

# بیست و ششمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهر آباد

مهر ماه ۱۴۰۲



telegram : @mehrabad\_airport  
instagram : @mehrabad\_airport  
Web : [www.mehrabad.airport.ir](http://www.mehrabad.airport.ir)



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran



# MEHRABADIHA

صاحب امتیاز: فرودگاه بین المللی مہرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر: ہ. احمدیان

ہیات مدیریہ: ا. ثروتی، پ. قاسمی، ش. ناصح، ہ. مرادی، غ. فتاح، ہ. جلالی  
ہمکاران این شمارہ: آ. عبدالمسینی، گ. نجارزادہ، ا. طہماسبی، ر. طہماسبی،

ہ. مرادی

ویراستار: ہ. احمدیان

صفحہ آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ہ. ابراہیمی





# فهرست مطالب

- 
- سخن رهبری ..... ۴
- سخن سردبیر ..... ۵
- گفتگو با جناب آقای علیرضا احمدیان ..... ۷
- معرفی مقیاس گردش ..... ۱۰
- چرا ما آدم ها ناخشنود هستیم؟ ..... ۱۲
- کنترلر مراقبت پرواز (ATC) ..... ۱۵
- زندگینامه علی اکبر دهخدا ..... ۱۷
- هواپیمای رویایی سال ۲۰۳۰ ..... ۲۰
- واکسن آنفولانزا ..... ۲۳
- گزیده کتاب روابط از دست رفته ..... ۲۶
- جدول شماره ۴ ..... ۲۹
- گزارش تصویری از چهل و هشتمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با عنوان  
"تأثیر کیفیت سلامت بر کمیت دستاورد" ..... ۳۰
- هوالباقی ..... ۳۲

## سخن رهبری

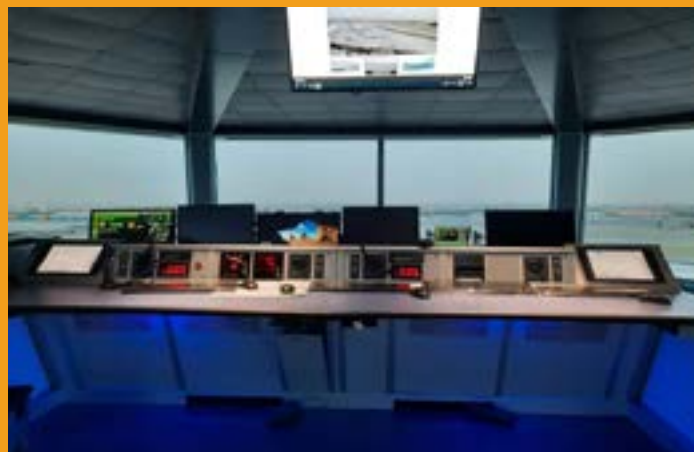




## سخن سر دبیر



دوستان بار دگر مهر دمید از پسِ شهریور گرم و رسیدیم به روزی که در آن ارچ  
نهییم ارزشِ والای کسانی که سراپا همه در راه رسیدن به فضایی که در آن امن و  
به دور از خطر و سهل بود راه سفرهای هوایی شتابان و دوانند و به دور از طمع جاه  
جلال‌ند و همی مست ز مشروب زلالِ ابدی از جهت خدمت خلق‌ند، که خالق ز سر  
مهر و گرم حافظ جان و تن‌شان باد!



سفر هوایی، از جمله سفرهایی است که خاطره‌ی آن تا مدت‌ها در ذهن باقی می‌ماند. شیرینی پرواز در میان ابرهای زیبا و در اوج آسمان بی‌انتها و آرامش حین پرواز حاصل زحمات افراد بسیار زیادی است که دست در دست یکدیگر و هماهنگ، برای انجام سفری مطلوب و دلچسب تلاش می‌کنند. از این بین، دو گروه خلبان‌ها و کنترلرهای مراقبت پرواز، بیش از دیگران به‌طور مستقیم، پرواز و چگونگی آن را تحت تاثیر قرار می‌دهند. خلبان فردی است هوشیار و دقیق که با علم و مهارت خود، هواپیما را به پرواز در می‌آورد و کرانه‌ی زیبای آسمان را منظر چشمان شما می‌سازد. اما فراموش نکنیم که به تماشا نشستن مناظر زیبای طبیعت، خیالی آسوده می‌خواهد از وقایع پیش‌رو، ذهنی آرام می‌خواهد فارغ از دغدغه‌ی آنچه پیش خواهد آمد و خاطری مطمئن می‌خواهد سرشار از احساس ایمنی و بی‌خطری. در آسمان پُر ترافیک امروزی، چنین آرامش و فراغت خاطری حاصل نمی‌شود مگر با آگاهی از این نکته که متخصصانی والا همت، شبانه‌روز و در سرتاسر هفته، مسئولیت تامین ایمنی پرواز شما را عهده‌دار شده‌اند؛ افرادی که پیش از آغاز پرواز با شما همراه می‌شوند و همه دغدغه و تلاش‌شان به‌منظور برقراری جدایی استاندارد بین هواپیماها و به ارمغان آوردن آرامش پرواز برای شما، تا رسیدن به مقصد می‌باشد.

