

مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهرآباد

شماره دهم - اردیبهشت ماه ۱۴۰۱



گفت و گوی صمیمانه با سرکار خانم بیات (مسئول روابط عمومی فرودگاه بین المللی مهرآباد)

توسعه فرهنگ خدمت رسانی به مشتری (AIC)

هواپیماهای آینده چگونه خواهند بود

آشنایی با ضوابط پیمان شیکاگو

گنجینه ی شعر و ادب پارسی

تجربه شیرین تاخیر



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیرمسئول: ابراهیم مرادی

سردبیر: مونا مرادی

رئیس هیات تحریر: لیلا بیات

هیات تحریر: امیر ثروتی - شیرین ناصح - ناهید

مهدور - غزاله فتاح - موژان احمدیان - مهنوش جلالی

عکاسان: حبیب اله کاری - هانیه ابراهیمی

ویراستار: ناهید مهدور

صفحه آرای: مونا مرادی



سال ۱۴۰۱

تولید، دانش بنیان و اشتغال آفرین

داستان پرشوریست ارتباطات...

سرنوشت

های ارتباطی سازمانی، برنامه ریزی می کنند. این وظایف خطیر در کنار سایر وظایف مهم فنی و تخصصی دیگر، علم ارتباطات را به معنای واقعی کلمه تفسیر می کند.

روابط عمومی فرودگاه بین المللی مهرآباد نیز در راستای تعاریف فوق و در قالب چند ویژگی مهم: فرآوری اطلاعات و اخبار به منظور تنویر افکار عمومی، ایجاد پل ارتباطی درون سازمانی و برون سازمانی، ایجاد فضای مناسب تبلیغاتی به منظور شناسایی به روز و به هنگام فعالیت های فرودگاهی، توجه به توسعه فرهنگ سازمانی با هدف رشد و ترقی بنیان های دانش اجتماعی و فردی در سطوح مختلف تشکیلات، همواره اهتمام ورزیده تا به عنوان یک اهرم، پشتیبان این مجموعه بزرگ هوانوردی و فرودگاهی در کشور باشد.

از قال ا... الحکیم فی کتاب الکریم و با ((ن و القلم و ما یسطرون)) آغاز می شود خداوند دانا به قلم و آنچه به سبب آن می نویسند قسم یاد می کند. آری این ارتباط است. این بار از این دریچه به عالم ارتباطات بنگریم. خداوند متعال به ما آموخت که ارتباط سازنده از وحی روحانی شروع و تا عالم سازندگی و صلح و پایداری برای زندگی، ادامه خواهد داشت. اینکه در حال چگونه باید از ارتباطات به عنوان یک علم و به عنوان یک پدیده هستی ساز استفاده کرد، خود حدیث مفصلیست از دنیای توسعه، هنر و پیشرفت و بالندگی هر چه بیشتر.

صحت از هنر شد، آری روابط عمومی هنر مدیریت اطلاعات هست که به عنوان یک جایگاه رفیع همراه با ارکان مدیریت هر سازمانی خودنمایی می کند و به عنوان یک تشکیلات سازنده، خلاق و منحصر به فرد برای ایجاد پل

گنجینه شعر و ادب پارسی

ن-مه‌دور

صدای نیکو و معتدل

ادب، از ویژگی‌های پسندیده‌ی انسانی است و بی ادب، به سر منزل مقصود و سعادت راهی ندارد. به تعبیر زیبایی صائب تبریزی:

رو ملک سعادت را تولد بر خطر رفتن
به دست خود ز آیین ادب هر کس عصار دارد

بالاتر نبری.

همچنین ندا کردن دیگران با صدای بلند، نشانه بی احترامی و بی ادبی به انسان هاست. گرچه رعایت احترام همه مردم لازم است، برخی از آنها نسبت به این احترام سزاوارترند و بزرگداشت آنان بیش از دیگران واجب است، پدر و مادر انسان، مسلمانان و بزرگان دین و مذهب از آن جمله اند.

پیام متن:

خداوند در قرآن، همه مردم را به پرهیز کردن از صدای بلند به ویژه در برابر بزرگان و بزرگ تر از خود، سفارش می دهد و آن را از نمونه های ادب می شمارد.

pajuhesh.irc.ir

صدای بلند، از نشانه های بی ادبی و در نظر عموم، زشت ترین صداهاست. هیچ کس دوست ندارد مردم صدایش را ناپسند بشمارند. شخصیت پر بهای انسانی نیز ایجاب می کند که آدمی هنگام سخن گفتن، همواره جانب نرمی و اعتدال را نگه دارد، با صدای بلند حرف زدن، یکی از آداب نکوهیده زمان جاهلیت بود. پس خداوند با نزول آیه ی ۴ سوره حجرات، مردم را به سخن گفتن با صدای آهسته و فرو نشاندن صدا فرا می خواند. صدای آرام، همواره دل پذیر، ملایم و خوشایند است و با فطرت آدمیان نیز سازگاری بیشتری دارد. امام سجاد علیه السلام در آداب صحبت و معاشرت چنین می فرماید: حق کسی که تو را تعلیم و تربیت می دهد، این است که صدایت را از صدای او

آشنایی با ضوابط

پیمان شیکاگو

م- احمدیان



در زیر مجموعه پیمان شیکاگو مستندات اجرایی جهت یکسان و استاندارد سازی عملیات هوانوردی توسط کمیسیونهای هوانوردی تهیه و توسط شورای اجرایی بررسی و به کشورهای عضو ابلاغ می گردد. به این مستندات ضوابط و یا انکس گفته می شود که تاکنون ۱۹ انکس به زبانهای انگلیسی، عربی، فرانسه، چینی، روسی و همین‌طور اسپانیایی چاپ و منتشر گردیده است.

