

چهل و یکمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهر آباد

بهمن ماه ۱۴۰۳

M E H R A B A D I H A



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



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran

صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر و ویراستار: م. احمدیان

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

همکاران این شماره: آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده، ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



مهرآبادی‌ها

فهرست مطالب

- ۱ سخن رهبری
- ۲ سخن سردبیر
- ۳ گفتگو با جناب مهندس محمد حبیب‌الهی
- ۵ هوش مصنوعی در مدیریت ناوگان و عملیات
- ۶ گزارش داؤس ۲۰۲۵
- ۸ انواع ابر
- ۹ عوامل موثر بر پوکی استخوان
- ۱۰ «امن‌ترین» خطوط هوایی جهان در سال ۲۰۲۵
- ۱۱ زندگی‌نامه نظامی گنجوی
- ۱۲ سرویس‌های بهداشتی هواپیما
- ۱۳ بخش هفتم از کتاب «اصل‌گرایی»
- ۱۵ جواب جدول شماره ۱۲
- ۱۶ گزارش تصویری از «مراسم بزرگداشت روز ۱۲ بهمن ماه در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد»

سخن رهبری



بیست و دوی بهمن متعلق به ملت ایران است،
متعلق به امام بزرگوار است، متعلق به شهداست،
متعلق به آن روح و معنای حقیقی انقلاب اسلامی
است، مال ملت است



سخن سردبیر

۱۲ بهمن ۱۳۵۷، نقطه عطفی در تاریخ ایران بود؛ روزی که پس از سال‌ها دوری، تبعید و فشارهای مختلف، رهبر کبیر انقلاب حضرت امام خمینی (ره) در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، در میان استقبال بی‌نظیر هزاران ایرانی عاشق، قدم به خاک وطن گذاشت. این روز، آغازگر دهه‌ای شد که به انقلاب اسلامی انجامید و سرنوشت ایران را برای همیشه تغییر داد...

آن روزها، خیابان‌های تهران و شهرهای مختلف ایران مملو از مردمی بود که با شور و اشتیاق غیرقابل وصفی، شعارهای آزادی و استقلال سر می‌دادند. مردم ایران، پس از سال‌ها مبارزه و فداکاری، در انتظار آینده‌ای روشن بودند؛ آینده‌ای که در سایه ایمان، وحدت و رهبری امام خمینی (ره)، به تحقق پیوست.

از لحظه‌ای که امام خمینی (ره) از هواپیما پیاده شد، تاریخ مسیری تازه یافت. سخنرانی ایشان در بهشت زهرا، که با جملاتی تاریخی همچون “من به پشتوانه این ملت دولت تعیین می‌کنم” همراه بود، نویدبخش سقوط حکومت پهلوی و برپایی حکومتی مبتنی بر اراده مردم شد. این سخنان، امیدی تازه در دل مردم زنده کرد و مبارزانشان را برای پیروزی نهایی استوارتر ساخت. دهه فجر، یادآور روزهایی است که ملت ایران با همدلی و ایمان، برای رسیدن به آزادی، استقلال و جمهوری اسلامی قیام کردند. چهل و شش سال از آن روزهای پرشکوه می‌گذرد، اما آرمان‌های انقلاب همچنان زنده است. مهرآبادی‌ها به همان شور و نشاط در تدارک زنگ آغاز جشن‌های پیروزی انقلاب شکوهمند ایران عزیز بودند. از گل‌آرایی، چراغانی و آذین‌بندی گرفته تا ارسال کارت دعوت به تک‌تک میهمانان...

آری؛ زنگ ۴۶^{امین} طلوعه فجر انقلاب نیز امسال با حضور مقام عالی وزارت راه و شهرسازی، مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و جمع کثیری از مقامات و مسولان صنعت هوانوردی کشور و عموم مردم همیشه در صحنه‌مان، در ترمینال یک فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به صدا در آمد و امروز، در این سالگرد پرافتخار، بار دیگر عهد می‌بندیم که از ارزش‌های انقلاب و دستاوردهای آن پاسداری کنیم و مسیر پیشرفت و عدالت را با قدرت ادامه دهیم.

با احترام

سردبیر

جناب آقای مهندس محمد حبیب الهی



معاون اسبق عملیات هوانوردی فرودگاه مهرآباد

✍ جناب آقای مهندس حبیب الهی، ضمن بیان سوابق شغلی تان به ما بگویید چه شد در صنعت هوانوردی مشغول به کار شدید؟

بنده در سال ۱۳۷۰ از مرکز آموزش عالی صنعت هوانوردی (دانشکده فعلی) در مقطع کاردانی الکترونیک هواپیمایی فارغ التحصیل شدم در آن سال همزمان دانشجوی خلبانی هواپیمایی جمهوری اسلامی هم بودم که بالاجبار می بایست یکی از آن ها را انتخاب می کردم و به دلیل علاقه زیادی که به رشته الکترونیک داشتم و همچنین مخالفت پدرم برای خلبان شدنم، همان کاردانی الکترونیک را انتخاب نمودم. پس از فارغ التحصیلی به دلیل رتبه علمی که داشتم می توانستم خودم محل خدمتم را انتخاب نمایم و فرودگاه بندرعباس را انتخاب نمودم و در سال ۱۳۷۰ در آن فرودگاه مشغول به خدمت شدم. مدتی بعد در مقطع کارشناسی الکترونیک در دانشگاه آزاد تهران (واحد جنوب) پذیرفته شدم که به همین جهت به تهران برگشتم و در واحد گیرنده اداره کل الکترونیک (اداره کل ارتباطات و ناوبری هوایی فعلی) مشغول به کار شدم. پس از گذراندن دوره آموزشی اتوماسیون رادار ریتئون به واحد رادار و اتوماسیون فرودگاه مهرآباد منتقل شدم. حدود چهار الی پنج سال سرکشیک واحد رادار و اتوماسیون بودم و همزمان ناظر دوربین های مدار بسته و کامپیوترهای گذرنامه فرودگاه مهرآباد هم بودم که به عنوان معاون اداره مهندسی الکترونیک آن فرودگاه منتسب شدم. مدت ۵ سال معاون آن اداره، ۷ ماه سرپرست و ۷ سال هم رییس اداره الکترونیک فرودگاه مهرآباد بودم. در سال ۱۳۹۴ کارشناسی ارشدم را در رشته کامپیوتر (گرایش هوش مصنوعی) اخذ نمودم. در سال ۱۳۹۶ به عنوان معاون عملیات هوانوردی فرودگاه مهرآباد برگزیده و حدود یک سال در آن سمت خدمتگزار بودم که مقرر گردید به عنوان مدیرکل ارتباطات و ناوبری هوایی ایران ادامه خدمت دهم و به مدت حدود دو سال هم در آن سمت و سپس به مدت سه سال به عنوان دستیار ویژه راهبر عملیات هوانوردی شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران ادامه خدمت دادم و در فروردین سال ۱۴۰۲ به عنوان مشاور اجرایی مدیرعامل در امور فرودگاه ها انتخاب شده و همان سال مجدد برای خدمت در اداره کل ارتباطات و ناوبری به عنوان مدیرکل انتخاب شدم و در سال ۱۴۰۳ بعد از سپری شدن سی و پنج سال و اندی به افتخار بازنشستگی نائل گردیدم.

✍ برای مخاطبان ما بسیار جالب توجه خواهد بود که بیشترین و کمترین میزان رضایتمندی جنابعالی در طول خدمت پربار تان چه بوده است؟

زمانی که می دیدم بهره برداران از سیستم هایی که ما مسئولیت آن ها را به عهده داریم رضایت مند هستند و در خصوص انجام وظیفه، کمک و تسریع در امور عملیات هوانوردی و فرودگاهی بدون وقفه از آن ها استفاده می نمایند و ماحصل زحمات شبانه روزی همکاران بنده و آنها موجب تسهیل در امور خلق خدا در صنعت حمل و نقل هوایی می گردد خداوند بزرگ را شکرگزار بودم که توفیق خدمت به خلق خودش را نصیب و روزی ما نموده و این موضوع باعث رضایتمندی و خرسندی می شد. کمترین رضایتمندی بنده، عدم وجود قوانین و مقررات خاص در شرایط تحریمی و همچنین عدم اجرای قانون خاص برای شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران بود که مطمئناً با اجرای آن خیلی از چالش ها و کمبودهای ما قابل جبران می شد. در شرایطی که ما تحریم هستیم با قوانین و مقررات عادی نمی توان چالاکی و سرعت عمل مناسب برای استفاده از روزه های فرصتی که برای تامین تجهیزات پیش می آید استفاده نمود. نمی توانیم جذب نیروی انسانی کافی، آموزش، مهارت آموزی مناسب برای آن ها داشته باشیم و حق و حقوق متناسب زحمات همکاران را پرداخت نماییم.

