

بیست و چهارمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مرداد ماه ۱۴۰۲

MEHRABADIHA



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



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran



صاحب امتیاز: فرود گاہ بین المللی مہر آباد

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: د. صالحی، آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده،

ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی، ح. تیوای

ویراستار: م. احمدیان

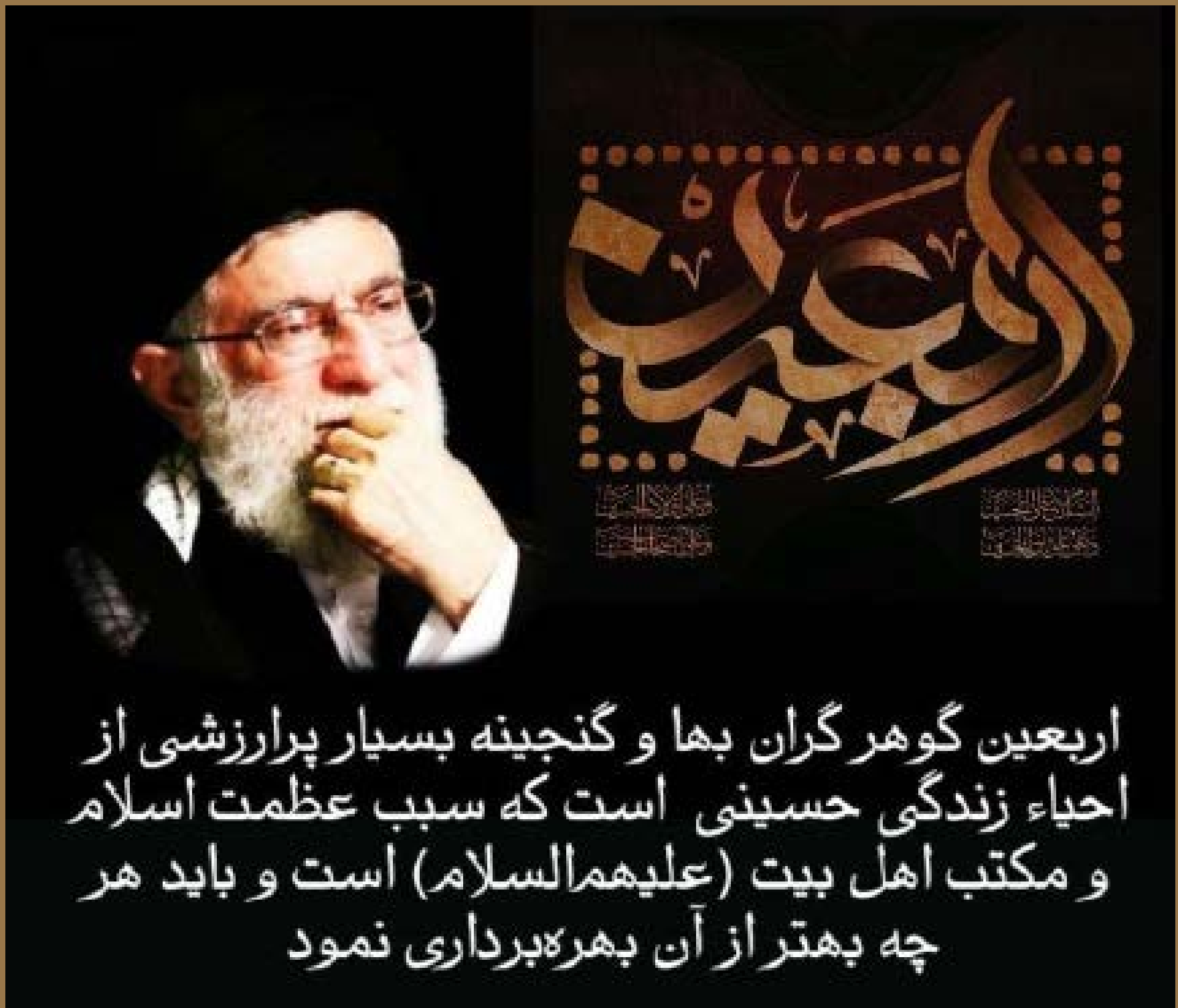
صفحه آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی

فهرست مطالب

- ➔ سخن رهبری ۴
- ➔ سخن سردبیر ۵
- ➔ اینفوگرافی عملکرد پروازی چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۲ در پر ترافیک ترین فرودگاه کشور ۶
- ➔ مصاحبه با جناب آقای ولی اله رشیدی ۷
- ➔ ۵ فرودگاه برتر جهان در سال ۲۰۲۳ ۱۱
- ➔ آیا هوش مصنوعی می تواند جایگزین کنترلرهای ترافیک هوایی شود؟ ۱۳
- ➔ عاشورا در ادبیات فارسی؛ از گذشته تا به امروز ۱۵
- ➔ جدیدترین هواپیماها در جهان (قسمت دوم) ۱۷
- ➔ در داوسِ چین ۲۰۲۳ چه گذشت؟ (قسمت دوم) ۱۸
- ➔ مقایسه باد روبرو و باد پشت ۲۰
- ➔ درباره سویه اریس کووید (EG.۵) و گرمزدگی بیشتر بدانیم ۲۲
- ➔ هیدروژن جایگزین سوخت هواپیما ۲۴
- ➔ آیا هوش مصنوعی می تواند جایگزین کرو پروازی شود؟ ۲۶
- ➔ خلاصه کتاب چگونه کمال گرا نباشیم (قسمت دوم) ۲۸
- ➔ جدول شماره ۳ ۳۰
- ➔ فراخوان شرکت در مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهر آبادی ها ۳۱
- ➔ گزارش تصویری از چهل و چهارمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین المللی مهر آباد با موضوع
آشنایی با فرآیند برگزاری مناقصات و با تدریس جناب اعتمادی راد ۳۲

سخن رهبرای





سخن سردبیر

بدون شک نهضت عاشورا یکی از مهم‌ترین نقاط عطف تاریخی تمدن اسلامی است و پیاده‌روی اربعین نیز یکی از مهم‌ترین نمادهای بزرگداشت و پاسداشت این رویداد بزرگ اجتماعی است که معرف هویت تمدن اسلامی به جهانیان است. اربعین، روزی است که جابر بن عبدالله انصاری، صحابی رسول خدا (ص) از مدینه برای زیارت مرقد مطهر امام حسین (ع) به کربلا آمد. او اولین زائری است که قبر شریف آن حضرت را زیارت کرد؛ بر اساس این سنت پسندیده، همه ساله شیعیان با پای پیاده به‌منظور زیارت آن حضرت، ضمن نشان دادن عظمت امام حسین (ع) و نهضت عاشورا، انسجام و یکپارچگی خود را در عرصه جهانی به نمایش می‌گذارند و در این راه عاشقانه جای مهرآبادی‌ها خالی است...

آنان که مشتاقانه کمر خدمت به زائران و عاشقان ابا عبدالله الحسین علیه السلام و یاران وفایش بسته‌اند و با چشمانی اشک بار بدرقه می‌کنند قافله عشق را...

براستی اکنون که شما عازم زیارت بارگاه حضرت عشقید، تنها خواسته بازماندگان، دعای خیرتان در آن سرزمین نور است...

التماس دعای فراوان مهربانان

گوشه چشمی بر جاماندگان و خدمتگزاران خود در مهرآباد داشته باشید

★ راستی فراموش شد هر چند مهرآباد در لیست فرودگاه‌های دارای پرواز اربعین نیست، اما امسال حدود ۲۰ هزار زائر از این فرودگاه عازم دیار عشقند...

اینفوگرافی عملکرد پروازی چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۲ در پر ترافیک‌ترین فرودگاه کشور



انتقال بیش از ۴ میلیون مسافر در چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۲

به گزارش روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، در این مدت با انجام ۳۶ هزار و ۳۲۳ نشست و برخاست، ۴ میلیون و ۱۳۹ هزار و ۱۰۹ مسافر جابه‌جا شده است.

لازم بذکر است در چهار ماهه نخست سال ۱۴۰۲ در فرودگاه مهرآباد، در همه شاخص‌های پروازی، مسافری و ارسال و پذیرش بار نسبت به سال گذشته در همین تاریخ شاهد افزایش بوده‌ایم.

خداقوت همکاران فرودگاه مهرآباد 🌹

مصاحبه با جناب آقای ولی الله رشیدی



باسمه تعالی

ساعت ۱۰ صبح به قرارمان رسیدیم. قرار است رو در روی یکی از همکاران پر تلاش مهر آباد که هم‌اکنون در کسوت بازنشستگی به سر می‌برند، برسیم. پیشکسوتی که همواره در اوج متانت، وقار و دقت نظر در تمامی مراحل کار زبانزد بودند. با نگاهی حاکی از محبت و دوستی به ما خیره بودند و کاملاً آماده برای پاسخ به سؤالاتی که برای آن لحظه‌شماری می‌کرد. با همان روی خوش همیشگی و شخصیتی که سال‌ها مسیر موفقیت و خاطره‌های رنگارنگ و ارزشمند را طی کرده بود و لبخندی سراسر با معنا، ما را همراهی کرد. مصاحبه را با آقای ولی الله رشیدی آغاز کردم...



