

چهل و سومین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

فروردین 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

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

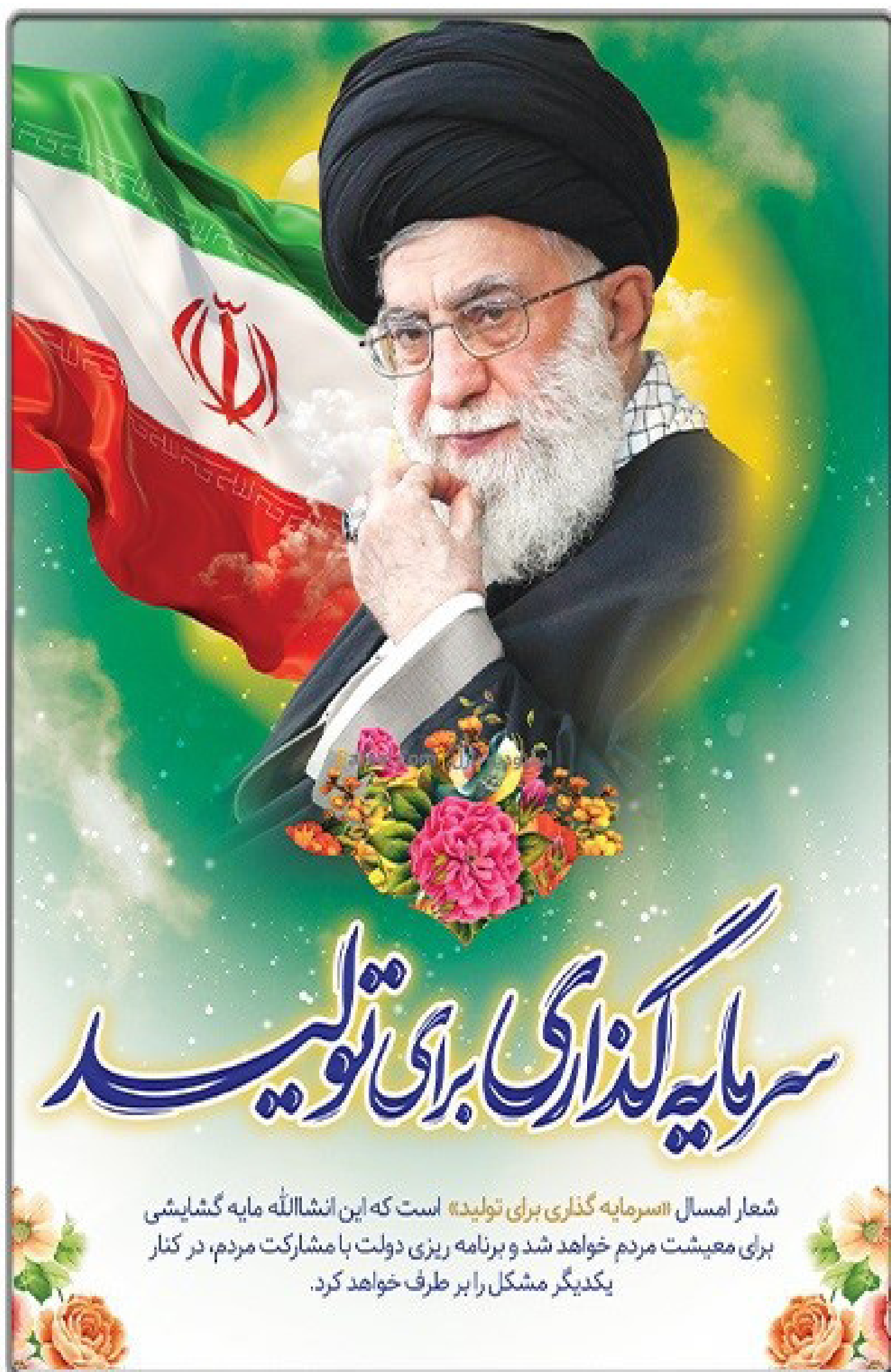
عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فهرست مطالب

- ۱..... شعار سال ۱۴۰۴
- ۲..... تشکر و قدردانی راهبر فرودگاه مهرآباد از دست‌اندرکاران سفرهای نوروزی مهرآباد
- ۳..... شکست رکورد پروازی ۵ ساله مهرآباد در ۱۶ امین روز سال ۱۴۰۴
- ۴..... روز بزرگداشت عالیجناب سعدی شیرازی
- ۵..... پیش‌بینی‌های صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲۵
- ۶..... ترازوی رنج و معنا چگونه عمل می‌کند؟
- ۷..... سامانه ناوبری فرودگاهی
- ۸..... گفتگو با آقای غلامرضا نوده فراهانی
- ۹..... طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه
- ۱۰..... واکسن آبله میمون
- ۱۱..... هواپیمای Hughes H-۴ Hercules
- ۱۲..... بخش پایانی کتاب اصل‌گرایی
- ۱۴..... جدول شماره ۱۴
- ۱۵..... گزارش تصویری از “هفتاد و یکمین کارگاه آموزشی در فرودگاه مهرآباد”
- ۱۶..... گزارش تصویری از “سفره‌های هفت‌سین در فرودگاه مهرآباد”

شعار سال ۱۴۰۴



شعار امسال «سرمایه گذاری برای تولید» است که این انشاالله مایه گشایشی
برای معیشت مردم خواهد شد و برنامه ریزی دولت با مشارکت مردم، در کنار
یکدیگر مشکل را بر طرف خواهد کرد.

تشکر و قدردانی راهبر فرودگاه بین‌المللی مهرآباد از تمامی دست‌اندرکاران سفرهای نوروزی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



ابراهیم مرادی، عضو هیات مدیره و راهبر فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در پیامی به پاسداشت ۲۳ روز تلاش کم‌بدیل، از زحمات تمام همکاران خود در حوزه‌های عملیات هوانوردی (مراقبت پرواز، الکترونیک هواپیمایی، مخابرات هوانوردی، آتش‌نشانی و هدایت زمینی)، عملیات فرودگاهی (برق، تاسیسات، ساختمان، تسمه نقاله و پله برقی)، تسهیلات (مدیران ترمینال‌ها، اطلاعات پرواز، مرکز ۱۹۹، پرسنل هماهنگی و اعلان پرواز و آمار)، معاونین محترم فرودگاه، کشیک‌های مدیریتی نظارتی، پرسنل حراست، روابط عمومی، تدارکات، لجستیک، امور مالی، اماکن، مدیریت ایمنی، خدمات، ماشین‌آلات، همکاران ارجمند سازمان هواپیمایی کشوری، پرسنل محترم حوزه‌های امنیتی، من‌جمله همکاران سپاه حفاظت مهرآباد، همکاران پلیس فرودگاه مهرآباد، همکاران واجا، همکاران بسیج، پرسنل و قضات محترم دادسرای انقلاب اسلامی - شعبه ۳۰، فرماندهان و پرسنل محترم پایگاه یکم شکاری نهاجا، تشریفات ارتش، مسولین محترم و کارکنان پايون‌های جمهوری و دولت، کارکنان و مدیران محترم شرکت‌های محترم هندلینگ (ایران‌ایر، سامان، همراه کوشا کیش)، روسای محترم ایستگاه‌های شرکت‌های هواپیمایی و کارکنان ایشان، مدیران، مسولین و کارکنان بخش‌های خصوصی فعال در مهرآباد تشکر و قدردانی نمود.

وی افزود: از تک‌تک شما بلند همتان که خدمت به مردم شریف و عزیز ایران اسلامی را بر گذران تعطیلات نوروز در کنار خانواده معزز و محترمتان ترجیح دادید و همچنین تک‌تک اعضای خانواده شما بزرگواران که نبودتان را به چهره نیاوردند، سپاسگزارم. قطعاً این خدمت بی‌منت و این تلاش کم‌بدیل هم نزد پروردگار متعال ماجور و محفوظ خواهد بود.