✍ چه موضوع و دغدغه ای در ذهن تلاشگر شما در آخرین روزهای خدمت و شروع بازنشستگی شکل گرفته بوده است؟

عدم تامین نیازهای تجهیزاتی، کمبود نیروی انسانی، جبران خدمات همکاران که علی رغم کمبود نیروی انسانی و بدون هیچ کمک و پشتیبانی از سوی شرکت های سازنده تجهیزات هوانوردی که ما را تحریم کرده اند با تلاش و کوشش شبانه روزی توانسته اند سیستم های موجود را نگهداری، پشتیبانی و بومی سازی نمایند تا در ارایه سرویس ها و خدمات خللی پیش نیاید، البته خروجی ارایه سرویس های هوانوردی یک کار تیمی است که دغدغه و آرزوی بنده اجرای قانون خاص شرکت برای بهره مندی همه همکاران و جبران خدمات همه همکاران براساس میزان تاثیرگذاری آن ها در ارائه خدمات سرویس های هوانوردی و فرودگاهی می باشد.

✍ آیا از میزان تاثیرگذاری در طول چندین دهه خدمت صادقانه در صنعت هوانوردی فرودگاهی راضی هستید؟

بنده در طول مدت خدمتم هر چه در توان داشتم به کار بستم و از این بابت خدا متعال را شاکرم که توفیق خدمت به خلقش را نصیب و روزی این حقیر نمود. در طول خدمت در هر موقعیتی که بودم سعی کردم با تکیه بر کار تیمی بهره مندی از دانش و مهارت همکاران، دانشگاه ها و شرکت های دانش بنیان داخلی نیازهای عملیاتی، تجهیزاتی و پشتیبانی از تجهیزات موجود را به عمل آورم و الحمدالله در خیلی از موارد، موفقیت هایی حاصل گردیده و آرزو دارم روزی را ببینم که بدون وابستگی به خارج از کشور تمامی نیازهای عملیاتی صنعت هوانوردی و فرودگاهی مان را خودمان در داخل کشور تولید نماییم.

✍ شیرین ترین و تلخ ترین خاطره دوران خدمتتان چه بوده است؟

شیرین ترین لحظات خدمت بنده، رضایت مندی بهره برداران از سرویس های هوانوردی و فرودگاهی بوده که باعث می شد سختی کار و زحمات شبانه روزی مان که حتی خانواده های ما را درگیر می کرد را فراموش کنیم.

تلخ ترین خاطرات دوران خدمتم زمانی هایی بود که علی رغم تلاش و کوشش شبانه روزی همکاران، وقفه ای در ارائه سرویس های هوانوردی و فرودگاهی به وجود می آمد و خستگی را به تن ما می گذاشت.

✍ اگر بخواهید بهترین و جامع ترین پیشنهاد خود را مبتنی بر تجربیات ارزشمند چندین ساله خود به عنوان رهنمون در اختیار ما بگذارید چه خواهد بود ؟

برادرانه عرض می نمایم که کارتان را برای رضایت خداوند متعال انجام دهید تا ماندگار گردد و خداوند مطمئناً موجبات وسعت رزق و روزی شما را فراهم می نماید.

اعتماد به همکاران و نگاه به داخل که با این دیدگاه ما بسیاری از تجهیزات را بومی سازی کردیم و این عدم وابستگی در مورد تجهیزات موجب آسودگی خیال و به عنوان یکی از ارزشمندترین تجربه کاری برای بنده گردید. مدیران محترم از پیشنهادها و پژوهش هایی که همکاران خودمان، شرکت های دانش بنیان و دانشگاه های کشور در خصوص رفع نیازمندی های عملیاتی ارایه می دهند حمایت بیشتری به عمل آورند تا نیازهای عملیاتی که هنوز وابستگی ما به خارج قطع نشده را بتوانیم در داخل کشور خودمان بومی سازی نماییم. در پایان آرزوی سلامتی و سربلندی برای همه همکاران ارجمند را دارم.

—————



هوش مصنوعی در مدیریت ناوگان و عملیات



م. جلالی

شرکت‌های هواپیمایی و کاربران پروازها می‌توانند با بهینه‌سازی ناوگان و عملیات خود از طریق سامانه‌های مجهز به هوش مصنوعی، هزینه‌های عملیاتی و سربار خود را به به میزان قابل توجهی کاهش دهند. در این حوزه، زمینه‌های بالقوه‌ای برای استفاده از هوش مصنوعی در صنعت هوانوردی وجود دارند که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از:



پیش‌بینی تاخیر پرواز

از آنجایی که تاخیرهای رخ داده در پروازها به عوامل زیادی از جمله شرایط آب و هوایی و آنچه در فرودگاه‌های دیگر اتفاق می‌افتد بستگی دارد. تجزیه و تحلیل و فناوری پیش‌گویانه را می‌توان به‌منظور تحلیل حجمی عظیمی از داده‌ها در زمان مناسب برای پیش‌بینی تاخیرهای پرواز، به‌روزرسانی زمان حرکت، و رزرو به‌موقع صندلی برای مشتریان اعمال کرد.

بهینه‌سازی مسیر پرواز

این مورد نیز از طریق سامانه‌های فعال با یادگیری ماشینی انجام می‌شود که می‌تواند مسیر پروازی بهینه را پیدا کرده، از طریق تخمین هزینه‌های عملیاتی کمتر، در هزینه‌های کلی، صرفه‌جویی نموده و منجر به حفظ تعداد بیشتری مشتری می‌شود. برای این کاربرد، ویژگی‌های مختلف مسیر، مانند بازده پرواز، هزینه‌های ناوبری هوایی، مصرف سوخت و سطح ازدحام مسافر مورد انتظار را می‌توان مورد تجزیه و تحلیل قرار داد.



قیمت‌گذاری پویا

خطوط هوایی برای به حداکثر رساندن میزان درآمد، به بهینه‌سازی نرخ سود پایه منتشر شده خود مبادرت می‌نمایند. این نرخ پایه قبلاً براساس تعداد سفر مسافر، مسیر پرواز و تقسیم‌بندی‌های گسترده دیگر مورد محاسبه قرار گرفته است. نرخ کرایه‌ها پس از ارزیابی جزئیات در مورد مشتریان و شرایط فعلی بازار، قابلیت تعدیل بیشتری دارد. شرکت‌های هواپیمایی از متغیرهای مختلفی برای تعیین قیمت بلیت هواپیما استفاده می‌کنند؛ از جمله تاریخ انجام سفر با در نظر گرفتن در ایام تعطیلات یا غیر تعطیلات، تعداد صندلی‌های رایگان در هواپیما و غیره. به گفته (جان مک براید) مدیر مدیریت محصول شرکت (پراس) که ارائه دهنده خدمات نرم افزاری مبتنی بر هوش مصنوعی به خطوط هوایی از جمله (لوفت‌هانزا)، (امارات) و (ساوت‌وست) است، برخی از کاربران پیشاپیش امکان قیمت‌گذاری پویا را در برخی از جستجوگرهای بلیت خود ارائه کرده‌اند.

بهینه‌سازی قیمت

بهینه‌سازی قیمت، به‌عنوان مدیریت درآمد خطوط هوایی نیز شناخته می‌شود. این مورد به گونه‌ای، شبیه به قیمت‌گذاری پویا است. الگوریتم‌های یادگیری ماشینی به دنبال راه‌هایی برای به حداکثر رساندن درآمد فروش در بلندمدت هستند تا اطمینان حاصل کنند که همه پروازها به‌صورت بهینه رزرو شده‌اند. این موارد شامل داده‌های تاریخی مانند رزروهای انجام شده در گذشته، مسافت پرواز، تمایل به پرداخت و غیره نیز می‌شود.

