

مهرآبادی ها

هفدهمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهرآباد

دی ماه ۱۴۰۱



صاحب امتیاز: فرودگاه بین المللی مهرآباد

مدیر مسئول: ابراهیم مرادی

سر دبیر: ناهید مهدور

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، گ - نجارزاده، ف - جلیلیان، دکتر آ - عبدالحسینی

ویراستار: م - احمدیان

صفحه آرا: د - صالحی

عکاس: حبیب الله کاری



آدرس: تهران، میدان آزادی، فرودگاه بین المللی
مهرآباد جنب ترمینال دو، اداره کل فرودگاه مهرآباد

instagram & telegram : @mehrabad_airport



سخن رهبری

اگر اخلاص نباشد، کار بی برکت می شود؛ این که می بینید کار برکت پیدا می کند، به خاطر اخلاص است. اخلاص او (حاج قاسم سلیمانی) را از کجا می شود فهمید؟ از اینجایی که اصلاً دنبال دیده شدن نبود؛ ذره ای هم از دیده شدن فرار می کرد، حالا جوری شده که همه ی دنیا دارند او را می بینند؛ کار را برای خدا می کرد، تظاهر نداشت.
(بیانات رهبر در دیدار با خانواده سپهبد حاج قاسم سلیمانی ۱۴۰۰/۱۰/۱۱)

khameneie.ir





گنجینه شعر و ادب پارسی

ک. نجارزاده

پروین اعتصامی با نام اصلی «رخشنده»، در ۲۵ اسفندماه سال ۱۲۸۵ خورشیدی، در تبریز و در خانواده‌ای اهل هنر و ادب و دانش، دیده به جهان گشود. در سه سالگی به همراه پدر که نماینده مردم تبریز در مجلس بود، به تهران مهاجرت کرد و به سبب نام و پیشه اعتصام‌الملک، در همان اوان کودکی با شعر و ادب و چهره‌های فرهنگی آن روزگار آشنا شد.

پروین اعتصامی، بانوی معاصر شعر فارسی است که در نظر برخی از بزرگان فرهنگ و ادب، در زمره بزرگ‌ترین شاعران ایران‌زمین قرار دارد. اندیشه نو و نگاه انتقادی پروین به وقایع اجتماع و طبقه ضعیف جامعه، یکی از برجسته‌ترین نکات اشعار او محسوب می‌شود. در تاریخ ادبیات فارسی، پروین اعتصامی تنها بانوی شاعری معرفی می‌شود که زیباترین اشعار سیاسی انتقادی را با نگرشی زنانه و با اتکا به اخلاق و خرد و اندیشه، به رشته تحریر درآورده است. پروین را استاد سبک مناظره در شعر فارسی می‌دانند.

عمده اشعار تعلیمی، مضامین اخلاقی و نکات اجتماعی در دیوان او، به سبک مناظره سروده شده و زبان و بیان روان و ساده پروین، زیبایی و ماندگاری این اشعار را مضاعف ساخته است. پروین در جوانی درگذشت و تنها یک دیوان شعر از او به یادگار باقی ماند. این نوشتار نگاه کوتاهی دارد بر زندگی و آثار شاعر توانایی که به‌عنوان مشهورترین بانوی شعر فارسی شناخته می‌شود.

۲۵ اسفند ماه، مصادف با سالروز تولد بانوی شعر فارسی، در تقویم رسمی کشور با عنوان «روز بزرگداشت پروین اعتصامی» نام‌گذاری شده و جشنواره ادبی نیز در همان روز، به نام پروین برگزار می‌شود. همچنین خانه پروین در تبریز، اکنون به موزه پروین اعتصامی تبدیل شده و تعدادی از کتاب‌ها و لوازم شخصی وی در آن نگهداری می‌شود. این خانه در اسفندماه ۱۳۸۵، به‌عنوان یکی از آثار ملی ایران نیز به ثبت رسید.

سرانجام در تاریخ ۱۵ فروردین سال ۱۳۲۰ خورشیدی، پروین اعتصامی در حالی که تنها ۳۴ سال از عمرش می‌گذشت، در آغوش مادر جان باخت. پیکرش را از تهران به قم منتقل کرده و کنار پدر، در آرامگاه خانوادگی واقع در حرم حضرت معصومه به خاک سپردند.

دیوان پروین اعتصامی، تنها اثری است که از او به یادگار مانده و با ۲۳۸ قطعه، اشعاری در قالب‌های شعری قصیده، غزل، مثنوی و قطعه را شامل می‌شود.



سخن سردبیر

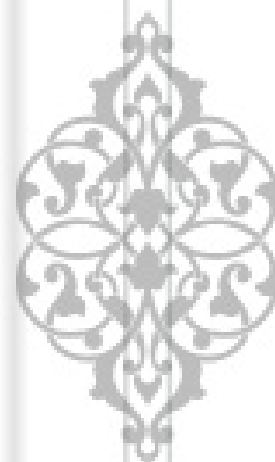
درد و ارادت خدمت تمام مخاطبان محترم

باعث مسرت و خرسندی است که شماره هفدهم نشریه مهرآبادی ها برای شما خواننده گرامی آماده شد.

امیدوارم این نشریه که در اولین ماه زمستان، با هدف اعتلای دانش عمومی و تخصصی علاقمندان، تهیه و منتشر می‌شود، بتواند گرمابخش اطلاعات خوانوردی شما باشد.

اگر در زمینه‌های گوناگون، دستی بر قلم دارید، مستحضر باشید که این امکان وجود دارد که مطالب ارسالی شما نیز در کنار مطالب متخصصان و کارشناسان تیم تحریریه نشریه چاپ شود. پس فقط کافی است از طریق آدرس ایمیل: n.mahdevar@airport.ir با ما در ارتباط باشید. چنانچه برای ارتقا سطح کیفی نشریه، پیشنهاد، انتقاد و نظری دارید حتما با تیم تحریریه از طریق فوق‌الذکر در میان بگذارید.

با احترام
سردبیر



❖ از حساسیت های کار و وظایف این اداره برایمان بفرمایید.

یکی از مهم ترین وظایف این اداره، نجات جان انسان ها در هنگام وقوع حادثه برای هواپیماها است. تجهیزات به روز و کارآمد، نیروی انسانی زبده و آموزش دیده و باتجربه، فرودگاه بین المللی مهرآباد را به عنوان اولین انتخاب خلبان ها در هنگام وقوع شرایط اضطراری قرار داده است. بطوری که می توان گفت تعداد و شرایط اضطراری فرودگاه بین المللی مهرآباد در یک بازه مشخص، برابر با مجموع شرایط اضطراری در ۵۳ فرودگاه دیگر کشور است.

❖ چه تعداد نیرو مشغول به فعالیت هستند؟

تعداد پرسنل این اداره ۹۹ نفر می باشد که در قسمت های اداری و ۵ تیم عملیاتی انجام وظیفه می نمایند.

❖ یک آتش نشان چه ویژگی هایی باید داشته باشد؟

- آمادگی جسمانی
- شجاعت
- روحیه ایثار و از جان گذشتگی
- توانایی انجام کار تیمی
- تصمیم گیری به موقع و صحیح
- پیروی از دستورات مافوق



زنجیره خدمات معرفی اداره آتش نشانی و نجات فرودگاهی

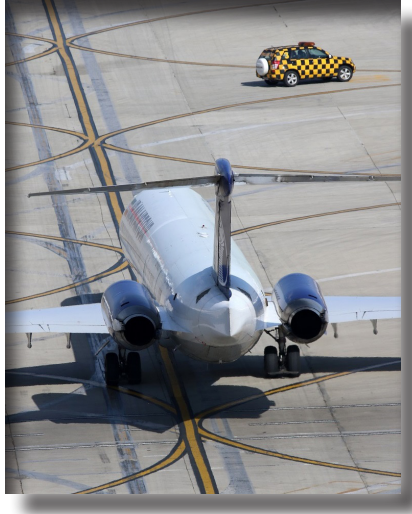


م.جلالی

یکی دیگر از ادارات مهم و حساس در صنعت هوانوردی، اداره آتش نشانی و نجات فرودگاهی است و یکی از بازوهای توانمند معاونت عملیات هوانوردی که نقش و جایگاه ویژه ای در تامین ایمنی و سلامت پروازهای فرودگاه را دارد. از این رو به سراغ رئیس این اداره، جناب آقای باصری رفته ایم تا گفت و گویی دوستانه با ایشان داشته باشیم و ما را با شغل حساس و جذاب خود آشنا کنند. در ابتدا از شما بابت قبول این مصاحبه تشکر می کنم.

❖ یک شرح عملکرد کلی از این اداره برای خوانندگان ما بفرمایید.

براساس ۹۱۳۷ – CHAPTER ۲/PART ۱، هر فرودگاه بایستی جهت مقابله با وضعیت اضطراری، حوادث، سوانح مربوط به هواپیما و نجات جان انسان ها، دارای سرویس آتش نشانی و نجات با ویژگی های مندرج در اسناد مذکور باشد.



