



مهرآبادی ها

مجله الکترونیکی فرودگاه بین المللی مهرآباد

شماره یازدهم - خرداد ماه ۱۴۰۱



گفتگوی صمیمانه با مسئول مرکز سلامت روان مهرآباد
چرا اغلب هواپیماها به رنگ سفید رنگ آمیزی می شوند؟
چرا پنجره های هواپیما بیضی شکل هستند؟
ارزیابان نیز خطا می کنند
آیا می دانستید؟



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیرمسئول: ابراهیم مرادی

سردبیر: مونا مرادی

رئیس هیات تحریریه: لیلا بیات

هیات تحریریه: آقایان ثروتی و علیرضاپوری

خانم‌ها: احمدیان - جلالی - فتاح - مهدور - ناصح

همکاران این شماره: فاطمه رحمانی - اعظم طهماسبی - ریحانه طهماسبی

آیدا عبدالحسینی - نرگس غفرانی - مریم مرادی

عکاس: حبیب اله کاری

ویراستار: ناهید مهدور

Instagram & telegram: @mehrabad_airport

مقام معظم رهبری:



چهاردهم خرداد دیگری فرا رسید و فضای عمومی کشور آکنده شد از یاد و خاطره‌ی آن شخصیت عظیم، آن مرد بزرگ، آن رهبر بی‌جایگزین، آن دل‌عطوف، آن اراده‌ی پولادین، آن عزم سرشار از صلابت، آن ایمان عمیق و روشن، آن خردمند حکیم و دوراندیش. ملت ما و کشور ما امروز و تا آینده‌های دور به نگاهبانی از این یاد و خاطره‌ی عزیز احتیاج دارد.

۱۴ خرداد ۱۴۰۰

سخن‌سر سبز

زیبایست از دست‌آورد زحمات مهرآبادی‌ها که همواره در گمنامی، شاهدان سبز تلاش لقب می‌گیرند. خرداد که به نیمه می‌رسد، یادآور فراقی بزرگ و اندوهی از سر عشق بر پیکر ملتی عاشق در هیاهوی متلاطم زندگی نیز هست. تنهایی مردمی که در راه آرمان‌هایشان ایستادند و وداعی سخت و اندوهبار با رهبرشان داشتند.

در ماه ذی‌القعدة نیز هستیم و دهه کرامت... کبوترانه دلم بی‌قرار گنبد توست
ماه ذی‌القعدة، آغازش با ولادت حضرت معصومه(س) و در ادامه، ولادت ولی‌نعمت‌مان حضرت علی‌بن‌موسی‌الرضا(ع)، امام رئوف است. باشد که با توسل به این بزرگواران روزهایی خوش و آینده‌ای سرشار از سلامتی و به روزی پیش رو داشته باشیم.

امیدواریم در پناه ایزد منان فصلی زیبا و پررونق از تابستان ۱۴۰۱ را برای مردم رقم بزنیم و خاطراتی به‌یادماندنی را بر بلندای سترگ دلشان به سبزی برگ‌های تابستانی گره‌بزنیم.

خرداد از راه رسید و همانند ساعتی شماطه‌دار یادآور آن است که تابستانی دیگر از عمرمان فرا خواهد رسید.

خرداد انتهای کوچه بهار است تا سال دیگر که بهاری نو آغاز شود. به قول سهراب سپهری:
شب خرداد به آرامی یک مرثیه از روی سر ثانیه‌ها می‌گذرد

و نسیمی خنک از حاشیه‌ی سبز پتو خواب مرا می‌روبد

تابستان در پیش است و سفرهای داغ تابستانی که در انبوه خاطرات برزخ گونه همه‌گیری بیماری منحوس کرونا، به انزوا رفته بود، بار دیگر شکوه خود را رفته‌رفته باز می‌یابد. خنده‌های کودکان خوشحال و سرمست که فضای ترمینال‌های فرودگاه را برای سفری خوش پُر کرده‌اند، نقاشی



گنجینه ی شعر و ادب پارسی

(ن-مهدور)

سخن و سکوت به جا

اگرچه پیش خردمند خامشی ادب است
به وقت مصلحت آن به که در سخن کوشی
دو چیز طیره ی عقل است دم فرو بستن
به وقت گفتن و گفتن به وقت خاموشی
انسان باید در هر امری، از افراط
و تفریط پرهیز کند. بعضی افراد،
بدون در نظر گرفتن زمینه ها و
شرایط موجود، سخن می گویند و
یا سکوت می کنند. هرگاه سخن
گفتن انسان، خواری و ذلت در دنیا
و آخرت او را در پی داشته باشد و
به فتنه و فساد بینجامد، لازم است
سکوت کند و زبان را به غل و زنجیر
بکشد. امیرمؤمنان علی علیه السلام
چه زیبا می فرماید: «هیچ چیزی
بیشتر از زبان، استحقاق ندارد که
به حبس ابد محکوم شود»؛ یعنی اگر
بناست که زبان مرتکب گناه شود،

همان بهتر که همیشه در بند باشد.
همچنین امام در «خطبه همام»، در
بیان اوصاف مؤمنان و پارسایان می
فرماید: مؤمن، کسی است که جز در
راه صواب خود و جامعه سخن نگوید
و از آنچه صلاح نیست، لب فروبندد.
در مقابل، آنگاه که سکوت، سبب
فساد و تباهی، غلبه ی فرهنگ کفر
و تسلط شیاطین بر مردم می شود،
آدمی باید با زبانش، از حقوق فردی
و اجتماعی و باورها و ارزش های
خویش و دیگران دفاع کند، چنان که
پیامبر اکرم صلی الله می فرماید:
هرگاه بدعت در امت من ظاهر شود،
دانشمند باید دانش خویش را اظهار
کند و مفسد و معایب را آشکار سازد
و با بیان و قلم خویش، فساد آنان را
از جامعه دفع کند و اگر چنین نکند،
لعنت خدا بر اوست.



گفت‌وگویی صمیمانه با مسئول مرکز سلامت روان مهرآباد

با توجه به نیاز روزافزون جوامع به سلامت افراد جامعه و مؤلفه‌های آن (جسمی، روانی، اجتماعی و معنوی) اهمیت بیش‌از پیش این مهم در محیط‌های کار و اثرات آن بر سلامت سرمایه انسانی بهر موری پرسنلی و سازمانی انکارناپذیر می‌نماید. لذا به همین خاطر پس از ایجاد مرکز سلامت و سلامت روان شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران با تاکید ویژه عضو محترم هیئت مدیره و مدیرکل فرودگاه بین‌المللی مهرآباد مرکز سلامت روان این اداره کل نیز پایه‌گذاری و شروع به کار کرد. از این رو به سراغ نماینده این مرکز جناب آقای قاسمی رفته ایم تا با ایشان گفت‌وگویی داشته باشیم.