گزارش داوُس ۲۰۲۵

✓ از برجسته‌ترین وقایع داوُس ۲۰۲۵، میزگرد دو نفره وزیر خارجه جدید سوریه با تونی بلر نخست‌وزیر اسبق بریتانیا بود. او برای طیفی از پرسش‌ها، پاسخ‌های بسیار سنجیده ارائه داد و تصویری منطقی، حقوق بشری و حقوقی از زمامداران جدید به نمایش گذاشت. به نظر می‌رسد مشاوران واقع‌بینی او را در جمله‌بندی‌ها و واژه‌هایی که استفاده می‌کرد راهنمایی کرده بودند. ارائه او همانند یک دیپلمات برجسته و امروزی جهانی بود. او تا آنجا پیش رفت که سنگاپور و عربستان را الگوهای جدید نظام سوریه معرفی نمود. سنگاپور از منظر بین‌المللی مقبولیت اقتصادی دارد و معتبرترین پاسپورت جهان را با حق ورود بدون ویزا به ۱۹۵ کشور را داراست و عربستان مرکز ثقل سیاست و نفت و اقتصاد دنیای عرب است. حال باید منتظر ماند تا چه میزانی این نمایش قدرتمند دیپلماسی به واقعیت خواهد پیوست.

✓ از برجستگی‌های دیگر داوُس ۲۰۲۵، ظرفیت و توانمندی وزرا، نویسندگان، اصحاب رسانه و دانشگاهیان هند، چین، عربستان و امارات بود. عربستان با چهار وزیر و طیفی از مدیران بخش خصوصی، حضوری چشم‌گیر داشت. هندی‌ها و اماراتی‌ها جز علم، صنعت، خصوصی‌سازی، هوش مصنوعی، انرژی پاک، تعامل با جهان و یادگیری از شرکت‌های کلیدی فناوری، سخنی به میان نیاوردند. تسلط آن‌ها به اقتصاد جهانی، مناظره‌های راهروهای قدرت و واقع بینی نسبت به آنچه که قابل تحقق است ستودنی بود. این کشورها عموماً رقابت را در صحنه بین‌المللی قبول کرده‌اند و می‌خواهند با مهارت، رقابت و آموزش، سهمی در ثروت و بنابراین اثرگذاری سیاسی میان کشورها به دست آورند. به‌عنوان مثال، عربستان یک شرکت هواپیمایی جدید به نام Riyadh Air تأسیس کرده که ۱۳۲ هواپیمای مسافری از بوئینگ و ایرباس خریداری کرده و تا سال ۲۰۳۰ به صد مقصد پرواز خواهد کرد. انتظار می‌رود این شرکت هواپیمایی ۲۰ میلیارد دلار به GDP عربستان اضافه کند. رئیس هیأت مدیره این شرکت نوپا Tony Douglas است.

✓ از نکات مهمی که تیم هندی مطرح کردند، افق قرار دادنِ طبقهٔ متوسط همه کشورها برای فروش کالا و خدمات هندی است. پیش‌بینی می‌شود طی ۱۵-۱۰ سال آینده ۵۰۰ میلیون نفر در آسیا در طبقه متوسط قرار گیرند. این در شرایطی است که افکارسنجی از حضار بخش خصوصی داوُس نشان می‌دهد که ۸۲ درصد معتقدند، بازارهای مالی جهان در سال‌های آتی بهبود خواهند یافت. در عین حال، ۷۱ درصد این گروه‌ها اظهار داشتند که تورم در جهان قابل مدیریت خواهد بود. در داوُس ۲۰۲۵، روسیه نه حضور سیاسی داشت و نه اقتصادی و عموماً نسبت به پوتین که در ۲۵ امین سال زمامداری خود است، بی‌اعتمادی جمع قابل حس بود. نسبت به سال‌های گذشته، وزرا و نویسندگان از کشورهای آفریقایی، حضور بیشتری داشتند و به نحوی نشان می‌دادند که به دنبال بهبود و اصلاح امور کشورهای خود از طریق ایجاد شبکه‌های بین‌المللی هستند. در داوُس ۲۰۲۵، ۶۶ درصد از سخنرانان مرد و ۳۳ درصد زن بودند. توانمندی فکری و مدیریتی زنان مدیر، زنان سیاست‌مدار، زنان نویسنده، زنان خبرنگار، زنان فعال مدنی و زنان کارآفرین از تمامی مناطق جهان، تحسین‌برانگیز بود. خوشبختانه سال به سال، حضور زنان در محافل جهانی افزایش می‌یابد و مهارت‌ها و ظرفیت‌های فکری و مدیریتی آنان بیشتر و بیشتر مورد شناسایی قرار می‌گیرد. در چند جلسه محدود که در رابطه با خاورمیانه و MENA (خاورمیانه و شمال آفریقا) وجود داشت، تا ۹۵ درصد مباحث پیرامون سرمایه‌گذاری، مشارکت علمی و پروژه‌های مشترک برای رشد و توسعه بود و به ندرت فردی نسبت به حل و فصل دائمی موضوع اسرائیل و فلسطین به صورت دو دولت امیدوار بود.

✓ تحسین و تقدیر از رشد مالزی، اندونزی و ویتنام نیز بارها در حین جلسات مطرح می‌شد. یک فعلی که شاید هزاران بار توسط سخنرانان استفاده شد، فعل Incentivize به معنای ایجاد مشوق برای بخش خصوصی و کلاً به آحاد جامعه بود که بتوانند از مهارت و توانایی خود بیشتر هم به نفع خود و هم به نفع جامعه استفاده کنند. عمر طولانی بعضی از شرکت‌ها نیز جلب توجه می‌کرد: یکی از شرکت‌هایی که چندبار در جلسات به آن اشاره شد، شرکت دارویی Hikma بود که اصالتاً اردنی است ولی مقر آن در انگلستان است و با همکاری‌ها و فعالیت‌های بین‌المللی توانسته به فروش سه میلیارد دلاری و سود ۲۰۰ میلیون دلاری دست باید. این نمونه‌ای از اهمیت کار بین‌المللی در کارآفرینی است. عموم مباحث اقتصادی در انتها بدانجا ختم می‌شد که ماهیت حکمرانان، نگاه زمامداران و جایگاه طبقاتی آن‌ها سرنوشت رشد و توسعه یک کشور را تعیین می‌کند.



رئیس سازمان تجارت جهانی چندین بار اشاره کرد که همگرایی منطقه‌ای و قفل شدن اقتصادی کشورهای همسایه به یکدیگر، کارآمدترین روش در ایجاد امنیت، یادگیری اقتصادی و کارآمدی میان کشورهاست. ایشان بارها به موفقیت‌های ASEAN که ۱۰ کشور آسیایی را به هم قفل کرده است اشاره نمود. مثالی دیگر، تصمیم رهبران اسلوونی است که حکمرانی آن صد درصد دیجیتالی شده و افراد در سه دقیقه فرم‌های مالیاتی خود را تکمیل می‌کنند و در ۲۰ دقیقه، یک Business را ثبت می‌نمایند. حملات سایبری به Data Base شرکت‌ها نیز بسیار مورد بحث قرار گرفت و افزایش بیمه سایبری برای عموم شرکت‌ها، موضوعی مهم در فرآیندهای مدیریتی جدید قلمداد شد.

مسئولیت شرکت‌های بزرگ Tech در این چارچوب از اهمیت بیشتری برخوردار است زیرا که به عنوان مثال دو سوم بازار جستجوی جهانی از منبع Chrome است. چندین بار از برداشتن Fact Check های Meta در اواخر سال ۲۰۲۴ انتقاد شد که معاون این شرکت علاوه بر هزینه این خدمات از ناکارآمدی آن در Scale جهانی در میان چهار میلیارد کاربر اشاره کرد. جالب توجه این است که ۴۰ درصد مردم آمریکا، اخبار خود را از افراد Influencer متمایل به راست می‌گیرند و بین ۶۴ تا ۷۲ درصد دانشگاهیان آمریکا در علوم انسانی عضویت یا تمایل به حزب دموکرات دارند.

✓ **مشاغل زیر بیشتری تقاضا را در سال‌های آتی خواهند داشت:**

Big Date Specialist, FinTech Engineer, Security Management Specialist, Software and Application Developer, Autonomous and Electric Vehicle Specialist, Data Warehousing Specialist, Internet of Things Specialist, UI and UX Designer, Renewable Energy Engineers, Environmental Engineer.

