

پست و دوپین شماره مجله الایرپورت
ایران ماه ۱۴۰۲



Mehrabadiha
خرداد ماه - ۱۴۰۲



telegram : @mehrabad_airport
instagram : @mehrabad_airport
Web : www.mehrabad.airport.ir



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq,
Tehran

صاحب امتیاز: فرودگاہ بین المللی مہرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر: م. احمدیان

هیات تحریریه: ا. ثروتی، پ، قاسمی، ش. ناصح، م. مرادی، غ. فتاح، م. جلالی

همکاران این شماره: ف. جلیلیان، آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده، ا. طهماسبی،

ر. طهماسبی، م. مرادی، ح. تیوای، ل. بیات، م. ربیعی

ویراستار: م. احمدیان

صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فرودگاہ بین المللی مہرآباد

فهرست مطالب

سخن رهبری	۴
سخن سردبیر	۵
اینفوگرافی عملکرد پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲	۶
بازاریابی سبز در صنعت حمل و نقل هوایی	۷
شیفت کاری و جوانب آن (قسمت دوم)	۱۰
پرسرعت‌ترین هواپیماهای تاریخ هوانوردی در دنیا (قسمت سوم)	۱۴
بیوگرافی جلال آل احمد	۱۷
انواع بال‌های هواپیما	۱۹
کم‌خونی و فقر آهن	۲۲
علامت معرف کال‌ساین هواپیما	۲۵
کلاس‌های پروازی	۲۸
مشهورترین هواپیماهای تجاری دنیا (قسمت دوم)	۳۱
بازبینی دستورالعمل‌های ایکائو در خصوص دستگاه‌های الکترونیکی دارای باتری لیتیومی	
درون جامه‌دان تحویل‌شده به قسمت بار	۳۳
خلاصه کتاب خرده عادت‌ها (قسمت دوم)	۳۴
جدول شماره ۲	۳۷
گزارش تصویری از سی و نهمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با موضوع	
مدیریت ایمنی (SMS) و تدریس مهندس الهی‌نیا	۳۸

بیانات مهم رهبر معظم انقلاب در ساگرد ارتحال امام خمینی (ره)

آن عاملی که توانست امام را کمک کند تا این کارهای بزرگ را انجام دهد **ایمان و امید** بود.

امام به عمل، انگیزه و رای مردم **اعتماد** داشت.

مشکلات نباید **امید** را تضعیف کند. ما اگر مشکلات را مشاهده می کنیم باید انگیزه همان تقویت بشود.

هر کس ایران و منافع ملی را دوست دارد، باید برای ترویج **ایمان و امید** تلاش کند.

دشمن میخواهد جوان ایرانی را ناامید کند؛ اما نقطه **امید آفرین**، عظمت حضور و بروز جوان ایرانی است.

عقب نشینی مقابل دشمن، آنان را **قانع نمی کند**.

با وجود همه ی این دستگاه های تبلیغاتی، **جوان ایرانی** از خود عظمت نشان میدهد.

سختن سردبیر



کسب افتخاری دیگر برای مهرآباد و مهرآبادی‌ها...

نوروز ۱۴۰۲ نیز گذشت و زودتر از آنچه فکرش را بکنیم به خاطرات پیوست. مهرآباد نیز چونان ۷۰ نوروز دیگر تجربه کرده در طول عمر خویش، شاهد تلاش بی‌وقفه و لحظه به لحظه مهرآبادی‌ها جهت ارائه خدمات بهینه به هموطنان بود و به همت و تلاش کم‌بديل ایشان، افتخاری دیگر در نوروز ۱۴۰۲ برای مهرآباد و مهرآبادی‌ها ثبت شد.

بر اساس آمار منتشره از سوی اداره کل راه و شهرسازی استان تهران، تعداد کل مسافر ریلی جابه‌جا شده در استان تهران ۶۵۴،۹۹۳ نفر، تعداد کل مسافر جاده‌ای استان ۷۳۵،۱۲۱ نفر و تعداد کل مسافر هوایی مهرآباد ۸۱۲،۷۶۰ نفر ثبت شده است و بدین وسیله، مهرآباد رکورددار جابه‌جایی مسافر استان تهران در نوروز ۱۴۰۲ گردید. کسب این افتخار را به تک‌تک شما همکاران ارجمند زنجیره خدمت مهرآباد تبریک عرض نموده و از خداوند متعال، توفیق روزافزون شما مهربانان را خواستارم.

خداقوت مهرآبادی‌ها

اینفوگرافی عملکرد پروازی
فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
در اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲

آمار پروازهای فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

اردیبهشت سال ۱۴۰۲

و مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته



افزایش ۸٪

مقدار بار و پست



۸,۸۷۹,۴۹۸ کیلوگرم

۸,۲۴۱,۵۵۵ کیلوگرم

افزایش ۴٪

تعداد مسافر



۱,۱۰۸,۵۵۱ نفر

۱,۰۶۸,۰۷۶ نفر

نشست و برخاست



سال ۱۴۰۲

۹,۲۷۹ پرواز

۹,۲۴۶ پرواز

سال ۱۴۰۱

 @Mehrabad_airport

روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

۱ میلیون و ۱۰۸ هزار و ۵۵۱ مسافر در اردیبهشت ماه سال ۱۴۰۲ با ۹ هزار و ۲۷۹ نشست و برخاست در فرودگاه مهرآباد جابه‌جا شده‌اند.

۴ درصد افزایش ← در اعزام و پذیرش مسافری

۸ درصد افزایش ← در ارسال و پذیرش بار

خدا قوت همکاران فرودگاه مهرآباد

بازاریابی سبز در صنعت حمل و نقل هوایی

ف. جلیلیان



بازاریابی سبز در حوزه حمل و نقل هوایی، به مجموعه اقداماتی گفته می‌شود که به منظور کاهش تاثیرات زیست محیطی صنعت هوانوردی بر محیط طبیعی و افزایش پایداری محیطی در این صنعت انجام می‌شود. این اقدامات شامل مصرف بهینه سوخت و کاهش انتشارات

گازهای گلخانه‌ای، استفاده از فن‌آوری‌های جدید و دسترسی به سوخت‌های قابل تجدید و ... می‌باشد. به طور کلی، بازاریابی سبز در صنعت هوانوردی به منظور کاهش تاثیرات منفی این صنعت بر محیط زیست و ارائه راهکارهای پایدار برای توسعه این صنعت انجام می‌شود. مقاله Airlines' Green Marketing Strategies به قلم Joanna Kocik در سال ۲۰۲۲ به بررسی رویکردهای بازاریابی سبز در صنعت حمل و نقل هوایی و استفاده از فن‌آوری‌های پایدار، مانند استفاده از سوخت‌های پایدار و تجهیزات کم مصرف، می‌پردازد.

