

MEHRABADIHA

نوزدهمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهرآباد

ویژه نامه نوروز ۱۴۰۲



Get in touch

instagram : @mehrabad_airport

telegram : @mehrabad_airport

Web : www.mehrabad_airport.ir

Address : mehrabad international airport, Meraj st, Azadi sq , Tehran



۱۴۰۲

صاحب امتیاز: فرود گاہ بین المللی مہر آباد

مدیر مسئول: ابراہیم مرادی

سر دپیر: ناہید مہدور

ہیات تحریر: آقاییان امیر ثروتی و پژمان قاسمی

خاتمہ: ش۔ ناصح، م۔ مرادی، غ۔ قتاح، م۔ احمدیانی، م۔ جلالی

همکاران این شماره:

الف۔ طهماسبی، ر۔ طهماسبی، م۔ مرادی، دکتر آ۔ عبدالحسینی

ویراستار: م۔ احمدیانی

صفحه آرا: د۔ صالحی

عکاس: حبیب الله کاری

حضرت آیت الله خامنه‌ای، آمیختگی عید ملی نوروز با ذکر نیایش و دعا و معنویت را یکی از ویژگی‌های نوروز ایرانی برشمردند و فرمودند: بهار، مظهر امید و پیام آور طراوت و رویش است که امسال به دلیل مصادف شدن با نیمه شعبان که روز تولد امید بزرگ تاریخ و بشریت است، این امید مضاعف شده است.

منبع:

KHAMENEI.IR





پیام تبریک مدیر کل محترم - نوروز ۱۴۰۲

به نام خالق بهار
همکاران ارجمندم
سلام
نوروزتان پیروز
هر روزتان نوروز

سلامت، پایدار و سربلند در کنار خانواده معزز و در خدمت به خلق بمانید
و سپاس به پاس تمام تلاش‌های کم بدیلتان در سالی که گذشت...

بر سر سفره احساس اگر جایی بود
سخن ساده تبریک مرا جای دهید

نوروز مبارک
با احترام
ابراهیم مرادی



لا اله الا الله
محمد رسول الله

سازش و بیدار



سلام و عرض ادب خدمت شما خواننده گرامی

سالی که گذشت در سایه الطاف الهی و با همراهی و تلاش سبز همکاران متعهد و توانمند خود موفق شدیم برگ درخشان دیگری را از دفتر مهرآباد ورق بزنیم.

در حالی که با تمنای استجابت دعای "حول حالنا الی احسن الحال" حلول نوروز باستانی را به استقبال میرویم، خداوند سبحان را شاکریم که با عنایت خاصه‌اش، علی‌رغم وجود فراز و نشیب‌ها، خانواده‌ی بزرگ مهرآباد توانست در سال ۱۴۰۱ گام‌هایی استوار و سازنده در جهت خدمت به صنعت حمل و نقل هوایی میهن عزیزمان بردارد که بی‌تردید بدون سخت‌کوشی، همت مضاعف، مسئولیت‌پذیری و همدلی و صمیمیت سازمانی میسر نبود. بر خود واجب می‌دانم از همراهی و اهتمام ارزنده کلیه مدیران، معاونان و کارکنان محترم تقدیر و تشکر بنمایم.

سخن پایان، دست نیاز به سوی آن بی‌نیاز بی‌همتا بر می‌آورم و از ساحت پر مهر و رحمتش، سالی سرشار از خیر و برکت و معنویت توأم با تندرستی و سعادت برای همگان مسالت دارم و از طرف تیم تحریریه نشریه مهرآبادی‌ها، حلول سال ۱۴۰۲ شمسی و همچنین عید نوروز را به همکاران گرانقدر تبریک عرض می‌کنم.

با احترام
سردبیر

نوروز بمانید که ایام شمایید
آغاز شمایید و سرانجام شمایید
ایام به دیدار شمایند مبارک
نوروز بمانید که ایام شمایید

چهارشنبه سوری

نماد گذر سیاوش از آتش

م. احمدیان

از چهارشنبه سوری با نام جشن سوری در تاریخ بخارا یاد شده است. هم‌اکنون در مکان‌های مختلف کشورمان از این جشن با نام‌های متفاوت یاد می‌شود: «در خراسان به آن چهارشنبه سوری - در اصفهان، چهارشنبه سرخی - در شیراز و بندرعباس، چهارشنبه آخر سال - در لاریجان، چهارشنبه شوری - در مازندران و گرمسار، آخر چهارشنبه - در حوزه‌ی ایران مرکزی، چهارشنبه سهری - در آذربایجان، توز چهارشنبه - در گیلان، گول گوله چهارشنبه - در قزوین، کوله چهارشنبه»، اما در معنی واژه‌ی سوری هم عقاید مختلف است: برخی عقیده دارند که واژه‌ی سوری از واژه‌ی پهلوی سوریک به معنای سرخ آمده است.

بعضی‌ها هم معنی جشن از آن برداشت کرده‌اند و عقیده دارند که «سور» همچنان که در «سورچرانی» و «سور دادن» و «ختنه سوران» آمده به معنی جشن و سرور و مهمانی است. گاهی هم عقیده بر این است که «سوری» از ریشه‌ی «سوئیریه» که در پهلوی به معنای جشن و مهمانی است، نشأت گرفته است.

به نظر می‌آید از جشن چهارشنبه سوری در متون قدیمی و مخصوصاً قبل از اسلام خبری نیست و بدین جهت احساس می‌شود که این جشن بعد از اسلام در ایران رواج پیدا کرده باشد.

یکی از دلایلی که چهارشنبه سوری را به بعد از اسلام منتسب می‌کند، برگزاری این جشن در بعدازظهر روز سه‌شنبه‌ی آخر سال است. زیرا بنا بر تقویم قمری به فرض روز چهارشنبه از غروب روز سه‌شنبه آغاز می‌شود. از طرفی اعراب، روز چهارشنبه را نحس می‌دانستند و در آن روز عروسی و مسافرت و حمام و ... نمی‌کردند و احتمالاً ایرانی‌ها تحت تأثیر اعراب، آخرین چهارشنبه‌ی سال را با مراسمی به پایان می‌بردند تا از نحسی چهارشنبه‌های سال جدید دور باشند.