آری، آن‌ها کسانی نیستند جز کنترلرهای ترافیک هوایی! کسانی که ضامن صحت و ایمنی همه‌ی پروازها از فرودگاه مبدا تا مقصد هستند؛ کسانی که آسوده نیستند مگر با آسودگی مسافران آسمان و کسانی که طنین صدایشان در کابین خلبان ارمغان‌آور ایمنی است.

شما در هیچ‌یک از مسافرت‌های هوایی خود مراقبین پرواز را مشاهده نخواهید کرد ولی با اندکی تأمل می‌توانید عطر خوش تلاش مقدس‌شان را در فضای هر فرودگاهی استشمام کنید. با کمی دقت به راحتی متوجه می‌شوید که برج مراقبت پرواز در هر فرودگاه، همچون دسته گل زیبایی است که خدمات کنترلرهای شاغل در آن به‌عنوان رایحه خوش آن گل، آرامش و اطمینان را به مسافران و دست‌اندرکاران پرواز هدیه می‌دهد.

در پایان، این مجال اندک را مغتنم شمرده و صمیمانه فرا رسیدن روز جهانی کنترلرهای مراقبت پرواز را خدمت تمامی همکاران عزیز سراسر کشور تبریک عرض می‌نمایم.

**با احترام**

**سر دبیر**

## گفتگو با جناب علیرضا احمدیان رئیس اسبق اداره فنی و مهندسی فرودگاه مهر آباد



کاری از م. مرادی

در این شماره از نشریه مهرآبادی‌ها برای مصاحبه سراغ جناب آقای علیرضا احمدیان؛ رئیس اداره فنی و مهندسی و همچنین معاون خدمات فرودگاهی اسبق مهرآبادی‌ها رفتیم. ایشان به جهت تخصص، اخلاق نکو، برنامه‌ریزی دقیق و تجربه بالا در طول مدت خدمت زبانزد بودند.

جناب آقای مهندس عزیزی یک جمله در ارتباط با ایشان فرمودند و تاکید داشتند حتما در مصاحبه قید شود که همیشه در خاطرم خواهد ماند: **\*جناب آقای مهندس احمدیان تکرار نمی‌شوند\*** چه زیباست این جمله را از زبان کسی شنیدم که اکنون به جای جناب مهندس احمدیان مشغول به خدمت هستند.



## چگونه شد که علیرضا احمدیان آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟

از وزارت راه به فرودگاه مهرآباد آمدم. برای اولین بار به پیشنهاد جناب آقای چگونیان، اداره فنی آن زمان به دو اداره ماشین‌آلات و اداره فنی و تجهیزات تسمه نقاله‌ها تفکیک شد. من از سال ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۲ مسئول اداره ماشین‌آلات شدم. از سال ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۴ معاون خدمات فرودگاهی در دوره آقای مهرجویی از سال ۱۳۸۴ مشاور مدیرکل و از سال ۱۳۸۵ به سمت رئیس اداره فنی تا زمان بازنشستگی مشغول بودم.



## فکر می‌کنید ارزشمندترین فعالیت‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

اولین بار در تاریخ فرودگاه، تمامی تسمه نقاله‌ها در مجموعه ترمینال‌ها با سیستم جدید بازسازی شدند و در این بازسازی عرض تسمه نقاله‌ها از ۸۰ به ۱۲۰ رسید. به جهت سهولت در حمل بار چون عرض تسمه‌های قدیمی کم بود و همیشه بار مسافر در آن گیر می‌کرد، همچنین تسمه نقاله‌های دیسکی به نقاله‌های شیب‌دار تبدیل شدند که با این کار حجم پذیرش بار توسط نقاله‌ها بیشتر و سرعت کار نیز بیشتر شد، کانترها با طراحی جدید استیل شد و بعد از ۴۰ سال کانترها بازسازی شدند.



## بهترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

افتتاح ترمینال حج که نتیجه یک کار گروهی بود با تمام خستگی‌ها و حجم کار بالا و استرسی که داشتیم ولی لذت‌بخش بود و دیگری هم عملیات برف‌روبی بود که بدون هیچ‌گونه اختلال و تعطیلی به‌دلیل مدیریت و برنامه‌ریزی روزهای سخت برفی را بدون هیچ استرسی پشت‌سر می‌گذاشتیم، چون شیوه برف‌روبی ما جدید بود و ماشین‌ها را در تابستان آماده‌سازی می‌کردیم و از تابستان برای برف زمستانی آماده بودیم که این نقطه عطف بود.

