



فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مهرآبادی‌ها

مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

شماره نهم - فروردین ماه ۱۴۰۱



■ اقدامات حوزه‌های مختلف فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در نوروز ۱۴۰۱

■ چراپنجره‌های برج مراقبت با زاویه‌ای کج نصب می‌شوند؟

■ جایگاه ضعیف EQ (هوش عاطفی و هیجانی در زندگی ما)

■ معرفی واحد ارزیابی عملکرد

■ چراغ‌های بیکن



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
مدیرمسئول: ابراهیم مرادی
سردبیر: مونا مرادی
رئیس هیات تحریریه: لیلا بیات
هیات تحریریه: آقایان: علیرضاپوری و ثروتی
خانم‌ها: ناصح - مهدور - فتاح - احمدیان - جلالی
عکاسان: حبیب اله کاری - هانیه ابراهیمی
ویراستار: ناهید مهدور

Instagram & telegram: @mehrabad_airport



شعار سال ۱۴۰۱

تولید سال ۱۴۰۱، دانش بنیان، اشتغال آفرین



سخن سپید

بهاری با صفا آمد، چه زیبا خوش پیام آمد بانوای غنلیب و عطر بوستان صیام آمد

چه خوش بهاری آمد، قدم هایش هم نوا با عطرو بوی گل ها و نفس هایش هم صدا با سفره گرم کرامت و ماه میهمانی خدا؛ بهاری این چنین، آرزوی اهل دل است. بهاری که سفره هفت سینش در آخر مزین به سفره افطار خوبی ها شده ... خوش قدم باشد این بهار و پر برکت باشد این رمضان.

ماه رمضان است، ماه تلاش است و چه بجاست که بگوییم در ماه جهد و اهتمام الهی، کار و ارائه خدمات مردمی، زینتی درخشنده برای آن است. صحبت از تلاش برای مردم شد، چه زیباست این واژه: سال جدید، ماه روزه، کار و تلاش؛ بیشتر که بیاندیشیم، این واژه در مهرآبادی ها تبلور یافته است و قلبی ارزنده می گیرند و ذهن را به این موضوع که عبادت صرفاً روزه داری، ختم قرآن و ذکر گفتن نیست هدایت می کند. و حتما یکی از برترین عبادات، خدمت به خلق است که اوج آن را در ماه رمضان در مهرآباد می بینیم. آنان که صاحب تلاش، تامل و تدبیرند خوب می دانند که رمضان فرصتی است صبورانه در نیل به اهداف دنیوی و اخروی و نشاطی است که وصف آن در لحظات غروب و ملکوت آسمان هاست. آنان که اهل اطاعتند چه زاهدانه و چه عاشقانه روزها و شب های رمضان را قدر می دانند و چه سود و برکتی بالاتر از این که به سودای بهشت یا وصال دوست، اهل تسبیح و عبادت شوی، خوابت، عبادت و نفس هایت و هر ترنم ذکر ت ثوابی مضاعف باشد. حرف آخر این که در ماه رمضان می توان با تدبیر و تامل، عالمی دیگر ساخت و از خود آدمی دیگر.



به یاد همکار عزیزمان
خانم مهندس میترا زاهدی
که دیگر در بین ما نیست.
با ذکر فاتحه

مرگ پایان یک زندگی نیست، مرگ کوچ پرستوهاست
از دیاری ماتم زده و تاریک، به سرزمین خورشید
آسمان که آفتاب پس از چندی غروب، در سویی دگر طلوع خواهد کرد
و پرستوها آزادتر از همیشه، پرواز خواهند کرد
و نغمه ها خواهند خواند



آمار مقایسه‌ای پروازهای نوروزی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



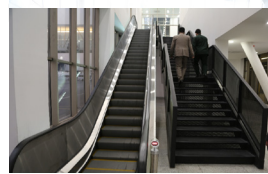
محدودیت ۶۰ درصدی ظرفیت مسافرگیری پروازها و پذیرش ۱۰۰ درصدی ظرفیت مسافری بوده است. ■ همچنین در این بازه زمانی مهرآباد با رشد قابل توجهی در پذیرش مسافر مواجه بوده و با جابه‌جایی بیش از ۷۲۸ هزار مسافر نسبت به سال گذشته بیش از ۲۵ درصد رشد مسافر را تجربه نموده است. ■ مسیرهای پرتردد در فرودگاه مهرآباد در این ایام کیش با ۵۵۳ پرواز رتبه اول و به ترتیب مشهد، شیراز، اهواز و قشم در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند. ■ با این حجم پرواز و مسافر در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، این فرودگاه عنوان پرترافیک‌ترین فرودگاه را در نوروز ۱۴۰۱ کسب نموده است.

پایان پروازهای نوروزی با ۲۵ درصد افزایش در جابه‌جایی مسافر در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، خدمت‌رسانی به بیش از ۷۰۰ هزار مسافر نوروزی از ۲۵ اسفند ۱۴۰۰ تا ۱۳ فروردین ۱۴۰۱ در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به گزارش روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد: از آغاز پروازهای نوروزی و شروع بی‌سابقه سفرهای نوروزی بعد از ۲ سال وقفه به دلیل شیوع بیماری کرونا بیش از ۵ هزار و ۴۴۰ پرواز در مهرآباد صورت پذیرفت. ■ انجام پروازهای نوروزی در مهرآباد نسبت به سال گذشته با قریب به ۱۱ درصد کاهش به دلیل حذف

گزارش تصویر عملکرد نود و نوزدهمین سالگرد تأسیس مهرآباد



گزارش تصویر عملکرد نودونر فرودگاه بین المللی مهرآباد



گزارش تصویر عملکرد فرودگاه بین‌المللی مهرآباد





گزارشی از اقدامات نوروزی حوزه معاونت فنی و مهندسی مهندس مجید داوودی



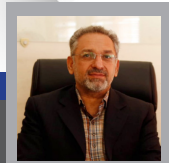
واحد مهندسی ساختمان: مهندس سید احمد سید نژاد