❖ این اداره از چه قسمت‌های تشکیل شده است و شرح وظایف آن‌ها چیست؟

(۱) آتش‌نشانی و نجات فرودگاهی

شرح وظایف:

- تامین ایمنی سطوح پروازی
- نظارت بر اجرای دستورالعمل‌های ایمنی در فرودگاه
- نظارت بر انجام ایمن عملیات سوخت‌رسانی در ایرساید
- نظارت بر انجام ایمن عملیات مربوط به حمل کالاهای خطرناک
- حفظ ARFF CATEGORY
- پاسخ به وضعیت‌های اضطراری هواپیما اعم از: آماده باش محلی، حالت اضطراری کامل و سوانح هوایی
- مشارکت در اجرای دستورالعمل طرح اضطراری فرودگاه
- انجام خدمات آتش‌نشانی و نجات در فرودگاه با حفظ رده آتش‌نشانی

(۲) واحد مدیریت اپرون

شرح وظایف:

- تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با اپرون
- نظارت بر اجرای دستورالعمل‌های اپرون
- مدیریت موقعیت‌های پارک هواپیما و اختصاص آن‌ها به پروازها
- هدایت زمینی هواپیما
- مدیریت و نظارت بر اجرای خط‌کشی اپرون و جاده‌های دسترسی به آن، نصب علائم و تابلوها، موقعیت‌های پارک هواپیما، مناطق ایمنی اطراف هواپیما و منطقه اپرون
- انجام بازدیدها و ثبت داده‌ها
- صدور مجوزهای رانندگی در ایرساید ADP
- صدور پلاک فرودگاهی ویژه خودروها و تجهیزات متردد در ایرساید
- مدیریت خطرات حیات وحش
- ترسیم کروکی و کارشناسی تصادفات در داخل ایرساید
- انجام بازرسی از عملیات هندلینگ هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی در ایرساید

(۳) واحد پیشگیری، ایمنی اماکن و آزمایشات

شرح وظایف:

- بازدید دوره‌ای ایمنی از کلیه نقاط فرودگاه، کشف و بررسی نقاط پرخطر، تهیه و ارسال گزارش
- بازدید دوره‌ای از سیستم‌های اطفائیه دستی در کلیه نقاط فرودگاه
- بازدید دوره‌ای از سیستم‌های اطفائیه دستی در ایستگاه‌های ناوبری

(۴) واحد آموزش

شرح وظایف:

- ارائه آموزش‌های لازم در خصوص قوانین و مقررات تردد در ایرساید و دستورالعمل‌های موجود ایمنی ویژه شرکت‌ها و ارگان‌های شاغل در ایرساید فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
- آموزش قوانین و مقررات ایمنی و نحوه به‌کارگیری سیلندرهای اطفائیه (تئوری و عملی) به پرسنل شرکت‌ها و ارگان‌های شاغل در فرودگاه
- بروزرسانی اطلاعات با برگزاری دوره‌های تخصصی جهت پرسنل اداره آتش‌نشانی و نجات فرودگاهی
- بروزرسانی دستورالعمل‌ها و نظام‌نامه‌ها ویژه اداره آتش‌نشانی و نجات فرودگاهی
- برگزاری مستمر دوره‌های آموزشی و آتش‌نشانی جهت آمادگی بیش‌تر پرسنل در مواجهه با حوادث و سوانح
- برگزاری جلسات کارشناسی و بررسی حوادث و سوانح جهت بهبود عملکرد در موارد مشابه
- درخواست و پیگیری جهت اجرای دوره‌های ضمن خدمت کارکنان اداره

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

بزرگ ترین هواپیماهای مسافربری جهان چند نفر ظرفیت دارند؟

م. مرادی

در اوایل قرن بیستم میلادی، هواپیماهای تجاری، ظرفیت جابجایی کم‌تر از بیست سرنشین را داشتند، اما با گذر زمان، اکنون شاهد غول‌های پرنده‌ای هستیم که به راحتی قابلیت حمل بیش از ۸۰۰ مسافر را دارند. شاید این رقم در قرن آینده، دیگر ظرفیت قابل توجهی نباشد، اما آنچه قرار است در ادامه این مطلب مشاهده کنید، در حال حاضر فهرست بزرگ‌ترین هواپیماهای مسافربری جهان هستند که رقیبی ندارند.

۱. ایرباس A۳۸۰-۸۰۰
۲. بویینگ B۷۷۷-۳۰۰
۳. بویینگ B۷۴۷-۸ I
۴. ایرباس A۳۴۰-۶۰۰
۵. بویینگ B۷۷۷-۲۰۰

◆ ایرباس A۳۸۰-۸۰۰:

ایرباس A۳۸۰-۸۰۰ که نخستین پرواز خود را در سال ۲۰۰۵ به ثبت رساند، پر ظرفیت‌ترین و بزرگ‌ترین هواپیمای جهان است. این ایرباس یکی از مشهورترین هواپیماهای جهان نیز به‌شمار می‌رود. قابلیت حمل ۸۵۳ مسافر را دارد که از این تعداد، ۵۲۵ صندلی به کلاس اقتصادی اختصاص داده شده است. نهایت سرعت و نهایت رنجی که این غول آسمانی می‌تواند تجربه کند، به ترتیب ۹۴۵ کیلومتر در ساعت و ۱۵.۷۰۰ کیلومتر است.





◆ ایرباس ۶۰۰-۳۴۰A:

این هواپیما پرظرفیت‌ترین ایرباس در خانواده A۳۴۰ است که ظرفیت نهایی آن به ۴۷۵ نفر می‌رسد. طول این هواپیما به‌طور دقیق ۷۵.۳۶ متر است که بزرگی آن را در تصویر می‌توانید مشاهده کنید. ایرباس ۶۰۰-۳۴۰A که نخستین پرواز خود را در سال ۲۰۰۱ به ثبت رساند، از ۴ موتور رولزرویس ترنت ۵۵۶ پشتیبانی می‌کند و می‌تواند مسافت ۱۴.۶۰۰ کیلومتری را با هر با پرواز طی کند. سرعت نهایی این هواپیما ۸۸۱ کیلومتر بر ساعت است.

◆ بویینگ ۲۰۰-۷۷۷B:

بویینگ ۷۷۷-۲۰۰، در حال حاضر یکی از هواپیمای مسافربری پرظرفیت جهان است که ۴۴۰ صندلی مسافربری دارد. از تعداد صندلی‌های موجود، ۳۰۵ فروند آن به کلاس اقتصادی اختصاص داده شده و به نسبت، جایگاه مسافرین کلاس تجاری این بویینگ، کم‌تر است. بویینگ ۷۷۷-۲۰۰، نخستین عضو از خانواده بویینگ ۷۷۷ به‌شمار می‌رود که نخستین بار در سال ۱۹۹۴ به پرواز درآمد. نهایت محدوده و نهایت سرعت این هواپیما به‌ترتیب عبارت است از ۹.۷۰۰ کیلومتر و ۹۰۵ کیلومتر بر ساعت است.



منبع:

merlead.com



◆ بویینگ ۳۰۰-۷۷۷B:

با قابلیت حمل ۵۵۰ مسافر، بویینگ ۷۷۷-۳۰۰، پرظرفیت‌ترین هواپیمای مسافربری کمپانی بویینگ و دومین هواپیمای پرظرفیت جهان است. این هواپیمای ۷۴ متری، ظرفیت حمل ۵۵۰ مسافر را دارد که ۳۶۸ صندلی‌اش برای کلاس اقتصادی در نظر گرفته شده است. البته ظرفیت بالای این هواپیما، مانعی برای عملکرد آن نیست و این بویینگ قادر است تا ۸۹۲ کیلومتر در ساعت با نهایت رنج ۱۱.۱۶۵ کیلومتر در آسمان‌ها پرواز کند. بویینگ ۷۷۷-۳۰۰ همچنین از لحاظ مختلفی مانند، مصرف بهینه سوخت یکی از بهترین هواپیماهای جهان است.

◆ بویینگ I ۸-۷۴۷B:

بویینگ I ۸-۷۴۷B با نام کامل‌تر بویینگ (Intercontinental) ۸-۷۴۷B (بین قاره‌ای)، هواپیمای بسیار بزرگی است که طول آن به ۷۶ متر می‌رسد. ظرفیت این هواپیما ۴۹۷ سرنشین را دربر می‌گیرد که ۴۱۰ تا از این صندلی‌ها برای کلاس اقتصادی در نظر گرفته شده است. این هواپیما بزرگ‌ترین بویینگ در سری ۷۴۷ محسوب می‌شود که نخستین پرواز خود را در سال ۲۰۱۱ تجربه کرد. بیش‌ترین مسافت و رنجی که این هواپیما می‌تواند داشته باشد، حدود ۱۴.۸۰۰ کیلومتر است و سرعت آن نیز می‌تواند به ۹۱۷ کیلومتر بر ساعت برسد.



آیا خلبانان میتوانند در طول پرواز، اتاقک خلبان را ترک کنند؟

چرا خلبانان، اتاقک خلبان را ترک میکنند؟

اگر شما یک مسافر مضطرب باشید، ممکن است از خود بپرسید که چرا خلبان شما به جای پرواز با هواپیما در راهرو هواپیما سرگردان است. با این حال، خلبانان وظایف خود را بسیار جدی میگیرند و به عنوان نمونه برای این که بتوانند پاهای خود را دراز کنند، اتاقک خلبانان را ترک نمیکنند.

یکی دیگر از دلایل ترک اتاقک خلبان، استراحت است. در واقع در پروازهای بسیار طولانی، خلبانان ملزم به استراحت تا چندین ساعت هستند. به همین دلیل است که در پروازهای طولانی مدت در یک زمان، سه یا چهار خلبان دارند.

خلبانان مکان های استراحت جداگانه ای دارند که میتوانند در زمان استراحت الزامی خود به آنجا بروند.

در جمع بندی آنچه در بالا آوردیم میتوان گفت، خلبانان تنها میتوانند برای رفع نیازهای انسانی مانند خواب، استفاده از دستشویی و غذا (جهت دریافت یک میان وعده)، اتاقک خلبان را ترک کنند. البته خلبانان که به تنهایی پرواز میکنند، مجاز به ترک اتاقک نیستند و نمیتوانند هیچ یک از این کارها را انجام دهند، در این وضعیت آنان باید میان وعده را در اتاقک خلبان دریافت نمایند.

وقتی خلبان اتاقک خود را ترک میکند، دیگر همکاران خلبان باقی مانده چه میکنند؟

تغییرات اخیر در قانون بیان میکند که همیشه باید حداقل دو نفر در اتاقک خلبان حضور داشته باشند. اگر خلبانی بخواهد اتاقک خلبان را ترک کند، ابتدا باید یک خدمه پرواز یا مهندس پرواز به اتاقک خلبان بیاید و سپس خلبان میتواند آنجا را ترک کند. این تغییر در قوانین در سال ۲۰۱۵ پس از سقوط فاجعه بار هواپیمای خطوط هواپیمایی ژرمن وینگز اعمال گردید.