بیوگرافی و نحوه استخدام در سازمان هواپیمایی کشوری را برای خوانندگان ما بفرمایید؟

اینجانب در سال ۱۳۳۱ در ساوه از توابع استان مرکزی به دنیا آمدم. در ۸ سالگی همراه خانواده به تهران نقل مکان کردیم زیرا پدرم کارمند دولت بود و به خاطر شغل ایشان باید به تهران می آمدم. من سه برادر و سه خواهر دارم. از همان ابتدا که آمدم تهران یعنی حدوداً سال ۱۳۴۰، در شرق تهران منطقه نارمک ساکن شدیم و تا امروز منزل پدری من در خیابان گلستان هست. از دوران کودکی و نوجوانی به یاد دارم محله ما نیز مانند بسیاری محلات دیگر هنوز خیلی شلوغ نشده بود و به علت این که ساختمان زیاد وجود نداشت، زمین های اطراف برای ما حکم زمین فوتبال را داشت و در نهر آب بزرگی که وجود داشت تابستان ها شنا می کردیم. کودک بودم که به یاد دارم لوله های بزرگ سیستم آب شهری را در منطقه شرق جایگذاری می کردند و قطر این لوله های اصلی به قدری بزرگ بود که از قد یک انسان بالغ نیز بیش تر بود. با این که پدرم کارمند ساده دولتی بود و حقوق ماهانه زیادی نداشت اما به دلیل نرخ پایین تورم و شرایط اقتصادی و نرخ انواع اجناس ما که ۷ فرزند همراه پدر و مادرم زندگی می کردیم و تقریباً هر روز در ایام سال، مهمان یا مهمانانی داشتیم، به خوبی و با شادی و بدون استرس زندگی می کردیم و نیازهای اساسی همه ما به قدر کافی برآورده می شد. بزرگ تر که شدیم برادر بزرگم که اکنون مانند خودم ساکن شهرک اکباتان است از طرف نیروی هوایی ارتش، بورسیه تحصیل در انگلستان و سپس آمریکا شد و سال های سال تا هنگام بازنشستگی به خدمت در نیروی هوایی ارتش ایران ادامه داد. خودم نیز در اوایل جوانی فوتبال بازی می کردم در باشگاه شاهین که اون سال ها تازه در محله ما ساخته شده بود و هنوز نیز در خیابان گلستان فعال است. بعد از اتمام تحصیلات متوسطه و اخذ دیپلم به سربازی رفتم و سپس در سال ۱۳۵۶ به استخدام سازمان هواپیمایی کشوری در آمدم. استخدام من در سازمان هواپیمایی کشوری به عواملی بستگی داشت از جمله این که خلبان شدن برادر بزرگم در علاقمندی من به هواپیما و فرودگاه تاثیر داشت. من نیز به دلیل علاقه به فرودگاه، جذب سازمان هواپیمایی کشوری شدم. در سازمان با همسرم خانم صونا علیپور آشنا شدم که ایشان نیز در آن زمان استخدام سازمان شده بودند و در دفتر مدیرکل وقت سازمان به عنوان منشی کار می کردند. حاصل ازدواج ما یک فرزند پسر هست که در چند رشته تخصصی تحصیل کرده است و در دانشگاه تهران نیز تا پایان مقطع دکتری حرفه ای ادامه تحصیل داده و مدرک دکتری تخصصی دارد و اکنون مشغول به تدریس در دانشگاه های کشور است.

مهمترین خاطره در زمان خدمت‌تان برای ما شرح دهید؟

دوران کاری تقریباً هر روزش آلبومی از خاطرات شیرین و تلخ بوده است. به‌عنوان یکی از خاطرات تلخ می‌توانم به بعد از ظهر روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ اشاره کنم که اولین بمباران تهران توسط صدام جنایتکار در فرودگاه مهرآباد انجام شد و وحشت و تلخی آن روز که تقریباً آخرین ساعات کاری روزانه در اداره بود را هرگز فراموش نمی‌کنم. همچنین فوت یا بازنشستگی هریک از همکاران قدیم نیز از خاطرات تلخ دوران کاری هست. آمدن نیروهای جدید و افزوده شدن دوستان جدیدالورود به جمع دوستان قدیمی در مجموعه همکاران سازمان نیز از خاطرات شیرین دوران کاری است. همچنین دو تا از خاطرات شیرین را هرگز از یاد نمی‌برم. یکی خاطرات دورانی که طی سال‌ها ماموریت داشتم ایام حج در ترمینال حجاج به هموطنانی که عازم بیت‌الله‌الحرام می‌شدند خدمت کنم که واقعا از زیباترین و به یادماندنی‌ترین ایام کاری من بود. کوچک‌ترین خدمتی که به حجاج می‌کردیم و رضایت خاطر زائران حرم الهی را در چهره و سخنان این عزیزان می‌دیدم بسیار لذت‌بخش بود. دومین لذت زمانی بود که در اداره رفاه سازمان خدمت یا قدمی برای همکاران شاغل و بازنشسته ارایه می‌کردیم که تاثیری هرچند کوچک در رفاه این عزیزان داشت.

چگونه توانستید در حوزه مختلف کاری‌تان منشا اثر باشید؟

در حقیقت خودم را در جایگاه فردی که کارهای خیلی مهمی کرده باشم نمی‌بینم. فقط یک مطلب را می‌توانم با اطمینان بگویم که هر آن‌چه از من بر می‌آمد و توان داشتم برای افزایش پیشرفت و کیفیت و بهروری مجموعه سازمان هواپیمایی کشوری انجام داده‌ام. من همیشه کارمندی ساده بوده‌ام و در کل دوران کاری‌ام از سال ۵۷ تا بازنشستگی در سال ۸۶ دوران بسیار کوتاهی مسئولیت داشتم. اما همیشه و به‌خصوص در دوران مسئولیت اداره رفاه، یک مطلب قطب‌نمای حرکت و تصمیم‌گیری‌های من بوده است که اگر من به‌عنوان یک ارباب رجوع به اداره یا مسئولی مراجعه کنم و نیازی به خدمات آن مجموعه و مسئول داشته باشم چه انتظاری دارم؟ همین سوال راهنمای همیشگی من برای اتخاذ تصمیم و اجرای کارها بود. سعی همیشگی من این بود که خروجی تصمیم‌ها و کارهای من در هر مجموعه‌ای، جلب رضایت افراد مرتبط با آن مجموعه و ارتقای مجموعه باشد. جزییات زیاد هست و تلاش و هدف همیشگی من خشنودی و رضایت خدای متعال و وجدان خودم و افرادی بوده که با من سروکار داشته‌اند. پس از بازنشستگی نیز مدت‌ها در کانون بازنشستگی سازمان فعالیت داشتم و در خدمت دوستان و همکاران بازنشسته بوده‌ام که از ادامه خدمتگزاری و ارتباط با اعضای محترم کانون و همکاران سابق و فعلی بسیار خوشحال و مسرور هستم. حتی پس از بازنشستگی نیز همراه چند تن از همکاران بازنشسته شرکتی را تاسیس و شروع به کار کردیم و پروژه‌های مختلفی نیز ارائه کردیم که البته با توجه به نوسانات و چالش‌های اقتصادی در سال‌های اخیر غیرفعال است. امیدوارم نزد خداوند و همکاران و مراجعین طی سال‌های کاری‌ام سربلند و روسفید باشم.

از علاقمندی‌هایتان در زندگی برای مخاطبان ما بفرمایید؟

نسل ما نسلی تلاشگر و نایب‌ستاست. من سال‌ها پس از بازنشستگی و در سال ۹۷ موفق شدم مقطع کارشناسی رشته مدیریت بازرگانی را به اتمام برسانم و دانشنامه لیسانس دریافت کنم. همچنین از سال ۸۷ یعنی یک سال پس از بازنشستگی اقدام به احیاء و آبادانی زمین‌های موروثی خانوادگی در ساوه کردم و چندین سال است که با مزرعه‌داری و باغبانی مشغول تولید انواع محصولات کشاورزی و باغی اورگانیک هستم که به لطف خدا عایدات اقتصادی خوبی برای خانواده‌ام داشته است. در حال حاضر تمرکز اصلی من بر تولید گندم و سایر محصولات کشاورزی است.



چه توصیه‌ای برای جوانان و آیندگان که در شرف آغاز به کار هستند و یا قصد خدمت در کشور دارند، دارید؟

خودم را در جایگاه توصیه نمی‌بینم. اما به‌عنوان یک ایرانی که بیش از سی سال در این کشور خدمت صادقانه کرده‌ام، سخنی از صمیم قلب دارم که امیدوارم مقبول فرزندان کشورم واقع شود. معتقدم ما انسان‌ها در هر جایگاه و موقعیت و شغلی که هستیم باید بهترین خودمان را ارائه دهیم. برای ارائه بهترین خودمان باید احساس تعلق خاطر داشته باشیم و کشور را از آن خود بدانیم. من وقتی پای سخنان و خاطرات پدرم می‌نشستم و ایشان از دوران جنگ جهانی دوم که کشور ما توسط قوای روس و انگلیس اشغال شده بود و از آن تعریف می‌کردند همیشه خودم را مدیون نسل‌های پیشین می‌دانم که ایران را طی قرن‌ها برای ما حفظ کردند. همچنین ما باید امانتدار باشیم و مام وطن را به‌عنوان گرانبهاترین امانت به بهترین شکل به فرزندان و آیندگان این سرزمین تحویل دهیم. بارها برای خودم و خانواده‌ام موقعیت مهاجرت از ایران فراهم شد اما خدا رو شکر نه خودم و نه همسر و فرزندم از ایران نرفتیم. ایران، مادر مهربان همه ما هست و دوران سختی‌ها و مشکلات گذری و موقت است و معتقدم انسان نباید در سختی‌ها مادرش را رها کند. به امید روزهای روشن شادی و موفقیت و سربلندی ایران و ایرانیان را خواستارم.

The World's Top 5 Airports of 2023

۵ فرودگاه برتر جهان در سال ۲۰۲۳

د. صالحی



۱
singapore changi Airport

وقتی صحبت از سفر می‌شود، تنها لذت تجربه‌ی سفر، به مقصدی که به آن سفر می‌کنید معطوف نمی‌شود؛ تمام لحظات ما در فرودگاه و تجربه پرواز هم، بخشی از آغاز سفر هستند و می‌تواند بر روی دوچندان کردن لذت سفر تاثیرگذار باشند. در هر حال قبل از سفر ممکن است چند ساعتی در فرودگاه منتظر بمانید، پس اگر فرودگاهی بزرگ با امکانات و تجهیزات مناسبی وجود داشته باشد که راحتی و آرامش را برایتان فراهم کند، از همان لحظه‌ای که وارد برترین فرودگاه‌های جهان شوید، تجربه‌ی یک سفر لذت‌بخش را برای خود رقم خواهید زد. در این قسمت ما پنج فرودگاه برتر جهان را در سال ۲۰۲۳ به شما معرفی می‌کنیم:

(۱) فرودگاه چانگی سنگاپور، یکی از شلوغ‌ترین قطب‌های مسافربری در جنوب شرقی آسیا است و به‌خاطر تجربه‌های مسافرتی بی‌نظیرش مشهور است.