ضمن تشکر از شما، فعالیت‌هایی را که میتوان در این حوزه عنوان کرد، بفرمایید. از جمله فعالیت‌های این مرکز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

مرتبط با بهداشت و سلامت روان کارکنان فرودگاه. ۵- برگزاری کارگاه‌های آموزشی تخصصی در حوزه سلامت روان. ۶- تشکیل کمیته‌های تخصصی سلامت روان در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد. ۷- برنامه‌ریزی جهت انجام حمایت‌های پزشکی روانی اجتماعی ویژه کارکنان در مواقع بحرانی. ۸- برنامه‌ریزی ارائه خدمات مشاوره‌ای و روان‌شناختی به کارکنان فرودگاه بین‌المللی مهرآباد. ۹- تسهیل و

۱- همکاری در راستای تدوین و بازنگری برنامه‌ای حوزه سلامت روان. ۲- نظارت بر انجام امور مرتبط با سلامت روان در مجموعه‌های فرودگاه مهرآباد. ۳- بررسی و شناسایی نقاط قوت و ضعف و تهدیدهای اداری و شغلی که در حوزه سلامت روان و ارائه راهکار و پیشنهادات. ۴- همکاری در راستای توسعه و ارتقای سیاست‌ها و برنامه‌های

ایران.ج- همکاری با شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران جهت اجرایی نمودن سیاستها و برنامه های فوق در سطح کلی شرکت توسط مرکز سلامت روان و طرح تاسیس شرکت که متاسفانه معوق است موضوع راکد مانده است و امید است با دستور مدیرعامل محترم و رئیس هیئت مدیره جدید شرکت مراتب مجدد پیگیری و پایه گذاری گردد.

به عنوان سخن پایانی ، اگر نکتهای برای خوانندگان نشریه دار بدفرومایید.

با توجه به وجود فشارهای جسمی، روانی و اجتماعی ناشی از زندگی کنونی بشر و تحولات تکنولوژیک و اجتماعی جوامع مختلف، وجود ساختار و مراکزی که خدمات بهبود سلامت (اعم از جسمی یا روان شناختی) را در محیطهای کار ارائه می دهند را ضروری مینماید و امیدوارم با حمایت مدیران ارشد وجود چنین مراکزی در صنعت هوانوردی کشور خصوصاً شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران بیش از پیش تقویت گردد. تشکر از وقتی که برای خوانندگان نشریه مهرآبادی ها قرار دادید؛ آرزومند صحت و موفقیت برای شما و همکاران عزیزمان در این واحد هستیم.

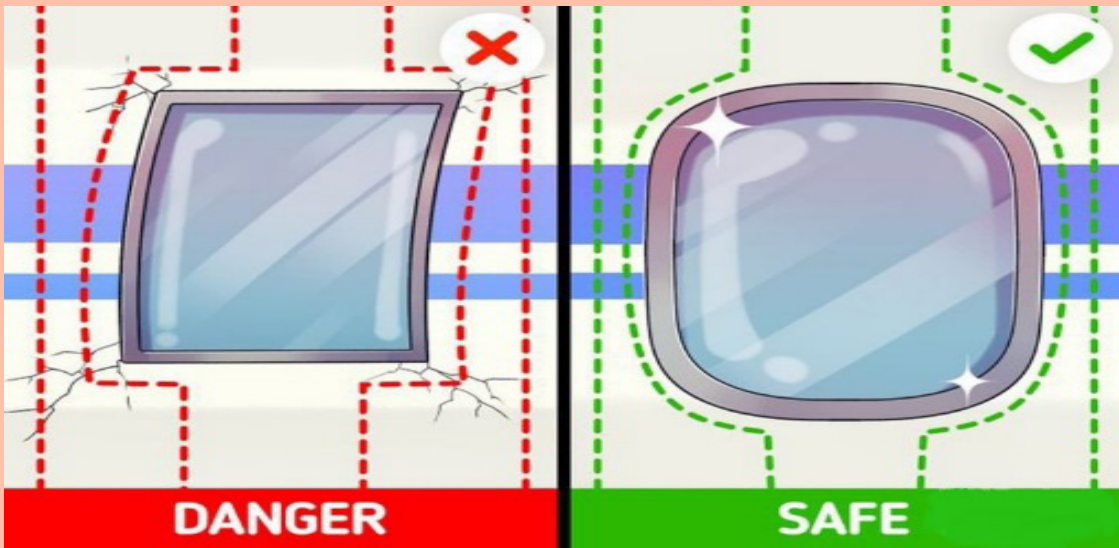
تسریع در انتقال اطلاع رسانی برنامه ای مرتبط با سلامت روان در فرودگاه بین المللی مهرآباد. ۱۰- انجام مصاحبه ای روان شناختی انتخاب و گزینش مدیران ترمینال فرودگاه بین المللی مهرآباد. ۱۱- انجام مصاحبه تغییر وضعیت کارکنان حجمی فرودگاه بین المللی مهرآباد.

جهت اطلاع خوانندگان بفرومایید چه کارگاههای تخصصی ای تاکنون در این زمینه تشکیل شده است؟

الف- کارگاه مدیریت هیجان و خشم ویژه مدیران و پرسنل.ب- کارگاه مدیریت هیجان و خشم ویژه مدیران ترمینال.پ- کارگاه مدیریت استرس ویژه مدیران.ت- کارگاه مدیریت استرس ویژه پرسنل.ث- کارگاه مدیریت استرس ویژه پرسنل شرکت کننده در دوره هوانوردی عمومی.ج- کارگاه خود مراقبتی ویژه پرسنل فرودگاه مهرآباد با حضور دکتر حاتمی رییس محترم سازمان نظام مشاوره و روان شناسی جمهوری اسلامی ایران.چ- اطلاع رسانی و هماهنگی جهت شرکت پرسنل فرودگاه بین المللی مهرآباد در ۲۲ کارگاه آنلاین برگزار شده در حوزه سلامت روان توسط مرکز سلامت روان شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی

چرا پنجره‌های هواپیما بیضی شکل هستند؟

م-احمدیان



مهندسی برای حفظ جان مسافران هستند. دلایل مهمی برای استفاده از این نوع پنجره‌ها وجود دارد. در واقع شکل پنجره می‌تواند تا حد سقوط هواپیما و مرگ و زندگی تفاوت ایجاد کند.