طراحان و سازندگان هواپیماها، نقش مهمی در بازاریابی سبز دارند. زیرا هواپیماهای تولید شده توسط آنها یکی از مولدهای گازهای گلخانه‌ای است و یکی از منابع آلودگی هوا می‌باشد. از این رو، طراحان هواپیماها می‌توانند با انجام فعالیت‌هایی در زمینه بازاریابی سبز، به کاهش آلودگی هوا و انتشار گازهای گلخانه‌ای کمک کنند. به‌عنوان مثال، سازندگان هواپیما می‌توانند:

- ۱) هواپیماهایی با راندمان سوختی بهتر و کاهش مصرف سوخت تولید کنند.
 - ۲) از تکنولوژی‌های پاک و بهینه برای ساخت قطعات هواپیما استفاده کنند تا کمک به کاهش آلودگی آب و هوا کنند.
 - ۳) برنامه‌های آموزشی برای کاهش مصرف سوخت به مسافران و خدمه هواپیما ارائه دهند.
 - ۴) شفافیت بیش‌تری در اطلاعات مربوط به اثرات زیست محیطی و گزارش‌گیری روزانه از انتشار گازهای گلخانه‌ای داشته باشند.
 - ۵) با شرکت‌ها و سازمان‌هایی که در زمینه حفاظت از محیط زیست فعالیت می‌کنند، همکاری نمایند.
- بنابراین، تولیدکنندگان هواپیماها با انجام فعالیت‌هایی در زمینه بازاریابی سبز، می‌توانند نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا و انتشار گازهای گلخانه‌ای داشته باشند.

برخی از تأثیرات این بازاریابی عبارتند از:

☀️ **کاهش گازهای گلخانه‌ای:** صنعت هواپیمایی به‌دلیل مصرف زیاد سوخت، یکی از بزرگ‌ترین منابع آلودگی هواست. با توجه به اهمیت کاهش گازهای گلخانه‌ای، شرکت‌های هواپیمایی در حال تلاش برای کاهش مصرف سوخت و انتشار کم‌تر گازهای گلخانه‌ای هستند.

🔧 استفاده از سوخت پایدار یا تجدید پذیر:

شرکت‌های هواپیمایی به دنبال راه‌حلی هستند که در آن‌ها از سوخت‌های پایدار و قابل بازیافت، استفاده شود. استفاده از سوخت‌های پایدار در حمل و نقل هوایی می‌تواند به کاهش اثرات منفی بر محیط زیست و حفظ منابع طبیعی کمک کند.

🔧 **تجهیزات پایدار:** شرکت‌های هواپیمایی به دنبال استفاده از تجهیزات پایدار و کم‌مصرف در هواپیماهای خود هستند. این تجهیزات می‌توانند به کاهش مصرف سوخت و کاهش اثرات منفی بر محیط زیست کمک کنند.

🌳 **ترویج فرهنگ مصرف پایدار:** بازاریابی سبز می‌تواند به ترویج فرهنگ مصرف پایدار در حمل و نقل هوایی کمک کند. این فرهنگ می‌تواند باعث کاهش مصرف سوخت، حفظ منابع طبیعی و کاهش اثرات منفی بر محیط زیست شود.

👤 **جذب مشتریان:** شرکت‌های هواپیمایی با استفاده از بازاریابی سبز، می‌توانند مشتریان جدیدی را جذب کنند که به مسایل محیط زیست اهمیت می‌دهند.



Green Marketing

شیفت کاری و جوانب آن (قسمت دوم)



۳۰ ربیعی

برنامه‌ریزی برای شیفت کاری

برای به حداقل رساندن اثرات بالقوه زیان‌آور شیفت کاری روی سلامت کارکنان، می‌بایست برای شیفت کاری یک برنامه‌ریزی منظم صورت گیرد تا بتوان شیفت‌کاران را با مشکلات ناشی از شیفت کاری انطباق داد. مهم‌ترین نکاتی که در برنامه‌ریزی باید مد نظر قرار گیرد عبارتند از:

(۱) برنامه شیفت کاری باید منظم و قابل چرخش به سمت جلو (صبح، عصر، شب) باشد.

(۲) شیفت نباید در صبح خیلی زود (۴ تا ۶ صبح) شروع شود.

(۳) مدت شیفت نباید از ۸ ساعت بیش‌تر باشد (برای کارهای فیزیکی و فکری دشوار).

(۴) کارمندان با سن بیش از ۴۵ سال، حتی الامکان باید از کار شیفتی بپرهیزند.

🧐 باید بدانید اهمیت خواب در زندگی به اندازه اهمیت نفس کشیدن است، بنابراین فشارهای اجتماعی و خانوادگی نباید موجب برهم زدن خواب شما شود.

نکات مورد توجه شب‌کاران



🧐 سعی کنید برنامه منظمی برای خواب داشته باشید، یعنی راس ساعت معینی به خواب رفته و راس ساعت معینی بیدار شوید.

🧐 از خوابیدن در جلوی تلویزیون و دیگر مکان‌هایی که برای خواب مناسب نیستند اجتناب کنید.

🧐 بلافاصله پس از پایان کار به خانه رفته و پس از صرف غذایی سبک (مثل یک لیوان شیر) هرچه زودتر بخوابید.

🧐 اگر پس از تعطیلات آخر هفته شب‌کار هستید، در صبح روز بعد از آخرین شیفت کاری، برای مدت کمی (۲ ساعت یا کمتر) بخوابید و سپس در شب تعطیلات آخر هفته برای مدت طولانی به خواب آرام‌بخشی بروید.

🧐 جهت حفظ بیداری و هوشیاری در شیفت شب، مایعات حاوی کافئین (مثل قهوه و چای) می‌تواند موثر باشد، ولی یادتان باشد که این مواد قبل از ساعت ۳ بامداد صرف شوند تا مانع از به خواب رفتن فرد هنگام صبح نشود.

🧐 از انجام کارهای حساس و بحرانی در حوالی ساعت ۴ تا ۶ بامداد خودداری کنید.

🧐 در شیفت شب یا عصر، حتی‌الامکان برنامه کاری را طوری تنظیم کنید که قسمت خسته‌کننده و یکنواخت آن در آغاز شیفت شب و قسمت جالب‌تر و متنوع‌تر آن در پایان شیفت کاری صورت پذیرد.

🧐 در هنگام بازگشت به خانه (در شیفت شب) که خورشید کمی بالا آمده است، استفاده از عینک تیره می‌تواند در جلوگیری از به هم خوردن خواب فرد در اثر روشنایی کمک کند.

نکات مورد توجه عصر کاران

مهم‌ترین نکته‌ای که عصر کاران باید به آن توجه نمایند، این است که از مایعات حاوی کافئین (مثل چای و قهوه و ...) استفاده نکنند. در عوض نوشیدن آب‌میوه و مایعات بدون کافئین توصیه می‌شود. عصر کاران باید سعی کنند در ساعات آخر شیفت، فعالیت خود را حفظ کرده و از شدت آن نخواستند.

