



MEHRABADIHA

بیستمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

فروردین ماه - ۱۴۰۲

Get in touch

telegram : @mehrabad_airport

instagram : @mehrabad_airport

Web : www.mehrabad.airport.ir

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



صاحب امتیاز: فرود گاه بین المللی مهر آباد

مدیر مسئول: ابراهیم مرادی

سر دبیر: م. احمدیان

هیات تحریریه: آقایان امیر ثروتی و پژمان قاسمی

خانم ها: ش. ناصح، م. مرادی، غ. فتاح، م. احمدیان، م. جلالی

همکاران این شماره:

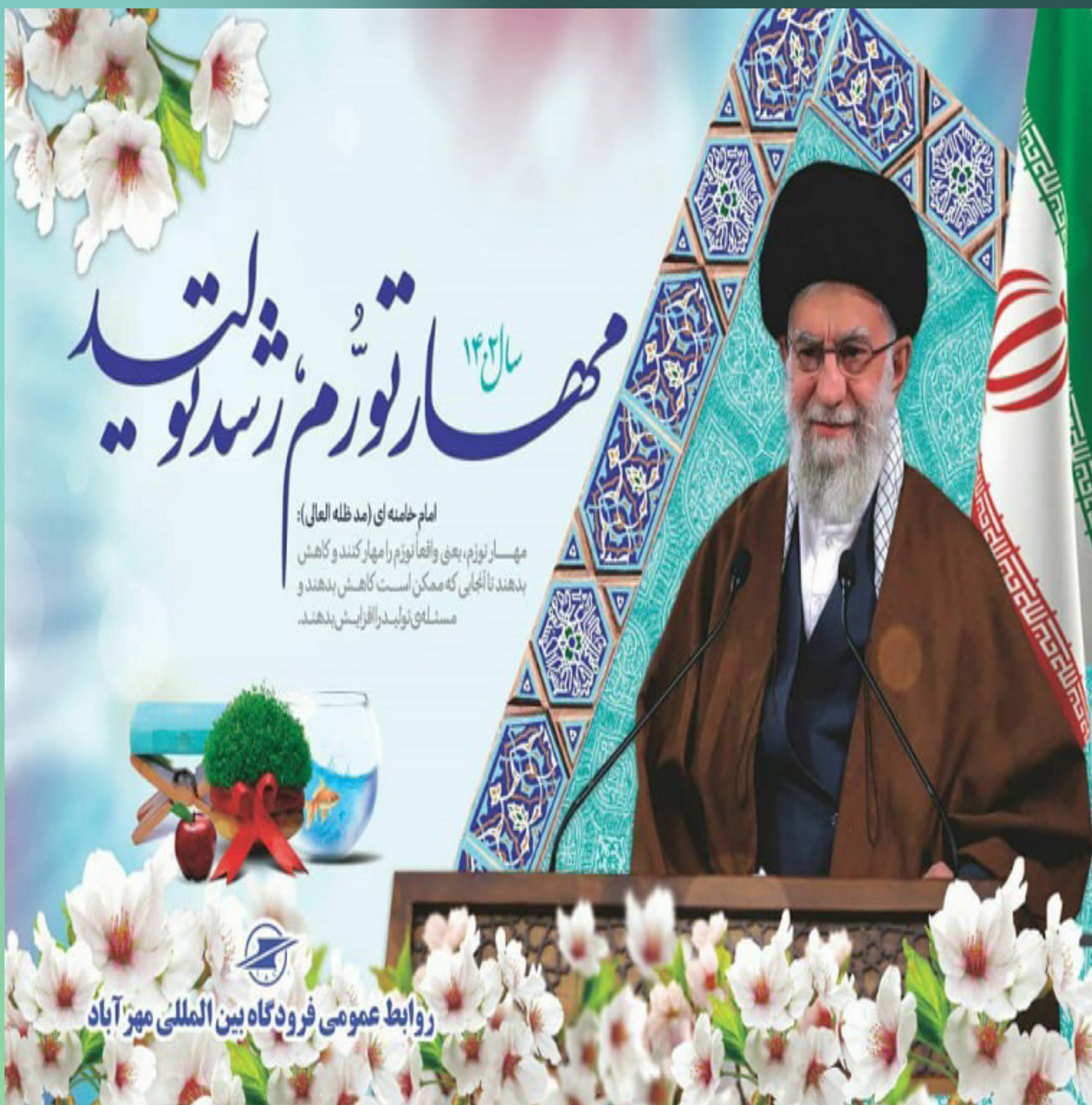
الف. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی، دکتر آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده، ل. بیات

ویراستار: م. احمدیان

صفحه آرا: د. صالحی

عکاس: حبیب الله کاری

- ➔ مهرآباد، پر ترافیک ترین فرودگاه در نوروز ۱۴۰۲ ۵
- ➔ معرفی اداره امور ترمینال ها ۶
- ➔ آشنایی با نحوه ی کار TCAS ۹
- ➔ لحظاتی زیر سایه شعر ایران هوایی بخوریم ۱۱
- ➔ داری اشتباه می کنی کاپیتان! ۱۳
- ➔ چرا خدمه پرواز در حین نشست و برخاست نور کابین را خاموش می کنند؟ ۱۵
- ➔ ChatGPT ۱۷
- ➔ ویتامین E ۱۹
- ➔ چه کسانی نباید سوار هواپیما شوند؟ ۲۰
- ➔ پر سرعت ترین هواپیماهای تاریخ هوانوردی در دنیا ۲۲
- ➔ خلاصه کتاب تئوری انتخاب..... ۲۴
- ➔ آمار پروازی فرودگاه مهرآباد در سال ۱۴۰۱ در مقایسه با سال ۱۴۰۰ ۲۷
- ➔ جدول شماره ۱ ۲۸
- ➔ تقدیرنامه مدیر عامل شرکت فرودگاه ها ۲۹
- ➔ گزارش تصویری از اقدامات نوروزی در فرودگاه مهرآباد ۳۰



حضرت آیت الله خامنه ای، رهبر انقلاب اسلامی در پیامی به مناسبت
آغاز سال ۱۴۰۲، سال جدید را سال «مهر تورم، رشد تولد»
نام گذاری کردند.

سخن سر دبیر

نوروز ۱۴۰۲ هم با همان سرعت غیر قابل باور گذشت...
مهرآبادی‌ها در نوروز ۱۴۰۲ هم، همانند بیش از ۷۰ نوروز گذشته
و همانند اسلاف و پیشینیان خود تلاش کردند تا کام هموطنان،
ایران و ایرانیان، از انتخاب سفر هوایی جهت رسیدن به مقصد
خویش شیرین بماند و اگر روزی از پنجره آلبوم تصاویر تلفن
همراه یا دوربین عکاسی خود به گذشته بنگرند، چیزی جز
لبخند رضایت بر صورتشان نقش نبندد و آرزو نمایند تکرار عبور
از مهرآباد و رفتن به سوی مقصد!

در نوروز سال ۱۴۰۲، فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با اعزام و پذیرش
بیش از ۸۰۰ هزار مسافر در ایام نوروز، عنوان پرتراфик‌ترین
فرودگاه کشور را به‌خود اختصاص داد. به‌راستی این نوروز، یک
نشان مهم نیز با خود داشت. بازماندگان بیماری هولناک کرونا،
اکنون بی‌دغدغه بار سفر بسته‌اند تا به زندگی بفهمانند انسان،
اهل ایستادن و درجا زدن نیست، انسان جاری است، جاری‌تر از
آب و با صلابت‌تر از کوه!

خداقوت همکاران ارجمندم در جای جای مهرآباد، شما که
سختی کار در نوروز را به جان خریدید تا مردمان خوب این
سرزمین، لبخند رضایت بر لب داشته باشند.

با احترام

سر دبیر

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

تعداد مسافر



۸۰۵۶ درصد افزایش

نوروز ۱۴۰۲: ۸۱۳۷۶۰ نفر

نوروز ۱۴۰۱: ۷۴۳۱۸۴ نفر

تعداد نشست و برخاست



۴ درصد افزایش

نوروز ۱۴۰۲: ۶۷۷۳ پرواز

نوروز ۱۴۰۱: ۶۵۰۲ پرواز

مهرآباد، پر ترافیک‌ترین فرودگاه در نوروز ۱۴۰۲

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با اعزام و پذیرش بیش از ۸۰۰ هزار مسافر در ایام نوروز، عنوان پر ترافیک‌ترین فرودگاه را به خود اختصاص داده است.

از ۲۴ اسفند ماه ۱۴۰۱ تا ۱۵ فروردین ماه ۱۴۰۲، بیش از ۸۱۲ هزار و ۷۶۰ مسافر و افزایش بیش از ۸ درصدی و با حدود ۶ هزار و ۷۷۳ پرواز و افزایش بیش از ۴ درصدی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد اعزام و پذیرش شده‌اند و این فرودگاه در رتبه نخست اعزام و پذیرش مسافری و همچنین نشست و برخاست پروازها قرار دارد.





زنجیره خدمت: معرفی اداره امور ترمینال ها

م.جلالی

ترمینال‌ها، ویتترین فرهنگ‌ها، آداب‌ها، رسومات، سنت‌های یک شهر و کشور می باشند که با نمادهای سنتی، المان‌های زیبا، هارمونی رنگها، چیدمان‌ها و ... نمایان می گردند. نحوه مدیریت این چینش‌ها، نظارت، پیگیری و عملکرد صحیح در ارائه خدمات به مسافرینی که لحظات خود را برای سفر در فرودگاه ما می گذرانند، می تواند تاثیر بسزایی داشته باشد و این رضایتمندی، آن چیزی است که برای ما مهرآبادی‌ها و علی‌الخصوص مسئولین و کارمندان اداره امور ترمینال‌ها و اماکن، بسیار با ارزش است و نهایت اوج رضایت از عملکرد و تلاش‌های شبانه‌روزی برای رفاه حال مسافرین عزیزمان است. از این رو به سراغ آقای اکبری، رئیس این اداره رفته‌ایم تا ما را با این اداره آشنا بفرمایند.

در ابتدا تشکر می‌کنم از شما بابت قبول این مصاحبه، برایمان یک شرح عملکرد کلی از این اداره بفرمایید:

هدف اصلی ما در این اداره، جلب رضایت و تسهیل در روند امور پروازی مسافران است و اقداماتی که انجام می‌شود، شاید گاهی برای مسافرین دیده نشود اما هدف، جلب رضایت ایشان است. این اقدامات از لحظه ورود مسافر به فرودگاه و نحوه دسترسی به تسهیلات فرودگاهی، شامل تاکسی‌ها، اطلاعات پرواز، زیبایی و تمیزی سالن‌ها، ویلچر، چرخ دستی، مدت زمان رسیدن بار به مسافر، مدت زمان انتظار در میز پذیرش و ... می‌باشد.

این اداره از چند واحد تشکیل شده است؟

- * امور ترمینال‌ها
- * اطلاعات پرواز حضوری
- * اطلاعات پرواز غیر حضوری
- * مرکز تلفن



هر واحد چه فعالیت‌هایی دارند؟

امور ترمینال‌ها: مدیران ترمینال‌ها، وظایف گسترده‌ای بر عهده دارند که نظارت مستمر بر فعالیت‌ها و خدمات ارائه شده در ترمینال‌ها، مهم‌ترین آن‌هاست.