عنوان و مضمون انکس‌های ۱۹ گانه به شرح زیر است:

انکس ۱: گواهینامه کارکنان

Personnel Licensing

انکس ۲: قوانین هوانوردی

Rules of the Air

انکس ۳: خدمات هواشناسی برای ناوبری هوایی جهانی

Meteorological Service for International Air Navigation

انکس ۴: نقشه‌های هوانوردی

Aeronautical Charts

انکس ۵: واحدهای اندازه‌گیری برای عملیات زمینی و هوایی

Units of Measurement to Be Used In Air and Ground Operation

انکس ۶: عملیات هواپیما

Operation of Aircraft

انکس ۷: ملیت هواپیما و علائم ثبت کشوری

Aircraft Nationality and Registration Marks

انکس ۸: قابلیت پرواز هواپیما

Airworthiness of Aircraft

انکس ۹: تسهیلات و امکانات

Facilitation

انکس ۱۰: ارتباطات هوانوردی

Aeronautical Telecommunication

انکس ۱۱: خدمات ترافیک هوایی

Air Traffic Services

انکس ۱۲: تجسس و نجات

Search and Rescue

انکس ۱۳: بررسی سانحه و حادثه هواپیما

Aircraft Accident and Incident Investigation

انکس ۱۴: فرودگاه

Aerodromes

انکس ۱۵: خدمات اطلاعات هوانوردی

Aeronautical Information Services

انکس ۱۶: حفاظت محیط زیست

Environmental Protection

انکس ۱۷: امنیت پرواز هواپیمای کشوری در مقابل دخالت‌های غیر قانونی

Security, Safeguarding International Civil Aviation against Acts of Unlawful

Interference

انکس ۱۸: حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک

The safe Transport of Dangerous Goods by Air Safety Management

انکس ۱۹: مدیریت ایمنی

Safety Management



گفت و گوی صمیمانه با سرکار خانم لیلا بیات مسئول روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

یک روز در سال روابط عمومی ها، خود موضوع خبر و گزارش خبرنگاران باشند.

قبل از همه چیز باید بگویم ما قدر داشته ها را زمانی می دانیم که از دست شان می دهیم. داشته هایی که گاه آنقدر عادی و تنیده در زندگی هستند که متوجه حضورشان نمی شویم. کرونا که آمد بسیاری از داشته ها را از ما گرفت. کار به جایی رسید که زندگی، غیرعادی و مرگ عادی شد. قرنطینه و دوری گزینی؛ سبک رایج زیستن شد. آئین ها، سنت ها و ارتباطات اجتماعی تغییرات چشمگیری یافت و بشر فضای متفاوتی را تجربه کرد. و مادر فرودگاه از این مثنی نبودیم

۲۷ اردیبهشت روز ملی ارتباطات و روابط عمومی بهانه ای شد تا تجربه خدمت در روابط عمومی را با شما در میان بگذارم بنده از بدو ورود به فرودگاه در روابط عمومی کار کردم روزهای خوب و شیرین و تلخ و غمناک در روابط عمومی کم نبوده است و این طفل نوپای روابط عمومی بی شک می تواند راههای طولانی برای بهتر شدن را در کنار همکاران عزیز فرودگاه بین المللی مهرآباد و مدیران متعهد و متخصص خود تجربه نماید. بنده و همکارانم می دانیم در این مسئولیت خطیر که باید آینه تمام نمای سازمان خود باشیم مسئولیت سنگینی بر دوش داریم. روز ارتباطات بهانه ای است تا دست کم

وارتباطات دوران کرونا شرایط خاصی را به ما آموخت. حال که روز ارتباطات و روابط عمومی از راه رسیده است، امسال می توانیم هرچند ماسک زده و قدری ترسان و بیم آلود کنار هم بنشینیم. از تجربه زیسته کرونایی، از راهکارها و برون رفت‌ها، چالش‌ها، همکاران از دست داده در کرونا، سختی‌ها و عاشقانه کار کردن‌ها، توبیخ شدن‌ها و ندیدن‌ها، لحظات تلخ و شیرین، موفقیت‌ها، برنامه‌ها و از آینده پرامید بگوییم. چهره به چهره گفتگو کنیم که باید بسیار و بسیار، قدر گفتگوی رودررو را بدانیم، بسترهای گفتگو را بگسترانیم تا معنایی عمیق‌تر خلق کنیم.

مسئولیت ما روابط عمومی‌ها انعکاس خدمت‌گذاری‌ها و نمایش اقتدار سازمانی در آینه شفافیت عرصه اطلاع‌رسانی به مردم و کمک به دستگاه برای شناسایی راهکارهای کوتاه و کاربردی برای ارائه خدمات بهینه می‌باشد.

ما می‌دانیم که روابط عمومی‌ها باید با ابزارهای نوین اطلاع‌رسانی به خوبی آشنا باشند، امروزه با تغییر ابزارهای زندگی و افزایش سرعت در کارها، ذهن انسان‌ها نیز به سرعت اخبار و اطلاعات را دریافت کرده و به دنبال کوتاه‌ترین

راه برای رسیدن به مطلب مورد نظر است؛ بنابراین باید علاوه بر استفاده از شبکه‌های مجازی، سعی در نوشتن اخبار به صورت کوتاه و چکیده برای جذب مخاطب را یاد بگیریم و بکار بندیم تا بتوانیم رسالت اطلاع‌رسانی همراه با شفافیت سازمانی را رعایت نماییم. دوستان خوبم باید بگوییم خدمت در این نهاد، تفاوت‌های بسیاری با دیگر قسمت‌های سازمان‌ها و ادارات دارد؛ چرا که تمام همکاران و مخاطبین خدمت گیرندگان با ما در ارتباط بوده و باید در راستای اطلاع‌رسانی و جذب مخاطب و همچنین ارتباط با مراجعین که در شرایط سخت سراغ از روابط عمومی می‌گیرند، باید صبور بوده و با روی خوش با آن‌ها برخورد کنیم. از آنجایی که در همه سازمان‌ها روابط عمومی‌ها جزء نزدیک‌ترین افراد به مدیران هستند، تلاش نموده ایم از این ظرفیت برای خدمت‌رسانی بهتر به مردم و همکاران استفاده نماییم و امروز در ۲۷ اردیبهشت دست‌یاری به همه همکاران فرودگاهی برای ایجاد زنجیره مستحکم دوستی در راستای ارتقا خدمات سازمانی می‌دهیم و منتظر یاری سبز تک‌تک شما همکاران عزیز در اطلاع‌رسانی خدمات فرودگاهی می‌باشیم. همه باهم برای مهرآبادی آباد تلاش می‌نماییم.