اگر به هواپیماها دقت کرده باشید، حتما دیده‌اید که پنجره‌های همه آن‌ها به صورت بیضی ساخته می‌شوند. ولی این پنجره‌های بیضی‌شکل یک انتخاب ساده و نه‌چندان مهم طراحی نیستند، بلکه یک تدبیر

در میانه قرن بیستم، شرکت های هواپیمایی تجاری شروع به پرواز هواپیماهای خود در ارتفاع بالاتری کردند. این طرح در نهایت از نظر صرفه جویی در هزینه ها بسیار خوب بود. زیرا کاهش چگالی هوا به معنی کاهش نیروی پسا (Drag Force) روی هواپیما است و این کاهش درگ نیز به مصرف سوخت کمتری منجر می شود. همچنین، پرواز هواپیما در ارتفاع بالاتر به معنی حرکت نرم تر آن نیز است. نیروی پسا یا Drag همان نیروی مقاومت هوا یا نیروی اصطکاک میان بدنه هواپیما با ملکول های موجود در هوا است که در جهت خلاف نیروی پیشران ایجاد می شود.

به منظور ایجاد شرایط مناسب برای پرواز هواپیماها در ارتفاعات بالاتر، شرکت های هواپیمایی تصمیم گرفتند که تغییراتی را در طراحی آن ها ایجاد کنند. ابتدا فضای داخل کابین هواپیما باید به گونه ای تنظیم فشار می شد تا مسافران بتوانند به خوبی تنفس کنند. پس از آن، هواپیما باید به شکل استوانه ای می شد تا توانایی تحمل فشار داخلی به تازگی افزایش یافته را داشته باشد. این کارها باعث می شد تا یک هواپیمای

عالی داشته باشید. در دهه ۵۰ میلادی، سه هواپیما سقوط کردند و بدنه آن ها تکه تکه شد! دلیل این اتفاق آن بود که مهندسان از یک نقص طراحی بسیار مهم چشم پوشی کرده و به آن اهمیتی نداده بودند. خطای آن ها استفاده از پنجره های مربعی بود. پنجره های مربعی برای هواپیماهایی که در ارتفاع بالا پرواز می کنند، مشکل ساز هستند. دلیل آن، وجود اختلاف اندکی بین فشار جو و فشار کابین است. این اختلاف باعث می شود که کابین کم کم منبسط شود و این انبساط فشار و تنش را روی ماده ایجاد می کند. پنجره های مربعی چهار ضلعی و گوشه دار هستند. حداکثر تنش ایجاد شده نیز در گوشه های تیز یک پنجره مربعی رخ می دهد. هنگامی که تنش ها به میزان بسیار زیادی می رسند، هواپیما دچار شکاف شده و فاجعه رخ می دهد. اما در صورت استفاده از پنجره های بیضی شکل، تنش و فشار بسیار یکنواخت تر و نرم تر در محیط پنجره توزیع شده و هواپیما را از ویرانی احتمالی ناشی از تجمع تنش در امان نگاه می دارد.

منبع: aerocorner

توسعه فرهنگ خدمت رسانی به مشتری (AIC)

ن-غفرانی، ف-رحمانی

ادامه مطلب شماره قبل

نیاز و یا انتظار مشتری از فرودگاه چیست؟

- ایمنی و امنیت
- بهداشت محیطی، بخصوص سرویس های بهداشتی
- قابل اعتماد بودن، بدون دردسر بودن
- امتیازات عالی
- ارزش پول
- امکانات مدرن
- فناوری های روز
- محیط سرگرم کننده و لذت بخش
- به روز رسانی نوآوری ها
- دسترسی آزاد
- منحصر به فرد بودن فرودگاه و حس خوب از مکان فرودگاه
- نشانه گذاری های خوب و راهیابی راحت
- بهره وری عملیاتی
- صف های کوتاه
- رفتار دوستانه، محترمانه، مهمان نوازی ،
- نگرش مثبت به مشتری و استقبال خوب
- سرویس های عالی خدماتی
- وای فای، اینترنت
- شبکه های اجتماعی
- کلیه اطلاعات مورد نیاز که مشتری بتواند سفر خود را کنترل نماید.
- بهترین رویکرد فرودگاهی برای ارائه خدمات عالی عبارتند از:
- داشتن استراتژی برای کل فرودگاه، متعهد



بودن به چشم انداز و تعهدات خود

■ تجربه مهمان بودن در سراسر فرودگاه

■ داشتن استانداردهای فرودگاهی مطابق با

دیدگاه مشتری محوری و تعهدات

■ مشارکت و همراهی جامعه فرودگاهی

■ روی اصول اولیه تمرکز کردن

■ تمیزی و رفتار دوستانه

■ مدرن سازی امکانات، تعویض و یا

نوسازی صندلی ها

■ ارتباط برقرار کردن با مشتری

■ تمرکز بر شنیدن صدای مشتری یا همان

توجه به درخواست ها و یا نیازهای مشتری

■ مدیریت عملکرد در فرودگاه

■ تجربه را از دیدگاه مشتری طراحی کردن

■ مشارکت کارکنان و توانمند سازی آنان

■ بهینه سازی عملیات خدمات مشتری

■ ایجاد محیطی عالی و حس خوب از محیط

فرودگاهی

■ استفاده از تکنولوژی های روز

■ نوآوری مداوم

■ بهبود مستمر

آینده فرودگاه ها

مسافران بعد از کووید ۱۹ با فن آوری های

جدید سفر خواهند کرد.

NEXTT : یک برنامه ابتکاری مشترک بین

ACI و IATA است و همه چیز در مورد ایجاد

یک چشم انداز مشترک برای حمل و نقل

هوایی و فناوری های آینده در مورد سفر کامل

از خانه تا مقصد است و نیز به بررسی عناصری

می پردازد که احتمالاً طی ۲۰ سال آینده این

اتفاق ها خواهد افتاد. NEXTT تمرکز بر روی ۳

مفهوم نوظهور در قبل و بعد از کووید ۱۹ دارد:

۱. پیشرفت فعالیت های خارج از فرودگاه

■ پردازش از راه دور

■ بار و حمل بار drop off

■ غربالگری سلامت

۲. پردازش پیشرفته

■ شناسایی دیجیتال

■ برچسب بار الکترونیکی

■ شناسایی بار بصورت الکترونیکی

۳. تصمیم گیری تعاملی

■ سفارشی، شخصی

■ مدیریت جریان حرکت مسافر از مبدا تا

مقصد

■ تحلیل های پیش بینی کننده

■ مسیر بار

فرودگاه های آینده در حال حاضر هم وجود

دارند. به عنوان مثال فرودگاه چانگی در

سنگاپور که کلیه خدمات فرودگاهی در آن

بصورت دیجیتال صورت می گیرد و یا فرودگاه

بین المللی مونته ویدئو در کراسکووارو گوئه که

اولین فرودگاهی است که به یک فرودگاه کاملاً

دیجیتال تبدیل شده و در حال فعالیت است.