با آرزوی سالی سرشار از آرامش و شادی برای تک‌تک شما بزرگواران

شکست رکورد پروازی ۵ ساله مهرآباد در ۱۶ امین روز سال ۱۴۰۴ ۴۲۱ پرواز در یک روز...



ابراهیم مرادی، عضو هیات مدیره و راهبر فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، اعلام کرد که در روز شنبه، ۱۶ فروردین‌ماه، ۴۲۱ نشست و برخاست در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد ثبت شده است که از این تعداد ۳۹۳ پرواز مسافری بوده است و این رکورد پرواز برای اولین بار پس از دوران شیوع کرونا (از سال ۱۳۹۸) تا کنون حاصل شده است.

وی افزود: “در تاریخ ۱۶ فروردین‌ماه، با هدایت همزمان پروازهای فرودگاه مهرآباد و فرودگاه امام خمینی (ره)، توسط همکاران پرتلاش واحد تقرب مراقبت پرواز، این فرودگاه جمعاً ۵۵۷ پرواز به‌صورت ایمن به فرودگاه‌های امام خمینی (ره)، مهرآباد یا مقاصد پروازی خود هدایت شده‌اند.”

روز بزرگداشت عالیجناب سعدی شیرازی

✍ شرح زندگی نامه سعدی

شیخ مصلحالدین سعدی شیرازی بپتردید بزرگترین شاعری است که بعد از فردوسی آسمان ادب فارسی را با نور خیره کننده اش روشن ساخت و آن روشنی با چنان تلالویی همراه بود که هنوز پس از گذشت هفت قرن تمام از تاثیر آن کاسته نشده است و این اثر تا پارسی برجاست همچنان برقرار خواهد ماند.

تاریخ ولادت سعدی به قرینه‌ی سخن او در گلستان در حدود سال ۶۰۶ هجری است.

سعدی در شیراز در میان خاندانی که از عالمان دین بودند ولادت یافت. دولت‌شاه می‌نویسد که: «گویند پدر شیخ ملازم اتابک بوده» یعنی اتابک سعدبن زنگی، و البته قبول چنین قولی با اشتغال پدر سعدی به علوم شرعیه منافات ندارد. سعدی از دوران کودکی تحت تربیت پدر قرار گرفت و از هدایت و نصیحت او برخوردار گشت؛ ولی در کودکی یتیم شد و ظاهراً در حضان تربیت نیای مادری خود که بنابر بعضی اقوال مسعود بن مصلح‌الفارسی پدر قطب‌الدین شیرازی بوده، قرار گرفت و مقدمات علوم ادبی و شرعی را در شیراز آموخت و سپس برای اتمام تحصیلات به بغداد رفت. این سفر که مقدمه‌ی سفرهای طولانی دیگر سعدی بود، گویا در حدود سال ۶۲۰ هجری اتفاق افتاده است.

سعدی بعد از این تاریخ تا مدتی در بغداد به سر برد و در مدرسه‌ی معروف نظامیه‌ی آن شهر به ادامه تحصیل پرداخت. چند سالی را که سعدی در بغداد گذراند باید به دوران تحصیل و کسب فیض از بزرگ‌ترین مدرسان و مشایخ عهد، تقسیم کرد و گویا بعد از طی این مراحل بود که سفرهای طولانی خود را در حجاز و شام و لبنان و روم آغاز کرد و بنا به گفتار خود در اقصای عالم گشت و با هر کسی ایام را به سر برد و به هر گوشه‌ای تمتعی یافت و از هر خرمنی خوشه‌ای برداشت.

سفری که سعدی در حدود سال ۶۲۰ آغاز کرده بود مقارن سال ۶۵۵ با بازگشت به شیراز پایان یافت. وفات سعدی را در مآخذ گوناگون به سال‌های ۶۹۰ - ۶۹۱ - ۶۹۴ و ۶۹۵ نوشته‌اند.

نکته مهمی که درباره سعدی قابل ذکر است، شهرت بسیاری است که در حیات خویش حاصل کرد و پیداست که این موضوع در تاریخ ادبیات فارسی تا قرن هفتم هجری تازگی نداشت.

آثار سعدی به دو دسته‌ی آثار منظوم و آثار منثور تقسیم می‌شود. آثار منثور وی خاصه شاهکارش گلستان، دارای هشت باب است ولی در رأس آثار منظوم سعدی یکی از شاهکارهای بلا منازع شعر فارسی قرار دارد که در نسخ کهن، کلیات **“سعدی نامه”** نامیده شده و بعدها به **“بوستان”** شهرت یافته است. این منظومه در اخلاق و تربیت و وعظ و تحقیق است در ده باب:

(۱) عدل (۲) احسان (۳) عشق (۴) تواضع (۵) رضا (۶) ذکر (۷) تربیت (۸) شکر (۹) توبه (۱۰) مناجات

آثار دیگر سعدی قصائد عربی است که حدود هفتصد بیت مشتمل بر معنای غنائی و مدح و نصیحت است و قصائد فارسی او که در موعظه و نصیحت و توحید و مدح پادشاهان و رجال دوره‌ی او می‌باشد.

این باد بهار بوستانست

دل می‌برد این خط نگارین

ای مرغ به دام دل گرفتار

شب‌ها من و شمع می‌گذازیم

گوشم همه روز از انتظارت

ور بانگ مؤذنی برآید

با آن همه دشمنی که کردی

با قوت بازوان عشقت

ببیزیاری دوستان دمساز

نالیدن دردناک سعدی

آتش بنی قلم درانداخت

یا بوی وصال دوستانست

گویی خط روی دلستانست

بازای که وقت آشیانست

اینست که سوز من نهانست

بر راه و نظر بر آستانست

گویم که درای کاروانست

بازای که دوستی همانست

سرپنجه صبر ناتوانست

تفریق میان جسم و جانست

بر دعوی دوستی بیان

وین خبر که می‌رود دخانست

پیش‌بینی‌های صنعت هوانوردی در سال ۲۰۲۵

م. احمدیان



این گزارش، وضعیت صنعت هوانوردی را در سال ۲۰۲۵ بررسی کرده و به روندهای کلیدی، چالش‌ها و فرصت‌های آینده می‌پردازد. مهم‌ترین نکات این گزارش شامل موارد زیر است:



✈️ تأمین مالی و سرمایه‌گذاری در صنعت هوانوردی

نرخ بهره و تورم نسبت به سال گذشته کاهش یافته و شرایط تأمین مالی بهبود یافته است. با خروج برخی بانک‌های اروپایی از بازار، سرمایه‌گذاران جدیدی مانند صندوق‌های خصوصی و سرمایه‌گذاری جایگزین وارد این حوزه شده‌اند. حجم معاملات تأمین مالی مبتنی بر دارایی (ABS) به ۴ میلیارد دلار رسید که هنوز ۶۰٪ کمتر از اوج ۲۰۱۹ است.

✈️ محیط‌زیست و پایداری

تولید سوخت پایدار هوانوردی (SAF) در سال ۲۰۲۴ دو برابر شد اما همچنان کمتر از ۰.۵٪ مصرف کلی سوخت خطوط هوایی را تأمین می‌کند. هزینه بالای SAF (تا ۱۰ برابر سوخت جت معمولی) مانع استفاده گسترده آن شده است. برای دستیابی به هدف NetZero تا ۲۰۵۰، نیاز به سرمایه‌گذاری ۱.۵ تریلیون دلاری در فناوری‌های سبز و سوخت‌های مصنوعی وجود دارد.

✈️ پیش‌بینی برای سال ۲۰۲۵

تحويل هواپیماهای جدید افزایش خواهد یافت، به‌ویژه از سوی بوئینگ. سفارش‌های جدید به دلیل کمبود ظرفیت تولید، در سطح سال ۲۰۲۴ باقی خواهد ماند. شرکت COMAC اولین فروش بین‌المللی مدل C۹۱۹ را در آسیا انجام خواهد داد. صنعت به استفاده از هوش مصنوعی و امنیت سایبری برای بهبود عملیات مالی و ایمنی روی خواهد آورد.

