

مجله الکترونیکس فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

شماره سیزدهم - مردادماه ۱۴۰۱

«گفت و گوی صمیمانه با رئیس اداره برق و روشنایی سطوح پروازی

«چرا هواپیماها دوخلبان در کاکپیت دارند؟

«لزوم اطلاعات هواشناسی

«هواپیمای بدون بال با توانایی حمل ۴۰ مسافر

«آیامی دانستید؟

«خلاصه کتاب خرده عادت‌ها



صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

مدیرمسئول: ابراهیم مرادی

سردبیر: مونا مرادی

رئیس هیات تحریریه: لیلا بیات

هیات تحریریه: آقایان ثروتی و علیرضاپوری

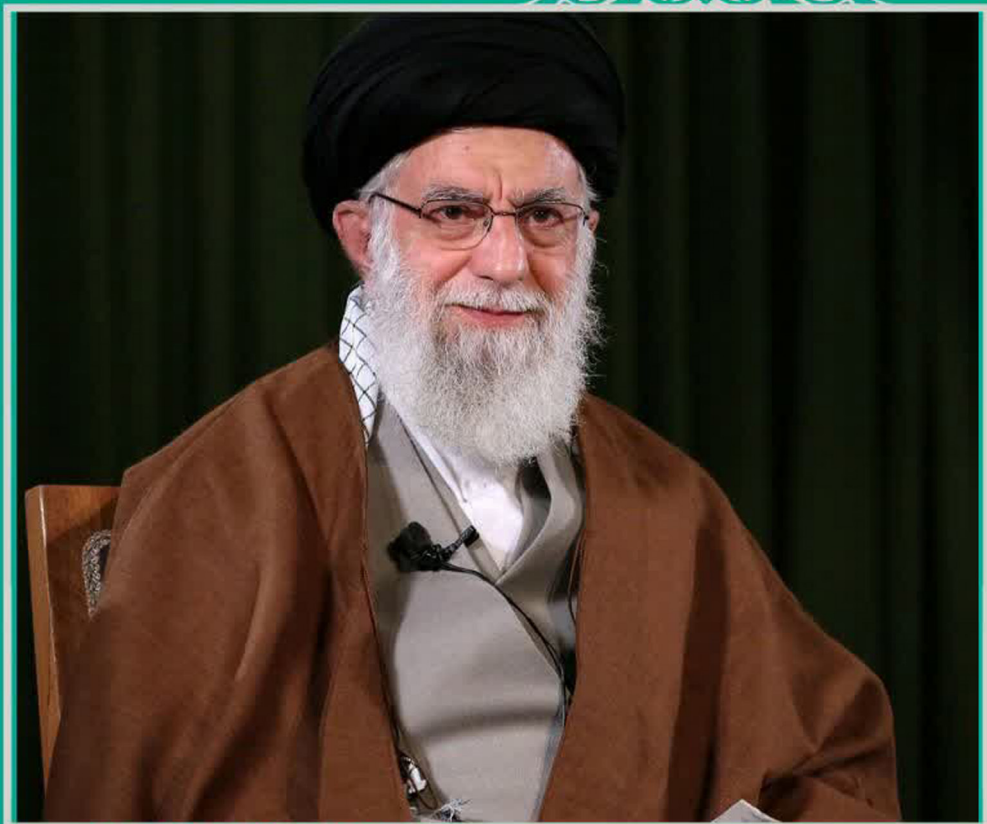
خانم‌ها: احمدیان - جلالی - فتاح - مهدور - ناصح

همکاران این شماره: اعظم طهماسبی - ریحانه طهماسبی - مریم مرادی

عکاس: حبیب اله کاری

ویراستار: ناهید مهدور

Instagram & telegram: @mehrabad_airport



محبت مردم به حسین بن علی (ع) ضامن حیات و
بقای اسلام است. نهضت حسینی با شهادت جان
گرفت و نهضت عظیم کربلای خونین ملت ایران
تداوم همان راه است. حسین (ع) آموزگار بزرگ
شهادت است. بین نهضت امام حسین (ع) و انقلاب
ایران شباهت‌های فراوان وجود دارد

۱۴ مرداد ۱۴۰۱



باز این چه نوحه و چه عزا و چه ماتم است

باز این چه شورش که در خلق عالم است

روزهای غم انگیز است...

لحظات سرشار از معنویتی که هستی بخش باطن آدمیست. اشک و آه، میهمان چشم‌ها و دل‌ها و نوحه و ماتم در عزای اشرف اولاد آدم است.

راه را بر امامی بستند که راه گشای دل‌ها بود... گلوها خشک بود، دخترهای کوچک بهانه می گرفتند... ولی دست‌های پرتوان مقدس برادری با وفا بر دوش امام و سایه سار خیمه‌ها همچو بال‌های فرشتگان گشوده بود و روبرو اشقیا، صف کشیده با شمشیرهای برنده و نیزه‌ها و تیرهای ناپاکشان انتظاری شیطانی می کشیدند.

آه از دمی که لشکر اعدا نکرد شرم کردند روبه خیمه‌ی سلطان کربلا خون‌ها به آسمان رفت. خاندان، اسیر و در بند زنجیر و تن‌های بهشتی به زیر سم اسبان. ذوالجناح تنها شد، آب شرم‌نده شد و خواهری بی برادر، طغیان بر خصم بی حیا شد...