توسعه فرهنگ خدمت‌رسانی به مشتری (AIC)

ن-غفرانی
ف-رحمانی

سرمایه‌گذارش اقتصادی انجمن بین‌المللی فرودگاه‌ها (۲۰۱۹) در خصوص رشد درآمدهای غیر هوانوردی قبل از کووید ۱۹ اعلام می‌دارد:

■ افزایش ۱٪ در رضایت مسافران به طور متوسط منجر به رشد ۱/۵٪ در درآمد غیر هوانوردی می‌شود. ■ یک مسافر به ازای هر ۱۰ دقیقه‌ای که در صف بازرسی سپری می‌کند، ۳۰٪ کمتر در غرفه‌های فرودگاهی هزینه می‌کند (خرج می‌کند). ■ درآمدهای جهانی صنعت ۱۷۲/۲ بیلیون دلار است. (۵۵/۸٪ هوانوردی، ۳۹/۹٪ غیر هوانوردی و ۴/۳٪ غیر عملیاتی)

■ درآمد جهانی هوانوردی برای هر مسافر ۹/۹۵ دلار و درآمد جهانی غیر هوانوردی برای هر مسافر ۷/۰۸ دلار است. از ژانویه ۲۰۲۰ بحران کووید ۱۹ تاثیر

امروزه فرودگاه‌ها را به عنوان یک نهاد تجاری با کسب و کار پیچیده و در حال تکامل قلمداد می‌کنند. لازمه بقا و دوام هر نهاد تجاری، مشتری است از همین رو لازم است فرودگاه‌ها با توجه به تغییر و تحولات دم‌افزا، از طریق تغییر فرهنگ، حمایت از کارکنان، مشتری محوری، تحقیقات بازار، نوآوری و کارآفرینی و ... پس از شناسایی اولویت‌ها و نیازهای مشتریان بجای ارائه خدمات معمولی، به ارائه خدمات عالی (WOW) به وی بپردازند. خدمات عالی در برگیرنده خدماتی است که منطبق با نیازهای عاطفی مشتری است که در راس هرم نیازهای وی و بالاتر از نیاز فیزیکی قرار دارد. ارائه خدمات عالی به مشتری باعث داشتن تجربه خوب در مشتری شده که افزایش درآمد و در نهایت سود/نگهداری

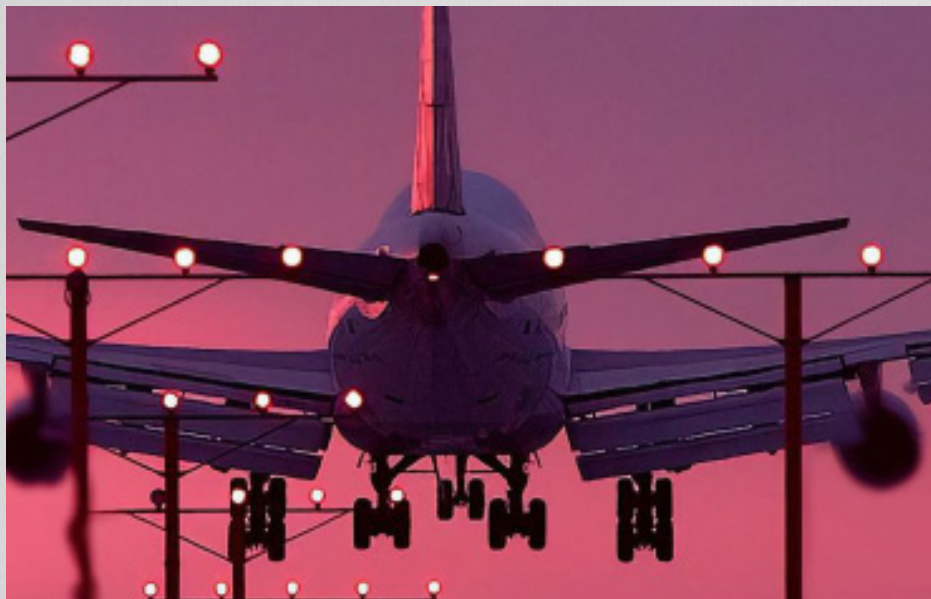
و توسعه فرهنگ ارائه خدمات عالی به مشتری توجه ویژه شود. های انسانی را تجربه مشتری فرودگاهی مجموع تمام تجربیاتی است که یک مشتری در فرودگاه دارد که بر اساس استانداردها، انتظارات و ادراک فردی وی قضاوت و درک می شود. این تجربه به تعامل مشتری با فرودگاه در، قبل، حین و در طول سفر و نیز بعد از سفر آنها از محوطه پروازی و خدمات مشتری فرودگاهی:

شامل کمک و مشاوره ارائه شده به مشتریان است و یک جزء مهم از تجربه مشتری است که مشتری در فرودگاه دریافت می کند.

برای رسیدن به تجربه مشتری خوب و ارائه خدمات مناسب و در نهایت جلب رضایت وی، موضوع مشتری محوری اهمیت پیدا

زیادی بر بخش هوانوردی گذاشته است که عمده و اصلی ترین پیامد آن مالی بوده و فرودگاه ها را مانند خطوط هوایی، با یک بحران مالی تمام عیار مواجه ساخته است. بطوریکه بسیاری از فرودگاه ها به روی عملیات تجاری نیمه بسته و یا عملاً بسته شده اند. بیشتر مرزها بسته و رفت و آمد اگر نگوییم غیر ممکن، دشوار بوده است و انتظار نمی رود ترافیک جهانی مسافر به سطح سال ۲۰۱۹ قبل از سال های ۲۰۲۳-۲۰۲۵ باز گردد.