نقش خانواده در مقابله با مشکلات شیفت

خانواده‌ها جهت کنار آمدن با مشکلات ناشی از شیفت کاری می‌بایست وضع نامناسب وسایل شیفت کاران را درک کنند. نیازها و راه‌حل‌های مقابله با آن را تشخیص دهند و به‌جای فرار از آن‌ها درصدد چاره‌جویی و مبارزه با آن‌ها برآیند و به‌طور کلی شیفت کاران را در تطبیق با این مسئله یاری دهند. خانواده‌ها می‌بایست فرد شیفت کار را در برابر عوامل مختل‌کننده خواب محافظت کنند و به این منظور، کلیه سعی و تلاش خود را به‌کار گیرند. مثلاً محیط خانه را آرام نگه دارند، زنگ گوشی را به حداقل برسانند و زنگ در را قطع کنند. این نکته را نیز نباید فراموش کرد که فرد شیفت کار نباید از تمام وقت آزاد خود برای خوابیدن استفاده کند، بلکه باید زمانی را برای گفت‌وگو و همنشینی با خانواده خود و رسیدگی به مسایل و مشکلات آن‌ها اختصاص دهد.

تفاوت های فردی نوبت کاری

- افرادى كه به خوبى با نوبت كارى انطباق يافته اند. 🧑
- افرادى كه داراى مشكلاتى هستند اما به هر حال با نوبت كارى کنار آمده اند. 🧑
- افرادى كه داراى مشكلات اساسى اند و به ندرت قادر به انطباق هستند. 🧑

عوامل فردی ایجاد کننده مشکلات در انطباق با نوبت کاری

- سن بیش تر از ۵۰ سال 🧑
- داشتن شغل دوم بنا به دلایل اقتصادی 🚗
- وجود کار زیاد در خانه 🏠
- پیشینه اختلالات خواب ⌚
- دارا بودن الگوی خواب ثابت و منظم 🛌
- بیماری های روانی 😭
- سابقه مصرف الکل یا استعمال مواد مخدر 🚫
- سابقه بیماری های گوارشی 🤢
- صرع 🧠
- بیماری قند 🍬
- بیماری های قلبی ❤️

پرسرعت‌ترین هواپیماهای تاریخ هوانوردی در دنیا (قسمت سوم)

ش. ناصح

جایگاه سوم هواپیماهای تجاری از لحاظ سرعت تعلق می‌گیرد به:
بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر با سرعتی بالغ بر ۱۲۴۸ کیلومتر بر ساعت

سومین هواپیمای مسافربری پر سرعت جهان نیز متعلق به کمپانی
بوئینگ است. بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر، به‌عنوان یکی از موفق‌ترین

هواپیماهای این کمپانی است که ضمن عملکرد بالای

خود، از جنبه اقتصادی خوبی نیز برخوردار

است. در اصل، فلسفه ساخت بوئینگ ۷۸۷

دریم‌لاینر، تولید یک مدل هواپیمای اقتصادی

برای مسافت‌های طولانی بود که جایگزین

هواپیماهای بوئینگ ۷۶۷ و ۷۴۷ شود.

بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر در سال ۲۰۱۱ برای

نخستین بار به پرواز درآمد و تا اکتبر ۲۰۲۰

دست‌کم ۹۸۸ فروند از آن تولید شده است. این

هواپیما و ایرباس A۳۵۰ آغاز کننده ترند تازه‌ای از

هواپیمای پرسرعت و به‌صرفه هستند که با بدنه‌های عریض خود

تحوالی در صنعت هواپیماسازی موجب شدند نهایت سرعت این

هواپیما به ۱۲۴۸ کیلومتر بر ساعت برسد.



جایگاه دوم هواپیماهای تجاری از لحاظ سرعت تعلق می‌گیرد
به:

کنکورد با سرعتی بالغ بر ۲۱۷۹ کیلومتر بر ساعت



اکنون به دو هواپیمای پرسرعت جهان می‌رسیم. خود را آماده دیدن اعداد و ارقام باورنکردنی کنید، چرا که کنکورد، هواپیمای پرآوازه بریتانیایی-فرانسوی می‌توانست با سرعت غیر قابل تصور ۲۱۷۹ کیلومتر بر ساعت مسافت‌های طولانی را در کسری از ساعت طی کند.

کنکورد یکی از دو هواپیمای مسافربری در تاریخ می‌باشد که دارای سرعت مافوق صوت است. متأسفانه این هواپیما در سال ۲۰۰۳ آخرین پرواز خود را تجربه کرد. کنکورد ظرفیت زیادی نداشت و تمامی صندلی‌ها در یک کلاس تعبیه شده بودند. اما بلیت آن ۳۰ برابر قیمت بلیت یک هواپیمای معمولی در ازای همان مسافت و مقصد برای مسافران محاسبه می‌شد. از این رو تنها قشر ثروتمند جامعه قادر بودند تا پروازهای تاریخی کنکورد را تجربه کنند.

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

توپولوف تو - ۱۴۴ با سرعتی بالغ بر ۲۴۳۰ کیلومتر بر ساعت



نوبت به معرفی سریع ترین هواپیمای مسافربری جهان یعنی توپولوف تو - ۱۴۴ می رسد. هواپیمایی ساخته شده توسط جماهیر شوروی که از زمان ساخت، رونمایی تا بازنشستگی اش با رقیب هم سالش، کنکورد مقایسه می شد. توپولوف تو - ۱۴۴ بزرگ تر و سریع تر از کنکورد بود اما موفق تر نه. با وجود این که تو - ۱۴۴ دو ماه زودتر از کنکورد رونمایی شد اما بسیاری آن را یک کپی از کنکورد دانستند و حتی لقب کنکوردسکی به آن دادند.