آتش بر من آمد آزاد مرد
لبان پر خنده و رخ پمچو ورد

از سوی دیگر، ایرانیان تا قبل از اسلام آوردن از اسامی روزهای هفته (شنبه، یکشنبه و ...) استفاده نمی‌کردند و هر روز ماه برای خودش اسمی داشت که با آن نامیده می‌شد. دلایل بالا برای این بود که بگوییم تا قبل از اسلام از آیین چهارشنبه سوری حداقل به شکل امروزی خبری نبود. موضوع جالب این است که چهارشنبه‌های آخر سال (اسفند ماه) در بعضی از شهرها اسم خاصی دارند که از آن جمله ارومیه و اردبیل و زنجان هستند. در زنجان اولین چهارشنبه‌ی اسفند ماه به نام «موله»، دومین چهارشنبه به نام «سوله»، سومین چهارشنبه «گوله» و آخرین چهارشنبه به اسم «کوله» است. «کوله» در زبان زنجانی به معنای کهنه و فرسوده و در کردستان به معنای خاکستر است. امروزه در جشن چهارشنبه سوری آتش روشن می‌کنند که این موضوع شاید به‌منظور گریزانیدن سرما و فراخوانی گرما باشد. شاید به‌خاطر شگون آتش در خاطر ایرانیان و همچنین در ارتباط با داستان ضحاک و فریدون باشد. آدمیان بعد از اینکه مطلع شدند فریدون بر ضحاک پیروز شده، آتش افروختند تا به همدیگر این پیروزی را اطلاع دهند و جشن گرفتند (در واقع بیان‌گر پایان دوران تاریک ضحاک است).

همچنین از لحاظ استوره‌شناسی، پریدن از روی آتش را می‌توان به گذر از آتش سیاوش، برای اثبات بی‌گناهی‌اش نسبت داد. در دوران باستان و حتی بعد از آن در بسیاری از تمدن‌ها، گذر از آتش برای اثبات بی‌گناهی انجام می‌شده است.



هفت‌سین رمزآلود

مراسم استقبال از نوروز، بسیار پیش از فرا رسیدن سال نو آغاز می‌شود و انگیزه‌های دینی و ملی، دست به دست هم داده و به گونه‌ای زیبا، انتظار نوروز را با مراسم و جشن‌های متنوع و وسیع، درهم و همراه نموده است. آن‌چه امروزه به‌عنوان عید نوروز برگزار می‌گردد، جشنی است به‌ظاهر دو هفته‌ای که از اول فروردین‌ماه شروع شده و تا سیزدهمین روز فروردین به‌طول می‌انجامد.

در حالی که، دامنه‌ی مراسم و جشن‌های آن، بسیار وسیع‌تر از ۱۳ روز است. صدای پای نوروز را دست‌کم از دو سه هفته قبل از نوروز، می‌توان شنید. چهارشنبه‌سوری، خانه‌تکانی، خرید وسایل نو و جایگزینی با وسایل کهنه‌ی خانه، تدارک لباس نو و وسایل هفت‌سین، سبزه کاشتن و زیارت اهل قبور، همه بخشی و مقدمه‌ای بر جشن نوروز می‌باشند که قبل از شروع سال نو برگزار می‌گردند.

حتی اگر به گذشته بازگردیم و آیین‌های فراموش شده‌ای همچون عمو نوروز، حاجی‌فیروز، پنجه‌ی مسترقه (پنج روزی که به آخر ماه دوازدهم سال شمسی می‌افزودند) و کوسه‌نشینی (جشن کهن پارسیان که به روز مروارید آوردن جمشید از دریا باز می‌گردد) و میر نوروز و ... را نیز به آن بیافزاییم، مطمئناً متوجه خواهیم شد که نوروز بسیار گسترده‌تر از آن چیزی است که امروزه وجود دارد.

عید نوروز، با چیدن سفره‌ی هفت‌سین نوروزی که رازآلوده‌ترین سنت نوروزی است، آغاز گردیده و با دید و بازدید و تبریکات و پیشکش هدایا ادامه یافته و به سیزده‌بدر خاتمه می‌یابد.

از مهم‌ترین سنت‌های نوروزی، خوانی است که در سرتاسر ایران زمین، با اشکال گوناگون، گسترده می‌شود و هر کدام از اشیای نهاده بر آن، نشانه‌ای از زندگی و بازتاب بینشی است که انسان ایرانی از محیط خود دارد. این خوان که اصلتش به هفت‌سین آن می‌باشد، در تمام شهرها و روستاهای ایرانی از ساعت‌ها قبل از حلول سال نو گسترده شده و معمولاً تا پایان جشن نوروز میهمان خانه‌ها می‌باشد.

شاید به جرأت بتوان گفت که در بین سلسله آیین‌های نوروزی، «هفت‌سین»، رازآلوده‌ترین و فلسفی‌ترین سنتی است که در پس هر «سین» اش، رازها و معرفت‌ها نهفته است. ولی به‌نظر می‌رسد آن‌را نیز بی‌توجه به فلسفه‌ی وجودش، به مانند بسیاری از رسوم کهن، با اطمینان به اَعمال و اقوال آبا و اجدادمان و فقط با این توجیه که حضور «هفت‌سین»، خوش‌یمن و



نبودش بد شگون است، اجرایش می‌کنیم. از مدت‌ها قبل، ایرانیان در تب و تاب تدارک وسایل سفره‌ی «هفت‌سین»، سبزه می‌نشانند، ماهی قرمز به تنگ کرده و تهیه‌ی سمنو و سنجد و سیب و سکه و چندین سین دیگر را جزو واجبات امور قرار می‌دهند و آن‌ها را ساعتی قبل از شروع سال جدید در سفره‌هایی که آینه و قرآن و شمع فروزان، صدرنشین آن هستند، با وسواسی خاص، می‌چینند و حول آن را خوش‌یمن‌ترین مکان برای شروع سال جدید می‌دانند.

بسیاری در خصوص وجه تسمیه‌ی هفت‌سین خوان نوروزی، آن‌را اشاره‌ای بر هفت فرشته‌ی کیش زرتشتی می‌دانند که در نزد ایرانیان بسیار ارجمند و

والا بودند و هر یک از سین‌های خوان هفت‌سین را نماینده‌ی یکی از این فرشته‌ها می‌دانند و می‌گویند: هر یک از آن هفت‌خوانی را که ایرانیان به هنگام نوروز می‌چیدند، نماینده‌ی یکی از این هفت‌سپنتا (مشه‌سپنته/ امشاسپند) است و چون تلفظ سپنتا دشوار بوده، تنها به گفتن «هفت‌سین» بسنده کرده و رفته‌رفته «هفت‌سین» را در یک خوان گرد آوردند.