نظارت و بازدید مستمر در روزهای فعالیت باند ۲۹ چپ و ارائه گزارش روزانه ■ شرکت در جلسات کارگاهی و مدیریتی مربوط به باند ۲۹ چپ و ارائه گزارش ■ بررسی دقیق صورت وضعیت ها و تعدیل و ما به تفاوت قیر مربوط به باند ۲۹ چپ ■ اجرای استند ۲۰۶ و آماده سازی برای بهره برداری ■ اتمام استند ۳۰۴ و آماده بهره برداری برای تعطیلات نوروز ■ مهندسین مشاور بانیان دیماس ■ مهندسین مشاور ایمن راه ■ اجرای بتن کنار استخر ایمنی زمینی و آماده سازی برای بهره برداری ■ بررسی و گزارش نشی آب مربوط به CIP و مشخص شدن منشأ آن ■ پیگیری قرارداد مربوط به سایه بان تاکسیروانی و شروع پروژه ■ نظارت مستمر و پیگیری موانع پروژه لابی برج مراقبت و هماهنگی با ادارات برای پیشرفت پروژه ■ پیگیری قرارداد طبقه هشتم برج مراقبت و مکاتبات مربوط ■ پیگیری درخواست مربوط به اتاق های سوویچ ■ بررسی و نهایی نمودن درخواست مربوط به رنگ آمیزی ساختمان اداره کل قدیم

واحد ماشین آلات سنگین: مهندس سجاد علی نژاد



خط کشی عابر پیاده در مقابل درب خروج و ورود ترمینال ۴ ■ برداشتن ۱۱۸ عدد نیوجرسی از پارکینگ شرقی و انتقال آنها به مقابل چاه سپتیک ■ رفع FOD در موقعیت های اپرون و ابرساید ■ خط کشی موقعیت های پارکینگ غربی و باند ۲۹ راست ■ آبرسانی به سایتهای کوشک بزم ، کوشک نصرت ، رودشور و سایت رادار حراست مهرآباد ■ کار با خودروی جرثقیل و انتقال ضایعات به انبار اسقاط ■ کار با خودروی لودر و انتقال خاک از باند ۲۹ راست به انبار تدارکات ■ کار با خودروی خاور و بارگیری کف پوش برای ترمینال ۲ ، بارگیری و تخلیه ضایعات از ترمینال ۱ به انبار اسقاط ، بارگیری صندلی از انبار تدارکات به محدوده برج مراقبت ■ کار با خودروی لیفتراک و جا به جایی گلدان های مقابل ترمینال ۲



اداره امور فنی و مهندسی ساختمان و تأسیسات: مهندس علیرضا متین

تجهیزات انتقال مسافر ■ آماده سازی و سرویس ۱۰ دستگاه پله برقی ■ آماده سازی و سرویس ۱۷ دستگاه آسانسور ■ آماده سازی ۴ دستگاه ایربریج ■ تجهیزات انتقال بار مسافر ■ سرویس و آماده سازی بیش از ۱۲۰۰ مترتجهیزات انتقال بار شامل دستگاه های نقاله خطی و دستگاه های دوار پالتی ■ تجهیزات و تأسیسات ■ آماده سازی و سرویس و اسید شویی برج های خنک کننده ■ آماده سازی و سرویس و اسید شویی چیلرهای تراکمی ترمینال ۱ و ۲ ■ آماده سازی و سرویس و اسید شویی چیلرهای جذبی ۲ و ۴ ■ آماده سازی و سرویس و اسید شویی دیگ های بخار



اداره مهندسی برق و روشنایی سطوح پروازی: مهندس حبیب عزیزی

استقرار شیفت حضوری کارشناسان و ناظرین اداره مهندسی برق و روشنایی سطوح پروازی جهت نظارت بر کلیه امور مختلف کاری و اجرایی و هماهنگی با کلیه ادارات جهت عملیاتی نگه داشتن بخش های مختلف روشنایی باند، مولد های برق اضطراری ، شبکه توزیع برق و... در راستای ارائه سرویس بدون وقفه به مسافرین ■ عملیاتی نمودن دیزل ژنراتور های برق اضطراری ترمینال ۲ و برج مراقبت پرواز جهت همکاری با بخش الکترونیک ■ بهسازی بخشی از روشنایی ترمینالها و محوط و دکل های پایه بلند ■ اصلاح و بروز رسانی نقشه ها و دیاگرام های تابلو ها و شبکه توزیع برق

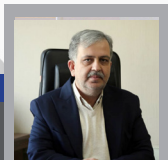


گزارشی از اقدامات نوروزی حوزه معاونت توسعه مدیریت و منابع مهندس عبدالصاحب پور منصور



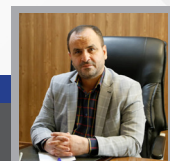
امور کارکنان: فروش محسنی

حضور پرسنل دبیرخانه در ایام نوروز به صورت شیفت ■ انجام مکاتبات لازم جهت تسریع در امور
فرودگاه ■ جهت تسریع خدمات بیمه ای، نماینده بیمه به صورت on call پاسخگوی کارکنان و عوامل
زیربست بوده اند ■ حضور پرسنل ارسال - مراسلات و مکاتبات اداری در ایام نوروز به صورت شیفت



امور مالی: رضا کرزنگو

در این بازه زمانی حدود ۱۴۰۰ فقره سند هزینه مالی صادر شده ■ تامین اعتبار و پرداخت هزینه های
مرتبط با کلیه حوزه های عملیاتی و فرودگاهی به نحوی که در روزهای تعطیل و غیر تعطیل در این ایام
پرسنل مالی حضور فعال در محل کار داشته اند. ■ بیشترین نسبت وصول مطالبات در سال گذشته مربوط
به روزهای پایانی سال بوده ■ کلیه مطالبات پرسنلی و پیمانکاران جهت تسریع در ارائه خدمات مطلوبتر در
این ایام پرداخت گردید.