در آموزش برای مشاغل نوین جهانی فوق، هند در یک دهه اخیر بسیار موفق بوده به طوری که طی سه سال گذشته، ۱۲۰۰۰۰ Startup داشته است. در این فضای بین‌المللی فعالیت، شبکه‌سازی، نوآوری و سرعت، آنچه همگان تأکید می‌کردند، توجه به مسائل زیست محیطی برای آینده کره زمین بود. یکی از تخمین‌های بی‌توجهی به مباحث محیطی برای جهان، کاهش ۱۸ درصد GDP جهانی در سال ۲۰۵۰ بود که در مجموع ضرری بالغ بر ۳۸ تریلیون دلار برای مردم جهان است. از هر ده شرکت در جهان، تنها یک شرکت، استانداردهای زیست محیطی را در حد قابل قبولی رعایت می‌کند و تنها یک درصد این استانداردها را در بالاترین سطح عمل می‌کنند. چین که بالاترین مقدار دی‌اکسیدکربن را تولید می‌کند تا ۱۹ درصد از صد در صد، عملکرد مفیدی در غیر فسیلی کردن تولید نشان می‌دهد و دولت این کشور در حرکت به سمت انرژی‌های غیرفسیلی، اقدامات جدی‌ای را آغاز کرده است. یکی از پیشنهادات مهم این جلسات زیست محیطی این بود که اینگونه مسائل باید مورد توجه سهامداران شرکت‌ها قرار بگیرد و حقوق رؤسای شرکت‌ها باید به عملکرد زیست محیطی آن‌ها متصل شود.

در نهایت، با توجه به حضورِ حداقلیِ ارتباطات مالی، بانکی، سرمایه‌گذاری، اقتصادی، تجاری و فناوری در شبکه‌های بین‌المللی، ایران موضوعیت چندانی در داؤس ۲۰۲۵ نداشت.



انواع ابر

انواع ابر

ابرها عمدتاً از دو دیدگاه شکل ظاهری و ارتفاع کف ابر تقسیم‌بندی می‌شوند.

تقسیم‌بندی بر اساس شکل ظاهری

ابرها با شکل ظاهری به سه دسته پوشنی، کومه‌ای و پرسا تقسیم می‌شوند. ابر پرسا معمولاً در ارتفاع بالا نازک و به شکل پر هستند. ابرهای کومه‌ای غالباً پنبه‌ای شکل و با ضخامت هستند و در ارتفاعات پایین تشکیل می‌شوند، اما می‌توانند تا ترازهای زیرین جو ادامه یابند. این ابرها در ترکیب با ابرهای میانی و بالای جو نیز دیده می‌شوند. ابرهای پوشنی نیز در هر ارتفاعی تشکیل می‌شوند و ضخامت آن‌ها تابع ارتفاع شکل‌گیری است. ابرها در این تقسیم‌بندی، عمدتاً به کمک پیشوندهای زیر که بر اساس شکل ظاهری ابرها تعریف شده‌اند. این پیشوندها به شرح زیر هستند:

(۱) Scirro (پرسا)

(۲) Alto (فراز میانی)

(۳) Strato (پوشنی لایه‌ای)

(۴) Nimbo (بارا)

(۵) Cumulo (کومه‌ای)

تقسیم‌بندی بر اساس ارتفاع

از دیدگاه ارتفاع می‌توان ابرها را به سه دسته کلی تقسیم کرد:

(۱) ابرهای پایین که ارتفاع کف ابر از سطح ایستگاه کمتر از ۶۵۰۰ پا باشد.

(۲) ابرهای میانی که ارتفاع کف ابر از سطح ایستگاه ۶،۵۰۰ تا ۱۲،۰۰۰ پا باشند.

(۳) ابرهای بالا که ارتفاع کف آن‌ها از سطح ایستگاه بیش از ۱۸،۰۰۰ پا است.

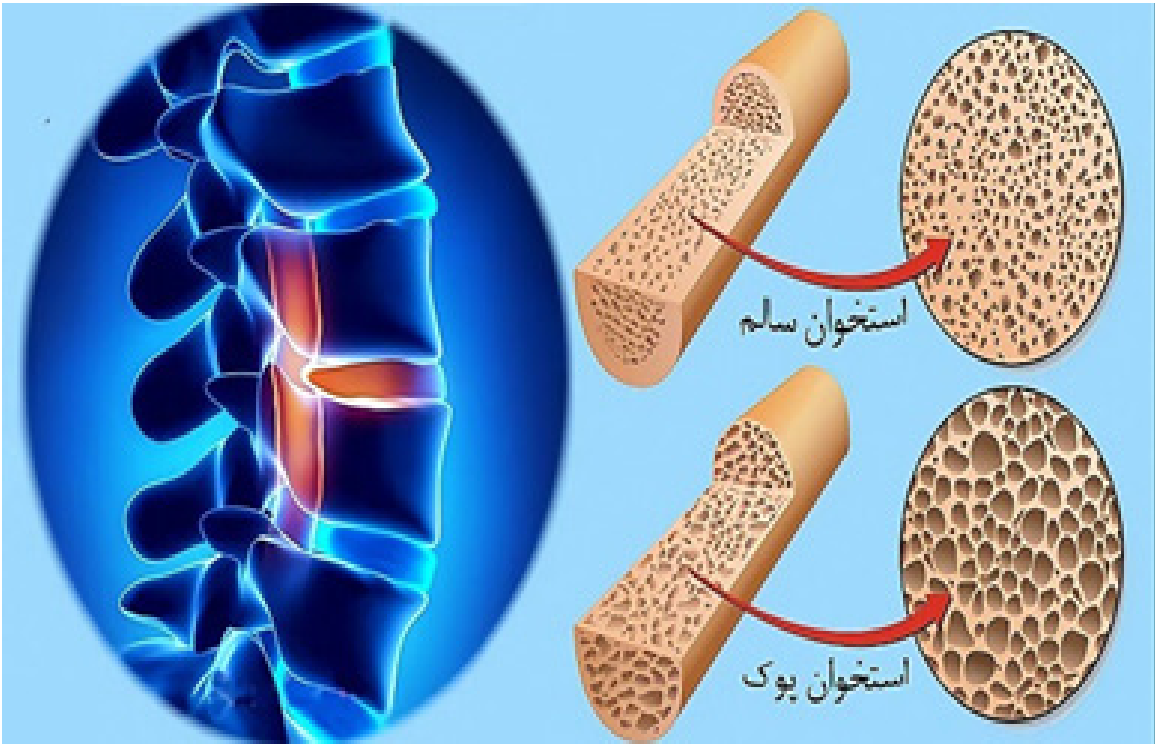
اما با نگاهی دقیق‌تر، ارتفاع کف ابرها در شرایط مختلف با یکدیگر تفاوت دارد. ویژگی‌های مختلف جو از جمله شرایط جریان‌های جوی، عرض جغرافیایی، شرایط فصلی و تغییرات دما، مهم‌ترین عوامل موثر در تعیین ارتفاع کف ابر هستند.

طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه

از ده گونه ابر اصلی، ابرهای پرسا (Ci)، پرسا کومه‌ای (Cc) و پرسا پوشنی (Cs)، مهم‌ترین ابرهای بالا هستند که نازک و سفید رنگ هستند و هنگام طلوع یا غروب که خورشید در ارتفاع کمی از افق قرار دارد. این ابرها به صورت رشته‌های رنگی و زیبا دیده می‌شوند. این سه ابر اصلی بالا، در نه شکل تقسیم‌بندی شده‌اند. مهم‌ترین ابرهای میانی شامل ابرهای فراز کومه‌ای (Ac)، فراز پوشنی (AS) می‌باشد. اصلی‌ترین مواد تشکیل دهنده این ابرها عموماً قطرک آب است، هرچند که گاهی در دماهای پایین بلور یخ نیز در آن‌ها دیده شده است.