ایکائو یا سازمان جهانی هواپیمایی کشوری

غ. فتاح

تعریف ایکائو

ایکائو، یکی از سازمان‌های بین‌المللی زیر مجموعه سازمان ملل متحد است که ایجاد استانداردهای جهانی هوانوردی و ابلاغ آن به کشورهای عضو این سازمان، مهم‌ترین وظیفه آن است. واژه ICAO از ابتدای کلمات International Civil Aviation Organization (سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری) گرفته شده است. ایکائو در سال ۱۹۴۴ و پس از نشست ۱۲ کشور در شیکاگو پایه‌گذاری شده و با عضویت دیگر کشورهای جهان توسعه یافت. دستیابی به رشد پایدار صنعت هوانوردی غیرنظامی جهان مهم‌ترین هدف این سازمان است.

وظایف ICAO

هوانوردی، بیش از هر روش حمل و نقل دیگری به شکل عمیقی از مرزهای جهانی عبور می‌کند. در حالی که هر کشوری در مورد این که چه کسی و چگونه در حریم هوایی آن می‌تواند پرواز کند، ICAO مجموعه‌ای از استانداردهایی که به شکل جهانی پذیرفته شده است را تهیه می‌کند.

شاید بهترین راه برای اینکه درک کنیم ایکائو چه کاری انجام می‌دهد آن است که تصور کنیم جهان بدون وجود ایکائو به چه صورت خواهد بود. اگر یک خلبان در کشور خود آموزش می‌دید و به کشور دیگری پرواز می‌کرد، چه اتفاقی می‌افتاد اگر آن کشور آموزش و مدارک آن خلبان را به رسمیت نمی‌شناخت؟ آیا هر خلبانی مجبور بود به هر کشوری که پرواز می‌کرد مجوز می‌گرفت؟

علاوه بر این چه اتفاقی می‌افتاد اگر قرار بود هر کشوری برای بهره‌برداری، قوانین کاملاً متفاوتی داشته باشد؟ به‌طور مثال چه می‌شد اگر پلن پروازی IFR در تمام پروازها الزام‌آور نمی‌شد. در این

صورت ممکن بود هر کشوری برای ثبت یک پلن پروازی، روش متفاوتی داشته و بدین ترتیب الزامات متفاوتی داشته باشد.

مهم ترین وظیفه‌ی ایکائو

مهم ترین وظیفه‌ای که بر عهده ایکائو است، ایجاد استانداردهای جهانی در بخش هوانوردی است. ایکائو، ذی‌نفعان خود مثل صنعت و گروه‌های جامعه غیر نظامی را در تحقیق در مورد موضوعات و رسیدن به بهترین روش دخیل می‌کند.

این که ایکائو یک نهاد کنترل کننده جهانی است، یک تصور غلط متداول است. اما هیچ قدرت حاکمیتی به یک سازمان جهانی مانند سازمان ملل متحد (UN) اجازه نخواهد داد که به زور مراجع صلاحیت‌دار تحت مالکیت‌شان را سلب قدرت کند. به خودی خود هر کشوری مسئول مقررات خود و اجرای آن هست. با این حال، اگر یک کشور از یک استاندارد جهانی تخطی کند، ایکائو برای پیگیری با توسل به روش دیپلماتیک یک مجمع عمومی تشکیل می‌دهد.

اعضای ایکائو

۱۹۳ کشور عضو ایکائو هستند. لیستی از نام کامل اعضا را می‌توانید در وب سایت‌شان ملاحظه نمایید.



اقدامات نوروزی در فرودگاه مهرآباد

م. جلالی

دم دمای عید است و کارهای عیدانه و مشغله های هر کس و هر جایی برای جمع بندی کارهای سال جاری برای وارد شدن به سال جدید که این کارها از خانه تکانی های عید تو خونه همه ما پیدا می شود تا محل کارمان و هزاران کار دیگری که بچه های مهرآباد هم از این قاعده مستثنی نیستند.

در این ویژه نامه نوروزی ما به سراغ تک تک ادارات رفتیم که ببینیم توی حال و احوال پایان سال، مشغول به چه کارهایی هستند که هم ترمینال ها و محاط را برای میزبانی و تسهیل پذیرش مسافری عید آماده کنند و هم این که کارهای اداری پایان سال رو جمع بندی کنند.

امیدوارم حال دلاتون همیشه عیدانه باشد. نوروز مبارک.

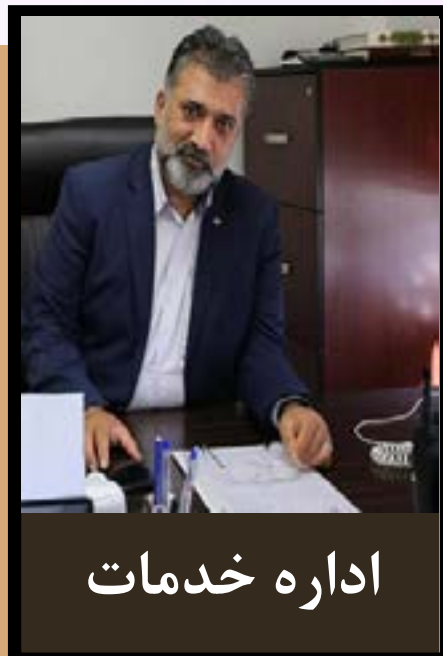
← رنگ آمیزی دفاتر اداری و نمای ترمینال ها و جداول .

← کاشت گل های فصلی، استقرار فلاورباکس ها و المان های نوروزی در محاط ترمینال ها .

← شست و شو و پاکسازی روزانه جداول، علائم و تابلوها و پیاده رو ها با ماشین جاروب .

← ترمیم کف پوش های ایربریج ها و جت وی ها (نوسازی) .

← تعویض و مرمت دریچه های آسیب دیده در سطوح پروازی (ایرساید).

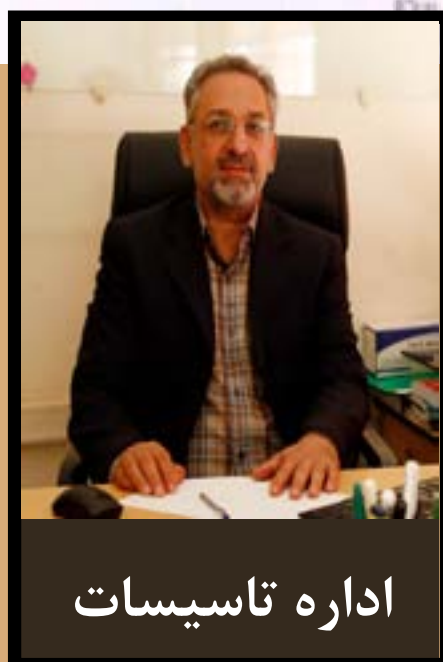


اداره خدمات

← سرویس و آماده سازی تجهیزات انتقال بار (تسمه نقاله پالتی، خطی و ترازوها) .

