

بیست و پنجمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

شهریور ماه ۱۴۰۲

MEHRABADIHA



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: م. احمدیان

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

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

طهماسبی، م. مرادی

ویراستار: م. احمدیان

صفحه‌آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فهرست مطالب

- ۴..... سخن رهبری
- ۵..... سخن سردبیر
- ۶..... اینفوگرافی عملکرد پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در عملیات اربعین حسینی
- ۷..... خطای کنکور؛ چرا به اشتباهات خود ادامه می‌دهیم؟
- ۹..... گفتگو با جناب آقای ساسان صادقیان
- ۱۲..... مبانی هواشناسی هوانوردی
- ۱۵..... زندگینامه مولانا
- ۱۸..... کاربردهای موردپیشبینی ADS-B
- ۲۰..... آفلاتوکسین و متانول
- ۲۲..... هواپیماهای مسافربری با چه سرعتی پرواز می‌کنند؟
- ۲۴..... عوامل موثر بر تاخیر پروازها
- ۲۶..... گزیده کتاب اصل‌گرایی
- ۲۷..... جواب جدول شماره ۳
- ۲۸..... نتیجه مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهرآبادی‌ها
- گزارش تصویری از تودیع و معارفه معاون‌های عملیات هوانوردی و فنی و مهندسی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد،
برگزاری مسابقات کتاب حجاب استاد شهید مطهری و شعرخوانی با موضوع اربعین
- ۲۹.....



ماه ربیع الاول بهار زندگی است

بعضی از اهل معرفت و سلوک معنوی معتقدند که ماه ربیع الاول، ربیع حیات و زندگی است؛ زیرا در این ماه، وجود مقدس پیامبر گرامی و همچنین فرزند بزرگوارش حضرت ابی عبدالله جعفرین محمد الصادق ولادت یافته اند و ولادت پیغمبر سرآغاز همه ی برکاتی است که خدای متعال برای بشریت مقدر فرموده است.

سخن سر دبیر



تابستان ۱۴۰۲ هم تمام شد با همان سرعت تابستان‌های خاطره شده، با همان گرما، با همان شور و اشتیاق مرخصی پدر برای رفتن به سفر، با همان اشتیاق چرت‌های عصرگاهی، با همان طعم زیره‌ی آب دوغ خیار...

اما تابستان برای مهرآبادی‌ها طعم دیگری هم دارد، طعم خدمت، طعم تلاش برای نشان دادن لبخند بر لبان مردمان خوب پایتخت، طعم تلاش ۲۴ ساعته و خستگی شیرین حاصل از خدمت خدایوت مهرآبادی‌های عزیز به پاس تمام تلاش‌هایی که شبانه‌روزی در تابستان ۱۴۰۲ انجام دادید تا خاطره‌ای شیرین برای مردمان خوب کشورمان در ذهن‌شان ماندگار کنید، آن هم اولین تابستان پس از زجر و رنج بی‌پایان مانده بر دل‌ها از بیماری همه‌گیر کرونا!

یادتان نرود ببخشید یادمان نرود ما جان به در بردگان از ویروس وحشتناک کرونا هستیم، چه عزیزانی که از دست دادیم و چه داغ‌ها که بر دل نشانند اما اکنون بر قله امید با افتخار به پیش می‌رویم...

با احترام
سر دبیر



اینفوگرافی عملکرد پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در عملیات اربعین حسینی

آمار پروازهای ویژه اربعین حسینی

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

۲۷ مرداد الی ۲۲ شهریور



تعداد پرواز ۱۶۱ پرواز مستقیم

مسیر تهران-نجف-تهران

تعداد ۳۰۳۶۳ نفر زائر



مجموع زوار
۹۰۴۸۱

کرمانشاه
۱۵۲

آبادان
۱۵۲

اهواز
۴۵۵

ایلام
۱۴۱

زائر

پرواز



مهرآباد به عنوان دومین فرودگاه در اعزام و پذیرش پروازهای اربعین

خدا قوت همکاران ارجمند مهرآباد

خطای کنکورد؛ چرا به اشتباهات خود ادامه می‌دهیم؟

کمیته هواپیماهای مافوق صوت انگلستان در سال ۱۹۵۶ تصمیم گرفت تولید نوع جدیدی از هواپیما را آغاز کند. نام این پروژه "کنکورد" بود و اهداف بلندپروازانه آن، فرانسه را نیز ترغیب کرد تا در سال ۱۹۶۲ به آن ملحق شود. بودجه‌ای که برای ساخت کنکورد پیش‌بینی شده بود، رقمی معادل ۱۰۰ میلیون دلار (تقریباً معادل ۱/۵ میلیارد دلار امروز) بود. بلافاصله پس از شروع ساخت، کاملاً مشخص بود که هزینه‌های روبه‌افزایش این پروژه از درآمدهای آن بسیار بیشتر خواهد بود. به دلیل هزینه سرسام‌آور، فقط ۲۰ هواپیمای کنکورد تولید شد. قبل از اولین پرواز تجاری آن در سال ۱۹۷۶، شرکت کنکورد با افزایش هزینه‌های سرسام‌آور دست‌وپنجه نرم می‌کرد. با این حال این پروژه ادامه پیدا کرد و علت آن هم این بود که دولت‌ها و سرمایه‌گذاران تا همان زمان هم وقت، انرژی و سرمایه زیادی را به راه‌اندازی و پیشرفت پروژه اختصاص داده بودند و تصور این بود که توقف تولید به هدر رفتن میلیون‌ها دلار سرمایه‌گذاری منجر می‌شود.



پس از مدتی مشخص شد که خطوط هواپیمایی نیز تمایلی به خرید این هواپیما ندارند. با وجود این که کنکورد طول زمان پرواز ۷/۵ ساعته از لندن تا نیویورک را به ۳/۵ ساعت کاهش می‌داد، هزینه بلیت آن ۳۰ برابر گران‌تر از ارزان‌ترین بلیت موجود در آن زمان بود. همچنین به دلیل صدای زیاد، کنکورد فقط مجاز به پرواز بر فراز دریا بود. علاوه بر آن، بالا بودن هزینه‌های نگهداری و نگرانی‌هایی در زمینه ایمنی این هواپیما از محبوبیت آن به شدت کاست. در نهایت کنکورد آخرین پرواز خود را در سال ۲۰۰۳ انجام داد و تنها دستاورد ماجراجویی مالی انگلیس و فرانسه درس مهمی در عالم تجارت و سپس روان‌شناسی بود که از آن به نام «خطای کنکورد» یاد می‌شود.

چرا دولت‌های فرانسه و انگلستان با وجود ایرادهای آشکار، بیش از ۳۰ سال پروژه کنکورد را ادامه دادند؟

اکنون می‌دانیم که تنها دلیل چنین رفتار لجوجانه‌ای، وجود خطای شناختی در انسان‌هاست که به موجب آن در فرآیند تصمیم‌گیری‌شان هزینه‌های دیروز بر تصمیم‌گیری امروزشان تاثیرگذار می‌شود. اگر دولت‌های فرانسه و انگلستان در آن زمان درک درستی از خطای هزینه‌های هدر رفته (Sunk Cost Fallacy) یا خطایی که بعدها به کنکورد معروف شد داشتند، به‌طور قطع اجازه اتلاف بیشتر هزینه را نمی‌دادند، فقط به این امید که شاید سرمایه هدر رفته به نوعی جبران شود. اکنون همه می‌دانیم که اگر ساخت این هواپیما را زودتر متوقف می‌کردند، زیان کمتری به سرمایه‌گذاران تحمیل می‌شد. از آنجا که دولت‌ها گاهی از پول مالیات‌دهندگان برای ادامه پروژه‌های زیان‌ده استفاده می‌کنند، عملاً تعهد آن‌ها به ادامه چنین پروژه‌هایی یعنی تحت تاثیر قرار دادن همه مردم و اتلاف سرمایه‌های یک کشور.

واژه «خطای کنکورد»، به رفتار لجوجانه‌ای در انسان‌ها اشاره می‌کند که همان پافشاری بر تکرار یک اشتباه در سیاست، تجارت و حتی تصمیم‌های روزمره است. این در حالی است که گاهی اصرار بر اجرای تصمیم‌های اشتباه هزینه بیشتری نسبت به رها کردن آن تصمیم دارد. همان‌طور که چهار قرن قبل از کنکورد ویلیام شکسپیر درباره اهمیت تصمیم‌گیری می‌گوید: «بهترین بخش شجاعت، قدرت تصمیم‌گیری است» و قدرت تصمیم‌گیری فقط محدود به شروع انجام کار نمی‌شود، بلکه رها کردن کار زیانده نیز به قدرت و اراده زیادی نیاز دارد. جمله‌ای است که می‌گوید، «غرور پرچمدار ویرانی است». آنچه پروژه کنکورد را متوقف نکرد غرور ملی کشورهای انگلستان و فرانسه در ساخت این هواپیما بود. قبول شکست می‌توانست برای این دولت‌ها انبوهی از شرمساری به همراه داشته باشد. تصور کنید دو قدرت بزرگ دنیا با همکاری هم نتوانند پروژه ساخت یک هواپیما را به اتمام برسانند. در پروژه‌های کوچک‌تر نیز غرور می‌تواند هم انگیزه‌ای برای تولید و هم عاملی برای شکست باشد.