اطلاعات پرواز: همان‌طور که از نام این واحد مشخص است، اطلاعات پروازهای ورودی و خروجی را داشته و به اطلاع مسافری می‌رسانند.

اطلاعات پرواز حضوری: اطلاع‌رسانی به مسافری و مراجعینی که در سالن فرودگاه مستقر هستند را عهده‌دار می‌باشد.

اطلاعات پرواز غیر حضوری: اطلاع‌رسانی از طریق شماره تماس ۱۹۹ برای مسافری و مراجعینی که از خارج از فرودگاه تماس می‌گیرند را انجام می‌دهند.

مرکز تلفن: شماره تماس‌های اماکن مختلف فرودگاه را به درخواست‌کنندگان اعلام می‌نمایند.

چه تعداد نیرو، مشغول به فعالیت هستند؟

تعداد پرسنل رسمی- قراردادی این اداره در حال حاضر ۱۲۷ نفر می‌باشد که در قسمت‌های اداری و چهار شیفت کاری فعالیت دارند؛ تعداد پرسنل حجمی این اداره، ۳۱۵ نفر بوده که ۲۶۶ در قسمت خدمات عمومی، شامل نظافت سالن‌ها، سرویس بهداشتی‌ها و ۴۹ نفر در قسمت جمع‌آوری چرخ‌دستی مشغول به کار هستند.

چه تخصص و مهارتی برای کار در این اداره لازم است؟

تخصص:

برای کار در این اداره، الزاماتی لازم است که باید به‌عنوان پایه وجود داشته باشد و آن، تسلط افراد به زبان انگلیسی، آشنایی با انکس ۹ ایکائو (در ارتباط با استانداردهای تسهیلات فرودگاهی) و آشنایی با انکس ۱۴ ایکائو (در ارتباط با فرودگاه‌ها) می‌باشد. لکن این افراد می‌بایستی دارای مدارک تحصیلی کارشناسی در رشته‌های مهندسی، زبان انگلیسی، مهندسی فن‌آوری اطلاعات (IT)، مهندسی تکنولوژی ارتباطات و فن‌آوری اطلاعات (ICT)، کلیه گرایش‌های مدیریت به‌جز مدیریت بازرگانی و دارای حداقل ۵ سال سابقه کار باشند.

مهارت:

- * مهارت و توانایی انجام کار تیمی
- * توانایی رهبری و تصمیم‌گیری
- * توانایی حل مسئله
- * انعطاف‌پذیری بالا

وظایف یک مدیر ترمینال چیست؟

- * هماهنگی فی مابین بین ادارات و واحدهای فرودگاهی به منظور تسهیل در روند اعزام و پذیرش مسافر
- * هماهنگی و همکاری با شرکت‌های هواپیمایی
- * نظارت و پیگیری تأخیرهای پروازی
- * ارتباط با ارگان‌ها حفاظتی و امنیتی (سپاه، پلیس، حراست)
- * اطمینان از نحوه عملکرد صحیح و استاندارد ایربریج‌ها، آسانسورها و پله برقی‌ها و تسمه نقاله‌ها
- * نظارت بر حسن رفتار و عملکرد پرسنل و ارائه خدمات، ایرلاین‌ها و پیمانکارانی که در سالن فعالیت دارند
- * گزارش اتفاقات نامتعارف، تخلفات، درگیری‌ها به مسئولین ذی ربط
- * نیاز سنجی جهت تأمین رنگ‌آمیزی و بازسازی در ترمینال‌ها
- * نظارت مستمر بر نمایشگرهای واقع در کانترها و گیت‌های خروجی واقع در سالن ترمینال‌ها

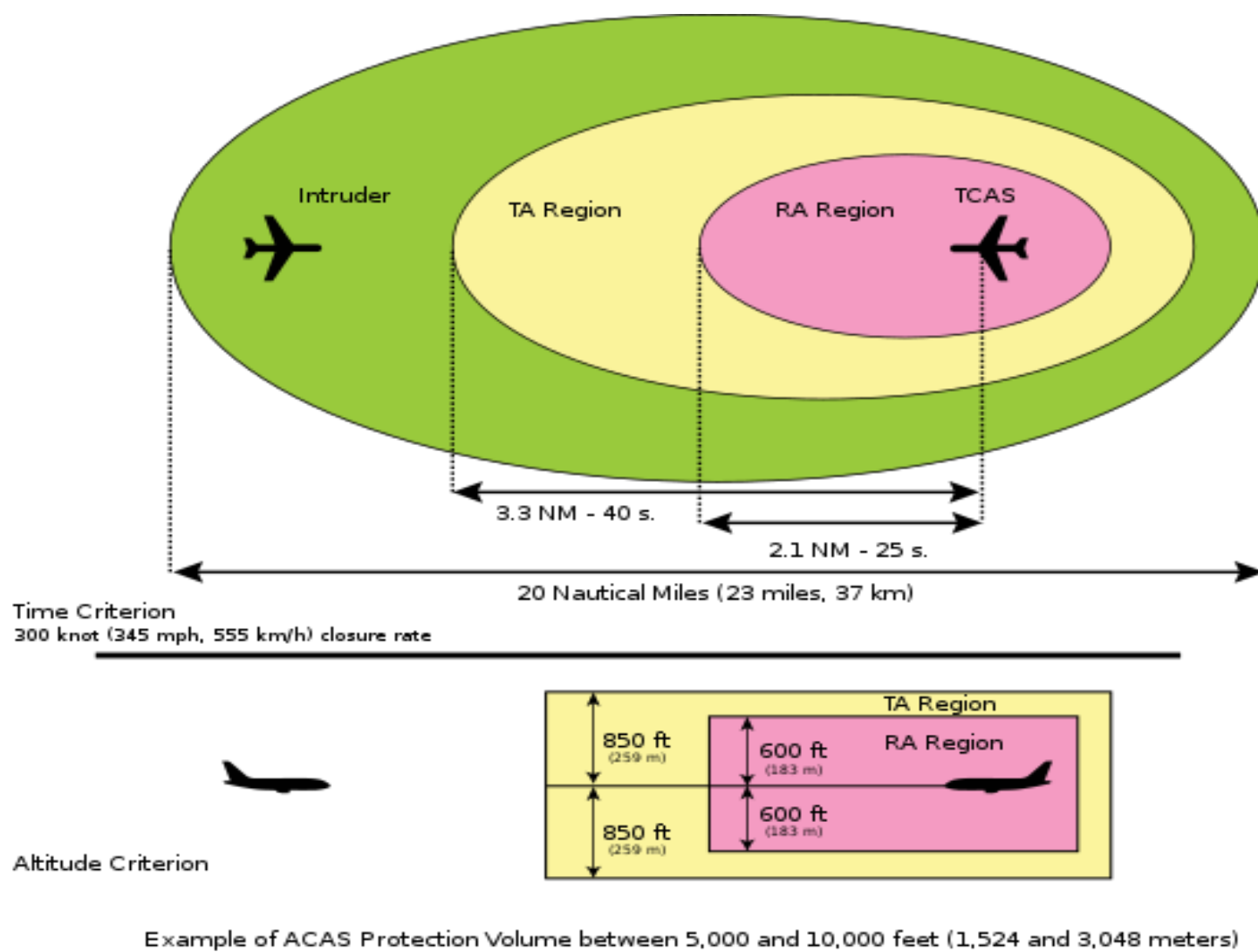
به عنوان سخن پایانی اگر نکته‌ای هست که به آن اشاره نکرده‌ایم بفرمایید؟

عملکرد و نحوه رفتار و آداب معاشرت پرسنل اداره امور ترمینال‌ها می‌تواند نقش بسزایی در ایجاد رضایتمندی مسافرین و ارباب رجوع داشته باشد و می‌تواند خاطره و تصویری زیبا را در ذهن آن‌ها از فرودگاه ثبت و رقم بزند.

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



آشنایی با نحوه کار TCAS و نقش آن در ایجاد جدایی بین هواپیماها در شرایط اضطراری



م. احمدیان

همان طوری که می دانید در دهه های قبل، سیستم TCAS (Traffic Collision Avoidance System) بارها باعث کاهش همجواری ها و مانع برخورد های هوایی در سطوح پروازی، En-Route و هنگام تقرب شده است و این خود به تنهایی برای بیان اهمیت این سیستم کافی می باشد. TCAS بر دو نوع TCAS₁ و TCAS₂ می باشد که هر کدام از آن ها دارای Option های مختلفی می باشند. TCAS₂ پیشرفته تر از نوع TCAS₁ می باشد. TCAS در واقع نقشه ای از شرایط پرواز های اطراف هواپیما را بر روی Display تعبیه شده در Cockpit هواپیما مشخص می نماید که با توجه به آن، خلبان از هوشیاری بیش تری نسبت به محیط پروازی اطراف خود برخوردار می شود. Option های TCAS شامل موارد زیر است:

- 1) TA: Traffic Advisory
- 2) RA: Resolution Advisory

در نوع TCAS₁ فقط سرویس TA ارائه می شود و این نوع TCAS₂ است که سرویس RA را نیز ارائه می دهد.

Traffic advisory:

این سرویس، شامل توصیه ای است که سیستم پس از ارزیابی های انجام شده از محیط اطراف هواپیما به خلبان ارائه می دهد و این موضوع زمانی به وقوع می پیوندد که پرواز دیگر در فاصله زمانی ۴۸ ثانیه ای محوطه پروازی هواپیمای مذکور و در حال نزدیک شدن به آن باشد. در چنین حالتی، نوع TCAS با استفاده از Voice به خلبان هشدار میدهد و اعلام Traffic میکند. همچنین بر روی Display Cockpit هواپیما، Symbol هواپیمایی که در حال نزدیک شدن است، از نقطه حالت لوزی شکل تو خالی سفید رنگ به حالت نقطه تو پر زرد رنگ تغییر حالت و رنگ می دهد.