← تعمیر، سرویس و آماده سازی تجهیزات انتقال مسافر (آسانسورها، پله برقی ها و راهبند) .

← سرویس و آماده سازی سیستم های سرمایشی (چیلرها، پکیج ها، بویلرها و برج های خنک کننده)، پمپ و کلیه تجهیزات موتورخانه ها .



اداره تاسیسات



- ← بررسی و رویت مدارک پرسنل (اصل شناسنامه)
- جهت به روزرسانی حق اولاد و عائله مندی.
- ← شروع بررسی ارزشیابی سالانه پرسنل.
- ← صدور احکام ارتقا رتبه و طبقه اسفندماه.
- ← صدور احکام لحاظ مدرک تحصیلی و تغییر عنوان شغل.
- ← بررسی و ثبت مدارک پرسنل حائز شرایط
- تبدیل وضعیت استخدامی از رسمی آزمایشی به رسمی قطعی در ماه جاری.

- ← به روزرسانی لیست پرسنل پیمانکاری در سامانه BPMS و حذف افراد خارج شده و اضافه نمودن افراد جدید.
- ← گذراندن دوره های عمومی پرسنلی در سایت مرکز آموزش مدیریت دولتی.
- ← صدور شماره مستخدم و احکام تعداد ۱۰ نفر از پرسنل پیمانکاری
- تبدیل وضع شده به رسمی و پیمانی.
- ← انجام روتین مکاتبات وارده و صادره در حوزه دبیرخانه و ارسال و مراسلات روزانه نامه های اداری.



- ← هماهنگی‌های لازم برای نوسازی و تعویض تابلوهای فرهنگی و راهنمای مسافر در ترمینال‌ها.
- ← بهسازی و تعویض سرامیک‌های شکسته ورودی ترمینال ۱.
- ← پیگیری و تحویل ۱۰۰ عدد چرخ دستی نو برای پیک ایام پروازهای نوروزی.
- ← بهسازی سرویس‌های بهداشتی ترمینال

های ۲ و ۴.

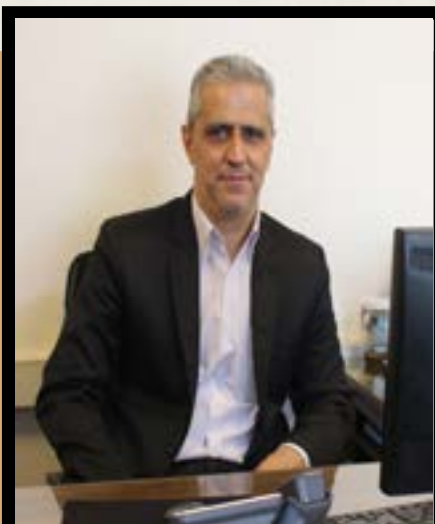
- ← جابه‌جایی دفتر مدیریت ترمینال ۴ برای بهتر قرار گرفتن پوزیشن در جهت رجوع مسافری.
- ← تعویض کفی و پشته‌های صندلی‌های مستهلک ترمینال‌ها.
- ← رنگ‌آمیزی داخلی تمامی ترمینال‌ها.
- ← بهسازی و زیباسازی کامل ترمینال کرو و ایجاد راه ارتباطی ترمینال کرو به ترمینال ۱.
- ← تعویض دکوراسیون داخلی ترمینال‌ها و مبلمان اداری داخل دفاتر ترمینال‌ها.



← با توجه به افزایش سفرهای نوروزی در پایان سال و افزایش حجم پروازی و ترافیک هوایی سنگین، باید از نیروهای کنترلر با ظرفیت بالا برای ارائه سرویس بهتری کمک گرفت.

← مواجه شدن با کمبود نیرو به علت مرخصی پرسنل برای تعطیلات عیدانه باید برنامه‌ریزی برای تزریق نیرو به تیم‌هایی که کمبود نیرو بیشتری دارند، داشته باشند.

← برای آمادگی بیشتر پرسنل در مقابل حجم ترافیک بالا و پیک پروازی سفرهای نوروزی، کلاس‌های توجیهی برای ارائه سرویس بهتر و کارآمد برگزار می‌گردد.



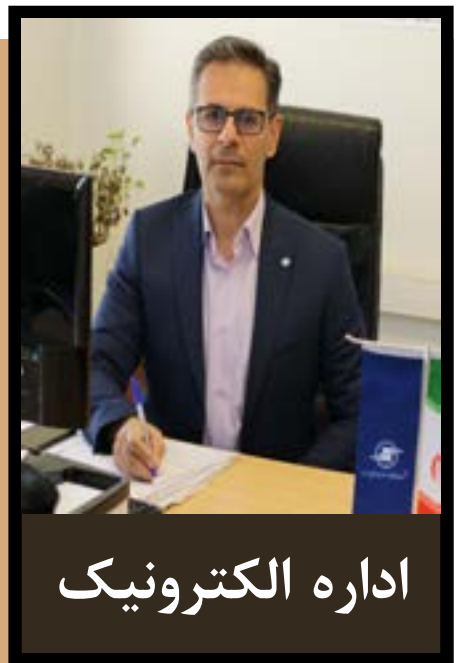
اداره مراقبت پرواز

← پیگیری تخصیص اعتبار و تامین اعتبار.
← طبقه‌بندی کالاهای خریداری شده در انبار تدارکات.

← انبارگردانی سالانه اداره تدارکات در ماه اسفند صورت می‌گیرد. افزایش درخواست‌های ارسالی به تدارکات و انبارگردانی سالانه باعث می‌شود حجم کار این اداره در ماه اسفند چند برابر گردد و این امر موجب می‌شود کارپردازان در روزهای تعطیل هم حضور داشته باشند.



اداره تدارکات



- ← چک، بررسی و بازدید میدانی از تجهیزات کلیه تجهیزات CNS و ارتباطات فرودگاهی.
- ← تهیه اقلام یدکی مورد و ابزار مورد نیاز مجموعه جهت کاهش زمان رفع عیب.
- ← تهیه نسخه پشتیبان و BACKUP از نرم افزارها و تنظیمات سیستمها.
- ← هماهنگی با واحدهای مرتبط از جمله تاسیسات و هواساز، به منظور نظارت مناسب بر

عملکرد تجهیزات خنک کننده اتاق تجهیزات.