هنوز نوای کربلا بر بلندای افکار ملت‌ها، تازه و پرشور، پیام عاشورا را در دل‌ها صیقل می‌دهد. باید آزادمرد بود و باید زیر بار ظلم ظالمان نرفت و باید بر بال‌های فرهنگی زیست که درس آزادگی و مردانگی را با خون خویش به ما آموخت.



هوشنگ ابتهاج شاعر بزرگ معاصر درگذشت؛

در سوگ سایه

■ ابتهاج در آن زمان به فعالیت خود در رادیو ادامه داد و برنامه‌ی گلچین هفته را که مربوط به موسیقی بود، بنا نهاد. منزل شخصی سایه که خود آن را ساخته در سال ۱۳۸۷ با نام خانه ارغوان به ثبت سازمان میراث فرهنگی رسیده است. دلیل این نام‌گذاری وجود درخت ارغوان معروفی در حیاط این خانه است که سایه شعر معروف ارغوان خود را برای آن درخت گفته است.

■ امیر هوشنگ ابتهاج در سال ۱۳۳۷ با خانم آما مایکیال ازدواج کرد. حاصل ازدواج آن دو چهار فرزند به نام‌های یلدا «۱۳۳۸»، کیوان «۱۳۳۹»، آسیا «۱۳۴۰» و کاوه «۱۳۴۱» است. اشعار ابتهاج از نظر بافت زبانی و نظام ساختاری تابع نظام کلاسیک است ولی با وجود تقلیدی بودن والهام گرفتن از سعدی و مولوی باز طرح نویی دارد. در اشعارش احساساتی لطیف و شاعرانه موج می زند که تقلیدی نیستند و حاصل تجربه‌ی خودشاعرند و به مسایل اجتماعی امروز توجه خاصی دارد. وقتی به مجموعه‌ی سراب می نگریم درمی یابیم که زبان مجموعه نو شده است. گویا ابتهاج از قرن هفتم به قرن چهاردهم پریده است، غزل سایه از حیث ساختار و زبان و محتوا شعر سنتی است. هنر او در آفریدن بافت منسجم اشعار است. گیرایی غزل او در سادگی

■ یلدا ابتهاج فرزند هوشنگ ابتهاج روز چهارشنبه ۱۹ مردامه ۱۴۰۱ در صفحه‌ی اینستاگرام خود از درگذشت این شاعر نامدار ایرانی خبر داد. ■ امیر هوشنگ ابتهاج اسفند ۱۳۰۶ شمسی در رشت متولد شد. پدرش «آقاخان ابتهاج» از مردان سرشناس رشت و مدتی رئیس بیمارستان پورسینای این شهر بود. ■ هوشنگ ابتهاج دوره تحصیلات دبستان را در رشت و دبیرستان را در تهران گذراند و در همین دوران اولین دفتر شعر خود را با نام نخستین نغمه‌ها منتشر کرد. ■ ابتهاج در جوانی دلباخته دختری ارمنی به نام گالیا شد که در رشت ساکن بود و این عشق دوران جوانی دست‌مایه اشعار عاشقانه‌ای شد که در آن ایام سرود. ■ وی سرودن غزل را پیش گرفت و مدتی را به عنوان سرپرست برنامه گل‌ها در رادیوی ایران مشغول به کار شد.

«مولوی»

از صدای سخن عشق ندیدم خوشتر
یادگاری که در این گنبد دوار بماند

«حافظ»

ای عشق همه بهانه از توست
من خامش‌م این ترانه از توست
ای آتش جان پاک بازان
در خرمن من زبانه از توست

«ا.سایه»

به قول استاد شفیعی حافظه ی انسان
فرهیخته، شعری از سایه به خاطر دارد.

«آثار هوشنگ ابتهاج (ه.الف. سایه):»

نخستین نغمه‌ها، ۱۳۲۵، سراب، ۱۳۳۰،
سیاه‌مشق، فروردین ۱۳۳۲، شب‌گیر، مرداد
۱۳۳۲، زمین، دی ۱۳۳۴، چند برگ از یلدا،
آبان ۱۳۴۴، یادنامه، مهر ۱۳۴۸ (ترجمه
شعر تومانیان شاعر ارمنی، با همکاری
نادرپور، گالوست خاننتس و روبن)، تا صبح
شب یلدا، مهر ۱۳۶۰، یادگار خون سرو،
بهمن ۱۳۶۰، حافظ به سعی سایه (دیوان
حافظ با تصحیح ابتهاج)، تاسیان مهر
۱۳۸۵ (اشعار ابتهاج در قالب نو)، بانگ
نی، از این میان سیاه‌مشق و تاسیان تنها
دفترهایی هستند که ابتهاج با تجدیدنظر
در محتوا به چاپ‌های بعدی رساند و
مجموعه و چکیده همه شعرهایش است.
بانگ نی نیز در پاییز ۱۳۹۵ بدون آگاهی
او منتشر شد.