:Resolution Advisory

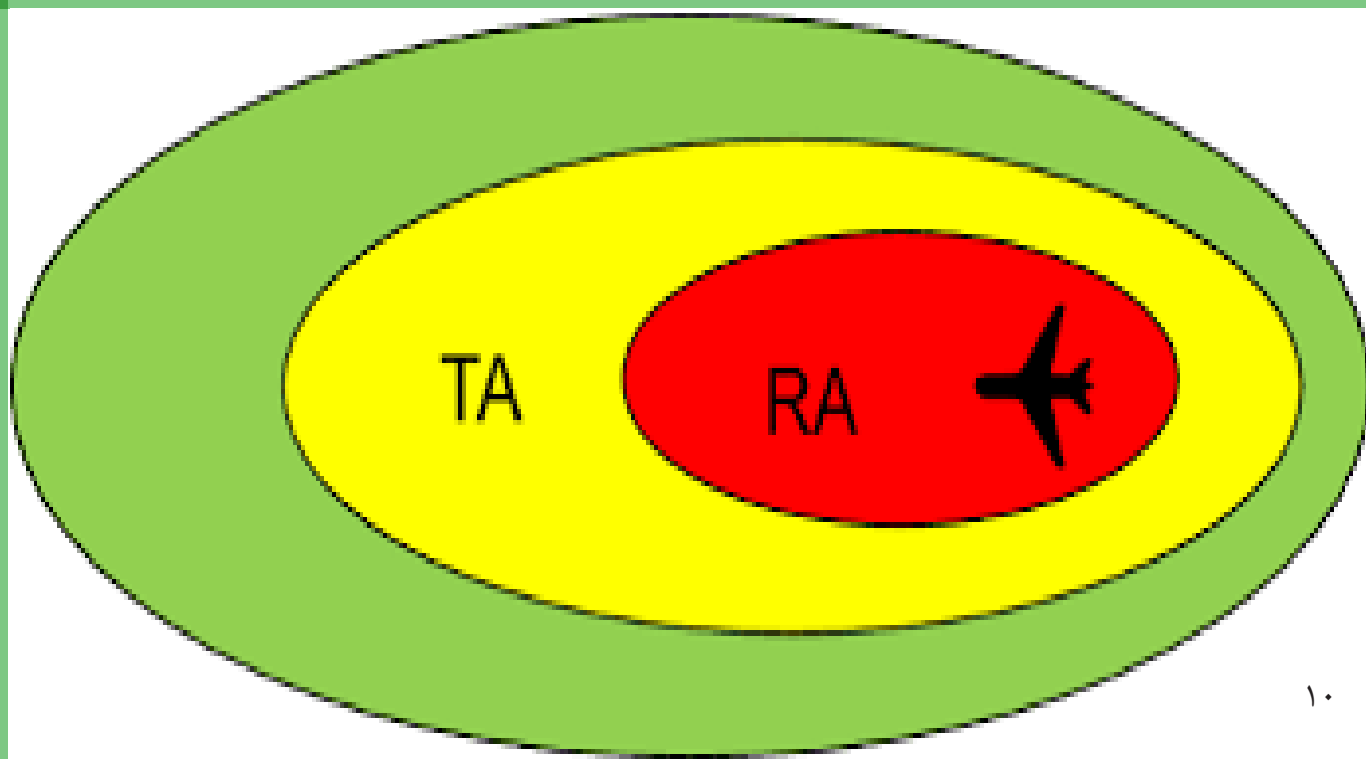
نحوه ارائه این سرویس به این صورت است که اگر بعد از ارائه سرویس TA، هیچ‌گونه عکس‌العمل پیشگیرانه‌ای توسط خلبان جهت جلوگیری از همجواری و برخورد صورت نگیرد و دو هواپیما با همان حالت قبلی به مسیر خود ادامه داده و در حال نزدیک شدن به هم باشند، سیستم به‌طور خودکار اعلام RA می‌کند، به این صورت که وقتی دو هواپیما در فاصله ۳۵ ثانیه‌ای نسبت به هم قرار دارند، در این هنگام که در Symbol هواپیمایی که حال نزدیک شدن است به شکل **مربع تو پر قرمز رنگ** تغییر حالت و رنگ می‌دهد و از خلبان می‌خواهد با توجه به شرایط ارزیابی شده توسط این سیستم که Climb Climb یا Descend Descend و همچنین Right Turn, Left Turn است، عمل نماید.

نکته دیگر این که دستورالعمل‌های صادره توسط این سیستم برای هر پرواز متفاوت است، یعنی این که اگر TCAS یک هواپیما در حالت RA توصیه خود را مبنی بر Climb صادر کرد، سیستم TCAS هواپیمای دیگر توصیه خود را به‌صورت Descend مطرح می‌کند که این ارزیابی‌ها در قسمت کامپیوتر TCAS صورت می‌گیرد.

TCAS از یک فرستنده و گیرنده رادیویی و آنتن جهتی، کامپیوتر و یک نمایشگر تشکیل شده است. روش کار به این صورت است که در زمان نزدیک شدن بیش از حد استاندارد دو پرواز به هم، فرستنده سیگنال پرسش را می‌فرستد و پس از دریافت سیگنال پاسخ توسط گیرنده و ارزیابی‌های انجام شده در قسمت کامپیوتر که با استفاده از محاسبه اختلاف زمانی سیگنال پرسش و سیگنال پاسخ و تعیین فاصله بین دو هواپیما و تعیین جهت هواپیمای نزدیک شونده که توسط آنتن جهتی صورت می‌گیرد، دستورالعمل لازمه صادر می‌شود. اگر هواپیمایی که فرستنده TCAS، سیگنال پرسش را برای آن ارسال می‌کند، دارای Transponder با قابلیت ارائه اطلاعات ارتفاعی (Mode C) باشد، در روی نمایشگر موجود در هواپیما ارتفاع هواپیمای مذکور در حالت Climb or Descend مشخص می‌شود.



به‌طور مثال اگر هواپیمای نزدیک شونده در ارتفاع ۱۴۰۰ پایی زیر هواپیما و در حالت Climb باشد، عدد ۱۴ به همراه Symbol Climb بالای علامت هواپیما بر روی نمایشگر هواپیما مشخص می‌شود.



خطاتی زیر سایه شعر ایران، هوایی. بخوریم

گ. نجارزاده

امیر هوشنگ ابتهاج، شاعر ایرانی، اسفند سال ۱۳۰۶ در رشت متولد شد. او کودکی‌اش را در رشت گذراند و دوران دبیرستانش را به تهران آمد. ابتهاج از همان جوانی سرودن شعر را آغاز کرد و با موسیقی آشنا شد. او سرودن غزل را پیش گرفت و مدتی را به‌عنوان سرپرست برنامه گل‌ها در رادیوی ایران مشغول به کار شد. ابتهاج در آن زمان به فعالیت خود در رادیو ادامه داد و برنامه‌ی گلچین هفته که مربوط به موسیقی بود، را بنا نهاد. او سال ۱۳۴۶ بر سر مزار حافظ، مراسم شعرخوانی اجرا کرد که با استقبال مردم روبه‌رو شد که وصف این مراسم در بخشی از سفرنامه معروف «از پاریز تا پاریس» اثر «دکتر باستانی پاریزی» آمده است. امیر هوشنگ ابتهاج همواره دانش‌آموزی خودآموخته بوده و سراسر زندگی‌اش را وقف خواندن و سرودن کرده است. وی در سال ۱۳۶۶ همراه خانواده خود به آلمان مهاجرت کرد و تا پایان عمر به ایران سفر می‌کرد. هوشنگ ابتهاج در ۱۹ مرداد ۱۴۰۱ در سن ۹۴ سالگی در شهر کلن آلمان به علت نارسایی کلیه درگذشت.

امیر هوشنگ ابتهاج با نام سایه نیز شناخته شده است. «ه. ا. سایه» تخلص این شاعر است و آثارش با این نام منتشر می‌شود. خود این شاعر پرآوازه براین باور است حروف کلمات سایه، حروف نرم و بدون ادعایی هستند و در آن نوعی افسوس وجود دارد. در معنای این کلمه نوعی افتادگی خودنمایی می‌کند که حتی می‌تواند در برابر خشونت و وقاحت ایستادگی کند.

شعرهای امیر هوشنگ ابتهاج، علاوه بر این که در شعر و ادب فارسی جایگاه ویژه‌ای دارد، در حافظه‌ی عموم جامعه نیز ماندگار هستند. بزرگان موسیقی ایران بعضی از آثار ایشان را به‌صورت تصنیف‌های ماندگار درآورده‌اند، همچون تصنیف‌های خاطره‌انگیز «توای پری کجایی» و «سپیده (ایران ای سرای امید)» که حتی اگر از علاقه‌مندان به دنیای شعر و غزل هم نباشیم، این اشعار به گوشمان خورده است. «ه. ا. سایه» همواره در بین قالب‌های شعری کلاسیک و نو در حرکت بوده و شعرهای متفاوتی را سروده است. اشعار او دو وجه متفاوت دارند، نیمی از آن‌ها مضامینی عاشقانه و احساساتی دارند و نیمی دیگر بدون قافیه و در قالب نوین موزون هستند.

کتاب‌های منتشر شده ابتهاج، «نخستین نغمه‌ها»، «سراب»، «سیاه مشق»، «شبگیر»، «زمین»، «چند برگ از یلدا»، «تا صبح شب یلدا»، «یادگار خون سرو»، «حافظ به سعی سایه» (دیوان حافظ با تصحیح ابتهاج)، «تاسیان مهر» (اشعار ابتهاج در قالب نو)، «بانگ نی» هستند. از این میان، سیاه مشق و تاسیان تنها دفترهایی هستند که شاعر با تجدیدنظر در محتوا به چاپ‌های بعدی می‌رساند و مجموعه و چکیده همه شعرهایش است.

درین سرای بی کسی، کسی به در نمی زند
به دست پر ملال ما پرند به در نمی زند

یکی ز شب کر فغان، چراغ بر نمی کند
کسی به کوچه سار شب در سحر نمی زند

نشسته‌ام در انتظار این غبار بی سوار
دریغ کز شبی چنین سپیده سحر نمی زند

گذر کمی است بر ستم که اندر او به غیر غم
یک صلاهی آشنابه رهگذر نمی زند

دل خراب من دگر خراب تر نمی شود
که خجر غمت از این خراب تر نمی زند

چه چشم پاسخ است از این دریچه‌های بسته ات؟
برو که هیچ کس ندابه گوش گر نمی زند

نه سایه دارم و نه بر، بپنکندم و سحر است
اگر نه برد خست تر کسی تیر نمی زند



داری اشتباه میکنی کایتان!

در دهه‌ی ۱۹۹۰ حوادث هوایی و سقوط هواپیما در خطوط هوایی کره جنوبی ۱۷ برابر متوسط جهانی شده بود؛ به نحوی که در سال ۹۹ آمریکا پرواز کارکنان خود را ممنوع کرد، کانادا اخطار داد که اجازه فرود هواپیماهای این خط را معلق خواهد کرد و خطوط هوایی دلتا و ایرفرانس در عمل همکاری خود را به تعلیق درآوردند!

در دنیای امروز استفاده از هواپیما به اندازه‌ی یک دستگاه قهوه‌ساز قابل اعتماد است و تنها مجموعه‌ای از اشتباهات انسانی (در حدود ۷ اشتباه پی‌درپی) می‌تواند یک پرواز را به سقوط بکشاند!

گزارش‌های ارزیابی نشان می‌داد ایراد فنی، سهم کمی داشت و عوامل انسانی نیز متفاوت از سایر خطوط هوایی نبود. مطالعات متعددی مانند مطالعات شرکت بوئینگ و پژوهش دو زبان‌شناس (فیشِر و اورسانو) پرده از راز بزرگی برداشت. آن‌ها متوجه شدند هواپیماهای سقوط کرده به دلیل ساده‌ای دچار مشکل می‌شدند: هیچ‌کس به صراحت به کاپیتان نمی‌گفت: «داری اشتباه می‌کنی کاپیتان»

ساختار زبانی در برخی از فرهنگ‌ها به دلیل شرم، احترام، ترس، ارشدیت یا آنچه ادب دانسته می‌شود، به گونه‌ای است که رده‌ی پایین‌تر به صراحت نمی‌تواند اشتباهات رده‌ی بالاتر را بیان کند.