- ← برنامه ریزی نیروهای پشتیبان به صورت کشیک اضافه و ONLINE.
- ← به روزرسانی و نوسازی کلیه MDFها در کلیه ترمینالها و مبادی ذی ربط خصوصا بهسازی و نوسازی MDFها در ساختمان برج مراقبت پرواز و ساختمان ایمنی زمینی.
- ← چک، بررسی و بازدید میدانی از تجهیزات ONU مراکز مخابراتی فرد اسدی و صالح طبری، تجهیزات UPS و باتری ها و رکتی فایر شارژر آنها.
- ← انجام چکهای فصلی خارج از موعد برای بررسی بهتر عملکرد سانترال تلفنهای فرعی در ساختمانهای جانبی و همچنین تهیه و برنامه تعویض باتری سانترال کارین.
- ← تهیه و برنامه تعویض کلیه باتریهای UPS مربوط به دستگاههای CNS.
- ← انجام عایق بندی مجدد Radome مربوط به آنتن سایت "دهنمک" جهت حفاظت در برابر نفوذ آب باران.
- ← انجام گراند چک از کلیه سیستمهای کمک ناوبری ایستگاههای اقماری، سیستم DVOR/DME و هر دو سامانه ای ILS باندهای فرودگاه بین المللی مهرآباد.
- ← خرید تجهیزات FXO, FXS برای ارتباط کلامی سایر ILS۲۹R.
- ← بازدید از دکلها و مهاریهای مربوطه سامانه ناوبری NDB ایستگاههای هوانوردی: کهریزک، ورامین و ساوه.

← بهسازی سطوح پروازی سرویس رود اپرون و باند و ترمیم سطوح ناهموار برای تسهیل عبور هواپیما اتوبوس‌های حمل مسافر.

← ایجاد مسیر مناسب و هموار برای دسترسی مناسب ترمینال‌ها.

← بالا بردن امنیت و ایمنی پارکینگ‌های ترمینال‌ها.



اداره ساختمان

← افزایش نمایشگرهای پذیرش مسافر (کانتر) در ترمینال‌های ۱ و ۴.

← سرویس و تجهیز دستگاه‌های UPS جهت بالا نگه داشتن ضریب امنیت الکتریکال تجهیزات دیتاسنتر، اتاق‌های سویچ و سیستم‌های اعلان پرواز در کلیه ترمینال‌ها و ساختمان‌های عملیاتی و اداری.



اداره فن آوری اطلاعات

← به‌روزرسانی سیستم عامل‌ها و نرم‌افزارهای سمت Client و Server.

← افزایش ظرفیت Resource ها در زیرساخت فن آوری اطلاعات جهت افزایش توان پردازشی داده‌ها و ظرفیت ذخیره‌سازی اطلاعات.

← بررسی و بازبینی سرورها و کلاینت‌ها طبق چک‌لیست و اعمال اقدامات لازم جهت بالا بردن امنیت سایبری.

← پیگیری و هماهنگی نصب دکل BTS جهت افزایش پوشش آنتن‌دهی همراه اول در محدوده ترمینال‌های ۱ و ۲.

← اقدامات قبل سال نو:

کلیه پرداخت‌ها به پرسنل و پیمانکاران با توجه به لزوم استفاده از سیستم صدور حواله بانکی باید قبل از پایان سال صورت پذیرد که این امر، همکاری کلیه همکاران در ادارات دیگری را می‌طلبد، از جمله ارسال به‌موقع صورت وضعیت پیمانکاران و صدور درخواست‌های خرید از طریق سیستم تدارکات می‌باشد.



← پس از سال نو:

فصل دیگری از کارهای امور مالی آغاز می‌گردد که آن بررسی حساب‌ها و بستن حساب‌های مالی سال گذشته می‌باشد، که شامل ارسال اسناد، پاسخ‌گویی به واخواهی احتمالی اسناد، تطابق حساب‌های رابط فرودگاه و ستاد، تنظیم صورت‌های مالی، صدور اسناد انبار، تنظیم صورت مغایرت بانکی و رفع مغایرت‌های احتمالی موجود می‌باشد که منجر به بستن حساب‌های مالی می‌گردد و همزمان در ابتدای سال اقدامات لازم جهت افتتاح و شروع سال مالی جدید نیز صورت می‌گیرد.

تشکر از وقتی که برای خوانندگان نشریه مهرآبادی‌ها قرار دادید؛ آرزومند صحت و موفقیت برای شما و همکاران عزیزمان در این اداره هستیم.



Largest Cargo Planes In The World

ش. ناصح

حمل و نقل هوایی نقش مهمی در زمینه جابه‌جایی کالا و بار دارد و این موضوع باعث شده بسیاری از شرکت‌های هواپیماسازی برای ساخت هواپیمای باری غول‌پیکر اقدام نمایند.

هواپیماهای بزرگ باربری می‌توانند تجهیزات نظامی سنگین، ابزارآلات مورد نیاز در صنعت هواپیماسازی و حتی فضاپیماها را در سراسر جهان جابه‌جا کنند.

در ادامه با ما باشید تا شما را با **بزرگ‌ترین هواپیماهای باربری دنیا** آشنا کنیم.



Largest cargo planes in the World

هواپیمای باربری

هواپیمای باربری یا باری، هواپیماهای بزرگی هستند که تنها برای حمل بار یا محموله‌های مختلف و کالاهای عظیم‌الجثه ساخته شده‌اند. طراحی این نوع هواپیماها به گونه‌ای است که کاملاً با هواپیماهای مسافربری مغایرت داشته و چون برای حمل و نقل کالا طراحی شده نه برای انسان، امکانات ویژه‌ای را هم در اختیار افراد قرار نمی‌دهد.

این نوع هواپیماها دارای درب‌های بزرگی هستند که تعداد آن‌ها می‌تواند یک یا چند درب برای بارگیری و تخلیه محمولات و کالاهای مختلف باشد. در بعضی از هواپیماهای باری، دماغه هواپیما برای ورود و خروج راحت‌تر محموله باز و بسته می‌شود و این ویژگی باعث متفاوت بودن این هواپیماها با نمونه مسافربری شده است.

از دیگر تفاوت‌های هواپیماهای باری می‌توان به ظاهر آن‌ها اشاره نمود که معمولاً دارای بدنه‌ای بزرگ و پهن هستند تا فضای داخلی بیشتری را برای حمل بار به وجود آورند. بال این نوع هواپیماها کمی بالاتر از دیگر انواع قرار گرفته که این مزیت باعث می‌شود، قسمت خروجی بار به زمین نزدیک‌تر باشد.