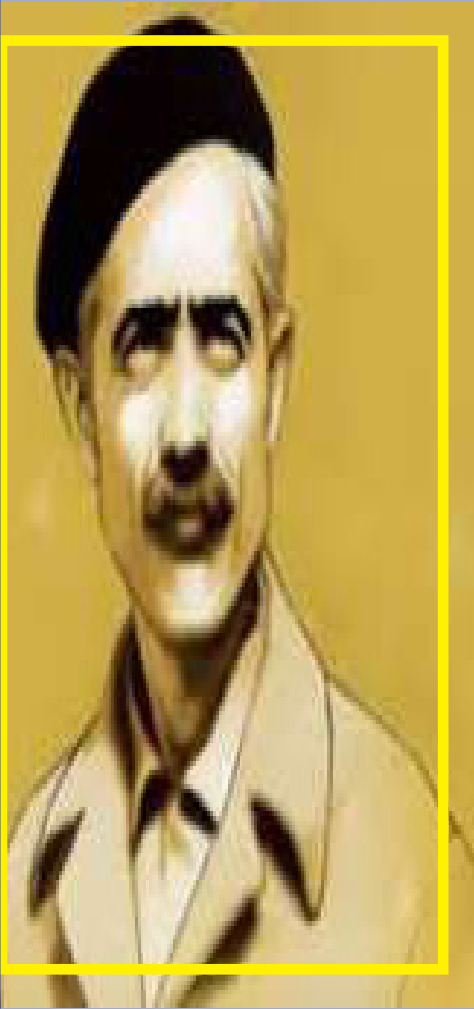
دومین فروند ساخته شده از توپولوف تو - ۱۴۴ که برای نمایش در پاریس به پرواز درآمد سرانجام خوبی نداشت و در آسمان منفجر شد. این حادثه علاوه بر مرگ ۶ سرنشین خود در هنگام سقوط سبب کشته شدن ۸ روستایی نیز شد. این حادثه سبب شد تا اولین پرواز مسافرتی توپولوف تو-۱۴۴ چندین سال به تعویق بیفتد و کنکورد در عرصه تجاری پیشی بگیرد. هرچند پیش از بازنشستگی زودهنگام این هواپیما، توپولوف تو - ۱۴۴ تنها موفق به ثبت ۱۶ پرواز تجاری شد.

توپولوف تو - ۱۴۴ با سرعت ۲۴۳۰ کیلومتر بر ساعت سریع ترین هواپیمای مسافربری تاریخ شناخته می شود.



جلال آل احمد، نویسنده، منتقد و نظریه پرداز سیاسی-اجتماعی، از روشنفکران بزرگ در حیات اجتماعی معاصر ایران محسوب می شود. او علاوه بر فعالیت در عرصه ادبی، در فضای سیاسی ایران نیز حضور داشت. جلال آل احمد متفکری بود که در طول زندگی خود تحولات عقیدتی، سیاسی و فکری بسیاری را پشت سر گذاشت و در دهه ۴۰ خورشیدی به اوج شهرت خود رسید. از دیدگاه پژوهشگران ادبی، جلال آل احمد جزو نویسندگان جریان ساز در ادبیات معاصر بود که از طریق ایجاد بحث های پردامنه بین نویسندگان معاصر، سبکی جدید در نثر فارسی ایجاد کرد. سبک ادبی و دیدگاه های این نویسنده مشهور که بخشی از آن ها در «یادنامه آل احمد» آمده است، موافقان و منتقدان بسیاری داشت. حدود ۵۰ اثر ادبی از جلال آل احمد به جای مانده است که «غربزدگی»، «مدیر مدرسه» و «خسی در میقات» از مهم ترین و معروف ترین آن ها محسوب می شوند. مهم ترین و بحث برانگیزترین تالیف او کتاب «غربزدگی» است که منتقدان بسیاری در بین روشنفکران دارد.

جلال آل احمد دوره دبستان را در تهران به پایان رساند. پدرش از او خواست تحصیل را رها کند و مشغول کار در بازار شود؛ از این رو، به مشاغلی چون سیم‌کشی، چرم‌فروشی و تعمیر ساعت مشغول شد؛ اما علاقه او به تحصیل سبب شد دور از چشم پدر در دوره شبانه دبیرستان دارالفنون نیز ثبت‌نام کند تا ادامه تحصیل دهد.



جلال آل احمد دوره دانش‌سرای عالی در رشته ادبیات را در سال ۱۳۲۵ به پایان رساند و به تدریس در مدارس تهران مشغول شد. او بعدها تحصیلات خود را در همین رشته تا مقطع دکتری ادامه داد؛ اما در آن مقطع از تحصیل انصراف داد و نتوانست مدرک دکتری خود را دریافت کند. بعد از آن در کنار معلمی، به تدریس در گروه ادبیات دانش‌سرای عالی، «دانشکده علوم تربیتی و هنرهای عالی نارمک» و «موسسه تحقیقات اجتماعی» که زیرمجموعه دانشکده ادبیات تهران محسوب می‌شد نیز مشغول شد.

جلال آل احمد علاوه بر تألیف داستان و سفرنامه، با مجلات مختلف نیز همکاری می‌کرد و برای آن‌ها مقالات سیاسی-اجتماعی می‌نوشت، در فاصله سال‌های ۱۳۳۶ تا ۱۳۳۹ هجری شمسی با مجله «علم و زندگی» همکاری داشت، همچنین در سال ۱۳۴۱ سرپرستی نشریه «کیهان ماه» را به عهده گرفت و دو شماره از آن را چاپ کرد.

جلال آل احمد در سن ۲۷ سالگی با سیمین دانشور آشنا شد. به روایت اطرافیان سیمین دانشور، جلال و سیمین اولین بار در اتوبوسی که به تهران می‌رفت، همسفر شدند. آن‌ها در این سفر از نوشته‌ها و آثار خود با هم سخن گفتند، با آثار یکدیگر آشنا شدند و دو سال بعد در سال ۱۳۲۹ با هم ازدواج کردند. این دو نفر، معروف‌ترین زوج در تاریخ ادبیات ایران محسوب می‌شوند که ادبیات و ذوق نویسندگی آن‌ها را کنار هم نشانده‌اند. جلال آل احمد سال‌های پایانی عمر خود را در اسالم، واقع در استان گیلان گذراند تا این که در شهریور ۱۳۴۸ در سن ۴۵ سالگی دیده از جهان فروبست.

انواع ال‌های واپما



**بال مخروطی
(Tapered Wing)**

بال مخروطی با اصلاح بال مستطیلی طراحی شد. در حالی که به اندازه بال بیضوی استاندارد کارآمد نیست، اما سازهی بین کارایی و قابلیت ساخت ارائه می‌دهد. موستانگ P-۵۱ که توسط USAAF برای مبارزه با Luftwaffe استفاده شد از بال مخروطی استفاده کرد.



**بال بیضوی
(Elliptical Wing)**

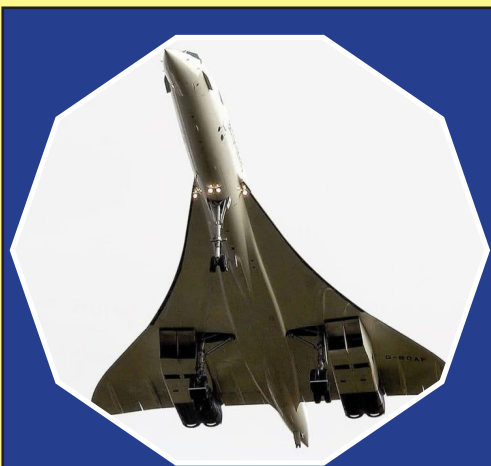
بال بیضوی از نظر آیرودینامیکی بسیار کارآمد است. یکی از معروف‌ترین هواپیماهایی که در آن از بال بیضوی استفاده شده است، Spitfire است که در طول نبرد بریتانیا بر آسمان حکومت می‌کرد.