ابرهای کومه‌ای (Cu)، کومه‌ای پوشنی (Sc)، پوشنی (St)، باراپوشنی (Ns) و کومه‌ای بار (C) نیز پنج گونه‌ی باقی‌مانده از ابرهای اصلی هستند که به ابرهای پایین شناخته می‌شوند. قطرات آب، مهم‌ترین ماده تشکیل دهنده این ده گونه ابر است. این پنج ابر اصلی نیز در نه شکل تقسیم‌بندی شده‌اند. نظر به اهمیت ابرهای پایین کومه‌ای و کومه‌ای بار با رشد قائم زیاد در هوانوردی آن‌ها در یک گروه مجزا معرفی می‌شوند.





● عوامل موثر بر پوکی استخوان ●

- ✓ **عادات مضر:** مصرف سیگار و الکل، عواملی برای افزایش خطر ابتلا هستند.
- ✓ **میزان تحرک:** اگر از نظر شیوه زندگی، فرد جزو افراد کم‌تحرک باشد، احتمال ابتلا بیشتر است.
- ✓ **مصرف دارو:** مصرف برخی داروها نظیر کورتیکواستروئیدها خطر ابتلا را افزایش می‌دهد.
- ✓ **سابقه شکستگی:** سابقه شکستگی پس از ۵۰ سال و سابقه شکستگی در بستگان درجه یک، احتمال ابتلا را افزایش می‌دهد.
- ✓ **عوامل محیطی:** دور بودن و محرومیت از نور خورشید در امکان ابتلا موثر است.



«امن‌ترین» خطوط هوایی جهان در سال ۲۰۲۵

وب‌سایت رتبه‌بندی خطوط هوایی «Airline Ratings» گزارش خود درباره «امن‌ترین» خطوط هوایی را برای پرواز در سال ۲۰۲۵ منتشر کرد که نام چند شرکت هواپیمایی اروپایی نیز در آن قرار دارد. در این گزارش، نام ۲۵ شرکت هواپیمایی برتر آمده است که به مسافران اعتماد بیشتری برای داشتن یک پرواز آرام و امن می‌دهند. بر اساس این گزارش، امن‌ترین شرکت هواپیمایی جهان برای دومین سال پیاپی «ایر نیوزیلند» است. این شرکت هواپیمایی، اغلب با هواپیمایی «کانتاس» متعلق به کشور همسایه یعنی استرالیا برای کسب جایگاه اول در رقابت است و امسال نیز «کانتاس» تنها با یک رتبه فاصله، در جایگاه دوم این طبقه‌بندی قرار دارد. در این فهرست، شرکت‌های هواپیمایی از آسیا، اقیانوسیه و خاورمیانه با کسب در مجموع ۱۱ جایگاه از ۲۵ جایگاه، بیشترین امتیازات را کسب کرده‌اند که عبارتند از: ایر نیوزیلند، کانتاس، ویرجین استرالیا، اتحاد ایرویز، قطر ایرویز، امارات، آل نیپون ایرویز (ژاپن)، کاتای پسیفیک ایرویز (هنگ کنگ)، کورین ایر (کره جنوبی)، خطوط هوایی سنگاپور، ایوا ایر (تایوان). اما نام برخی خطوط هوایی اروپایی نیز دیده می‌شود که در مجموع ۷ رتبه از ۲۵ جایگاه برتر را به خود اختصاص داده‌اند.

امن‌ترین خطوط هوایی اروپا در سال ۲۰۲۵

شرکت هوایی «ترکیش ایرلاینز» امن‌ترین شرکت هواپیمایی اروپا است و در این در رتبه بندی جهانی، در جایگاه ۱۳ قرار گرفته است. علی‌رغم اینکه «ترکیش ایرلاینز» بیش از هر شرکت هواپیمایی دیگری در جهان فعالیت دارد، از سال ۲۰۰۹ میلادی یعنی زمانی که یک بوئینگ ۷۳۷ در نزدیکی فرودگاه اسخیپول آمستردام سقوط کرد، سانحه مرگبار دیگری نداشته است. در جریان این سانحه ۹ نفر کشته شدند و ۱۲۶ نفر جان سالم به در بردند. شرکت هواپیمایی «تاپ پرتغال» (TAP Portugal) نیز در جایگاه چهاردهم قرار دارد و بر اساس این گزارش، دومین شرکت امن هواپیمایی اروپا محسوب می‌شود. این شرکت هواپیمایی از سال ۱۹۷۷ میلادی تاکنون هیچ‌کدام از مسافران خود را از دست نداده است. دیگر شرکت‌های هواپیمایی اروپایی این فهرست عبارتند از: شرکت هواپیمایی اسکاندیناو «SAS» در رتبه شانزدهم، بریتیش ایرویز در رتبه ۱۷، شرکت هواپیمایی اسپانیایی «ایبریا» در رتبه ۱۸، شرکت هواپیمایی فنلاندی «فین ایر» در رتبه ۱۹ و در نهایت گروه لوفت‌هانزا که هواپیمایی سوئیس را نیز شامل می‌شود در رتبه ۲۰. این اولین بار است که شرکت هواپیمایی اسپانیایی «ایبریا» در لیست ۲۵ شرکتی قرار می‌گیرد که «امن‌ترین» خطوط هوایی جهان را دارند.

امن‌ترین خطوط هوایی «ارزان قیمت» اروپا در سال ۲۰۲۵

وب‌سایت رتبه‌بندی خطوط هوایی «Airline Ratings» بطور جداگانه گزارشی نیز درباره وضعیت امنیت پرواز با شرکت‌های هواپیمایی ارزان قیمت منتشر کرده است. شرکت هواپیمایی «رایان‌ایر» در این فهرست رتبه سوم را به دست آورده است و امن‌ترین شرکت هواپیمایی ارزان قیمت اروپا محسوب می‌شود. این شرکت هواپیمایی در تاریخ ۴۰ سال فعالیت خود هرگز تصادف مرگباری نداشته است و می‌گوید «همچنان ایمنی کارکنان و مسافران خود را بیش از هر چیز دیگری اولویت قرار می‌دهد». پس از آن شرکت شرکت «ایزی‌جت» قرار دارد که در این رتبه بندی جهانی در جایگاه چهارم است و به این ترتیب به دومین شرکت هواپیمایی ارزان‌قیمت امن اروپا تبدیل شده است. این شرکت نیز در ۳۰ سال فعالیت خود تصادف مرگباری نداشته است. شرکت هواپیمایی «وایز ایر» متعلق به مجارستان، دیگر شرکت اروپایی حاضر در این فهرست است و جایگاه هفتم را به دست آورده است. این شرکت هم به عنوان یک شرکت هواپیمایی نسبتاً جوان، هرگز مسافر خود را از دست نداده و دارای ناوگانی از هواپیماهای جدید ایرباس است که به‌طور میانگین کمتر از پنج سال عمر دارند. دیگر شرکت‌های اروپایی امن حاضر در این فهرست عبارتند از: هواپیمایی نروژ در رتبه ۱۲، هواپیمایی اسپانیایی «ویولینگ» در رتبه ۱۳، هواپیمایی ارزان‌قیمت بریتانیایی «جت۲» در رتبه چهاردهم، شرکت هواپیمایی آلمانی «یورو وینگز» در رتبه ۲۰ و درنهایت هواپیمایی «ایربالتیک» متعلق به لتونی در رتبه ۲۵. امسال نیز اولین بار است که شرکت‌های هواپیمایی «جت۲» و «ایربالتیک» در فهرست ۲۵ شرکت هواپیمایی ارزان قیمت قرار می‌گیرند که امن‌ترین پروازها را دارند.