تدارکات: محمدعلی پناهیان

تعداد درخواست های صادر شده ۱۳۰ فقره ■ تعداد سند صادر شده ۲۱۴ فقره ■ تعداد درخواست
داخلی ۷ مورد ■ تعداد اقلام واگذاری ۱۰۴۹ قلم ■ تعداد قراردادهای کارپردازی ۸ فقره ■ حضور دو
نفر انباردار در روزهای تعطیل ■ حضور رئیس اداره در کلیه ایام تعطیلات ■ واگذاری اقلام درخواستی
دوایر عملیاتی و فنی در طول تعطیلات ■ خرید اقلام مورد نیاز دوایر عملیاتی و فنی تعطیلات نوروز
■ پیگیری و عقد قرارداد افطار و سحری پرسنل شیفتی



گزارشی از اقدامات نوروزی حوزه معاونت عملیات هوانوردی مهندس محمد الهی نیا



اداره مهندسی الکترونیک: مهندس سعید برهانی

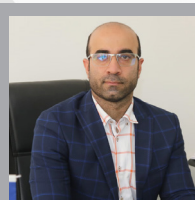
آماده سازی کامپیوترهای پشتیبان برای نودهای اتوماسیون آریا و سایت راداری تیون ■ آماده سازی قطعات، دستگاههای پشتیبان برای قسمتهای مختلف اتوماسیون آریا از جمله MUX، استریپ پرینتر، سوئیچ، P-LINE، مانیتور ۲K-۲K ■ برنامه ریزی برای پرسنل جهت کمک در این ایام ■ راه اندازی بسترهای پشتیبان جهت خطوط اطلاعات راداری ■ انجام واریس زمینی و همچنین سرویس های دوره ای جهت اطمینان از عملکرد صحیح سامانه های ناوبری داخل فرودگاه مهرآباد بمنظور اطمینان از صحت اطلاعات پخش شده برای افزایش ایمنی پروازها.

اعزام مامور (دو نیروی متخصص در هر ماموریت) به سایتهای اقماری سامانه های ناوبری (رود شور، ورامین، ساوه، دهنمک، کهریزک) جهت انجام سرویس های دوره ای و اطمینان از صحت عملکرد سیستمها. اقدامات و هماهنگی های لازم بمنظور انجام عملیات واریس پروازی از سامانه ILS باند ۲۹ راست، در ۲۸ اسفند، رفع اشکال از سیستم DME سایت رود شور، دستگاه DME فاقد قابلیت log گیری و ذخیره رویداد های دستگاه شده بود که پس از چند مرحله مراجعه به سایت با تهیه قطعه معیوب (SD RAM) و انجام تنظیمات نرم افزاری و سخت افزاری نرمال گردید. ■ رفع اشکال از دستگاه ناوبری NDB سایت کهریزک. ■ نصب دو دستگاه کمک بازرسی بار (مجهز به آخرین امکانات سخت و نرم افزاری بروز) در محل های بازرسی برادران سیاه در ترمینال های ۱ و ۴. ■ سرویس و آماده سازی دستگاههای X-ray و WTMD در ترمینال های ۱ و ۲ و ۴. ■ خرید تعدادی قطعات یدکی از جمله پاور ساپلای رایانه های سیستم های بازرسی. ■ خطوط MPLS و مودم کلیه بانک ها بمنظور ارائه سرویس مناسب دستگاههای خودپرداز ATM به مسافرین مورد بازرسی و رفع ایراد گردید. ■ آماده سازی spare part سیستم سوئیچینگ و کسول ها. ■ انجام مراحل Backup گیری از تنظیمات سیستم سوئیچینگ. ■ بررسی و بازدید از UPS ها و چک باتری ها. ■ رفع مشکل و بازدید از رادیو ICOM های مارشال، خودرو های ایمنی زمینی و آذر ها. ■ رفع مشکل و بازدید از رادیو ICOM های واحد ماشین آلات. ■ بررسی کانال های رکورد. ■ روزرسانی دستورالعمل های عملیاتی سیستم ها. ■ تعیین جانشین برای اداره و تمام دوایر مهندسی از ۲۵ اسفند لغایت ۱۴ فروردینه ماه ۱۴۰۱. ■ بمنظور جلوگیری از بروز اختلال در روند پروازها و ارسال سریع اطلاعات دقیق هواشناسی کابل ارتباطی بین تجهیزات ایستگاه هواشناسی تا اتاق دستگاه تعویض گردید.



اداره مراقبت پرواز: مهندس سید محمد صدقی تبار

در این ایام به ۷۰۳۶ سورت پرواز در پایانه فضای تحت کنترل مهرآباد (TMA)، خدمات کنترل ترافیک هوایی ارائه شد که از این تعداد ۴۶۴۵ سورت آن مختص فرودگاه مهرآباد (۲۳۲۲ پرواز ورودی و ۲۳۲۳ پرواز خروجی) می باشد و باقی پروازها مربوط به فرودگاه حضرت امام و فرودگاه پیام است شایان ذکر است علاوه بر مهرآباد سرویس تقرب چندین فرودگاه دیگر داخل پایانه هوایی تهران نیز توسط همکاران تقرب مراقبت پرواز فرودگاه بین المللی مهرآباد ارائه می گردد. بیشترین آمار پروازی فضای تحت کنترل مهرآباد به روز ششم فروردین اختصاص دارد. به لطف خداوند متعال در این مدت هیچ سانحه یا حادثه منجر به جرحی در پایانه هوایی تهران رخ نداد و ان شاء الله به تلاش همکارانم و دیگر اعضای زنجیره خدمت رسانی مهرآباد نوروزی خاطره انگیز برای هموطنان عزیزم به یادگار مانده باشد



اداره مخابرات و فناوری اطلاعات هوانوردی: مهندس رضا اسفندیاری

ردیف	موضوع	تعداد موارد
۱	رفع مشکلات مربوط به دوربین های حرارتی ترمینالها	۲۳
۲	بازدید فضاها و تجهیزات تحت پوشش	۳۰
۳	رفع مشکلات مربوط به نمایشگرهای گیت و کانتر و پابلکها	۵۷
۴	رفع مشکلات سیستمی کاربران FIDS	۱۰
۵	رفع مشکلات ویندوزی کاربران	۱۸
۶	رفع مشکل یوزر و پسورد کاربران	۴
۷	چک و رفع مشکل سیستم اعلام ظرفیت پارکینگ ها	۲۰
۸	تعداد قطعی برق و راه اندازی مجدد تمامی سیستمها	۴
۹	پشتیبانی سیستمهای اداری	۴۰
مجموع		۲۰۶