عامل دیگری که بروز خطای کنکورد را تشدید می‌کند، غیرمنطقی بودن و احساسی بودن انسان‌هاست. وقتی انتخابی کرده‌ایم، تصمیمی گرفته‌ایم و در انتخاب خود سرمایه‌گذاری کرده‌ایم، انصراف از تصمیم گرفته شده ما را به ورطه عذاب وجدان و افسوس می‌کشاند. این همان *سوگیری «زیان‌گریزی»* است که تصور ذهنی رنج‌آوری از شکست نسبت به پیروزی در ما ایجاد می‌کند و ما را بر آن می‌دارد از ترس شکست در سرمایه‌گذاری، همچنان متعهد به آن باقی بمانیم و منافع احتمالی حاصل از رها کردن را قربانی تعهد بی‌منطق خود کنیم.

در نتیجه به جای اینکه تصمیم‌های ما بر اساس منافع و هزینه‌های حال و آینده شکل گیرد، از هزینه‌هایی که در گذشته انجام دادیم تاثیر می‌پذیرند. هرچه بیشتر روی یک پروژه یا یک شخص سرمایه‌گذاری مالی و حتی عاطفی کنیم، رها کردن آن سخت‌تر می‌شود. مغز، ما را طوری فریب می‌دهد که تصور کنیم ارزش هر چیزی به میزان انرژی که برای آن صرف می‌کنیم بستگی دارد.



گفتگو با جناب ساسان صادقیان

پیشکسوت اداره امور ترمینال‌ها و اماکن فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

م. مرادی

در میان صفحات ذهنم برای مصاحبه به یاد شخصیتی افتادم که همیشه خوش اخلاقی، خوش رویی، صلابت در کار، نظم و تجربه بالایش زبانزد بود. یکی از بهترین روسایی که در حوزه اداره امور ترمینال‌ها و اماکن، بهترین خاطرات خدمتی را از خود به جای گذاشته و نام نیکش در مهرآباد بزرگ نقش بسته است. ساسان صادقیان نامیست که خیلی‌ها با شنیدنش مشتاق صحبت‌هایش خواهند شد. راس ساعت بر سر قرار حاضر شد و خیلی گرم با لبخند معروفش آماده پاسخ به سوالات بود:



چگونه شد که ساسان صادقان آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

پس از خدمت سربازی سال ۱۳۶۳ توسط یکی از اقوام به نام آقای معیدی وارد فرودگاه شدم و پس از مصاحبه که جناب چگونیان، مدیر کل وقت شخصاً برگزار می‌کردند، برای واحد عوارض اداره مالی انتخاب شدم. آن روزها اداره امور ترمینال‌ها نداشتیم و حتی مدیر ترمینال هم نبود و تمام این کارها را اداره‌ای به نام اداره کاخدارای یا همان اداره خدمات فعلی انجام می‌داد و در ترمینال چند نفر پرسنل اداره خدمات مسئول رسیدگی به امور ترمینال و تاسیسات بودند. بر اساس نیاز، دفتری در ترمینال دایر شد به نام دفتر مدیر ترمینال و کم کم اداره امور ترمینال‌ها شکل گرفت. آقای چگونیان تصمیم گرفتند برای آن اداره از نیروهای جوان پس از انجام مصاحبه استفاده کنند، خوشبختانه بنده پس از چند ماه کار در واحد عوارض برای ادامه کار در ترمینال‌ها انتخاب شدم. آن زمان دو مدیر ترمینال ما آقایان آشتیانی و یزدانی در ترمینال‌های ۲ و ۴ بودند، چند کشیک ترمینال داشتیم و من کارم را در این حوزه به‌عنوان کمک کشیک ترمینال آغاز کردم. چندی بعد کشیک ترمینال شدم و بعد از حدوداً ده سال مدیر ترمینال دو و پس از آن ادامه داشت تا به‌عنوان رئیس اداره امور ترمینال‌ها و اماکن انتخاب شدم.

آیا خدمت در این شغل شما را راضی می‌داشت و انگیزه‌تان برای کارتان چه بود؟

شاید این جمله خیلی کلیشه‌ای باشد ولی من خیلی شغلم رو دوست داشتم و از صمیم قلب عاشق شغلم بودم. از روزی که به‌عنوان کمک کشیک وارد ترمینال‌ها شدم خیلی این کار رو دوست داشتم و تا آخرین روز خدمت از کارم لذت بردم، چون شغل من به گونه‌ای بود که مستقیم با مسافر سرو کار داشتم و کار پویایی بود، البته روزهای پر استرس و نگرانی هم بود ولی در کل من مجذوب کارم بودم.

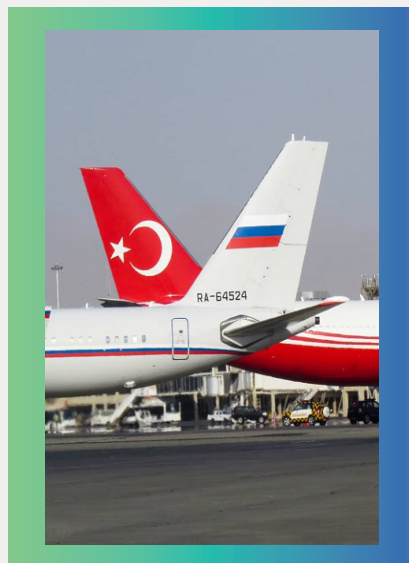
فکر می‌کنید ارزشمندترین فعالیت‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

ارزشمندترین کار، خدمت‌رسانی به مردم بود و همچنین برگزاری دوره‌های آموزشی برای پرسنل؛ ماهیت شغل ما خدمت‌رسانی به مردم (مسافر و مستقبل) است و کارمندان این حوزه باید کارشون رو دوست داشته باشند. اگر کسی صرفاً برای گذراندن ساعت کاری سرکار بیاید، نمی‌تواند در این شغل موثر باشد. به همین دلیل، ما دوره‌های آموزشی مرتبط جهت ارتباط با مسافر و کلاس‌هایی از این دست را زیاد برگزار کردیم. میشد روزمرگی کرد و ترمینال را اداره کرد ولی این که با عشق و علاقه خدمت‌رسان مردم باشیم نتیجه مطلوب دارد و من تمام دوره خدمتم هر کاری می‌توانستم کردم تا ذره‌ای استرس ایجاد نشود. من همیشه برای استرس مسافر، خودم را مقصر می‌دانستم که ممکن است کار ما ایرادی داشته باشد و باعث شود مسافر اعتمادش نسبت به سیستم ما کم شود.

همیشه در تمام جلسات به پرسنل می‌گفتم من از هر خطایی چشم‌پوشی می‌کنم بجز شکایت مسافر. بارها شده بود که وقتی شکایت مسافر دفتر ما می‌آمد، به سراغ مدیر مربوطه می‌رفتم و بعد از صحبت با وی و پذیرش این که مقصر است، شماره مسافر شاکی را می‌گرفتم و آن مدیر باید از مسافر شخصاً عذرخواهی می‌کرد و همین برای مسافر کافی بود. تنها خواسته‌ام در روز پایان کارم از همکاران این بود حق مسافر راعایت کنند.

با توجه به نوع فعالیت تان که به طور مستقیم با مردم و مسافران سر و کار داشتید، دلتان برای خاطره‌ای خاص از آن‌ها تنگ شده؟

من تمام روزهای کارم خاطره است، خاطرات زیادی دارم که اینجا نمی‌گنجد، ولی یکی از خاطرات ارزشمندم مربوط به زمانی است که می‌خواستیم پروازهای ترمینال یک را به ترمینال چهار منتقل کنیم. برای تعمیرات ترمینال یک و بالعکس بعد از دو سال که کار تعمیرات ترمینال یک به پایان رسید، پروازها از ترمینال چهار به ترمینال یک منتقل شدند کار بسیار سخت، سنگین و حساس بود و گاهی چند شب سرکار بودیم چون شرکت‌های هواپیمایی باید یک‌باره تمام سیستم‌شان را منتقل می‌کردند و این سختی کار خاطره‌های قشنگی را برای ما رقم زد.



توصیه و سفارش تان برای کارکنان و مدیران فرودگاهی چه خواهد بود؟

کسی که وارد این کار می‌شود باید عاشق این کار باشد، چون با مردم سرکار داریم. این قسمت باید پرسنلش انتخاب شده باشند و قبل از ورود به حوزه ترمینال‌ها باید یک سوال اساسی از افراد پرسیده شود: آیا دوست داری به مسافر خدمت کنی؟

باید به این شغل متعهد و علاقه‌مند باشی و عشق به کار داشته باشی و حتماً آموزش‌های لازم برگزار شود و باید برای این شغل انتخاب شده باشد، نه این که اگر قسمت‌های دیگر او را نخواستند وارد این کار شود، چون اگر کارش رو دوست نداشته باشد هم خودش اذیت می‌شود و هم دیگران رو اذیت می‌کند.