پژوهش نشان می‌داد بیان اشتباه یک نفر، از صراحت کامل تا تلطیف، قابل رتبه‌بندی است:

- (۱) جملات امری و صریح: کاپیتان ۳۰ درجه به راست بپیچید!
- (۲) جمله الزامی: به نظر می‌رسد ما باید به سمت راست تغییر مسیر بدهیم.
- (۳) جمله پیشنهادی: پیشنهاد می‌دهم تغییر مسیر دهیم.
- (۴) پرسش: بهتر نیست تغییر مسیر دهیم؟
- (۵) ترجیح: به نظر (این شاگرد) بهتر است تغییر مسیر دهیم.
- (۶) اشاره: اگر تغییر مسیر ندهیم با طوفان روبه‌رو می‌شویم.

بررسی جعبه‌های سیاه پیدا شده در سقوط‌ها نشان می‌داد که در برخی از فرهنگ‌ها (مثل کره) کمک خلبان یا مهندس پرواز از جملات اشاره‌ای یا ترجیحی (که تلطیف واقعیت هستند) استفاده می‌کرده‌اند، اما در فرهنگ‌هایی که صراحت وجود داشته است و جملات امری یا الزامی بوده است، کم‌تر شاهد سقوط بوده‌ایم!

به همین دلیل زمانی که خلبانان کم‌تجربه‌تر مسئول هدایت پرواز بوده‌اند، کم‌تر سوانح روی داده بود، چون سایرین با آن‌ها صراحت داشتند، اما این خلبانان کارآموزده‌تر و ارشدتر بودند که سقوط مردم را رقم می‌زدند!

مطالعات هلمریش (روانشناس) نشان داد، در یک مورد، حتی وقتی کمک خلبان‌ها می‌دانستند که خلبان دارد اشتباه می‌کند، آمادگی لازم برای در دست گرفتن پرواز را نداشتند. همگی به همین دلیل جان خود را در سقوط از دست دادند.

چهار درس بزرگ از سقوط‌ها:

(۱) این فرهنگ است که موفقیت یا شکست را تعیین می‌کند؛ نه فن‌آوری و نه هواپیماهای مطمئن‌تر.

(۲) رده‌ی پایین‌تر برای جلوگیری از سقوط و شکست بزرگ جمعی، هیچ چاره‌ای جز آن ندارد که به صراحت خطاب به رده‌ی بالا فریاد بزند: رفیق داری اشتباه می‌کنی!

(۳) رده‌ی بالاتر باید بفهمد که تنها راه نجات دسته جمعی دادن این آزادی به زیردست است که اشتباه او را به صراحت بگوید. در یکی از پروازها کاپیتان در مقابل کمک‌خلبانی که به او تذکر داده بود که اشتباه کرده است، با پشت‌دست به دهانش زده بود. آن پرواز سقوط کرد و این آموخته‌ی ما از جعبه سیاه است!

(۴) خط هوایی کره نشان داد، گذار از این وضعیت تنها در صورت پذیرش واقعیت‌های فرهنگی و خودآگاهی جمعی امکان‌پذیر است. با انکار یک آسیب فرهنگی تنها امکان سقوط افزایش می‌یابد.

چرا خدمه پرواز درحین نشست و برخاست، نور کابین را خاموش می‌کنند؟

غ. فتاح

کسانی که در شب پرواز داشته‌اند، می‌دانند که خاموش کردن نور کابین درحین حرکت هواپیما بر روی باند نشان دهنده‌ی نزدیک بودن خروج‌مان از هواپیما است. این فرآیند درحین پرواز تکرار می‌شود. برای مثال اگر نور کابین برای بار دوم خاموش شود، آن‌گاه فرود هواپیما نزدیک خواهد بود.

اما به چه دلیلی درحین نشست و برخاست نور کابین خاموش می‌شود؟

پاسخ، مربوط به دلایل ایمنی مسافران است. مهم‌ترین وجه هوانوردی تجاری، ایمنی مسافران و خدمه پرواز است. ازاین‌رو ممکن است عجیب به‌نظر نرسد که ایمنی، دلیل اصلی خاموش شدن نور کابین سریعاً پیش از فرآیندهای نشست و برخاست است. دلیل خاموشی نور با بالا بردن پرده‌ی پنجره‌ها توسط مسافران طبق درخواست مهمانداران یکسان است، یعنی در این دو فرآیند، ایمنی و دلایل مرتبط با آن وجود دارد. در زمان نشست و برخاست هواپیما چنانچه وضعیت اضطراری رخ دهد، وجود دید مناسب به ایمنی مسافران و خدمه پرواز کمک می‌کند.

اگر پرده‌های پنجره بالا باشد نیز می‌تواند به مسافران کمک کند تا خود را با شرایط بحرانی رخ داده وفق دهند و بتوانند نسبت به محیط خود آگاه شوند. برای اینکه چشمان انسان کاملاً خود را با محیط جدید و احتمالاً تاریک وفق دهد، دقایقی نیاز است. اما اگر نور کابین خاموش شود، آنگاه مسافران و خدمه پرواز، زمان مناسبی را خواهند داشت تا خود را با شرایطی که نور کم‌تری دارد وفق دهند. اگر نیاز باشد تا هواپیمایی درتاریکی شب تخلیه شود، این موضوع بیش‌تر ضروری می‌نماید.

درواقع دوره‌ی زمانی که در آن چشمان انسان، خود را با شرایط کم نور وفق می‌دهند، می‌تواند از لحاظ نظری تفاوت بسیاری را در افراد مختلف در شرایط اضطراری داشته باشد. اما اگر نور کابین خاموش شود، آنگاه مسافران و خدمه شرایط بهتری خواهند داشت تا خود را با شرایط کم نور وفق دهند.

درعین حال مهمانداران پرواز نیز می‌توانند به خارج از هواپیما نگاه کنند، این موضوع آن‌ها را قادر می‌سازد تا هر مورد غیر طبیعی یا خطرناک را در تجهیزات مجاور هواپیما شناسایی کنند.

همچنین نگاه کردن به خارج از پنجره می‌تواند برای مسافران مضطرب‌تر سودمند باشد که درمورد فرآیند پرواز مردد هستند. درواقع آن‌ها می‌توانند با نگاه کردن به خارج از هواپیما و شناسایی نوع قرارگیری‌شان با زمین مطمئن شوند.

اگر پرواز در روز صورت بگیرد، آن‌گاه می‌توان مطمئن شد که داخل هواپیما با نور طبیعی پر شده است. متعاقبا دید مسافران و کارمندان در کابین افزایش می‌یابد. این موضوع سبب می‌شود تا همه افراد سریعاً و به‌طور امن و با شانس بیش‌تری در حین شرایط اضطراری از هواپیما خارج شوند. در نتیجه، ایمنی مسافران و خدمه پرواز همیشه باید در اولویت اول صنعت هوانوردی قرار بگیرد.



چت جی پی تی (ChatGPT) چیست؟

کمتر از دو ماه پیش از این، وبسایتی اعلام وجود کرد که کاربران اینترنت به سرعت برای کشف توانمندی‌های آن هجوم آوردند، زیرا کاربران متوجه شدند که این وبسایت، برای نخستین بار در تاریخ، فن‌آوری هوش مصنوعی را در دسترس آسان عموم مردم قرار داده است.

در این وبسایت، یک جعبه گپ وگفت کاربران با هوش مصنوعی قرار داده شده که کاربر، هرگونه پرسشی دارد در آنجا از مغز مصنوعی می‌پرسد و پاسخ می‌گیرد. این مغز مصنوعی، زبان انسان را می‌فهمد. اگر از او بخواهیم، برای ما قصه می‌گوید، رزومه می‌نویسد، جوک می‌گوید، مقاله می‌نویسد و محتوای کتاب‌ها را خلاصه می‌کند.

به او بگویید که در یخچال شما چه مواد غذایی باقی مانده و این هوش مصنوعی بهترین دستور غذای ممکن با این مواد محدود را برای شما تایپ می‌کند. به او بگویید که برای تکالیف مدرسه یا دانشگاه شما، مقاله‌ای تحقیقاتی بنویسد، و می‌نویسد. شعر هم می‌گوید، نمایشنامه هم می‌نویسد.

عملکرد این مغز مصنوعی به حدی خوب است که ظرف ۵ روز، یک میلیون نفر در آن وبسایت ثبت‌نام کرده و با جعبه چت آن شروع به کار کردند. برای مقایسه، رسیدن به مرز

نام این مغز مصنوعی، یعنی ربات گپ آن‌لاین، چت جی پی تی (ChatGPT) است و شرکت ایجادکننده آن اوپن‌ای‌آی (OpenAI) نام دارد. اوپن‌ای‌آی، یک پژوهشگرده مستقل است که توسط ایلان ماسک، به همراه سم آلتمن تأسیس شده و این پژوهشگرده، ربات هوشمند خود را در آخرین روز ماه نوامبر ۲۰۲۲ (نهم دی‌ماه ۱۴۰۱) در وبسایت خود در دسترس عموم قرار داد.

چت جی پی تی برای نوشتن جواب‌های خود، از اطلاعات کتاب‌های بی‌شماری استفاده می‌کند که به صورت اسکن شده در اختیارش گذاشته شده، این ربات آن‌لاین، اطلاعات وبسایت‌های بسیاری را نیز کنار هم گذاشته و با اطلاعات کتاب‌ها مقایسه کرده و پاسخ شما را می‌دهد. شما می‌توانید از او بخواهید که پاسخش را در ۲۰ کلمه، ۵۰۰ کلمه، در حد سطح فهم کودک پنج‌ساله یا یک فرد ۲۰ساله یا فهرست‌وار بدهد. می‌توانید از او بخواهید که جوابش را در سبک داستان و سترن یا ادبیات کلاسیک بنویسد، و می‌نویسد.

چت جی پی تی اما فعلاً در نسخه کنونی، اطلاعات اینترنتی را تا سال ۲۰۲۱ بررسی می‌کند و هنوز نمی‌توان از او اخبار جدیدی خواست یا موضوعات روز را تقاضا کرد. آزمودن توانایی‌های چت جی پی تی نشان می‌دهد که در حال حاضر بیش‌تر توان آن در حوزه زبان انگلیسی متمرکز شده و برای نمونه قابلیت‌های فارسی‌نویسی آن هنوز در سطح ابتدایی است.