تعداد چرخ‌های بیش‌تر هواپیماهای باربری، امکان فرود امن و راحت آن‌ها را در موقعیت‌های پیش‌بینی نشده فراهم می‌کند. طراحی این هواپیماها به گونه‌ای است که تحمل وزن بسیار زیاد را دارند و می‌توانند این وزن را تعدیل کنند. این نوع هواپیماها در کنار حمل کالاهایی نظیر گوشت و پوشاک و هر چیز دیگری، ماشین، تانک و حتی هواپیماهای مسافربری را هم جابه‌جا می‌کنند.

در خصوص بزرگ‌ترین و غول پیکرترین هواپیمای باربری جهان می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

آنتونوف ۲۲۵

هواپیمای آنتونوف ۲۲۵ (Antonov An - ۲۲۵) به عنوان بزرگ‌ترین هواپیمای باربری جهان، از توانایی حمل ۲۵۰ تن بار برخوردار است. در سال ۱۹۸۸ این هواپیمای غول پیکر روسی وارد صنعت هواپیمایی این کشور شد تا اجسام و بارهای بسیار سنگین را جابه‌جا کند. آنتونوف ۲۲۵ ابتدا در برنامه فضایی شوروی سابق به منظور تقویت و حمل شاتل‌های فضایی طراحی شده بود، اما امروزه از آن برای جابه‌جا کردن اشیاء سنگینی همچون ژنراتورهای ۱۵۰ تنی و لوکوموتیو استفاده می‌شود. از دیگر قابلیت‌های این هواپیما می‌توان به حمل بار به صورت خارجی و بر روی بدنه هواپیما اشاره نمود (متأسفانه در جنگ اولیه اوکراین این هواپیما از رده عملیاتی خارج شد).



بوئینگ ۷۴۷ - ۸

تعدادی از بزرگ‌ترین هواپیمای باربری جهان از نوع بوئینگ ۷۴۷-۸ (Boeing ۷۴۷-۸) هستند که به دلیل داشتن ۴ موتور قدرتمند در طراحی خود، جزء غول پیکرترین هواپیماها در دنیا محسوب می‌شوند. این هواپیماها توانایی بلند شدن از زمین را با باری به وزن ۱۳۷ تن دارند، طراحی بدنه بوئینگ ۷۴۷-۸ به گونه‌ای صورت گرفته تا هواپیما بتواند بارهای بسیار سنگین و بزرگ را با طراحی‌های غیرمعمول حمل و نقل کند.



آشنایی با هواپیمای ATR ۷۲-۶۰۰ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران

م. مرادی

هواپیمای هما ATR ۷۲-۶۰۰، یک هواپیمای منطقه‌ای توربوپراپ باریک‌پیکر است که بسته به نوع چینش صندلی می‌تواند تا ۷۸ مسافر را با سرعت ۵۱۰ کیلومتر در ساعت در محدوده مسافتی ۱۵۲۸ کیلومتر جابه‌جا کند.

هواپیمای ATR، محصولی مشترک از شرکت ایتالیایی لئوناردو شرکت اروپایی ایرباس است.

ATR ۷۲ که در واقع از هواپیمای کوچک‌تر ATR ۴۲ توسعه یافته، محصول اصلی این شرکت محسوب می‌شود و از سال ۱۹۸۸ میلادی تولید می‌شود. اما نمونه خریداری شده توسط ایران ایر، ATR ۷۲-۶۰۰ است که اولین پرواز خود را در سال ۲۰۰۹ میلادی انجام داده و از سال ۲۰۱۰ در حال پرواز در خطوط هوایی تجاری است. این مدل که جدیدترین طراحی

شرکت ای تی آر است، از جمله مدرن ترین هواپیماهای توربوپراپ جهان است. بنا بر آمار ارائه شده توسط شرکت ATR محصولات این شرکت ۷۵ درصد از سفارشات هواپیماهای توربوپراپ در جهان را در سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ میلادی از آن خود کرده اند. این محصولات ۲۰۰ کاربر در ۱۰۰ کشور مختلف جهان دارند. سالانه بیش از ۱۰۰ مسیر هوایی جدید با استفاده از این هواپیماها گشوده می شود و یک میلیارد مسافر به وسیله آنها جابه جا می شوند. هر ۸ ثانیه یک هواپیمای ATR از نقطه ای در جهان بر می خیزد.

تا کنون بیش از ۹۵۰ فروند ATR ۷۲ ساخته شده اند و اکنون تولید این هواپیما منحصر به مدل های ۵۰۰ و ۶۰۰ است. شرکت Azul Brazilian Airlines با در اختیار داشتن ۴۰ فروند ATR ۶۰۰-۷۲، بزرگ ترین کاربر این مدل در جهان به شمار می آید.

یکی از علت هایی که خرید ATR ۷۲ را منطقی می کند، صرفه اقتصادی این هواپیما است. نوع ۶۰۰ این هواپیما توانسته نسبت به مدل های پیشین نسبت به هر صندلی ۱۰ درصد و نسبت به میزان سوخت هواپیما ۴۰ درصد از هزینه ها بکاهد. استفاده از هر فروند ATR ۶۰۰-۷۲ در سال نسبت به سایر مدل ها، یک میلیون دلار صرفه اقتصادی دارد، این در حالی است که قیمت هر فروند از این هواپیما ۲۶ میلیون دلار است. صرفه اقتصادی و تنوع کاربران جهانی، خود دو علتی هستند که ثابت می کند خرید ATR، انتخاب صحیحی بوده است. اما مشخصات این پرنده کوچک چیست و چه ظرفیت هایی برای خدمت رسانی به مسافران ایرانی دارد؟



شاپرک ها چه ویژگی هایی دارند؟

هواپیمای ۶۰۰-۷۲ ATR، هواپیمای کوچکی است و بسته به نوع چینش صندلی‌های آن ظرفیت حمل ۶۸ تا ۷۸ مسافر را دارد. شاپرک‌های ایران‌ایر می‌توانند در هر پرواز ۶۸ مسافر را با خود حمل کنند. بنا به اطلاعات درج شده در کاتالوگ، سرعت



پیمایش این هواپیما، ۵۱۰ کیلومتر در ساعت است و با بار کامل می‌تواند مسافتی معادل ۱۵۲۸ کیلومتر را طی کند. سقف پرواز آن نیز ۲۵ هزار پا تخمین زده می‌شود. این برد پروازی برای پوشش اکثر مسیرهای درون ایران کفایت می‌کند و حتی می‌تواند فرودگاه‌های مرزی را به شهرهای واقع در کشورهای همسایه متصل کند. از همین رو ای‌تی‌آر‌ها می‌توانند رونق بخش مسیرهای منطقه‌ای ایران باشند

بیشینه وزن برخاست هواپیما ۲۲ هزار و ۸۰۰ کیلوگرم و وزن خالی آن ۱۳ هزار و ۳۱۱ کیلوگرم است. این به آن معنی است که هر فروند ATR ۷۲-۶۰۰ می‌تواند در هر پرواز بیش از ۷ هزار و ۵۰۰ کیلوگرم سوخت، بار و مسافر حمل کند. حجم محفظه بار این هواپیما ۱۰.۶ متر مربع است که برای حمل بار مسافران هر پرواز کفایت می‌کند.