۲
Hamad International Airport

(۲) فرودگاه بین‌المللی حمد، فرودگاه بین‌المللی دوحه، پایتخت قطر است. ترمینال‌های این فرودگاه، به‌عنوان یکی از مجلل‌ترین ترمینال‌های فرودگاهی در جهان شناخته شده است. این فرودگاه قطب هواپیمایی قطر است.



✈
Haneda Airport

۳) فرودگاه بین‌المللی هاندای توکیو، یکی از شلوغ‌ترین فرودگاه‌های جهان است و شلوغ‌ترین فرودگاه ژاپن است که در کمتر از ۳۰ دقیقه‌ای جنوب مرکزی توکیو قرار دارد. این فرودگاه دارای سه ترمینال است: ترمینال ۱، ترمینال ۲ و ترمینال بین‌المللی ۳.



✈
Incheon Airport

۴) فرودگاه بین‌المللی اینچئون، بزرگ‌ترین فرودگاه کره جنوبی و یکی از شلوغ‌ترین فرودگاه‌های جهان است. این فرودگاه، برنده سابق عنوان (فرودگاه سال) در جوایز فرودگاه جهانی را نیز در سوابق خود داراست.



✈
Charles de Gaulle
Airport

۵) فرودگاه شارل دوگل پاریس، بزرگ‌ترین فرودگاه بین‌المللی فرانسه است. این فرودگاه به‌عنوان قطب اصلی ایرفرانس عمل می‌کند که در سال ۱۹۷۴ افتتاح شد و به نام دولت‌مرد شارل دوگل نامگذاری شده است.

آیا هوش مصنوعی می‌تواند جایگزین کنترلرهای ترافیک هوایی شود؟

Can AI Replace Air Traffic Controllers?

م. احمدیان

Air Traffic Controller - Air Traffic Control Officer (ATC/ATCO)

Air Traffic Controller is a person who manages aircraft from the ground as they take off, fly, and land.

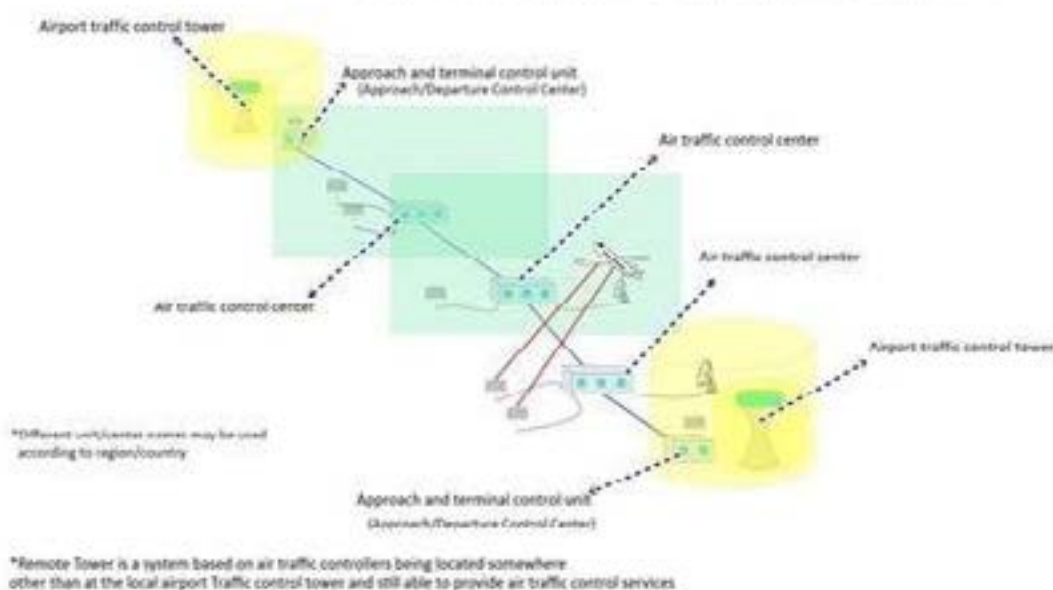
Units

- Aerodrome Control Service is called the Aerodrome Control Tower/ Air Traffic Control Tower (TWR)
- Approach/Departure Control Service is called the Approach/Departure Control Unit (APP)
- Area Control Service is called the Area Control Centre (ACC) or Upper Area Control Centre (UAC)

* Air Traffic Control Unit names may vary according to authority

AIR TRAFFIC CONTROL SYSTEM

USA usage
The term Air Route Traffic Control Center (ARTCC) for Air Traffic Control Center (ACC)
The term Terminal Radar Approach Control (TRACON) for Approach and Terminal Control Unit.



در حالی که هوش مصنوعی می‌تواند به کنترلرهای ترافیک هوایی در کارهای خاصی مانند پیش‌بینی و جلوگیری از ازدحام و تأخیر کمک کند، نمی‌تواند به‌طور کامل خدمات انسانی کنترلرها را در شرایط اضطراری جایگزین کند. موقعیت‌های اضطراری، مانند قطع ارتباط هواپیما با برج مراقبت یا تغییر ناگهانی شرایط آب و هوایی، نیاز به تفکر و تصمیم‌گیری سریع دارند که هوش مصنوعی به سادگی نمی‌تواند آن را فراهم کند. علاوه بر این، کنترل ترافیک هوایی یک حوزه دانش بسیار تخصصی و ظریف است که نیاز به درک عمیق قوانین هوانوردی، الگوهای آب و هوا و عملکرد هواپیما دارد. در حالی که هوش مصنوعی می‌تواند حجم زیادی از داده‌ها را پردازش کند و توصیه‌هایی ارائه کند، هنوز نمی‌تواند با تجربه و تخصص کنترلرهای انسانی که سال‌ها آموزش و تجربه در حین کار را گذرانده‌اند، مطابقت داشته باشد. مداخله انسانی حیاتی است...

کنترلرهای ترافیک هوایی نقش مهمی در تضمین ایمنی و کارایی سفرهای هوایی ایفا می‌کنند. آن‌ها مسئول مدیریت جریان هواپیما در داخل و خارج از فرودگاه، هدایت خلبانان در حریم هوایی و نظارت بر مسیرهای پرواز برای جلوگیری از برخورد هستند. با این حال، با پیشرفت فن‌آوری هوش مصنوعی (AI)، برای بسیاری سوال است که آیا هوش مصنوعی می‌تواند به‌طور کلی جایگزین کنترلرهای ترافیک هوایی شود! جواب کوتاه، "نه" است...



اداره هوانوردی فدرال (FAA) که بر کنترل ترافیک هوایی در ایالات متحده نظارت دارد، بر اهمیت کار کنترلرهای انسانی در شرایط اضطراری واقف است. FAA، در بیانیه‌ای خاطرنشان کرد که «مداخله انسانی در سناریوهای خاص، مانند شرایط آب و هوایی غیرقابل پیش بینی یا در صورت نقص عملکرد هواپیما، حیاتی است». هوش مصنوعی علاوه بر موقعیت‌های اضطراری، با درک و پاسخ به پیچیدگی‌های ارتباطات انسانی نیز دست و پنجه نرم می‌کند. کنترلرهای ترافیک هوایی باید بتوانند به‌طور مؤثر با خلبانان، خطوط هوایی و سایر پرسنل فرودگاه ارتباط برقرار کنند تا از حرکت ایمن و کارآمد هواپیما اطمینان حاصل کنند.

در حالی که هوش مصنوعی می‌تواند عبارات و دستورات اساسی را تشخیص دهد و به آن‌ها پاسخ دهد، نمی‌تواند خود را با مهارت‌های ارتباطی ظریف و سازگار کنترلرهای انسانی تطبیق دهد. با وجود این محدودیت‌ها، هوش مصنوعی همچنان به روش‌های مختلف در سیستم‌های کنترل ترافیک هوایی ادغام می‌شود.

به‌عنوان مثال، FAA برنامه‌ای به نام سیستم تصمیم‌گیری مشارکتی (CDM) اجرا کرده است که از هوش مصنوعی برای پیش‌بینی ازدحام و تأخیر در فرودگاه‌ها و تنظیم برنامه‌های پرواز بر این اساس استفاده می‌کند. سیستم CDM در کاهش تأخیرها و بهبود کارایی موفق بوده است، اما همچنان برای اتخاذ تصمیمات حیاتی در شرایط اضطراری به کنترلرهای انسانی متکی است. در نتیجه، در حالی که هوش مصنوعی می‌تواند به کنترلرهای ترافیک هوایی در انجام وظایف خاص کمک کند، نمی‌تواند به‌طور کامل جایگزین کنترلرهای انسانی، به‌ویژه در شرایط اضطراری شود. مجدد تأکید می‌شود کنترل ترافیک هوایی یک حوزه بسیار تخصصی و ظریف است که به دانش و تجربه عمیق و همچنین مهارت‌های ارتباطی مؤثر نیازمند است. در حالی که هوش مصنوعی به نقش خود در بهبود مدیریت ترافیک هوایی ادامه خواهد داد، کنترلرهای انسانی همچنان بخش مهمی از سیستم باقی خواهند ماند...



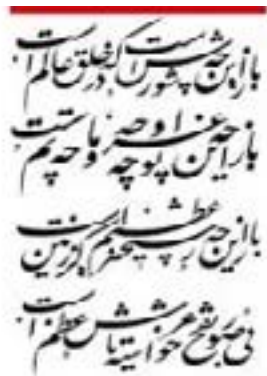
عاشورا در ادبیات فارسی؛ از گذشته تا به امروز

گ. نجارزاده

شاعران شیعه و حتی سنی بسیاری شعرهایی با مضمون عاشورا و حوادث آن سروده‌اند. چنین حرکتی باعث به‌وجود آمدن مکتب و شعر عاشورایی در ادبیات فارسی شده است.