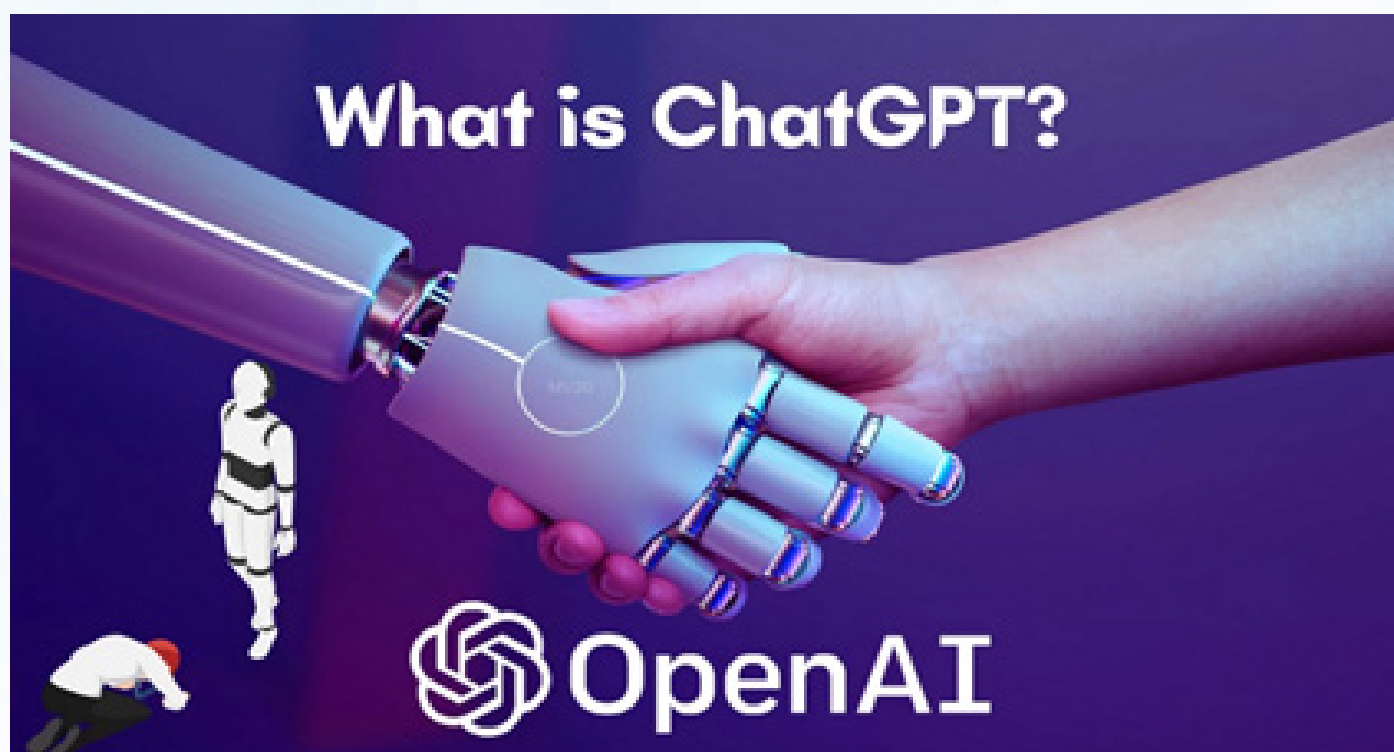
اما این تازه آغاز راه است. در حال حاضر نسخه مورد استفاده چت جی پی تی، نسخه چت جی پی تی - ۳ است که برای فراهم کردن پاسخ‌های خود از ۱۷۵ میلیارد پارامتر استفاده می‌کند. نسخه بعدی که قرار است تا اواخر سال جاری میلادی در دستان ما قرار گیرد، به یک تریلیون پارامتر دسترسی خواهد داشت. چنین جهشی به این معنی است که کیفیت مقاله‌ها و متونی که آن ربات خواهد نوشت به مراتب بهتر و دقیق‌تر خواهد بود و زبان‌های مختلف، از جمله فارسی را نیز پوشش خواهد داد. نسخه‌های بعدی همچنین قرار است برای سنجیدن بهترین پاسخ‌ها، تمامی محتوای اینترنت را در دسترس داشته و کاملاً به‌روز باشند.

چه قرار است بر سر شغل‌های ما بیاید؟

این درجه از توانایی که از حدود دو ماه پیش از هوش مصنوعی به منصفه ظهور درآمده، نگرانی گسترده‌ای در زمینه آینده و امنیت شغلی در بین کاربران پیش آورده است. حال که مغز مصنوعی آنلاین می‌تواند ظرف چند دقیقه نمایش‌نامه و فیلم‌نامه بنویسد، استراتژی بازاریابی و کتاب آشپزی و راهنمای مسافرتی تهیه کند و بهتر از آموزگاران مدارس و دانشگاه‌ها جزوه تهیه کرده و درس بدهد، دیگر برای انسان‌ها چه آینده‌ای باقی می‌ماند؟

برای رسیدن به تصویری واضح از تاثیر این تحول جدید بر امنیت شغلی افراد جامعه هنوز زود است اما در برخی موارد تحلیلگران به‌نوعی اجماع رسیده‌اند، برای نمونه در مورد دشواری‌های پیش‌رو برای برنامه‌نویسان رایانه.

چت جی پی تی، حتی در شکل فعلی خود، نه تنها متن‌نویسی، بلکه کدنویسی کامپیوتری را نیز بلد است و شما می‌توانید به وب‌سایت آن مراجعه کرده، هرگونه برنامه کامپیوتری را از او درخواست کرده و ظرف یک یا چند دقیقه نتیجه را برداشت کنید. تحلیلگران می‌گویند به این خاطر، آینده شغلی برنامه‌نویسان رایانه‌ای چندان از خوبی نشان نمی‌دهد.



نکاتی در خصوص مصرف ویتامین E



دکتر آ. عبدالحسینی

کمبود ویتامین E می‌تواند باعث درد عصبی (نوروپاتی) شود. مقدار مصرف ویتامین E برای بزرگسالان برابر ۱۵ میلی‌گرم در روز است. در صورت مصرف دوزهای مناسب، ویتامین E می‌تواند برای بدن، ایمن و بی‌خطر باشد. استفاده از ویتامین E به‌صورت خوراکی به ندرت باعث بروز مشکلات می‌شود اما از عوارض جانبی مصرف زیاد این ویتامین می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- | | |
|-----------------|--------------------------------|
| (۱) تهوع | (۶) سر درد |
| (۲) اسهال | (۷) تاری دید |
| (۳) دردهای روده | (۸) راش پوستی |
| (۴) خستگی | (۹) اختلال غده جنسی |
| (۵) ضعف | (۱۰) افزایش میزان کراتین ادرار |

بنابراین در صورت داشتن موارد زیر و قبل از خوردن ویتامین E با پزشک مشورت کنید:

- (۱) کمبود ویتامین K و A
- (۲) بیماری چشمی که در آن شبکیه آسیب دیده است
- (۳) مشکلات خونریزی
- (۴) دیابت
- (۵) سابقه حمله قلبی یا سکته قلبی
- (۶) سرطان سر و گردن

مکمل ویتامین E ممکن است خطر خونریزی را افزایش دهد. اگر قصد جراحی دارید، دو هفته قبل از جراحی، از خوردن ویتامین E خودداری کنید. همچنین اگر می‌خواهید تحت عمل جراحی قرار بگیرید یا به تازگی آنژیوپلاستی داشتید، درباره مصرف ویتامین E با پزشک صحبت کنید.

چه کسانی نباید سوار هواپیما شوند؟

م. مرادی

آشنایی با قوانین پرواز و هواپیما قبل از رزرو بلیت، از موارد مهمی است که بسیاری از افراد به آن توجه نمی‌کنند. با رعایت این قوانین علاوه بر تجربه سفری بهتر، به خدمه پرواز در ارائه خدمات به سایر مسافران نیز کمک خواهید کرد.

یکی از این قوانین مربوط به ممنوعیت پرواز برای بانوان باردار و بیماران می‌باشد. پرواز برای بیمارانی که بیماری‌های مختلف قلبی-عروقی، بیماری‌های خونی، بیماری‌های مغز و اعصاب، بیماری‌های اعصاب و روان، بیماری‌های گوش، حلق و بینی دارند عاری از خطر نیست و لازم است که این افراد قبل از پرواز، معاینه‌های لازم را انجام دهند.

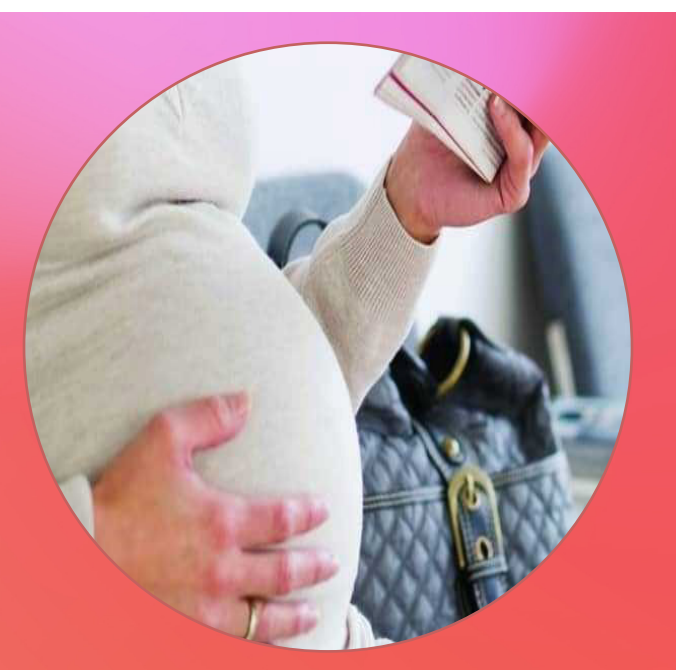
ممنوعیت پرواز بیماران قلبی-عروقی:

ممنوعیت پرواز برای بیماران قلبی-عروقی به دلیل ارتفاع بالای هواپیما و اختلاف فشاری که به وجود می‌آید، این گروه باید از پرواز خودداری کنند. همچنین هیجان و استرس ناشی از پرواز به‌ویژه در لحظه تیک‌آف هواپیما، برای افرادی که سابقه سکته قلبی دارند بسیار خطرناک است که گاهی اوقات ممکن است باعث آریتمی و مرگ ناگهانی بیمار شود. علاوه بر این؛ افرادی که نارسایی قلبی دارند، به تنگی نفس دچار شده پس شامل ممنوعیت پرواز می‌شوند. بالا رفتن از پله‌های هواپیما برای این افراد خطرناک بوده زیرا دچار تنگی نفس می‌شوند و بهتر است برای سوار شدن از تجهیزات موجود در فرودگاه استفاده کنند. افرادی که جراحی‌های مربوط به قلب مانند آنژیوپلاستی و یا عمل قلب باز را انجام داده‌اند، باید نسبت به زمان پرواز خود دقت کنند. بیمارانی که عمل آنژیوپلاستی داشته‌اند باید حداقل تا دو روز بعد از عمل از مسافرت با هواپیما پرهیز کنند. همچنین افرادی که عمل قلب باز داشته‌اند بهترین زمان برای پرواز، حداقل ۲ هفته بعد از عمل می‌باشد.