بنده افتخار همکاری در حوزه شما رو چندین سال داشتم و هنوز یادآوری خاطرات خوب آن روزها برای من و همکارانم شیرین است و به خاطر سپردیم چگونه پدرانۀ مجموعه بزرگ امور ترمینال‌ها را اداره می‌کردید و صمیمیت آن روزها برایمان شیرین است. راز موفقیت شما چه بود که حتی بازنشستگی هم از محبوبیت شما کم نکرد؟

ارتباط من با پرسنل، رئیس و مرئوس نبود، از طرفی خود پرسنل حد و حدود رو رعایت می‌کردند و کارها رفاقتی پیش می‌رفت. هیچ وقت احساس نکردم من این مجموعه را می‌گردانم. به نظر من اداره امور ترمینال‌ها را تک‌تک پرسنل اداره می‌کردند و من فقط مدیریت می‌کردم. بچه‌های اطلاعات پرواز، مدیران ترمینال و کلابخش‌های مربوطه خیلی زحمت می‌کشیدند و کار خسته‌کننده‌ای داشتند، ولی این طور نیست که یک نفر گرداننده اداره باشد، همه کارمندان با هم باید بخواهند و رضایت داشته باشند، بنابراین اگر کسی مشکلی داشته باشد مشکل او می‌شود مشکل من، بنابراین تمام تلاشم را می‌کردم تا مشکلاتشان حل شود، چون ما یک خانواده بودیم، حتی مشکلات خانوادگی پرسنل را در حد توانم سعی کردم برطرف کنم. خدا رو شکر همه پرسنل باور داشتند که ما یک خانواده هستیم و من هنوز هم با خیلی‌ها در تماس و رفت‌آمد هستم و برای همه آن‌ها آرزوی موفقیت دارم.

مبانی هواشناسی هوانوردی

غ. فتاح

معرفی انواع هواپیماها

شدت تأثیر مخاطرات وضع هوا بر هواپیماها، به میزان قابل توجهی به نوع آن‌ها بستگی دارد. یک تلاطم جوی که می‌تواند برای یک وسیله پرنده کوچک در دسره‌های جدی به همراه داشته باشد، به راحتی برای هواپیمای پهن‌پیکر قابل کنترل و مهار است. وسایل پرنده در یک نگاه کلی با کاربری نظامی و غیر نظامی طبقه‌بندی می‌شوند. این هواپیماها به دو گروه کلی هواپیماهای بدون موتور و موتوردار تقسیم می‌شوند. وسایل پرنده موتوردار بر اساس وزن هواپیما، نوع موتور، تعداد موتورها و طرح آن طبقه‌بندی شده‌اند. گوناگونی و تنوع انواع هواپیماها، آستانه‌های شرایط مخاطره‌آمیز متفاوتی را برای آن‌ها می‌طلبد. قدرت موتورها، وزن و طراحی هواپیما از مهم‌ترین عواملی می‌باشند که موجب می‌گردد شرایط مخرب جوی بر حسب کارآیی هواپیما در رویارویی با آن‌ها متغیر باشد.



هواپیماهای بدون موتور

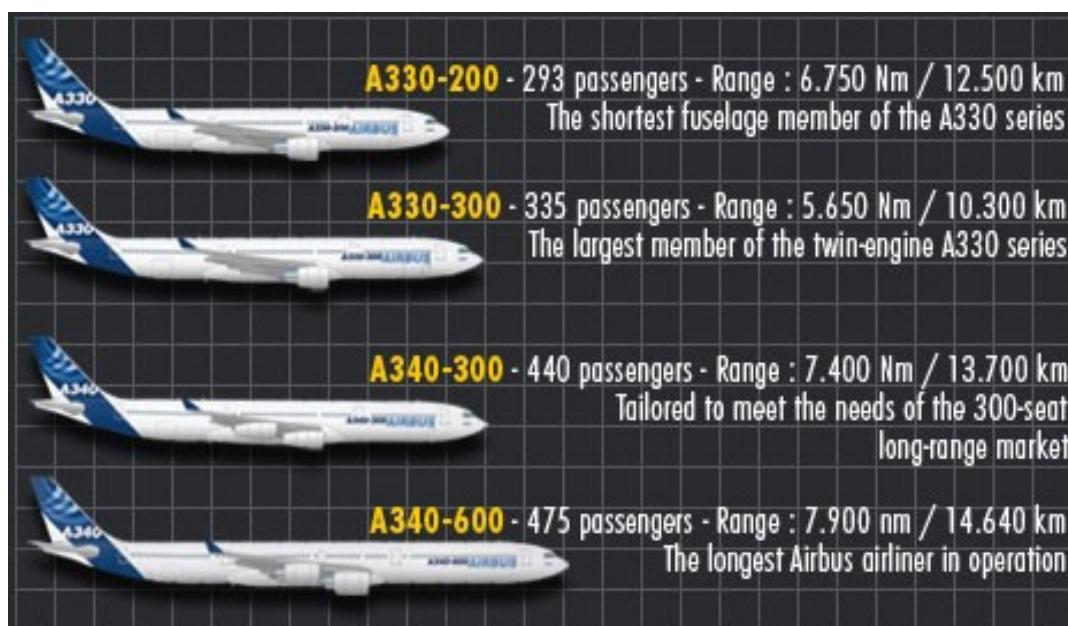
این هواپیماها، پرواز در آسمان را بدون نیاز به موتور تجربه می‌کنند. انواع گلایدر، کایت و هر وسیله دیگری که قادر باشد تنها به کمک دو بال، مشابه پرندگان و عمدتاً با کمک نیروی باد، پرواز در آسمان را امکان‌پذیر سازد، در این گروه جای می‌گیرد. به علت سبکی این وسایل، به طور قطع شرایط جوی ایمن برای این قبیل پروازها بسیار کمینه است. این گونه هواپیماها در مخاطرات جوی خفیف هم می‌توانند دچار سانحه شوند.



هواپیماهای موتوردار

این هواپیماها نیز انواع گوناگون و متنوعی دارند. در یک تقسیم‌بندی می‌توان از مهم‌ترین آن‌ها به بال ثابت بالگرد، کشتی هوایی و هواپیماهایی که روی خشکی یا آب یا هر دو قادر به نشست و برخاست می‌باشند، اشاره نمود.

در تقسیم‌بندی دیگر می‌توان هواپیماها را از نقطه نظر تعداد موتورها (تک موتور، دو موتور و غیره) تقسیم‌بندی کرد. قدرت موتور هواپیما، تعیین کننده سقف ارتفاع پروازی یک هواپیما است، که از نقطه نظر هواشناسی اهمیت ویژه‌ای دارد. هواپیماها بر اساس کلاس وزنی نیز در سه طبقه سبک با وزن کمتر از حدود ۷,۰۰۰ کیلوگرم، متوسط با وزن بین حدود ۷,۰۰۰ تا ۱۳۶,۰۰۰ کیلوگرم و سنگین بیش از حدوداً بیش از ۱۳۶,۰۰۰ کیلوگرم تقسیم شده‌اند. تقسیم‌بندی وزنی هواپیماها نیز از دیدگاه هواشناسی بسیار حائز اهمیت است. در شرایط مخاطراتی مانند تلاطم، چینش باد و غیره هواپیماها می‌توانند آستانه‌های متفاوتی بر حسب وزن خود داشته باشند. تقسیم‌بندی هواپیماها از نظر شرکت سازنده نیز تقسیم‌بندی دیگری است، شرکت‌های ایرباس و بوئینگ سرآمد آن‌ها هستند. شرکت ایرباس یک شرکت اروپایی است که چندین کشور در تولید قطعات مختلف انواع هواپیماهای این شرکت با هم همکاری دارند. کارخانه این شرکت در کشور فرانسه و مهم‌ترین هواپیماهای آن به شرح زیر می‌باشد.



خانواده ایرباس ۳۲۰ شامل A۳۲۱، A۳۲۰، A۳۱۹، A۳۱۸ می‌باشند که همگی با دو موتور در یک کلاس طبقه‌بندی شده‌اند. خانواده‌ی ایرباس ۳۳۰ شامل هواپیماهای A۳۳۰-۲۰۰F، A۳۳۰-۳۰۰، A۳۳۰-۲۰۰، A۳۳۰-۳۰۰، و A۳۳۰ MRTT، می‌باشند و ۲۰۰ تا ۴۴۰ مسافر (بسته به کلاس آن‌ها) را در خود جای می‌دهند. همه‌ی هواپیماهای این کلاس نیز دو موتور دارند. ایرباس ACJ یک هواپیمای شخصی و MRTT برای کاربری نظامی می‌باشد.