تصور دیدن خلبان در بیرون از اتاقک خلبان، به همان اندازه دور از ذهن و اشتباه به نظر میرسد که فکر دیدن معلم های دبستانی با لباس خواب در فروشگاه مواد غذایی. با این حال، این فکر با احساس خطر بیش تری همراه است، چرا که شما از خود میپرسید چه کسی هواپیما را به پرواز در می آورد. آیا خلبانان اجازه خروج از اتاقک خلبان را دارند؟ پاسخ کوتاه این است که تحت شرایط ویژه، خلبانان اجازه دارند اتاقک خلبان را ترک کنند. شرکت های هواپیمایی، آنها را به اتاقک فرماندهی هواپیما زنجیر نمیکنند. اگر یک کمک خلبان در هواپیما وجود داشته باشد، خلبان میتواند در طول زمان های مشخصی از پرواز، برای انجام وظایف و کارهای ضروری اتاقک خلبان را ترک کند.

آیا یک خلبان در حین پرواز سولو (اولین پرواز بعد از اتمام دوره آموزشی طی شده در کنار استاد خلبان که به تنهایی انجام میگردد) میتواند اتاقک خلبان را ترک کند؟

خلبانی که به تنهایی هدایت پرواز هواپیما را در یک پرواز سولو بر دوش دارد، تحت هیچ شرایطی نمیتواند اتاقک خلبان را ترک کند. حتی اگر سیستم خلبان خودکار هواپیما روشن باشد، حداقل یک خلبان باید همیشه در اتاقک خلبان باشد. به این دلیل که در شرایط اضطراری، تنها یک انسان میتواند با واکنش به هنگام، جان سرنشینان هواپیما را نجات دهد.

چنانچه یک خلبان به هر دلیلی مجبور به خروج از اتاقک خلبان شود، همیشه خلبان دیگری هست که کنترل هواپیما را به دست بگیرد.

چه زمانی خلبان میتواند در طول پرواز، اتاقک خلبان را ترک کند؟

خلبان نمیتواند در هر زمان یا نقطه دلخواهی از پرواز، از اتاقک خلبان خارج شود. دستورالعمل های سخت گیرانه ای در مورد زمانی که یک خلبان میتواند کنترل هواپیما را رها کند وجود دارد، حتی اگر خلبانان دیگری در اتاقک خلبان و یک سیستم خلبان خودکار وجود داشته باشند. این امر به این دلیل است که در هنگام انجام فرآیند برخاست و فرود، نیاز است که همه افراد خدمه، به خصوص خلبانان، هوشیار باشند و تنها به آسمان و مسیر پیشرو توجه کنند.

خلبانان در طول پرواز، تاکسی (حرکت بر روی زمین)، فرود و بروز پدیده آشفته گی جریان هوا، به هیچ عنوان نمیتوانند اتاقک خلبان را ترک کنند. چرا که هواپیما در این وضعیت ها به چندین دست برای کنترل هواپیما نیاز دارد تا همه چیز به درستی اجرا شود.



منبع:

aerocorner.com

top 20 safest airlines for 2022



ایمن ترین خطوط هوایی جهان در سال ۲۰۲۲

م.احمدیان

سایت ایرلاین ریتینگز توانسته است ۳۸۵ شرکت مسافرتی هوایی را مورد تجزیه و تحلیل قرار دهد تا ۲۰ مورد از مطمئن ترین این شرکت ها را فهرست کند. آن ها در یک نظرسنجی جداگانه همچنین ۱۰ شرکت هواپیمایی ارزان قیمت را بررسی کرده اند.

این وبسایت برای تعیین ۲۰ شرکت برتر، مجموعه ای از عوامل را بررسی کرد که می توان به سوابق حوادث جدی در دو سال گذشته، بازرسی های دولتی، سن ناوگان و البته پروتکل های ایمنی در ارتباط با کووید ۱۹ اشاره کرد.

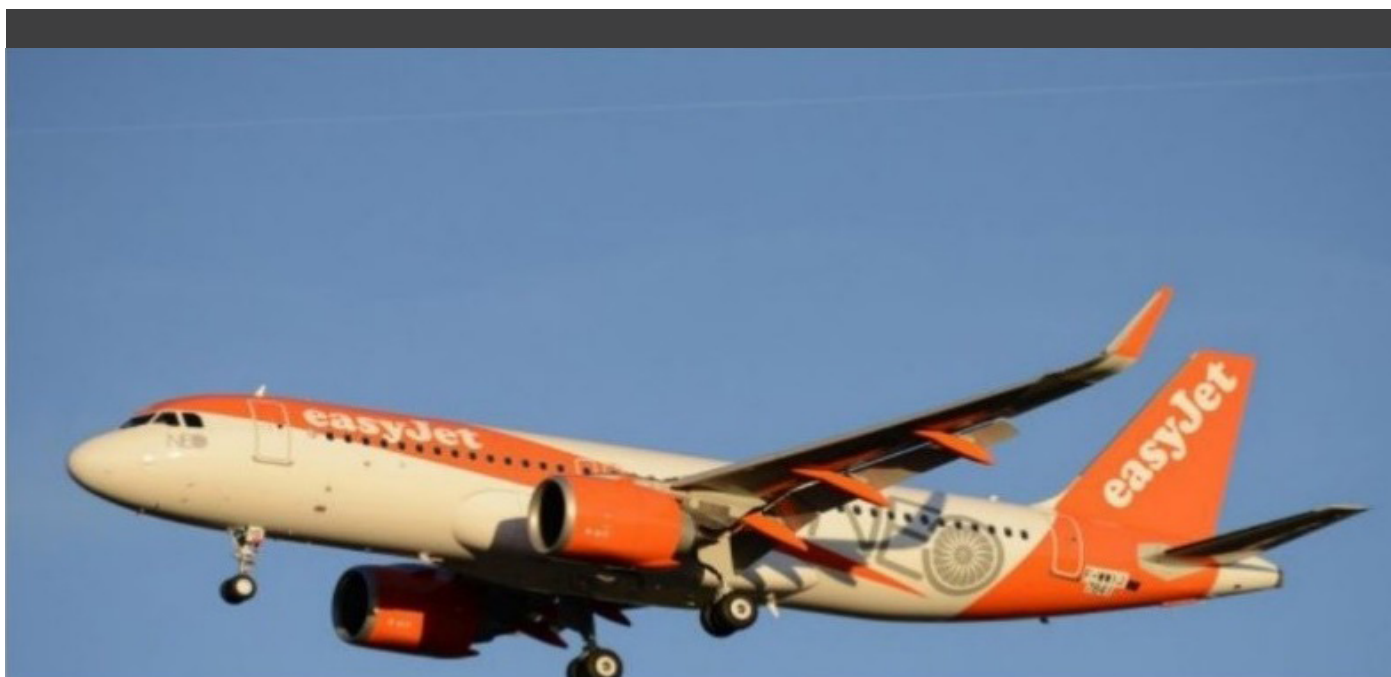
طبق رتبه بندی ها، شرکت کانتاس استرالیا به دلیل «رکورد شگفت انگیز اولین ها در عملیات و ایمنی» در صدر جدول است و باعث شده تا به عنوان با تجربه ترین شرکت هواپیمایی در این صنعت پذیرفته شوند. این شرکت هواپیمایی اغلب در صدر جدول ایمنی قرار می گیرد. با این حال، سال گذشته به دلیل حادثه ای در فرودگاه پرث در سال ۲۰۱۸، این شرکت هواپیمایی رتبه نخست را از دست داد. گزارش این حادثه تا سال ۲۰۲۰ ثبت نشده بود به این معنی که بر رتبه بندی ایمنی سال ۲۰۲۱ تاثیر گذاشت و کانتاس به رتبه هفتم سقوط کرد.

ایر نیوزیلند که رتبه برتر سال گذشته را داشت، امسال به رده ی پایین تر سقوط کرد هواپیمایی اتحاد متعلق به امارات نیز در رتبه سوم قرار دارد و قطر ایزو، رتبه چهارم را به خود اختصاص داده است.

جفری توماس، سردبیر سایت ایرلاین ریتینگز در مورد رتبه بندی های این وبسایت گفت: «این خطوط هوایی در این صنعت برجسته هستند و در ایمنی، نوآوری و به کارگیری هواپیماهای جدید در خط مقدم قرار دارند.

- | | |
|------------------------------|---------------------------|
| ♦ کانتاس | ♦ کاتای پاسیفیک ایزو |
| ♦ ایر نیوزیلند | ♦ هاواین ایرلاینز |
| ♦ الاتحاد | ♦ اسکاندیناوی |
| ♦ قطر ایزو | ♦ یونایتد ایرلاینز |
| ♦ سنگاپور ایرلاینز | ♦ لوفت هانزا / سوئیس گروپ |
| ♦ تاپ ایر پرتغال | ♦ فن ایر |
| ♦ امارات | ♦ بریتیش ایزو |
| ♦ آلاسکا ایرلاینز | ♦ کی ال ام |
| ♦ اوا ایر | ♦ امریکن ایرلاینز |
| ♦ آتلانتیک / ویرجین استرالیا | ♦ دلتا ایرلاینز |

ایمن ترین خطوط هوایی ارزان قیمت در سال ۲۰۲۲



این وبسایت همچنین ۱۰ مورد از ایمن ترین خطوط هوایی ارزان قیمت را برای مسافران انتخاب کرده است. البته این خطوط به ترتیب خاصی رتبه بندی نشده اند، اما این شرکت ها امن ترین خطوط هوایی ارزان قیمت برای پرواز در سال جاری هستند:

- ✦ ایرعربیا
- ✦ ایزی جت
- ✦ فرونتیر
- ✦ جت استار گروپ
- ✦ جت بلو
- ✦ رایان ایر
- ✦ ویت جت
- ✦ وولاریس
- ✦ وست جت
- ✦ ویز

اگر فکر پرواز همچنان شما را عصبی می کند، به یاد داشته باشید که سفر هوایی به عنوان امن ترین شکل سفرهای طولانی مدت در نظر گرفته می شود. طبق گزارش یاتا، در سال ۲۰۱۹ بیش از ۴.۳ میلیارد مسافر در بیش از ۴۶ میلیون پرواز سفر کردند.