**بال مستطیلی
(Rectangular Wing)**

بال مستطیلی، غیر مخروطی و مستقیم است که بیش‌تر در هواپیماهای کوچک مانند Piper PA ۳۸ استفاده می‌شود. یکی از معایب اصلی بال مستطیلی این است که از نظر آیرودینامیکی کارآمد نیست.

Types of Aircraft Wings



**بال سنبل
(Ogive Wing)**

طرح بال سنبل در هواپیماهای بسیار سریع مانند هواپیمای بازنشسته

Aerospatiale-BAC Concorde

استفاده می‌شود. شکل پیچیده ریاضی این بال هواپیما برای به حداقل رساندن پسا در سرعت‌های مافوق صوت به‌دست آمده است. عیب اصلی این نوع بال‌های هواپیما این است که بسیار پیچیده بوده و ساخت آن‌ها دشوار است.



**بال ذوزنقه‌ای
(Trapezoidal Wing)**

طراحی بال ذوزنقه‌ای عملکرد فوق‌العاده‌ای در پرواز ارائه می‌دهد. این پیکربندی پروازهای مافوق صوت بسیار کارآمد است و ویژگی‌های رادارگریز خوبی دارد. تنها مشکل این است که بارگذاری بال زیاد است که منجر به کاهش قدرت مانور می‌شود. بال ذوزنقه‌ای در جت معروف F-۲۲ Raptor استفاده می‌شود.



**بال دلتایی
(Delta Wing)**

این بال با نسبت ابعاد پایین در هواپیماهای مافوق صوت استفاده می‌شود. مزیت اصلی بال دلتا این است که در همه هواپیماهای مافوق صوت و فراصوت کارآمد است. بال دلتا نه تنها تجربه پرواز کارآمد را ارائه می‌دهد، بلکه از نظر ساختاری نیز قوی است و حجم زیادی را برای ذخیره سوخت فراهم می‌کند. یکی از معروف‌ترین آن‌ها میگ ۲۱ روسی است.

Types of Aircraft Wings



بال جارویی متغیر
(Variable Sweep Wings)

بال‌های متغیر، بیشتر برای سرعت‌های بالا (مانند مافوق صوت و فراصوت) مناسب هستند. پیچیدگی مکانیکی، مشکل اصلی این بال هواپیما است.

General Dynamics F-۱۱ Aardvark

اولین هواپیمایی است که از بال‌های متغیر استفاده کرد.



بال جلو گرد
(Forward Wing)

سوخو Su-۴۷ Berkut یکی از معدود هواپیماهایی است که از این بال استفاده می‌کند.



بال عقب گرد
(Back Wing)

اکثر هواپیماهای تجاری پرسرعت مانند بوئینگ ۷۸۷ دریم‌لاینر از بال‌های عقب جارو شده استفاده می‌کنند.

کم‌خونی و فقر آهن

دکتر آ. عبدالحسینی

سلامت بانوان و مادران، هم‌تراز سلامت خانواده است. طبق گزارش سازمان جهانی بهداشت، بیش از ۸ میلیون از بانوان ایرانی در سنین باروری (۱۵ تا ۴۹ سالگی) دچار کم‌خونی هستند که بالغ بر نیمی از آن ناشی از کمبود آهن می‌باشد. از این رو متخصصان، مصرف مکمل‌های آهن، فولات و انواع ویتامین‌ها را قبل از بارداری، حین بارداری و پس از آن به شدت توصیه می‌کنند.



عامل مهم دیگر در کم‌خونی، فقر فولات است. یک سوم از مادران باردار، دچار کمبود فولات هستند و با ذخایر ناکافی آهن، باردار می‌شوند. این کمبودها می‌تواند آسیب‌های جنینی غیر قابل جبرانی را به همراه داشته باشند. در برخی نقاط ایران، شیوع کمبود فولات تا حدود ۶ برابر آمار جهانی تخمین زده شده است.

شیوه‌های زندگی در دنیای مدرن امروز باعث شده است انسان‌ها از بدو تولد تا کهنسالی، همواره نیاز به حفظ سلامتی خود داشته باشند. به‌طور مثال، فقر آهن در کودکان بسیار پر اهمیت است.

از جمله عوارض کم‌خونی در کودکان می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:



کاهش هوش

خواب نامناسب

کاهش عملکرد سیستم ایمنی

کاهش توانایی یادگیری

تاخیر در رشد

برای جلوگیری از بروز فقر آهن، مصرف قطره آهن از ۶ تا ۲۴ ماهگی برای تمام کودکان ضروری است و توجه به این موضوع، تاثیر بسزایی در رشد نسل آینده هوشمند ایرانی دارد.

عوامل زیر می‌توانند باعث ایجاد فقر آهن در کودکان گردد:



تولد پیش از موعد یا با وزن کم

تغذیه با شیر گاو یا شیر بز قبل از سن یک سالگی

عدم مصرف مکمل آهن

عدم استفاده از غذاهای کمکی بعد از ۶ ماهگی

عدم مصرف شیرخشک غنی شده با آهن

ابتلا به بعضی از اختلالات مانند بیماری‌های مزمن یا محدودیت‌های غذایی

آلودگی محیط با سرب

عدم مصرف کافی غذاهای حاوی آهن

افزایش وزن ناگهانی یا چاقی

شروع عادت ماهیانه در سنین پایین در دختران





علائم و نشانه‌های کم‌خونی و فقر آهن شامل موارد زیر است:

- ❖ پوست رنگ پریده
- ❖ خستگی
- ❖ دست و پای سرد
- ❖ کندی در رشد و نمو
- ❖ کم‌اشتهایی
- ❖ تنفس و ریتم غیر طبیعی
- ❖ مشکلات رفتاری
- ❖ عفونت‌های مکرر
- ❖ ولع غیر طبیعی برای خوردن موادی مثل خاک و یخ

علامت معرف کال ساین هواپیما

غ. فتاح

تعریف

علامت معرف هواپیما مجموعه‌ای از حروف الفبایی-عددی است که جهت شناسایی هواپیما در ارتباطات هوایی-زمینی استفاده می‌شود (برگرفته از واژه‌نامه اصطلاحات EUROCONTROL EATM).



تشریح

قوانین حاکم بر استفاده از علائم معرف هواپیما در انکس ۱۰ ایکائو مطرح شده‌اند: امکان مواجهه با سه نوع متفاوت از علائم معرف هواپیما یا کال ساین وجود دارد:

🚀 **نوع الف)** حروف متناظر با علامت ثبت هواپیما می‌باشند. (برای مثال ABCDE). نام سازنده یا مدل هواپیما نیز به‌عنوان پیشوند استفاده می‌شود (برای مثال Airbus ABCDE).

 **نوع ب)** شاخص رادیوتلفنی نماینده به کارگیرنده هواپیما که به دنبال آن چهار حرف آخر علامت ثبت هواپیما آورده می شود (برای مثال Rushair ABCDE).