زبان‌آشنا بودن با جهان امروز و مضامین
مکرر غزل فارسی واصلت و عواطف آن
است. سخن سایه از دل برمی‌خیزد و لاجرم
بردل می‌نشیند. سایه در مجموعه سراب
به بیان رمانتیک و عشق‌های زمینی می
پردازد. و در شبگیر به عشق انسانی می‌رسد.
و در یادگار خون سرو به نوعی سمبولیسم
اجتماعی می‌رسد. و پس از سال ۱۳۶۲
به شعر شعارزده ی این دوره می‌رسد.
سایه در کتاب پیر پریشان اندیش نظریات
و اندیشه خود را درباره شعر و شاعران بیان
می‌کند و به شرح زندگی خود می‌پردازد.
عشق و شیفتگی به اشعار ابتهاج شور
خاصی بخشیده است همین عشق الهی یا
زمینی یا بعد از مشروطیت عشق به مردم
شاهکار می‌آفریند. شهریار به یاد و عشق
ثریا یا پری می‌سوزد و شعری سازد.
شاملوبه عشق آیدا، و ابتهاج در فراق
گالیا دختر ارمنی می‌سراید. اخوان از
شیفتگی اش در جوانی به یاد توران خانم
می‌موید و می‌سراید. عارف قزوینی را
از محبوبش جدا می‌کنند و عاشقانه می
نالد. و ناکامی رهی معیری آن همه ترانه
را به یادگاری گذارد. باید دل بسوزد تا
از سوختنش شعر بسازد. مولوی، حافظ،
سعدی عطار عشق را در همه جهان ساری
و جاری می‌دانند و هستی را طفیل عشق
می‌دانند. عشقی که چون موج شروع می
شود و چون دریا همه ی وجود را فرا می
گیرد. علت عاشق ز علتها جداست عشق
اسطربلاب اسرار خداست

گنجینه‌ی شعر و ادب پارسی

ن-مه‌دور

بشر است. همچنین در باره حافظ شاعر بزرگ وطنمان می‌گوید: «ای حافظ، سخن تو همچون ابدیت بزرگ است؛ زیرا آن را آغاز و انجایی نیست. کلام تو همچون گنبد آسمان، تنها به خود وابسته است و میان نیمه‌ی غزل تو با مطلع و مقطع آن فرقی نمی‌توان گذاشت؛ زیرا همه‌ی آن در حد جمال و کمال است. اگر روزی دنیا به سر آید، آرزو دارم که تنها با تو و در کنار تو باشم.» پرسش‌های فلسفی خیام، عشق عارفانه مولوی، خردگرایی فردوسی و حکمت سعدی شیفتگان بسیاری در سراسر جهان دارد اما چیزی که اشعار حافظ را برجسته کرده اینست که بسیار رمزآلود است. قدرت تاویل‌پذیری شعر حافظ به نحوی است که هر کس دیوان حافظ را باز می‌کند و غزلی می‌خواند با توجه به شرایط روحی و حال و هوای خود برداشت خاصی از شعر خواهد داشت، گویی حافظ آن شعر را فقط برای حال آن لحظه‌ی او سروده است. به نیابت از همه‌ی خوانندگان محترم نشریه، تفعلی بر حضرت حافظ می‌زنیم:

دگر آن جا که روم عاقل و فرزانه روم
نذر کردم که هم از راه به میخانه روم
سر خوش از میکده با دوست به کاشانه روم

نام ایران و ایران زمین پیوسته با شعر و ادب و فرهنگ همراه و همزاد بوده و هست و خواهد بود. باید اذعان کرد؛ بزرگ‌ترین سخن‌پردازان شعر و ادب، از این سرزمین برخاسته‌اند در طول تاریخ و ادوار دیرین و کهن ایران، مردم این مرز و بوم همراه با شعر و ادب همدم بوده‌اند و جان و دل خود را با شعر و ادب پارسی، صفا و جلا می‌بخشیدند و شعر در واقع در متن زندگی مردم بوده است. ایران، سرزمین خیزش شعراء نامدار و بزرگ است و از میان ملل مختلف جهان، کمتر ملتی را می‌توان یافت که دارای چنین خصوصیتی باشد. شاعرای چون فردوسی و حافظ و سعدی و مولوی و عطار نیشابوری و خواجه عبدالله انصاری و شهریار و محتشم کاشانی... در بلندای قلّه شعر و شاعری قرار دارند که در سرودن اشعار، گوی سبقت را از دیگران ربوده‌اند.

ادبیات ایران یکی از غنی‌ترین ادبیات جهان است. «گوته» فیلسوف آلمانی بر این باور است؛ ادبیات فارسی، یکی از چهار رکن ادبیات

گر از این منزل ویران به سوی خانه روم
زین سفر گر به سلامت به وطن باز رسم
خرم آندم که چو حافظ به تولای وزیر



زنجیره خدمات

گفت و گوی صمیمانه با رئیس

اداره برق و روشنایی

سطوح پروازی

م-جیلانی

حتما در سفرهای هوایی خود هنگام نشت و برخاست هواپیما، چراغ‌های روی باند توجه شما را جلب کرده‌اند؛ برای انجام یک پرواز مطمئن و ایمن چراغهای روشنایی سطوح پروازی، به عنوان بخشی از تجهیزات کمک ناوبری بصری نقش بسیار مهمی را ایفا کرده و ضروری است به همین بهانه و برای آشنایی بیشتر با این شغل مهم و حساس به سراغ این اداره رفتیم تا با رئیس آن، آقای عزیزی گفت و گویی داشته باشیم.

واحدهایی و با چه تعداد نیرو مشغول به فعالیت است؟

این اداره دارای ۴ واحد می‌باشد که به صورت اداری و شیفتی انجام وظیفه می‌نمایند:

۱- شبکه توزیع برق و روشنایی: وظیفه تعمیر، سرویس، نگهداری و راهبری شبکه توزیع برق و روشنایی ترمینال‌ها، محوطه، اپرون، ساختمان‌های مختلف فرودگاه و ارگانهای

«در ابتدا ضمن تشکر از شما بابت قبول این مصاحبه، شرح عملکرد کلی از این

واحد برای خوانندگان ما بفرمایید؟
وظیفه اصلی اداره مهندسی برق، تأمین و برقراری برق پایدار و مطمئن و بدون وقفه برای کلیه بخش‌ها و واحدهای فرودگاه می‌باشد.