ممنوعیت پرواز بانوان باردار:

پرواز برای بانوان باردار نیز دارای قوانین خاصی می‌باشد. این قوانین در ایرلاین‌ها تفاوت کمی داشته اما شامل یک قانون کلی می‌شوند. طبق این قوانین، بانوان باردار قبل از هفته ۲۸، محدودیتی در پرواز ندارند ولی افراد باردار از ابتدای هفته ۳۵، شامل ممنوعیت پرواز می‌شوند. البته در موارد زیر، ممنوعیت پرواز در بارداری وجود ندارد: برای پروازهای کمتر از دو ساعت، بانوانی که بارداری اول آن‌ها بوده و در انتهای هفته ۳۲ هستند. برای پروازهای بیش‌تر از دو ساعت، بانوانی که بارداری اول آن‌ها و در انتهای هفته ۲۸ هستند. بانوان بارداری که بارداری دوم در انتهای هفته ۲۸ دارند. در صورتی که بانوان باردار، گواهی پزشکی شامل ذکر سن بارداری، تاریخ زایمان و مجوز پرواز دارند.



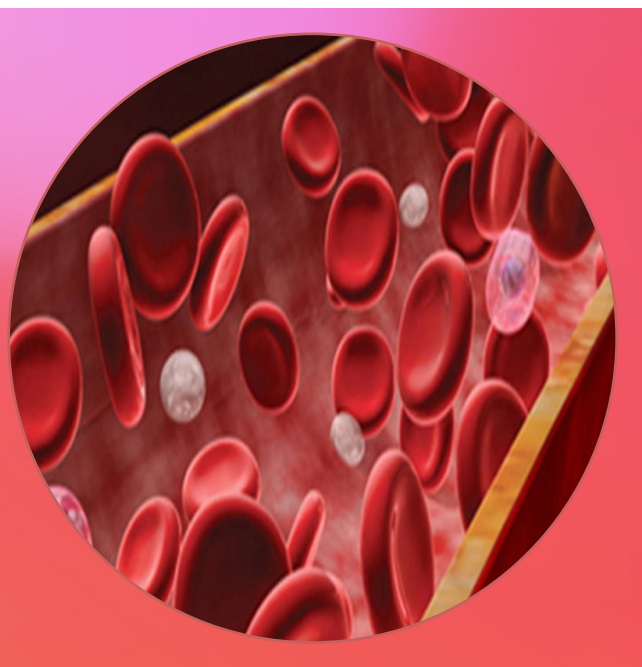
ممنوعیت پرواز بیماران مغز و اعصاب:

بیماران مغز و اعصاب باید قبل از پرواز معاینه‌های لازم را انجام دهند، بیماران صرع، بیماران با عفونت‌های مغزی، افرادی که جراحی مخچه و یا حمله مغزی ایسکمیک شده‌اند از این دسته‌اند. ممنوعیت پرواز برای بیماران این گروه به دلیل تشنج و حمله‌های عصبی می‌باشد. البته خدمه پرواز اقدام‌های اولیه برای این بیماران را به خوبی اجرا می‌کنند، اما بیماران نیز باید به منظور معاینه قبل از پرواز به پزشک خود مراجعه کنند. ممنوعیت پرواز بیماران، شامل بیماران مختلف اعصاب و روان نیز می‌شود که ممکن است علائم مختلفی را نشان دهند. یکی از این بیماری‌ها شامل سایکوز حاد بوده که در آن فرد دچار هذیان گویی و توهم در بینایی و شنوایی می‌شود. از علائم دیگر آن می‌توان به پرخاشگری و عصبانیت بدون دلیل اشاره کرد که به همین دلایل ممنوعیت پرواز شامل حال آن‌ها می‌شود. البته در مواردی که این بیماری کنترل و یا درمان شده و روان‌پزشک و کمیسیون پزشکی مجوز لازم را صادر کرده است، منعی برای پرواز این بیماران وجود ندارد.



ممنوعیت پرواز برای بیماران خونی:

این افراد معمولاً یا دچار افت هموگلوبین می‌شوند و یا بیماری سلول داسی شکل دارند. به دلیل ارتفاع بالای هواپیما و کمبود اکسیژن، افرادی که هموگلوبین پایینی دارند، نباید از هواپیما استفاده کنند، زیرا ممکن است مشکلات حادی برای آن‌ها به وجود آید. اگرچه فشار کابین هواپیما تنظیم می‌شود اما همیشه این‌گونه نیست و ممکن است مشکلاتی مانند درد قفسه سینه و در مواردی سکته قلبی نیز برای بیماران اتفاق بیفتد. افرادی که بیماری سلول داسی شکل دارند، شکل هموگلوبین آن‌ها متفاوت بوده و در نتیجه در انتقال اکسیژن دچار نقص می‌شوند. در صورتی که این بیماران در معرض فشار کم اکسیژن قرار گیرند، باعث انسداد عروق و درد در عضو مربوطه خواهند شد. این افراد می‌توانند قبل از پرواز، خون تزریق کرده و یا هنگام سفر از ماسک اکسیژن استفاده کنند.

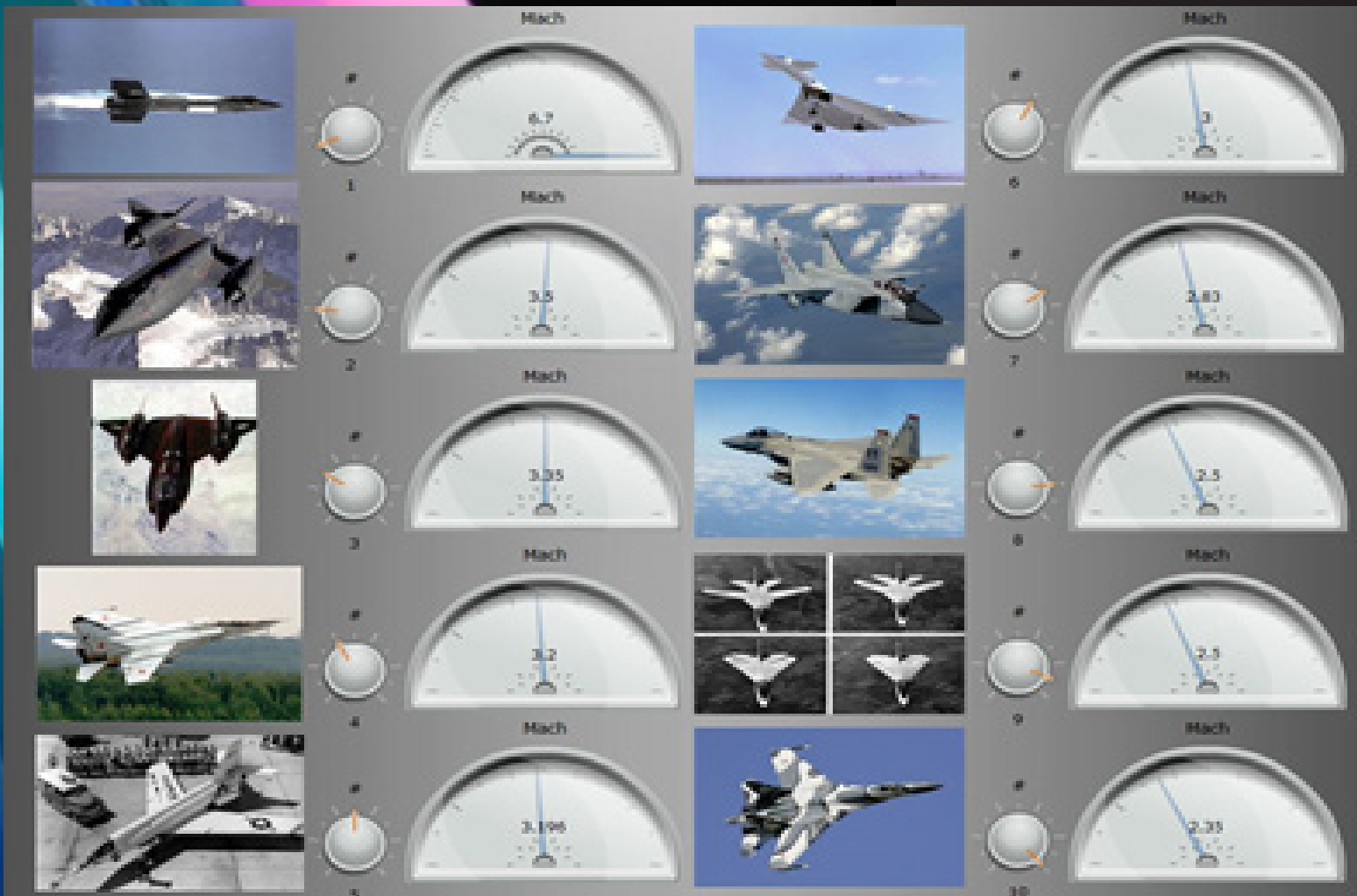


ممنوعیت پرواز برای بیماران گوش، حلق و بینی:

افرادی که دچار بیماری‌های اوتیت مدیا و یا سینوزیت هستند، نمی‌توانند با هواپیما سفر کنند. زیرا هنگام برخاستن و فرود آمدن هواپیما، ممکن است به دلیل اختلاف فشار ایجاد شده، عارضه زمینه‌ای بیمار افزایش یابد. همچنین بیمارانی که جراحی گوش میانی و یا لوزه داشته‌اند، نمی‌توانند به مدت ۱۰ الی ۱۴ روز سوار هواپیما شوند.



پرسرعت‌ترین هواپیماهای تاریخ هوانوردی در دنیا



ش. ناصح

پیشرفت صنعت هوانوردی در یک‌صد سال اخیر کاملاً مشهود است. از مجهز شدن هرچه بیش‌تر فرودگاه‌ها گرفته تا ساخت هواپیماهای بزرگ و پرسرعتی که جمعیت کلانی را در مدت کوتاهی جابه‌جا می‌کنند. در این بین سرعت یکی از فاکتورهای مهمی بوده است که شرکت‌های هواپیماسازی درصدد بهبود بخشیدن به آن بوده‌اند. سرعت هواپیماهای ساخته شده در سال‌های ۱۹۲۰ چیزی حدود ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت بود. اما هم‌اکنون شاهد هواپیماهایی هستیم که با سرعت ۱۰۰۰ کیلومتر بر ساعت قادر به پرواز هستند. در این مطلب به معرفی ۹ هواپیمای مسافربری می‌پردازیم که سرعت‌شان بی‌همتا و غیر قابل مقایسه با هر وسیله نقلیه دیگری است. البته که هواپیماهای پرسرعتی چون سسنا Citation X یا فالکون ۷X هم در تاریخ ساخته شده‌اند که سرعت اعجاب برانگیزی دارند اما به دلیل ظرفیت کم و جای گرفتن در رده هواپیماهای خصوصی به آن‌ها اشاره‌ای نشده است. موارد نام برده شده در این لیست در کلاس هواپیماهای تجاری قرار گرفته و غالباً ظرفیتی بالغ بر حمل ۱۰۰ مسافر را دارند.