### بدترین خاطره‌تان در طی این سال‌ها چه بود؟

خروج هواپیما از انتهای باند (پل کن) که این خاطره بد هیچ وقت از ذهن من پاک نخواهد شد.

## توصیه و سفارش‌تان برای کارکنان و مدیران فرودگاهی چه خواهد بود؟

استفاده بهینه از مشاوران با تجربه در زمینه دانش فرودگاهی و هوانوردی خدمت به مردم بالاترین لذت است و بنده تمام مدت فعالیتیم این را مد نظر داشتم که برای خدمت به خلق هر کاری می‌توانم در حد خودم انجام دهم.

### مهرآباد کنونی را چگونه می‌بینید؟

مهرآباد امروز رویای دیروز ما بود که به‌خاطر کمبود منابع، ما نمی‌توانستیم داشته باشیم اما اکنون امکانات خیلی بهتری دارد و تبدیل به یک فرودگاه عالی شده است.



## مقیاس‌های گردش‌های جوی

هر رخداد جوی نتیجه بسط و توسعه یکی از انواع گردش‌های جوی است. یکی از ویژگی‌های بسیار مهم جو این است که گردش‌های آن در ابعاد گوناگونی رخ می‌دهد. انواع پدیده‌های جوی در دو بعد زمان و مکان تقسیم‌بندی می‌شوند.

در یک نگاه اجمالی گردش‌های جوی در هواشناسی به شرح زیر تعریف می‌شوند:

غ. فتاح

**بزرگ مقیاس:** در این مقیاس که به مقیاس همدیدی یا مقیاس چرخندی نیز معروف است، گستره‌ی افقی پدیده‌ها بیش از هزار کیلومتر می‌باشد. این مقیاس با ابعاد افقی سامانه‌های کم فشار در عرض‌های میانی هماهنگی دارد.

**میان مقیاس:** مطالعه‌ی وضع هوا در مقیاس متوسط (میان مقیاس) بررسی سامانه‌هایی را شامل می‌شود که از مقیاس همدیدی کوچک‌تر و از خرد مقیاس بزرگ‌تر می‌باشند. برای معرفی نمونه‌هایی از پدیده‌های وضع هوا در این مقیاس، می‌توان به نسیم دریا، خط تندوزه و توفان‌های تندری میان مقیاس اشاره نمود.

**خرد مقیاس:** این مقیاس مطالعه‌ی پدیده‌های جوی با ابعاد افقی کمتر از مقیاس متوسط را شامل می‌شود.

**خط تندوزه:** خط تندوزه نوار کشیده‌ی باریکی از توفان‌های تندری شدید است که می‌تواند در امتداد و یا در جلوی یک جبهه سرد ایجاد شود.

**چرخند حاره‌ای:** این چرخند توفانی است که ویژگی آن حضور یک کم فشار در مرکز، همراه با توفان‌های تندری بسیار قوی می‌باشد و می‌تواند بادهای شدید و باران‌های سیل‌آسا تولید نماید.





## هوای مخرب:

از آن جا که واژه‌ی هوای مخرب در هواشناسی هوانوردی بسیار کاربرد دارد و به عنوان مهم ترین مخاطرات جوی متر بر ثانیه (۱۳۵ نات) که با پیچندها و توفان های حاره ای شدید همراهی می شود، خانه ها ویران و خسارات های شدیدی به ساختمان های چند طبقه وارد می شود.

## پیچند:

ستون ویران گر و چرخان هوا که از یک سو به پایه ی ابر کومه ای بارانزا و از سوی دیگر به زمین متصل می باشد را پیچند گویند. پیچندها اندازه های متفاوتی دارند، اما معمولاً در اندازه های یک ابر قیفی شکل ظاهر می شوند.

## فروپکش:

این پدیده در توفان های تندری تشکیل می شود که می تواند با ریزش باران های شدید همراهی شود. برخلاف بادهای همراه با پیچندها که حالت دورانی دارند، بادهای همراه با فروپکش ها به سمت بیرون در تمام جهات با سرعت زیاد حرکت می کنند. فروپکش ها بسته به میزان رطوبت در دو گروه خشک و تر طبقه بندی می شوند.

## توفان حاره ای:

بادهای بسیار شدید می تواند توسط توفان های حاره ای بالغ ایجاد شود. از آن جا که قدرت این توفان ها با ورود به خشکی ها به شدت افت می کند، معمولاً بیشترین خسارات به مناطق ساحلی وارد می شود، اما به علت بارش های بسیار شدید همراه با این توفان ها، احتمال وقوع سیلاب در هر منطقه روی خشکی ها نیز وجود دارد.