« بفرمایید که این اداره متشکل از چه

روشنایی باند وارکینگ جهت تغذیه کلیه چراغ‌های باند، آستانه، اپروچ، پایی و تاکسی‌وی ها ۲- اجرای ۵۰۰ عدد کرگیری (مغزه‌گیری) جهت نصب سیلندر ها (shallow base) چراغها ۳- نصب ۵۰۰ عدد سیلندر (shallow base) ۴- نصب ۵۰۰ عدد تجهیزات چراغها (کانکشن، ترانس) ۵- نصب و راه اندازی ۷۰ دستگاه ساین (علائم) سطوح پروازی

« پرسنل شاغل در این اداره باید داری چه تخصص و مهارتی باشند.

۱- کارشناس یا کاردان برق، قدرت ۲- کارشناس یا کاردان مکانیک یا اتوماتیک ۳- تکنسین برق ۳- متخصص دیزل ژنراتورهای برق اضطراری، عیب یابی، رفع عیب، سرویس و نگه‌داری ۴- تخصص و مهارت در شبکه فشار متوسط روشنایی باند ۵- تسلط به نرم افزارهای برق قدرت، AutoCad ، نرم افزار روشنایی Dialux و... ۶- تسلط به طراحی سیستم‌های شبکه توزیع برق و قدرت و فشار متوسط و ضعیف ۷- تسلط به عیب یابی، سرویس، رفع عیب و راهبری شبکه توزیع برق و روشنایی ۸- تسلط بر بخش‌های مختلف پست‌های فشار متوسط با توجه به اینکه بخش‌های نظارتی اداره مهندسی برق در ارتباط کاری تنگاتنگ

مستقر را توسط نیروهای پیمانکار با نظارت پرسنل فرودگاه انجام می‌دهد. علاوه بر آن طراحی و نظارت و کارشناسی کلیه پروژهای جدید و اجرایی شبکه برق و نوسازی تجهیزات بر عهده این واحد می‌باشد.

۲- واحد نیروگاه برق اضطراری: وظیفه تأمین برق اضطراری کلیه بخش‌های مهم از جمله برج مراقبت، بخش‌های حساس ترمینال‌ها و ارگانه‌های مختلف را توسط ۱۳ دستگاه دیزل ژنراتور ثابت و ۴ دستگاه دیزل ژنراتور سیار را بر عهده دارد.

۳- برق ایستگاه‌های هوانوردی: وظیفه تأمین برق اضطراری دستگاه هوانوردی و سیستم حرارتی و برودتی ایستگاه‌ها را بر عهده دارد

۴- روشنایی سطوح پروازی: وظیفه تعمیر سرویس نگهداری و راهبری کلیه تجهیزات سیستم روشنایی سطوح پروازی (شامل چراغ‌ها، کابل‌ها، رگولاتورها و تابلوهای برق را بر عهده دارد.

« شرح مختصری از فعالیت‌ها و اقدامات این اداره در پروژه بهسازی ۲۹ چپ بفرمائید؟ کل پروژه توسط پیمانکار و پرسنل فرودگاه اجرا می‌شود و از جمله فعالیت‌ها این اداره : ۱- حدود ۷۰ کیلومتر کابل کشی فشار متوسط



مانند روشنایی باند و نیروگاه برق اضطراری نیاز به عکس‌العمل سریع جهت عیب‌یابی و رفع عیب در لحظه و بازه زمانی بسیار کم (Low Resoponse Time) را در مواقع بحرانی و مشکلات فنی نیازمند است.

تشکر از وقتی که برای خوانندگان نشریه مهرآبادی‌ها قرار دادید؛ آرزومند صحت و موفقیت برای شما و همکاران عزیزمان در این واحد هستیم.

با پرسنل واحدها، ادارات و ارگانهای مختلف و نیز پیمانکاران اجرایی می‌باشد علاوه بر تخصص و مهارت‌های فنی و مهندسی، مهارت‌های روابط عمومی و اجتماعی بالا و نیز تصمیم‌گیری و مدیریت بحران در شرایط سخت و پیچیده از الزامات می‌باشد.

علاوه بر آن با توجه به ضرورت برقراری برق فرودگاه در همه شرایط و عملیاتی بودن فرودگاه بخش مهمی از وظیفه واحدهایی



چرا هواپیماها دو خلبان در کاکپیت دارند؟

غ-فتح

مسافر را به خطر بیندازد دو خلبان دارند. این مشکلات می‌توانند از مشکل سلامتی ناگهانی که خلبان‌ها با آن مواجه شده‌اند (خستگی، حواس پرتی و خطاهای انسانی مختلف دیگر ناشی شوند). خطوط هواپیمایی بزرگ به خاطر، دلایل ایمنی، مدیریت حجم کار و نگرانی‌های ناشی از خستگی، دو خلبان دارند.

**آیا واقعا خلبانان هواپیما را به پرواز
درمی‌آورند؟**

از نظر فنی، یک خلبان می‌تواند بدون نیاز

چه اتفاقی می‌افتاد اگر فقط یک خلبان در هواپیما بود و او ناگهان به دلیل حمله قلبی ناتوان می‌شد؟ با اینکه تصور یک مسافر در حال تلاش برای فرود آوردن یک هواپیمای بزرگ تجاری می‌تواند تصاویر قهرمانانه‌ای از یک فیلم هالیوودی را به یاد آورد، این اتفاق در واقعیت به خوبی پایان نمی‌یافت و دلایل دیگری نیز وجود دارد.