● ایرباس ۳۱۹ نئو: ۱۰۲ میلیون دلار

درست خواندید، قیمت هواپیمای ایرباس ACJ۳۱۹ NEO بیش از ۱۰۰ میلیون دلار است و به معنای واقعی، خرید آن برای افراد ثروتمند هم کار دشواری است. با نیمی از قیمت این هواپیما، می‌توان از لوکس‌ترین جت‌های گلف استریم، مدلی را خریداری کرد، اما این قیمت به این دلیل روی ایرباس ۳۱۹ نئو گذاشته شده است که این هواپیما یک جت کوچک نیست. بلکه ایرباس ACJ۳۱۹ و سایر موارد این لیست، هواپیماهای تجاری هستند که مشتریان آن‌ها ایرلاین‌های بزرگ جهان هستند. اما کمپانی بویینگ و ایرباس، همان بدنه و عظمت هواپیماهای تجاری را به‌طور اختصاصی و سفارش‌سازی شده می‌سازند و یک هواپیمای چند صد نفره را تا تعداد ۸ نفر کاهش می‌دهند. اما در عوض، هواپیما به یک قصر لوکس و بی‌مانند تبدیل می‌شود.

ایرباس ACJ۳۱۹ neo، (واژه "نئو" به دلیل استفاده از موتورهای بهینه‌تر در هواپیماهای ایرباس آورده می‌شود)، بر اساس هواپیمای تجاری معرف A۳۲۰ نئو ساخته شده است و مانند مدل تجاری خود از تمام امکانات اصلی هواپیما، مثل موتور یکسان، فن‌آوری به‌کار برده شده، میزان برد و سرعت برابر برخوردار است. می‌توان ادعا کرد که ایرباس ACJ۳۱۹ neo در خانواده خود، بهترین جت تجاری است، چون در مقایسه با دیگر جت‌های تجاری همتای خود، کابینی بلند و عریض دارد و فضای داخلی آن با توجه به اندازه هواپیما بسیار کاربردی ساخته شده است. اندازه این ایرباس باعث سبکی آن شده، به‌همین دلیل می‌توان یک پرواز ۱۵ ساعته بدون توقف را با این جت تجربه کرد، یعنی پروازی به مسافت لس‌آنجلس تا مسکو یا پکن.



ش. ناصح

لوکس‌ترین و گران‌ترین جت‌ها نیز توسط دو کمپانی هواپیمایی بزرگ جهان، بویینگ و ایرباس ساخته می‌شوند. هواپیماهای فوق لوکسی که به‌حدی گران هستند که بسیاری از سلبریتی و تاجران نیز قدرت خرید آن را ندارند و در واقع این هواپیماهای شخصی برای تعداد افراد مشخصی ساخته می‌شوند. در این مقاله، قصد داریم سه تایپ از جت‌های شخصی و لوکس دنیا را به شما معرفی کنیم و با صاحبان گران‌ترین هواپیماهای شخصی در جهان آشنا شویم.



● گلف استریم III : ۱۲۵ میلیون دلار

هواپیمای Gulfstream III نیز با قیمت ۱۲۵ میلیون دلار تبدیل به گران‌ترین هواپیمای شخصی در دنیا شده، اما شاید نقطه عطف و در عین حال تضاد این جت، استفاده تایلر پری (Tyler Perry) صاحب آن، برای کمک‌های بشردوستانه بوده است. این کارگردان، بازیگر و فیلمنامه‌نویس آمریکایی، تجهیزات پیشرفته‌ای برای جت خصوصی خود در نظر گرفته است، از جمله یک تلویزیون HD صفحه تخت ۴۲ اینچی، تلویزیون ماهواره‌ای، یک صفحه HD قابل حمل، نورپردازی با سایه‌بان‌های پنجره‌ای با کنترل الکترونیکی برای فیلم‌های در حال پخش در زمان پرواز، پخش کننده‌های بلوری، ایستگاه‌ها یا پورت‌های اتصال آی‌پاد و هر آنچه برای سرگرم شدن و گذران وقت در حین پرواز به آن نیاز است. علاوه بر تایلر پری، چندین سلبریتی دیگر نیز صاحب جت Gulfstream III هستند، اما بدون شک جت خصوصی تایلر، لوکس‌ترین هواپیمای شخصی جهان در نوع خود است.



● بوئینگ Boeing ۷۶۷-۳۳A/ER : ۱۷۰ میلیون دلار

بوئینگ Boeing ۷۶۷-۳۳A/ER آن‌قدر مجلل و لوکس است که به عمارت پرواز ۷۶۷ معروف شده است. لوکس‌ترین هواپیمای شخصی جهان قبلاً متعلق به رومن آبراموویچ، میلیاردر روسی و مالک باشگاه چلسی بوده که اخیراً آن را با یک بوئینگ ۷۸۷ عوض کرده است.

مهم‌ترین ویژگی ظاهری این بوئینگ، نوارهای مشکی رنگی است که به‌طور مورب، کنار پنجره کابین خلبان قرار گرفته، به‌همین دلیل لقب راهزن را به آن داده‌اند. این جت، به‌دلیل داشتن سیستم ضد موشکی، یکی از امن‌ترین جت‌های خصوصی است. این سیستم ضد موشکی تنها در بوئینگ ایر فورس وان آمریکا وجود دارد. علاوه بر سیستم ضد موشکی، این هواپیما فرکانس‌های رادیویی غیر ایمن را هم مسدود می‌کند. فضای داخلی بوئینگ Boeing ۷۶۷-۳۳A/ER، دارای یک سالن ضیافت ۳۰ نفره با مبلمانی به رنگ شاه بلوطی و روکش و یراق آلات طلایی است. از دیگر امکانات این جت خصوصی می‌توان به دفتر کار، اتاق مطالعه، سه اتاق خواب مهمان و اتاق استراحت مخصوص خدمه اشاره کرد.

این جت خصوصی با داشتن موتورهای Pratt & Whitney PW۴۰۰۰ دارای سرعتی معادل ۸۵۰ کیلومتر بر ساعت است. حداکثر برد پرواز این جت، ۱۱۰۹۰ کیلومتر است، به این معنی که می‌تواند فاصله بین لندن تا سنگاپور را بدون توقف پرواز کند.



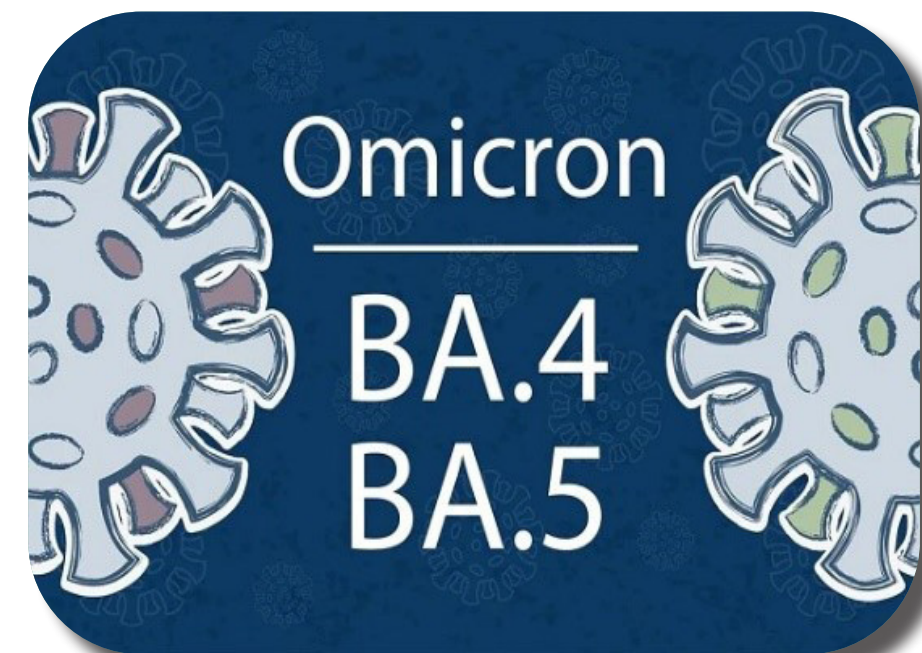
منبع:

lastsecond.ir

و آمریکا و همینطور جنوب شرقی آسیا و کشورهایی مثل چین و ژاپن به دفعات موج‌هایی از کرونا رخ داده است. به گفته عرشی، بر این اساس در حال حاضر نگرانی داریم و منتظر موج احتمالی کرونا هستیم. به ویژه بعد از تعطیلات سال نوی میلادی و با افزایش سفرهای خارجی که در این زمان انجام می‌شود، این احتمال و نگرانی وجود دارد که در کشورهای مختلف از جمله ایران موج جدید کرونا خود را نشان دهد. در عین حال دکتر حسین فرشیدی، معاون بهداشت وزارت بهداشت نیز در گفت‌وگو با ایسنا، با بیان اینکه در چین افزایش آمار ابتلا به کرونا دیده می‌شود، گفت: البته علاوه بر چین، افزایش موارد کرونا در اروپا نیز ما را نگران می‌کند. کشورهایی مانند فرانسه، آلمان و ... نیز موارد ابتلایشان بالا بوده و فوتی‌هایشان نیز بالای ۲۰۰ مورد است. در عین حال ژاپن و کره جنوبی نیز آمارهای بالایی دارند.

در چین نیز آمار ابتلا و فوتی زیاد است که البته نمی‌توان به آمار چین استناد کنیم. آمار مورد استناد ما، آماری است که از سوی سازمان جهانی بهداشت اعلام می‌شود. به گزارش ایسنا، پدram پاک آیین گفت: در حالی که در ماه گذشته، ۱۳ روز آمار مرگ و میر ناشی از کرونا در کشورمان به صفر رسید، آمریکا، فرانسه و آلمان فوتی‌های سه رقمی را تجربه کردند.