✈️ نقش هوش مصنوعی در صنعت هوانوردی

هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی می‌توانند در تحلیل داده‌های مالی، مدیریت ریسک، تنظیم قراردادهای و بهینه‌سازی عملکرد هواپیماها نقش کلیدی ایفا کنند. استفاده از AI برای اتوماسیون فرآیندهای مالی، ارزیابی اعتبار مشتریان و بهینه‌سازی هزینه‌ها در حال افزایش است.

✈️ امنیت سایبری در صنعت هوانوردی

حملات سایبری، به‌ویژه باج‌افزارها، تهدیدی جدی برای صنعت مالی هوانوردی هستند. شرکت‌ها باید بر امنیت هویت کاربران، مدیریت ریسک شخص ثالث، معماری Zero Trust و ایمن‌سازی راهکارهای مبتنی بر هوش مصنوعی تمرکز دارند.

✈️ وضعیت کلی صنعت هوانوردی

صنعت هوانوردی تجاری یک بازار ۱.۵ تریلیون دلاری است که شامل خطوط هوایی، تولیدکنندگان هواپیما، تأمین‌کنندگان قطعات، فرودگاه‌ها و شرکت‌های نگهداری می‌شود. پس از بحران کووید-۱۹، تقاضا برای سفر هوایی سریع‌تر از پیش‌بینی‌ها بهبود یافت، اما مشکلات زنجیره تأمین و کمبود قطعات همچنان تأثیرگذار است. چالش‌های محیط‌زیستی، افزایش سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پایدار و سوخت‌های زیستی را ضروری کرده است.

✈️ وضعیت خطوط هوایی

در سال ۲۰۲۴، تقاضای مسافران به سطح ۲۰۱۹ بازگشت، اما برخی مناطق مانند آسیا و اروپا هنوز با محدودیت‌هایی روبه‌رو هستند. افزایش هزینه‌های عملیاتی و کمبود هواپیماهای جدید، شرکت‌های هواپیمایی را مجبور به استفاده طولانی‌تر از ناوگان قدیمی کرده است. سود خالص خطوط هوایی ۱۰٪ کاهش یافت و به ۳۱.۵ میلیارد دلار رسید، که کمتر از هزینه سرمایه‌گذاری آن‌ها است.

✈️ وضعیت شرکت‌های لیزینگ هواپیما

به دلیل کمبود هواپیماهای جدید، تقاضا برای اجاره هواپیما افزایش یافته و نرخ اجاره بالا رفته است. شرکت‌های لیزینگ، تقریباً تمام هواپیماهای در دسترس خود را اجاره داده‌اند و سفارش‌های جدید آن‌ها تا سال ۲۰۲۷ تقریباً تکمیل شده است. ارزش بازار هواپیماهای دست دوم، به‌ویژه هواپیماهای باریک‌پیکر (Narrow-Body)، افزایش یافته است.

✈️ وضعیت تولیدکنندگان هواپیما (OEMs)

در سال ۲۰۲۴، تولیدکنندگان بزرگ مانند ایرباس و بوئینگ بیش از ۴,۵۰۰ هواپیمای برنامه‌ریزی‌شده را تحويل ندادند که منجر به کمبود ظرفیت در بازار شد. بوئینگ با مشکلات جدی در کیفیت و تأخیر در تحويل مواجه شد، درحالی‌که ایرباس نیز هدف تولید خود را محقق نکرد. شرکت چینی COMAC در حال افزایش تولید مدل C۹۱۹ است اما هنوز سهم کوچکی از بازار جهانی دارد.

«ترازوی رنج و معنا» چگونه عمل می‌کند؟

”رنج“ بخش جدایی‌ناپذیر زندگی انسان‌هاست. در این باره نکات زیر را در زندگی‌تان لحاظ کنیم تا زندگی بهتری داشته باشیم:

۱) یادمان نرود که زندگی هیچ انسانی، عاری از رنج نیست؛ تاکید می‌کنم هیچ انسانی. به لحاظ روان‌شناسی، عمومیت رنج، تحمل آن را آسان‌تر می‌کند.

یک مثال ساده: اگر هواپیمایی سقوط کند و تنها قربانی آن یکی از اعضای خانواده ما باشد، درد بیشتری را تحمل خواهیم کرد ولی اگر همه ۱۰۰ سرنشین آن کشته شوند، کمتر درد خواهیم کشید. حالا اگر به این باور برسیم که "رنج" همزاد بشر است و همه ما دچار درد، رنج و مشکل هستیم و فقط نوع رنج‌هایمان با هم متفاوت است، راحت‌تر می‌توانیم با چالش‌های زندگی‌مان کنار بیاییم. پس همیشه یادمان باشد که ما تنها کسی نیستیم که رنج و مشکل داریم.

۲) بپذیریم که رنج از بین نمی‌رود بلکه از شکلی به شکلی دیگر در می‌آید.

یک مثال ساده: مشکل دانش‌آموز، امتحان است، از امتحان که عبور می‌کند، کنکور برایش دغدغه است و فکر می‌کند اگر از کنکور قبول شود، خوشبخت‌ترین انسان است، بعد از آن پاس کردن واحدها و گرفتن لیسانس می‌شود رنج مستمر او به هوای این که فارغ‌التحصیلی، او را سعادتمند می‌کند و سپس درد اشتغال، رنج کار و دستمزد و انتظار برای بازنشستگی و ...

خودمان را در نظر بگیریم؛ مدام از رنجی به دردی دیگر منتقل شده‌ایم و این روند، همچنان ادامه دارد. همه همین گونه‌اند ولو این که بروز ندهند. حتی ممکن است، کسی رنجی داشته باشد که از نظر شما رنج نیست ولی برای او بسیار دردناک است. وقتی بپذیریم که رنج، بخشی دائمی از زندگی ماست و همیشه رنج و نگرانی - بزرگ یا کوچک - در زندگی وجود دارد، کنار آمدن با آن راحت‌تر می‌شود. در این باور، رنج، چیزی زائد و تحمیلی نیست، بلکه یک همراه همیشگی است که باید آن را پذیرفت و همراهش زندگی کرد. البته معنای این گزاره، تلاش برای از بین بردن رنج‌ها و مشکلات نیست. ما همیشه در حال مبارزه با مشکلات هستیم و باید هم این کار را بکنیم ولی بدانیم که مشکلات و رنج‌های بعدی در راه‌اند.

۳) اما مهم‌تر از دو نکته بالا، اصل مطلب این است که برای همراهی بهتر با رنج، بهترین و کارآمدترین راه، دادن "معنا" به آن است.

در مواجهه با رنج، اگر به خود رنج بپردازیم، رنج‌مان مضاعف می‌شود. اما اگر فراتر از رنج برویم و معنایی به آن بدهیم، راحت‌تر می‌توانیم با آن زندگی کنیم. چند مثال ساده: پدر و مادری درگیر رنج بزرگ کردن فرزند بیمار خود هستند، فراتر از رنج بیماری به این بیندیشند که در حال نجات زندگی یک انسان و تربیت یک عضو مفید برای جامعه هستند. کسی که در راه از دفاع از آرمان و وطن‌اش به اسارت رفته به جای درگیری ذهنی با اصل اسارت، به آن معنا دهد که دارد در راه آرمان و وطن مقاومت می‌کند. کسی به رنج بی‌پولی‌اش این معنا را بدهد که نمی‌خواهد شرافت انسانی‌اش را درگیر کسب مال ناحق کند. دانشجویی درد غربت و سختی تحصیل را این گونه معنا کند که فردایی روشن در انتظارش هست. روزنامه‌نگاری سختی‌ها و فشارهایی که به او وارد می‌شود را این گونه معنا ببخشد که من دارم برای افزایش آگاهی مردم کشورم تلاش می‌کنم و...