ارزیابان نیز خطا می‌کنند

نویسنده: دکتر مهدی صانعی

هر کسی که در مقام و موقعیت ارزیابی قرار می‌گیرد ممکن است بطور ناخودآگاه مرتکب خطاهایی در فرآیند ارزیابی گردد که در نتیجه آن، ارزیابی به انحراف کشیده شده و نتایج کاملاً متفاوتی عاید گردد. این ارزیابی می‌تواند شامل ارزیابی عملکرد پرسنل، ارزیابی متقاضیان استخدام در سازمان و هر نوع ارزیابی دیگر گردد. در یک ارزیابی، ارزیاب ممکن است کلکسیون از اشتباهات و خطاها را مرتکب گردد بدون آنکه خود متوجه این اشتباهات باشد. موثرترین روش پیشگیری از وقوع خطاهای ارزیابی، اطلاع و آگاهی ارزیاب نسبت به وجود و نحوه وقوع آنهاست. لذا، آموزش ارزیابان به منظور حذف خطاهای ارزیابی و به تبع آن، افزایش دقت و صحت ارزیابی‌ها امری اجتناب‌ناپذیر است. در ادامه، برخی از مهمترین این خطاها معرفی شده‌اند.

(۱) خطای تشابه: وجود مشابهت‌هایی بین ارزیاب و ارزیابی‌شونده سبب شکل‌گیری

این خطا می‌گردد.

(۲) خطای تفاوت: برعکس خطای تشابه است و هنگامی رخ می‌دهد که وجود تفاوت‌هایی بین ارزیاب و ارزیابی‌شونده (اعم از اختلاف نظر روی یک موضوع یا هر نوع تفاوت دیگر) در فرایند ارزیابی آشکار گردد. **(۳) خطای سهل‌گیری:** وقتی رخ می‌دهد که ارزیاب همه یا اکثر ارزیابی‌شوندگان را خوب و بالاتر از میانگین ارزیابی می‌کند. **(۴) خطای سخت‌گیری:** عکس خطای سهل‌گیری است. در این حالت ارزیاب به اصطلاح همه را از دم تیغ می‌گذراند. **(۵) خطای گرایش به حد وسط:** در این حالت، ارزیاب همیشه به همه یا اکثر ارزیابی‌شوندگان نمره متوسط می‌دهد؛ نه خیلی بالا نه خیلی پایین. در واقع در این حالت، ارزیاب درگیر خطای محافظه‌کاری است. **(۶) خطای هاله:** وقتی وجود یک ویژگی برجسته در ارزیابی‌شونده، تمام توجه ارزیاب را به خود جلب نموده و اجازه نمی‌دهد ارزیاب سایر ویژگی‌های فرد را ببیند

حرف قبلی او همچنان درست و پابرجاست و حق با اوست. در این خطا، ارزیاب نهایت تلاش خود را جهت اثبات درستی تصمیمات گذشته خود بعمل می آورد و نسبت به آنها تعصب خاصی از خود نشان می دهد.

(۱۱) خطای تاثیر گذشته (تاثیر اضافی):

در این خطا که معمولاً در ارزیابی عملکرد رخ می دهد ارزیاب در ارزیابی عملکرد فعلی، تحت تاثیر عملکرد خوب یا بد گذشته فرد قرار می گیرد، لذا نمی تواند تصمیم درستی اتخاذ کند. (۱۲) **خطای بی خبری:** در این خطا نیز که معمولاً در ارزیابی عملکرد کارکنان به وقوع می پیوندد عدم دریافت گله و شکایت از ارزیابی شونده به معنای خوب بودن او قلمداد می گردد. بی خبری، خوش خبری است! (۱۳) **خطای کلیشه:**

این خطا که بنام های خطای تفکر قالبی و خطای تعمیم نیز شناخته می شود وقتی رخ می دهد که ارزیاب، فرد ارزیابی شونده را بر اساس گروهی که بدان تعلق دارد مورد ارزیابی قرار می دهد. مثلاً وقتی اظهار می کنیم فارغ التحصیلان دانشگاه تهران همگی افراد توانمندی هستند دچار خطای کلیشه شده ایم. مثال های زیر همگی نمونه هایی از این خطا هستند: عملکرد کارمندان زن از کارمندان مرد بهتر است؛ تعهد سازمانی کارمندان قدیمی از کارمندان جدید بیشتر است؛ پرسنل واحد فنی از پرسنل واحد

و مورد ارزیابی قرار دهد این خطا بوقوع پیوسته است. (۷) **خطای اولین برخورد:**

وقتی ارزیاب تحت تاثیر و مجذوب اولین اقدامات، رفتارها و گفتارهای فرد ارزیابی شونده می شود این خطا رخ می دهد. بطور خلاصه، در این خطا اولین ذهنیت ارزیاب از ارزیابی شونده تعیین کننده تصمیم نهایی است. (۸) **خطای آخرین برخورد:** این

خطا، عکس خطای اولین برخورد است. در این حالت، ارزیاب تحت تاثیر آخرین رفتارها، گفتارها و عملکرد فرد قرار می گیرد و بر آن اساس، تصمیم نهایی را اتخاذ می کند. (۹) **خطای مقایسه:** یکی از رایج ترین

خطاها در ارزیابی خطای مقایسه است. در این حالت، ارزیاب به جای آنکه هر فرد را بر اساس معیارهای مشخص مورد ارزیابی قرار دهد افراد را با یکدیگر یا نفر قبلی مقایسه می نماید. بدین ترتیب، ارزیابی جنبه شانس و اقبال به خود می گیرد و از مسیر اصلی خود منحرف می گردد. (۱۰) **خطای تعهد**