امن‌ترین خطوط هوایی چگونه ارزیابی می‌شوند؟

وب‌سایت «Airline Ratings» شرکتهای هواپیمایی را بر اساس داده‌های دریافتی از منابع متعددی رتبه‌بندی می‌کند و یافته‌های خود را درنهایت با کسب مشاوره از خلبانان و کارشناسان هوانوردی تکمیل می‌کند. این وب‌سایت ابتدا ویژگی‌های هر شرکت هواپیمایی را برای تعیین وضعیت ایمنی آن‌ها مطالعه می‌کند؛ از جمله سن هواپیماهای آن شرکت، تعداد هواپیماهایی که اداره می‌کند، آموزش‌هایی که به خلبانان ارائه می‌دهد و میزان حوادثی که گزارش شده است. این وب‌سایت، سودآوری شرکت‌های هواپیمایی را نیز در نظر می‌گیرد که ممکن است یک ویژگی غیرمعمول در ارتباط با ایمنی به نظر برسد. با این حال، خطوط هوایی که از نظر مالی عملکرد پایین‌تری دارند ممکن است تمایل کمتری به سرمایه‌گذاری در آموزش، تعمیر و نگهداری و بهبود کیفیت خدماتشان داشته باشند و از لحاظ تئوری توانایی آن‌ها برای ایمن ماندن کاهش می‌یابد. این رتبه‌بندی همچنین بررسی می‌کند که آیا شرکت هواپیمایی مد نظر، از کشوری است که معیارهای مدنظر «ایکائو» را که به برنامه حسابرسی نظارت و ایمنی جهانی (USOAP) معروف است، دارد و این ارزیابی‌ها را به‌خوبی پشت سر گذاشته است یا خیر. این وب‌سایت درنهایت بررسی می‌کند که آیا وضعیت ایمنی در یک شرکت هواپیمایی، مطابق با استانداردهای ایمنی عملیاتی موسوم به «یاتا» یا «آیوسا» (یک استاندارد جهانی برای ایمنی عملیاتی هواپیماها) است یا خیر.



✓ سال ۱۳۹۵ به پیشنهاد دکتر سعید شفیعیون استادیار زبان و ادبیات فارسی دانشگاه اصفهان و با تصویب اعضای شورای عالی انقلاب فرهنگی، روز ۲۱ اسفندماه؛ به نام روز بزرگداشت نظامی گنجوی نامگذاری شد و سپس در تقویم جمهوری اسلامی ایران ثبت گردید.

جمال‌الدین ابومحمد الیاس بن یوسف بن زکی بن مؤید، متخلص به نظامی و مشهور به حکیم نظامی در قرن ششم هجری قمری در گنجه (آذربایجان کنونی) به دنیا آمد. این شاعر و داستان‌سرا و پارسی‌گوی ایرانی و هم‌دوره با سلجوقیان (دوازدهم میلادی)، به‌عنوان پیشوا و سرآمد داستان‌سرایی در ادب پارسی شناخته شده‌است. نظامی را در کنار حافظ شیرازی، سعدی و فردوسی یکی از چهار ستون ادب فارسی می‌دانند. شاعری قصه‌پرداز که آثار مهمی را در حوزه ادبیات تعلیمی پدید آورده است. اگرچه پیش از نظامی نیز داستان‌سرایی در زبان فارسی وجود داشت، اما تنها شاعری که توانست تا پایان قرن ششم، شعر تمثیلی را در زبان فارسی به اوج تکامل برساند، نظامی است. او در انتخاب کلمات مناسب و ایجاد ترکیبات نو و خاص و اختراع معانی و مضمون‌های تازه و دلپسند و در توصیف بی‌مانند است. مهارت او در تنظیم و ترتیب منظومه‌هایش مقلدان بسیاری را پس از او به دنبال آورد.

✓ نظامی بیشتر عمر خود را در گنجه گذرانید و در نهایت در همین شهر در فاصله‌ی سال‌های ۶۰۲ تا ۶۱۲ هجری درگذشت و به خاک سپرده شد.

ادبیات فارسی سهم بسیار عظیمی در شناساندن فرهنگ غنی ایران دارد و نظامی گنجه‌ای که یکی از چهار قله ادبیات فارسی و استاد داستان‌سرایی است از مفاخر فرهنگی ما محسوب می‌شود. بی‌شک روز بزرگداشت نظامی می‌تواند حرکت موثری در نظامی‌شناسی ایجاد کند و چه در ایران و یا سایر نقاطی که برای زبان فارسی اعتبار قائل می‌شوند تاثیرگذار باشد.

✓ پنج‌گنج نظامی گنجوی، عبارتست از مخزن‌الاسرار، خسرو و شیرین، لیلی و مجنون، هفت‌پیکر و اسکندرنامه. نظامی غیر از پنج‌گنج، دیوان قصاید و غزلیاتی هم دارد. قصاید او به پیروی از سنایی در وعظ و حکمت سروده شده است. او از آغاز جوانی به تحصیل ادب و تاریخ همت گماشت و با اصول عرفان و تصوف آشنا بود. نظامی گنجه‌ای نیز مانند فردوسی و سعدی به سبک و روشی خاص خود دست یافت. اگرچه زبان شعری نظامی دارای اطناب و بازی با الفاظ و اصطلاحات علمی و فلسفی و ترکیبات عربی و گاهی در بعضی ابیات دارای پیچیدگی معنی است، اما زیبایی‌های کلام او چنان است که او را یکی از بزرگ‌ترین شاعران فارسی زبان و مخصوصاً در فن خود یعنی داستان‌سرایی بی‌همتا کرده است.



سرویس‌های بهداشتی در هواپیما



سرویس بهداشتی هواپیما (Aircraft Lavatory)، فضای کوچکی در داخل کابین هواپیما، مجهز به یک توالت (Toilet) و سینک (Sink) است. یک «دستشویی هواپیما» که به‌صورت متداول در بیشتر هواپیماهای امروزی جز برخی از هواپیماهای کوچکی که پروازهای کوتاه‌برد (Short Range) انجام می‌دهند شاهد آن هستیم، برخلاف ظاهر ساده، دارای پیچیدگی‌های خاصی است که در مطلب پیش رو قصد داریم به بررسی آن‌ها بپردازیم.

در طول تاریخ هوانوردی، از جمله هواپیماهای مجهز به دستشویی، می‌توان به «Caproni Ca.۶۰» ساخته شده در سال ۱۹۲۱ اشاره کرد؛ البته با توجه به سقوط این هواپیما در دومین پرواز خود، کروی پروازی (Flight Crew) هرگز استفاده از دستشویی آن را تجربه نکردند. هواپیمای «Handley Page H.P.۴۲» جز اولین هواپیماهای مسافربری طراحی و ساخته شده در سال ۱۹۲۸، مجهز به دستشویی‌های متعددی در قسمت مرکزی بدنه بود.

به‌همین دلیل رفته‌رفته دستشویی‌هایی که مجهز به سامانه‌های سیفون آبی و همچنین شیمیایی بودند، در سال ۱۹۷۵ با پیشرفت‌های صورت گرفته، جای خود را به دستشویی‌هایی دادند که دارای سیفون خلا (Vacuum Flush) بودند؛ از مهم‌ترین مزایای به‌کارگیری این فناوری می‌توان به حذف محفظه‌های به اصطلاح «پسماند خیس» که ترکیب مایعات و جامدات است، اشاره کرد. این کلاس از دستشویی‌ها که در ادامه دستشویی خلا (Vacuum Toilet) نام گرفتند، به سامانه فاضلاب خلا (Vacuum Sewer) متصل هستند، بدین معنا که با استفاده از مکش هوا اقدام به دفع پسماند می‌کند. بنابراین اغلب فاقد آب یا دارای مقدار بسیار کمی آب هستند و به جرات می‌توان گفت که در صورت داشتن آب، میزان آن کمتر از یک چهارم لیتر در هر بار شست و شو است. در مقابل در آن‌ها از موارد ضدعفونی کننده رنگی استفاده می‌شود.

برخی از مزایای این فناوری از دیدگاه طراحان هواپیما، افزایش سطح ایمنی از طریق کاهش احتمال خطر خوردگی انشعابات و اتصالات ساختار «دستشویی هواپیما» است. شایان ذکر است که علاوه بر هواپیماها، قطارها، اتوبوس‌ها و کشتی‌ها نیز از این فناوری استفاده می‌کنند که تاثیر قابل توجهی در کاهش وزن، صرفه‌جویی در مصرف آب و البته عدم امکان سرریز شدن و خروج پسماند از داخل کاسه توالت (Toilet Bowl) می‌شود. ساز و کار عملکردی دستشویی‌های خلا به این صورت است که هنگامی دکمه سیفون فشار داده می‌شود، واحد کنترل سیفون (FCU (flush Control Unit)، عملیات تخلیه را شروع می‌کند. در این مرحله با درگیر شدن دستگاه ایجاد فضای خلا که به عبارتی این کار را با تولید اختلاف فشار (Differential Pressure) انجام می‌دهد، دریچه شست و شو و شیر سیفون به ترتیب باز شده، و عمل کرده تا در نهایت مواد پسماند را خارج و به محفظه‌ای که عموماً در انتهای هواپیما قرار دارد، انتقال می‌دهد.