بیشتر خطوط هوایی تجاری عمدتاً به دلیل مشکلاتی که می‌تواند ایمنی صدها



به تازگی یکی از خلبانان خطوط هوایی اتحاد، در حین پرواز بیمار شده و پس از فرود، مرگ وی اعلام شد. خلبان دوم، هواپیما را به سلامت به زمین نشاند. طبق گزارش هیات حمل و نقل استرالیا، مشکلات مربوط به سلامتی در حدود یک در ۳۴۰۰۰ پرواز رخ می‌دهد.

این مسائل از بیماری‌های جزئی تا مشکلات جدی را شامل می‌شود. همچنین به گزارش خبرگزاری هوانوردی هرالده، از ماه ژانویه تا سپتامبر ۲۰۱۷، ۱۶ مورد بیماری و ناتوانی خلبانان گزارش شده است. این مطالعات و تحقیقات مختلف ثابت می‌کند که به دلیل اینکه اتوپایلوت برای بلند شدن و فرود هواپیما طراحی نشده، خلبان دوم همیشه در شرایط بحرانی می‌تواند موثر باشد. همچنین باید توجه داشت که برخی از خطوط هوایی دارای یک اتوپایلوت داخلی

به خلبان دیگری به راحتی با یک جت تجاری پرواز کند. امروزه، سامانه اتوپایلوت که هواپیما را توسط رایانه هدایت می‌کند تا حد زیادی وظایف خلبان را انجام می‌دهد. این کامپیوترها به اندازه‌ای هوشمند هستند که در شرایط اضطراری می‌توانند کنترل فرامین را به دست گرفته و بدون نیاز به کمک خلبان، هواپیما را به صورت پایدار نگه دارند. آیا می‌دانید پیشرفت تکنولوژی باعث برکناری مهندسان پرواز که عمدتاً وظیفه نظارت بر موتور و سیستم‌های هواپیما را بر عهده داشتند، شده است؟

چه زمانی به دو خلبان نیاز است؟

علی‌رغم وجود سامانه اتوپایلوت که به خلبان کمک می‌کند، ممکن است به دلایل زیر به خلبان دوم نیاز باشد: مسائل مربوط به سلامت

هستند که قادر به فرود هواپیما نیز است. اما باز هم اثربخشی این سامانه به عنوان جایگزینی برای انسان مورد بحث است.

مدیریت حجم کار

یکی دیگر از دلایل حضور دو خلبان در هواپیما، داشتن هماهنگی و برنامه‌ریزی بهتر است. در جت‌های بزرگ، خلبان اول، سامانه اتوپایلوت را کنترل و برنامه‌ریزی کرده و هواپیما را در جهت درست هدایت می‌کند، در حالی که خلبان دوم با برج مراقبت ارتباط برقرار کرده و بر فرامین هواپیما و اقدامات خلبان دیگر نظارت می‌کند. با توجه به اینکه شرکت‌های هواپیمایی سامانه‌های پیچیده‌ای دارند، تقسیم کار بین خلبانان نیز ضروری به نظر می‌رسد. با وجود اتوپایلوت، فرامین پروازی باید در مراحل مختلف پرواز تنظیم شوند. این بدان معناست که خلبانان حتی در پروازهای بسیار طولانی نیز باید هوشیار باشند. استانداردهای ایمنی سختگیرانه‌ای برای چک لیست‌های قبل از پرواز، میان پرواز و پس از پرواز هستند. وجود دو خلبان در هواپیما هماهنگی را آسان‌تر می‌کند، زیرا در حالی که یک خلبان روی پرواز تمرکز کرده، خلبان دیگر چک لیست‌ها را انجام می‌دهد.

خستگی

اغلب اوقات درباره اینکه خلبانان خطوط

هوایی تجاری ساعت‌های طولانی کار می‌کنند و این موضوع می‌تواند بر عملکرد آنها در حین پرواز تأثیر منفی بگذارد، بحث می‌شود. این امر زمانی که هواپیما در حال پرواز در هوای نامساعد باشد تشدید می‌شود. همچنین در دو یا سه دهه گذشته، آمار سوانح هوایی نشان می‌دهد که به احتمال زیاد اشتباه خلبانان، بیشترین علت سقوط‌های مرگبار در سراسر جهان شده است. اگر این مطالعات صحت داشته باشند، وجود خلبان دوم منطقی است زیرا می‌تواند فشار کاری هر دو خلبان را کاهش دهد. همانطوری که روند اعتماد ما به هواپیماهای کم مصرف افزایش می‌یابد امکان دارد که مسیرهای هوایی بیشتری نیز با پروازهای مستقیم ایجاد شوند. این پروازهای مستقیم به خلبانانی نیاز دارد که برای مدت طولانی‌تری بتوانند تمرکز کنند. با توجه به این واقعیت که همه ما پس از ۳ الی ۴ ساعت رانندگی مداوم با اتومبیل به استراحت نیاز داریم، خلبانان نیز باید چشم خود را از صفحه فرامین هواپیما بردارند. علی‌رغم این نگرانی‌ها، ممکن است برای بسیاری از مسافران ناخوشایند باشد که هنوز اجماع و توافق یکسانی بر سر وجود دو خلبان در هواپیما وجود ندارد....