یک بار شنیدم که یک قاضی، روزنامه‌نگاری را محکوم کرده بوده بود به رونویسی از یک کتاب قطور. برای آن روزنامه‌نگار رونویسی از کتابی که دوستش نداشت، طاقت‌فرسا بود. پیشنهادی که دادم این بود: این رونویسی را تبدیل کن به تمرین خوش خطی. یعنی این معنا را به کارت بده که داری تمرین خط می‌کنی نه این که در حال اجرای حکم دادگاه هستی. در این صورت راحت‌تر با آن کنار می‌آیی و در آخر نیز بهره‌ای می‌بری.

روان‌شناسان می‌گویند معنا بخشی به رنج‌ها، به‌طور فوق‌العاده‌ای کارآمدی و رضایت‌مندی انسان‌ها از زندگی را افزایش می‌دهد. یکی از کارکردهای ادیان نیز همین است. ادیان می‌کوشند برای هر اتفاقی در زندگی پیروان‌شان، معنایی تعریف کنند. مثلاً اگر فرزند کسی از دنیا برود، دین به او می‌گوید که فرزندت امانت خدا بود که به او پس دادی و الان در معرض آزمایش الهی هستی و اجر خواهی داشت. کسی که به چنین گزاره‌ای باور داشته باشد، راحت‌تر می‌توان با فقدان فرزندش کنار بیاید تا کسی که فقط به مرگ فرزندش - بی‌هیچ معنایی - می‌اندیشد.

بنابراین، فارغ از هرگونه ایدئولوژی و باوری که داریم، بهتر است هر رنجی که بر ما وارد می‌شود را معنادار کنیم. نکته اساسی این است که هر اندازه بتوانیم معنایی (البته که معنای واقعی) که تعریف می‌کنیم "بزرگ‌تر از رنج‌مان" باشد، بهتر زندگی می‌کنیم.

یک ترازو را در نظر بگیرید که در یک کفه آن، رنج و مشکل‌تان قرار دارد و در کفه دیگر، معنایی که به آن داده‌اید. اگر رنج‌تان بزرگ‌تر از معنایتان باشد، عذاب بیشتری می‌کشید و آن را تحمل می‌کنید ولی اگر کفه معنا سنگین‌تر باشد، درد کمتری دارید و به‌جای تحمل رنج، با آن همراهی می‌کنید. بدیهی است که انسان عاقل بین "عذاب و تحمل" و "درد کمتر و همراهی"، دومی را می‌پذیرد چرا که حاصل اولی، فرسودگی تدریجی است و نتیجه دومی، پختگی و تعالی مستمر.

زندگی انسان‌های بزرگ و تاریخ‌ساز نیز همواره آکنده بود از رنج‌های پرمعنا. اگر گاندی و ماندلا در هند و آفریقای جنوبی، معنایی برای رنج‌ها و زندان‌های خود نداشتند، آیا می‌توانستند آن حجم انبوه درد را تحمل کنند، کشورشان را نجات دهند و اینک نامی بزرگ در تاریخ داشته باشند؟

پس ← از رنج فرار نکنید که نمی‌توانید، بدان معنا دهید که می‌توانید. این، مدیریت رنج است در "سیاره رنج".



سامانه ناوبری فرودگاهی



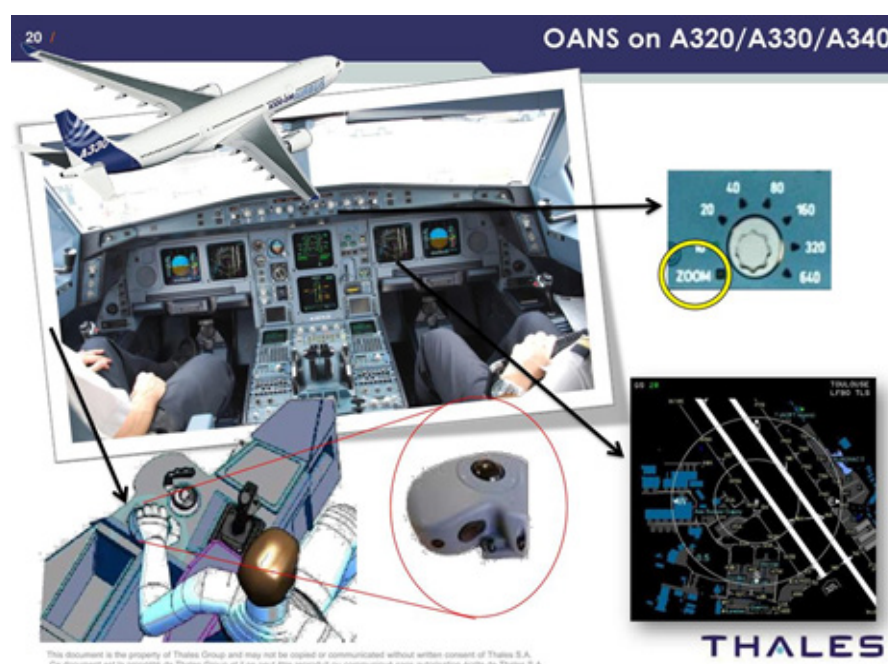
م.جلالی

سامانه ناوبری فرودگاهی یک فناوری و ویژگی جدید در حوزه ناوبری هواپیماهای مدرنی نظیر ایرباس A۳۵۰، بوئینگ ۷۸۷ و ... به حساب می‌آید که به خلبانان کمک می‌کند تا به هنگام حرکت بر روی سطح فرودگاه، آگاهی بیشتری از مسیرهای تاکسی، باندهای پروازی، پارکینگ‌ها و ... داشته باشند. در واقع OANS یک ویژگی جدید است که در مواقعی نظیر خزش یا همان تاکسی کردن هواپیما می‌تواند به صلاحدید و انتخاب خلبان به نمایشگر چند منظوره و الکترونیکی قرار گرفته در روبروی خلبان افزوده شود. با انتخاب OANS، نمایشگر ناوبری (ND) درون کابین خلبان، نقشه فرودگاه را مطابق چارت فرودگاهی منتشر شده نمایش می‌دهد.

از اینرو تمامی مسیرهای تاکسی، پارکینگ‌ها، باندهای فرود و ... نمایش داده می‌شوند.

لازم به ذکر است که در زمان فعال کردن این ویژگی بر روی نمایشگر ناوبری، خلبان قادر است تا از خطاهای خطرناکی که به هنگام حرکت هواپیما بر روی سطح محوطه فرودگاهی ممکن است به وجود آید، جلوگیری می‌نماید. حتی در صورتی که مسیری از فرودگاه یا حتی یکی از باندهای فرودگاه در اثر فرود اضطراری یک هواپیما مسدود گشته باشد، خلبان به واسطه این ویژگی آگاه می‌گردد. همچنین این ویژگی باعث عدم نیاز به استفاده از چارت‌ها و نقشه‌های فرودگاهی کاغذی قدیمی یا حتی استفاده از نرم‌افزارهای جانبی نظیر jepp fd شده که پیش از این خلبانان استفاده می‌کردند. از اینرو، این قابلیت، باعث کاهش تاخیرهای ناشی از تاکسی کردن و حرکت هواپیماها بر روی سطح محوطه فرودگاهی گردیده است.

لازم به ذکر است که OANS یک نقشه زنده است. یعنی با فعال شدن این قابلیت، علاوه بر نمایش نقشه فرودگاهی که هواپیما در آن قرار دارد. موقعیت هواپیما را نیز در نقشه نمایش داده و همچنین هرگونه حرکت و جابجایی هواپیما بر روی سطح فرودگاه را همراهی می‌نماید.



گفتگو با آقای غلامرضا نوده فراهانی معاون تسهیلات فرودگاهی مهرآباد



عرض تبریک به مناسبت سال نو و با آرزوی بهروزی برای جنابعالی و همکاران محترم

? از نقطه نظر آماری معاونت تسهیلات مهرآباد در نوروز ۱۴۰۴ در خصوص وظایف محوله چه اقداماتی داشته است؟

از تاریخ ۲۳ اسفند ۱۴۰۳ تا روز ۱۷ فروردین ۱۴۰۴، نزدیک به ۱ میلیون و ۶ هزار و ۵۶۰ مسافر توسط ۸ هزار و ۳۸۸ پرواز جابه‌جا شده‌اند. سه شهر مشهد با ۷۴۸ پرواز، کیش با ۶۵۵ و شیراز با ۳۳۱ پرواز، به‌عنوان مقاصد اصلی سفرها از مبدا مهرآباد شناخته شده‌اند.