او ادامه داد: معمولاً یک ماه پس از شیوع سویه‌های جدید کرونا در اروپا، این سویه‌ها در ایران مشاهده می‌شد. طبق آخرین اخبار منتشر شده از سمت سخنگوی وزارت بهداشت، اولین موارد ابتلا به دو زیر سویه جدید BQ۱ و XBB در تاریخ هفتم دی ماه در کشور مشاهده گردید که دو نمونه مربوط به زیر سویه BQ۱ و یک مورد مربوط به زیر سویه XBB است که این نمونه‌ها در آزمایشگاه مرجع دانشکده بهداشت دانشگاه علوم پزشکی تهران تشخیص داده شده است. بنا بر اعلام وزارت بهداشت، با توجه به سرعت انتقال بالای این زیر سویه‌ها در روزهای آینده شاهد افزایش آمار ابتلا به این زیر سویه‌های جدید خواهیم بود. با این حال با توجه به روند افزایش مبتلایان به کرونا در جهان، احتمال ورود موج جدیدی از کرونا با زیرسویه‌های جدید اومیکرون به کشور در زمستان امسال افزایش یافته است.



احتمال بروز موج جدید کرونا در کشور

دکتر آیدا عبدالحسینی

به گفته مهرداد حق ازلی، هر چند مراقبت‌های کرونایی در کشور کمتر شده، اما در پایانه‌های مرزی به ویژه افرادی که از آسیای جنوب شرقی وارد کشور می‌شوند، به شکل دقیق باید رصد شوند. عضو کمیته علمی کشوری مقابله با کرونا گفته مراقبت‌های مرزی برای جلوگیری از ورود افراد مبتلا به کرونا به کشور تشدید می‌شود.

او گفته سویه غالب کرونا در ایران BA۴ و BA۵ است، اما سویه جهانی این ویروس BQ۱ است، که هنوز اطلاعات دقیقی از آن وجود ندارد.

سخنگوی وزارت بهداشت، از افزایش احتمال ورود موج جدیدی از کرونا با زیرسویه‌های جدید اومیکرون به کشور در زمستان امسال، با توجه به روند افزایش مبتلایان به کرونا در جهان خبر داد.

در این زمینه دکتر شهنام عرشی، رئیس مرکز مدیریت بیماری‌های واگیر وزارت بهداشت اعلام کرده است که نزدیک به دو ماه است که در کشور موج کرونا و موارد ابتلای آنچنانی نداشتیم. این در حالی است که در برخی مناطق جهان مانند اروپا

★ زیر سویه XBB

زیر سویه XBB ترکیبی از دو زیر سویه BA.۲.۱۰.۱ و BA.۲.۷۵ امیکرون است. شیوع زیر سویه XBB ۱.۳٪ تخمین زده شده است و تاکنون در ۳۵ کشور شناسایی شده است. طبق مطالعات، شدت بیماری زیر سویه XBB افزایش نداشته است، اما احتمال عفونت مجدد با این زیر سویه نسبت به باقی سویه‌ها بیش‌تر می‌باشد. به عبارت دیگر، با یک‌بار ابتلا به این زیر سویه، احتمال ابتلای مجدد به آن همچنان وجود دارد. تاکنون گزارشی از فرار زیر سویه XBB از پاسخ سیستم ایمنی وجود نداشته است و در صورتی که قبلاً به امیکرون مبتلا شده باشید، با توجه سلول‌های ایمنی آشنا با امیکرون و آنتی بادی‌های تولید شده توسط آن‌ها، دوره بیماری سختی نخواهید داشت.

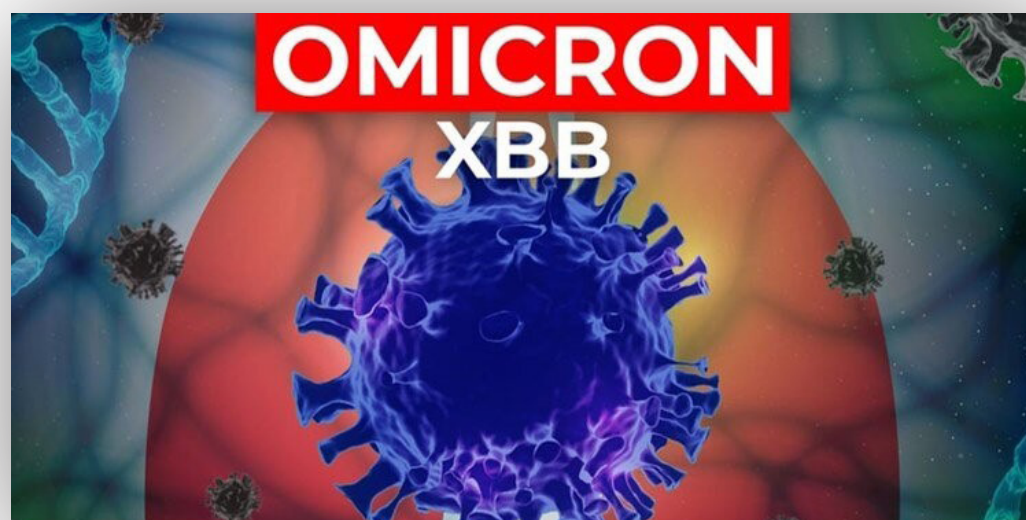
★ زیر سویه BQ.۱

زیر سویه BQ.۱ یا BQ.۱.۱، نوع جهش یافته زیر سویه BA.۵ است که در آن، اسپایک (SPIKE) ویروس دچار تغییر شده است. میزان شیوع این زیر سویه، ۶ درصد و تاکنون در ۶۵ کشور دنیا گزارش شده است. هنوز اطلاعاتی از شدت بیماری‌زایی و یا میزان فرار این زیر سویه از سیستم ایمنی موجود نیست. اما سرعت بالای شیوع این زیر سویه، نشان از قدرت سرایت بالاتر BQ.۱.۱ و نیاز به زیر نظر گرفتن رفتار این ویروس دارد. میزان ابتلای مجدد در این زیر سویه نیز بالاتر است.

طبق مطالعات، اگرچه ممکن است کارایی واکسن‌ها نسبت به ابتلا به این زیر سویه کمی کاهش یافته باشد، اما همچنان در برابر بیماری شدید و همچنین پیشگیری از مرگ و میر ناشی از ابتلا بسیار موثر هستند. بنابراین تاکید می‌شود در صورتی که هنوز واکسن دریافت نکرده‌اید و یا دوز بوستر خود را تکمیل نکرده‌اید، نسبت به تزریق آن اقدام نمایید.

همه این گفته‌ها، هشدارها و ابراز نگرانی‌ها نشان می‌دهد که پاندمی کووید ۱۹ که به عنوان پاندمی قرن شناخته می‌شود، در هیچ کجای جهان هنوز تمام نشده، بلکه همچنان ادامه دارد و حتی می‌تواند دوباره به روزهای اوج و پرخطر خود بازگشته و جان بگیرد. بر این اساس هم همچنان ضمن این که زندگی‌مان را پیش می‌بریم، باید نسبت به رعایت پروتکل‌های بهداشتی به ویژه استفاده از ماسک در محیط‌های سر بسته‌ای که تهویه مناسبی ندارند، حساسیت داشته باشیم. همچنین تکمیل واکسیناسیون علیه کرونا نیز در این برهه بسیار ضروری به نظر می‌رسد.

با توجه به کاهش رعایت پروتکل‌های بهداشتی (ماسک) بر خلاف تهیه و توزیع آن در سازمان، از شما همکاران ارجمند حتماً و لطفاً تقاضا می‌گردد، حداقل در زمان بروز علائم سرماخوردگی، هنگام ارتباط با دیگران و همچنین در محیط بسته از ماسک استفاده نموده و مسئولیت اجتماعی خود را در قبال دیگران رعایت بفرمایید و مطمئن باشید دیگران نیز در برابر شما احساس مسئولیت خواهند کرد و با رعایت این اصل مهم از ایجاد بحران جلوگیری به عمل آورید.



خلاصه کتاب موهبت کامل نبودن

زندگی کردن با تمام وجود

زندگی کردن با تمام وجود، یعنی از موضع ارزشمندی با زندگی درگیر شویم؛ یعنی همگام با پرورش شجاعت، شفقت و پیوند، صبح که از خواب بیدار می شویم با خود بگوییم مهم نیست چه کاری انجام می دهیم و چه مقدار کار انجام می دهیم و چه مقدار کار انجام نشده روی زمین می ماند. در هر صورت من کافی هستم. یعنی شب هنگام به خود بگوییم بله من ناقص، آسیب پذیر و گاه نگران هستم، اما هیچ یک از این ها این حقیقت را تغییر نمی دهد که من شجاع هستم و ارزش آن را دارم که عشق و احساس تعلق را تجربه کنم.

سفر زندگی

زندگی کردن با تمام وجود، انتخابی نیست که در یک مقطع زمانی صورت بگیرد و بعد کنار گذاشته شود، بلکه یک جریان است که تا پایان عمر ادامه دارد. هدف این کتاب، معرفی و شفاف سازی گزینه هایی هست که زندگی کردن با تمام وجود را ممکن می سازد.

شجاعت، شفقت و پیوند؛ این زادتوشه ای است که در سفر زندگی به آن نیاز داریم. شجاعت، شفقت و پیوند:

تپه کنندگان:
اعظم طهماسبی، ریحانه طهماسبی و مریم مرادی



موهبت کامل نبودن

تمرین شجاعت، شفقت و پیوند در زندگی روزمره، احساس ارزشمند بودن را در ما پرورش می دهد.

در لحظاتی که کاری را اشتباه انجام داده ایم و احساس شرمندگی می کنیم در این لحظه ها بهترین کار، تمرین شجاعت و کمک خواستن از دیگری است، شاید به نظرم نامعقول به نظر برسد اما باید داستان خود را بپذیریم و آن را با کسی در میان بگذاریم، البته کسی که در خور شنیدن حرف ما باشد. شرمساری، اختفا و نهان بودن را می طلبد، اما خطرناک ترین کار پس از تجربه شرم، این است که داستان خود را دفن کنیم. اما نکته حساس اینجاست که نمی توانیم تجربه خود را با هرکسی در میان بگذاریم.

بی تردید باید از موارد زیر اجتناب کنیم:

↪ دوستی که به داستان ما گوش می دهد و به جای ما احساس شرمندگی می کند.

↪ دوستی که به جای همدلی، همدردی می کند این دوستان با عبارت بمیرم برات چه حالی داشتی گردباد شرمساری را تندتر می کنند

↪ دوستی که فکر می کند ما باید مجسمه ارزشمندی و اعتبار باشیم و رفتار ما او را ناامید کرده.