منبع: aerocorner.com

لزوم اطلاعات هواشناسی برای خلبانان



م-احمدیان

تنگاتنگی میان ارائه‌دهندگان اطلاعات هواشناسی و بهره‌برداران وجود دارد. در فرودگاه‌های بین‌المللی، اطلاعات هواشناسی معمولاً توسط واحدهای هواشناسی ارائه می‌شود. همچنین تجهیزات ارتباطی مناسب توسط کشورها پیش‌بینی می‌شود تا این اطلاعات به واحدهای مراقبت پرواز و واحدهای تجسس و نجات ارسال شود. همچنین ارتباط مناسب مخابراتی فی‌مابین واحدهای هواشناسی و واحد تقرب پرواز یا برج مراقبت پرواز وجود دارد تا امکان تماس در پانزده ثانیه به وجود

خلبانان عمدتاً نیازمند اطلاعات هواشناسی مسیر پروازی و فرودگاه مقصد خود هستند. هدفی که از ارائه خدمات هواشناسی در این زمینه بیان شده است، فراهم آوردن ایمنی، کارآئی و نظم در هوانوردی است. این هدف با ارائه اطلاعات ضروری هواشناسی به بهره‌برداران صنعت هوانوردی شامل شرکت‌های هواپیمایی، کادر پروازی، واحدهای مراقبت پرواز، خدمات‌های تجسس و نجات، مدیران فرودگاه‌ها و دیگر استفاده‌کنندگان است. بنابراین ارتباط

آید. صاحبان صنعت هوانوردی برای انجام عملیات پروازی به گزارش‌های هواشناسی فرودگاه‌ها و پیش‌بینی هوا نیازمند هستند. گزارش هواشناسی فرودگاه معمولاً شامل جهت و سرعت باد، میزان دید، دید بر روی باند، هوای حاضر، اطلاعات ابرها، دما، نقطه شبنم و فشار جو است که عمدتاً هر ساعت و یا هر نیم ساعت یک‌بار صادر می‌شود. اگر تغییر عمده‌ای در این پارمترها بوجود آید این گزارش‌ها ممکن است تکمیل و یا اصلاح شود. پیش‌بینی هواشناسی نیز شامل اطلاعات: سمت و سرعت باد، میزان دید، شرایط هوا، نوع و میزان ابر و دما بوده که هر سه یا شش ساعت یک بار صادر و برای یک دوره نه تا بیست و چهار ساعته معتبر است. این پیش‌بینی‌ها دائماً تحت نظارت واحدهای هواشناسی بوده و در صورت وجود تغییر در این داده‌ها، گزارش فوق اصلاح می‌شود. در برخی از فرودگاه‌های بین‌المللی، پیش‌بینی هواشناسی مخصوص فرودهوپیما‌ها نیز ارائه می‌شود که معمولاً اعتبار دو ساعته داشته و شامل اطلاعات شرایط باند فرود، میزان دید، سمت و سرعت باد و نوع و میزان ابرها است. برای کمک به خلبانان و کادر پروازی و در جهت تکمیل طرح پروازها در برخی از کشورها واحدهای توجیه هواشناسی پیش‌بینی شده، این واحدها مجهز به سامانه‌های خودکار بوده و اطلاعات

هواشناسی مسیر پروازی، سمت، سرعت باد در ارتفاع‌های بالا، درجه حرارت در این ارتفاع‌ها را در نقشه‌های مخصوص هواشناسی ارائه می‌کنند. خطرات هواشناسی در خصوص پدیده‌های جوی خطرناک و تاثیرگذار در مسیر پروازی و پیش‌بینی هوای مقصد و فرودگاه احتیاطی از دیگر خدمات این واحدها است. همچنین به منظور ارائه خدمات هواشناسی به هواپیماهای در حال پرواز و اعلام آخرین تغییرات جوی، سامانه‌های هواشناسی مخصوصی پیش‌بینی شده که خطراته‌هایی را در خصوص وقوع پدیده‌های خطرناک جوی همانند رعد و برق، اغتشاشات جوی شدید، تگرگ‌های شدید، گرد باد، یخ زدگی شدید، امواج کوهستان، توفان‌های سنگ و شن، فعالیت‌های آتشفشانی صادر می‌کنند. از این گذشته این واحدها خطراته‌های فرودگاهی را نیز که بر عملیات فرودگاه‌ها (پروازی و زمینی) تاثیر دارند تهیه و صادر می‌کنند. این خطراته‌ها در مواقع پیش‌بینی بارندگی برف شدید، پدیده باد قیچی در مسیر فرود و پرواز هواپیما‌ها بسیار مفید است. همچنین هواپیما در مسیر خود لازم است اطلاعات مربوط به پدیده‌های جوی مهم را بدانند که این مهم توسط واحدهای مراقبت پرواز و هماهنگی با واحدهای هواشناسی عملی می‌شود.

آیا می‌دانستید؟

ن-مه‌دور

این فرودگاه فرود می‌آید باید از روی این دو
قبر رد شود.

« خطرناکترین فرودگاه دنیا فرودگاه
گیزبورن نیوزلند است یک خط ریل قطار
درست از روی باند این فرودگاه می‌گذرد
درواقع مسئولین برج مراقبت باید نه تنها
ترافیک هوایی را کنترل کنند بلکه زمان فرود
و تیک آف هواپیما را با عبور قطار هماهنگ
کنند.البته چندی است که عبور قطار از این
ریل ممنوع شده است اما این فرودگاه
همچنان باز است.

« فرودگاه تنزینگ نپال در ارتفاع ۲۹۰۰
متری از سطح دریا ساخته شده و یک سوی
باند پرواز آن به کوهی بلند و سمت دیگر آن
به دره‌ای عمیق منتهی می‌شود.چه فرود پر
هیجانی!