گفتنی است شرکت‌های هواپیمایی آتا، ماهان و کیش‌ایر به ترتیب با ۵۶۰، ۳۹۲ و ۳۱۴ سورتی پرواز خروجی رتبه اول تا سوم بیشترین پروازهای خروجی از مهرآباد را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین بر اساس آمار استخراجی از واحد آمار فرودگاه مهرآباد، هواپیمایی ماهان در این بازه زمانی، کم‌تأخیرترین شرکت هواپیمایی خدمات‌دهنده نوروزی بوده است.

این معاونت و اداره‌های امور ترمینال‌ها، اداره هماهنگی پروازها، اداره خدمات و واحد ایربریج، به‌طور کامل و توان عملیاتی ۱۰۰ درصدی در خدمت هموطنان عزیز بودند.

? آیا در خصوص استفاده از فناوری‌های نوین در ترمینال‌ها برنامه‌ای دارید؟

(۱) استقرار دستگاه‌های دوپال باکس در ترمینال‌ها به‌منظور استراحت کوتاه‌مدت مسافران قبل از پرواز

(۲) استقرار دستگاه باریستای رباتیک هوشمند

(۳) استقرار پاورباکس (دستگاه شارژ موبایل هوشمند)

(۴) افزایش دستگاه‌های Self check in

(۵) استقرار دستگاه وندینگ (پد بهداشتی)

(۶) Safe Box

? آیا برنامه‌ریزی جهت ارتقاء دانش مدیران و کارشناسان ترمینال‌های فرودگاهی در سال جدید وجود دارد؟

در این خصوص اقداماتی در حال بررسی است که ان‌شاءالله بتوانیم پس از نیازسنجی لازم، آموزش‌های تخصصی مرتبط با مسئولیت شغلی برای مدیران محترم و کارشناسان به‌جهت بهبود هرم آموزش تخصصی آن‌ها داشته باشیم.

*تقاضا دارم اگر پیشنهادی در سال جدید جهت برنامه‌ریزی بهتر به‌منظور ارتقا خدمات به مسافران و مراجعان وجود دارد، اعلام بفرمایید.

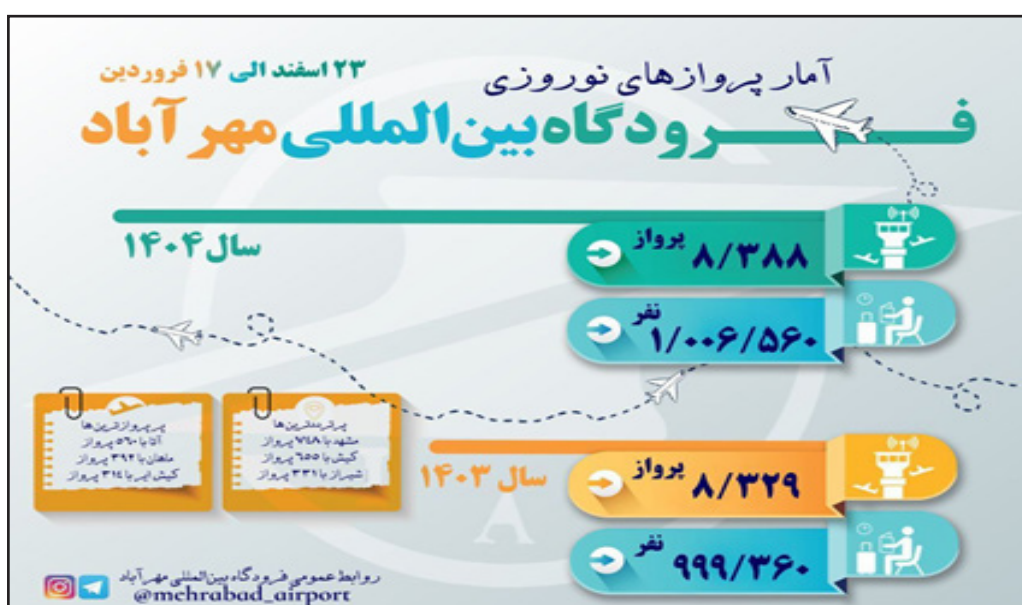
(۱) پیگیری در خصوص DCS مشترک

(۲) پخش کلیپ راهنمای مسافر (مدت کانتر، خدمات ویژه، بسته شدن گیت)

(۳) بهسازی سقف، کف، ستون‌های ترمینال ۲ و ترانزیت ۴

(۴) بهسازی سرویس‌های بهداشتی ترمینال‌ها

در پایان ضمن تشکر و قدردانی از جناب آقای دکتر مرادی، مدیرکل محترم فرودگاه بین‌المللی مهرآباد بابت رهنمون و حمایت‌های بی‌دریغ، من و همکارانم در حوزه تسهیلات تمام تلاشمان بر این است که بتوانیم بیش از پیش خدمات مطلوب‌تر و با کیفیت‌تر در سال جدید به مسافران ارائه دهیم.



طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه

.....

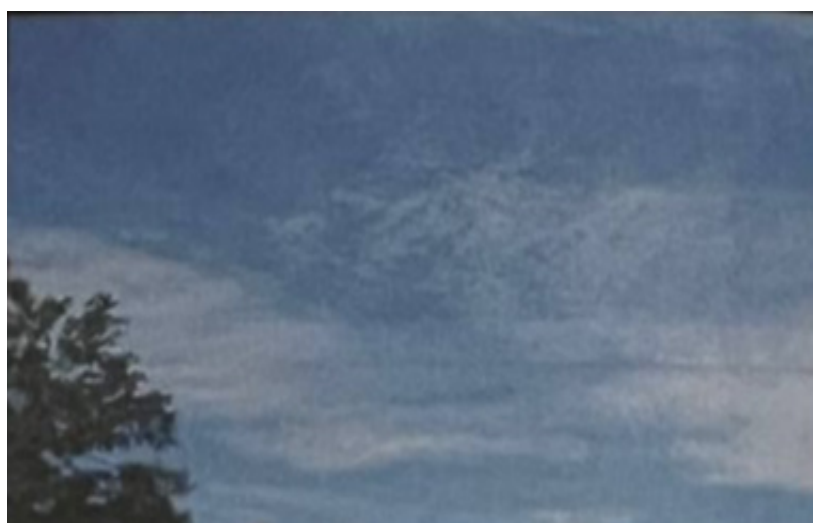
غ. فتاح



✍ ابر میانی فراز پوشنی As

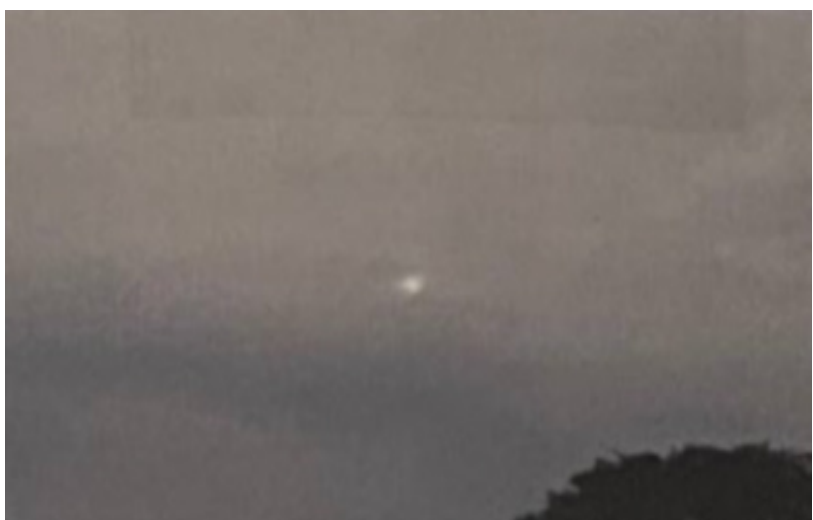
ابر پرسا کومه‌ای

بیشتر بخش‌های این ابر نیمه شفاف است به گونه‌ای که خورشید یا ماه کم و بیش از میان آن قابل مشاهده است. فراز پوشنی نازک معمولاً از ضخیم شدن پرساپوشنی ایجاد می‌شود. این بدین معنا است که خلاف غالب ابرها که ضمن رشد ارتفاع آن‌ها افزایش می‌یابد، ابر فراز پوشنی و البته با راپوشنی با کاهش ارتفاع رشد می‌کند ابر فراز پوشنی متمایل به خاکستری یا آبی است و هرگز به رنگ سفید دیده نمی‌شود.