هرچند شاپرک‌ها هواپیماهای کوچکی هستند، اما مسافران درون آن احساس ناراحتی نمی‌کنند. عرض کابین این هواپیما ۲.۵۷ متر است. در هر سوی راهروی این هواپیمای تک راهرو، دو صندلی برای نشستن وجود دارد. عرض هر صندلی ۴۵.۷۲ سانتی‌متر است که فضای کافی را برای نشستن مسافران فراهم می‌کند. در مدل ۶۰۰ - ATR ۷۲ از صندلی‌های سبک استفاده شده که وزن هواپیما را نسبت به مدل‌های قبلی ۲۰۰ کیلوگرم کاهش می‌دهد.

هر ۶۰۰-۷۲ ATR برای برخاست به ۱۳۳۳ متر و برای فرود به ۹۱۵ متر باند نیاز دارد، که نسبت به سایر هواپیماهای فعال در ناوگان ایران، بسیار کم به حساب می‌آید. ارتفاع هواپیما پایین است و این مساله نیاز به تجهیزات پیچیده برای آماده‌سازی و بارگیری هواپیما را کم می‌کند. پلکان هواپیما نیز روی خود آن سوار است و برای مسافرگیری نیاز به پلکان مجزا نیست. مجموع این واقعیت‌ها سبب می‌شود که حتی فرودگاه‌های کوچک و کم‌برخوردار نیز بتوانند پذیرای شاپرک‌ها باشند. بنابراین با این هواپیما می‌توان بسیاری از فرودگاه‌های غیر فعال ایران را به چرخه پروازی بازگرداند.

هرچند مشخصات پروازی ۷۲ ATR نشان می‌دهد این هواپیما برای پرواز در ایران بسیار مناسب است، یک مشکل بر سر راه به‌کارگیری آن وجود دارد. بسیاری از مسافران این هواپیمای توربوپراپ را ملخی می‌دانند و معتقدند که تکنولوژی ساخت آن قدیمی است. اما آیا واقعا تکنولوژی به‌کار رفته در ساخت و طراحی شاپرک‌ها با سایر هواپیماهای به روز جهان تفاوت دارد؟

News.mrud.ir



همیشه خسته‌اید؟ این ۱۰ عامل ممکن است مقصر باشند!



دکتر آ. عبدالحسینی



(۱) کمبود ویتامین و املاح:
مانند ویتامین B۱۲، D، آهن،
منیزیم و پتاسیم.



(۲) رژیم غذایی نامناسب:
مانند حذف وعده‌های غذایی مخصوصا
صبحانه.



(۳) سندرم خستگی مزمن:
تشخیص آن سخت و با رد سایر عوامل
است.



(۴) اختلالات خواب:
مثل آپنه که موجب دریافت ناکافی
اکسیژن می‌شود.



(۵) زندگی یکجا نشینی:
بی تحرکی باعث افزایش احساس خستگی می شود.



(۶) کمبود خواب:
اغلب بزرگسالان به ۷ تا ۹ ساعت خواب شبانه نیاز دارند.



(۷) استرس مزمن:
استرس، بدن را در حالت جنگ و گریز قرار می دهد.



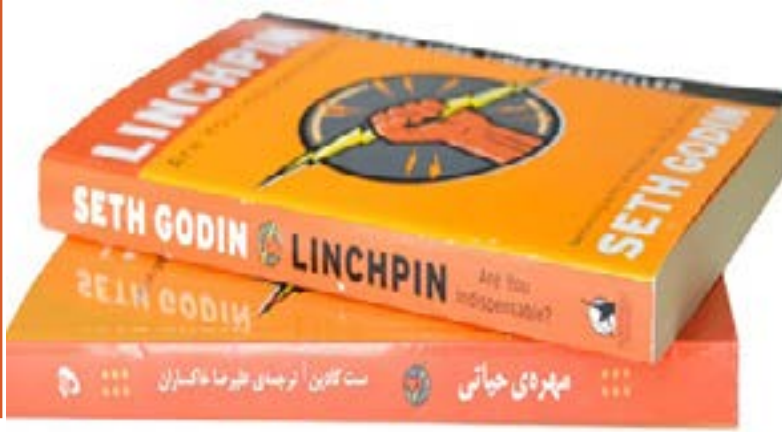
(۸) اضافه وزن:
داشتن اضافه وزن با سخت تر کار کردن بدن همراه است.



(۹) فیبرومیالژیا:
این وضعیت با درد و حساسیت عضلانی همراه است.



(۱۰) دیابت:
به دلیل بالا بودن قند در خون ولی پایین بودن آن در سلول ها.



تهیه کنندگان:

اعظم و ریحانه طهماسبی ، مریم مرادی

در این شماره از نشریه به بخش دیگری از کتاب مهره حیاتی می پردازیم.

تبدیل شدن به مهره حیاتی

سگ دست ابزاری ساده است که می توانید با قیمت کمی از ابزار فروشی محلتان بخرید، پر زرق و برق نیست ولی ضروری است. هر سازمان موفق دست کم یک مهره حیاتی دارد، کسی که بخش های عملیات را به هم متصل نگه می دارد (مثل سگ دست).

در سازمان ها شخصی وجود ندارد که به معنی واقعی کلمه غیر قابل جایگزین باشد، ولی جایگزین کردن ضروری ترین افراد کار بسیار دشواری است، از دست دادن این افراد بسیار خطرناک و وجودشان بی اندازه ارزشمند است.

شما هم می توانید مهره حیاتی باشید. وقتی به مهره حیاتی تبدیل شدید، خواهید دید که ارزش تلاش را دارد. مدیرعامل ها و کار آفرینان دم دست ترین مهره های حیاتی هستند، اما آن کارگر عالی سبزی فروشی که به خاطر او راهتان را دور می کنید و از سوپرمارکت ارزان و نزدیک خرید نمی کنید تا از آن مغازه خرید کنید هم مهره حیاتی است. گاهی دلیل خرید خانه یا خودروی مان این است که شخصی که راهنمایمان کرده ارتباط قوی شکل داده، پس او غیرقابل جایگزین است.