 **نوع ج)** شاخص رادیوتلفنی نماینده به کارگیرنده هواپیما که به دنبال آن شماره پرواز آورده می شود (برای مثال Rushair ۱۲۳۴)

شماره پرواز می تواند یک شماره عمومی مربوط به صدور بلیت و جابجایی هواپیما بوده و یا ممکن است رشته ای از حروف الفبایی-عددی منحصر به فرد جایگزین آن باشد.

همچنین، شاخص رادیو تلفنی نماینده به کارگیرنده هواپیما در خطوط هوایی، شاخص یا نشان گر شرکتی است که پرواز آن در حال انجام است که می تواند به کارگیرنده یا اپراتور هواپیما نباشد.

علامت معرف کامل باید در هنگام برقراری ارتباط مورد استفاده قرار گیرد. پس از این که ارتباط مناسب و مطلوب برقرار گردید، از علائم معرف اختصاری می توان استفاده نمود، مشروط بر این که احتمال بروز هیچ گونه سردرگمی وجود نداشته باشد؛ اگرچه، هواپیما باید علامت معرف کامل خود را استفاده نماید تا زمانی که علامت معرف اختصاری توسط ایستگاه زمینی استفاده گردد.

علائم معرف را به شرح زیر می توان خلاصه نمود:

 **نوع (الف).** اولین حرف علامت ثبت و حداقل دو حرف آخر علامت معرف کامل (نام تولیدکننده یا مدل هواپیما می تواند به جای اولین حرف استفاده گردد).

 **نوع (ب).** شاخص رادیوتلفنی یا تماسی نماینده به کارگیرنده هواپیما که پس از آن حداقل دو حرف علامت معرف آورده شود.

 **نوع (ج).** شکل بدون اختصار.

اغلب علائم معرف به نوع (ج) که در آن هیچ‌گونه اختصاری وجود ندارد، تعلق دارند. بنابراین، حروف اختصاری از قبیل "۱۲۳۴" یا "Rushair ۳۴" مجاز به استفاده نیستند. همچنین هواپیما مجاز به تغییر علامت معرف خود در حین پرواز نبوده به جز به شکل موقت و براساس دستورالعمل صادره از واحد کنترل ترافیک هوایی مادامی که در جهت حفظ ایمنی باشد.

جهت حفظ هرگونه سردرگمی احتمالی، هنگام صدور مجوز (ATC Clearances) و بازخوانی این مجوزات، کنترلرها و خلبانان همواره باید علامت معرف هواپیمایی که مجوز برای آن استفاده می‌شود را بیان نمایند.

الزامات اضافی

برخی از کشورها الزامات اضافه‌ای را در رابطه با علامت معرف وضع می‌کنند. برای نمونه، FAA (فدراسیون هوانوردی ایالات متحده) الزام می‌دارد که معیارهای ذیل در صورتی که لازم باشد تا علامت معرف در سیستم (NAS) National Airspace System (سیستم فضای هوایی ملی) کسب مجوز نماید، باید برقرار باشند:

- ترکیب شاخص علامت معرف و شماره پرواز نباید از ۷ حرف الفبایی-عددی فراتر رود.

- جهت جلوگیری از سردرگمی بین علائم معرف یکسان یا مشابه، بلافاصله پس از حروف شاخص علامت معرف باید اعداد شماره پرواز به ترتیب آورده شوند.
- افزودن هیچ‌گونه حروف الفبایی اضافی پس از شاخص علامت معرف مجاز نیست (به جز برای بند زیر).

- برای مقاصد پروازی و عملیاتی، به‌کارگیرنده یا اپراتورهای هواپیما زمان‌بندی‌شده (Scheduled) براساس پارت ۱۲۱ و پارت ۱۳۵ می‌توانند از یک حرف به‌عنوان حرف نهایی شناسایی وسیله پرنده مادامی که قبل از آن یک عدد آمده باشد، استفاده نمایند.

کلاس‌های پروازی

انواع کلاس پروازی

با توجه به قوانین سازمان حمل و نقل بین‌المللی هوایی (یاتا)، صندلی‌های هواپیما دارای رده‌بندی (کلاس‌بندی)

پروازی مختلفی است. برای قیمت بلیت هواپیما هفت کلاس پروازی می‌شود و توصیف کننده ارزان‌ترین رده قیمتی، اکونومی (اقتصادی)، کلاس مخصوص تجار و فرست کلاس (گران‌ترین) است.

SEAT MAP

>Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed euismod lacus ut velit tellus malesuada velit.

A B

A B C

C D

D E F

Business
class

Economy
class

Space

>Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Sed euismod lacus ut velit tellus malesuada velit.

درجه یک: فرست کلاس (First Class یا F)

فرست کلاس، گران‌ترین صندلی‌های یک پرواز را دارد. صندلی فرست کلاس تک نفره، مبله، اتاقک مانند و خصوصی است. امکانات رفاهی فرست کلاس متفاوت است و شامل تلویزیون خصوصی با ریموت کنترل، لپ‌تاپ، سرویس اینترنت ماهواره‌ای، صندلی‌های اتوماتیک با قابلیت تنظیم زیر پا، پشت و پشتی سر به حالت یک بالش انعطاف‌پذیر و سرویس بهداشتی جداگانه است.

در این کلاس پروازی، غذای گرم سرو می‌شود و انتخاب نوع غذا با مسافر و از روی منوی غذایی است. هنگام سوار شدن مسافران فرست کلاس جزو آخرین مسافران هستند و انتقال آن‌ها تا هواپیما به صورت جداگانه از سایر مسافرین انجام می‌شود. در ترمینال فرودگاه نیز کانتر پذیرش آن‌ها کانتری مجزا است و

برای دریافت کارت پرواز، اولویت دارند. مسافران فرست کلاس، نخستین مسافرانی هستند که هنگام پیاده شدن از هواپیما خارج می‌شوند. بیش‌تر مشتریان فرست کلاس، مسافران VIP و سرمایه‌داران بزرگ هستند. طبق سایت معتبر اسکای ترکس، بهترین کابین‌های فرست کلاس دنیا به ترتیب به ایرلاین‌های الاتحاد، امارات، ایرفرانس، سنگاپور ایرلاینز اختصاص داشت.



✈️ درجه تجاری: کلاس تجاری (Business Class یا C)

کلاس تجاری دومین کلاس تجار است که بعد از فرست کلاس قرار گرفته است. صندلی این کلاس پروازی در دو ردیف جدا هستند و به‌طور معمول، در جلوی کلاس اکونومی و با فاصله بیش‌تری از هم قرار دارند. صندلی‌های بیزنس کلاس مبله هستند و اگرچه نسبت به فرست کلاس از درجه پایین‌تری برخوردار هستند ولی راحت و اتوماتیک و جادار هستند. امکانات کنترل صوتی و تصویری در کابین این کلاس‌ها به‌صورت همگانی وجود دارد.