لازم است فرودگاه ها تسهیل شروع مجدد عملیات هوانوردی به شیوه امن، پایدار و منظم را در اسرع وقت و با در نظر گرفتن سیر تحول بیماری همه گیر و تصمیمات مقامات بهداشت ملی و بین المللی مد نظر قرار داده و به مبحث تجربه مشتری



تجربیات رضایت بخش مشتری از دیدگاه مشتری در سراسر زنجیره ارائه خدمات به کار میرود. آنچه مورد تاکید است اینکه مشتریان تجربه فرودگاه و زنجیره ارائه خدمات را به طور کلی درک می کنند (به عنوان یک کل و نه به عنوان تک تک اجزاء). متصدیان فرودگاه با آنکه در قبال مشتری پاسخگو هستند ولی در عین حال مسئول تمام زنجیره ارائه خدمات نیستند (مثل امنیت) و این چالش و مساله ای مهم برای فرودگاه است زیرا نگاه مشتری به ارائه خدمات یک رویکرد کلی است و نه تک به تک خدمات تحویل گرفته شده توسط وی.. رضایت مشتری = انتظارات مشتری - تجربه مشتری ■ رضایت مشتری کمتر از صفر ناامید کننده است. ■ رضایت مشتری در حد صفر، معمولی است. ■ رضایت مشتری بالاتر از صفر، عالی (WOW) است. رضایت مشتری با اولویت های مشتری هدایت می شود. اولویت های مشتری، آن دسته از تجربیات فرودگاهی است که باعث رضایت مشتری می شود و لازم به ذکر است که اولویت های مشتری در طی زمان و مکان تغییر می کند و هیچگاه یکسان نخواهد بود که نیازمند رصد است. فرودگاه های مشتری محور بر اوایت های مشتری تمرکز می کنند.

می کند. مشتری محوری به قرار دادن مشتری در مرکز توجه و اجرای فرایندها، رویه ها، طراحی ترمینال ها، خدمات، امکانات رفاهی و ارتباطی اشاره دارد که از دیدگاه مشتری مهندسی شده اند و در نتیجه ارزش بیشتر و رضایت بالاتری را برای مشتری به ارمغان می آورند. شرکت های موفق که اسطوره خدمات به مشتری هستند، موفقیت و سود خود را مدیون فلسفه خدمات مشتری محور خود می دانند. در مشتری محوری، تمرکز بر مشتری در قلب هر کاری است که به منظور رضایت مشتری و وفاداری مشتری انجام می گیرد. مشتری محوری به معنای تمرکز بر اولویت های مشتری است. شکل زیر به زنجیره ارائه خدمات در پروازهای ورودی و خروجی اشاره دارد که لازم است اولویت ها و دیدگاه های مشتری در این زنجیره طراحی و تامین شوند غیر پروازی اشاره دارد. به همراه خواهد داشت .

■ مدیریت تجربه مشتری فرودگاهی:

مدیریت تجربه مشتری فرودگاهی شامل استراتژی ها و فرایندهایی است که توسط مدیریت فرودگاه برای برنامه ریزی، طراحی، مهندسی، پیاده سازی و حفظ

من معلم بدی هستم

دانشجویانم می‌گفتم: الف) من فقط کمی، بله! واقعا فقط کمی بیشتر از شما بلدم. ب) کسوت استادی به معنای آن نیست که من در همه زمینه‌های آن رشته صاحب نظر باشم. چه اینکه در بسیاری از حوزه‌ها صاحب نظر که هیچ، حتی انتقال دهنده ی درست نظر دیگران نیز نیستم. ج) متواضعانه بگویم که آنچه من /ما می‌دانیم در برابر آن چه نمی‌دانیم یک سوزن در کویری بیش نیست.

■ معلم بدی هستم:

الف) چون وقتی سر کلاس اشتباه می‌کنم،

روز معلم است و کم و بیش تبریک‌هایی برایم ارسال می‌شود اما باید اینجا و امروز اعتراف تلخی کنم، من معلم خوبی نیستم. اگر معلم خوبی بودم باید از سه جمله سر کلاس‌هایم زیاد استفاده می‌کردم:

الف) من این موضوع را بلد نیستم. بگذارید جلسه بعد برایتان بگویم. ب) این نکته‌ای که درس دادم برداشت من از دستاورد بشر است تا بدین لحظه، و بنابراین قابل ابطال و اصلاح است.

ج) من از شما انتظار دارم درس‌های مرا بفهمید اما نمی‌خواهم که قبول کنید.

اگر معلم خوبی بودم باید با صداقت به



۱۳ آفت: آرزواندیشی، هیجان‌زدگی، کوتاه‌نگری، شتاب‌زدگی، محدود اندیشی، تقدیرپذیری، زودپذیری، تلقین‌پذیری، القاءپذیری، خرافه‌پرستی، شخصیت‌پرستی، سلطه‌گری و سلطه‌پذیری. به جای پذیرش مقلدانه، تفکر انتقادی و استقلال را آموزش دهیم. به جای پر کردن حافظه، حفره و سوراخ ایجاد کنیم، حفره‌هایی که با سوال و به چالش کشیدن مفروضات ایجاد می‌شود. به دانش آموزان/دانشجویانمان بیاموزیم هیچ کدام از ما مالک صد در صد حقیقت نیست. ما تا انتهای عمر جستجوگر حقیقتیم. معلم نه خداست و نه پیغمبر. آدمی است خطاپذیر که ممکن است گذشته‌اش، تیپ روانشناختی‌اش و علاقه‌اش روی اندیشه‌اش تاثیر بگذارد. پس ما را به دیده تردید بنگرید. بیاموزانیم معلم یک پل است یا یک پله. باید پای روی معلم بگذاری و بروی. احترام بگذار ولی از من عبور کن.

■ به خودم و شما یادآوری می‌کنم:

اشتباه پژوهشگر زیر خاک دفن می‌شود، اشتباه مهندس روی خاک سقوط می‌کند، اما اشتباه معلم روی خاک راه می‌رود و جهانی را به نابودی می‌کشاند.
نویسنده: دکتر مجتبی لشکر بلوکی

خجالت می‌کشم که بگویم اشتباه کردم، سعی می‌کنم توجیه کنم. (ب) چون وقتی دانشجویی به نظریه‌ای نقد وارد می‌کند، سعی می‌کنم با ترفندهای مختلف مثلاً بزرگ نشان دادن آن نظریه پرداز، قدرت نقادی دانشجویم را اگر نه سرکوب، دست کم مهار کنم.

(ج) چون وقتی دانشجویی ایده جدیدی مطرح می‌کند، سعی می‌کنم آنقدر نقدش کنم که قدرت خلاقیتش را دست کم تا آخر ترم کنترل کنم که مرا آزار ندهد. معلم خوب آنست که تدریس اندیشه‌ها را سکویی کند برای تحریک قدرت اندیشیدن (قدرت نقادی و خلاقیت) و نه اینکه گریزی کند برای سرکوب خلاقیت و نقادی دانش‌جویان و نیاندیشیدن!