ادبیات هر سرزمینی با در نظر گرفتن اقلیم و بافت اجتماعی هر جامعه بدون شک به‌عنوان آینه افکار، باورها و گرایش‌ها آن مردم بوده و زبان گویای هنر و اندیشه آن سرزمین است و بستری است برای ماندگاری گونه‌ای از دغدغه‌های بشر که شایسته حضور دائم اجتماعی را دارند. قیام امام حسین (ع) و واقعه عاشورا از عوامل مهم تاثیرگذار در ادبیات فارسی و همچنین ادبیات عرب بوده و این حادثه و پیام‌های آن را در غالب شعر در گذر تاریخ ماندگار کرده است. با گذشت قرن‌ها از آن واقعه، شاعران زیادی در غم و مصیبت این فاجعه دیوان‌ها سروده‌اند، اما هنوز هم هیچ یک از آن‌ها نتوانسته آن‌طور که لایق این واقعه غم‌انگیز و دلخراش است، سخنوری کند و تمام و کمال آن را بازگوید. این غم آن‌چنان عمیق است که بازگویی آن در کلام نمی‌گنجد اما چیزی که این واقعه را جاودان ساخته، نقل نسل به نسل بوده و همین نوشته‌های مکتوب است که آیندگان را از این فاجعه مطلع ساخته است.

ادبیات عاشورایی از غنی‌ترین و حماسی‌ترین ذخایر فکری و احساسی مکتب شیعه است و برخی از شاعران نیز هستند که تمام شهرت خود را مدیون این ذخیره فکری و احساسی شیعه هستند. دوره‌های شعر عاشورایی در زبان فارسی را می‌توان به ۴ بخش تقسیم کرد؛ دوره اول شامل قرون اولیه شعر فارسی است که تا قبل از شکل‌گیری حکومت صفوی را شامل می‌شود، دوره دوم مربوط به عصر صفوی است، دوره سوم دوران حکومت افشاریه، زندیه و قاجاریه را در بر می‌گیرد و دوره چهارم دوران معاصر است. در دوره اول اشعار عاشورایی بیشتر به جنبه حماسی واقعه اشاره می‌کردند و دلیل این امر شرایط سیاسی حاکم بر جامعه بود که تعصبات مذهبی رواج داشت و تفکرات شیعه سرکوب می‌شد. به همین دلیل در فاصله قرن‌های سوم تا ششم تعداد اشعار عاشورایی کم است و در این اشعار شخصیت امام (ع)، چگونگی شهادت ایشان و یارانشان و عناصر واقعه عاشورا به‌صورت تلمیح (تلمیح، یکی از صناعات ادبی است که شاعر با استفاده از آن داستانی را در قالب یک شعر بیان می‌کند) بیان شده است. همان‌طور که گفته شد، اوضاع سیاسی آن دوره برای شیعیان مطلوب نبوده و شاعران به این علت، بیشتر از این صنعت ادبی در اشعار عاشورایی و مذهبی خود استفاده می‌کردند.



در اواخر دوره اول و روی کار آمدن سلجوقیان و خوارزمشاهیان و همچنین گرایش مغول‌ها به مذهب شیعه، شعر عاشورایی به عنوان برجسته‌ترین نوع ادب آیینی رونق گرفت. شاید بتوان گفت زیباترین اشعار آیینی این دوره متعلق به خواجهی کرمانی و ابن حسام است.

در دوره دوم و به قدرت رسیدن حاکمان شیعه صفوی، به تبلیغ بزرگترین نماد شیعه یعنی واقعه عاشورا پرداخت. در این دوران بود که مرثیه‌سرایی و منقبت خوانی رشد چشمگیری پیدا کرد. و این دوران آغازی شکوهمند برای شعر عاشورایی بود. رونق گرفتن مراسم‌های عزاداری امام حسین (ع) در این دوران، نیاز به شعر عاشورایی را بیشتر کرد و این اشعار رواج و رونق یافتند. عصر صفویه را می‌توان دوران ظهور ترکیب‌بند و ترجیع‌بند عاشورایی نام‌گذاری کرد.

محتشم کاشانی از جمله شاعران مشهور این دوران است و او را «پدر مرثیه‌سرایی ایران» نامیده‌اند که ترکیب‌بند مشهوری را درباره عاشورا سروده که هنوز هم در عزاداری‌ها خوانده می‌شود و شاعران زیادی از این شعر الهام گرفته و شعر عاشورایی سروده‌اند:

باز این چه شورش است که در خلق عالم است باز این چه نوحه و چه غزا و چه ماتم است
 باز این چه رستخیز عظیم است کز زمین بی نفخ صور حاسته تا عرش اعظم است
 این صبح سیره باز دمید از کجا کزو کار جهان و خلق جهان جمله در هم است
 گویا طلوع می‌کند از مغرب آفتاب کاشوب در تمامی ذات عالم است
 گر خوانمش قیامت دنیا بعید نیست این رستخیز عام که نامش محرم است
 در بارگاه قدس که جای ملال نیست سرهای قدسیان همه برزانوی غم است
 جن و ملک بر آد میان نوحه می‌کنند گویا عزای اشرف اولاد آدم است
 خورشید آسمان و زمین، نور مشرقین پرورده کنار رسول خدا، حسین

دوره سوم را می‌توان ادامه دوره صفویه نامید، چون حاکمان این دوران نیز به پاس داشت شعائر دینی و اسلامی، به خصوص واقعه کربلا و شهادت امام حسین (ع) تاکید می‌کردند.

دوره چهارم دوران معاصر است و می‌توان این دوره را از آغاز مشروطیت تا کنون در نظر بگیریم. شاعران دوران معاصر سعی کرده‌اند در اشعارشان «در کربلا چه شد؟» را به «چرا اتفاق افتادن این واقعه» تبدیل کنند و اهداف والای و ارزش‌هایش را بیان کنند.

جدیدترین هواپیماها در جهان (قسمت دوم)

ش. ناصح

۶. ایرباس A330neo

ایرباس ۳۳۰ با پسوند نئو برگرفته از واژه موتور جدید است که برای این هواپیما مورد استفاده قرار گرفته است. این هواپیمای پهن‌پیکر توسط شرکت‌های ایرباس به‌عنوان نوع توسعه یافته ایرباس ۳۳۰ در سال ۲۰۱۹ عرضه شد و هم‌اکنون در شرکت‌های بزرگ هواپیمایی دنیا در حال ارائه خدمت می‌باشد.



۷. ایرباس A321neo

ایرباس ۳۲۱ نئو یکی از اعضای خانواده ایرباس است که نوع ارتقاء یافته ایرباس ۳۲۱ محسوب می‌شود. این هواپیما یکی از جدیدترین هواپیماهای جهان است که با بدنه‌ای کشیده‌تر دارای ساختار قدرتمندتری در بال و سیستم فرود خود است. از نکات قابل توجه در این مدل هواپیما چهار دقیقه زودتر رسیدن آن به ارتفاع ۳۱ هزارپایی است. این مدل از ایرباس ۳۲۱ به شدت مورد توجه شرکت‌های هواپیمایی جهت انجام پروازهای میان برد واقع شده است.



۸. ایرباس A321XLR

شرکت هواپیمایی ایرباس در جهت ارتقاء و به روزرسانی مدل هواپیماهای خود همواره در حال تحقیق و توسعه (R & D) است. چنانچه با ارائه ایرباس مدل ۳۲۱ ایکس ال آر مدل پیشرفته‌تری از ایرباس ۳۲۱ را به صنعت هواپیمایی جهان معرفی کرد. این مدل که یکی از جدیدترین هواپیماهای جهان محسوب می‌شود از مدل قبلی باریک‌تر، راحت‌تر نیز است.



۹. بوئینگ 737MAX8

بوئینگ ۷۳۷ مکس ۸ نسل جدید هواپیماهای بوئینگ ۷۳۷ است که از جمله خصوصیات آن می‌توان به مصرف سوخت و تولید کربن کمتر اشاره کرد. این هواپیما، هواپیمای دوستدار محیط زیست نیز به شمار می‌آید که به حفظ محیط زیست کمک می‌کند و تمامی تایپ‌های بوئینگ ۷۳۷، رقبای جدی تایپ‌های ایرباس ۳۱۹، ۳۲۰ و ۳۲۱ می‌باشند.



در داوسِ چین ۲۰۲۳ چه گذشت؟ (قسمت دوم)



از دیگر مباحث قابل تأمل در میزگردها، روش تصمیم‌سازی در عصر جدید است. با انبوه اطلاعات چگونه باید برخورد کرد؟ چگونه باید اطلاعات مهم از غیر مهم را تفکیک کرد؟ چگونه باید اطلاعات مربوط به افقیابی و طراحی استراتژی را در نظر گرفت؟ دنیای جدید اطلاعات، هوش مصنوعی و اتصال (Connectivity) چه نوع مغز و ذهنی را می‌طلبد؟

در عرصه ژئوپلیتیک بحث شد که معنای بازدارندگی دچار تحول مفهومی اساسی شده است. شش کشور جایگاه مهمی در میان قدرت‌های میانی پیدا کرده‌اند: برزیل، عربستان، هند، آفریقای جنوبی، ترکیه و اندونزی. هر شش کشور هم با شرق کار می‌کنند و هم با غرب. همه‌ی آن‌ها با روسیه هم روابط حسنه‌ای را حفظ کرده‌اند و مبنای این سیاست خارجی، حداکثر بهره‌برداری از امکانات همه قدرت‌های بزرگ است ضمن این‌که به این شش کشور توان بازی‌گری، چانه‌زنی و فضا‌سازی می‌دهد (Hedging).

قدرت‌های بزرگ از حمله روسیه به اوکراین آموختند که کار نظامی مستقیم بسیار پرهزینه است و اقتصاد کشورها را زیر و رو می‌کند و مانند روسیه از هرگونه بهره‌وری و سرمایه‌گذاری محروم می‌کند. از این رو، نه تنها قدرت‌های بزرگ، بلکه قدرت‌های میانی در پی مزیت‌های غیر متقارن (Asymmetric Advantages) هستند که شامل فعالیت‌های سایبری، جنگ اطلاعات، کور کردن شبکه‌های اطلاعاتی طرف مقابل، تضعیف و تخریب نامحسوس ساختار عمرانی دشمن، کمپین‌های اطلاعات غلط برای اختلال در ساختار تصمیم‌سازی طرف مقابل و به هم ریختن هرم کنترل و مدیریت در امنیت ملی کشورها می‌شود.