↪ دوستی که از ضعف ما انقدر ناراحت می شود که ما را سرزنش می کند.

↪ دوستی که به علت کم تحملی خودش، همیشه سعی می کند همه چیز را خوب جلوه دهد.

↪ دوستی که ارتباط را با سبقت گرفتن اشتباه می گیرد: این که چیزی نیست، گوش کن ببین چه اتفاقی برای من افتاده!

وقتی احساس ارزشمندی ما از تعادل خارج می شود و در جستجوی شفقت برمی آییم نیاز به شخصی استوار داریم. می خواهیم با کسی درد دل کنیم که حق شنیدن آن را به دست آورده باشد.

شجاعت

شجاعت، یکی از مهمترین ویژگی های انسان‌هایی است که با تمام وجود زندگی می کنند.

شجاعت، یعنی صادقانه و بی پرده صحبت کردن درباره آنچه هستیم، آنچه احساس می کنیم و آنچه تجربه می کنیم. چه خوب و چه بد، قهرمان بودن یعنی زندگی خود را در معرض خطر قرار دادن، حال آن که شجاعت معمولی یعنی ضعف و آسیب پذیری خود را رو کردن، که در دنیای امروزی کاری خارق العاده است.

نمونه چنین شجاعتی را در الن، دخترم دیدم. یک بار که او به مهمانی رفته بود و قرار بود شب آن جا بخواهد، ساعت ده و نیم شب به من زنگ زد و گفت: مامان، می آیی منو ببری؟ به ناچار دنبالش رفتم. وقتی سوار ماشین شد گفت: معذرت می خواهم، آن قدر شجاع نبودم که بمونم. دلم برای خانه تنگ شده بود به او گفتم: الن به نظر من درخواست کردن چیزی که نیاز داریم، شجاعانه ترین کاری است که میتوانیم انجام دهیم. من خودم چند تا از این مهمانی ها را به سختی تحمل کردم، چون جرأت نداشتم به کسی بگویم من را به خانه ببرد. من به تو افتخار میکنم.

شفقت

پمپا چادرون (راهب بودایی امریکایی) میگوید: «وقتی شفقت می ورزیم، این احتمال است که ترس از رنج خود را نیز تجربه کنیم، شفقت امر خطیری است و لازمه ی آن این است که آرام باشیم و اجازه دهیم با ترس خود روبرو شویم.

این تعریف به آسیب پذیری و ضعف ما اشاره می کند. شفقت، اولین واکنش ما نسبت به رنج نیست، بلکه محافظت از خود است. زمانی شفقت شکل واقعی خود را می گیرد که جنبه های مشترک انسانیت خود با دیگران را بشناسیم. هسته اصلی شفقت، پذیرش است. هرچه خود و دیگران را بهتر بپذیریم، مشفق تر خواهیم بود. البته وقتی دیگران ما را آزار می دهند یا از ما سو استفاده می کنند، پذیرش آن ها دشوار می شود. اگر خواهیم شفقت ورزی را تمرین کنیم، باید حدودی را تعیین کنیم و از دیگران بخواهیم در قبال نقض آن پاسخ گو باشند.

پیوند

وقتی افراد احساس کنند شنیده یا دیده شده اند و به آن ها بها داده شده است، نوعی انرژی میانشان رد و بدل می شود که من آن را ارتباط یا پیوند می نامم. و این زمانی رخ می دهد که تعامل بدون قضاوت و پیش داوری انجام شود، زمانی که فرد از رابطه نیرو و انرژی بگیرد. تا با جان و دل پذیرای یاری دیگران نباشیم، نمی توانیم با جان و دل دیگران را یاری دهیم. وقتی دریافت کمک را با پیش فرض و قضاوت خود همراه می کنیم، دانسته یا ندانسته یاری رساندن ما نیز توأم با قضاوت می شود.

قدرت عشق، احساس تعلق و کافی بودن

عشق و احساس تعلق از اساسی ترین تجربه های انسانی به شمار می روند. آن چه افراد برخوردار از احساس تعلق و عشق عمیق را از دیگران جدا می سازد، فقط یک چیز است و آن، احساس خود ارزشمندی است. اگر برآنیم که عشق و احساس تعلق را به طور کامل تجربه کنیم، باید باور داشته باشیم که سزاوار عشق و تعلق هستیم.

بزرگ ترین چالشی که در مقابل اکثر ما قرار دارد این است که باور کنیم هم اکنون و در همین لحظه هم ارزشمندیم. احساس ارزشمندی شرط یا پیش نیازی ندارد. بسیاری از ما دانسته و ندانسته برای احساس ارزشمندی خود شرط می گذاریم:

- اگر ده کیلو وزن کم کنم، آدم با ارزشی می شوم.
 - اگر باردار شوم، احساس ارزشمندی می کنم.
 - وقتی احساس ارزش می کنم که بالاخره والدینم مرا تایید کنند.
- اما عصاره زندگی با تمام وجود، احساس ارزشمندی در لحظه اکنون است، بدون هیچ شرطی.



سفر هوایی و تأثیر آن بر مغز و احساسات

امروزه سفر با هواپیما، دیگر جزئی از زندگی روزمره ما به حساب می‌آید و سفرهای بسیاری با این وسیله‌ی نقلیه است؛ اما تأثیرات این نوع سفر هنوز برای ما مشخص نشده است!

فیلم دیدن داخل هواپیما در طول یک پرواز طولانی، آن هم بر روی یک صفحه نمایش بسیار کوچک و صدایی باکیفیت پایین، قطعاً تجربه چندان خوشایندی نیست.

اما نتایج یک نظرسنجی تازه که در فرودگاه گوتیک لندن انجام شده است، ۱۵ درصد مردان و ۶ درصد زنان گفته‌اند که احتمال گریه کردن آن‌ها هنگام دیدن فیلم در هواپیما بیش‌تر از مواقعی است که در خانه فیلم می‌بینند.

تئوری‌های زیادی مطرح شده‌اند که همگی سعی کرده‌اند تا دلیل گریه‌ی مسافران در هواپیما بعد از دیدن فیلم‌ها را توجیه کنند. بعضی از این تئوری‌ها، دوری و ترک عزیزان و کسانی که برایتان اهمیت دارند، بعضی‌ها به دلتنگی و بعضی‌ها هم آن را به دلیل هیجانی می‌دانند که در سفرهای هوایی به سراغ انسان می‌آید.

یک تئوری دیگر هم وجود دارد و آن هم این است که خود پرواز می‌تواند باعث احساساتی شدن افراد هواپیما شود. این موضوع به‌اندازه‌ای جدی شده است که یکی از شرکت‌های هواپیمایی، خود قبل از پخش فیلم‌ها پیام هشدارهای عاطفی را پخش می‌کند.

تحقیقات تازه نشان می‌دهد که بالارفتن تا ارتفاع ۳۵ هزارپایی درون یک محفظه‌ی فلزی دربسته می‌تواند تأثیرات عجیبی روی ذهن ما داشته باشد، خلق ما را عوض کند، کارکرد حس‌های ما را تغییر دهد و حتی ما را به خارش بیندازد.

به گفته یکی از اعضای انجمن پزشکی هوافضا در آلمان، به علت کاهش فشار داخل کابین هنگام ارتفاع گرفتن هواپیما و پایین آمدن مقدار اکسیژن خون مسافران می‌شود. البته برای مسافران سالم مشکل خاصی ایجاد نمی‌کند، اما ممکن است برای سالمندان یا افرادی که مشکل تنفسی دارند دردسرساز شود

که با استفاده از کپسول اکسیژن این مشکل برطرف می‌گردد.

از دیگر نتایج تحقیقاتی یوان هنکلبین این است که در ارتفاع ۸ هزارپایی نیروی شناختی انسان پایین می‌آید، البته این موضوع در مورد افرادی که سالم هستند نباید اتفاق بیفتد؛ اما افرادی که بیمار هستند و یا حتی یک سرماخوردگی ساده دارند، ممکن است که دچار این حالت شوند و قدرت شناختی آن‌ها به میزان زیادی کم شود. دیگر تأثیر سفر هوایی روی بدن این است که فرد دچار احساس خستگی زیادی می‌شود، به‌طوری‌که بعد از آن می‌توان به راحتی خوابید.

تأثیرات دیگری که بر اثر سفر هوایی بر روی انسان رخ می‌دهد، تغییر در حس‌های اولیه آن‌هاست به‌طوری‌که می‌تواند حس چشایی آن‌ها را کم‌تر کند؛ مثلاً در صورت چشیدن یک خوراک شیرین، شیرینی آن را کم‌تر احساس کنید و یا برعکس در هنگام چشیدن یک خوراکی بسیار شور، شوری آن را تا حتی ۲۵ درصد کمتر از قبل احساس کنید. حس بعدی که در هواپیما تحت تأثیر قرار می‌گیرد، حس بویایی انسان است. در سفرهای هوایی معمولاً نمی‌توان بوها را به درستی حس کرد حتی غذاها را که می‌خوریم حس می‌کنیم بی بو است برای همین است که در غذاهای هواپیما از ادویه‌ی زیادی استفاده می‌شود.

البته که تأثیر سفر هوایی روی بدن فقط به اینجا ختم نمی‌شود، افزایش ارتفاع می‌تواند باعث ایجاد خارش در بدن شود و پوست را به میزان قابل توجهی خشک کند! این کاهش اکسیژن اضطراب را هم بیش‌تر می‌کند و احساسات منفی دیگر مثل دلواپسی و فشار روحی را کم‌تر می‌کند. از دیگر تأثیرات روانی‌ای که پرواز می‌تواند روی انسان بگذارد این است که سطح انرژی بدن کاهش پیدا می‌کند و رفتار دوستانه‌ی انسان‌ها نسبت به هم کم می‌شود. با این حال تمام این رفتارها و تأثیرات طبیعی است و بعد از پیاده‌شدن از هواپیما و گذشت مدت کمی برطرف می‌شود.

آخرین اصلاحیه آیین حقوق مسافر



پرواز نگهداری کند. هرگونه اطلاع رسانی منوط به ارائه و درج شماره تلفن یا پست الکترونیکی صحیح و فعال، هنگام صدور بلیت است.