## توفند دریایی:

از آن جا که غالب چرخه عمر توفندهای دریایی بر روی آب ها سپری می شود، خسارات ناشی از این توفان ها در خشکی چندان محسوس نمی باشد. مهم ترین مشخصه ی این توفان ها روی خشکی بارش های سنگین همراه با آن ها می باشد.

## چرخند برون حاره ای قوی:

توفان های همراه با چرخندهای برون حاره ای بزرگ مقیاس از دیگر پدیده های مخرب می باشند. به سبب فعالیت بسیار زیاد و شدید این توفان ها پدیده های سیل، فرسایش ساحلی و بادهای شدید همراه با هاریکن ایجاد می شوند.

## چرا ما آدم ها ناخشنود هستیم؟

دکتر ویلیام گلاسِر، روان‌شناس برجسته آمریکا و جهان و بنیان‌گذار "تئوری انتخاب" (Choice Theory) است. گلاسِر در تحقیقات مستمری که بیش از نیم قرن طول کشید، دریافت که روان‌شناسی سنتی که مبتنی بر "کنترل بیرونی" است، مبدأ بسیاری از مشکلات انسان‌ها چه در سطح فردی و چه در سطح خانوادگی و اجتماعی است. وی محور تحقیقات علمی خود را یافتن پاسخ به این سؤال قرار داده است که "چرا انسان‌ها در روابط خود با دیگران ناخشنود هستند؟" بنابراین کوشید روش جدیدی را در روان‌شناسی و ارتباطات انسانی پیدا کند و در نهایت به "تئوری انتخاب" رسید.

ویلیام گلاسِر در کتاب تئوری انتخاب می‌گوید افراد نیازشان به قدرت را به سه شکل برآورده می‌کنند:

### شکل اول: Power on

یعنی قدرتشان را بر دیگری اعمال می‌کنند و با کنترل دیگری یا دیگران احساس قدرت می‌کنند. تذکر دادن به دیگران، غر زدن، ایراد گرفتن و مجبور کردن دیگران به کارهایی که به گمان این افراد به صلاح آنهاست نمونه این رفتارهاست.

### شکل دوم: Power with

یعنی قدرت را با دیگران تجربه می‌کنند. مثل وقتی که شما قرار است تصمیمی بگیرید که نتیجه آن بر روی همسر یا فرزندان هم اثر می‌گذارد، آن‌گاه نظر و خواست آن‌ها را هم در نظر می‌گیرید و حتی به نظر آن‌ها عمل می‌کنید.

در واقع به دیگری هم فرصت مخالفت و اظهارنظر و تصمیم‌گیری می‌دهید.

## شکل سوم: Power within

در این شکل از ارضاء نیاز به قدرت، فرد نه قدرتش را بر دیگران اعمال می‌کند و نه با آنها، بلکه قدرت درونی خویش را افزایش می‌دهد. مثل وقتی که فردی با بالا بردن دانش یا مهارتی در خود احساس توانمندی و قدرت می‌کند، حتی اگر از دیگران هم تحسینی دریافت نکند اهمیتی نمی‌دهد. افرادی مثل ادیسون، اینشتین، سقراط، نویسندگان، شاعران و هنرمندان بسیاری در طول تاریخ و یا کسانی که حتی مشهور هم نشده‌اند اما قدرتمند.

اینجاست که پای "تئوری انتخاب"، به میان می‌آید. تئوری انتخاب می‌گوید که همه انسان‌ها، رفتارهای خود را خودشان انتخاب می‌کنند و فشارهای بیرونی، در نهایت محکوم به شکست هستند.

اصل دیگر تئوری انتخاب این است: تنها کسی که می‌توانم کنترلش کنم، خودم هستم. من فقط روی رفتار خودم تسلط دارم نه بر روی دیگران. تنها کاری که من می‌توانم در قبال دیگران انجام دهم، "ارائه اطلاعات" به آنهاست نه به کنترل گرفتن زندگی، رفتار، افکار و احساساتشان. تئوری انتخاب معتقد است که کنترلگری، هم به شخص کنترلگر آسیب می‌زند و هم به شخص تحت کنترل. این رنجی دو سویه است که در سراسر تاریخ بشر استمرار داشته است و اکنون باید بدان پایان داده شود.