مجموع پیامهای هوانوردی مبادله شده بر روی بستر AFTN: ۵۷۲۸۵۷

مجموع موارد پشتیبانی اداری و شیفت فناوری اطلاعات: ۲۰۶



گزارشی از اقدامات نوروزی حوزه معاونت تسهیلات فرودگاهی مهندس هادی اشتیانی



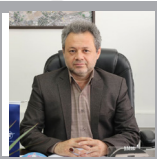
اداره امور ترمینالها و اماکن : مرتضی محمدی پیکر

■ تشکیل جلسه با غرفه داران و بهره برداران جهت ■ آمادگی نوروزی و تاکید بر لزوم رعایت دستورالعملهای ستاد کرونا ■ تعویض سرامیکهای سالن عمومی و ترانزیت ترمینالهای ۱ و ۲ ■ تعویض کف پوش گیتهای ترمینال ۲ ■ تعویض چراغهای سوخته ترمینالها ■ تعویض سنگ کف سالن ورودی ترمینال ۲ ■ اضافه نمودن کانتر در ترمینال ۴ ■ بازدید و تعمیرات آگروز فنرها و تاسیسات ترمینالها ■ نظافت شیشه های ترمینالها و راه آنها



اداره تسهیلات و هماهنگی پروازها: مهندس وحید سیاه چشم

برنامه ریزی و تنظیم برنامه های پروازی نوروز ۱۴۰۱ جهت ۱۳ شرکت هواپیمایی ■ برنامه ریزی و تنظیم برنامه فصلی تابستان ۱۴۰۱ جهت ۱۷ شرکت هواپیمایی ■ صدور بیش از ۸۰۰ مجوز پروازی ■ ثبت ۴۶۷۴ دیتای پروازی شامل سوخت، تعداد مسافر و بار در سامانه آماری شرکت فرودگاهها



اداره خدمات : بهرام رزاقی

پاکسازی و نظافت مکرر محوط ایرساید و لندساید ■ پیرایش و احداث فضای سبز ■ گلکاری معابر و جانمایی استندهای طبقاتی گل در محوطه لندساید ■ خط کشی و لاین بندی خیابانها و معابر منتهی به فرودگاه ■ سمپاشی و طعمه گذاری جهت مبارزه با حشرات و جانوران موذی ■ ساماندهی مراکز دپوی زباله ■ مرمت جدول آسیب دیده و تعویض تابلوهای فرسوده



گزارشی از اقدامات نوروزی حوزه معاونت اقتصادی و بازرگانی مهندس مهدی نامداری



اداره بازرگانی: جواد کرمی

از تاریخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۵ لغایت ۱۴۰۰/۰۱/۲۵، سیزده نفر از کارشناسان این اداره در ۱۴۰ ساعت کاری بر کلیه فضاهای تجاری و خدماتی و اداری ترمینالهای ۱، ۲، ۴ و ۶ و محاط و پارکینگ ها بر نحوه عملکرد سیستم های فروش و درج قیمت های خدمات و کالاها و ارائه رسید و فاکتور به مسافرین و ... نظارت داشته اند. ۱۰ مورد تذکر شفاهی ۵۰ برگ گزارشات و تذکرات روزانه بازدید پرسنل بازرگانی در این ایام تهیه شده است که بعضی از آنها منجر به ثبت جریمه و اخطار فسخ (طبق مفاد قرارداد فی مابین) شده است.





اقدامات نروزی روابط عمومی

تهیه خبر و گزارش
ارائه آمار روزانه پروازها با خبر و اینفوگرافی
هماهنگی با اجرای گروه‌های نوروزخوانی و موسیقی به صورت زنده در تمامی ترمینال‌ها به صورت روزانه
تهیه گزارش و خبر از عملکرد کلیه واحدهای خدمات‌رسان در ایام نوروز
تهیه فیلم و عکس از روند فعالیت‌های روزانه کلیه همکاران و انعکاس در شبکه‌های مجازی

اقدامات نروزی اداره حراست



نظارت و سرکشی از کلیه اماکن و محاط فرودگاهی
رسیدگی به درخواست‌های مراجعین و حل و فصل موضوعات
ارائه تسهیلات لازم جهت تردد‌های مورد نیاز
هماهنگی لازم جهت گروه‌های فرهنگی هنری از ارگان‌های مختلف جهت اجرای مراسم در فرودگاه
هماهنگی و همکاری با ارگان‌های نظامی در صورت رفع معضلات ایام عید نوروز
چک و رصد تصاویر از مرکز دوربین‌های مدار بسته به جهت کنترل دقیق موضوعات و مباحث فرودگاهی
حضور و آماده‌باش نیروهای حراست در ایام نوروز
ارائه گزارش روزانه به مدیرکل محترم



زنجیره خدمات معرفی واحد ارزیابی عملکرد

عملکردهای خود هر ساله در فرآیند ارزیابی عملکرد دستگاههای دولتی شرکت نمایند و فرودگاه مهرآباد نیز از این مقوله مستثنی نمی باشد؛ بدین خاطر واحد ارزیابی عملکرد فرودگاه مهرآباد بر اساس وظایف محوله به بررسی، جمع آوری و ارسال اطلاعات و مستندات لازم به سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان تهران می پردازد.

بفرمایید که این واحد تحت نظر چه قسمتی و

بچه تعداد نیرو مشغول به فعالیت است؟

واحد ارزیابی عملکرد مستقیماً زیر نظر مدیرکل انجام وظیفه می نماید و گزارشات خود را به ایشان ارائه میدهد، در حال حاضر به دلیل محدودیت نیرو

هر دستگاه اگر خود را در معرض نقد و بررسی قرار ندهد به مرور زمان دچار اضمحلال و فرسودگی میشود و دستگاههای اجرایی نیز در قالب فرآیند ارزیابی عملکرد به بررسی نقاط ضعف و قوت خود میپردازند، فرودگاه مهرآباد نیز همانند سایر دستگاههای اجرایی درگیر این فرآیند مهم است؛ به همین بهانه به سراغ دفتر ارزیابی عملکرد رفتیم تا با مسئول این واحد آقای علیرضاپوری گفت و گویی داشته باشیم.