■ من و سایر معلمان اگر می‌خواهیم خوب باشیم، باید ۵ کار انجام دهیم:

فضیلت را برتر از علم و دانش بدانیم، با توجه به شناختن از انسان ایرانی و شکاف توسعه، جمع‌بندی من این است که باید این فضائل را لا به لای مباحث به دانشجویانم/دانش آموزانم منتقل کنم.
انضباط، صداقت و تعهد به سه گانه‌ی «عقل، عدد و علم» در مقابله با این

آیا می دانستید؟

مورد از هواپیماهایی که به رستوران تبدیل شده اند آشنا می شویم.

■ رستوران هاوایی آددا در هند

این رستوران هندی که مخصوص گیاه خواران می باشد برخلاف دیگر رستوران هایی که از فضای هواپیما استفاده کرده اند، فضایی بسیار لوکس طراحی کرده و با ورود به آن شگفت زده خواهید شد. هواپیمای استفاده شده این رستوران هندی، یک ایرباس ۳۲۰ می باشد که متعلق به ایرلاین هندوستان بوده است.

■ آیا می دانستید چه بر سر هواپیماهای قدیمی و فرسوده که دیگر از آن ها استفاده نمی شود، می آید؟ یکی از اتفاقات تقریباً جالبی که در سراسر جهان افتاده است تبدیل این هواپیماهای فرسوده به رستوران و کافه می باشد. با این کار هم از هواپیماها استفاده شده و هم تبلیغ و ایده جالبی برای رستوران می باشد. بدون شک شما هم دوست دارید این رستوران های هواپیمایی را از نزدیک مشاهده کنید و یک وعده غذایی را در یکی از آن ها میل کنید. در ادامه با چند



عنوان صندلی رستوران استفاده کرده و حس جالبی در افراد ایجاد می کند. این هواپیما قدیمی روزی متعلق به ایرلاین غنا بوده است. قسمت فرست کلاس این هواپیما تبدیل به اتاق انتظار، قسمت بیزینس کلاس تبدیل به اتاق نوشیدنی و بخش اکونومی که بدون شک بزرگ ترین بخش می باشد تبدیل به سالن غذاخوری شده است.

■ کافه اسپیس شاتل در نیویورک آمریکا

تفاوت این رستوران با دیگر رستوران هایی که از هواپیما استفاده کرده اند در این می باشد که برای ساخت آن از نصف بدنه یک هواپیما داگلاس استفاده شده و بر روی چرخ هایی قرار گرفته که اجازه حرکت به آن می دهد. و شبیه به یک شاتل فضایی به نظر می رسد. Source:koolakmag.ir

■ رستوران مک دونالد نیوزلند

مک دونالد نام مجموعه رستورانی زنجیره ای است که در سراسر جهان شعبه دارد و بسیار موفق و محبوب می باشد. یکی از شعبه های این رستوران پر طرفدار در کشور نیوزلند در هواپیمایی از شرکت هواپیماسازی داگلاس واقع شده است. ساخت این هواپیما مربوط به سال ۱۹۴۳ می باشد و در طول جنگ جهانی دوم از آن استفاده می شده است. در حال حاضر نیز داخل این رستوران تغییر چندانی نکرده و حالت قدیم خود را حفظ کرده است. این هواپیما متعلق به ایرلاین استرین ایرویز بوده است.

■ رستوران لاتانت دی سی در غنا

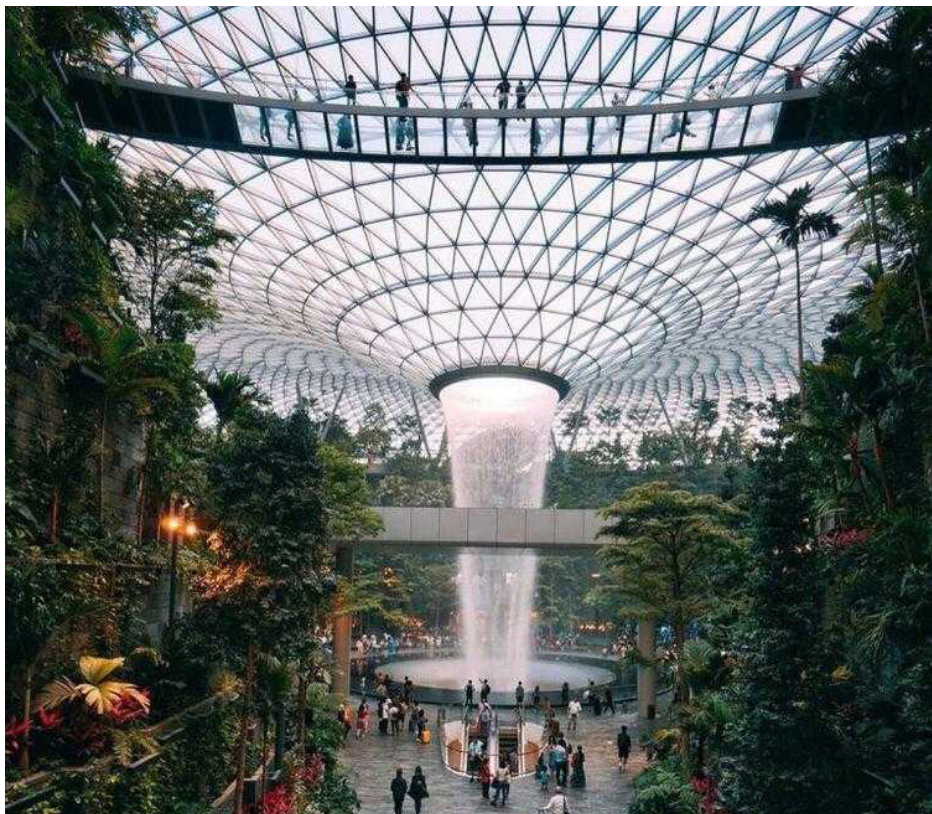
یکی از بخش های ویژه این رستوران این می باشد که از صندلی های هواپیما به