حال سؤال اینجاست که چرا این اتفاقات ناگوار در روابط انسان‌ها رخ می‌دهد. مثلاً چرا ازدواجی که با عشق آغاز شده، در ادامه به سردی و در نهایت به طلاق می‌انجامد؟ یا چرا روابط پدری و فرزندی، در گذر زمان سست می‌شود؟ یا چرا دو دوست بعد از مدتی از هم دور می‌شوند؟ یا چرا روابط بین کارفرما و کارمند، خشک و بی‌روح است؟ و ... ؟

تئوری انتخاب به این سؤالات و صدها سؤال نظیر آن که چرا روابط انسان‌ها آسیب می‌بیند این‌گونه پاسخ می‌دهد: **"چون آدم‌ها می‌خواهند همدیگر را تحت کنترل و اجبار خود در بیاورند."**

همان‌طور که می‌بینید، در دنیایی زندگی می‌کنیم که همه سعی می‌کنند خود را به نحوی بر دیگران تحمیل کنند و این، منشأ اصلی نارضایتی است. نکته مهم اینجاست که تلاش برای کنترل دیگران در نهایت بی‌فایده است یا حداقل، چندان موفقیت‌آمیز نیست.

خلاصه کلام آن که هر فرد ناخرسند درگیر یک یا چند حالت از حالت‌های زیر است:

❖ می‌خواهد فرد دیگری را کنترل کند.

❖ فرد دیگری در صدد کنترل اوست.

❖ او و فرد دیگری متقابلاً در صدد کنترل همدیگر هستند.

❖ او می‌خواهد خود را مجبور به کاری کند که دوست ندارد. (درگیری درونی: مانند ادامه دادن ناگزیر یک شغل یا ادامه دادن زندگی مشترک به‌خاطر فرزندان).



# کنترلر مراقبت پرواز (ATC)

م. احمدیان

یست و هشتم مهر ماه سال یک‌هزار و سیصد و چهل هجری شمسی، مصادف با بیستم اکتبر سال یک‌هزار و نهصد و شصت و یک میلادی، روزی بود که دوازده کشور اروپایی نهادی تاسیس کردند که چند سال بعد IFATCA نام گرفت. این اتفاق در آمستردام هلند افتاد و چون دوازده کشور عضو، همگی اروپایی بودند، نهاد تشکیل شده را EFATCA یا Europe Feredra- tion of Air Traffic Controlers Association نام نهادند، ولی بعدها با عضویت کشورهای غیر اروپایی، این نام به IFATCA تغییر یافت، یعنی واژه‌ی European جای خود را به International داد.

این روز را به افتخار همه کنترلرهای دنیا، "روز کنترلر" یا "Day of the Controller" نام نهاده تا نقش کنترلرها به‌عنوان سردمداران صنعت هوانوردی، همواره در یاد همگان باقی بماند و سرتاسر دنیا در این روز شاهد جشن بزرگ مراقبین پرواز باشد؛ زیرا که کنترلرهای مراقبت پرواز، ده‌ها هواپیما را در هر لحظه با امکانات زمینی، هوایی، ماهواره‌ای و از همه مهم‌تر با ساخت تصویر ذهنی از چندین فاکتور متغیر و ثابت در سطوح مختلف شبکه‌های پیچیده راه‌های هوایی، پایانه‌ها، مسیرهای ورودی به و خروجی از فرودگاه‌ها، کنترل می‌کنند. با این ساز و کارها و فرایافته‌های برگرفته از مقررات ملی و بین‌المللی (ضمایم و اسناد ایکائو)، اهداف مراقبت پرواز که ایمنی، نظم، کارایی و بهره‌وری می‌باشد، محقق شده و نقش بارز و مهم کنترلرهای مراقبت پرواز در حمل و نقل هوایی جهانی هویدا می‌گردد.



## انواع سرویس‌های مراقبت پرواز (Air Traffic Service)

- ➔ سرویس کنترل ترافیک هوایی (Air Traffic Control Service)
- ➔ سرویس کنترل منطقه‌ای (Area Control Service)
- ➔ سرویس تقرب (Approach Control Service)
- ➔ سرویس کنترل فرودگاهی برج (Aerodrome Control Service)
- ➔ سرویس اطلاعات پروازی (Flight Information Service)
- ➔ سرویس هشدار (Alerting Service)



## اهداف کلی مراقبت پرواز

- ➔ جلوگیری از برخورد هواپیماها با یکدیگر در فضای کنترل شده.
- ➔ جلوگیری از برخورد هواپیماها با یکدیگر و با سایر موانع.
- ➔ تسریع و ایجاد نظم در جریان پروازها.
- ➔ ارائه اطلاعات لازم و مفید در جهت ایمنی پروازها.
- ➔ کمک و مساعدت به هواپیمایی که در وضعیت اضطراری قرار دارد.



## زندگینامه علی اکبر دهخدا

گ. نجارزاده

علی اکبر دهخدا در سال ۱۲۵۷ در تهران به دنیا آمد و نزد استادانی نظیر مرحوم حاج شیخ هادی مجتهد نجم‌آبادی و شیخ غلامحسین بروجرودی به کسب علم پرداخت و علوم قدیمه را نزد این دو استاد به مدت ۱۰ سال آموخت.