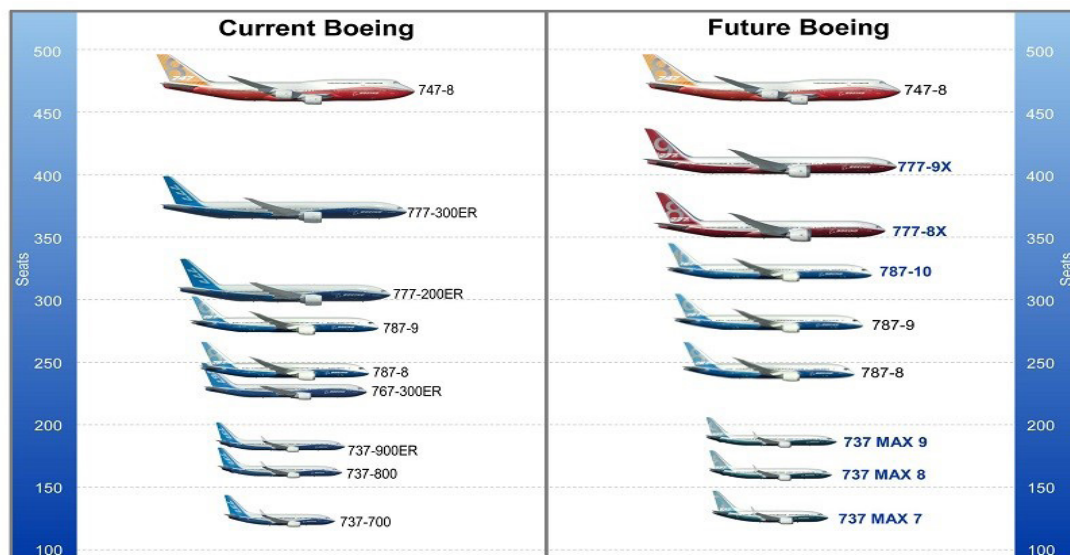


مبانی هواشناسی هوانوردی

خانواده‌ی ایرباس ۳۴۰، همگی هواپیماهای ۴ موتوره را شامل می‌شوند که برای مسافت‌های طولانی قابل استفاده‌اند.

این گروه از هواپیماهای ایرباس در کلاس‌های ۵۰۰-۳۴۰، ۳۰۰-۳۴۰، ۲۰۰-۳۴۰، و ۶۰۰-۳۴۰، طبقه‌بندی شده‌اند. این گروه هواپیماها ۲۶۰ تا ۴۰۰ مسافر را در خود جای می‌دهند. هواپیماهای ایرباس ۳۵۰ که به شرح زیر طبقه‌بندی شده‌اند، بین ۲۷۰ تا ۳۵۰ مسافر در آن‌ها جای می‌گیرد. این هواپیماها شامل ۸۰۰-۳۵۰، ۹۰۰-۳۵۰، و ۱۰۰۰-۳۵۰، می‌باشند. ایرباس ۳۸۰ در سه کلاس طبقه‌بندی می‌شود. این هواپیما بزرگ‌ترین هواپیمای مسافربری حال حاضر جهان است که بر حسب کلاس آن از ۵۲۵ تا ۸۵۳ مسافر را در دو طبقه کامل در خود جای می‌دهد. این هواپیما در کلاس هواپیماهای چهار موتوره می‌باشد.

هواپیماهای شرکت بوئینگ نیز در گروه‌های ۷۳۷، ۷۴۷، ۷۷۷، و ۷۸۷، طبقه‌بندی می‌شوند. کلاس ۷۳۷ شامل هواپیماهای ۸۰۰-۷۳۷، ۷۰۰-۷۳۷، ۶۰۰-۷۳۷، و ۹۰۰-۷۳۷ و نمونه‌های قدیمی‌تر نظیر ۳۰۰-۷۳۷، ۲۰۰-۷۳۷، و ۴۰۰-۷۳۷ می‌باشند. این هواپیماها همگی دو موتوره و بین ۱۴۰ تا ۲۲۰ مسافر را در خود جای می‌دهند. هواپیماهای ۷۴۷ نیز در کلاس‌های ۱۰۰-۷۴۷ تا ۴۰۰-۷۴۷ و ۸-۷۴۷ طبقه‌بندی می‌شوند. این گروه هواپیماها همگی ۴ موتوره می‌باشند و تا ۵۵۵ مسافر را در خود جای می‌دهند. این هواپیماها در دو طبقه (نه به صورت کامل) طراحی شده‌اند. هواپیماهای بوئینگ ۷۶۷ نیز با دو موتور غالباً برای باربری از آن‌ها استفاده می‌شود. این گروه شامل هواپیماهای ۳۰۰F-۷۶۷ و ۳۰۰ER-۷۶۷ می‌باشند. هواپیماهای کلاس ۷۷۷ با دو موتور از ۳۰۰ تا ۳۸۶ مسافر را در خود جای می‌دهند. این هواپیماها در کلاس‌های ۲۰۰-۷۷۷ و ۳۰۰-۷۷۷ و نوع باربری آن تقسیم‌بندی می‌شوند. هواپیمای ۷۸۷ آخرین ساخته‌ی این شرکت هواپیمایی می‌باشد، که توانایی جابه‌جایی ۲۴۲ تا ۲۸۰ مسافر را دارد.



زندگینامه مولانا

گ. نجارزاده

مولانا جلال الدین محمد بلخی، شاعر و عارف پارسی گوی پر آوازه که با شمس تبریزی هم دوره بود، صاحب آثاری مانند مثنوی معنوی و فیه مافیه است. روز بزرگداشت مولوی در تقویم رسمی کشور، هشتم مهرماه ثبت شده است.



زندگینامه مولانا

جلال الدین محمد با نام کامل محمد بن محمد بلخی در ششم ربیع الاول سال ۶۰۴ هجری، در شهر بلخ به دنیا آمد. شهر بلخ که در حال حاضر جزئی از خاک کشور افغانستان محسوب می شود، در آن زمان بخشی از امپراتوری ایران بود.

نام پدر او محمد بود و به سلطان العلماء، بهالدین ولد مشهور بود. وی از بزرگان صوفیه و مردی عارف بوده که مردم بلخ علاقه فراوانی به او داشتند که ظاهراً همین امر سبب ایجاد ترس در محمد خوارزمشاه شد و او را علیه بهالدین ولد برانگیخت. به همین دلیل بهالدین ولد، پدر مولوی احتمالاً در سال ۶۱۰ قمری، همزمان با هجوم چنگیزخان از بلخ کوچ کرد و سوگند یاد کرد که تا محمد خوارزمشاه بر تخت نشسته، به شهر خویش بازنگردد. مؤمنه خاتون، همسر بهالدین ولد و مادر جلال الدین محمد مولاناست.

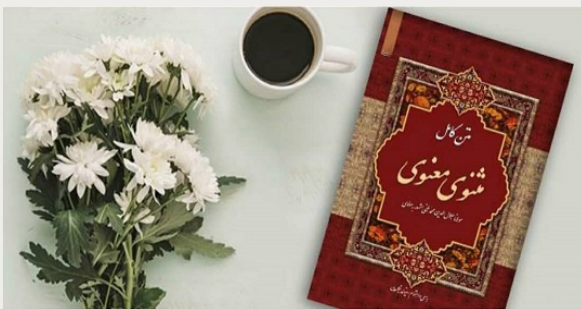
مولوی از مشهورترین شاعران ایرانی تبار پارسی گوی است که در دوران حیات به القاب «جلال الدین»، «خداوند گار» و «مولانا خداوند گار» نامیده می شده است. در قرن های بعد (ظاهراً از قرن ۹) القاب «مولوی»، «مولانا»، «مولوی رومی» و «ملای رومی» برای وی به کار رفته است و از برخی از اشعارش تخلص او را «خاموش» و «خَموش» و «خامُش» دانسته اند.

شمس تبریزی یکی از شخصیت‌های تأثیرگذار در زندگی مولانا بود که در سال ۶۴۲ قمری به مولانا پیوست و چنان او را شیفته خود کرد که وی درس و وعظ را به کلی کنار گذاشت و به شعر سرایی، ترانه، دف و رق زیبای سماع پرداخت.

آثار مولانا

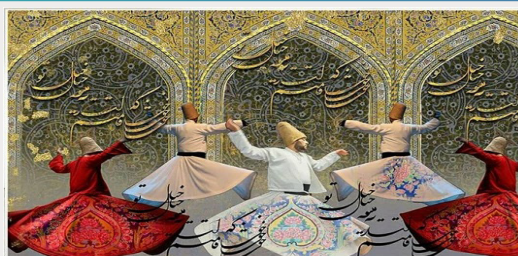
آثار منظوم مولوی

- ❖ **مثنوی معنوی:** مثنوی معنوی مهم‌ترین اثر مولوی است. این مجموعه شعر دارای شش جلد است و بیست و هفت هزار بیت دارد. بسیاری، مثنوی معنوی را یکی از بزرگ‌ترین آثار شعر عرفانی می‌دانند.
- ❖ **غزلیات یا دیوان شمس:** مجموعه غزلیات مولانا حدود ۲۵۰۰ غزل است که در در پایان و مقطع بیش‌تر آن‌ها مولانا تخلص خود را بیان نکرده و به نام شمس تخلص کرده است بنابراین این بخش از آثار مولانا به کلیات یا دیوان شمس معروف شده است. در این اثر بیش از سی و پنج هزار بیت به فارسی و هزار بیت به عربی و کمتر از دویست بیت (اغلب به ملمع فارسی-ترکی یا فارسی-یونانی) به ترکی و یونانی موجود است.
- ❖ **رباعیات:** رباعیات به پایه غزلیات و مثنوی نمی‌رسد و متضمن ۱۶۵۹ رباعی ۳۳۱۸ بیت است.