بر اساس این آیین نامه، در خصوص لغو یا ابطال پرواز توسط شرکت حمل کننده، شرکت هواپیمایی باید در ابتدا کلیه بررسی های لازم از حیث میزان تقاضا، زمان و ایام پرواز مناسب در هفته، بهای بلیت قابل رقابت در کلاس های نرخ (RBDs) متفاوت و به طور کلی، صلاح و صرفه اقتصادی انجام پرواز در هریک از مسیرهای پروازی را انجام داده و پس از اطمینان از صلاح و صرفه خود در انجام پرواز، به فروش بلیت با مشخصات مندرج در آن به عنوان شرایط قرارداد خود با مسافر آغاز کند.

پس از صدور اولین بلیت در هر پرواز، در صورت لغو یا ابطال پرواز در هر زمانی به دلایل بازرگانی، شرکت هواپیمایی باید بلافاصله نسبت به اطلاع رسانی لغو یا ابطال پرواز به مسافر (مسافرین) دارای بلیت معتبر از طریق ارسال پیامک تلفنی یا پست الکترونیکی (ایمیل) اقدام و شواهد آن را به مدت دو سال از زمان لغو یا ابطال

به نقل از ایسنا، حقوق مسافر، مجموعه ای از سیاست ها، دستورالعمل ها، استانداردها، ضوابط و مقرراتی است که الگوی رفتاری شرکت هواپیمایی و دست اندرکاران امور پروازی را تدوین می کند و هدف آن تضمین حقوق مادی و معنوی و رعایت شأن و منزلت مسافران در فرآیند مسافرت های هوایی است. در عین حال که رعایت این مجموعه حمایتی برای کلیه ایرلاین ها لازم الاجراست. در این راستا آیین نامه حقوق مسافر برای پروازها، در فروردین ماه ۱۳۹۴ اصلاح شده و آخرین ویرایش آن چندی پیش، در آذرماه سال ۱۴۰۱ ابلاغ شد.

A^{IR}
P^{ASSANGER}
R^{IGHTS}

حقوق مسافر در پرواز های داخلی

نوع پرواز	تاخیرات	اقدامات و خدمات قابل ارائه در زمان تاخیر پروازها
	کمتر از ۲ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول (ارائه این پذیرایی مشروط به داشتن زمان کافی)
پرواز داخلی	بین ۲ ساعت تا ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی مناسب حداقل نوع اول، پذیرایی نوع دوم انتخاب مسافر از یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰٪ قیمت بلیت استرداد وجه بلیت ظرف مدت ۴۸ ساعت و پرداخت غرامت معادل ۳۰٪ قیمت بلیت
	بیشتر از ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی مناسب نوع اول و دوم انتخاب مسافر از یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۱ برابر قیمت بلیت

حقوق مسافر در پرواز های خارجی

نوع پرواز	تاخیرات	اقدامات و خدمات قابل ارائه در زمان تاخیر پروازها
	کمتر از ۳ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول (ارائه این پذیرایی مشروط به داشتن زمان کافی)
پرواز خارجی	بین ۳ ساعت تا ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول و دوم ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰٪ قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۳۰٪ قیمت پایه بلیت
	بیشتر از ۵ ساعت	اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی انجام پذیرایی نوع اول و دوم انتخاب مسافر از یکی از گزینه های زیر: ارائه بلیت مشابه (از نظر کلاس و مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت ۱ برابر قیمت بلیت

مقررات لغو پرواز توسط ایرلاین چیست؟

پس از صدور اولین بلیت در هر پرواز، در صورت لغو یا ابطال پرواز در هر زمانی به دلایل بازرگانی، شرکت هواپیمایی باید بلافاصله نسبت به اطلاع‌رسانی به مسافری دارای بلیت معتبر از طریق پیامک یا ایمیل اقدام کند.

در راستای اطلاع‌رسانی لغو یا ابطال پرواز مسافر، شرکت‌های هواپیمایی ملزم به تبادل نظر و ارائه پیشنهاد‌های لازم مانند پروازهای جایگزین، استرداد وجه در اولین زمان ممکن از طریق برقراری تماس مستقیم با مسافر یا ارسال پست الکترونیکی است.

در صورتی که مسافر از انجام پرواز انصراف دهد، چه می‌شود؟

✦ چنان‌چه بنابر دلایل فنی یا عملیاتی هواپیما مجبور به فرود در فرودگاه جایگزین شود، در صورتی که پرواز در آن‌جا لغو شود، شرکت هواپیمایی موظف است نسبت به اعزام مسافر به فرودگاه مبدأ یا مقصد بلیت مسافر با استفاده از سرویس هوایی خود یا سایر شرکت‌های هواپیمایی موجود در فرودگاه جایگزین، اقدام کند. در صورتی که مسافر از انجام پرواز به هر دلیلی انصراف دهد، شرکت هواپیمایی ملزم به استرداد وجه بلیت به مسافرین ظرف مدت ۴۸ ساعت است، همچنین باید زمان اطلاع‌رسانی به مسافرین را جهت پیگیری یا بررسی شکایات، ثبت کند.

✦ هرگونه تعجیل یا تأخیر در ساعت انجام پرواز از زمان صدور بلیت تا روز پرواز، باید بلافاصله به اطلاع مسافر رسانده شود. اطلاع‌رسانی باید ابتدا با ارسال پیامک تلفنی یا پست الکترونیکی یا تماس مستقیم با مسافر صورت گیرد. مسافر در انتخاب زمان جدید پرواز با توجه به برنامه زمان‌بندی سفر خود مجاز است.

✦ در صورت عدم موافقت مسافر با زمان جدید و اراده وی بر انجام سفر در زمان اصلی، شرکت هواپیمایی مربوطه باید با انتخاب مسافر نسبت به انتقال وی روی سرویس هوایی سایر شرکت‌های هواپیمایی با ساعت پرواز مشابه با حداقل اختلاف زمانی معقول و مورد قبول مسافر اقدام کند. در صورت عدم موافقت مسافر با زمان جدید و انصراف از انجام پرواز کل وجه بلیت خریداری شده، بدون کسر هزینه باید به مسافر مسترد شود.

✦ در صورت عدم اطلاع‌رسانی به مسافر و حضور وی در فرودگاه طبق بلیت صادره، در این صورت شرکت هواپیمایی صادرکننده بلیت باید همانند مسافر منع شده از پرواز خود (Pax Boarded Denied) با مسافر رفتار کند. در صورت امتناع یا قصور شرکت هواپیمایی از انجام راهکارهای مربوطه، مسافر، خود می‌تواند با توجه به شرایط اعلامی در آن قسمت اقدام کند و شرکت هواپیمایی موظف به دریافت اسناد و پرداخت هزینه مربوطه است.

عدم موافقت مسافر با دریافت وجه بلیت چه نتیجه‌ای دارد؟

✦ در صورت عدم موافقت مسافر با دریافت وجه بلیت، در صورتی که با وجود داشتن بلیت تأییدشده و حضور به موقع برای انجام خدمات پذیرش (in-Check) و به همراه داشتن اسناد مسافرتی لازم، شرکت هواپیمایی از پذیرش مسافر در آن پرواز به لحاظ محدودیت ظرفیت امتناع کند و مسافر به طور داوطلبانه به این امر رضایت ندهد، در این صورت شرکت حمل‌کننده، ملزم به اعزام مسافر به مقصد مندرج در بلیت در کوتاه‌ترین فاصله زمانی ممکن روی سرویس هوایی خود یا سایر شرکت‌های هواپیمایی با پرواز مستقیم یا توقف‌دار در کابین پروازی یکسان یا بالاتر از آن (تجاری یا عالی) با رعایت مدارک و شرایط مسافر است.

✦ اگر هیچ‌یک از اقدامات جبرانی شرکت هواپیمایی، رضایت مسافر را جلب نکند، مسافر می‌تواند نسبت به طرح دادخواست در دادگاه‌های صالحه اقدام کند.

✦ چنان‌چه بنابر دلایل فنی یا عملیاتی هواپیما مجبور به بازگشت به فرودگاه مبدا شود، در صورت انصراف مسافر از انجام پرواز، باید وجه بلیت به‌طور کامل به مسافر مسترد شود. در صورت اراده مسافر به انجام پرواز، شرکت هواپیمایی باید تمهیدات لازم را برای اعزام مسافر به مقصد در کوتاه‌ترین زمان ممکن با استفاده از سرویس هوایی خود یا سایر شرکت‌های هواپیمایی در کابین پروازی یکسان با بلیت اصلی اقدام کند.

✦ چنان‌چه شرکت هواپیمایی، اهتمام لازم برای اعزام مسافر را به کار نبندد و مسافر راساً اقدام به خرید بلیت جایگزین کند، به شرط آن که کابین پروازی یکسان باشد و پرواز جایگزین در کوتاه‌ترین زمان ممکن انجام شود، شرکت هواپیمایی اصلی باید نسبت به پرداخت وجه بلیت جایگزین به مسافر اقدام کند.

✦ چنان‌چه اعزام مسافر در کوتاه‌ترین زمان ممکن با استفاده از سرویس هوای خود در کابین پروازی بالاتر (تجاری یا عالی) میسر باشد، در صورت پرداخت مابه‌التفات بهای بلیت اصلی با بلیت جایگزین توسط مسافر، اعزام مسافر صورت می‌پذیرد.

✦ چنان‌چه اعزام مسافر در کوتاه‌ترین زمان ممکن با استفاده از سرویس هوایی شرکت هواپیمایی دیگر در کابین پروازی بالاتر (تجاری یا عالی) میسر باشد، مسافر باید نسبت به خرید بلیت جایگزین خود اقدام کند و پس از انجام پرواز اسناد آن را تسلیم شرکت هواپیمایی اصلی کند تا پس از بررسی حداکثر ظرف مدت ۴۸ ساعت وجه بلیت اصلی را دریافت کند.

