پیش می‌گیرند. بنابراین اگر اتفاقی رخ دهد دستشان باز است. در اینجا، چند نکته را مطرح می‌کنم تا با استفاده از آن‌ها، کار و سلامت روانی‌تان را از ویراژ دادن و منحرف شدن از جاده در امان نگه دارید.

۱) از آماده سازی زودتر از موعد استفاده کنید.

چرا بعضی از شرکت‌ها در شرایط دشوار و بسیار حاد شکوفا می‌شوند و بعضی دیگر نه. پس از تحقیق روی ۲۰۴۰۰ شرکت، نتیجه گرفتند که شرکت‌هایی که از نظر اجرایی موفق‌تر بودند از همتایان کمتر موفق‌شان آینده را بهتر پیش‌بینی نکرده بودند. بلکه این شرکت‌ها می‌دانستند که نمی‌توانند غیرمنتظره‌ها را پیش‌بینی کنند، بنابراین بهتر آماده شده بودند.

۲) به برآورد زمانی‌تان ۵۰ درصد اضافه کنید

از میان دلایل متعددی که برای کمتر برآورد کردن زمان انجام کارها ذکر شده است، معتقدم فشار اجتماعی جالب‌ترین‌شان است. در یک پژوهش معلوم شد اگر مردم به شکل ناشناس مدت انجام کاری را برآورد کنند، دیگر به‌دلیل دژانگاری برنامه‌ریزی، احساس گناه نمی‌کنند. این واقعیت به این معنی است که اغلب در عمل می‌دانیم نمی‌توانیم کاری را در چارچوب زمانی تعیین شده انجام دهیم، ولی نمی‌خواهیم این را به دیگران اعتراف کنیم. برای اینکه از خودمان در برابر این وضعیت محافظت کنیم یک روش اضافه کردن ۵۰ درصد به میزان زمانی است که برای انجام کار یا پروژه برآورد کرده‌ایم.

۳) برنامه‌ریزی سناریو را اجرا کنید.



بنابراین توصیه می‌شود کار را با پرسیدن ۵ سؤال آغاز کنید.