جایگاه نهم هواپیماهای تجاری از لحاظ سرعت تعلق می گیرد به:

بوئینگ ۸ - ۷۴۷ با سرعت بالغ بر ۹۸۷ کیلومتر بر ساعت

بوئینگ ۸ - ۷۴۷، جدیدترین و به احتمال زیاد آخرین نسخه تولید شده از هواپیمای ۷۴۷ محسوب می شود که در دو مدل هواپیمای مسافربری و باری (۷۴۷-۸F) تولید شده است. این هواپیما که ظرفیت حمل ۴۶۷ مسافر را دارد، قادر است تا سرعت ۹۸۷ کیلومتر بر ساعت در آسمان ها پرواز کند. موتور هواپیمای بوئینگ ۸ - ۷۴۷ به طور اختصاصی و تنها برای این مدل سفارش سازی می شود.

تا کنون ۱۵۴ مدل از بوئینگ ۸ - ۷۴۷ سفارش داده شده است که احتمال می رود این رقم در گذشت زمان افزایش زیادی نداشته باشد. بسیاری از ایرلاین ها تمایل به تهیه هواپیماهای کوچک تر و اقتصادی تری چون ایرباس A۳۵۰ و بوئینگ B۷۸۷ دارند. بوئینگ ۸ - ۷۴۷ یکی از بزرگ ترین هواپیمای مسافربری در جهان به حساب می آید.



جایگاه هشتم هواپیماهای تجاری از لحاظ سرعت تعلق می گیرد به:

کانویر ۸۸۰ با سرعتی بالغ بر ۹۸۹ کیلومتر بر ساعت

نخستین پرواز این آسمان پیمای آمریکایی حدود ۶۱ سال پیش در سال ۱۹۵۹ رقم خورد و در زمان خود به عنوان سریع ترین هواپیمای تجاری به شمار می رفت. موتور هواپیمای کانویر ۸۸۰ مشابه با موتور هواپیماهای جنگی نظیر فانتوم F-۴ و هاستلر B-۵۸ است. یکی از ویژگی های این موتورها این است که برای به پرواز درآوردن بدنه هواپیما نیاز به سوخت مخصوص دارند و نه سوخت های اقتصادی هواپیمای مسافربری. موارد گفته شده از عواملی است که سبب می شود کانویر ۸۸۰ تا با سرعت ۹۸۹ کیلومتر بر ساعت در آسمان ها به پرواز درآید. البته استقبال زیادی از این هواپیما به دست نیامد و تنها ۶۵ فروند از آن سفارش داده شد. نبود صرفه اقتصادی و وجود رقبای قدرتمندتری چون بوئینگ ۷۰۷، ۷۲۰ و ۷۲۷ از مهم ترین عوامل شکست این مدل محسوب می شود.



جایگاه هفتم هواپیماهای تجاری از لحاظ سرعت تعلق می گیرد به:

کانویر ۹۹۰ با سرعتی بالغ بر ۹۹۷ کیلومتر بر ساعت

کانویر ۹۹۰ نیز از دیگر هواپیماهای پرسرعت جهان و البته یک مدل شکست خورده دیگر از طرف شرکت کانویر به شمار می رود. علت ساخت آن نیز این بوده است که ایرلاین های آمریکایی خواهان ساخت سریع ترین هواپیمای مسافربری در جهان بودند. موضوعی که شرکت هواپیمایی بوئینگ با وجود مدل ۷۰۷ خود آن را ناممکن تلقی می کرد.

شرکت کانویر جهت ساخت سریع ترین هواپیمای مسافربری پروژه ساخت کانویر ۹۹۰ را استارت زد که در نهایت به رکورد ۹۹۷ کیلومتر بر ساعت رسید. اما سرعت بسیار بالا، تنها نکته مثبت این هواپیما بود. چرا که با ساخته شدن بوئینگ ۷۰۷ و ۷۲۷، هواپیمای کانویر ۹۹۰ کم تر از ۴۰ مورد سفارش داده شد و در مدت کوتاهی از عرصه رقابت خارج گردید.



خلاصه کتاب تئوری انتخاب نوشته ویلیام گلسر

الف. طهماسبی، ز. طهماسبی، م. مرادی



در این شماره به بخش دیگری از کتاب تئوری انتخاب می‌پردازیم

نیازهای بنیادین و احساسات

پنج نیاز ژنتیکی انسان:

(۱) نیاز به بقا

(۲) نیاز به عشق و احساس تعلق

(۳) نیاز به قدرت و پیشرفت

(۴) نیاز به آزادی

(۵) نیاز به تفریح

بعضی حیوانات با ما در این نیازها مشترک هستند. حیواناتی که مغز بزرگ‌تری دارند، مانند: نهنگ، خوک دریایی و میمون‌ها شبیه ما هستند. مثلاً سگ‌ها می‌توانند دوست بدارند و حتی گاهی حسادت کنند ولی در انسان این نیازها پیچیده‌تر است.

در فرآیند تکامل، به ما توانایی احساس کردن بخشیده شده است. انسان‌ها تلاش می‌کنند در هر تجربه‌ای احساس خوب داشته و تا حد امکان از احساس بد اجتناب می‌کنند. در فرآیند رشد، انسان متوجه می‌شود داشتن احساس خوب، مشکل و مشکل‌تر می‌شود زیرا روابط ما پیچیده‌تر می‌شوند. رابطه ما با افرادی که به آن‌ها احتیاج داریم در انتخاب آن‌چه انجام می‌دهیم نقش مهمی دارد. برای دستیابی به یک رابطه خوب، گاهی حاضریم رنج زیادی را تحمل کنیم زیرا اهمیت رابطه بیش از رنج بردن است.



گاهی درد و رنجی را تحمل می‌کنیم، فقط به امید آن که در آینده احساس بهتر و رنج کم‌تری را تجربه کنیم. بهترین شیوه برای ارضای نیازهای اساسی این است که برای نزدیکی و صمیمیت با یکدیگر و حفظ آن تلاش کنیم. کسانی که هیچ رابطه صمیمی و نزدیکی ندارند بر لذت‌های کوتاه‌مدت تکیه می‌کنند. مانند آدم معتاد که لذت آنی مصرف مواد را ترجیح می‌دهد. گاهی احساس ناشی از لذت بردن از روابط انسانی و چیزهایی غیر از روابط انسانی شبیه هم هستند ولی اعمالی که به این احساسات مشابه می‌نجامد متفاوتند. لذا مراقب افرادی که خوش و شنگول هستند ولی دوست صمیمی ندارند باشید. شوخ طبعی این افراد، بیش‌تر تحقیر و ابراز نفرت است. کسانی که دوستان خوبی ندارند، رسم دوست داشتن و مهرورزی را نمی‌دانند. هنگامی که نیازهایتان را بشناسید می‌توانید تشخیص دهید، وقتی احساس ناخشنودی دارید کدام نیاز ارضا نشده و وقتی احساس خشنودی می‌کنید کدام نیاز ارضا شده است.

نیاز به بقا و زنده ماندن

تفاوت انسان و حیوان این است که انسان نسبت به اکثر نیازهای خود آگاهی دارد. در اعصار گذشته، فقط حفظ بقا و زنده ماندن مهم بود و اگر فقط این نیاز مطرح بود بی‌اشتهایی روانی و خودکشی و خیلی چیزهای دیگر وجود نداشت. ولی کم‌کم در فرآیند اجتماعی شدن، انسان‌ها متوجه شدند کسانی که مورد دوستی و محبت قرار می‌گیرند، امتیاز بیش‌تری برای زنده ماندن پیدا می‌کنند و بعد متوجه شدند افراد قدرتمند در زنده ماندن و بقا موفق‌ترند و آزادی که حفاظی در برابر قدرت بود نیز در بقای انسان نقش داشت و از طرفی انسان‌ها با یادگیری بیش‌تر در حفظ بقای خود موفق‌تر بودند لذا تفریح و نشاط، پاداش ژنتیکی برای یادگیری بود و همه این نیازها به‌صورت جداگانه‌ای از نیاز به بقا شناخته شد که باعث پیچیدگی و متفاوت شدن انسان از حیوان شد.

نیاز به عشق و احساس تعلق

وقتی ناخشنود هستیم یعنی درگیر کنترل بیرونی هستیم. یعنی تو باعث ناخشنودی من هستی و من می‌خواهم تو تغییر کنی. ما در زمینه احساس تعلق و دوستی مشکلی نخواهیم داشت. به‌راحتی دوست پیدا می‌کنیم و دوستی خود را حفظ می‌کنیم. اما در عشق، ناکام‌کننده‌ترین بخش این نیاز است. عشق ورزیدن به کسی که می‌خواهد شما را کنترل کند و تغییر دهد، اگر غیر ممکن نباشد بسیار دشوار است. برای حفظ هر نوع عشقی ما نیازمند عامل دوستی هستیم. در دوستی‌ها احساس تملک وجود ندارد. برای آزمون این که عشق پایدار است یا خیر؟ از خود بپرسید: با کسی که فکر می‌کنم عاشقش هستم چقدر وجه مشترک دارم؟ اگر از لحاظ هورمونی مجذوبش نمی‌شدم، آیا او همان کسی است که می‌توانم از دوستی با او لذت ببرم؟ اگر پاسخ منفی بود، موفقیت عشق شما کم است. هورمون‌ها ما را به هم جذب می‌کنند ولی نمی‌توانند ما را با هم نگه دارند. برای تداوم رابطه عاشقانه باید هر دو نفر یک زندگی خاص خود، زندگی اجتماعی و تفریحی که از رابطه عاشقانه مجزا و مستقل باشد را داشته باشند. علائق، سرگرمی‌ها و دوستان خود را داشته باشند. تلاش برای باز داشتن همسرمان از لذت بردن از فرصت‌هایش رابطه زناشویی را تخریب می‌کند. تکیه و وابستگی به همسر در تمام زمینه‌ها معمولا مخرب بوده و خارج از توان اکثر رابطه‌هاست. در عشق، گرایش بیش‌تر این است که بیش‌تر دریافت‌کننده و گیرنده باشیم و این سبب ناخشنودی می‌شود. عشق و دوستی خیابان دو طرفه است و پذیرش و قبول عشق، یک هنر است.

نیاز به قدرت و پیشرفت

این نیاز فقط در انسان دیده می‌شود. پرخاشگری در حیوانات گاهی فقط برای حفظ بقاست نه برای کسب قدرت. در انسان نیاز به قدرت گاهی جایگزین نیاز به بقا می‌شود. قدرت، بیش‌ترین آسیب را به رابطه دوستی می‌زند. قدرت به خودی خود، نه خوب است نه بد و به چگونگی تعریف و کسب و استفاده از آن بستگی دارد. از شیرخوارگی شروع به رشد می‌کند و در برخی به نوعی روش و سبک زندگی تبدیل می‌شود. بعضی افراد با انجام کار خیر، احساس قدرت می‌کنند و به دیگران هم سود می‌رسانند. کنار آمدن با دیگران برای آن‌ها قدرت بیش‌تری به ارمغان می‌آورد تا سلطه راندن بر آن‌ها و در چنین جامعه‌ای افراد دلیلی برای قضاوت کردن درباره یکدیگر ندارند و برای حل اختلافات با هم تلاش می‌کنند. در زورگویی و تحمیل کردن عملاً فرد به خودش لطمه می‌زند و برای فرد قدرتمند نفعی ندارد.