در کلاس تجاری، سرو غذاهای گرم و دارای کترینگ متفاوت و کامل است، اما در درجه‌ای پایین‌تر از فرست کلاس است. در کلاس تجاری، مهماندارها رسیدگی بیش‌تری دارند و کلاس کابین از سایر مسافرین مجزا است. قیمت بلیت بیزنس کلاس نسبت به فرست کلاس، پایین‌تر اما نسبت به اکونومی بالاتر است.

لازم به ذکر است که ایرلاین‌های سنگاپور ایرلاینز، قطر ایرویز، اتحاد ایرویز و ژاپن ایرویز، به‌ترتیب بهترین کابین‌های کلاس تجاری را دارا بودند.



✈️ **درجه اقتصادی: کلاس اکونومی (Economy Class یا Y)**

کلاس پروازی اکونومی، آخرین کلاس پروازی است و مشتریان آن مسافران عادی هستند. این کلاسی اکونومی در یک پرواز بیش تر صندلی ها را به خود اختصاص می دهد. قیمت بلیت آن پایین ترین نرخ بلیت هواپیما را دارد و صندلی های کلاس اقتصادی در ردیف های کنار هم قرار دارند. امکاناتی که برای مسافران این نوع پرواز در نظر گرفته می شود، معمولاً از تعداد محدودی روزنامه، مجله تبلیغاتی و کارت راهنمای پرواز فراتر نمی رود.

آسیانا ایرلاینز، ژاپن ایرلاینز، کرین ایرلاینز و سنگاپور ایرلاینز، به ترتیب به عنوان بهترین ایرلاین های موجود در کلاس اکونومی شناخته شدند.



معرفی چند نمونه از انواع هواپیماهای مسافربری بوئینگ

بوئینگ ۷۲۷

بوئینگ ۷۲۷ از بهترین هواپیماهای مسافربری در جهان برای پروازهای کوتاه است که اندازه آن متوسط و جزو هواپیماهای باریک بدنه است و اکثراً برای پروازهای داخلی توسط کشورهای خریدار استفاده شد. ساخت این هواپیمای بوئینگ از اوایل دهه ۶۰ میلادی تا سال ۱۹۸۴ طول کشید. ظرفیت این مدل هواپیما ۱۴۹ تا ۱۸۹ مسافر است و می‌توانست بدون وقفه ۵۰۰۰ کیلومتر را طی کند.

بوئینگ ۷۳۷

بوئینگ ۷۳۷ از بهترین هواپیماهای مسافربری در جهان برای مسافت‌های متوسط است که طرفداران بسیار زیادی دارد و نخستین پروازش در سال ۱۹۶۷ انجام گرفته است. این نوع هواپیما دارای دو موتور توربوپن است. طول هواپیمای بوئینگ ۷۳۷، ۳۶.۵ متر و ظرفیت مسافران‌ش از ۱۴۹ تا ۱۸۹ نفر است.

بوئینگ NG۷۳۷

از انواع هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۳۷ می‌توان به بوئینگ NG ۷۳۷ اشاره کرد که جزو بهترین تایپ‌های آن شناسایی شد. در واقع نسل تازه و سومین نسل بوئینگ‌های ۷۳۷ در چهار اندازه با نام NG ۷۳۷ است که در مدل‌های ۶۰۰، ۷۰۰، ۸۰۰ و ۹۰۰ هستند. ظرفیت این مدل هواپیما، ۱۱۰ تا ۱۲۰ مسافر است و طول آن بین ۳۱ تا ۴۲ متر و سرعت آن ۸۲۸ تا ۸۳۴ کیلو متر بر ساعت می‌رسد.

نمونه‌ای از فوکرها

فوکر ۱۰۰

هوایمای فوکر ۱۰۰ به علت داشتن قیمت مناسب طرفداران زیادی پیدا کرده و یکی از بهترین هوایماهای مسافربری در جهان و در دوره خود شناخته شده است. ایران‌ایر و هوایمایی استرالیا از این هوایما برای



پروازهای داخلی خود استفاده می‌کردند. ظرفیت هوایمای فوکر ۱۰۰، ۱۰۰ نفر بوده و طول این هوایما ۳۵.۵۳ متر و سرعت آن ۸۴۵ کیلو متر بر ساعت می‌باشد.

مک داندل داگلاس

از شرکت‌های هوا فضایی آمریکا می‌توان مک داندل داگلاس را مثال بزنیم که اصلی‌ترین شرکت تولیدات نظامی است. حال به بیان مهم‌ترین انواع هوایماهای مسافربری غیر نظامی مک داندل داگلاس می‌پردازیم که در دو دهه آخر هزاره دوم تولید و به بازار عرضه گردید.



نمونه‌هایی از مک داندل داگلاس

MD ۸۰

هوایمای ام دی ۸۰ هوایمای باریک بدنه‌ای است که جزو بهترین هوایماهای مسافربری در جهان شناخته شده است و اولین بار در ایرلاین سوئیس‌ایر به پرواز درآمد. تا پایان سال تولید، ۱۱۹۱ فروند از این هوایمای دو موتوره ساخته شده و به بازار عرضه گردید. ظرفیت این هوایما، ۱۷۰ نفر بوده و سرعتش بین ۸۱۱ تا ۹۲۵ کیلومتر بر ساعت است.

MD۸۲

ام دی ۸۲ هوایمای باریک بدنه‌ای است که ظرفیت مسافران در یک کلاس ۱۷۲ نفر و در دو کلاس ۱۵۵ نفر هست. طول این هوایما ۴۵.۱ متر و بیش‌ترین سرعتش ۸۱۱ کیلو متر در ساعت است.

بازبینی دستورالعمل‌های ایکائو در خصوص دستگاه‌های الکترونیکی دارای باتری لیتیومی درون جامه‌دان تحویل شده به قسمت بار

ح. تیوای

ایکائو اصلاحیه جدیدی در مورد دستورالعمل‌های بین‌المللی حمل دستگاه‌های الکترونیکی با باتری لیتیومی کوچک و به صورت روشن در جامه‌دان‌های تحویل شده به قسمت بار هواپیما را تصویب و اجرایی کرده است.

بر اساس این الزام قانونی جدید، دستگاه‌هایی با باتری‌های کوچک لیتیومی در جامه‌دان تحویل شده به بار می‌توانند در طول پرواز روشن بمانند، مشروط بر این که میزان لیتیوم آن‌ها کمتر از ۰.۳ گرم باشد یا خروجی باتری لیتیوم یونی آن‌ها کمتر از ۲.۷ وات ساعت باشد.

اما دستگاه‌های دارای باتری لیتیومی که شرایط و محدودیت‌های ذکر شده در بالا را ندارند حتماً می‌بایست خاموش و سپس در جامه‌دان قرار گیرند.