به موازات انبوه دانش و اطلاعات در این کنفرانس، یک پرسش در ذهن مشاهده‌گر پدید می‌آید: کدام کشورها می‌توانند در چنین فضای فن‌آوری، هوش مصنوعی، تولید و رقابت حضور داشته باشند؟ آن‌هایی که توان تولید ثروت دارند. با پایان ایدئولوژی در جهان و فرصت رشد برای همه‌ی کشورها در نظام بین‌المللی متکثر، جوامع به طرف دو قطبی شدن فقیر و ثروتمند حرکت می‌کنند.

اجلاس داوس به وضوح نشان می‌دهد جهان، جهانِ توانایی و ارتباط است. در این اجلاس کسی بر دیگری فخر نمی‌فروخت. همه با توان فکری یکدیگر ارتباط برقرار می‌کردند. دانش در محیطی که همه توان فکری و خلاقیتی دارند، تبختر و توهم و تخیل و خود بزرگ‌بینی را به صفر می‌رساند. اگر کشوری به توانمندی بخش خصوصی و دانشمندان و نوآوران خود اتکا نکند، از قافله جهانی باز خواهد ماند. فقط در ماه May سال ۲۰۲۳ در امارات، ۴۴۵ میلیون دلار Startup شکل گرفت.



عربستان تا سال ۲۰۳۰ معادل ۲ تریلیون دلار در صندوق ملی خود، دارایی خواهد داشت. چهار کشور عربی حوزه‌ی خلیج فارس در چهار سال گذشته، ۳ تریلیون دلار ذخایر صندوق ملی جمع کرده‌اند. امارات ۷ درصد یک شرکت تولیدکننده خودرو در چین را خریداری کرده است (Nio). عربستان ۸.۷ درصد نرخ رشد اقتصادی دارد که رتبه اول جهان است. ایرباس

با یک شرکت عربستانی ۶.۷ میلیارد دلار قرارداد بسته تا هلیکوپترهای نظامی و غیر نظامی تولید کند. قطر ۱۰ میلیارد دلار در عراق سرمایه‌گذاری خواهد کرد. تجارت چین با عربستان که به ۸۷ میلیارد دلار رسیده بیش از تجمیع تجارت آمریکا و اروپا با این کشور است.



عربستان یک شرکت جدید هواپیمایی با نام (Riyadh Air) برای گسترش توریسم تأسیس کرده است که صدها هواپیمای نو از بوئینگ و ایرباس خریداری خواهد کرد. کشورهای عربی خلیج فارس در سال ۲۰۲۲ معادل ۱۰۰ میلیارد دلار اقتصاد دیجیتال داشتند. ۳۲ درصد تولید در چین برای صادرات است. تکنولوژی و تولید ثروت حرف اول را در جهان فعلی می‌زنند. بی‌دلیل نیست که در یک سنجش افکار، ۶۴ درصد، آمریکا را مهم‌ترین بازیگر جهانی، ۱۷ درصد اروپا، ۱۳ درصد چین و ۶ درصد روسیه را تشخیص داده‌اند.

در این کنفرانس داوس، اکثریت قاطع سخنرانان از چین، آمریکا، انگلستان و سنگاپور بودند؛ از کشورهایی که نهاد دولت برای کسانی که فکر می‌کنند، تحقیق می‌کنند، دانش و کالا تولید می‌کنند و بنابراین توان رقابت دارند جا باز می‌کند. شراکت میان دولت، بخش خصوصی و افراد توانمند محقق و دانشمند، کلید افزایش، بهره‌وری، کارآمدی، تولید درآمد و برتری در میان ملل است.

مقایسه‌ی باد روبرو (Headwind) و باد پشت (Tailwind)



غ. فتاح

🌀 درمورد باد روبرو بدانیم

باد به دلیل اختلاف بین گرادیان فشاری در منطقه ایجاد می‌شود. در نگاهی کلان، هوای سرد قطب‌ها و هوای گرم خط استوا، بادهایی را ایجاد می‌کنند که در منطقه استوا می‌وزند و باتوجه به اثر نیروی کوریولیس در مسیرهای منحنی حرکت می‌کنند. اگر باد درحین حرکت‌مان با صورت‌مان برخورد داشته باشد، آنگاه باد روبرو خواهد بود.

باد روبرو می‌تواند سرعت دویدن یا راه رفتن‌مان را کاهش دهد. همچنین می‌تواند سرعت پروازمان را نیز کم‌تر کند.

🌀 درمورد باد پشت بدانیم

تمامی مطالب که درمورد باد روبرو بیان شد، کاملاً به‌طور بالعکس برای باد پشت صدق می‌کند. حال به‌طور مثال اگر ما حس کنیم که باد از پشت سر ما می‌وزد و قدم برداشتن را آسوده‌تر می‌کند، مولفه باد پشت خواهیم داشت.

🌀 باد پشت چه تاثیراتی می‌توانند داشته باشند؟

در پروازهایی که طولانی‌مدت هستند، باد پشت می‌تواند مصرف سوخت و زمان رسیدن را کاهش دهد. همان‌طور که هنگام راه رفتن حس کردیم، باد پشت، هنگام پرواز نیز از پشت هواپیما می‌وزد، درنتیجه سرعت پروازمان بیش‌تر خواهد شد و در زمان کوتاه‌تری به مقصدمان می‌رسیم. دقیقاً برخلاف خوب بودن باد روبرو در حین تیک‌آف و فرود، باد پشت در این شرایط به‌عنوان مانع عمل می‌کند. درحین تیک‌آف، باد پشت تراکم هوا را کاهش می‌دهد و در این شرایط به طول باند بیش‌تری جهت برخاستن نیاز داریم.

هنگام فرود، باد پشت باعث می‌شود تا سرعت هواپیما از حد مجاز جهت فرود بیش‌تر شود؛ درنتیجه طول باند مورد نیاز طولانی‌تر خواهد بود.

مزیت‌های باد روبرو چیست؟

گاهی اوقات در بخش‌هایی از پرواز ما تمایل داریم تا جای ممکن سرعت زمینی خود را کاهش دهیم. برای مثال می‌توان به تیک‌آف اشاره کرد. در زمان تیک‌آف باد روبرو دوستانه خواهد بود؛ زیرا باد روبرو کمک خواهد کرد تا زودتر نیروی برآ مورد نیاز جهت برخاستن هواپیما از زمین فراهم گردد.



مزیت‌های باد پشت چیست؟

باد پشت برای طول مسیر پروازی با شرایط کروز هواپیما مناسب است. درحین پرواز تنها موضوع مهم هواپیما جرم در حال حرکت هوا بر روی آن است. باد پشت در حین پرواز در مصرف سوخت مان صرف جویی می‌کند و سریع‌تر ما را به مقصدمان می‌رساند. خلبانان درحین برنامه‌ریزی پرواز با دقت به پیش‌بینی‌های هواشناسی مربوط به باد و دیگر موارد جوی نگاه می‌کنند. در این پیش‌بینی‌ها سمت و سرعت باد در ارتفاعات مختلف مشخص شده است و این موضوع خلبان را قادر می‌سازد تا ارتفاع مناسب را انتخاب کند.



سویه اریس کووید (EG.۵)

دکتر آ. عبدالحسینی



سازمان بهداشت جهانی اعلام کرد: به سویه جدید EG.۵ ویروس کرونا، سویه اریس نیز می‌گویند. سویه جدید EG.۵ یا گونه ۲-Eris SARS-CoV اولین بار در ۱۷ فوریه سال جاری گزارش شد. با توجه به افزایش ناگهانی موارد، سازمان بهداشت جهانی این سویه جدید را در ۱۹ جولای به‌عنوان یک نوع تحت نظارت (Vairnat of Interest) معرفی کرد.

این نوع جدید ویروس کرونا با نام مستعار ۱.۹.۲.۵.XBB، زیرمجموعه‌ای از نوع اومیکرون ۱.۹.۲.XBB است. این سویه، دو جهش جدید موسوم به F۴۵۶L، Q۵۲H را در پروتئین سنبله خود داشته و تا به امروز، در ۳۹ کشور شناسایی شده است.

این سویه جدید، چقدر مسری است؟

این سویه دارای توانایی انتقال بالایی بوده و به‌شدت مسری است.

علائم سویه اریس:

تب 🤒

گلو درد 🗯️

آبریزش بینی 🤧

کیپ شدن مسیر بینی 🤧

عطسه 🤧

سردرد 🤧

بدن درد 🤧

تنگی نفس 🤧

گرفتگی عضلات 🤧

ضعف و خستگی 🤧

در برخی موارد، از دست دادن حس بویایی 🤧

متخصصان خاطرنشان می‌کنند که داده‌های موجود نشان نمی‌دهد که آیا EG.۵ باعث بیماری شدیدتر در مقایسه با زیر سویه‌های دیگر می‌شود یا خیر!