? با چه ریسک‌هایی مواجهیم و در چه حوزه‌هایی؟

? سناریوی بدترین حالت کدام است؟

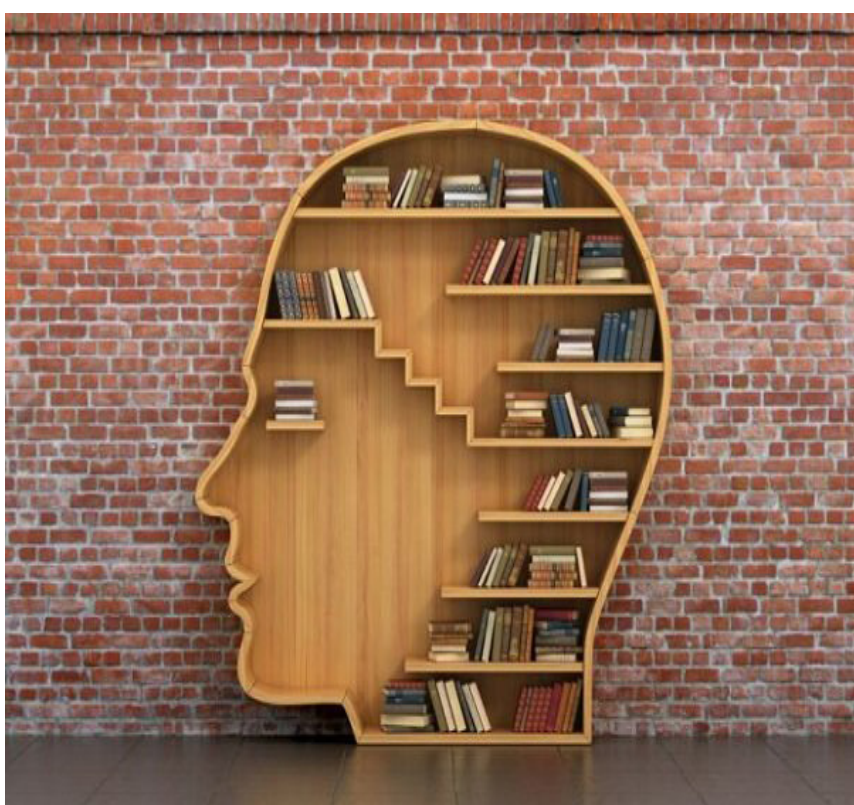
? پیامدهای اجتماعی این سناریو کدام است؟

? تاثیر مالی این سناریو چیست؟

? و بهترین سرمایه گذاری برای کاهش ریسک‌ها و تقویت انعطاف‌پذیری

مالی و اجتماعی کدام است؟

اصل‌گرایان این واقعیت را می‌پذیرند که هرگز نمی‌توانیم هر سناریو یا رویدادی را به‌طور کامل پیش‌بینی کنیم یا برایش آماده شویم؛ آینده واقعاً قابل پیش‌بینی نیست. در عوض برای کاهش اصطکاک ناشی از رویدادهای غیر منتظره، حایل‌هایی اضافه می‌کنند.



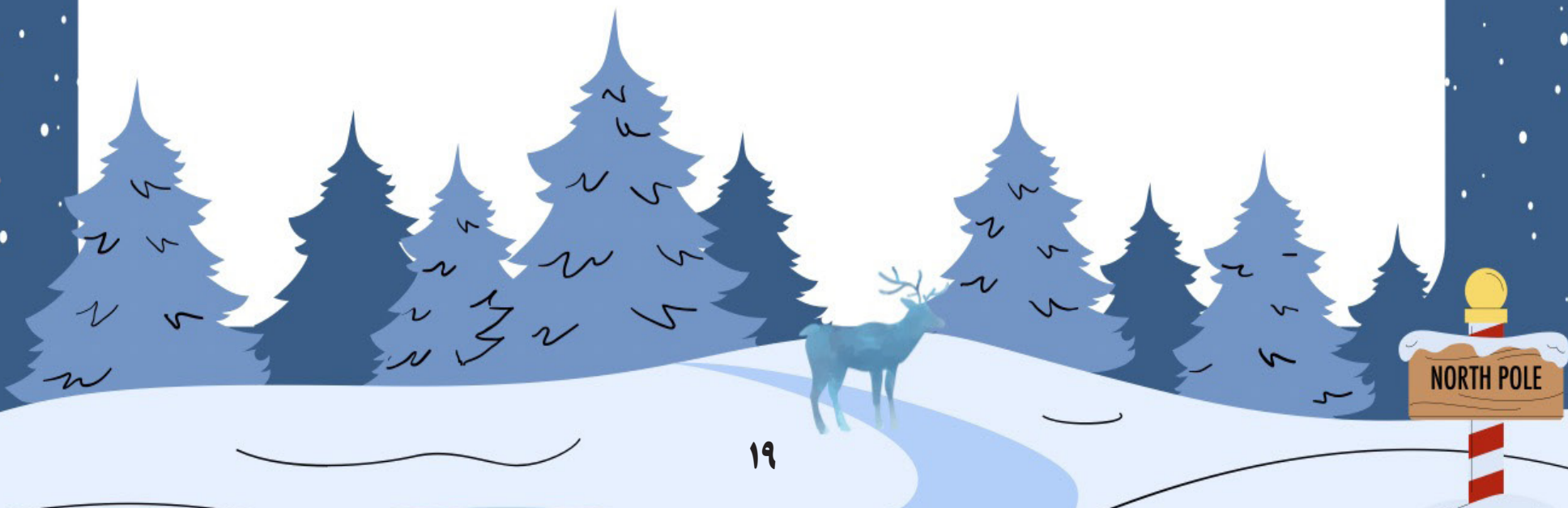
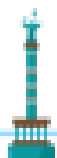
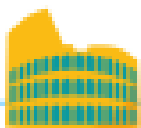
“AIRPORT CODES” TABLE (NO. 12)



Airport Codes

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

DEL	RUL	MAD	CGK
LHR	IST	ORD	HND
CAN	JFK	HKG	AMS
ATL	DXB	BKK	ICN
SIN	PHX	FRA	LAX



گزارش تصویری

از برگزاری ۶۶ امین کارگاه آموزشی با عنوان
"سامانه‌های ناوبری الحاقی و کاربرد آن‌ها در هوانوردی"