آثار منشور مولوی

- ❖ **فیه مافیه:** مجموعه تقریرات مولانا است که در مجالس خود بیان کرده و با مثنوی مشابَهت فراوان دارد. بیانات مولانا در مجالس را پسر او بهالدین یا یکی دیگر از مریدان یادداشت کرده است. فیه مافیه نسبت به مثنوی مفهوم‌تر و روشن‌تر است و کنایات شعری ندارد و به نثر است.
- ❖ **مکاتیب:** این اثر به نثر است و شامل نامه‌ها و نوشته‌های مولانا برای معاصرین خود است.
- ❖ **مجالس سبعه:** این اثر شامل مواعظ و مجالس مولانا و سخنانی است که او بر سر منبر برای پند دادن دیگران بیان کرده است.



جلال‌الدین محمد مولوی در ۶۳ سالگی و در روز یک‌شنبه پنجم جمادی الاخر سال ۶۷۲ هجری قمری بر اثر بیماری ناگهانی درگذشت، پس از وفات وی چهل شبانه روز عزاء و سوگ برپا بود.

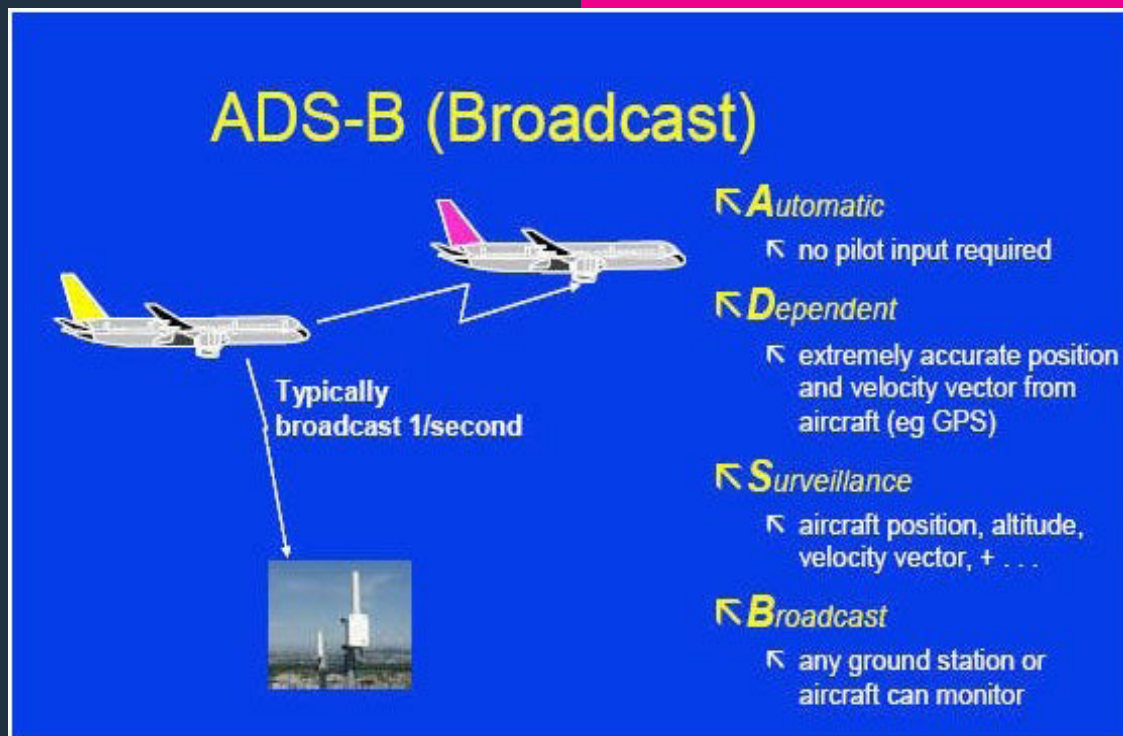
آرامگاه مولوی در شهر قونیه، میان دو استان آنتالیا و آنکارا واقع شده است و مکانی بسیار دیدنی برای گردشگران و علاقه‌مندان شعر و ادب دنیا است. آرامگاه مولانا بر روی تپه‌ای با ارتفاع ۱۰۱۶ متر قرار دارد و بر فراز قبر او نیز یک گنبد مخروطی شکل به رنگ فیروزه‌ای ساختند که از صدها سفال ساخته شده است. در سال ۱۹۲۷ میلادی مقبره مولانا به موزه تبدیل شد.



غزلی از دیوان شمس مولانا

پیش من جز سخن شمع و شکر هیچ مگو
ور از این بی‌خبری رنج مبر هیچ مگو
آدم نعره مزین جامه مدر هیچ مگو
گفت آن چیز دگر نیست دگر هیچ مگو
سر بجنبان که بلی جز که به سر هیچ مگو
در ره دل چه لطیف است سفر هیچ مگو
که نه اندازه توست این بگذر هیچ مگو
گفت این غیر فرشته‌ست و بشر هیچ مگو
گفت می‌باش چنین زیر و زبر هیچ مگو
خیز از این خانه برو رخت ببر هیچ مگو
گفت این هست ولی جان پدر هیچ مگو

من غلام قمرم غیر قمر هیچ مگو
سخن رنج مگو جز سخن گنج مگو
دوش دیوانه شدم عشق مرا دید و بگفت
گفتم ای عشق من از چیز دگر می‌ترسم
من به گوش تو سخن‌های نهان خواهم گفت
قمری جان صفتی در ره دل پیدا شد
گفتم ای دل چه مه‌ست این دل اشارت می‌کرد
گفتم این روی فرشته‌ست عجب یا بشر است
گفتم این چیست بگو زیر و زبر خواهم شد
ای نشسته تو در این خانه پر نقش و خیال
گفتم ای دل پدری کن نه که این وصف خداست



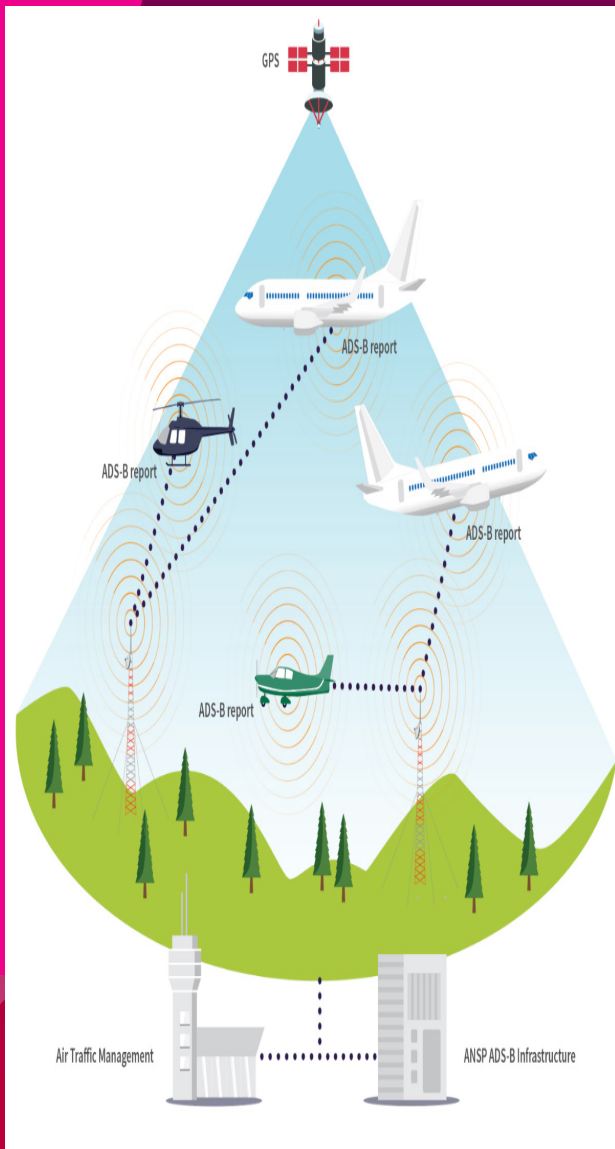
م. احمدیان

ADS-B، مخفف عبارت Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (سامانه نظارتی اتوماتیک وابسته) می‌باشد و آن عبارتست از تکنولوژی نظارتی جدیدی که به خلبانان در کابین هواپیما و کنترلرهای ترافیک هوایی در روی زمین اجازه دیدن (نظارت بر) ترافیک هوایی را دقیق‌تر از زمانی که قبلاً امکان داشت؛ می‌دهد. استفاده از این سیستم علاوه بر این که سبب ارتقا ایمنی پروازها می‌گردد، موجبات استفاده موثرتر از فضا را نیز فراهم خواهد آورد و هواپیماها قادر خواهند بود تا اطلاعات مربوط به موقعیت دقیق خود در فضا را همراه با اطلاعات دیگری نظیر سرعت، ارتفاع، جهت چرخش هواپیما، افزایش یا کاهش ارتفاع پخش نمایند.