گرم‌زدگی (Hyperthermia)

گرم‌زدگی








گرفتگی عضلات

سردرد و سرگیجه

افزایش دمای بدن

قرمزی پوست

عدم تعریق بدن

پوست خشک و داغ

راه‌های پیشگیری

پوشیدن لباس‌های روشن

نخوردن غذاهای چرب

محدود کردن فعالیت‌های شدید ورزشی

استفاده از ضدآفتاب

استفاده از عینک آفتابی

نوشیدن مایعات اضافی (۸ لیوان آب)

استفاده از کلاه لبه‌دار

گرفتن دوش آب سرد

کمک‌های اولیه گرم‌زدگی








تماس با اورژانس

تماس با بستگان شخص

خارج کردن پوشش اضافی

خنک کردن بدن شخص

نوشاندن مایعات زیاد

انتقال شخص به مکان مناسب



برای رفع عطش و تشنگی چه بخوریم؟

با سردردها و میگرن‌های تابستانی چه کنیم؟

برای رفع عطش و تشنگی این نوشیدنی‌ها را بخورید



خیار
سکنجبین



لیمو
نعنا



تخم شربتی
خاکشیر

آب

یک لیوان

سکنجبین

یک چهارم لیوان

لیموترش

یک عدد

خیار

دو عدد

گلاب

یک چهارم لیوان

آب

یک لیوان

لیموترش

نصف لیمو

برگ نعنا

چند برگ

عسل

نصف قاشق غذاخوری

آب

یک لیوان

خاکشیر

۲ قاشق غذاخوری

تخم شربتی

۱ قاشق غذاخوری

عسل

نصف قاشق غذاخوری



با سردردها و میگرن‌های تابستانی چه کنیم؟

سردردهای ناشی از هوای گرم





نوشیدن نوشیدنی‌های بدون کافئین

استفاده از عینک آفتابی، ضدآفتاب و کلاه لبه پهن

کمتر بیرون رفتن در روزهای خیلی گرم

سردردهای ناشی از ورزش





نوشیدن بیشتر آب و مایعات بدون کافئین

گرم کردن با حرکات کششی قبل از شروع

اجتناب از ورزش‌های شدید در هوای گرم

سردردهای ناشی از آلودگی و آلرژی‌ها





شستشوی مجرای بینی با اسپری سالین

نوشیدن مایعات زیاد برای رقیق شدن مخاط

بسته نگه داشتن پنجره‌های خانه و اتومبیل

سردردهای ناشی از غذا





اجتناب از ترشیجات، پنیر کهنه و چاشنی سویا

مصرف بیشتر سبزیجات و سالادها

پرهیز از غذاهای نیترات دار مثل سوسیس

سردردهای ناشی از آفتاب سوختگی





نوشیدن آب و مایعات

دوش آب سرد

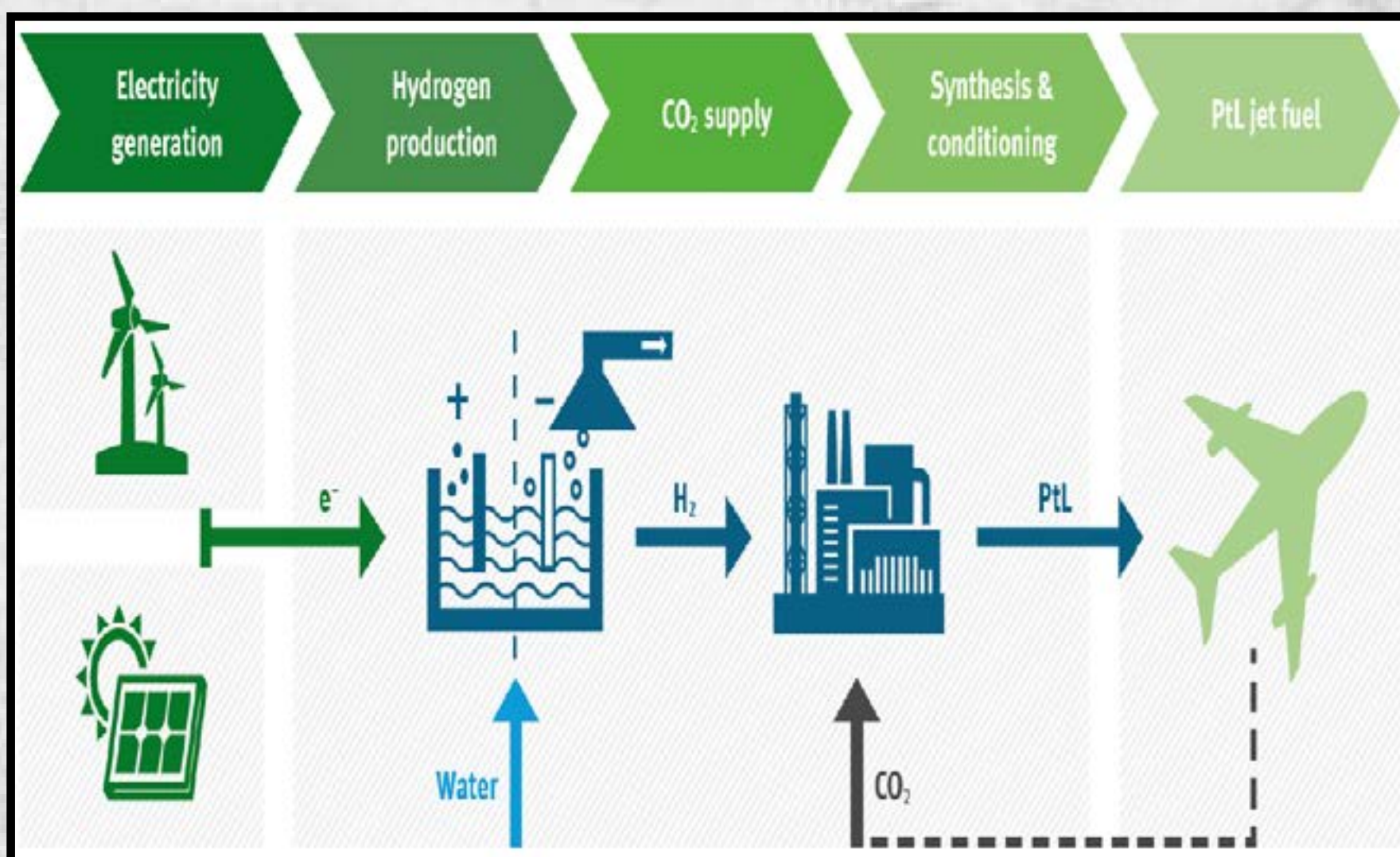
استفاده از کمپرس سرد



سرمایه‌گذاری در فن‌آوری سوخت پایدار برای دستیابی به آلاینده‌گی صفر تا سال ۲۰۵۰ حیاتی خواهد بود. هوانوردی تقریباً ۲.۴ درصد از انتشار جهانی CO₂ را تشکیل می‌دهد. فشار برای محدود کردن انتشار گازهای گلخانه‌ای از زمان بحران آلاینده‌گی، افزایش یافته است. تاریخ هدف تعیین شده، برای این که ایرباس و بوئینگ، هواپیماهای تجاری خود را برای پرواز با ۱۰۰ درصد «سوخت‌های هوانوردی پایدار» تأیید کنند، سال (۲۰۳۰) است. هیدروژن ممکن است چهار برابر حجم خود، سوخت جت را تامین کند، اما سه برابر سبک‌تر است و نه تنها کربن خالص را خنثی می‌کند، بلکه انتشار CO₂ را نیز صفر می‌کند. هیدروژن همچنین می‌تواند برای ایجاد سوخت‌های مصنوعی پایدار، با ترکیب با کربن جذب شده از هوا استفاده شود. هر چند هیدروژن مایع، چالش‌هایی دارد که هنوز باید به آن‌ها رسیدگی شود. شرکت هواپیمایی یونایتد آمریکا، در حال آزمایش سوخت‌های پایدار هوانوردی در ناوگان بوئینگ خود است.

ایرباس، قبلاً ۳۸۰ خود را با استفاده از یک موتور با سوخت ۱۰۰٪ پایدار آزمایش کرده است؛ البته ایرباس تنها آزمایش کننده نیست. رقیب آمریکایی آن یعنی بوئینگ، همراه با تولیدکنندگان موتور و خطوط هوایی، همگی در حال بررسی طیف وسیعی از فن‌آوری‌ها، از «سوخت‌های هوانوردی پایدار» گرفته تا باتری‌های الکتریکی و هیدروژن، برای کاهش آلودگی و رسیدن به اهداف انتشار صفر تا سال ۲۰۵۰ هستند. بوئینگ، (به جهت اینکه جایگزینی کامل هیدروژن، منجر به زمین‌گیری بسیاری از هواپیماهای جهان نشود) دیدگاه محتاطانه‌تری نسبت به استفاده از سوخت هیدروژن، حداقل در کوتاه مدت اتخاذ کرده است.

اولین ایرباس ۳۸۰ در گوشه‌ای از سایت گسترده در محوطه کمپانی تولوز پارک شده است. این هواپیما که در ابتدا به‌عنوان یک جت آزمایشی برای بزرگ‌ترین هواپیمای مسافربری جهان مورد استفاده قرار گرفت، قرار است دوباره به‌عنوان بخشی از تلاش‌ها برای مقابله با چالش کربن‌زایی هوانوردی، پرواز کند. این هواپیما برای جایگزینی آزمایشی یک موتور هیدروژنی آماده می‌شود. جت تبدیل شده با چهار موتور معمولی خود پرواز خواهد کرد، اما موتور پنجمی خواهد داشت که با هیدروژن سازگار است. ایرباس قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۶ به‌عنوان بخشی از یک تعهد بلندپروازانه برای به خدمت گرفتن یک هواپیمای بدون آلاینده‌گی تا سال ۲۰۳۵، آزمایش‌های پروازی را با یک هواپیمای تجاری بسیار کوچک‌تر آغاز کند.



کارشناسان می‌گویند سرمایه‌گذاری در فن‌آوری‌های هواپیما که امکان استفاده از (سوخت‌های هوانوردی پایدار) و سوخت هیدروژنی را فراهم می‌کند، برای دستیابی به هدف ۲۰۵۰ حیاتی است، هر چند بسیاری هشدار می‌دهند که دستیابی به صفر خالص در هوانوردی تضمین نشده است.

ایرباس و بوئینگ، هر دو، چالش‌های خاص خود را دارند. موتورهای هواپیما قبلاً گواهینامه پرواز با ۵۰ درصد سوخت‌های هوانوردی پایدار را دارند و هر دو شرکت ایرباس و بوئینگ گفته‌اند که هواپیماهای تجاری آن‌ها تا سال ۲۰۳۰ می‌توانند با جایگزینی ۱۰۰ درصد سوخت‌های هوانوردی پایدار، پرواز کنند. چالش سوخت هوانوردی پایدار در دسترس بودن آن است. شرکت‌های انرژی میزان بسیار کمی از سوخت هوانوردی پایدار را تولید می‌کنند و همچنین با این واقعیت که هنوز هم کربن می‌سوزانند. با این حال، می‌توانند انتشار کربن را تا ۸۰ درصد در طول چرخه عمر سوخت در مقایسه با سوخت جت سنتی کاهش دهند. هزینه همچنان یک مانع دیگر است. تخمین زده می‌شود که «سوخت‌های هوانوردی پایدار تولید شده از منابع بیولوژیکی بین دو تا شش برابر گران‌تر از سوخت جت سنتی باشند، اگرچه انتظار می‌رود مشوق‌ها به کاهش این میزان در طول زمان نقش خواهد داشت.