در ابتدا ضمن تشکر از شما بابت قبول این

مصاحبه، شرح عملکردی از این واحد بفرمایید؟

تمامی دستگاههای دولتی موظف هستند که در جشنواره شهید رجایی بر اساس مستندات و

جایگاه فرودگاه مهرآباد در سال اخیر در جشنواره به چه صورت بوده است؟

به دلیل عملکرد کم نظیر فرودگاه مهرآباد در میان دستگاه‌های خدمت‌رسان در سال ۱۳۹۹ با همکاری معاونت‌های این اداره کل مستندات و اطلاعات عملکرد فرودگاه در زمان مقرر جمع‌آوری و ارسال گردید که همین امر موجب شد که فرودگاه مهرآباد رتبه اول میزان رشد را در بین تمام فرودگاه‌های کشور و همچنین دستگاه اجرایی استان کسب کند. به عنوان حرف پایانی اگر سخنی هست بفرمایید.

در اینجا لازم میدانم از توجه ویژه مدیرکل محترم و هماهنگی و همکاری نمایندگان ارزیابی عملکرد معاونت‌ها و ادارات فرودگاه تشکر و قدردانی خود را اعلام نمایم که با وجود مشغله‌های فراوان در به انجام رسیدن این مهم دفتر ارزیابی عملکرد را یاری رساندند.

امید است که در فرآیند ارزیابی عملکرد سال جاری نیز بتوانیم جایگاه فرودگاه بین‌المللی را بیش از پیش ارتقاء دهیم.

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

در فرودگاه مهرآباد، این واحد تحت نظر مسئول ارزیابی و همکاری یک کارشناس انجام وظیفه میکند؛ اما به دلیل گستردگی فعالیت‌ها و عملکرد معاونت‌ها و ادارات مختلف فرودگاه نیاز به افزایش نیرو در این واحد کاملاً ملموس و مورد نیاز است.

فرآیند ارزیابی عملکرد به چه صورت است؟

این فرآیند با ابلاغ شاخص‌های عمومی و اختصاصی از طرف سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان تهران آغاز میشود و پس از مطالعه و بررسی دقیق شاخص‌های مورد نظر فرآیند جمع‌آوری مستندات با همکاری نمایندگان ارزیابی عملکرد معاونت‌های فرودگاه ادامه پیدا میکند؛ پس از احصاء کلیه مستندات، بررسی و جمع‌بندی آنها به انجام میرسد و در پایان در تاریخ مشخص شده در سامانه سازمان مدیریت (تسما) بارگذاری میگردد. پس از بررسی‌های اولیه توسط سازمان مدیریت و دریافت نظرات کارشناسان آن دستگاه تغییرات نهایی اعمال و مستندات نهایی مجدداً بارگذاری میگردد و در پایان در جشنواره شهید رجایی رتبه و امتیاز دستگاه، در میان دستگاه‌های استان و در میان فرودگاه‌های کشور مشخص و ابلاغ میگردد.



که خارج از برج می‌باشند. به‌طور معمول ما همیشه بازتاب نور از شیشه را می‌بینیم و به آن توجهی نمی‌کنیم. مثلاً زمانی که از رایانه استفاده می‌کنیم یا به شیشه‌ی ماشین‌ها نگاه می‌کنیم، نور در حال بازتابش به سمت چشم ما است. اما مراقبان پرواز نباید هیچ نور یا بازتاب نور مزاحمی داشته باشند. با شیب‌دار کردن شیشه، هر نور مزاحمی که در داخل برج مراقبت باشد (مانند نور صفحه نمایش‌ها، لامپ‌ها و ...) بر روی سقف که با رنگ مشکی نقاشی شده است منعکس می‌شود. به این ترتیب، بازتابش نور از هر جسمی باعث اشتباه گرفتن هواپیمایی با بشقاب پرنده‌ها نمی‌شود. به‌طور کلی مهندسين واحد کنترل ترافیک هوایی فرودگاه‌ها به علت دشواری کار، در معرض عوامل فیزیکی و روانی منفی بسیاری هستند که می‌تواند عملکرد و کارایی آن‌ها را به میزان زیادی کاهش دهد. یکی از عوامل به شدت تاثیر گذار، بروز اختلال بینایی به علت وجود نور و روشنایی زننده، به خصوص در طول روز و در نتیجه انعکاس این نور از طریق شیشه‌ها به داخل محیط کار آنان می‌باشد. لذا بنابر تحقیقی که توسط اداره کل هوانوردی فدرال ایالات متحده و چندین آژانس دیگر صورت گرفته است، محققان به این نتیجه رسیدند که شیشه‌های برج مراقبت را با زاویه‌ای مشخص نصب نمایند، به عبارتی دیگر تمامی شیشه‌های برج مراقبت با زاویه‌ی ۱۵ درجه نصب گردیده‌اند. لذا نورهای تابیده شده از محیط خارجی، پس از برخورد به این شیشه‌ها، به‌علت وجود زاویه دچار تغییر جهت شده و به سمت سقف برج مراقبت هدایت می‌شوند. این امر به میزان زیادی باعث بهبود دید کنترلرهای برج مراقبت می‌گردد.

فرودگاه‌های بزرگ در سراسر دنیا متفاوت هستند، اما وجه مشترکی که بین همه‌ی آن‌ها وجود دارد و آن این است که تمامی برج‌های مراقبت، دارای شیشه‌هایی به سمت پایین هستند. بسیاری از مردم تصور می‌کنند که این شیشه‌ها برای جلوگیری از انعکاس یا درخشش نور خورشید به سمت خلبان‌ها می‌باشد. اما این تصور حقیقت ندارد زیرا ساختمان‌های اطراف (خود پایانه‌های فرودگاه) دارای پنجره‌ی عمودی هستند. در واقع مزیت شیشه‌های شیب‌دار برای کنترلرهای برج مراقبت است نه آن‌هایی

چرا پنجره‌های برج مراقبت با زاویه‌ای کج نصب می‌شوند؟

م - احمدیان





هواپیماهای مدرن و لوکس، پیشرفته

ش - ناصح

هواپیماهای مدرن امکانات تفریحی زیادی در آن اضافه شده است. در یکی از هواپیماهای نسل جدید در امارات قرار است داخل هواپیما استخر شنا و اتاق های بازی و باشگاه بدنسازی و پارک ساخته شود. هواپیماهای اختصاصی امروزه دیگر حکم یک خانه لوکس را دارد و می توان در آن همه چیز سفارش داد تا از سفر کردن درون هواپیما لذت ببرید.