مسابقه‌ی خاطره‌نویسی

طی فراخوان اداره الکترونیک هواپیمایی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، جهت آشنایی همکاران غیرعملیاتی با سیستم‌های نظارتی، ارتباطی و کمک ناوبری، تور یک روزه در تاریخ ۱۶ آبان‌ماه با همکاری و هماهنگی واحدهای امنیتی و ایمنی فرودگاه برگزار گردید. در پایان این بازدید، پیشنهاد گردید همکاران، مشاهدات خود را در قالب خاطره‌نویسی ارسال نمایند.

نفرات برگزیده، طبق نظرداوران به شرح زیر اعلام می‌گردد:

✧ نفر اول: خانم ناهید مهدور

✧ نفر دوم: خانم شب‌نم آغچه کهریزی

✧ نفر سوم: خانم الهام زند

در این شماره خلاصه‌ای از یک اثر برتر را برای شما همراهان همیشگی آماده کرده‌ایم.

به نام آرام‌بخش دل‌ها

طبق عادت هرروزه، بعد از این‌که وارد اداره شدم، سیستم را روشن کردم و شروع به مرور پیام‌های دریافتی کردم. اطلاعیه‌ای را دیدم که به‌نظر خیلی جالب می‌آمد. اطلاعیه درخصوص تور علمی بازدید از تجهیزات ارتباطات ناوبری و راداری فرودگاه بین‌المللی مهرآباد بود. اولین بار بود که می‌خواستم در تور علمی شرکت کنم آن هم با همکارانم. همیشه قبل از رفتن به هرجایی، افکار من متوجه برنامه‌ریزی‌های قبلی می‌شد تا همه‌چیز خوب پیش برود و بهره‌ی کافی را ببرم. زمان را طوری تنظیم کردم که سر ساعت در محل حاضر باشم، یکی‌یکی، همکاران از حوزه‌های

مختلف در کتابخانه‌ی فرودگاه مهرآباد گرد هم جمع شدیم تا این‌که آقای مهندس فراهانی، کارتهای شناسایی که به‌مناسبت “روز جهانی متخصصین الکترونیک هواپیمایی” تدارک دیده بودند، بین ما توزیع کردند و گروه‌بندی شدیم.

بسیارکار برنامه‌ریزی شده‌ای بود، چرا که هرکار موفق و هدفمند، نیاز به هماهنگی و پشتیبانی دقیق دارد که همکاران من در اداره الکترونیک قبول زحمت کردند و با درایت تمام انجام شد. همگی از گیت پلیس عبور کردیم و سوار اتوبوس شدیم. لحظاتی را با آقایان مهندس فراهانی، مهندس خدنگ و مهندس جعفری به گفتگوی گرم نشستیم و از آیتم‌هایی که قراره در تور داشته باشیم برایمان صحبت کردند. به‌نظر می‌آمد هدف از برگزاری تور، سوای بار علمی‌ای که قرار بود به ما تزریق شود، خوش‌گذراندن لحظاتی هرچند کم در کنار همکاران عزیزم به دور از فضای کسل‌کننده‌ی کار و اداره باشد. در واقع همین دو دلیل کافی بود برای این‌که من را هیجان‌زده و مشتاق‌تر کند. اتوبوس حرکت کرد و سرگروه‌ها شروع به معرفی موقعیت‌های مکانی و جایگاه‌های مختلف داخل باند کردند. پس از طی مسیری به اولین ایستگاه یعنی بازدید از دستگاه لوکولایزر رسیدیم. اینجا دقایقی را در خدمت آقای مهندس فرج‌زاده، مسئول محترم ناوبری بودیم و از توضیحات مفید و مختصر ایشان بهره‌ی کافی را بردیم. ما از نزدیک با فرستنده‌ی لوکولایزر و آنتن‌های گیرنده‌ی آن که در انتهای باند نصب شده بودند و همچنین از دستگاه گلایدپس که نشان دهنده‌ی شیب مناسب هواپیما هنگام فرود است که طبق فرمایش آقای مهندس فرج‌زاده، شیب مناسب در فرودگاه مهرآباد، ۳ تا ۲/۳ درجه می‌باشد بازدید کردیم. باید این ایستگاه را به سمت DVOR ترک می‌کردیم.

به DVOR رسیدیم که سمت هواپیما را نسبت به شمال مغناطیسی موقعیت دستگاه نشان می‌دهد. به گفته‌ی کارشناس گروه، برتری

کردند و به گفتگو نشستیم. کم کم باید برج را به مقصد ترمینال ۲ ترک می کردیم تا از نزدیک تجهیزات کمک بازرسی یعنی ایکس ری و گیت وی را ببینیم. آقای مهندس خیاط و مهندس دارایی توضیحات مفیدی در خصوص کاربرد و نحوه استفاده این تجهیزات به ما ارائه دادند، این که اجسام بر اساس چگالی و رنگ های متفاوت هنگام عبور از ایکس ری شناسایی می شوند و چه اجسامی ممنوعه می باشند. در بخش پایانی بازدید، دیدار صمیمانه با آقای مهندس امام جمعه و همکاران محترمشان داشتیم که در خصوص خطوط سانترال (خطوط داخلی) که چگونه توسط فیبر نوری از دو مرکز تلفن صالح طبری و فرد اسدی پشتیبانی می شوند، توضیحاتی ارائه دادند. سخن پایانم این است که با توجه به تحریم های متعدد علیه کشورمان، فعالیت متخصصان و کارشناسان الکترونیک هواپیمایی در زمینه های تعمیر، نوسازی، نگهداری و آموزش استفاده از تجهیزات، قابل تحسین است و نقش راهبردی این عزیزان در تامین امنیت و ایمنی هوانوردی کشور انکارناپذیر است. به جرات می توان گفت ما در این بازدید، توانایی و پویایی را در این مجموعه به وضوح دیدیم.

در نهایت فرصتی پیش آمد تا همه همکارانم مقابل دوربین عکاسی آقای کاری قرار بگیریم و زیباترین بخش از نگاه من، یعنی ثبت لحظات ناب باهم بودن را به آلبوم یادگاری مهرآبادی ها تقدیم کنیم.

ایمان دارم که خاطره ها هیچ گاه نمی میرند، چرا که خداوند مرا نوید پرواز داد و من پریدم. مهم نبود به کجا، مهم آن بود که پرواز را بخاطر سپردم... ایجاد آسمانی امن برای پروازهای کشور و عزمی راسخ و گامی استوار همراه با تندرستی برای شما همکاران عزیزم آرزو مندم.

به قلم
ناهید مهدور



دستگاه DVOR نسبت به VOR این است که موانع تاثیر کمتری روی آن می گذارند. این دستگاه شامل ۵۱ آنتن می باشد و اگر یکی از آنتن ها خراب شود، روی بقیه آنتن ها تاثیر نمی گذارد. در کنار دستگاه DVOR، دستگاه DME قرار داشت، این دستگاه هم این قابلیت را دارد که فاصله هواپیما تا ابتدای باند را اندازه گیری می کند که به نوع خود، جالب و تخصصی است.

فرصت کم بود و هنوز از خیلی موقعیت ها بازدید نکرده بودیم، به همین دلیل آقای مهندس فراهانی تصمیم گرفتند علی رغم میل باطنی ما که خیلی مشتاق جزئیات بودیم، برنامه را فشرده تر اجرا کنند تا زمان کافی برای بازدید از تجهیزات باقی مانده داشته باشیم. سوار اتوبوس شدیم و به سمت مقصد بعدی یعنی سایت رادار رفتیم. در این بخش، آقای مهندس گودرزی به استقبال ما آمدند و با توضیحات کاملاً تخصصی و البته جذاب ایشان، با رادارهای SSR و PSR آشنا شدیم. ایشان در نهایت صبوری از ویژگی های این دو دستگاه برایمان گفتند که مجال بازگویی تمام جزئیات نیست اما آنقدر بحث شیرین و جذاب بود که یادمان رفته بود ساعاتی روی پای خود ایستادیم و محو صحبت های آقای مهندس شده بودیم.

مقصد بعدی ما برج مراقبت پرواز بود. همیشه برای من دیدن برج مراقبت از نمای نزدیک و بازدید از بخش های درونی آن، یک شگفتانه محسوب می شد که امروز محقق شد. وارد قسمت تکنیکال شدیم. دقایقی در خدمت آقای مهندس اسماعیلی ما را با واژه های UPS و VHF و سوئیچینگ آشنا کردند. به نقل از متخصصین این واحد، یکی از مهم ترین ابزار هدایت هر هواپیما در آسمان، برقراری ارتباط کلامی ۲۴ ساعته است و با وجود ارتفاعات گسترده در مناطق مختلف کشور، نباید برای این ارتباط، لحظه ای هم خللی وارد شود. پس از تکمیل صحبت های ایشان، خانم مهندس اقبالی در خصوص فعالیتشان در این واحد، معرفی سیستم اتوماسیون رادار و نقش کاربردی آن برایمان توضیحاتی ارائه دادند. پرسنل محترم مراقبت پرواز برای کنترل هواپیما، علاوه بر برقراری ارتباط کلامی، نیاز به مشاهده موقعیت و مسیر حرکت هواپیما در آسمان در صفحه رادار دارند. با وجود پیچیدگی ها و حساسیت ها، متخصصان الکترونیک، بستر مناسب را برای مدیریت ترافیک هواپیماها ایجاد می نمایند تا همه پروازها با ایمنی کامل از آسمان کشورمان عبور کنند. لحظاتی بعد همکاران عزیزم زحمت پذیرایی را تقبل

در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته

در سال ۱۴۰۰

آمار پروازهای نه ماهه سال ۱۴۰۱

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

سال ۱۴۰۱ ●
سال ۱۴۰۰ ●

۷۱/۵۶۸/۲۶۷

مقدار بار و پست

۹/۰۲۲/۷۲۳

تعداد مسافران

۷/۷۴۷/۷۱۴

تعداد مسافران

۸۸/۵۰۷

تعداد پرواز

۶۰/۳۰۷/۹۷۰

مقدار بار و پست

۷۹/۲۳۰

تعداد پرواز

%۱۹

%۱۶

-%۱۰



mehrabad_airport

روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

عملکرد ۹ ماهه پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



www.mehrabad.airport.ir @mehrabad_airport mehribad_airport