دستگاه گیرنده ADS-B که در سیستم‌های کنترل ترافیک هوایی یا در سایر هواپیماها نصب شده است به کاربران در هوا و روی زمین این امکان را می‌دهد تا این اطلاعات را بلادرنگ و با دقت بالایی دریافت و در مانیتورهای مربوطه مشاهده نمایند. برخلاف سامانه‌های نظارتی رایج نظیر رادار، سامانه ADS-B، توانایی دریافت و نمایش اطلاعات مربوط به ترافیک‌هایی که بر روی زمین و یا ارتفاع پایین عملیات انجام می‌دهند را دارد، بنابراین می‌تواند به عنوان ابزاری موثر برای نظارت بر ترافیک‌های موجود در تا کسی‌وی‌ها، باند فرودگاه‌ها، همچنین ترافیک‌هایی که در مناطق دور از دسترس و مناطق کوهستانی فاقد پوشش راداری یا با پوشش راداری به کار رود. یکی از مهم‌ترین فواید ADS-B، توانایی آن در ارائه سریع و یکسان اطلاعات به استفاده‌کنندگان می‌باشد، بنابراین در یک زمان واحد، اطلاعات یکسانی در اختیار کنترلرهای زمینی و خلبانان قرار می‌گیرد.

بسیاری از ما مردم عادی تا قبل از ماجرای گم شدن پرواز شماره ۳۷۰ مالزی، نمی‌دانستیم که موقعیت‌یابی هواپیماها، همیشه و همه‌جا به صورت دقیق و آنی انجام نمی‌شود. تصور ما این بود که به کمک رادارها، همیشه هواپیماها تحت نظر هستند. اما وقتی این بویینگ ۷۷۷ با ۲۳۹ مسافر گم شد و تازه ماه‌ها بعد قطعاتی از آن با شک و تردید پیدا شد، فهمیدیم که یک جای کار حسابی می‌لنگد.

واقعیت این است که در پهنه وسیعی از اقیانوس‌ها و حتی خشکی‌ها، معادل ۷۰ درصد کره زمین، در حال حاضر موقعیت‌یابی دقیق هواپیماها صورت نمی‌گیرد. در این مناطق، خود خلبان هر ۱۵ تا ۲۰ دقیقه، موقعیت خود را با تماس رادیویی اعلام می‌کند. البته در بعضی هواپیماها، پینگ موقعیت به ماهواره‌ها هم صورت می‌گیرد، منتها فاصله بین این پینگ‌ها، آن‌قدر طولانی است که بین آن‌ها هواپیما ممکن است ۱۰۰ مایل در هر جهتی جابه‌جا شده باشد و پیدا است که در صورت بروز حادثه، جستجوی یک دایره به شعاع ۱۰۰ مایل، کاری بسیار دشوار، وقت‌گیر و هزینه‌بر است. به همین خاطر، مسئولان امر، در پی آن هستند که سامانه‌ای موسوم به ADS-B را راه‌اندازی کنند. در این شیوه، به صورت خودکار هر ثانیه ۲ بار، اطلاعاتی مثل ارتفاع، جهت و موقعیت دقیق GPS به ماهواره‌ها مستقر در ارتفاع پایین مخابره می‌شود، این ماهواره‌ها اطلاعات را بین خودشان رله می‌کنند و به ایستگاه‌های زمینی مخابره می‌کنند. به این ترتیب موقعیت زنده و دقیق هر هواپیما مشخص می‌شود و در صورت گم شدن یک هواپیما، وسعت محدوده جستجو از ۱۰۰ مایل به حداکثر ۱۵ مایل کاهش پیدا می‌کند. به علاوه، همین موقعیت‌سنجی دقیق می‌تواند با کنترل کاراتر ترافیک هوایی، میزان مصرف سوخت هواپیماها را ۲ تا ۴ درصد کاهش بدهد و یک صرفه‌جویی ۲۰۰ میلیون دلاری در سال به ارمغان بیاورد. برآورد می‌شود که در سال‌های ابتدایی دهه آینده میلادی، خطوط هوایی مختلف جهان به ADS-B تجهیز شوند.



آفلاتوکسین (Aflatoxin)

دکتر آ. عبدالحسینی

تعریف

آفلاتوکسین، نام دسته‌ای از مواد شیمیایی است که از قارچ‌هایی نظیر آسپرژیلوس فلاووس تولید می‌شود. این قارچ‌ها در خاک، سبزیجات و مواد غذایی در حال فساد، یونجه و غلات رشد می‌کنند.

عوارض آن چیست؟

این سم می‌تواند موجب اختلالات گوارشی و کبدی شود. اثرات سوء بر سیستم ایمنی و تولید مثل بگذارد و حتی باعث سرطان شود. آفلاتوکسین، عامل شناخته شده‌ی ایجاد سرطان کبد در انسان است و اگر فرد، مبتلا به هپاتیت B باشد، احتمال سرطان‌زایی آن، چند برابر می‌شود. آفلاتوکسین‌ها همچنین بار اقتصادی قابل توجهی دارند و باعث می‌شوند سالانه ۲۵ درصد یا بیشتر از محصولات غذایی جهان از بین برود.



چگونه ممکن است با این سم، مواجهه داشته باشیم؟

بیشترین مواجهه با آفلاتوکسین از راه خوردن مواد غذایی آلوده به این ماده رخ می‌دهد. مانند مصرف غلات، سبزیجات و مواد غذایی گیاهی آلوده به آفلاتوکسین. راه دیگر آلودگی ورود آفلاتوکسین موجود در مواد غذایی دام به تخم مرغ، شیر و یا گوشت مصرفی انسان ایجاد می‌شود. یکی از علل مواجهه با آفلاتوکسین عبارت است از مواجهه شغلی کارگران صنایعی نظیر مرغداری‌ها، کشتارگاه‌های مرغ، دامداری‌ها و کارگران کارخانه‌های تولید خوراک دام و طیور. به همین دلیل، بررسی از نظیر مواجهه با آفلاتوکسین و اثرات آن در این گروه از کارگران حائز اهمیت است.

توصیه‌های WHO

غلات کامل و آجیل را از نظر وجود کپک با دقت بررسی کنید و هر چیزی که به نظر می‌رسد کپک زده یا تغییر رنگ داده و یا چروکیده است را کامل دور بریزید. (۱) غلات و آجیل را تا حد امکان، تازه بخرید. (۲) فقط مارک‌های معتبر آجیل و کره بادام زمینی بخرید. (۳) آفلاتوکسین به‌طور کامل با بو دادن از بین نمی‌رود. (۴) آلودگی با آفلاتوکسین گسترده از مناطقی گزارش نشده است که مردم، بخش عمده‌ای از کالری دریافتی روزانه خود را از ذرت دریافت می‌کنند؛ پس سعی کنید منابع غذایی خود را تنوع ببخشید.

سالانه ده ها نفر در اثر مصرف متانول
دچار مسمومیت های کشنده می شوند.

همه ی آنچه درباره ی مسمومیت متانول باید بدانید:

⚠ دشواری تشخیص مسمومیت متانول از سو، مصرف اتانول

🏥 ضرورت تشخیص سریع و درمان زود هنگام برای نجات
مسموم

☠ خطر مرگ با مصرف تنها ۲۵
تا ۹۰ میلی لیتر

متانول

علائم و درمان مسمومیت با متانول:

⌚ بروز علائم شدید بین ۱۲
تا ۲۴ ساعت پس از مصرف



👤 درد شکم، تهوع، استفراغ،
مشکل تنفس، تاری دید،
نابینایی، تشنج، کما



📋 از دست ندادن فرصت
طلایی درمان، ۱۰ تا ۳۰
ساعت پس از مصرف



🏥 مراجعه فوری به مراکز درمانی
در صورت مشکوک بودن به
مسمومیت



هواپیماهای مسافربری با چه سرعتی پرواز میکنند؟

ش. ناصح

سرعت هواپیمای مسافربری

هواپیماها با سرعت بالایی حرکت می کنند. با استفاده از هواپیما در مدت زمانی بسیار کوتاه می توان مسافتی طولانی را طی کرد و به جای چندین ساعت سفر زمینی در مدت بسیار کوتاهی به مقصد رسید. همه می دانیم که سرعت هواپیما بسیار زیاد است، اما چقدر زیاد؟ آیا می دانید هواپیماهای مسافربری با چه سرعتی در آسمان پرواز می کنند؟ آیا هواپیما می تواند برای جبران تاخیر با سرعت بیشتری پرواز کند؟ آیا محدودیت خاصی برای سرعت هواپیما وجود دارد و آیا هر هواپیما سرعت متفاوتی دارد؟ در این مطلب می خواهیم در مورد سرعت هواپیمای مسافربری صحبت کنیم و اطلاعات کاملی در این رابطه به شما ارائه کنیم. بعد از خواندن این مطلب دید بهتری در مورد سرعت هواپیمای مسافربری خواهید داشت.