تاخیر در پرواز امری اجتناب ناپذیر و معطل شدن در فرودگاه اتفاقی ناخوشایند است. مشکلاتی از قبیل نامساعد بودن آب و هوا، نقص فنی هواپیما و یا به وجود آمدن اختلال در سیستم های ارتباطی ممکن است برای هر پروازی اتفاق بیفتد اما جالب است بدانید برخی از فرودگاههای مشهور و پرتردد جهان، برای مسافران برنامه های ویژه ای دارند که باعث می شود از به تعویق افتادن پروازشان لذت ببرند. از جاذبه های فرودگاهی می توان به بزرگترین آبشار مصنوعی سرپوشیده ی دنیا در فرودگاه چانگی سنگاپور اشاره کرد که سالانه میلیون ها مسافر و گردشگر را مسحور زیبایی خود می کند. از دیگر طراحی های فوق العاده ی این فرودگاه، نورگیرهای پروانه ای شکل هستند که علاوه بر تامین نور، حرارت محیط داخل فرودگاه را نیز کنترل می کنند. همچنین دارای فضای سبز عمودی پنج

تجربه‌ی شیرین تاخیر

ن-مهدور



یا حتی تندیس باشد.

■ ایجاد سازه های سه بعدی، که هم زیبایی بصری دارند و هم سوژه ی خاص برای آن دسته از کسانی که علاقه مند به عکاسی هستند

■ تندیس مشاهیر، به خودی خود جزء زیباترین و ماندگارترین سازه های هنری محسوب میشود.

■ برپایی نمایشگاه فصلی عشایر، با هدف آشنایی فرهنگ، آداب و رسوم اقوام ایرانی و ارائه محصولات هنری از قبیل لباس و دست سازه های آنها

■ باغچه ی کاکتوس هم ایده ی فوق العاده کم هزینه در عین حال زیبا و جذاب است.

■ نمایشگاه ادب و هنر، شامل آثار برجسته ی هنرمندان ایرانی

■ اجرای تئاترهای محیطی، که می تواند برگرفته از داستانهای شاهنامه و یا اساطیر مشهور ایران زمین باشد.

در پایان باید گفت، فرهنگ جاویدان و غنی ایران زمین، قابل قیاس با فرهنگ های ملل مختلف نیست. ما همگی به خود می بالیم که ایرانی هستیم و در سرزمینی زیست می کنیم که مهد عشق و امید است و مفتخریم اگر بتوانیم برای آبادانی و پیشرفت کشورمان قدمی هرچند کوچک برداریم.

طبقه ای می باشد که به دیوار سبز شهرت دارد همه ی این زیبایی ها، جذابیت ویژه ای به این فرودگاه داده است. نمونه ی دیگر، یک آکواریوم ۱۱۴۰۰ لیتری به عمق حدوده ۵ متر در فرودگاه ونکوور، که شامل گونه های مختلفی از موجودات دریایی زیبا و رنگارنگ، در عین حال عجیب و غریب است. به همین دلیل مسافران در این فرودگاهها تجربه ی شیرینی از تاخیرهای پیش آمده دارند چرا که می توانند در این مدت به تماشای این همه زیبایی بنشینند. کشورمان ایران، همیشه با هدف پیشرفت زمینه های گوناگون، گام های بلندی برداشته که بدست متخصصان توانمند این عرصه توانسته جایگاه خوبی بین دیگر کشورها داشته باشد. می توانیم اینگونه امکانات تفریحی جذاب را در فرودگاههای کشورمان راه اندازی کنیم با این هدف که تاخیر در پرواز را برای مسافران به یک تجربه ی شیرین مبدل کنیم. اگر به هر دلیلی در طول سفرتان با هواپیما، پرواز به تاخیر افتاد، انتظار در فرودگاهها می تواند جذاب و خوشایند باشد. در این مقاله می خواهیم چند ایده برای طراحی سازه های جذاب در فرودگاه ها را بررسی کنیم:

■ ایجاد موزه ی هوانوردی، که در آن می توان جاذبه های پرواز مربوط به آن شهر را در معرض دید مسافران قرار داد که در قالب ماکت، پوستر

دسته بندی و مشخصات ابرها

غ- فتاح

رنگ سفید میباشند(هر چند در هنگامی که زاویه خورشید کم است مثلاً نزدیک غروب آفتاب این کریستال ها میتوانند آرایشی از رنگهای مختلف را بر روی ابرها ایجاد کنند). سه نوع اصلی ابرهای مرتفع سیروس، سیرواستراتوس و سیروکومهای میباشند.

ابرهای سیروس به صورت مات و پرماند میباشند و کاملاً از کریستالهای یخی تشکیل شدهاند. آنها اغلب اوقات اولین نشانه نزدیک شدن جبهه گرم یا جریان جت سطح بالاتر میباشند. برخلاف سیروس، سیرواستراتوس بیشتر از یک لایه حجاب مانند(حالت مبهم و انگار پشت پرده باشد) با وسعت بیشتر تشکیل شده است(شبیه به آنچه که ابرهای

ابرها بر اساس ارتفاع و نحوه ظاهرشدن از زمین دسته بندی میشوند. ریشه ها و ترجمه های زیر مولفه های سیستم دسته بندی را خلاصه میکند: (۱) سیرو- حلقه مو، بالا (۲) التو- متوسط (۳) استراتو- لایه (۴) نیمبو- باران، بارش و (۵) کومولو- توده.

■ ابرهای سطوح بالا(ارتفاع بالا یا مرتفع):

ابرهای ارتفاع بالا در ارتفاعات بالای ۲۰۰۰ فوت تشکیل میشوند و پیشوند «سیرو(cirro)» می گیرند. به دلیل دماهای سرد جوی در این سطوح، در ابتدا ابرها از کریستال های یخ تشکیل میشوند و اغلب اوقات به شکل تکه های باریک و مجزا و به

استراتوس و یا حتی نیمواستراتوس شوند. در نهایت، ابرهای سیروکومه‌ای از نوع ابرهای لایه‌ای میباشند که با توده‌های کوچک ابرکومه‌ای گسترش مییابند. آنها هم چنین ممکن است به صورت «خیابان‌ها» یا ردیف‌هایی از ابرها در سراسر آسمان قرار بگیرند و نواحی محلی بالا رفتن (محورهای ابر) و پایین رفتن (کانال‌های بدون ابر) را نشان دهند. در شمارگان بعدی نشریه به معرفی دیگر ابرها خواهیم پرداخت.