پس از فرود و اتمام پرواز هواپیما، ماشینی بنام خدمات دستشویی هواپیما (Aircraft Lavatory Service)، جهت تخلیه محفظه در پای هواپیما حاضر می‌شود. پس از اتصال لوله به‌خصوص این ماشین به (Drain Valve) یا خروجی تخلیه هواپیما، محفظه هواپیما تخلیه و به داخل ماشین انتقال می‌یابد. همچنین در ادامه با انتقال و وارد کردن آب پر فشار و گاهی به همراه مواد ضدعفونی کننده به داخل محفظه و اتصالات «دستشویی هواپیما» توسط این ماشین، نسبت به پاک‌سازی آن‌ها، اقدام می‌شود.



افزایش ثمردهی با حذف موانع

محدودیت‌ها موانعی هستند که جلوی پیشرفت کل سیستم را می‌گیرند. بنابراین اگر محدودیت‌ها را حل و فصل نکنیم حتی اگر بخش‌های دیگر را بهبود دهیم پیشرفت چشمگیری حاصل نخواهد شد. سوال این است: «کندترین پیاده‌ی» شغل یا زندگی‌تان چیست؟ مانعی که باعث می‌شود هدفی را که واقعا اهمیت دارد نتوانید محقق کنید، چیست؟ اگر «محدودیت» را به‌طور نظام‌مند شناسایی و رفع کنید، می‌توانید اصطکاک‌ها را که مانع اجرای کارهای ضروری است به شکل چشمگیری کاهش دهید. ولی این کار را نمی‌توانیم بی‌نظم و ترتیب انجام دهیم. ولی اگر واقعا می‌خواهید عملکرد کلی سیستم را بهبود دهید، حالا این سیستم می‌خواهد فرایند ساخت باشد یا دستور عملی در اداره یا برنامه‌های روزمره‌ی زندگی‌تان، باید «کندترین» پیاده را شناسایی کنید. رویکرد فرع‌گرایانه در اجراء منفعلانه و بی‌نظم و ترتیب است. چون فرد فرع‌گرا، به جای پیش‌بینی بحران‌ها، همیشه به آن‌ها واکنش نشان می‌دهد. مجبور است راهکارهای سریع (و نه دائمی) را به کار بگیرد: مثل قرار دادن انگشت در سوراخ سدی با این امید که کل سد فرو نریزد. فرد فرع‌گرا در استفاده از چکش مهارت دارد و فکر می‌کند همه چیز میخ است. بنابراین، فشار بیشتر و بیشتر وارد می‌کند، ولی نتیجه نهایی فقط اصطکاک و استیصال بیشتر است. فرد فرع‌گرا سراغ راهکارهای سریع و موقتی می‌رود و بیشتر کار می‌کند. اما فرد اصل‌گرا موانع پیشرفت را برمی‌دارد و بیشتر تولید می‌کند.

تولید بیشتر با حذف بیشتر

ارسطو درباره سه نوع کار صحبت کرده است، در حالی که در دنیای امروزی اغلب فقط بر دو نوع کار تاکید می‌کنیم. نوع اول کار نظری است که هدف نهایی آن حقیقت است. نوع دوم کار عملی است که هدف آن کنش است. ولی نوع سوم نیز وجود دارد: کار ابداعی. فیلسوف مارتین هایدگر «ابداع» را به معنای ایجاد کردن توصیف می‌کند. این نوع سوم کار در واقع رویکرد اصل‌گرایانه به اجراست:

✓ اصلی‌گرا، با بیشتر حذف کردن به جای بیشتر کار کردن، بیشتر تولید می‌کند.

✓ اصل‌گرایان به جای معطوف کردن تمرکزشان به تلاش‌ها و منابعی که باید اضافه کنند، روی محدودیت‌ها یا موانعی تمرکز می‌کنند که باید رفع کنند. ولی چگونه؟

۱) درباره نیت اصلی صریح باشید.

بدون روشن کردن نتیجه دلخواه‌مان، نمی‌توانیم موانعی را شناسایی کنیم که باید برداشته شوند. اگر ندانیم واقعا می‌خواهیم به چه هدفی برسیم، کل فرایند تغییر دل‌بخوای خواهد بود.

۲) «کندترین» پیاده را شناسایی کنید.

به جای اینکه یک راست به سراغ پروژه بروید، چند دقیقه برای فکر کردن وقت بگذارید. از خودتان بپرسید: «چه موانعی بین من و رسیدن به این هدف قرار دارن؟» و «چه چیزی منو از رسیدن به این هدف باز می‌داره؟» فهرستی از این موانع تهیه کنید. اغلب موانع متعددی در مسیر تحقق نیت اصلی وجود دارند. با این حال در هر زمان می‌توان فقط یک اولویت داشت؛ حذف دل‌بخوای موانع، اگر مانع اصلی همچنان پابرجا باشد، شاید ابداً هیچ تأثیری نداشته باشد. بنابراین باید موانع را یکی‌یکی رفع کنیم.

۳) رفع موانع

رفع موانع لزوماً سخت یا مستلزم تلاشی ابر انسانی نیست. بالعکس می‌توانیم با اندکی تلاش شروع کنیم. به نوعی شبیه رها کردن تخته سنگ در بالای تپه است. فقط یک تکان کوچک لازم است؛ شتاب حرکت در ادامه به شکل طبیعی رفته رفته زیاد می‌شود.

پیشرفت:

قدرت پیروزی‌های کوچک

راه و رسم فرع‌گرایی انجام همه کارها با تمام قواست: تلاش برای انجام همه‌ی کارها، داشتن همه چیز، تناسب داشتن با همه چیز. فرع‌گرایی طبق این منطق اشتباه عمل می‌کند که هرچه بیشتر تلاش کند، بیشتر به دست می‌آورد، ولی واقعیت این است که هرچه هدفمان بلندپروازانه‌تر باشد، شروع حرکت به سمت آن برای‌مان دشوارتر است. راه اصل‌گرایانه متفاوت است. اصل‌گرا، به جای اینکه سعی کند به یک باره به همه چیز برسد و اوج بگیرد، از اندک شروع می‌کند و پیشرفت‌ش را جشن می‌گیرد. اصل‌گرا، به جای رفتن به دنبال پیروزی‌های بزرگ و پر زرق و برقی که واقعا اهمیت ندارند، پیروزی‌های کوچک و ساده را در حوزه‌های ضروری دنبال می‌کند. بنابراین فرع‌گرایان با هدفی بزرگ شروع می‌کنند و نتایجی کوچک می‌گیرند و به دنبال پر زرق و برق‌ترین پیروزی‌ها می‌روند. اما اصلی‌گرایان با هدفی کوچک شروع می‌کنند و نتایج بزرگ می‌گیرند و پیشرفت‌های کوچکشان را جشن می‌گیرند. برای اینکه واقعا بتوانیم کارهای ضروری را انجام دهیم، به جای اینکه از کاری بزرگ شروع کنیم و بعد از کوره در برویم که جز انرژی و زمانی که برای آن هدر داده‌ایم چیزی عایدمان نشده است، باید با کارهای کوچک شروع کنیم و کم‌کم شتاب بگیریم. یادمان باشد ثبات و تکرار قدرت می‌آورند.»

نکات ارزشمند:

(۱) روی حداقل پیشرفت قابل قبول تمرکز کنید.

(۲) کار انجام شده بهتر از کار عالی است.

(۳) حداقل آماده‌سازی قابل قبول را انجام دهید.

(۴) به پیشرفت پاداش عینی دهید.

به شکل بصری نمایش دادن روند پیشرفت به سمت هدف، ابزاری قدرتمند است. نیازی نیست در به کارگیری همین تکنیک در اهداف ضروری خودتان در خانه و محل کار خیلی مهارت داشته باشید. وقتی با کاری کوچک شروع کنیم و به پیشرفت پاداش دهیم، در نهایت نسبت به وقتی که با کاری بزرگ و با اهداف اغلب غیرممکن شروع کنیم.