در سال ۱۳۱۷ زمانی که برای اولین بار مدرسه سیاسی به همت میرزا حسن مشیرالملک ساخته شد، دهخدا در آن مدرسه به تحصیل پرداخت و در کنار علم‌هایی که در آنجا می‌آموخت به یادگیری زبان فرانسه، حقوق، حقوق بین‌الملل، جنگ و دیپلماسی، حقوق بین‌الملل خصوصی، تاریخ و اقتصاد پرداخت. همچنین او در علم ادبیات هم بسیار توانمند بود، طوری که بعضی از اوقات معلم فارسی او تدریس ادبیات را به او می‌سپارد.

پس از فارغ التحصیلی در مدرسه سیاسی در وزارت خارجه استخدام شد، عده‌دار ماموریت‌های سیاسی در خارج شد. پس از چندی علی اکبر دهخدا همراه با معاون‌الدوله غفاری به اروپا سفر کرد و در آنجا دانش خود را در زبان فرانسه تکمیل کرد، سپس به ایران بازگشت.

### تبعید دهخدا

بعد از این که مظفرالدین شاه درگذشت، محمدعلی شاه شد. او با مشروطیت و آزادی خواهان مخالف بود و مجلس را به توپ بست. در این بین آزادی خواهان که دهخدا هم جز آن‌ها بود، دستگیر و به پاریس تبعید شد. پس از تبعید محمدعلی میرزا، دهخدا بار دیگر به ایران آمد و نماینده مجلس شورای ملی شد.

دهخدا در فاصله ورود به تهران تا آغاز جنگ جهانی اول در کنار نمایندگی به تحریر مقالات سیاسی و انتقادی مشغول بود. اما با آغاز جنگ جهانی، مجلس نزدیک به سه سال تعطیل شد و به علت ضعف دولت اشغالگران روسی و انگلیسی از هر سو وارد ایران شدند، به همین خاطر دهخدا به یکی از روستاهای چهارمحال و بختیاری ایران رفت.

یکی از دوران تاثیرگذار در زندگی دهخدا، همین دوره بود که او در آن زمان طرح اولیه فرهنگ خود و نخستین مواد لغتنامه را گرد هم در آورد. پس از جنگ جهانی او از امور سیاسی استعفا داد و به کارهای علمی و فرهنگی مشغول شد و بزرگ‌ترین خدمت به زبان فارسی را انجام داد. لغتنامه بزرگ دهخدا، حاصل بیش از چهل سال زحمات شبانه‌روزی او می‌باشد که در بیش از پنجاه جلد به چاپ رسیده است و شامل همه لغات زبان فارسی با معنای دقیق و اشعار و اطلاعاتی درباره آن‌ها می‌باشد. این کتاب در بیست و شش هزار و چهار صد و هفتاد و پنج صفحه سه ستونی به قطع رحلی با تعداد شش هزار دوره، امروز در دسترس فارسی‌زبانان است. دهخدا در زمان پادشاهی رضا شاه تمام تلاش خود را برای جمع‌آوری و تدوین لغتنامه کرد. برای اولین بار انتشار لغتنامه دهخدا در ۴۸۶ صفحه در سال ۱۳۱۹ در چاپخانه بانک ملی آغاز شد، اما متوقف شد. سپس بعد از رسیدن این لغتنامه در دانشگاه تهران، چاپخانه دانشگاه عهده‌دار چاپ آن شد.

## فوت استاد علی‌اکبر دهخدا

علامه دهخدا هفتم اسفند سال ۱۳۳۴ چشم از جهان فرو بست و به رحمت ایزدی پیوست. پیکر آن مرحوم در ابن بابویه در مقبره خانوادگی مدفون گردید.



## آثار استاد علی اکبر دهخدا

- 📖 لغتنامه دهخدا
- 📖 امثال و حکم
- 📖 ترجمه روح القوانین، اثر منتسکیو
- 📖 شرح حال ابوریحان بیرونی
- 📖 حاشیه بر دیوان ناصر خسرو
- 📖 چرند و پرند
- 📖 ترجمه عظمت و انحطاط رومیان
- 📖 تصحیحاتی در دیوان سید حسن غزنوی
- 📖 فرهنگ فرانسه به فارسی که شامل لغات تاریخی، ادبی، علمی، جغرافیای و طبی می شود.
- 📖 تصحیحاتی بر دیوان های حافظ، فرخی، مسعود سعد، سوزنی، منوچهری
- 📖 دیوان اشعار که حاوی اشعار گوناگون دهخدا می باشد.







ش. ناصح

برترین مهندسان هوانوردی به دنبال راه‌حلهایی برای پرواز پاک‌تر، بی‌صداتر و کم‌مصرف‌تر هستند؛ به گفته این مهندسان حدوداً تا ۲۰ سال دیگر شاهد پرواز چنین هواپیماهایی خواهیم بود. نمونه‌های اولیه‌ای که برای این منظور طراحی شده است، شاید استاندارد جدیدی را برای دو دهه بعدی هوانوردی بنا نهند.