استراتوس در سطوح پایین تر هستند. وقتی که نور خورشید یا نور ماه از بین کریستال‌های یخی که به شکل شش ضلعی هستند عبور میکند ممکن است به صورتی پراکنده یا شکسته شود (شبیه به عبور نور از درون یک منشور) که یک حلقه نوری یا هاله ایجاد گردد. با نزدیک تر شدن جبهه گرم، ابرهای سیروس تمایل به ضخیم‌تر شدن و تبدیل شدن به سیرواستراتوس پیدا می‌کنند که ممکن است در ادامه، ضخیم‌تر شده و پایینتر آمده و تبدیل به التواستراتوس،

ابر سیروس



ابر سیرواستراتوس



مقدمه ای از کتاب روابط از دست رفته از جوهن هری

■ معرفی کتاب

گفت که افسردگی یک بیماری مغزی است و راه درمانش مصرف داروهایی است که سروتونین را افزایش می‌دهند. بعد به مدت ۱۳ سال دکترها برایم نسخه نوشتن و این داروها را تجویز کردند. چند هفته بعد به دانشگاه رفتم. مجهز به داروهای شیمیایی، مشکلی احساس نمی‌کردم. البته مصرف دارو عوارض جانبی داشت و زخم به شدت زیاد شد و گاه به طور غیر مترقبه عرق می‌کردم. اما این در مقابل افسرده بودن هیچ بود و خوب توجه کنید که من همه کاری را می‌توانستم انجام دهم. در عرض چند ماه، کمکم متوجه شدم که گاهی اندوهگین می‌شوم. به سراغ دکتر رفتم و ما پذیرفتیم که باید بیشتر قرص بخورم. البته این روند ادامه داشت و قرصها افزایش پیدا می‌کردند و قوی‌تر می‌شدند. عوارض آنها افزایش پیدا می‌کرد. به همه می‌گفتم افسردگی یک بیماری مغزی است و داروها راه درمان آن هستند. بعدها شنیدم افسردگی دلیل دیگری هم دارد. این را در کتابها خواندم که می‌گفتند افسردگی و اضطراب در ذات شما هست، حالت ژنتیکی دارد. میدانستم قبل از اینکه به دنیا بیایم مادرم با افسردگی و اضطراب شدید روبرو بود و این افسردگی و اضطراب ادامه دار شد. در واقع این بیماری در خانواده ما موروثی بود. سالها بعد از آنکه شروع به خوردن دارو کردم، در مطب روان‌درمانگر نشسته بودم. او گفت:

۱۸ ساله بودم که اولین داروی ضد افسردگی را بلعیدم. صبح آن روز به دیدن پزشکم رفته بودم. سعی کردم توضیح بدهم آیا به یادم هست زمانی را که مجبور نبودم با گریه و اشک، ناراحتی را از دلم بیرون بریزم؟ از وقتی کودک کم سال بودم، در مدرسه، کالج، خانه و با دوستانم، اغلب مجبور می‌شدم از سایرین فاصله بگیرم و گریه کنم، گریه به تمام معنا و وقتی هم اشکی در کار نبود ببقارار و در حالت تشویش به سر می‌بردم. بعد خودم را سرزنش می‌کردم: "همه‌اش ذهنی است بر آن غلبه که اینقدر ضعیف نباش."

لحظه پیش از ورود به مطب، احساس کردم در ساحلی در بارسلونا هستم، در حالی که امواج مرا می‌شستند و من گریه می‌کردم. ناگهان توضیحی به ذهنم رسید: من افسرده‌ام. مشکل ذهنی ندارم. ناخشنود نیستم، ضعیف نیستم؛ افسرده‌ام. دور از ذهن و عجیب به نظر می‌رسد اما آنچه در آن لحظه تجربه کردم، شادی بود. توضیحاتی در این زمینه شنیده بودم. این یک مشکل پزشکی است مانند دیابت، مانند سندروم روده تحریک پذیر. در این لحظه راه درمانی برای افسردگی پیدا کردم: قرص های ضد افسردگی. دکتر به من توضیح داد که چرا چنین احساسی دارم، بعضی‌ها از دوران کودکی با کمبود سروتونین روبرو هستند و این آنها را افسرده میکند. او

افسردگی و اضطراب حرف میزدیم میگفتم من درباره خوشبختی و خوشنودی صحبت نمیکنم. ناخشنودی و افسردگی دو چیز کاملاً متفاوت هستند. چیزی از این مضحکتر نیست که به یک افسرده بگویم لبخند بزن.

اما وقتی بررسی کردم به نکته‌های برخوردی که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. آنچه اشخاص را افسرده و مضطرب می‌کند، زمینه ساز ناخشنودی میشود. به نظر میرسد که میان خشنودی و افسردگی یک پیوستار وجود دارد. اینها هنوز با هم تفاوت فراوانی دارند. اما اینها با هم در ارتباطند.

من درباره افسردگی دو باور مختلف داشتم. در ۱۸ سال اول زندگیم فکر میکردم افسردگی یک موضوع ذهنی است، واقعی نیست، خیال و تصور است، یک نقطه ضعف است. بعد به مدت ۱۳ سال فکر کردم موضوع باز هم ذهنی است اما به شکلی دیگر، افسردگی ناشی از عملکرد بد مغز است. اما دانستم که هیچ کدام درست نیستند. علت افسردگی و اضطراب ذهنی نیست. موضوع بر سر این است که ما چگونه زندگی میکنیم. دانستن افسردگی و اضطراب نه دلیل اصلی دارند. دانستم که ضد افسردگی انتظارم را میکشد. اما این با آن ضد افسردگیهای شیمیایی متفاوت است که تاکنون خیر چندانی از آنها ندیده‌ایم. اینها چیزی نیستند که بتوانید آنها را خریداری کنید و ببلعید. اما می‌توانند از بین برنده رنج و تألم شما باشند.