تعليق ذهني

معجزه‌ی روال روزانه

راه و رسم فرع‌گرایانه این است که فکر کنید کارهای ضروری فقط زمانی انجام می‌شوند که زور پشت‌شان باشد. چنین روشی در انجام کارها فقط با تلاش‌های ناپخته همراه است. برای انجامش جان می‌کنید تقلا می‌کنید. راه اصل‌گرایان متفاوت است. اصل‌گرا روالی را طراحی می‌کند که باعث می‌شود تحقق آنچه ضروری می‌داند به حالت پیش‌فرض تبدیل شود. بله اصل‌گرا در بعضی موارد باز هم باید سخت کار کند، ولی هر تلاشی با داشتن روال درست به نتایج بسیار بهتری منجر می‌شود.

کاري كنيد آسان به نظر رسد

روال یکی از قدرتمندترین ابزارها برای رفع موانع است. بدون روال، کشش کارهای غیرضروری مغلوب‌مان می‌کند. ولی اگر روالی تنظیم کنیم که مبتنی بر کارهای ضروری باشد، خود به خود اجرایش می‌کنیم. در این حالت، به جای اینکه به‌طور ناخودآگاه به دنبال انجام کارهای ضروری باشیم، این کارها حتی بدون آنکه به آن‌ها فکر کنیم، انجام می‌شوند. مجبور نخواهیم بود انرژی گرانبهایمان را هر روز صرف اولویت‌بندی همه چیز کنیم. فقط باید کمی انرژی اولیه را صرف تنظیم روال کنیم و بعد یگانه کاری که می‌ماند دنبال کردن این برنامه است. روال یک مزیت شناختی دیگر هم دارد. وقتی کار فکری به سمت عقده‌های قاعده‌ای حرکت می‌کند، برای تمرکز بر کارهای جدید فضای فکری آزاد می‌شود. از نظر برخی، روال شاید شبیه به موقعیتی باشد که در آن خلاقیت و نوآوری جایی ندارد (یعنی حد نهایی ملالت کاری). این مسئله درباره روال اشتباه می‌تواند واقعاً درست باشد. ولی روال‌های درست به دلیل اینکه انرژی لازم را در تصمیم‌گیری برای کارها کاهش می‌دهند، واقعاً نوآوری و خلاقیت را افزایش می‌دهند.

به چند نکته توجه کنید:

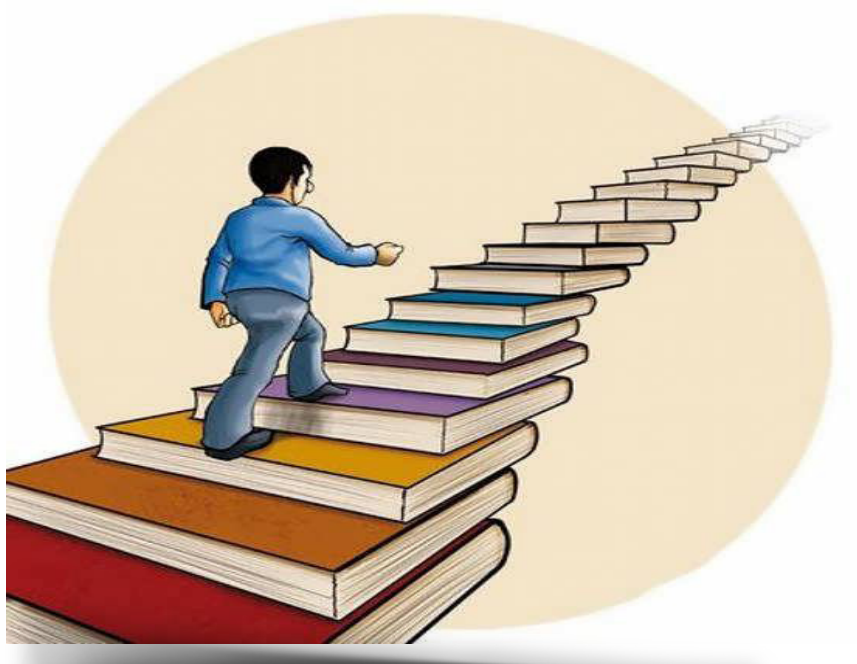
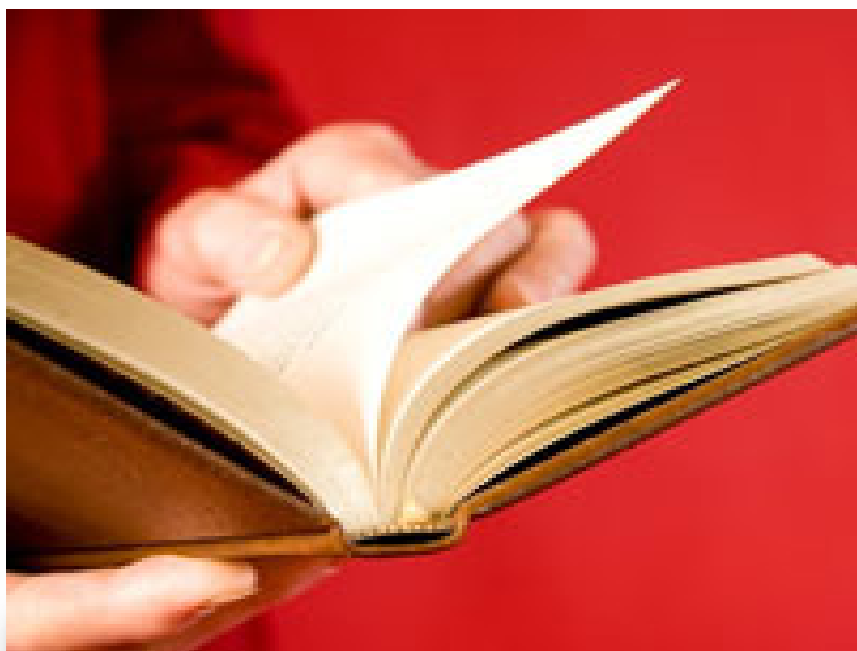
(۱) محرک‌های رفتاری‌تان را نوسازی کنید.

(۲) محرک‌های رفتاری جدید خلق کنید.

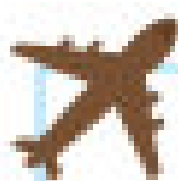
(۳) دشوارترین کار را اول انجام دهید.

(۴) روال‌هایتان را با هم ترکیب کنید.

(۵) به روال‌هایتان یکی‌یکی رسیدگی کنید.



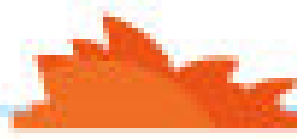
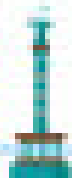
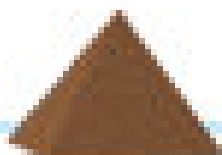
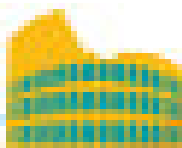
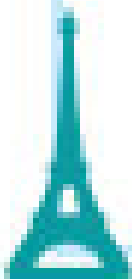
Airport Codes" Solution Table (No. 12)"



Solution

O	C	I	Z	H	K	O	Z	A	S	G	N	G	G	D
A	A	X	F	L	V	B	A	M	R	Q	M	K	Q	P
D	X	B	D	S	T	H	L	S	D	Q	N	M	D	W
M	I	G	S	A	T	L	H	Y	Q	A	E	T	V	N
A	H	K	G	M	C	Z	R	C	H	X	I	Y	L	I
D	I	U	M	S	U	F	L	M	O	G	F	Y	A	U
U	N	I	B	Y	I	R	N	P	K	A	J	B	X	P
F	V	H	K	P	H	A	Q	D	U	P	N	F	L	L
J	L	I	K	K	X	X	Y	Y	L	H	W	S	O	T
J	T	S	G	C	B	N	S	N	C	X	A	I	P	P
H	D	T	Y	G	E	O	R	D	U	S	R	N	L	Q
G	J	Y	N	K	L	S	V	G	Q	E	D	E	L	U
R	F	M	X	R	E	S	Z	C	A	N	W	O	A	F
O	K	H	J	H	N	D	J	U	D	K	R	Y	C	P
M	Q	L	H	R	V	I	C	N	K	Y	U	A	D	U

DEL	KUL	MAD	CGK
LHR	IST	ORD	HND
CAN	JFK	HKG	AMS
ATL	DME	BKK	ICN
SIN	PHX	FRA	LAX



گزارش تصویری از مراسم بزرگداشت روز ۱۲ بهمن ماه