این تصمیم ایکائو بر مبنای اصول و قوانین کمیسیون ناوبری هوایی و قواعد حمل کالاهای خطرناک وضع شده است که بر طبق آن این محدودیت‌ها برای چنین باتری‌ها و سلول‌های لیتیومی کوچک غیرضروری و بی‌مورد هستند.

شایان ذکر است تاکنون چندین مورد آتش‌سوزی در قسمت بار و کابین پروازها به دلیل نقص عملکرد باتری‌های لیتیومی در صنعت هوانوردی گزارش شده است.



در این شماره از نشریه به بخش دیگری از کتاب خرده عادت‌ها می‌پردازیم:

قانون سوم: ساده‌اش کن

به آرامی گام بردارید اما به عقب هرگز یافتن بهترین برنامه برای تغییر می‌تواند به راحتی شما را در خود غرق کند، انقدر برای یافتن بهترین روش تمرکز می‌کنید که نمی‌توانید دست به عمل بزنید. تعیین استراتژی برنامه‌ریزی و یادگیری چیزهای خوبی هستند ولی نتیجه‌بخش نیستند، هر چقدر با مربی بدنسازی حرف بزنید بدنتان فرم نمی‌گیرد، باید ورزش کنید، این عمل کردن است. اگر می‌خواهید در کاری استاد شوید کار خود را با تکرار آغاز کنید نه با کمال‌گرایی. عادت‌هایی مانند بالا پایین کردن گوشی، وقت زیادی از ما می‌دزدد، چون این کار را تقریباً بدون هیچ تلاشی می‌شود انجام داد. ایده‌ی آسان‌سازی به معنای انجام کارهای آسان نیست، بلکه باید برای انجام کارهایی که در بلندمدت به نتیجه می‌رسند آن‌ها را تا حد ممکن آسان کنید. مثلاً ثبت‌نام در باشگاهی که در مسیر محل کار به منزل است می‌تواند عادت باشگاه رفتن را ساده کند.

محیط را برای استفاده در آینده آماده کنید

هنگاهی که فضایی را برای هدف مورد نظر سامان دهی می‌کنید، آن را آماده می‌سازید تا عملکرد بعدی آسان‌تر شود. می‌خواهید ورزش کنید؟ لباس ورزشی و کفش و کیف باشگاه را از قبل مرتب کنید. همچنین می‌توان این اصل را به عکس برای دشوار ساختن رفتارهای بد آماده کرد. برای مثال وقتی بیش از حد تلویزیون تماشا می‌کنید پس از هر بار استفاده آن را از برق بکشید و فقط در صورتی آن را وصل کنید که نام برنامه‌ای که می‌خواهید تماشا کنید را بلند بگویید.

قانون دو دقیقه

وقتی عادت جدیدی را شروع می‌کنید باید انجام آن کم‌تر از دو دقیقه طول بکشد. مثلاً عادت هر شب مطالعه قبل از خواب تبدیل می‌شود به خواندن یک صفحه، یا انجام سی دقیقه یوگا تبدیل می‌شود به بیرون آوردن تشک یوگا. نکته اینجاست که هدف انجام یک کار نیست. هدف مهارت پیدا کردن در عادت حاضر بودن است. در حقیقت، هر عادت پیش از تقویت باید ابتدا ایجاد شود. وقتی عادت را در خود نهادینه کردید قانون دو دقیقه را با تکنیکی که به آن شکل‌دهی عادت می‌گوییم ترکیب کنید تا عادت خود را به سمت هدف نهایی بهبود ببخشید.

قانون چهارم: لذت‌بخش کن

داستان آدامس را در نظر بگیرید. آدامس در سراسر قرن نوزدهم، به صورت تجاری به فروش رسیده بود اما پس از تاسیس شرکت ریگلی به عادت جهانی تبدیل شد. آدامس‌های اولیه یک صمغ بی‌مزه بودند. ریگلی با اضافه کردن طعم‌هایی مثل نعنا و میوه محصول را خوش طعم و جذاب کرد و سپس آدامس را راهی برای داشتن دهانی پاکیزه معرفی کرد و انقلابی در این صنعت ایجاد کرد.

این داستان شاهی از قانون اصلی تغییر رفتار است: چیزی که پاداش دریافت می‌کند، تکرار می‌شود. چیزی که مورد تنبیه واقع می‌شود متوقف می‌شود. این قانون احتمال تکرار شدن رفتاری در نوبت بعد را افزایش می‌دهد و حلقه عادت را تکمیل می‌کند. اما ما به دنبال رضایت آنی هستیم. وقتی کسی می‌داند سیگار کشیدن خطر سرطان ریه را افزایش می‌دهد، چرا سیگار می‌کشد؟ پاسخ: پیامدهای عادت‌های بد با تاخیر هستند، در حالی که پاداش‌ها آنی هستند.

نکته حیاتی در دائمی کردن یک عادت، داشتن احساس موفقیت است، حتی اگر خیلی کوچک باشد. مثلاً ورزش کردن به دلیل ذات ورزش برایتان راحت‌تر می‌شود تا رسیدن به هیکل ورزشیده.

در صورت سر و کار داشتن با عادت‌های اجتناب (عادت‌های بد) تقویت آنی می‌تواند مفید باشد.

یک راه حل به عکس کردن موقعیت است. می‌خواهید اجتناب را مرئی کنید، مثلاً برای خرید کت چرمی باید پس‌انداز کنید، حسابی باز کنید و هر بار که از خیر یک خرید گذشتید پول آن را به حساب بریزید، از خیر لاتهی صبح‌تان گذشتید؟ پنج دلار انتقال بدهید... پاداش آنی اینکه خودتان را به خرید کت چرمی نزدیک‌تر می‌بینید از محروم بودن حس بهتری دارد.

پیگیری عادت و ایجاد اندازه‌گیری‌های بصری، شواهد روشنی از پیشرفت ارائه می‌کنند و این می‌تواند عادت‌تان را لذت بخش کند. عکس قانون چهارم تغییر رفتار این است که غیر لذت بخش کن، اگر عادت بدی دردناک باشد یا رضایت بخش نباشد، احتمالش کمتر است که آن را تکرار کنیم. برای این کار می‌توانید از کسی کمک بگیرید تا بر رفتار شما نظارت کند و جریمه‌ای برای آن عادت بد در نظر بگیرد.



AIRPORT PICTURES DICTIONARY

Airport English word search puzzle worksheet, type the words given in the puzzle



- 1 -
- 2 -
- 3 -
- 4 -
- 5 -
- 6 -
- 7 -
- 8 -
- 9 -
- 10 -
- 11 -
- 12 -
- 13 -
- 14 -
- 15 -
- 16 -
- 17 -
- 18 -
- 19 -
- 20 -



گزارش تصویری از سی و نهمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با موضوع مدیریت ایمنی (SMS) و تدریس مهندس الهی نیا