✍ ابر میانی فراز کومه‌ای -Ac

فراز کومه‌ای در بیشتر قسمت‌ها نیمه شفاف است و خورشید و ماه از پشت آن دیده می‌شود. این ابر از پرساکومه‌ای تیره‌تر و از پوشن کومه‌ای روشن‌تر است. بخش‌های مختلف ابر در یک ارتفاع قرار دارند و به آرامی تغییر می‌کند. ابر فراز پوشنی نیمه شفاف معمولاً پدیده کرونا ایجاد می‌کند و گاهی تمام آسمان را می‌پوشاند.



ابر فراز کومه‌ای

این ابرها غالباً از قطرات آب ابر سرد و بلورهای یخ هستند. تلاطم و یخ‌زدگی ملایم تا متوسط نیز در آن‌ها دیده می‌شود. بارش از این ابر ملایم است و غالباً در جلوی جبهه‌ی سرد دیده می‌شود و بیشتر در حضور این ابر در صبح‌های گرم و مرطوب تابستان نشانه توفان تندری در بعدازظهر است. گونه‌ای دیگر از ابر فراز کومه‌ها به شکل بادام یا عدسی است که در یک یا چند لایه ظاهر می‌شود و تکه‌های آن به‌طور پیوسته در حال تغییر هستند و به علت حرکت امواج در جو ایجاد شده و در مناطق کوهستانی و مرتفع دیده می‌شوند. این ابرها معمولاً ساکن بوده یا حرکت بسیار کندی دارند. شکل این ابرها کاملاً مشخص است و طرح خاصی به جز عدسی ندارند.





● سازمان بهداشت جهانی، اولین واکسن آبله میمون برای کودکان را تایید کرد ●

پیش از این نیز واکسن دیگری برای آبله میمون با «خطرات احتمالی» برای کودکان و نوزادان تایید شده بود. سازمان بهداشت جهانی (WHO) دومین واکسن برای بیماری عفونی واگیردار «آبله میمون» (mpox) را تایید کرد. نکته قابل توجه این که این اولین واکسن تایید شده آبله میمون برای کودکان محسوب می شود که در شرایط اضطراری می توان آن را تزریق کرد.

به گزارش یورونیوز، WHO تزریق این واکسن را به صورت تک دوز برای افراد بالای یک سال توصیه کرده است و در بیانیه خود می گوید: «انتظار می رود این تصمیم دسترسی به موقع و افزایش یافته به واکسن ها را در جوامعی که شیوع بیماری آبله میمون در آن ها در حال افزایش است، ساده کند».

موسسه خیریه Save the Children هفته گذشته اعلام کرده بود که موارد ابتلا به mpox در بین کودکان جمهوری دموکراتیک کنگو (DRC) بیش از ۱۳۰ درصد افزایش یافته است. این کشور بیشترین تعداد موارد ابتلا به این ویروس را دارد. در ماه های گذشته نیز واکس ساخته شده توسط شرکت دانمارکی Bavarian Nordic تایید شده بود. اما درباره تزریق این واکس به نوزادان کودکان و نوجوانان گفته شده بود که فقط در شرایطی باید انجام شود که «مزیت های آن بیشتر از خطرات بالقوه واکسیناسیون» باشد که این امر به نوعی خطر احتمالی آن برای کودکان را نشان می دهد.

طبق آخرین گزارش مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری های آفریقا (Africa CDC) طی سال جاری تاکنون بیش از ۵۳ هزار مورد ابتلا به آبله میمون در ۱۹ کشور آفریقایی و ۱۱۰۰ مورد مرگ و میر ناشی از آن گزارش شده است.

از جمله علائم این بیماری می توان به تب، خستگی و ظاهر شدن جوش های پوستی دردناک اشاره کرد. آبله میمون از طریق تماس نزدیک پوست به پوست با فرد آلوده انتقال پیدا می کند. همچنین از طریق تماس با اشیایی که پس از استفاده توسط فرد مبتلا ضد عفونی نشده اند نیز قابل انتقال است.



هواپیمای Hughes H-4 Hercules



ش. ناصح

یک هواپیمای استراتژیک قایق پرنده بود که توسط شرکت هواپیمایی هیوز ساخته و تولید شد. این هواپیما با هدف ترابری هوایی برای خدمت در دوران جنگ جهانی دوم درمسیر تولید قرار گرفت اما روند تکمیل آن طولانی شد و توفیق حضور در جنگ را نیافت. این هواپیما فقط یک پرواز کوتاه در دوم نوامبر ۱۹۴۷ انجام داد و پروژه هرگز فراتر از تک نمونه تولیدی نرفت. بابت کاهش وزن هواپیما و همین‌طور محدودیت‌های استفاده از آلومینیوم در طول جنگ عمده بخش‌های هواپیما از چوب صنوبر ساخته شد. این هواپیما یکی از بزرگ‌ترین هواپیماهایست که تاکنون ساخته شده و پهنای بال آن نیز بلندترین نمونه جهانی تا ۱۳ آوریل ۲۰۱۹ محسوب می‌شد. از آن تاریخ به بعد لقب پهن‌ترین هواپیمای جهان به اسکیلد کامپوزیتس استراتولانچ اختصاص یافت. این هواپیما تا امروز در شرایط مناسبی نگه داری شده و در موزه هوانوردی و فضایی ایون گریندر معرض نمایش عموم قرار دارد.

.....