منبع: Persian-star.org

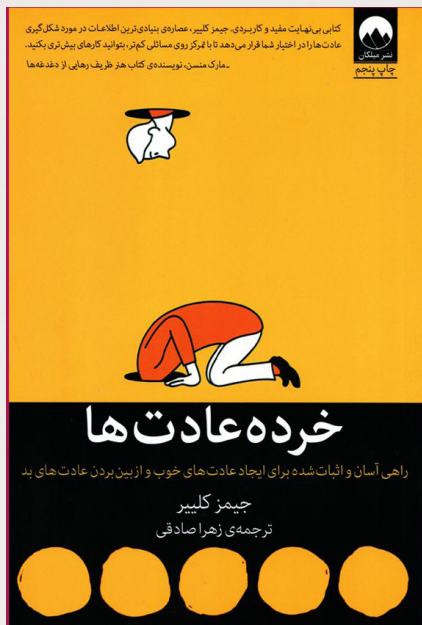
آیا می‌دانستید ماتریال مصرفی
به منظور چاپ تبلیغات بر روی
بدنه هواپیماها باید در دماهای
بین منفی ۷۵ درجه سانتیگراد
تا ۱۱۰ درجه سانتیگراد آزمایش شوند تا
در این اختلاف دما بتوانند دوام بیاورند و به
همین جهت جزو یکی از سخت‌ترین مراحل
در حوزه تبلیغات محسوب می‌شوند.

« لئوناردو داوینچی نابغه ی ایتالیایی ۵۳۰
سال پیش، هواپیما، هلیکوپتر، اتوبوس و لباس
غواصی را طراحی کرده بود.

« یک کتابخانه در فرودگاه استونی وجود دارد
که می‌توانید برای سفر خود از آنجا کتاب
قرض بگیرید.

« در وسط باند فرودگاه بین‌المللی ساوانا
دو قبر وجود دارد که متعلق به مالکان قبلی
زمین‌های فرودگاه است هر هواپیمایی که در





کتاب خرده عادت‌ها

نوشته‌ی جیمز کلیبر

کاری از شورای کتاب

خانم‌ها

مریم مرادی، اعظم وریحانه طهماسبی

اگر هر روز یک درصد بهتر باشید در یک سال سی و هفت برابر بهتر خواهید بود. عادت‌ها لازمه‌ی پیشرفت شخصیتی‌اند. با تکرار عادت‌ها تاثیر آن‌ها چند برابر خواهد شد. از آنجا که عادت‌های روزانه ناچیز به نظر می‌رسند معمولاً نادیده گرفته میشوند، اگر سه روز در هفته به باشگاه بروید، هنوز اضافه وزن دارید در واقع نتایج هرگز سریع به دست نمی‌آیند و شما هم به شرایط پیشین خود برمیگردید. متأسفانه

اصول اولیه

«(قدرت شگفت‌انگیز خرده عادت‌ها)

شما اغلب گمان می‌کنید دستاوردهای بزرگ به اقدامات بزرگ نیاز دارند. برای کاهش وزن، راه‌اندازی کسب و کار، نوشتن کتاب و هر هدف دیگری چنان فشاری به خود می‌آورید که زمین زیر پایتان به لرزه دربیاید. پیشرفت یک درصدی قابل توجه نیست اما می‌تواند بسیار موثر باشد، به خصوص در بلند مدت،

است: دنبال کردن تمرینی جدید، مرتب کردن میز کار برای رسیدن به نتایج بهتر و... بیشتر عادت‌های فرد در این سطح قرار میگیرند

لایه سوم و عمیق‌ترین لایه تغییر هویت است: مسئله اصلی در این سطح تغییر عقاید است: دیدگاه فرد به جهان، تصویری که از خودش در ذهن دارد و قضاوت درباره خودش و دیگران.

چطور در چهار گام ساده عادت‌های بهتری ایجاد کنیم

فرآیند ایجاد عادت را میتوان به چهار قدم ساده تقسیم کرد: نشانه، اشتیاق، پاسخ و پاداش. این میتواند به ما کمک کند بفهمیم عادت چیست، چگونه کار میکند و چگونه میتوانیم آن را بهبود ببخشیم.

نشانه: مغز را فعال میکند تا رفتاری را شروع کند. یعنی داده‌ای که رسیدن به پاداش را پیش‌بینی می‌کند.

فرایند کند تغییر اجازه میدهد عادت‌های بدنیز به راحتی شکل بگیرند. اگر امروز غذای ناسالم میل کنید، وزن‌تان چندان تغییر نمی‌کند. اما زمانی که هر روز را با تکرار تصمیمات اشتباه سپری میکنید همین اشتباهات یک درصدی به مشکل منجر میشوند.

عادت‌ها شمشیر دو لبه هستند. همان‌گونه که عادت‌های بد شما را به زمین میزنند، عادت‌های خوب باعث رشدتان میشوند.

به نظر میرسد وقتی عادت‌های نهاده‌شده شود تا ابد باقی می‌ماند، به خصوص عادت‌های بد. تغییر دادن عادت‌ها مشکل است زیرا یا سعی می‌کنیم عامل‌های اشتباه را تغییر دهیم یا عادت‌ها را به شکل غلط تغییر دهیم. این را در نظر بگیرید که تغییرات در سه سطح رخ می‌دهند. میتوانید آن را مثل لایه‌های پیاز تصور کنید.