به تصمیم گذشته: گاه ارزیاب در گذشته حرفی نسبت به فرد ارزیابی شونده زده است. مثلاً گفته است که این فرد مناسب پست های مدیریتی و سرپرستی نیست. بعد از آن تاریخ هر موقع صحبت انتصاب این فرد پیش آمده است ارزیاب سعی کرده است به شیوه های مختلف و با ارائه دلایل و شواهد درست یا اغراق آمیز، ثابت کند که

به جای آنکه فرد را در تک تک معیارها و شاخص‌ها بطور جداگانه مورد ارزیابی قرار دهد سعی می‌کند بدون ورود به جزئیات، نمره‌ای به ارزیابی شونده تخصیص دهد. مثل معلمی که بجای تصحیح یکایک سؤالات امتحانی و لحاظ نمره هر سوال بطور مجزا، یک نمره کلی به ورقه امتحانی دانش‌آموز اختصاص می‌دهد. **(۱۸) خطای فرافکنی:** وقتی ارزیاب دلایل عملکرد، رفتارها و اظهارنظرهای فرد ارزیابی شونده را به عوامل بیرونی نسبت می‌دهد، عملکرد و رفتار او را توجیه و وی را تبرئه می‌کند این خطا به وقوع پیوسته است. وجود پیوندهای دوستی، روابط خانوادگی و ... بین ارزیاب و ارزیابی شونده یکی از دلایل اصلی فرافکنی است که با هدف دفاع از ارزیابی شونده صورت می‌گیرد. **(۱۹) خطای تاثیر مافوق:** این خطا زمانی رخ می‌دهد که یک مقام بالاتر، جزء تیم ارزیابی است و در جلسه ارزیابی حضور دارد. در این حالت گاه ممکن است سایر ارزیابان تحت تاثیر نظر مافوق قرار گرفته، از اعلام نظرات واقعی خود در خصوص فرد ارزیابی شونده امتناع نمایند و همان نظر مافوق را تایید و تکرار کنند. **(۲۰) خطای تعصب:** وقتی ارزیاب علایق شخصی، اولویت‌ها و تعصبات خود را وارد فرایند ارزیابی کرده و آنها را به جای شاخصها و معیارهای ارزیابی می‌نشانند این خطا بوقوع می‌پیوندد.

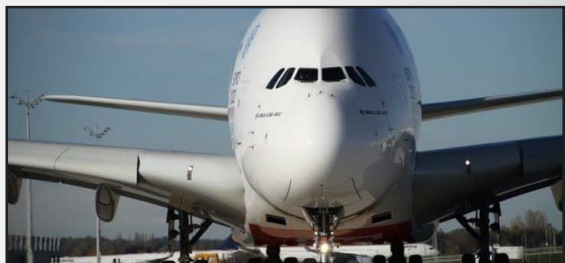
اداری خلاق ترند. **(۱۴) خطای تفاوت برداشت از شاخص‌ها و استانداردها:**

این خطا وقتی رخ می‌دهد که قرار است ارزیابی توسط تیمی از ارزیابان انجام شود. در ارزیابی تیمی ممکن است هر یک از ارزیابان تفسیر و تحلیل متفاوتی نسبت به هر یک از شاخص‌ها و مقیاس‌های اندازه‌گیری داشته باشند. مثلاً، ممکن است "خوب" یا "عالی" در نظر هر یک از ارزیابان معنا و مفهوم خاصی داشته باشد. لذا، فردی را که یک ارزیاب "عالی" می‌پندارد، ممکن است ارزیاب دیگر او را "خوب" قلمداد نماید و ... این تفاوت دیدگاه، جمع‌بندی نظرات و نتیجه‌گیری نهایی را دشوار می‌سازد. **(۱۵) خطای ترتیب:** گاه ارزیابان و صاحب‌گرا، وقت بیشتری را برای ارزیابی نفرات اولیه اختصاص می‌دهند اما بتدریج و با فائق آمدن خستگی بر آنان، مدت زمان اختصاص یافته به نفرات بعدی کاهش یافته و از دقت و جامعیت ارزیابی کاسته می‌شود. **(۱۶) خطای خودارزیابی:** در این خطا، ارزیاب، فرد ارزیابی شونده را از منظر میزان مشابهت با خود مورد ارزیابی قرار می‌دهد. در واقع، ارزیاب ویژگی‌های خود را ملاک و معیار قرار داده و ارزیابی شونده را از لحاظ میزان نزدیکی به این ویژگی‌ها ارزیابی می‌نماید.

(۱۷) خطای کل‌نگری: در این خطا، ارزیاب

چرا اغلب هواپیماها به رنگ سفید رنگ آمیزی می‌شوند؟

غ- فتاح



رنگ روشن رنگ‌آمیزی شده‌اند تا نور را منعکس کنند زیرا در صورتی که مقدار زیادی از نور خورشید به داخل هواپیما جذب شود، می‌تواند دمای بدنه آن را به سرعت بالا ببرد. در اینجا برخی از دلایلی که چرا هواپیماها معمولاً به رنگ سفید می‌باشند، ارائه شده‌است: آسیب کمتر ناشی از تابش و اشعه خورشید احساس راحتی و خنکی بیشتر مسافران و خدمه بررسی آسیب‌ها (ریزش روغن) ساده‌تر است. کاهش احتمالات مربوط به برخورد با پرندگان رنگ سفید همانند رنگ‌های تیره، به مرور زمان کمرنگ یا محو نمی‌شود. هواپیماهای سفید رنگ،

اگر با هواپیما پرواز داشته باشید، احتمالاً متوجه شده‌اید که اغلب آن‌ها به رنگ سفید و یا رنگ روشن و یا سایه‌هایی از آن رنگ‌آمیزی شده‌اند. اکثر آن‌ها به رنگ سفید با حداقل ترکیب رنگ به کار رفته رنگ شده‌اند. این مسئله یک اتفاق تصادفی یا شانسی نیست در واقع، به چند دلیل رنگ مناسب برای اغلب هواپیماها سفید می‌باشند. اگرچه، یک استثناء مشهور برای این قاعده وجود دارد.

چرا هواپیماها به طور معمول به رنگ سفید هستند؟

رنگ سفید هواپیما تنها به دلیل جلب توجه شما نیست. اغلب هواپیماها به

تیره تر، تضاد بین پس زمینه بصری و هواپیما را برای پرندگان نیز سخت تر می کنند که در نتیجه بیشترین احتمال برخورد با پرنده را خواهیم داشت. اگر چه برخورد با یک پرنده ممکن است مسئله مهمی برای برخی افراد تلقی نشود اما می تواند آسیب جبران ناپذیری را به عمر هواپیما و ایمنی پرواز وارد کند.