هواپیماهای مسافربری هر سال جدیدترین و پیشرفته تر میشوند تا رفاه مسافران و امنیت آنها بیشتر از قبل تامین شود. هواپیماهای مسافربری جدید بیشتر به صورت خودکار پرواز میکنند و خلبان نقش کمتری در پرواز و نشستن هواپیما دارد تا جاییکه اگر خلبان دچار مشکل شود خلبان خودکار به وی در فازهای مختلف پرواز کمک می کند.

چراغ‌های بیکن

غ - فتاح

محل فرودگاه، با ۳۰ تا ۶۰ چشمک بر دقیقه محل فرودگاه هلی کوپتر را نشان می‌دهد. عملیات حین روز چراغ‌های راهنما گردان قانونمند نشده است به همین علت لازم نیست در حین روز، مگر در مواردی با اختیار کارکنان کنترل ترافیک هوایی، روشن باشند. بنابر گفته کارگاه‌های خلبانی زمانیکه که قابلیت مشاهده زمین کمتر از ۳ مایل باشد یا سقف کمتر از ۱۰۰۰ پا باشد چراغ‌های راهنمای گردان معمولاً روشن می‌شوند. چراغ راهنمای گردان کاملاً کارا و سالم برای ایمنی خلبان لازم

زمانیکه در مورد تجهیزات روشنایی فرودگاه بحث می‌کنیم چراغ‌های راهنمای گردان راه‌حلی ساده اما موثر برای سفر شبانه است. چراغ‌های بیکن همچنین چراغ فرودگاهی یا چراغ شناسایی هوانوردی نامیده می‌شوند. چراغ راهنمای یک نوع کمک ناوبری بصری یا NAVAID است. این وسایل با نورهای رنگی چشمک می‌زنند و محل فرودگاه، فرودگاه هلی کوپتر، نقاط برجسته یا حتی نواحی کوهستانی را مشابه با چراغ‌های توقف مشخص می‌کنند. چراغی با ۲۰ تا ۳۰ چشمک در دقیقه

رنگ‌های چراغ بیکن

چراغ‌های بیکن در شدت‌ها و رنگ‌های مختلف وابسته به نوع تاسیسات حمل و نقل هوایی موجود است. چراغ بیکن زمینی غیرنظامی با رنگ‌های سبز چشمک می‌زند. چراغ‌های راهنمای گردان فرودگاه‌های آبی با رنگ‌های زرد چشمک می‌زنند. فرودگاه‌های نظامی از دو چشمک‌زن سریع و یک چشمک‌زن متناوب سبز استفاده می‌کنند. چراغ بیکن هلی‌کوپتر با رنگ‌های سفید، زرد و سبز چشمک می‌زنند. چراغ‌های بیکن معمولاً از چراغ‌های با شدت متوسط و زیاد استفاده می‌کنند؛ به عنوان مثال چراغ‌های بیکن LED با شدت متوسط نسب به سایر چراغ‌های راهنما ۶۵٪ انرژی کمتر مصرف می‌کنند و دارای آلودگی نوری کمتر هستند.

است به همین علت چراغ‌های راهنما باید مطابق مشخصات ساخته شوند. این مشخصات در مورد نحوه ساخت، نصب و ارزیابی چراغ‌های راهنما است.

ساختار چراغ‌های بیکن

چراغ‌های راهنمای گردان نوعی از تجهیزات نوری فرودگاهی است در نتیجه باید با توجه به شرایط طبیعی ساخته شوند. چراغ‌های راهنمای گردان باید با قاب‌بندی ضد آب و هوا مطابق با استانداردهای اتحادیه ملی سازندگان وسایل الکترونیک ساخته شود. تنها نارنجی براق هوانوردی یا رنگ سفید کمی محو می‌تواند استفاده شود. چراغ‌های راهنمای گردان همچنین از تابلوهای برق و مدار شک تشکیل شده باشند که با عمق بیشتری توضیح داده خواهد شد.



جایگاه ضعیف EQ

هوش عاطفی و هیجانی در زندگی ما

این نوع توانایی ها از توانایی های مربوط به فیزیک دان، شیمی دان، ریاضی دان شدن و علوم هسته ای و مهندسی بسیار متفاوت است. یکی از مهارت های مهم زندگی، فهم شرایط طرف مقابل است حال این طرف دوست باشد، همسایه باشد، مغازه دار باشد، فرزند باشد، یک سازمان و دولت باشد، حزب مخالف باشد و یا حکومت خارجی باشد. این توانایی با هوش ریاضی فرق می کند. به همین دلیل ممکن است فردی، دو مدرک دکتری از برجسته ترین دانشگاه های جهان داشته باشد ولی از اینکه متوجه پیامد واژه هایی که در تعامل با دیگران به کار میگیرد نباشد.

■ دانش (Knowledge) و پردازش اطلاعات (Informa- tion Processing) یک نوع هوش می خواهد و مدیریت هیجان، احساس، عصبانیت، غم، ترس و خوشحالی

■ چرا افراد در کشورهای جهان سوم مدرک می گیرند ولی عموماً شخصیت آن ها خیلی تغییر نمی کند؟ مطالعه مقایسه ای جوامع شرق آسیا و غرب اروپا به وضوح نشان می دهد که پیشرفت و توسعه یافتگی نه تنها تابع سطح علم و دانش بلکه شاید به مراتب مهمتر تحت سیطره «بلوغ شخصیتی» است. فقط دانش و خصوصی سازی اقتصادی نیست که چین، کره جنوبی و ویتنام را به وضعیت برتر اقتصادی و سیاسی فعلی رسانده است بلکه «کنترل خشم»، «کنترل هیجان»، «آگاهی از احساسات خود»، «توان استدلالی فهم دیگران»، «توان پذیرش واقعیت»، «توان روحی انطباق پذیری»، «فهم خود از منظر دیگران» و «آمادگی برای خود ارزیابی» هم بسیار دخیل و تعیین کننده هستند.