در روز ۲ نوامبر سال ۱۹۴۷ هواپیمای اچ ۴ هرکولس شرکت هیوز برای اولین و آخرین بار از روی آب به پرواز درآمد تا مردم شاهد کنده شدن این هواپیمای غول پیکر از سطح آب باشند. این هواپیمای ترابری فوق سنگین با هدف ترابری ارتش آمریکا در خلال جنگ جهانی دوم طراحی شده بود تا بتواند در زمانی کوتاه تدارکات جنگی نیروهای آمریکایی را در اروپا تامین کند. ولی با مشکلاتی که طراحی آن روبرو شد در زمان تعیین شده به پایان نرسید و با پایان جنگ در سال ۱۹۴۵ عملاً دیگر نیازی به این هواپیما نبود. بخاطر مشکل تامین و محدودیت استفاده از آلومینیوم و همچنین موضوع وزن بیشتر از چوب در ساخت این هواپیما استفاده شده بود. از این هواپیما تنها یک نمونه ساخته شد و تنها یک‌بار به پرواز درآمد. هرکولس اچ ۴، بزرگ‌ترین هواپیمای آبی است که تا کنون ساخته شده و رکورد بلندترین بال در تمام هواپیماها را در اختیار دارد. طول بال‌های این هواپیما حتی از طول بال‌های هواپیمای آنتونوف ۲۲۵ هیولای ترابری شوروی که در سال ۱۹۸۸ ساخته شد نیز بزرگ‌تر است. نیروهای آمریکایی در خلال سال‌های ۱۹۴۱ الی ۱۹۴۲ خسارت‌های زیادی را با از دست دادن کشتی‌های ترابری خود در مواجهه با کشتی‌های آلمانی و زیردریایی‌های آلمانی متحمل شدند و به همین دلیل به فکر استفاده از روش ترابری هوایی افتادند. هواپیمایی اچ ۴ هرکولس نیز با همین هدف قرار بود ساخته شود که با تاخیر در زمان ساخت و پایان جنگ تبدیل به پروژه‌ای بلااستفاده شد. این هواپیما قادر به حمل ۷۵۰ سرباز کاملاً مسلح به همراه تجهیزات و دو تانک شرم‌ن بود. این هواپیما متعلق به هاوارد هیوز، مهندس، فیلم‌ساز و هوانورد مشهور آمریکایی بود. از وی در عصر خودش به عنوان ثروتمندترین فرد جهان نام برده می‌شد. وی علاوه بر اینکه در صنعت سینما در اواخر دهه‌ی ۲۰ و ابتدای دهه‌ی ۴۰ میلادی از پیشگامان صنعت سینما در ایالات متحده‌ی آمریکا محسوب می‌شد، به‌عنوان یک مهندس سازنده‌ی هواپیما نیز شهرت داشت و با ساخت هواپیمای مشهور هرکولس، نام خود را در این صنعت جاودانه کرد. طول هواپیمای هرکولس، ۶۶ متر، طول بال‌هایش ۹۷ متر، وزن بدون بارش ۱۱۳٬۳۹۹ کیلوگرم و وزن با بار کاملش در حدود ۱۸۰٬۰۰۰ کیلوگرم بود. در این هواپیما از ۴ موتور ملخی استفاده شده بود که نیروی لازم برای کنده شدن این غول بزرگ را فراهم می‌کرد. از داستان زندگی هاوارد هیوز و ساخت این هواپیما در سال ۲۰۰۴ فیلم معروف هوانورد ساخته شد. بال‌ها دارای هشت موتور شعاعی ۲۸ سیلندر پرتاند ویتنی R۴۳۶۰ بودند. آن‌ها ۲۴۰۰۰ اسب بخار نیرو تولید کردند تا بدنه هواپیما ۴۰۰۰۰۰ پوندی را با بار کامل بلند کنند. هرکول با برد ۳۰۰۰ مایلی و سرعت کروز ۲۰۰ مایل در ساعت، برای حمل ۴۰۰ سرباز یا دو تانک شرم‌ن به طور ایمن از اقیانوس طراحی شده بود.

.....

Hughes H-4 Hercules که معمولاً با نام Spruce Goose شناخته می‌شود؛ ثبت نام NX۳۷۶۰۲ یک نمونه اولیه قایق پرنده راهبردی حمل و نقل هوایی است که توسط شرکت هواپیماسازی هیوز طراحی و ساخته شده است. این وسیله که به عنوان یک حمل و نقل پروازی فراآتلانتیک برای استفاده در طول جنگ جهانی دوم در نظر گرفته شده بود، به موقع تکمیل نشد تا در جنگ مورد استفاده قرار گیرد.



تمرکز



✓ حالا چه کاری مهم است؟

بخش بزرگی از برنده شدن بستگی به این دارد که بازیکنان روی بازی خودشان تمرکز می‌کنند یا بازی حریف. اگر بازیکنان درباره تیم مقابل فکر کنند، تمرکزشان را از دست می‌دهند. وقتی اینجا و در لحظه حال روی بازی‌شان تمرکز می‌کنند، می‌توانند همگی حول یک راهبرد متحد شوند. چنین اتحادی باعث می‌شود اجرای برنامه‌ی بازی‌شان به نسبت بدون اصطکاک پیش برود. میان باختن و شکست خوردن تفاوت وجود دارد. شکست خوردن یعنی از شما بهتر، سریع‌تر، قوی‌تر و مستعدتر هستند. اما باختن به این معنی است که تمرکزتان را از دست داده‌اید و روی چیز ضروری تمرکز نکرده‌اید. همه این‌ها مبتنی بر ایده‌ای ساده ولی قدرتمند است: اگر بخواهید با بالاترین اثربخشی‌تان عمل کنید، باید به طور آگاهانه با آنچه اینجا و در لحظه حال مهم است هماهنگ شوید.

✓ فقط لحظه حال مهم است

ذات بشر این است که نگران اشتباهات گذشته باشد یا استرس اتفاق‌های پیش رو را داشته باشد. با این حال، هر ثانیه که برای نگرانی درباره لحظات گذشته یا آینده صرف شود ما را از چیزی منحرف می‌کند که حالا و در این لحظه مهم است. یونانیان باستان از دو کلمه برای زمان استفاده می‌کردند. کرونوس و کایروس. کرونوس یعنی ساعت تیک تاک کنان، زمان در گذر. کایروس به زمانی اشاره می‌کند که بجا، درست و متفاوت است. کرونوس کمی است ولی کایروس کیفی است. کایروس را فقط زمانی تجربه می‌کنیم که کاملاً در لحظه‌ایم؛ یعنی زمانی که وجودمان در حال است. فکر کردن به این موضوع که در عمل فقط حال را داریم شگفت‌انگیز است. فرع‌گرایان ذهنشان درگیر گذشته یا آینده است. به موضوعات مهم دیروز یا فردا فکر می‌کنند و برای آینده نگران هستند یا استرس گذشته را دارند. اما اصل‌گرایان ذهن شان روی حال متمرکز است. خودشان را با چیزی هماهنگ می‌کنند که همین حالا مهم است و از لحظه لذت می‌برند.

✓ چند وظیفه‌گی در مقابل چند تمرکزی

ما می‌توانیم دو کار را به آسانی و در آن واحد انجام دهیم: مثلاً ظرف بشوییم و به رادیو گوش کنیم. بخوریم و صحبت کنیم. اما کاری که نمی‌توانیم بکنیم تمرکز بر دو چیز در آن واحد است. وقتی درباره اکنون صحبت می‌کنم منظورم انجام فقط یک کار در آن واحد نیست بلکه منظورم آن است که هر زمان فقط روی یک کار تمرکز کنیم. خود چند وظیفه‌گی دشمن اصل‌گرایی نیست؛ اینکه وانمود کنیم می‌توانیم «بر چند چیز تمرکز کنیم» دشمن اصل‌گرایی است.

پیشرفت:



✓ قدرت پیروزی‌های کوچک

راه و رسم فرع‌گرایی انجام همه کارها با تمام قواست: تلاش برای انجام همه‌ی کارها، داشتن همه چیز، تناسب داشتن با همه چیز. فرع‌گرایی طبق این منطق اشتباه عمل می‌کند که هرچه بیشتر تلاش کند، بیشتر به دست می‌آورد، ولی واقعیت این است که هرچه هدفمان بلندپروازانه‌تر باشد، شروع حرکت به سمت آن برای‌مان دشوارتر است. راه اصل‌گرایانه متفاوت است. اصل‌گرا، به جای اینکه سعی کند به یک باره به همه چیز برسد و اوج بگیرد، از اندک شروع می‌کند و پیشرفت‌ش را جشن می‌گیرد. اصل‌گرا، به جای رفتن به دنبال پیروزی‌های بزرگ و پر زرق و برقی که واقعاً اهمیت ندارند، پیروزی‌های کوچک و ساده را در حوزه‌های ضروری دنبال می‌کند. بنابراین فرع‌گرایان با هدفی بزرگ شروع می‌کنند و نتایجی کوچک می‌گیرند و به دنبال پر زرق و برق‌ترین پیروزی‌ها می‌روند. اما اصلی‌گرایان با هدفی کوچک شروع می‌کنند و نتایج بزرگ می‌گیرند و پیشرفت‌های کوچکشان را جشن می‌گیرند. برای اینکه واقعاً بتوانیم کارهای ضروری را انجام دهیم، به جای اینکه از کاری بزرگ شروع کنیم و بعد از کوره در برویم که جز انرژی و زمانی که برای آن هدر داده‌ایم چیزی عایدمان نشده است، باید با کارهای کوچک شروع کنیم و کم‌کم شتاب بگیریم. یادمان باشد ثبات و تکرار قدرت می‌آورند.»