## جت Box Wing، لاکهید مارتین

جت‌های مسافربری مقدار زیادی سوخت مصرف می‌کنند. یک فروند هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ به ازای هر مایل هوایی که طی می‌کند، ۵ گالن سوخت مصرف می‌کند (۱۰ لیتر در هر کیلومتر) که با توجه به افزایش سرسام‌آور قیمت سوخت، باعث افزایش قیمت بلیت می‌شود. مهندسان شرکت لاکهید مارتین مدل مفهومی Box Wing (بال جعبه‌ای) را ارائه کرده‌اند تا بدون کنار گذاشتن شکل پایه هواپیماهای امروزی، راه‌های جدیدی برای کاهش مصرف سوخت پیدا کنند. با اقتباس از مواد سبک سازنده جت‌های جنگنده اف-۲۲ و اف-۳۵، آن‌ها یک پیکربندی بال حلقه‌ای طراحی کرده‌اند که می‌تواند نسبت نیروی بالابرنده به نیروی پسا (مقاوم) را به میزان ۱۶ درصد افزایش دهد. به این ترتیب در عین حال که هواپیما هنوز برای فرودگاه‌های امروزی مناسب است، امکان پرواز طولانی‌تر را با مصرف کمتر سوخت فراهم می‌کند.

آن‌ها همچنین به جای موتورهای توربوفن متداول، از موتورهای توربوفن فراکنارگذر (Ultrahigh-Bypass) استفاده کرده‌اند. همانند تمام موتورهای توربوفن، آن‌ها نیروی پیشران را با کشیدن هوا به داخل موتور از طریق فن جلوی موتور و سوزاندن مخلوطی از سوخت-هوا در هسته موتور تامین می‌کنند. با استفاده از پره‌هایی ۴۰ درصد پهن‌تر از فن‌های امروزی، نسبت کنارگذاری موتورهای Box Wing چندین برابر موتورهای معمولی است. در سرعت‌های مادون‌صوت، این چیدمان باعث افزایش ۲۲ درصدی راندمان می‌شود. اگر این مقدار را به کاهش مصرف سوخت ناشی از پیکربندی بال هواپیما اضافه کنید، راندمان این هواپیما ۵۰ درصد بیشتر از هواپیماهای مسافربری امروزی است. نیروی برا (بالابر) اضافی بال همچنین به خلبانان اجازه می‌دهد که در عین استفاده از نیروی کمتر موتور، در فرودگاه‌های شلوغ با شیب بیشتری فرود بیایند. این تغییرات باعث می‌شود که میزان سر و صدا ۳۵ دسی‌بل کاهش یابد و فاصله لازم برای فرود هواپیما روی باند فرود تا ۵۰ درصد کاهش یابد.



### ماشین سبز مافوق صوت، لاکهید مارتین

نخستین دوره حمل و نقل تجاری مافوق صوت در تاریخ ۲۶ نوامبر ۲۰۰۳ / ۵ آذر ۱۳۸۲ یعنی زمانی که هواپیمای پر سر و صدا، پر مصرف و با آلودگی بالای کنکورد آخرین پرواز خود را انجام داد، به پایان رسید. اما رویای پرواز مافوق صوت کماکان باقی ماند تا این که در سال ۲۰۱۰ / ۱۳۸۹، مهندسان شرکت لاکهید مارتین هواپیمای Supersonic Green Machine را که ۱.۶ ماخ سرعت داشت طراحی کردند. موتورهای چرخه متغیر هواپیما با سوئیچ کردن موتورها به حالت توربوفن معمولی در حین برخاستن و فرود هواپیما، راندمان هواپیما را بهبود می‌بخشند. ساخت محفظه‌های احتراق درون موتور میزان آلودگی اکسیدهای نیتروژن را تا ۷۵ درصد کاهش می‌داد. دم‌وی-شکل وارونه هواپیما و قرارگیری موتورها در زیر بال، غرش صوتی وحشتناک هواپیما را که باعث ممنوعیت پرواز کنکورد بر فراز خشکی شده بود تقریباً حذف کرد. این پیکربندی هواپیما، امواج فشار هوا را (که در اثر برخورد هوا با هواپیمایی ایجاد می‌شود که با سرعت بیش از ۱ ماخ پرواز می‌کند و با پیوستن به امواج ضربه‌ای (Shock Waves) باعث تولید غرش صوتی می‌شود، کاهش می‌دهد.