لایه اول تغییر دادن نتیجه است: در این سطح هدف، تغییر دادن نتیجه است: کم کردن وزن، انتشار کتاب، قهرمان شدن. بیشتر اهدافی که فرد در نظر میگیرد در این سطح طبقه‌بندی میشود.

لایه دوم تغییر فرآیند: در این سطح مسئله اصلی تغییر عادت‌ها و سیستم کار



اشتیاق: بدون سطح خاصی از انگیزه و میل و بدون اشتیاق به تغییر، دلیلی برای عمل کردن ندارید. اشتیاق فرد برای سیگار کشیدن نیست بلکه برای حس تسکینی است که به همراه دارد. پاسخ: عادت فرد است که میتواند خودش را به شکل فکر یا عمل نشان دهد. در نهایت پاسخ، شما را به پاداش میرساند. پاداش هدف نهایی عادت است. نشانه فقط برای جلب کردن توجه شما به پاداش است. اشتیاق به دلیل میل به رسیدن به پاداش است. پاسخ هم برای گرفتن آن پاداش است. به دنبال پاداش هستید، چون شماره هدف می‌رسانند: ۱- خشنودتان میکنند ۲- به شما چیزی می‌آموزند. میتوانید این چهار مرحله را به دو فاز تقسیم کنید: فاز مشکل و فاز راه حل.

فاز مشکل: ۱- نشانه ۲- اشتیاق

فاز راه حل: ۱- پاسخ ۲- پاداش
مثال:

نشانه: صدای گوشی همراهتان بلند می‌شود،

چون پیام جدیدی دارید.

اشتیاق: می‌خواهید بدانید محتوای پیام چیست.

پاسخ: گوشی را برمی‌دارید متن را می‌خوانید.

پاداش: میل شما به خواندن پیام به نتیجه

رسیده است. برداشتن گوشی به بلند شدن

صدای گوشی ربط داده می‌شود.

در اینجا می‌بینیم چطور این چهار مرحله

روی هم می‌آید کارهای روزانه ما اثر می‌گذارد.

من به این چهار چوب چهار قانون تغییر رفتار

می‌گویم که مجموعه قوانین ساده ای برای

ساختن عادت های خوب و از بین بردن

عادت های بد ارائه میکند. در فصل های

بعدی به آنها می‌پردازیم.

چطور عادت خوب ایجاد کنیم؟

قانون اول (نشانه): واضحش کن.

قانون دوم (اشتیاق): جذابش کن

قانون سوم (پاسخ): ساده اش کن.

قانون چهارم (پاداش): لذت بخشش کن.

چطور عادت بد را از بین ببریم؟

قانون اول (نشانه): نامرئی اش کن.

قانون دوم (اشتیاق): غیر جذابش کن.

قانون سوم (پاسخ): پیچیده اش کن.

قانون چهارم (پاداش): غیر لذت بخشش کن.



هواپیمای بدون بال با توانایی حمل ۴۰ مسافر

ش - ناصح

یک استارت‌آپ واقع در نیویورک موسوم به "Kelekona" قصد دارد یک هواپیمای بزرگ با ظرفیت ۴۰ نفر برای سفرهای طولانی بین شهری ارائه دهد. طراحی جدید Kelekona، یک هواپیمای مدل "eVTOL" را به نمایش می‌گذارد که می‌تواند ۴۰ مسافر یا ۴۵۴۰ کیلوگرم بار را حمل کند. در وبسایت این استارت‌آپ آمده است که این هواپیمای جدید می‌تواند مسافت ۵۳۱ کیلومتر را تنها در یک ساعت طی کند. رویکرد این استارت‌آپ، حمل و نقل گسترده بیان شده است. این هواپیما به جای داشتن یک پهنای بال گسترده مانند هواپیمای "VoloConnect"، یک بدنه پهن و منحنی دارد که به بلند شدن آن کمک می‌کنند. از آنجا که هواپیمای شرکت Kelekona برای انجام دادن سفرهای بین شهری خود، به یک بسته باتری بسیار سنگین نیاز دارد، در آن از باتری‌های قابل تعویض استفاده می‌شود و این بدان معناست که زمان چرخش باید به همان سرعت تعویض باتری، سوار شدن مسافران جدید یا بارگیری و بررسی سامانه‌های پرواز باشد. در وبسایت Kelekona آمده است: ترکیبی از دوربین‌های استریو و رادار، امکان آگاهی از محیط تا مسافت ۱۰۰ مایل را برای هواپیما فراهم می‌کند تا بتواند به شناسایی هواپیماهای ناشناخته، حمله‌پرندگان، ناهنجاری‌های هوایی و زیرساخت‌های ناشناخته فیزیکی بپردازد و از آنها دوری کند. شاید دو استارت‌آپ مشهور لیلیوم و ولو کوپتر، هواپیماهای کوچکی را ارائه دهند. ولو کوپتر که قصد دارد خدمات تاکسی هوایی را طی دو سال آینده آغاز کند، هواپیماهای دو تا پنج نفره را ابداع کرده و لیلیوم نیز اخیراً از طرح هفت نفره eVTOL رونمایی کرده است.

نزدیک‌ترین ایده به هواپیمای Kelekona، هواپیمای "Skybus" شرکت "GKN Aerospace" است که ۳۰ تا ۵۰ مسافر را برای مسافرت‌های درون شهری در خود جای می‌دهد. Skybus برخلاف Kelekona، دو بال دارد که موجب می‌شود یافتن نقطه فرود در میان شهر برای آن دشوارتر باشد.





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