می دانستید وقتی در هواپیما هستید
زمان برای شما کندتر می گذرد!

وقتی هواپیماها به ارتفاع ۷۰۰۰ تا ۹۰۰۰ متری (۲۵۰۰۰-۳۰۰۰۰ فوت) می رسند، سرعتشان را با عدد ماخ مقایسه می کنند و آن را به صورت درصدی از سرعت صوت بیان می کنند. عدد ماخ (Mach Number) نسبت سرعت شی در یک سیال به سرعت صوت در همان سیال گفته می شود و در آیرودینامیک برای تعیین سرعت استفاده می شود. به طور مثال، عدد ماخ ۰.۸۰ یعنی ۸۰٪ سرعت صوت. البته این عدد ثابت نیست، چون سرعت صوت با دمای هوا تغییر می کند. سرعت صوت در سطح دریا و دمای ۱۵ درجه سلسیوس ۷۶۱ مایل در ساعت (۱۲۲۴.۷۱ کیلومتر در ساعت) است. در ارتفاع ۳۶۰۰۰ فوت (۱۱۰۰۰ متری) و دمای ۵۷- درجه سلسیوس، این سرعت به ۶۶۰ مایل در ساعت (۱۰۶۲.۱۷ کیلومتر در ساعت) کاهش پیدا می کند. وقتی هواپیما به سرعت صوت نزدیک می شود، امواج صوتی به وجود می آیند که مشکلات آیرودینامیکی ایجاد می کنند. بنابراین، حداکثر عدد ماخ برای هواپیماها تعیین شده و مرجع خلبان برای سرعت پرواز قرار می گیرد.



هواپیما با چه سرعتی پرواز می کند؟

هواپیماهای مسافربری معمولاً با سرعتی بین ۰.۸ ماخ تا ۰.۹ ماخ و در ارتفاع ۹۰۰۰ تا ۱۲۰۰۰ متری (۳۰۰۰۰ تا ۴۰۰۰۰ فوت) پرواز می کنند. هیچ هواپیمای مسافربری به جز هواپیمای کنکورد (که آن هم از رده خارج شده است)، قادر به پرواز مافوق صوت نیست. سرعت هواپیمای مسافربری طیف محدودی دارد که به نام (Coffin Corner) شهرت دارد. Coffin Corner یا سقف آیرودینامیکی، حداکثر ارتفاعی است که سرعت هواپیمای بال ثابت در نزدیکی عدد ماخ بحرانی (Critical Mach Number) قرار می گیرد. پرواز با سرعتی بیشتر از این محدوده خطرناک است و باعث اختلال در کنترل هواپیما می شود. در پایین این طیف نیز، سرعت استال (Stall Speed) یا سرعت واماندگی قرار دارد. اکثر هواپیماهای جت با بدنه متوسط و بزرگ معمولاً با سرعت تقریباً یکسان و مشابه حرکت می کنند. این امر به این دلیل نیست که شرکت های هواپیمایی سعی در یکسان سازی سرعت داشته باشند، بلکه به این خاطر است که بوئینگ ۷۴۷ و ۷۳۷ عملکردهای مشابهی در آسمان دارند. تفاوت عمده این هواپیما غالباً در ظرفیت مسافر و فضای داخل کابین است.

انواع سرعت

وقتی در مورد هواپیما و حداکثر سرعت آن صحبت می کنیم، موضوع کمی پیچیده می شود. در صنعت هوانوردی چندین نوع سرعت داریم: سرعت هوا (AirSpeed) که خود به چند نوع مختلف دسته بندی می شوند. سرعت زمینی (Ground Speed) از اسمش مشخص است و به نسبت سرعت هواپیما به زمین گفته می شود. وقتی هواپیما به ارتفاع معین در آسمان می رسد و در مسیر اصلی قرار می گیرد (ارتفاع کروز) سرعت زمینی بین ۳۰۰ تا ۶۰۰ گره در ساعت خواهد بود. باد مساعد در قسمت دم هواپیما یا (TailWinds)، هواپیما را به جلو پیش می برد، در حالی که باد در قسمت جلو یا (HeadWind)، سرعت هواپیما را کاهش می دهد.

امروزه هواپیماها از پر استفاده ترین وسایل حمل و نقل در جهان هستند. یکی از اتفاق هایی که شاید برای همه ما پیش آمده باشد، تاخیر در انجام پروازها است. براساس آمار منتشر شده از ۱۰۰٪ پروازهایی که انجام می شود، ۲۰٪ با تاخیر مواجه می شوند که با توجه به تعداد زیاد پروازها در سراسر جهان عدد قابل توجهی است.

در این مطلب به معرفی و توضیح عواملی که در تاخیر پروازها موثرند خواهیم پرداخت:

شرایط نامناسب آب و هوا

با وجودی که سیستم های هواشناسی قادر به تشخیص و تعیین دقیق آب و هوا و شرایط جوی مبدا و مقصد پرواز هستند، اما گاهی تغییرات ناگهانی آب و هوا در مبدا و مقصد، پروازها را با تاخیر مواجه می کند.



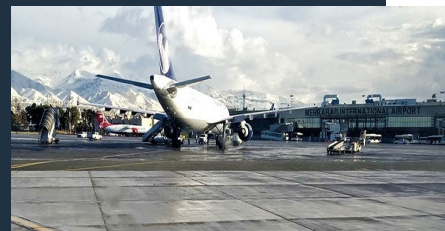
مشکلات فنی هواپیما

کوچک ترین مشکل فنی در هواپیما می تواند باعث ایجاد تاخیر طولانی و یا حتی کنسلی پرواز گردد؛ چراکه بدون اطمینان از کارآمدی تک تک قطعات هواپیما، اجازه پرواز صادر نخواهد شد و در مواردی که نقص فنی متوجه موتور هواپیما باشد، احتمالاً منجر به لغو پرواز خواهد شد. لازم به ذکر است که حتی اگر نقص فنی مذکور یک ایراد جزئی در یکی از سیستم های دارای جایگزین هم باشد، به هیچ وجه از آن صرف نظر نخواهد شد. البته این بررسی و حصول اطمینان، مسلماً از مدتی قبل انجام شده است ولی کارشناسان فنی ملزم به بررسی مجدد پیش از انجام پرواز هستند. این قبیل مشکلات هرچند باعث تاخیر نسبتاً طولانی می شود ولی اطمینان از یک پرواز امن و راحت را به همراه دارند و ارزش کمی تاخیر را دارند.



نبود هواپیما

تاخیر در پرواز قبلی و یا کنسل شدن آن باعث می شود هواپیما به پرواز بعدی نیز نرسد و روشن است که بدون هواپیما پروازی در کار نیست.



سوخت گیری

این پروسه می تواند از نیم ساعت تا حدود دو ساعت زمان ببرد که طبق انتظار این زمان پیش از موعد پرواز صرف خواهد شد، اما در صورتی که مشکلی مانع از سوخت گیری به موقع شده باشد، تاخیر طولانی را تجربه خواهید کرد که البته تا

پیش از سوار شدن هواپیما از علت تاخیر باخبر نخواهید شد.



انتظار برای چمدان های ترانزیت

قطعا زمان دقیق از زمان مورد نیاز برای بارگیری هواپیما وجود ندارد. در صورتی که تاخیر ورود هر یک از مسافران حتی کمی بیش از حد معمول باشد پس در نتیجه، سرعت بارگیری کم تر خواهد شد.



سوار کردن مسافران

همیشه هم علت تاخیر پرواز از سوی فرودگاه و خلبان و کادر فنی پرواز نیست، گاهی هم مسافران با وجود اعلام زمان سوار شدن با تاخیر خود را به محوطه ورودی می رسانند. این تاخیر ممکن است به دلایلی همچون: گم شدن مسافر در محوطه فرودگاه، پیدا نکردن مسیر صحیح تا ورودی پرواز مورد نظر، عدم راهنمایی صحیح کارمندان فرودگاه، طولانی بودن مسیر از درب اصلی فرودگاه تا گیت ورودی، کسالت و کھولت سن مسافرین، تغییر عقیده و تردید ناگهانی حتی یک مسافر از انجام سفر و ... باشد.



امنیت

مسائل امنیتی به صورت کلی شامل هر اتفاقی است که امنیت سفر و مسافرین را تهدید کند؛ اتفاقاتی نظیر بمب گذاری در فرودگاه مبدا یا مقصد یا هر مورد مشکوک که دیگر در احراز هویت مسافران. بروز چنین احتمالی باعث ایجاد صف های طولانی در پشت گیت های بازرسی می گردد و تا رسیدن به این قطعیت که هیچ خطری پرواز را تهدید نمی کند، اجازه پرواز صادر نمی شود.