نیاز به آزادی

یک نیاز، تکاملی است در جهت ایجاد توازن در برابر نیاز به قدرت دیگران. کنترل بیرونی فرزند، قدرت و دشمن آزادی است. آزادی یعنی نیازهای خود را بتوانیم ارضا کنیم و مانع ارضای نیاز دیگران نشویم و این سبب ایجاد خلاقیت و آفرینندگی می‌شود و این افراد به‌ندرت خودخواه و خود محور می‌شوند و از مفید بودن برای خود و دیگران لذت می‌برند. با دیگران طوری رفتار کن که دوست داری با خودت رفتار شود.

نیاز به تفریح

تفریح، پاداش ژنتیکی یادگیری است. با یادگیری، حفظ بقا بیش‌تر می‌شود به استثنای نهنک‌ها و خوک‌های دریایی، فقط انسان‌ها بازی می‌کنند و یاد می‌گیرند. افراد عاشق، درباره یکدیگر می‌آموزند و اغلب با هم در حال خنده هستند. خنده و یادگیری، شالوده روابط بلند مدت موفق است. وقتی در ازدواج، نارضایتی باشد، اولین قربانی تفریح است. ارضای این نیاز بسیار آسان‌تر از بقیه نیازهاست.

نیازها و روابط

انسان موجودی اجتماعی است و برای ارضاء نیازهایش باید روابط خوبی با دیگران داشته باشد. قدرت، عشق را تخریب می‌کند و آزادی یعنی رهایی از قید دیگران. اما نه از همه مردم و باید بر سر این نیاز مذاکره شود. اگر در رابطه، قدرت یا آزادی بیش‌تری می‌خواهید باید عشق و محبت بیش‌تری را نثار کنید. احساس فلاکت و بدبختی یعنی زندگی کردن بدون افرادی که دوستشان داریم و به آن‌ها نیازمندیم.

آمار پروازهای سال ۱۴۰۱ فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در مقایسه با سال ۱۴۰۰



با افزایش ۱۰۰ درصدی اعزام و پذیرش و نشست و برخاست بین‌المللی در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در سال ۱۴۰۱، اعزام و پذیرش بیش از ۱۲ میلیون مسافر داخلی در فرودگاه مهرآباد ثبت شد که این آمار حاکی از افزایش ۱۳ درصدی مسافر نسبت به سال ۱۴۰۰ در فرودگاه مهرآباد است.

مهرآباد، پرتراфик‌ترین فرودگاه کشور، در سال ۱۴۰۱ تعداد ۱۰۷ هزار و ۱۶۹ پرواز داخلی در این فرودگاه نشست و برخاست داشته است که نسبت به دوره زمانی مشابه در سال ۱۴۰۰، کاهش ۷ درصدی در نشست و برخاست را تجربه کرده است.

همچنین در این مدت بیش از ۱۲ میلیون و ۳۶۶ هزار و ۵۰۰ مسافر در مهرآباد جابه‌جا شده‌اند که این تعداد نسبت به سال ۱۴۰۰ حدود ۱۳ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

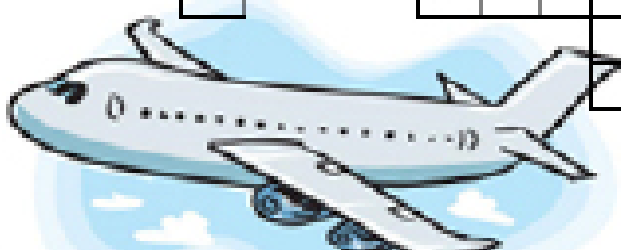
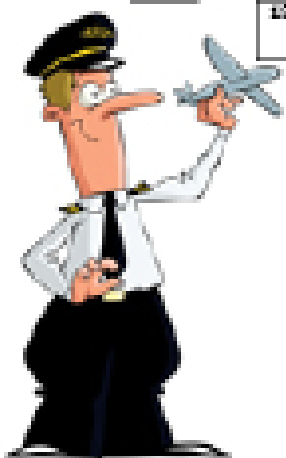
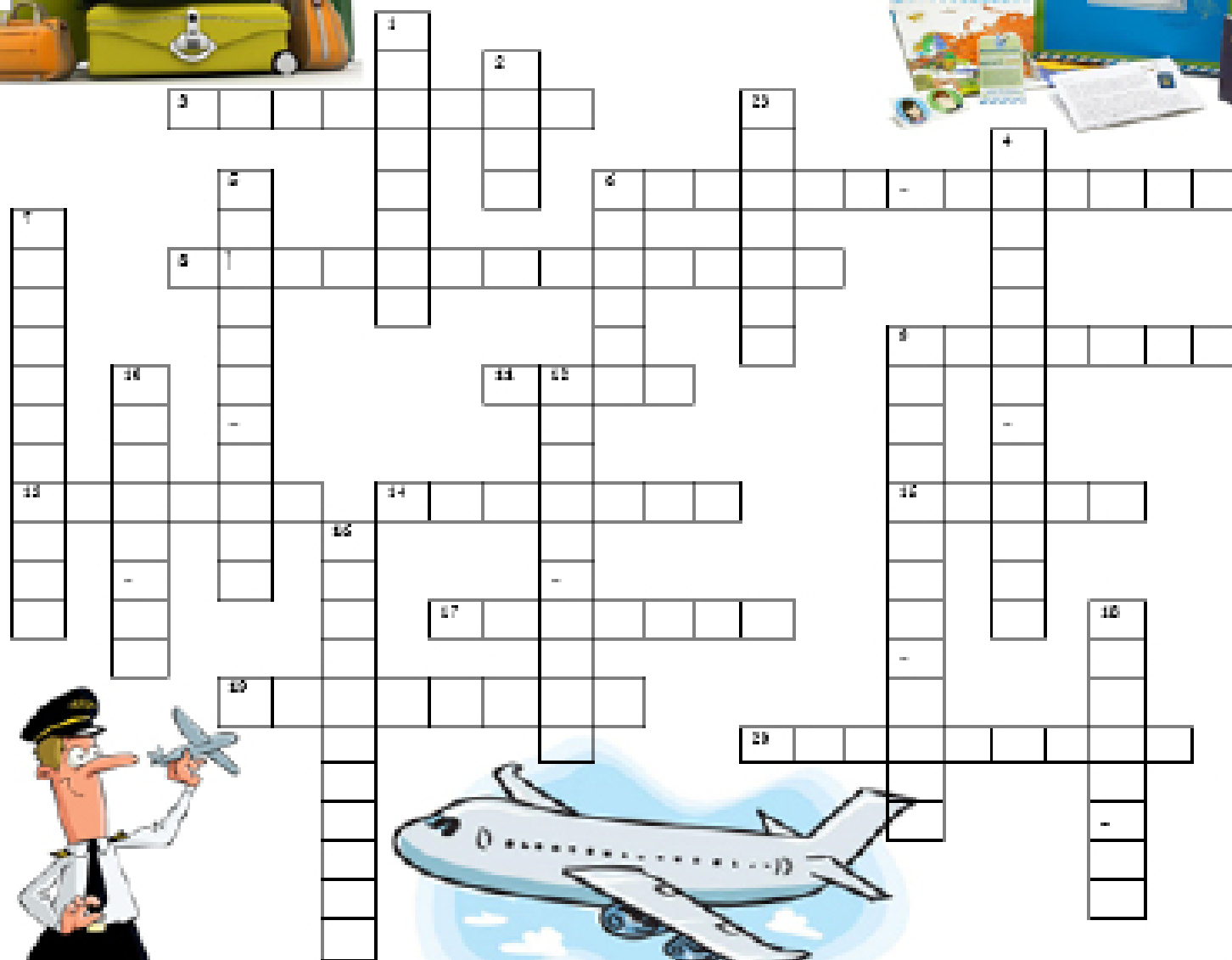
روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد اعلام کرد در سال ۱۴۰۱ بیش از ۲۲۵ پرواز خارجی در مهرآباد نشست و برخاست کرده‌اند که نسبت به دوره زمانی مشابه در سال ۱۴۰۰ افزایش ۱۰۰ درصدی داشته است.

گفتنی است بیش از ۱۵ هزار و ۲۵۵ مسافر خارجی جابه‌جا شده‌اند که نسبت به سال ۱۴۰۰ در اعزام و پذیرش نیز افزایش ۱۰۰ درصدی را تجربه کرده است.





At the Airport



Use the CLUES below to fill in the Crossword Puzzle

AT THE AIRPORT CROSSWORD PUZZLE 1

Across

- 3.** a flight that begins and ends in the same country
- 6.** the letters and numbers which identify the name of the airline and the date
- 8.** a flight that takes off in one country and lands in another
- 9.** an American variant for the word "luggage"
- 11.** the place at an airport where people get on a plane
- 13.** a piece of paper that shows that you have paid for a journey on a plane
- 14.** a wheeled cart pushed by hand and used for moving heavy items
- 15.** a situation in which a plane (or train) leaves or arrives late
- 17.** the place at the airport where officials check that the goods that people are bringing into a country are legal, and whether they should pay customs duties
- 19.** a large building at an airport where passengers arrive and leave
- 20.** the time when a plane, bus, or train leaves

Down

- 1.** an official document with your photo and showing which country you are a citizen of.
- 2.** a mark in your passport that allows you to enter or travel to another country
- 4.** an area in an airport where arriving passengers can pick up the luggage after a flight
- 5.** a seat that is next to a window on a plane
- 6.** a journey through air in a plane
- 7.** a statement of taxable goods or subject to duty
- 9.** a card that a passenger shows before boarding on a plane
- 10.** registration as a passenger for a flight
- 12.** a seat next to an passage in an airplane
- 16.** ordering a seat to be held for you on the day you want to travel
- 18.** a bag or suitcase that you can take with you on the airplane
- 23.** bags and suitcases in which you carry your belongings while traveling

پاسخ این جدول در شماره بعدی
نشریه منتشر خواهد شد.

تقدیر معاون وزیر و مدیر عامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران از همکاران فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به پاس تلاش‌های ماندگارشان در نوروز ۱۴۰۲



سیدی، مدیرعامل شرکت با ارسال پیامی از اقدامات و تلاش‌های موثر و صادقانه مدیرکل و همکاران فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در اجرای طرح نوروزی و خدمات متقارن با رویکرد منشور حقوق مسافران که در قالب حضور فعال در طرح سفرهای نوروزی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران صورت گرفته است، تقدیر و تشکر نمود.

در نوروز ۱۴۰۲ تلاش شد تا در فرودگاه، مسافرینی که سفر هوایی را برای ادامه سفر انتخاب نمودند، سفری شاد و ماندگار را تجربه کنند و از تاریخ ۲۴ اسفند ماه ۱۴۰۱ تا ۱۵ فروردین ماه ۱۴۰۲، بیش از ۸۰۰ هزار هموطن از خدمات مهرآبادی‌ها جهت انجام سفر خود بهره بردند.

خداقوت همکاران ارجمند و سپاس به پاس تمام تلاش‌های کم‌بدیلتان

روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

گزارش تصویری از اقدامات نوروزی در فرودگاه مهرآباد