قانون اهرم مهره حیاتی:

هر چقدر ارزش بیشتری در کار خود ایجاد کنید، دقایق کمتری را صرف ایجاد ارزش می‌کنید، به عبارت دیگر بیشتر اوقات عالی نیستید. بیشتر اوقات همان کارهایی را می‌کنید که افراد عادی می‌توانند انجام دهند. نه تنها سازمان از مهره‌های حیاتی سود می‌برند، بلکه کارکنان نیز زمانی که به مهره حیاتی تبدیل شدند سود خواهند برد، رسیدن به امنیت شغلی زمانی که عملکردی معمولی دارید فرآیندی طاقت فرسا است. باید کلی کار کنید و کلی نگران باشید و ناامنی اعتماد بنفس‌تان را میگیرد ولی اگر کارتان را عالی انجام دهید پاداش آن را دریافت میکنید و روزتان به روزی رویایی تبدیل می‌شود.

همه سازمان‌ها ترجیح می‌دهند کارگران گوش به فرمان و ارزانی را استخدام کنند تا بتوانند تعدادشان را زیاد کنند و جایگزینشان کنند و به آنها بی‌احترامی کنند. اما نباید انتظار داشته باشند باعث رشد و وفاداری مشتری شود. اگر دنبال کار میگردید چرا باید بخواهید در چنین شرکتی کار کنید بگذارید شخص دیگری این شغل را داشته باشد. شما لایق بهترین‌ها هستید.

در سه موقعیت سازمان به فردی با دانش عمیق توجه خواهد کرد:

۱) وقتی دانش به صورت لحظه‌ای مورد نیاز است و بدست آوردن آن از خارج از سازمان بیش از اندازه خطرناک یا زمان‌بر است.

۲) وقتی همواره به دانش نیاز است و استفاده از منبعی خارج از سازمان بیش از اندازه پرهزینه است.

۳) وقتی دانش عمیق در فرآیند تصمیم‌گیری نیز دخیل است و اعتبار داخلی و دانش سازمانی با تصمیم‌گیری درست مرتبط هستند.

در نظر بگیرید ریک وانگر از مدیران جنرال موتورز با داشتن دانش در همان حوزه شغلی این شرکت را ورشکست کرد و آلن مولالی، فردی خارج از سازمان با چشم اندازی شفاف و مهارت رهبری، شرکت فورد را نجات داد.

شاید بزرگ‌ترین تغییری که آلن مولالی ایجاد کرد این بود که می‌دانست چگونه افرادی را تربیت کند که بدون نقشه به پیش بروند. و ریک واگنر شغل خود را از دست داد چون به همه می‌گفت باید چکار کنند. خیلی بهتر است تیمی تشکیل دهید که خودش بفهمد چه کار کند.

❖ کار عاطفی

کار عاطفی به کاری گویند که با احساساتان انجام می‌دهید نه با بدنتان. کار عاطفی همان کار دشوار خلق هنر، بخشنده بودن و بروز خلاقیت است. کار کردن بدون نقشه به چشم انداز و تمایل به انجام چیزی نیاز دارد که می‌بینید. کار عاطفی همان چیزی است که برای انجام دادنش پول میگیرید و سخت‌ترین آن داشتن نگاه ژرف به گزینه پیش رو و انتخاب یک مسیر است. هر تعاملی که با همکاران دارید فرصتی است که هنر تعامل را تمرین کنید. امروزه تنها دلیلی که به خاطر آن به شما دستمزد می‌دهند درک پاراگراف پیشین است.

❖ مشکل گشا

رستوران شما چهار پیشخدمت دارد و به خاطر شرایط بد کاری، مجبورید یکی از آن‌ها را اخراج کنید. سه نفر آن‌ها سخت کوش‌اند پیش خدمت چهارم خوب است، اما استاد حل کردن مشکلات نیز هست. می‌تواند مشتری عصبانی را آرام کند، مشکل رایانه را حل کند و کارهایی از این دست. هیچ می‌دانید کدامشان امنیت شغلی بیشتری دارند؟



❖ استثنایی بودن

چالش اینکه فقط بر اساس مهارت‌تان در انجام یک هنر یا فعالیت بخواهید یک مهره حیاتی باشید این است که بازار می‌تواند به راحتی هر چه تمام‌تر اشخاص دیگری را با چنین مهارتی پیدا کند. وقتی در زمینه‌ای فعالیت می‌کنید که قابل اندازه‌گیری است با خودتان عهد کنید نه فقط کمی بهتر که با اختلاف بهترین باشید.

❖ در جستجوی کمال

بی‌عیب بودن، رعایت دستورات و اشتباه نکردن معمولاً همان چیزی است که افراد دنبالش هستند. از کلاس اول آموزش دیدیم که از اشتباه کردن اجتناب کنیم. رزومه یک نفر را می‌خوانید و متوجه بیست سال موفقیت فوق‌العاده او می‌شوید سپس یک اشتباه تاپی می‌بینید. اول از همه کدام را به او خواهید گفت؟ پس نباید تعجب کنیم که چرا افراد دقایق ارزشمند کار و تمرکزشان را صرف رسیدن به کمال می‌کنند. مشکل ساده است: هنر هیچ‌وقت خالی از نقص نیست.

❖ نه گفتن

دو راه وجود دارد که مهره حیاتی می‌تواند از "نه" استفاده کند. اولین راه این است که هیچ‌وقت از آن استفاده نکند. همیشه عضوی غیر قابل جایگزین در تیم وجود دارد که جواب "بله" را پیدا می‌کند. همیشه راهی را پیدا می‌کند که کارها را انجام دهد. این افراد فوق‌العاده ارزشمندند.

نوع دوم مهره حیاتی نیز وجود دارد که همیشه نه می‌گوید چون اهدافی در سر دارد، رویا پرداز و عملگرایی است که اولویت‌ها را درک می‌کند. او قدرت این را دارد که الان ناامیدتان کند تا بتواند در آینده باعث خوشحالی‌تان شود. وقتی چنین کاری با نیت خوب انجام شود بسیار ارزشمند است. چنین افرادی آن قدر روی هنر خود تمرکز کرده‌اند که می‌دانند نه‌ای که الان گفته‌اند سرمایه ارزشمندی برای جادویی است که بعدتر رخ خواهد داد.

محرم آباد هزاری شهید