ناخالص داخلی آن بالغ بر ۲۷۱ میلیارد دلار بوده و در جذب سرمایه‌گذاری خارجی موفق عمل کرده است.

■ بحث کانونی می‌تواند این موضوع باشد که فهم خود و فهم دیگران فقط اطلاعات و دانش نیست. خودخواهی، خودمحوری، عصبانیت، هیجان، خشم و ترس می‌توانند فهم از خود و دیگران را به شدت مخدوش کنند. تفاوت روسیه و چین هم در همین جاست. روسیه توان تولید مانند ژاپن را ندارد بلکه با تانک و جنگنده قدرت تولید می‌کند. ولی چین از خود پرسید: غرب چگونه جهان را تسخیر کرد؟ پاسخ در سازماندهی گسترده تولید و ثروت بود. چون جایگاه سخیف فقر خود را زمان ماثو تشخیص داد و قدرت طرف مقابل یعنی غرب را هم متوجه شد و در عین حال اجازه نداد غرور تاریخی در این ادراکات نقش داشته باشند و طی سه دهه خود را به جایی رساند که هیچ کشوری امروز نمی‌تواند اقتصاد خود را از چین مُنفک کند.

■ وقتی Emotional Quotient (EQ) یا هوش (مدیریت) هیجان تعطیل است، آدمی متوجه نمی‌شود که کارها و سخنان او چه تأثیری بر اندیشه، عملکرد و روان طرف مقابل می‌گذارد و چون با خشم، احساس، عصبانیت، نفرت، جبران، تلافی، انتقام، حذف و توهین عمل می‌کند فرصت‌های احتمالی تعامل و کنار آمدن را تخریب می‌کند. خیلی باید کنجکاو بود که چرا واژه Compromise به معنای کوتاه آمدن و کنار آمدن به «سازش» در ادبیات اجتماعی و سیاسی ما ترجمه شده است. یعنی نباید کنار آمد و کوتاه آمد بلکه باید جواب داد، مبارزه کرد، مقابله کرد، درگیر شد و تلافی نمود.

■ میان دانش و داده از یک طرف و عملکرد از طرف دیگر، هیجانات و احساسات ورود پیدا می‌کنند و رفتارها و کنش‌ها را جهت می‌دهند. شاید سینوسی بودن تاریخ ما و مرتب سیستم‌های

زیاد، هوشی متفاوتی می‌طلبید. انگلیسی‌ها می‌گویند اگر دو یا چند گروه با هم اختلاف دارند چرا خودروها را آتش می‌زنند، ساختمان‌ها را تخریب می‌کنند، یکدیگر را به قتل می‌رسانند و واژه‌های ناپسند استفاده می‌کنند؟ بلکه باید یکدیگر را درک کنند، برای هم جا باز کنند و دایره‌ای بزرگ برای منافع طرفین شکل دهند. چرا تخریب؟ چرا فحاشی؟ چرا خشونت؟ به همین دلیل در انگلستان بر خلاف فرانسه و روسیه، جنبش‌های فعال اجتماعی، مدنی و سیاسی بوده ولی منجر به بهم ریختگی و فروپاشی سیستمی نشده است و شاید دلیل اصلی آن، مدیریت منطقی هیجان، احساس، خشم و ترس است.

■ مهم‌تر از درک دیگران، درک خود است. در مقابل واژه Introspection در دیکشنری آمده: An examination of one's thoughts and feelings (ارزیابی اندیشه‌ها و احساسات خود). یکی از تکالیفی که این نویسنده بعضاً به دانشجویان دکتری خود می‌دهد این است که: لطفاً تا هفته آینده پنجاه صفحه در مورد خود بنویسید. در زمان‌هایی که این تمرین انجام شده، اغلب دانشجویان ثابت کرده‌اند که بعد از ۶ - ۵ صفحه متوقف شده‌اند و در مورد خود بسیار کم می‌دانند.

■ چطور است که ما تا این حد باهم اختلاف داریم و بعد در خارج هم با همسایگان و غیرهمسایگان اختلافات بنیادی داریم؟ آیا به منابع نفت و گاز مربوط می‌شود؟ یا موقعیت جغرافیایی؟ به حمله مغول‌ها مربوط می‌شود یا استعمار انگلستان؟ آیا ممکن است در مقابل به نحوه فکر کردن و مدیریت روان و احساسات ما مربوط باشد؟ ویتنام با پنج قدرت روبرویی کرده است: چین، ژاپن، کره، فرانسه و آمریکا. امروز با حدود ۹۷ میلیون نفر جمعیت، جغرافیایی کوچک (۳۳۱۲۱۱ کیلومتر مربع)، حکومت متمرکز کمونیستی و اقتدارگرا، تولید

سیاسی را عوض کردن به خاطر این بوده که ما در مدیریت اختلافات فکری و اجتماعی خود به اندازه کافی EQ نداشته ایم. بسیاری می پرسند مگر ما منابع طبیعی فراوان، سرزمین بزرگ، ادبیات غنی، مبانی منحصر به فرد فلسفی، دانشگاه های مناسب، افراد توانمند در علوم، مهندسی، پزشکی، حقوق و اقتصاد نداریم چرا نمی توانیم در مناسبات داخلی و خارجی، سیستم بسازیم؟ وضعیت ما حاکی از آن است که حلقه مفقود شده در دسترسی به دانش و اطلاعات نیست بلکه در «فهم خود و فهم دیگران» است. در فهم خود و در فهم دیگران هم، مشکل اصلی کمبود اطلاعات نیست به خصوص در جهان ۵G، دسترسی به داده مشکل ندارد، بلکه شاید «مدیریت معقول EQ و هوش هیجانی» به توجه بیشتری نیاز دارد.

■ افرادی که از ضریب بالای هوش هیجانی برخوردارند از اعتماد به نفس قابل توجهی نیز بهره مندند. ملت ها و دولت هایی که با EQ آشنا بوده و آن را به کار می گیرند بهتر و دقیق تر تصمیم می گیرند، بهتر مشکلات را مدیریت می کنند، کمتر اشتباه می کنند، اختلافات خود با دیگران را عمیق تر و راحت تر حل و فصل می کنند و به موازات دانش، طبع بشر، خود اکتشافی و دیگر اکتشافی را مد نظر قرار می دهند.