نبض بازار

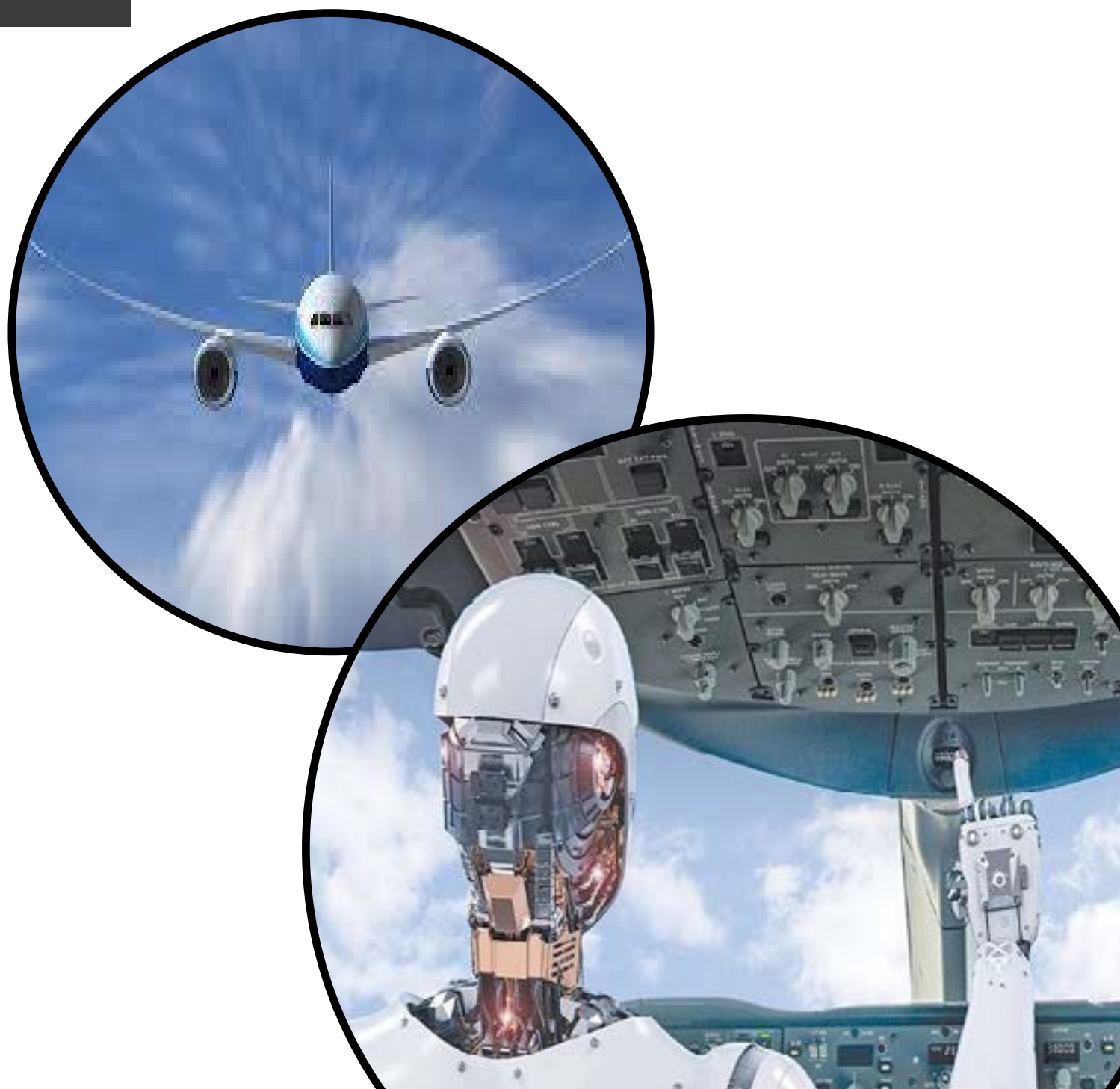
آیا هوش مصنوعی می‌تواند جایگزین کروز پروازی شود؟

WILL AI REPLACE FLIGHT CREWS?

ح. تیوای

برطبق گزارشات و تحقیقات آماری "GrandViewResearch"، محبوبیت هوش مصنوعی در صنعت هوانوردی در حال افزایش است و تا سال ۲۰۳۰ این بازار در صنعت هوانوردی به ۱,۸۱۱.۸\$ بلیون دلار می‌رسد. همان‌طور که بوئینگ گزارش کرده است، هم‌زمان که صنعت هوانوردی با کمبود استعداد روبروست، با تقاضا برای ۶۰۲,۰۰۰ خلبان جدید و ۸۹۹,۰۰۰ کروز پرواز جدید تا سال ۲۰۴۱ در سراسر جهان نیز دست و پنجه نرم می‌کند. آیا رونق هوش مصنوعی می‌تواند پاسخی به یکی از پرچالش‌ترین مسائل هوانوردی باشد؟

جانیتا هوگروست، مدیر شرکت بین‌المللی آریویوا که در دبی و در زمینه مشاوره مدیریت اسناد و استخدام در امور هوانوردی فعال است، اظهار داشت که هوش مصنوعی پتانسیل کم کردن کمبود استعداد در زمینه هوانوردی را دارا است، اما بعید به نظر می‌رسد که به این زودی‌ها به‌طور کامل جایگزین کادر پرواز انسانی شود. ایشان اضافه کرد در حالی که هواپیماهای خودکار در آینده نزدیک پدیدار خواهند شد، اما جامعه هوانوردی به‌دلیل خطرات ایمنی و ماهیت پیچیده پرواز در مورد سپردن کنترل کامل به هوش مصنوعی محتاط است.



* نقش اتوماسیون در کابین خلبان

طبق گزارش اداره هوانوردی فدرال آمریکا (FAA)، خطای انسانی به‌طور میانگین عامل سقوط و ایجاد ۷۵ درصد از سوانح در هواپیماهای تجاری و عمومی است. کاهش وظایف مربوط به انسان ممکن است در کاهش تعداد حوادث بالقوه مفید باشد.

هوگروست می‌گوید: "اتوماسیون با رهایی خلبانان از انجام وظایف تکراری، بی‌فایده و یا کمتر سودمند به آن‌ها اجازه می‌دهد روی فرآیندهای تصمیم‌گیری حیاتی تمرکز کنند." با این حال این تغییر، نقش خلبان را از فعال بودن در عملیات به ناظر تبدیل می‌کند. یکی از نگرانی‌های اولیه در مورد بهره‌گیری از اتوماسیون در پرواز، از دست دادن بالقوه آگاهی از موقعیت خلبانان است. خلبانان درک شهودی از محیط اطراف خود دارند و آن‌ها را قادر می‌سازد تا به‌سرعت به شرایط پیش‌بینی نشده واکنش نشان دهند. سیستم‌های هوش مصنوعی در عین پیشرفته بودن، ممکن است سطح یکسانی از این درک غریزی را نداشته باشند.

با افزایش اتکا به هوش مصنوعی و اتوماسیون، خطر از دست دادن مهارت‌های پرواز خلبانان وجود دارد. این وابستگی ممکن است منجر به اعتماد بیش از حد به فناوری شود و در صورت مواجهه سیستم با چالش‌های پیش‌بینی نشده باعث تأخیر در مداخله انسانی شود. سیستم‌های هوش مصنوعی گاهی اوقات می‌توانند غیرقابل پیش‌بینی رفتار کنند و پیش‌بینی یا درک کامل اقدامات دستگاه را برای کادر پرواز چالش‌برانگیز می‌کند. حفظ نظارت مستمر و درک فرآیند تصمیم‌گیری هوش مصنوعی می‌تواند دشوار باشد و نگرانی‌هایی را در مورد قابلیت اطمینان به آن، در شرایط بحرانی ایجاد کند.

* هوش مصنوعی و مهمانداران: اتوماسیون بدون جایگزینی

هوش مصنوعی بعید است که به‌طور کامل جایگزین مهمانداران پرواز شود، اما می‌تواند نقش آن‌ها را به‌طور قابل توجهی پررنگ‌تر نماید. هوش مصنوعی می‌تواند کارهای عادی مانند پاسخ به سؤالات رایج مسافران، فراهم نمودن اطلاعات پروازی، تغییرات رزرو و ردیابی چمدان را خودکار نماید. این به مهمانداران و کادر پرواز اجازه می‌دهد تا بر مسئولیت‌های اصلی خود، مانند ایمنی مسافران، رسیدگی به وضعیت اضطراری و خدمات شخصی مسافران تمرکز کنند.

* نقشه راه هوش مصنوعی آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا EASA(Aviation Safety Agency) رویکرد مرحله‌ای برای یکپارچه‌سازی

آژانس ایمنی هوانوردی اتحادیه اروپا (EASA) برای پرداختن به چالش‌های ادغام هوش مصنوعی در عملیات هوانوردی، نقشه راه هوش مصنوعی را در سال ۲۰۲۰ ارائه کرد. نقشه راه یک رویکرد مرحله‌ای را برای اجرای هوش مصنوعی ترسیم می‌کند، که با بهره‌گیری از برنامه‌های مرتبط به کمک مهمانداران و کادر پروازی در وظایفشان مانند آماده‌سازی و اجرای مراحل مربوطه به پرواز می‌پردازد. مرحله دوم شامل افزایش همکاری انسان و ماشین است و انسان مسئولیت کامل را بر عهده دارد. در پیشرفته‌ترین مرحله، ماشین به طور مستقل عمل می‌کند، اما تحت نظارت یک انسان باقی می‌ماند. مدیر مشاوره هوانوردی شرکت آریویوا توضیح می‌دهد که در مرحله نهایی استقلال کامل ماشین پیش‌بینی می‌شود، اما مشارکت انسانی در مراحل طراحی و نظارت حفظ می‌گردد.