مقرراتی که سازمان هواپیمایی کشوری در مقابل تاخیرات پروازها به شرکت های هواپیمایی معمولاً توصیه می کند عبارت است از:

- (۱) انجام پذیرایی مناسب
- (۲) ایجاد امکان برقراری تماس تلفنی برای مسافران
- (۳) تغییر پرواز در صورت درخواست مسافران
- (۴) ایجاد یا مهیا کردن شرایط پرواز با دیگر شرکت های همکار
- (۵) برگشت تمام مبلغ بلیت در صورت درخواست مسافر



م. مرادی، ر. طهماسبی، ا. طهماسبی

سقراط: بدان که زندگی پر مشغله،
بی حاصل است.

چند لحظه وقت داری؟ می تونی فلان کارو برام انجام بدی؟ بهم در انجام فلان کار کمک می کنی؟ همه ما با چنین سوالاتی روبرو می شویم، خیلی از ما بدون درنگ جواب مثبت داده ایم و وقت مان را صرف انبوهی کار بی اهمیت کرده ایم. صرف زمان برای چنین کارهایی باعث عقب افتادن کارهای ضروری می شود. اگر به خودتان آمده اید و متوجه شده اید انبوه کارهای عقب افتاده شما را احاطه کرده اند، این یعنی مانند بسیاری از افراد، فرع گرا هستید و چاره کارتان اصل گرا شدن است. اصل گرایی چگونگی انجام کارهای بیشتر نیست، بلکه به معنای انجام کارهای درست است. اصل گرایی فرآیندی نیست که مثل مرتب کردن کمد که یک بار در سال یا یک بار در هفته انجام شود، بلکه نظم است که همیشه وقتی می خواهیم بله یا خیر بگوییم باید تصمیم بگیریم از آن استفاده کنیم. در این کتاب یاد می گیرید آن طور که واقعا دوست دارید زندگی کنید، نه آن طوری که دیگران از شما توقع دارند. روشی را به شما می آموزد که در هر دو قلمرو شخصی و حرفه ای کارآمدتر و موثرتر باشید.

اصل گرایی چیست؟

سام الیوت، یکی از مدیران اجرایی توانمند در هی سیلیکون است که پس از تصاحب شرکتش از سوی شرکتی بزرگ تر و دیوان سالار، متوجه شد به خودش خیلی فشار می آورد. در نقش جدیدش از صمیم قلب می خواست همکار خوبی باشد، پس بدون فکر قبلی، به بسیاری از درخواست ها بله می گفت. در نتیجه کل روز را با عجله از این جلسه به آن جلسه می رفت و تلاش می کرد همه را راضی نگه دارد. با این حال همین طور کیفیت کارش کاهش می یافت و استرس او هم بیشتر می شد. پس برای کمک فکری، به یک مربی فردی مراجعه کرد و با توصیه های عجیبی روبرو شد: «فقط همان کاری را بکن که یک مشاور انجام می ده و خودتو در گیر بقیه نکن». این مدیر اجرایی به توصیه اش گوش کرد!

وقتی درخواستی از او می شد، مکثی می کرد و درخواست را با معیارهای محتاطانه تری می سنجید. «در حال حاضر، این مهم ترین کاریه که باید با منابع و وقتم انجام بدهم یا نه؟» نه گفتن هایش خیلی زود در نظر همکارانش محترم تر می شد. جسورتر شده بود. در ابتدا خودخواهانه به نظر می آمد. ولی با گزینشی عمل کردن، برای خودش فضا خرید و در این فضا به آزادی خلاقانه رسید. مدیر او توییخش نکرد و همکارانش برای کارش بیش از گذشته ارزش و احترام قائل می شدند.

در این مثال، عصاره ارزش پیشنهادی اصل گرایی دیده می شود: در انجام کارهای به واقع مهم، فقط وقتی می توانید به بالاترین سطح اثربخشی برسید که دست از تلاش برای انجام همه ی کارها و بله گفتن به همه بردارید.

راه و رسم اصل گرایی

راه و رسم اصل گرایی، دنبال کردن بی وقفه ی شعار کمتر ولی بهتر است. این بدان معنا نیست که هر از گاهی این اصل را قبول کنیم. بلکه به این معناست که این مسیر را به شکل منضبط دنبال کنیم. اصل گرایی چگونگی انجام کارهای بیشتر نیست؛ بلکه به معنای انجام کارهای درست است. اصل گرایی به معنای انجام کارهای کمتر فقط محض کمتر بودن شان هم نیست. راه و رسم اصل گرایی یعنی با نقشه قبلی زندگی کنیم، نه از روی غفلت.

راه و رسم فرع گرایی

اگر زندگی تان را اولویت بندی نکنید، یکی دیگر اولویت بندی اش می کند. فرع گراها به چی فکر می کنند؟ «همه چیز برای همه کس است» و «همه چیز مهم است». فرع گراها چه کار می کنند؟ «پیگیری بی نظم انجام کارهای بیشتر»، «بدون آن که واقعا فکر کنند به همه بله می گویند». دست آوردش چیست؟ «از زندگی اش راضی نیست»، «احساس استیصال و خستگی می کند» و «کیفیت کارش پایین می آید و احساس می کند کنترل همه چیز را از دست داده است».

بررسی و ارزیابی کنید

سوالات سخت و منضبط پرسید. در زندگی شخصی و حرف های، پرسیدن «این فعالیت یا تلاش، بیشترین اثربخشی ممکن رو برای تحقق هدفم داره؟»، معادل این سوال است: کدام لباس را دوست دارم.

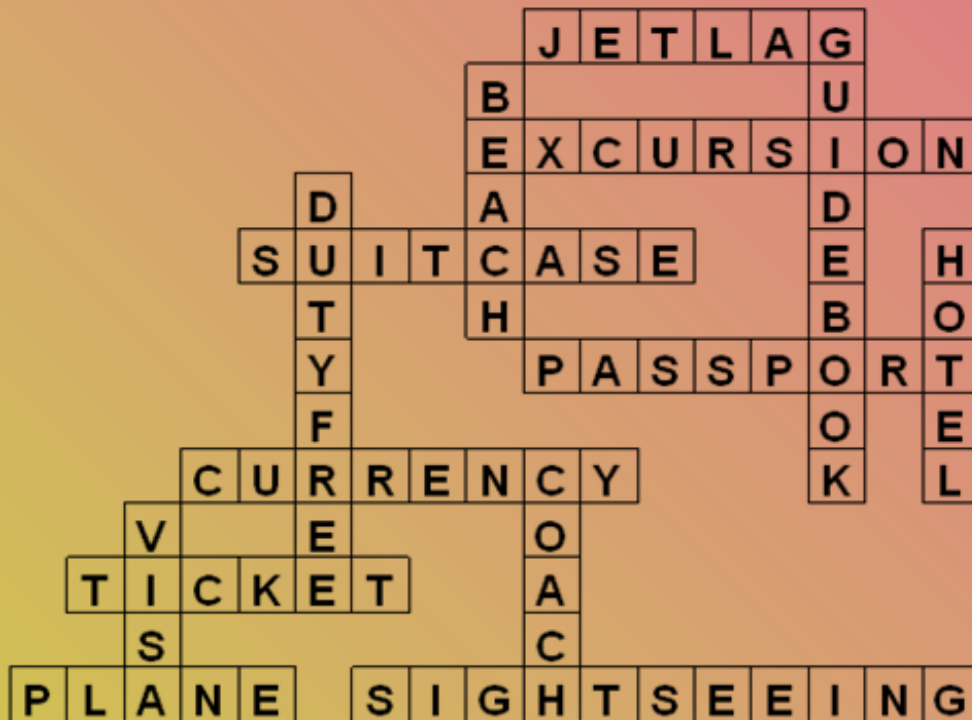
حذف کنید

اگر درباره آن لباس کاملاً مطمئن نیستید، این سوال سرنوشت ساز را پرسید، «اگر اینو نداشتم، چقدر برای خریدش هزینه می کردم؟» به عبارت دیگر، اینکه صرفاً فعالیت ها و اقداماتی را تعیین کنیم که بالاترین اثربخشی را در هدف مان دارند، کافی نیست؛ باز هم باید فعالانه فعالیت ها و اقداماتی را که در هدف مان تاثیری ندارند، حذف کنیم.

اجرا

اگر بخواهید کم دتان مرتب بماند، به برنامه های منظمی برای مرتب کردنش نیاز دارید. وقتی فهمیدیم کدام فعالیت ها و اقدامات را باید ادامه دهید، که اثربخشی را به حداکثر برساند، به سیستمی نیاز خواهید داشت تا خواسته های تان را به راحت ترین شکل ممکن اجرا کنید.

Answer Key (Table. 03)



نتیجه مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهر آبادی‌ها



با تشکر از شرکت کنندگان گرامی

خانم‌ها: "صالحی"، "مرادی"، "ابراهیمی" و "جلالی"

و آقایان: "پورعباس" و "ابوالحسنی"

و تشکر ویژه از **سرکار خانم صالحی**، به عنوان برنده مسابقه طراحی لوگوی نشریه مهر آبادی‌ها



گزارش تصویری از تودیع و معارفه معاون های عملیات هوانوردی و فنی و مهندسی فرودگاه بین المللی مهرآباد، برگزاری مسابقات کتاب حجاب استاد شهید مطهری و شعرخوانی با موضوع اربعین