تهیه کنندگان:

اعظم طهماسبی - ریحانه طهماسبی - مریم مرادی

« خیلی عجیب است اما فکر می‌کنم هنوز افسرده هستید، شما بخش قابل ملاحظه‌ای از ساعات روز و شب را درگیری احساسی دارید. » سالهای بعد، او میگفت حرف من مبنی بر اینکه مصرف داروی بیشتر حالم را بهتر میکند، بی پایه و اساس است، من روحیه‌ی افسرده دارم و مشوش هستم. هر چه داروی بیشتری مصرف میکردم، اندوه آنرا بی‌خاصیت تر میکرد. البته قرصها اندکی حال مرا بهتر میکردند اما کمی که میگذشت، اندوه و غم دوباره حاکم میشدند. به این نتیجه رسیدم که هر کاری بکنم بی نتیجه است این اضطراب پایان ناپذیر است.

و سرانجام به این نتیجه رسیدم که دیگر نمیتوانم تحمل کنم. از این رو در یک سال با صدها نفر از دانشمندان بگیرید تا بیماران اعصاب گفتگو کردم. با بیش از ۲۰۰ نفر مصاحبه کردم، با برخی از مشهورترین دانشمندان جهان حرف زدم. از هند تا برلین، از شهرهای برزیل تا بالتیمور.

مایلم در شروع کتاب به دو نکته اشاره کنم. پزشک معالج هم گفت که من با دو بیماری افسردگی و اضطراب ها روبرو هستم. در مدت سیزده سالی که روان درمانی میکردم این دو بیماری را متفاوت به من معرفی کرده بودند. اما در بررسی هایم به موضوعی غریب برخورد کردم. هر آنچه زمینه ساز افسردگی است. در واقع زمینه ساز اضطراب هم هست. اضطراب و افسردگی با هم بالا و پایین می روند. وقتی به بررسی نه سبب افسردگی و اضطراب پرداختم، به نکته دومی برخوردم. در گذشته وقتی درباره

نبوده است. اما شاید آینده کمی متفاوت باشد. ایرباس و بوئینگ هر کدام طرح‌های جداگانه‌ای در این بخش دارند. یکی از طرح‌ها در هواپیماهای مسافربری ترکیب بال هواپیما با بدنه هواپیما است. بوئینگ در این زمینه برنامه دارد تا بال هواپیما را با بدنه ترکیب کند. این عامل می‌تواند هم سبب افزایش سرعت شود و از طرفی مصرف سوخت را کاهش دهد. در این طرح بال به قسمت بالای بدنه هواپیما متصل خواهد شد. یکی از

تا ۱۰ سال آینده ترافیک هوایی به شدت افزایش خواهد یافت و سرعت پرواز، کاهش آلاینده‌گی و مصرف سوخت بیشتر از گذشته مورد توجه قرار می‌گیرد. این عوامل سبب می‌شود تا بسیاری از بخش‌های صنعت هوانوردی تغییرات زیادی را شاهد باشند.

■ تغییر در طراحی بدنه:

در پنجاه سال اخیر طراحی هواپیما با وجود پیشرفت، شاهد تغییرات بسیار بزرگ

هواپیماهای آینده چگونه خواهند بود

ش-ناصح



بار هم تغییر خواهد کرد و وسایل شخصی سرنشینان داخل صندوقی قرار می‌گیرند و بصورت اتوماتیک در نزدیک‌ترین فضای ممکن نسبت به فرد قرار خواهند گرفت. با این روش دیگر نیاز نیست بارهای دستی را داخل هواپیما حمل کنید. در طرح دیگری که شرکت ایرباس برای پروازهای دوربرد در حال طراحی آن است در بخشی از هواپیما در قسمت تحتانی فضایی برای تخت و وسایل سرگرمی در نظر گرفته خواهد شد تا سفرهای طولانی را راحت‌تر کند.

■ موتور و سرعت صوت:

هم اکنون در صنعت هوانوردی طرح‌های مختلفی برای موتورهای جدید برای هواپیماهای مسافربری در حال پیگیری است تا بتوان این هواپیماها را به سرعتی بیش از سرعت صوت برساند. در این روش باید بر صدای زیاد تولید شده در حالت مافوق صوت غلبه پیدا کرد چرا که چنین عاملی سبب می‌شود پرواز این هواپیماها بر فراز مناطق مسکونی غیرممکن باشد. البته برای رسیدن به سرعت مافوق صوت در هواپیماهای آینده باید طراحی بدنه دچار تحول اساسی شود تا بتواند با مصرف سوخت معقول، چنین سرعتی را برای هواپیماهای مسافربری اقتصادی کند.

طرح‌های دیگر استفاده از ساختار وی شکل است. در این ساختار هم گذشته از کاهش مصرف سوخت می‌توان در طولی مشخص، مسافران بیشتری را حمل کرد. در این طرح جای قرارگیری بال‌ها و موتور متحول می‌شود و می‌توان با این طراحی جدید سرعت را افزایش داد. ایجاد دید پانوراما در پرواز از دیگر طرح‌های جدید برای هواپیماهای آینده است. این طرح که توسط ایرباس پیگیری می‌شود سبب خواهد شد پنجره‌های کوچک در هواپیما حذف شود و جای آن را پنجره‌های یکپارچه بزرگ در کنار و سقف هواپیما بگیرد. این اتفاق ابتدا قرار است در کابین خلبان رخ دهد و پس از آن در باقی قسمت‌های بدنه انجام خواهد شد. صندلی‌های پيله‌ای شکل از دیگر تغییرات در طراحی داخلی هواپیماها خواهد بود. در این طراحی جدید صندلی‌ها درون پيله‌ای قرار خواهند گرفت و با این طراحی جدید حریم خصوصی افزایش پیدا می‌کنند. از طرفی با این روش جدید که صندلی‌ها روی هم قرار می‌گیرند ظرفیت هواپیماها افزایش پیدا می‌کند. جنس صندلی‌ها آینده با مواد جدید بگونه‌ای خواهد بود که کمترین آلودگی را به خود جذب کنند تا تمیز کردن داخل پرواز هم کار ساده‌ای باشد. در طراحی داخلی جدید، مکانیزم قرار گرفتن



فرودگاه بین‌المللی مهرآباد



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

Instagram & telegram: mehrabad. airport.ir

تلفن: ۰۲۱ ۶۱۰۲۱