محبوبیت روزافزون هوش مصنوعی در صنعت هوانوردی نویدبخش رفع معضل کمبود استعداد است. جینیتا هوگروست معتقد است: "در حالی که با خودکار شدن برخی وظایف، مقداری از فشار بر خلبانان و کادر پرواز کم می‌شود، اما جایگزینی کامل مهمانداران پرواز با هوش مصنوعی در آینده بعید به نظر می‌رسد."

خلاصه کتاب چگونه کمال گرا نباشیم

م. مرادی، ا. طهماسبی، ر. طهماسبی

حد کمال موقعیت

این نوع از کمال گرایی، تعداد موقعیت‌هایی را که فرد می‌تواند کاری انجام دهد را کاهش می‌دهد. بیايد از مثال ورزش کردن استفاده کنیم تا ببینیم چطور یک موقعیت می‌تواند ما را ناکام بگذارد. (۱) **مکان:** مکانی که به‌طور طبیعی در آن قرار گرفته‌ایم، ارتباط بسیار زیادی با کارهایمان دارد. می‌گویند یک فرد مصمم حتی در کلیسا، مهمانی یا در مسیر مسافرت، می‌تواند راهی برای انجام حرکات ورزشی پیدا کند.

(۲) **زمان روز:** اگر می‌خواهید فقط قبل از ساعت ۴ بعد از ظهر ورزش کنید، انتخاب‌هایتان به‌طرز قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد، به‌خصوص اگر ساعت کاری‌تان از ۹ تا ۵ باشد. گرچه ورزش کردن در ساعت ۹ شب ایده‌آل نیست، اما من هیچ‌گاه از انجام آن پشیمان نشده‌ام، زیرا بهتر از این است که هرگز در طول روز ورزش نکنید.

(۳) **امکانات:** آیا شما هم از آن قبیل افرادی هستید که فقط با امکانات باشگاه و در صورتی که لباس ورزشی بر تن داشته باشید ورزش می‌کنید؟ اما لازم است بدانید که تنها ابزار و امکاناتی که برای ورزش کردن نیاز دارید، بدنتان است، مگر این که کمال‌گرا باشید.

حد کمال کیفیت

افرادی که درگیر این نوع کمال‌گرایی‌اند، از اشتیاق بی‌پایانی که برای رسیدن به کیفیتی بی‌نقص دارند، به ستوه می‌آیند.

حد کمال کمیت

کمیت در حد کمال به این معناست که چنانچه تعداد دفعات انجام کاری، کم‌تر از آستانه خاصی باشد، مورد قبول شخص واقع نمی‌شود. کمال‌گرایان امتیاز و یا پیشرفت کم را نمی‌پذیرند. آن‌ها فقط در پی بردی بزرگ، قطعی و در حد کمال هستند. پیشرفت‌های از نوع حد کمال کمیت ویرانگرترین نوع کمال‌گرایی است.





علائم کمال گرایی

ناامنی

آن‌ها که در خود احساس امنیت می‌کنند، کم‌تر دچار مشکل کمال گرایی می‌شوند زیرا از توان مثبت اندیشی خاصی برخوردارند که قبل از تمرکز کردن بر جنبه‌های منفی، خصوصیات مثبت خود را می‌بینند.

خود کم‌بینی

خود کم‌بینی، احساس غیر واقعی مورد پذیرش عموم قرار نگرفتن است که در نتیجه وضعی واقعی و یا فرضی در شخص به وجود می‌آید. کسانی که خود کم‌بینی دارند یا تمام تلاش خود را به کار می‌گیرند تا بزرگ به‌نظر برسند (در واقعیت و یا ظاهراً) و یا سکوت می‌کنند. هر خطایی، حکم سند بزرگ‌نمایی شده‌ای را ایفا می‌کند که احساسات‌تان را تشدید می‌کند و هر قدم اشتباهی را یک فاجعه تلقی می‌کنید.

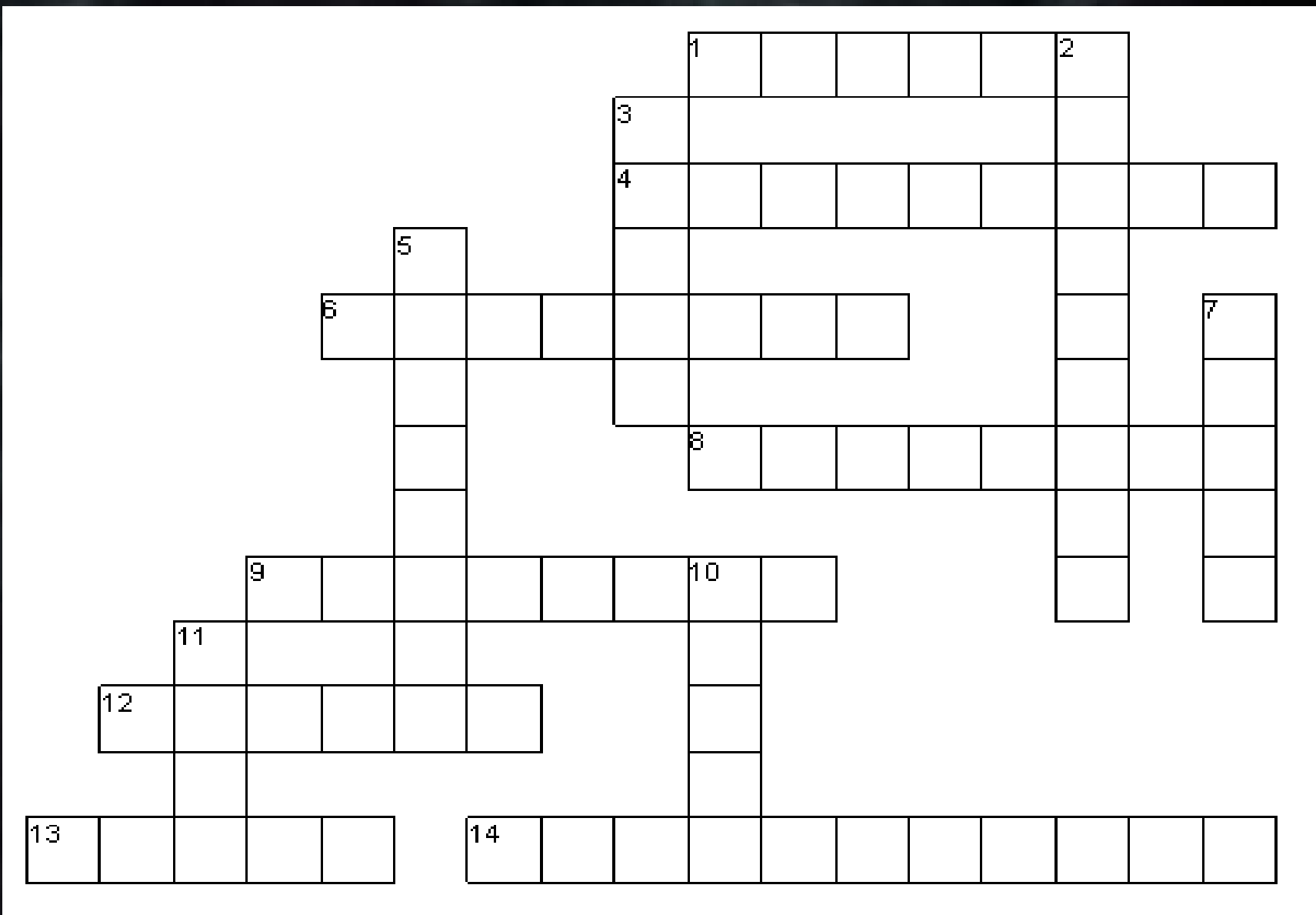
نارضایتی

وقتی که شما زندگی‌تان را دوست ندارید، ریسک کمال گرایی به‌طرز قابل ملاحظه‌ای بالا می‌رود. روبرو شدن با واقعیت، با عیب‌ها و اعتراف به هویتی ناکامل آسان نیست، بلکه مهارتی است که برخی افراد هرگز نمی‌آموزند.

والدین و مدرسه

درخواست والدین از کودکان برای در حد کمال بودن، اولین رویارویی با این طرز فکر است. گاهی اوقات والدین از مدرسه به‌عنوان اولین خط‌کش اندازه‌گیری استفاده می‌کنند و بچه‌ها را وادار می‌کنند که در سطحی بالا عمل کنند و تمام توجه مدرسه بر این می‌شود که دانش‌آموزان امتیاز حد کمال را بگیرند.

TRAVEL CROSSWORD PUZZLE (No.03)



NB: THERE ARE NO SPACES BETWEEN WORDS

ACROSS:

- 1. A long flight causes this
- 4. Short trip for tourists
- 6. We pack clothes in this
- 8. Form of identification
- 9. Money used in a country
- 12. payment of fare
- 13. Transports by air
- 14. Visiting places of interest

DOWN:

- 2. Useful reading for tourists
- 3. A place to sunbathe
- 5. Without taxes
- 7. Place to stay when travelling
- 10. Bus for tourists
- 11. Necessary for some countries

پاسخ این جدول در شماره بعدی نشریه منتشر خواهد شد.

فراخوان شرکت در مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهر آبادی‌ها

از کلیه علاقه‌مندان به شرکت در مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهر آبادی‌ها دعوت می‌شود تا ما را در طراحی و انتخاب نشان مناسب این نشریه یاری نمایند.

علاقه‌مندان می‌توانند جهت ارسال طراحی خود، از طریق ایمیل mehrabadihaa@yahoo.com اقدام نمایند.

لازم به ذکر است در طرح پیشنهادی، حتماً بایست نشان‌هایی از فرودگاه مهر آباد، پرواز، قدمت و ... به کار گرفته شود. لوگوی برتر، پس از تایید از سوی هیات تحریریه با ذکر صاحب اثر منتشر خواهد شد و به نفر اول هدیه‌ایی از سوی این هیات اهدا خواهد گردید.

مهلت ارسال آثار: ۲۰ شهریورماه ۱۴۰۲

گزارش تصویری از چهل و چهارمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهر آباد
با موضوع ”آشنایی با فرآیند برگزاری مناقصات“ و با تدریس جناب
”سید مرتضی اعتمادی راد“