سه اصل رهبری اصل‌گرایانه عبارتند از:

- (۱) کارهای کمتر بهتر انجام می‌شوند.
- (۲) دادن اطلاعات درست به افراد درست در زمان درست.
- (۳) سرعت و کیفیت تصمیم‌گیری.

شش تفاوت اصل‌گرا با فرع‌گرا:



✓ طرز فکر:

فرع‌گرا: همه‌چیز برای همه کس

اصل‌گرا: کمتر ولی بهتر

✓ استعداد:

فرع‌گرا: کارکنانی را با سرآسیمگی استخدام می‌کند و باعث «انفجار ابله‌ها» می‌شود.

اصل‌گرا: به شکل مضحکی درباره‌ی استعدادها سخت‌گیرانه عمل می‌کند و کسانی را که مانع پیشرفت تیم‌اند کنار می‌گذارد.

✓ راهبرد:

فرع‌گرا: راهبرد یکی به نعل یکی به میخ را دنبال می‌کند و همه چیز را در اولویت قرار می‌دهد.

اصل‌گرا: نیت اصلی را با پاسخ دادن به سوال «اگه بتونیم فقط یک کار انجام بدیم، اون کار چیه؟» مشخص می‌کند و مسیرهای غیرضروری را کنار می‌گذارد.

✓ **توانمندسازی:**

فرع گرا: باعث می‌شود این که چه کسی چه کاری انجام می‌دهد مشخص نباشد.

اصل گرا: روی هدف و نقش تک‌تک اعضای تیم برای بالاترین سطح اثربخشی‌شان تمرکز می‌کند.

✓ **ارتباطات:**

فرع گرا: حرف‌هایش مبهم است.

اصل گرا: گوش می‌دهد تا ببیند چه کارهایی ضروری است.

✓ **مسئولیت پذیری:**

فرع گرا: یا بیش از حد به گروه سر می‌زند یا آنقدر سرش شلوغ است که هیچ به آن‌ها سر نمی‌زند. گاهی هر دو کار را می‌کند؛ تمرکز گروه را به هم می‌زند و بعد غیبش می‌زند.

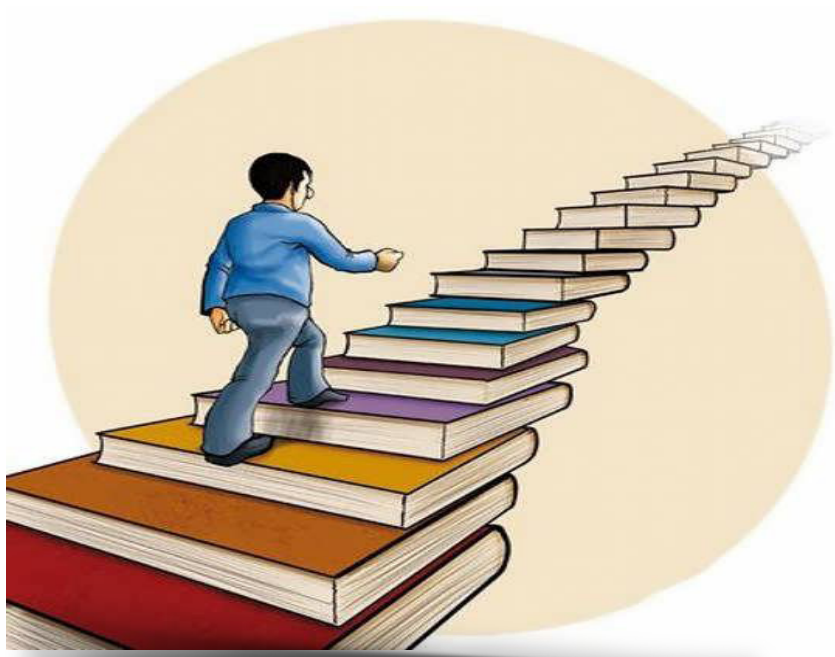
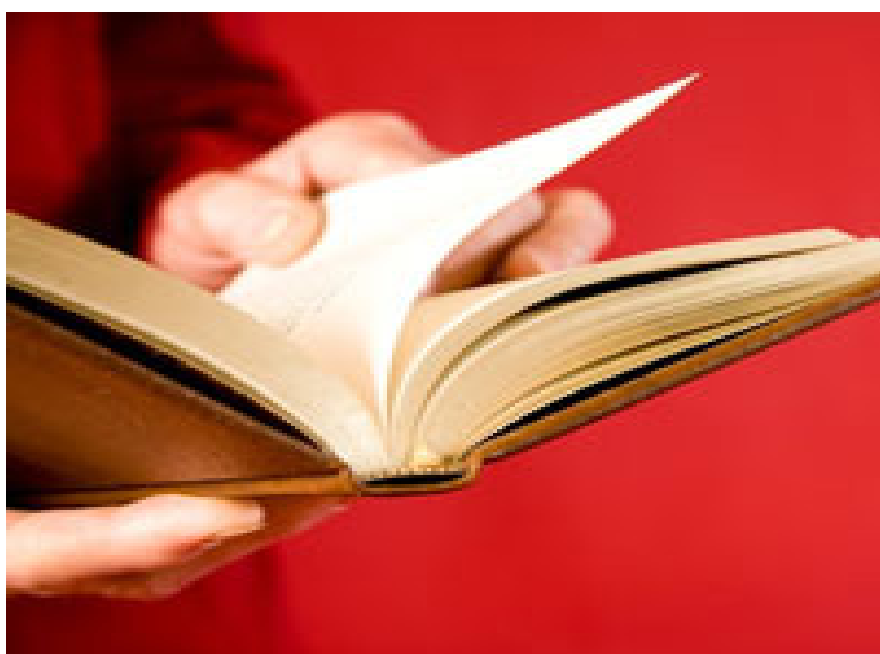
اصل گرا: نامحسوس به افراد سر می‌زند تا ببیند چطور می‌تواند موانع را بردارد و پیروزی‌های کوچک را میسر کند.

✓ **نتیجه:**

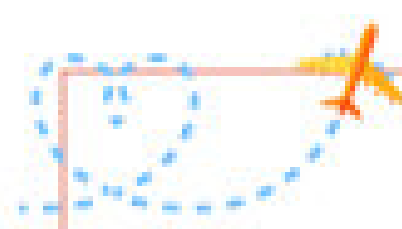
فرع گرا: تیمی پراکنده که در یک میلیون جهت، یک میلی‌متر پیشرفت می‌کند.

اصل گرا: تیمی متحد که با موفقیت به سطح بعدی از اثر بخشی می‌رسد.

از میان همه فضایل، سادگی فضیلت محبوب من است. آن‌قدر محبوب که اغلب بر این باورم که سادگی بیشتر مشکلات شخصی و همچنین جهانی را حل می‌کند. اگر رویکرد فرد به زندگی ساده باشد، نه لازم است اینقدر دروغ بگوید، دعوا و دزدی کند و نه لازم است اینقدر حسادت بورزد، خشمگین شود یا دست به سوء استفاده و قتل بزند.



“In The Sky” Table (No. 14)

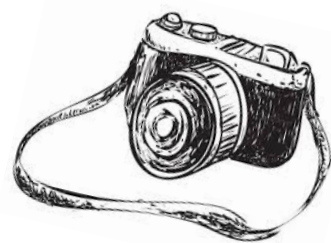


In The Sky

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

TERMINAL	FIRSTCLASS	RUNWAY	AIRPORT
PROPELLER	STORAGE	COACH	JET
GATE	CAPTAIN	BLACKBOX	LANDING
WINGS	ENGINE	LUGGAGE	ATTENDANT





از هفتاد و یکمین کارگاه آموزشی با عنوان
 "هوش مصنوعی، ضرورت استراتژیک برای پیشرفت و بقا"





گزارش تصویری از سفرهای هفت‌سین
در فرودگاه بین‌المللی مهر آباد
(سال ۱۴۰۴)