چرا هواپیماها به رنگ سیاه (مشکی) رنگ آمیزی نمی شوند؟

دلایل عملی مهمی نیز به منظور رنگ کردن هواپیماها به رنگ سفید وجود دارند. وسیله ای پرنده که با رنگ های تیره تر رنگ آمیزی شده است، با سرعت بیشتری در طول زمان از بین می رود در حالی که رنگ هواپیماهای روشن با سرعت کمتری محو شده که منجر به افزایش فواصل زمانی انجام فرایند رنگ آمیزی می شود. به طور ساده تر، یک هواپیمای سفید رنگ مدت زمان بسیار بیشتری سفید باقی خواهد ماند، در حالی که هواپیمای با رنگ تیره تر در بازه های زمانی کوتاه تر و با تکرار بیشتری باید مجدداً رنگ آمیزی شوند.

منبع: aerocorner

قیمت فروش خود را به میزان بهتری حفظ می کنند.

انعکاس نور خورشید از اهمیت برخوردار است

هنگامی که هواپیماها به رنگ روشن رنگ آمیزی شوند، نور خورشید منعکس شده و هواپیما محل مناسب و راحتی برای سرنشینان خواهد بود اما این تنها مزیت آن نیست. هواپیما همچنین آسیب کمتری از تابش و اشعه خورشید متحمل می شود. این مسئله در هر دو حالتی که هواپیما بر روی زمین یا در حال پرواز قرار داشته باشد، صدق می کند.

تعیین مقدار آسیب وارده به هواپیما

مزیت دیگر انتخاب رنگ سفید این است که شما با سهولت بیشتری می توانید هرگونه آسیبی را که ممکن است به خودی خود بر روی بدنه هواپیما ایجاد شده باشد، بررسی کنید. یک هواپیمای سفید رنگ، فرورفتگی، خوردگی، نقاط زنگ زدگی، ترک ها و ریزش های روغن را ساده تر از هواپیماهای با رنگ های تیره نشان خواهد داد.

کاهش احتمالات مربوط به برخورد با پرندگان

تعامل با یک هواپیما به رنگ سفید یا روشن، هم برای خلبان و هم برای پرندگان ساده تر و مناسب تر است. رنگ های

آیامی دانستید؟

ن-مهدور

در مورد فرودگاه اسخیپول صحبت کنیم و شمارا بیشتر با این فرودگاه هلندی آشنا کنیم. مشهورترین افسانه در مورد ریشه اسم اسخیپول برگرفته از منبع (Schiphol.nl) این است که در زمان های قدیم، کشتی ها و قایق های زیادی در این مکان که قبلا دریاچه هارلمر بود غرق می شدند. غرق شدن کشتی ها آنقدر زیاد بود که به این محل Schip Holl یا Scheepshol می گفتند. Ship و Scheep به معنای کشتی است و Hol به معنای گودال و گور است. به این

فرودگاه اسخیپول آمستردام اصلی ترین و مهم ترین فرودگاه در کشور هلند است و در فاصله ۹ کیلومتری از شهر آمستردام قرار گرفته است. این فرودگاه یکی از قدیمی ترین فرودگاه های جهان و یکی از بهترین فرودگاه ها به شمار می رود. هواپیمایی مشهور KLM قطب اصلی فعالیت هایش را در این فرودگاه قرار داده است و پروازهای روزانه و منظمی را به مقاصد کشورهای مختلف انجام می دهد. در این مطلب می خواهیم در مورد حقایق جالب





پایین تر از سطح دریا قرار گرفته است. این موضوع باعث شده تا فرودگاه اسخیپول به یکی از کم ارتفاع ترین فرودگاه های جهان تبدیل شود. گروه اسخیپول که شرکت سرمایه گذار فرودگاه اسخیپول است در سال ۲۰۱۶ توانست عنوانی سلطنتی را کسب کند. این لقب به مناسبت صدمین سالگرد فرودگاه اسخیپول و توسط ویلم الکساندر، پادشاه هلند به این گروه اعطا شد. به این ترتیب، یک تاج کوچک به لوگوی شرکت اسخیپول اضافه شد و می توانیم آن را گروه سلطنتی اسخیپول بنامیم.

منبع: www.schiphol.nl

ترتیب، اسخیپول یعنی گور کشتی ها! البته امروز نه خبری از غرق شدن کشتی هاست و نه اصلا دریاچه ای وجود دارد. با این حال، این اسم همچنان روی منطقه و همین طور فرودگاه باقی مانده است و یکی از حقایق جالب در مورد فرودگاه اسخیپول به شمار می رود. این فرودگاه، در محلی ساخته شده که پیش از این، دریاچه ای به نام هارلمر (Haarlemmer) قرار داشت. دریاچه هارلمر در سال ۱۸۵۲ خشک شد و پس از ساخت فرودگاه، اولین پرواز در سال ۱۹۱۶ در این فرودگاه انجام شد. با این حساب، فرودگاه اسخیپول کف این دریاچه قدیمی و ۴ متر

خلاصه کتاب روابط از دست رفته از جوهن هری

کاری از شورای کتاب فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
تهیه‌کنندگان: اعظم طهماسبی ریخته طهماسبی-مریم مرادی

برای موضوعاتی مانند وقت صرف کردن با افراد خانواده یا تلاش برای اینکه از دنیا مکان بهتری بسازند. روانشناسان به این نتیجه رسیده‌اند که به دو طریق می‌توانید به خودتان انگیزه بدهید که صبح از رختخواب بیرون بیایید. اولی انگیزه‌های فطری و ذاتی است، اینها کارهایی هستند که صرفاً به خاطر ارزشهایی که باور دارید انجام می‌شوند. این انگیزه‌های فطری در تمام مدت زندگیما دوام می‌آورند. تا مدت‌ها بعد از دوران کودکی، همزمان ارزش‌های رقیبی وجود دارند که به آن انگیزه‌های بیرونی می‌گویند. اینها کارهایی هستند که شما انجام می‌دهید، صرفاً نه به این دلیل که میخواهید

یکی از نه علت افسردگی و اضطراب، فاصله گرفتن از ارزش‌های معنی‌دار است که در این نشریه به آن می‌پردازیم:

اغلب ما می‌دانیم که اشکالی در برنامه غذایی ما وجود دارد، تا بخواهید روغن مصرف می‌کنیم. شمار فزاینده‌ای از ما غذای نامناسب می‌خوریم و در نتیجه به لحاظ جسمانی بیمار هستیم. وقتی درباره‌ی افسردگی و اضطراب بررسی کردم به این نتیجه رسیدم که برای ارزش‌های ما هم همین اتفاق افتاده است و در نتیجه بسیاری از ما بیمار احساسی و عاطفی هستیم. برای هزاران سال، فیلسوفان می‌گفتند اگر به پول و ثروت بیش از اندازه بها بدهید یا اگر نگران نظر دیگران در مورد خودتان باشید به مشکل برخورد میکنید. یکی از دوستان من به نام تیم کیسر که یک روانشناس آمریکایی است برای ۲۵ سال در اینباره تحقیق کرد. او به این موضوع پرداخت که چرا این گونه احساس میکنیم و چرا شرایط هر لحظه بدتر میشود. تیم می‌خواست بداند که اشخاص چقدر برای پول ارزش قائل هستند و چقدر

جوهن هری

روابط از دست رفته

علل اصلی

افسردگی و اضطراب

و راهکارهای غیرمنتظره



ترجمه مهدی قراچه‌داغی

ارزش‌های معنیدار فاصله گرفته‌ایم و ارزش‌های بی‌خاصیت را پذیرفته‌ایم. به همین شکل تمام ارزش‌های مادی که گفتند با رسیدن به آنها خوشبخت می‌شویم، شبیه ارزش‌های واقعی به نظر می‌رسند. آنها برای بخش‌هایی از وجود ما جالب هستند و با این حال آنچه را می‌خواهیم به مانمی‌دهند. همان‌طور که غذاهای نامطلوب جسممان را مسموم می‌کنند، هدف‌های نامطلوب هم ذهنمان را مسموم می‌سازند. چرا ارزش‌های بیتناسب و بد، حال ما را بد می‌کنند؟ اول آن که اندیشه خارجی روابط شما را با دیگران مسموم می‌کند. هر چه شما مادی‌گرا تر شوید روابطتان با دیگران کوتاه‌تر می‌گردد و کیفیت رابطه شما با دیگران تنزل می‌یابد. یافته دوم آنها مربوط به تغییر دیگری است که وقتی به ارزش‌های به‌دردنخور برخورد می‌کنید صورت خارجی پیدا می‌کند. تیم طی مطالعه خود به این نتیجه رسید که اشخاص به شدت مادی بسیار کمتر از بقیه در لحظه اکنون قرار می‌گیرند. چرا باید چنین باشد؟ وقتی کاری را نه به خاطر خودش بلکه به خاطر تاثیری که روی شما می‌گذارد انجام می‌دهید، نمی‌توانید در حالت آرمیدگی قرار بگیرید. پیوسته مراقب خود هستید و خود را جستجو می‌کنید. نفس شما بی‌آنکه بتوانید آن را متوقف کنید آژیر می‌کشد. این منجر به دلیل سومی می‌شود که توضیح می‌دهد چرا ارزش‌های به‌دردنخور و مبتذل به شما احساس خیلی بد می‌دهند. همیشه برای تان سوال است که دیگران چگونه شما را قضاوت

این کارها را انجام دهید، بلکه به این دلیل که به طور متقابل چیزی عاید شما می‌شود پول، تایید و تحسین یا مقام‌های بالاتر شغلی ارزش‌های رقیب در همه ما وجود دارند. هیچ کس تحت تاثیر فقط یکی از آنها نیست. تیم می‌خواست بداند آیا رسیدن به هدف‌های بیرونی شما را خوشبخت و شادمان می‌کند؟ و این با دستیابی به انگیزه‌های فطری چگونه قیاس می‌شود؟ بنابراین روی ۲۰۰ نفر آزمایش کرد. او از آنها خواست که هدف‌هایشان را برای آینده مکتوب کنند. بعد به این مسئله پرداخت که آیا خواسته‌هایشان بیرونی است یا فطری. نتیجه به شدت حیرت‌انگیز بود. کسانی که انگیزه‌های بیرونی داشتند و موفق شدند، ابداً بر احساس خوشبختی روزانه‌شان اضافه نشد. آنها برای رسیدن به هدف‌هایشان انرژی بسیار زیادی صرف کرده بودند. اما پس از رسیدن به هدفشان همان حال و روز قبلی را داشتند. اما کسانی که به هدف‌های ذاتی و درونی رسیده بودند، احساس خوشبختی می‌کردند. با این حال، اغلب ما دنبال هدف‌های بیرونی هستیم. همان هدف‌هایی که بر احساس شادمانی ما چیزی نمی‌افزاید. فرهنگ ما به ما القا می‌کند که بالاترین امتیاز را بگیرید، بهترین لباس را بپوشید، پردرآمدترین مشاغل را اختیار کنید، در محل کار بیشترین ارتقا را به دست آورید. این گونه به احساس بهتر می‌رسید. درست همان‌طور که ما غذاهای خوب را رها می‌کنیم و غذاهای بی‌خاصیت و بد را می‌خوریم، از

ارزشهای مبتذل شما میتوانند به مرور زمان تغییر کنند، ممکن است مادی گرا تر شوید، ممکن است احساس شادمانی خود را از دست بدهید، ممکن است کمتر مادی گرا شوید، ممکن است ناخشنودیتان کاهش یابد.

حال سوال اینجاست که چه عاملی سبب مادی گرایی می‌شود؟

طی تحقیقات انجام شده، دانشمندان به این نتیجه رسیدند که هر چه پول بیشتری صرف آگهیهای تجارتي شود نوجوانان مادی گرا ترمی شوند. آگهیهای تجارتي سبب می‌شوند که مردم فکر کنند اگر آن کالا را به دست نیاورند یک بازنده اند. بچهها به آگهیهای تجارتي بسیار حساس هستند. تاثیر گذاري روی بچهها بسیار ساده است زیرا آنها به شدت آسیب پذیرند. کسانی که روی آگهیهای بازرگانی کار میکنند، سعی شان این است که کاری کنند مردم احساس کمبود بکنند، احساس کنند که چیزی کم دارند. «این نظام ما را آموزش میدهد تا باور کنیم چیزی به حد کافی نداریم. جامعه مصرفی پیوسته به ما القا میکند که بیشتر و باز هم بیشتر، شما این حرفها را درون ریزی میکنید و به این نتیجه میرسید: باید بیشتر کار کنم زیرا من به مقام و منصب و موفقیت احتیاج دارم.» این نشان میدهد ما در دنیای مصرف گرایی متوقف شدهایم. ما آموزش دیده‌ایم که به غرایزمان توجه نکنیم.