■ در مقابل، افراد یا جامعه ای که در EQ ضعیف هستند، بی محابا دروغ می گویند، Fact را نادیده می گیرند، آگاهانه حيله گری را به جای تدبیر به کار می برند، نسبت به وارونه جلوه دادن حقایق، بی حس می شوند و چون حافظه کوتاه مدت پیدا می کنند، فرصت طلبی را پیشه خود می نمایند. تمامی این نارسایی های رفتاری، ناشی از یک مسئله کانونی است: ترس از روبرو شدن با خود واقعی، با زندگی واقعی خود و با واقعیت اجتماعی خود. نویسنده: محمود سریع القلم

■ آیا داشتن مدرک دانشگاهی برای مدیریت هیجان و مجهز شدن به عقلانیت کلامی و رفتاری کافی است؟ طبعاً یادگیری علوم و انباشت ذهنی داده ها کافی نیست و نوعی بلوغ شخصیتی و رفتاری لازم است. اگر IQ را در دانشگاه به کار می گیریم، کجا سراغ EQ برویم؟ هر چند تحصیلات می تواند عاملی موثر در EQ باشد ولی مجهز شدن به این توانایی، ظرفیت هایی به مراتب بالاتر از کسب دانش و مدرک لازم دارد. حتی کشورهایی مانند ژاپن، نروژ، دانمارک و انگلستان که در EQ بسیار رشد کرده اند همانند پرورش اخلاقی انسان هنوز می توانند عرصه های جدیدی را طی کرده و تجربه نمایند و به طور طبیعی، مرزی برای EQ وجود ندارد. همانند یادگیری حرفه ای زبان های خارجی، بهترین بازه سنی برای پرورش EQ زیر پانزده سال است. اولین و شاید مهمترین شرط برای تحقق این امر این است که مجموعه خانواده، مدرسه، رسانه ها، جامعه و دولت، اصل و اهمیت EQ را بپذیرند و مدیریت خشم، عصبانیت، غم، ترس، عقده ها، کمبودها،

۱۰ روزه در آن جا را دارد) برسد. اگر مسافر بعد از ظهر به مقصد خود برسد، چنانچه ظهر در جایی که نمازش کامل است، نبوده باشد، روزه‌اش باطل است. اگر مسافر پیش از ظهر به مقصد خود برسد، چنانچه مبطلی از مبطلات روزه را انجام نداده باشد، روزه خود را به اتمام می‌رساند و روزه‌اش صحیح است.

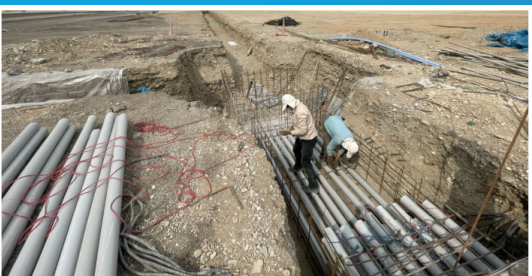
اگر مسافر پیش از ظهر به مقصد رسیده، ولی در اثنای سفرش در آن روز مبطلی انجام داده باشد، روزه‌اش باطل است؛ ولی فقط قضای آن را باید بگیرد و کفاره ندارد. به‌طور کلی مسافرت در ماه رمضان اشکال شرعی ندارد و سفری که برای فرار از روزه باشد مکروه است؛ یعنی بهتر است که انجام نشود. تنها حالتی که مسافر شرعی می‌تواند در سفرش روزه بگیرد این است که روزه در سفر را نذر کرده باشد.

احکام مسافر در ماه رمضان

یکی از واجبات دین مبین اسلام، روزه ماه مبارک رمضان است. با وجود اهمیت روزه، مسافر از انجام این فریضه الهی معاف است و باید قضای آن را بعد از بازگشت از سفر به جا آورد. در فرهنگ اسلامی، روزه وسیله‌ای برای تقرب به خداوند، به دست آوردن مراتب بالاتر تقوا، پالایش بدن برای درک امور معنوی یا کفاره بعضی از گناهان، تقویت اراده و نیز ایجاد حس شفقت نسبت به نیازمندان به شمار می‌رود. در این مقاله با برخی از احکام روزه در سفر آشنا می‌شویم. این است ماه رمضان که قرآن در آن نازل شده، قرآنی که سراسرش هدایت‌گر مردم است و دارای دلایل روشنی از هدایت است و مایه جدایی حق از باطل است. پس کسی که در این ماه در وطنش حاضر باشد باید آن را روزه بدارد و آنکه بیمار یا در سفر است، تعدادی از روزهای غیر ماه رمضان را به تعداد روزه‌های قضا شده روزه بدارد. خدا آسانی و راحت شما را می‌خواهد نه مشقت شما را و قضای روزه برای این است که شما روزه‌هایی را که به خاطر عذر شرعی افطار کرده‌اید کامل کنید و خدا را بر اینکه شما را هدایت فرموده بزرگ شمارید و نیز سپاسگزاری کنید. (سوره بقره-آیه ۱۸۵)

احکام روزه مسافر و شرایط صحت روزه در سفر کسی که در ماه رمضان سفر می‌کند در مواردی که نمازش شکسته می‌شود، نباید روزه بگیرد. همچنین باید در برنامه‌ریزی سفر خود به موارد ذیل توجه داشته باشد تا روزه‌اش صحیح باشد: مسافر باید سفر خود را در ماه رمضان بعد از ظهر شروع کند، یعنی بعد از ظهر از مبدأ خود (وطن، جایی که قصد اقامت ۱۰ روزه در آن جا را دارد) خارج شود. مسافر باید سفرش در ماه رمضان پیش از ظهر تمام شود، یعنی پیش از ظهر به مقصد خود (وطن - جایی که قصد اقامت

گزارش تصویری بهسازی باند ۲۹ چپ فرودگاه بین المللی مهر آباد





فروگاه بین‌المللی مهرآباد

سال نو مبارک، خداقوت مهرآباد مهرها سر عزیز

دستمریزاد به تک تک شما و

خسته نباشید جانانه جهت

خدمات شبانه روزی ارائه شده به

هموطنان در نوروز ۱۴۰۱