میکند؟ این موضوع مجبور تان میکند که به ارزشهای دیگران روی خود متمرکز شوید. و به تشویق و ترغیب آنها دقیق شوید و نگران نظر دیگران در مورد خودتان باشید. آیا دیگران حاضرند آن پاداشی را که شما میخواهید به شما بدهند؟ این بار سنگینی است که تحمل کردنش دشوار است. اگر عزت نفس شما به این بستگی داشته باشد که اتومبیل تان چه مدلی است، وسعت خانهتان چقدر است و چه لباسهایی به تن میکنید، پیوسته گرفتار مقایسههای بیرونی میشوید. ماده گرایی همواره شما را به دنیایی به دور از اختیار شما سوق می‌دهد و این آسیب پذیر تان میکند. دلیل چهارم مهمی هم وجود دارد که به اعتقاد من مهمترین است. ما نیازهای درونی و ویژه‌ای داریم. میخواهیم با دیگران در ارتباط باشیم، احساس کنیم که ارزشمند هستیم، احساس امنیت داشته باشیم، احساس کنیم که میتوانیم در جهان تغییری ایجاد کنیم. می‌خواهیم استقلال داشته باشیم، و بالاخره می‌خواهیم احساس کنیم که در کاری خوب هستیم. آنچه شما به واقع نیاز دارید پیوستگی است. تیم می‌گوید: «باید همه نیازها را باارزشی همراه کنید.»

چرا انسان باید کاری کند که از شادمانی و احساس خوشبختی او بکاهد و او را با افسردگی روبه‌رو سازد؟ آیا موجه است که ما کاری تا این حد غیر منطقی بکنیم؟

ارزشهای انسان هرگز ثابت نیستند. سطح

را برای سه هواپیما جدید با سوخت هیدروژن معرفی کرده است. یکی از این سه هواپیما دارای ساختاری کاملاً جدید از نظر طراحی بدنه است. این طرح بر اساس نوعی از طراحی در صنعت هوانوردی توسعه پیدا کرده که به بال پرنده موسوم است و در گذشته از آن در برخی هواپیماهای نظامی و پهپادها استفاده شده است. این طراحی جدید به ایرباس امکان تازه در چیدمان صندلی‌ها، کاهش مصرف سوخت و جانمایی مناسب مخازن سوخت را در بال‌ها می‌دهد. در این هواپیما بال پرنده مسافربری موتورها از روی بال به انتهای هواپیما رفته و کوچک‌تر شده‌اند اما تعداد آنها به هشت عدد رسیده است. این موتورهای کوچک از نوع توربوفن هستند و در آنها به جای سوخت‌های فسیلی از هیدروژن استفاده می‌شود. هیدروژن در زمان سوختن، انرژی لازم برای حرکت پره‌های موتور را فراهم

انقلاب صنعت

هوانوردی با

هواپیمای جدید

ایرباس

ش-ناصح

شرکت ایرباس در نظر دارد با طراحی نسل جدید هواپیماهای خود که هیدروژنی هستند صنعت هوانوردی را وارد فاز تازه‌ای کند. ایرباس بتازگی طرح مفهومی خود



Introducing Airbus ZEROe

Turboprop			<100 Passengers		1,000+nm Range		Liquid Hydrogen Storage & Distribution System
Blended-Wing Body			<200 Passengers		2,000+nm Range		Liquid Hydrogen Storage & Distribution System
Turbofan			<200 Passengers		2,000+nm Range		Liquid Hydrogen Storage & Distribution System

AIRBUS

هیدروژنی استفاده شده است. استفاده از موتورهای هیدروژنی توسط ایرباس در هواپیماهای جدید قرار است ابتدا در هواپیماهای کوچک و میان برد استفاده شود. این هواپیماها که به باریک پیکر یا تک راهرو معروف هستند ظرفیتی حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر دارند. ایرباس می خواهد از سال ۲۰۳۵ بخشی از هواپیماهای تولیدی خود را با این روش تولید کند.

می کند و در نهایت نیروی لازم برای رانش هواپیما که به تراست معروف است را ایجاد می کند. حاصل سوختن هیدروژن هم تنها بخار آب است. در دو نوع دیگر تحول بیشتر در موتور هواپیما رخ داده است تا طراحی بدنه. طراحی بدنه این هواپیماها مانند هواپیماهای باریک پیکر کنونی ایرباس مثل ایرباس ۳۲۰ است. در یکی از مدل ها، از موتور توربوپراپ هیدروژنی و در نوع دیگر از موتور توربوپراپ





روابط عمومی
فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

روتا ویروس (rotavirus)

تعریف بیماری

- بسیار مسری
- باعث اسهال در کودکان و بزرگسالان
- شروع به صورت سرما خوردگی ساده و رفته رفته علائم دیگر ظاهر می‌شوند
- بیشتر در نوزادان و کودکان خردسال
- به راحتی منتقل می‌شود

درمان

- درمان مشخصی ندارد
- معمولاً طی ۳ تا ۷ روز رفع می‌شود
- پیشگیری از کم‌آبی بدن
- مصرف مایعات فراوان (آب یا محلول ORS مایع درمانی برای کودکان)
- تزریق درون وریدی مایعات در بیمارستان برای جبران کم‌آبی شدید بدن

علائم

- اسهال شدید و آبکی
- استفراغ
- تب
- دل‌درد
- اسهال و استفراغ معمولاً ۳ تا ۸ روز طول می‌کشد

- فرد مبتلا حداقل ۴۸ ساعت از آخرین اسهال و استفراغ از افراد دور بماند
- کسانی که از کودک بیمار مراقبت می‌کنند دست‌های خود را به‌طور مرتب بشویند (مخصوصاً بعد از عوض کردن پوشک یا تمیز کردن حمام)

پیشگیری

راه‌های انتقال

- عطسه و سرفه
- شست‌وشوی نادرست دست‌ها
- تماس با سطح آلوده (پیشخوان - سینک)
- اسباب‌بازی‌ها - ابزار ظروف مشترک بین افراد



فروگاه بین‌المللی مهرآباد

آدرس: تهران، میدان آزادی، فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
جنب ترمینال دو، اداره کل فرودگاه بین‌المللی مهرآباد
تلفن: ۰۲۱ ۶۱۰۲۱

Instagram & telegram: @mehrabad_airport