## جت SUGAR Volt، بوئینگ

بهترین راه برای حفظ سوخت جت، خاموش کردن موتورهای است. این عمل تنها با وجود یک منبع قدرت جایگزین امکان پذیر است؛ کاری که با استفاده از بسته های باتری و موتورهای الکتریکی در سیستم پیشرانش ترکیبی (هیبریدی) هواپیمای SUGAR Volt بوئینگ انجام می شود. این هواپیما که ابعادی به اندازه بوئینگ ۷۳۷ دارد و برد پروازی آن نیز حدود ۶۵۰۰ کیلومتر است، انرژی مورد نیاز خود در حین برخاستن را از هر دو سوخت جت و باتری تامین می کند؛ اما زمانی که ارتفاع می گیرد خلبان می تواند وضعیت را به حالت تمام الکتریکی تغییر دهد. مهندسان بوئینگ همزمان با اندیشیدن به نیروی پیشرانش، به طراحی مجدد بال ها نیز فکر کرده اند. مارتی بردلی، محقق ارشد بوئینگ برای این پروژه می گوید: «با نازک تر کردن بال ها و افزایش فاصله دو سر بال ها، می توان نیروی برا بیشتر و نیروی پسا کمتری تولید کرد.» بال های بزرگ تر از اندازه این هواپیما این قابلیت را دارند که تا بخورند (جمع بشوند) تا خلبانان بتوانند از باندهای فرود استاندارد استفاده کنند. وجود بال هایی با نیروی برا بیشتر، به همراه سیستم پیشرانش هیبریدی و موتورهای کارآمد، باعث شده است تا راندمان SUGAR Volt به میزان ۵۵ درصد بیشتر از هواپیماهای مسافربری معمولی باشد. این هواپیما ۶۰ درصد کمتر دی اکسید کربن و ۸۰ درصد کمتر اکسید نیتروژن تولید می کند. علاوه بر این ها، نیروی تقویتی بیشتری که سیستم هیبریدی در حین برخاستن هواپیما تامین می کند، خلبان را قادر می سازد تا از باند پروازی تنها به طول ۱۲۰۰ متر استفاده کند.

Fa.Alalam



# واکسن آنفولانزا

دکتر آ. عبدالحسینی

سازمان کنترل و پیشگیری از بیماری‌های واگیردار آمریکا (CDC) توصیه به واکسیناسیون سراسری آنفولانزا برای پیشگیری از ابتلا و کاهش شدت بیماری دارد. اثربخشی واکسن آنفولانزا حدود ۴۰ الی ۶۰ درصد گزارش شده است. طبق توصیه CDC، تزریق واکسن آنفولانزا سالانه برای تمام افراد بالای ۶ ماه توصیه می‌شود. ایمنی حاصل از آن اغلب ۲ الی ۳ هفته بعد ایجاد می‌شود و ۶ الی ۱۲ ماه باقی می‌ماند.

## چرا هر سال باید واکسن بزنیم؟

با توجه به تغییرات سریع ویروس آنفولانزا، واکسن سال قبل نمی‌تواند ایمنی کافی برای سال جدید ایجاد کند. افت تدریجی آنتی‌بادی تولید شده علیه ویروس آنفولانزا منجر به کاهش ایمنی نسبت به آن در سال بعد می‌گردد. به همین دلیل واکسن این بیماری، سالانه به‌روزرسانی شده و واکسن‌های جدیدی هر سال تولید می‌شود.

## دوز واکسن

در تمامی سنین، کامل یعنی همان نیم سببی است. در کودکان زیر ۹ سال که برای بار اول واکسن تزریق می‌کنند، واکسیناسیون دوبار به فاصله ۱ ماه انجام شود.



## ۳ نوع واکسن آنفولانزا داریم:

### واکسن‌های نو ترکیب



مانند واکسن آنفولانزای ایرانی فلوگارد اغلب از ذرات پروتئینی ویروسی که در برابر ویروس‌های زیرگروه A و B آنفولانزا ایمنی ایجاد می‌کنند، تشکیل شده‌اند. میزان حساسیت نسبت به این واکسن‌ها اغلب کمتر بوده است. انواع ایرانی و خارجی دارند و در ایران، نوع واکسن نو ترکیب ایرانی موجود است.

### واکسن‌های غیر فعال (IV)



بیشترین انواع واکسن آنفولانزا را در سرتاسر دنیا تشکیل داده و اغلب بی‌خطر است. ممکن است سه یا چهار ظرفیتی بوده و در برابر انواع آنفولانزای A و B ایمنی ایجاد می‌کنند. به صورت تزریقی هستند و در تمام افراد بالای ۶ ماه ایمن می‌باشد.

به شکل اسپری بینی هستند و در افراد ۲ الی ۴۹ ساله قابل استفاده می‌باشند.

این نوع واکسن ۴ ظرفیتی می‌باشد.

### در چه کسانی ممنوع است؟

کودکان کوچک‌تر از ۲ سال

بالغین بالای ۵۰ سال

سابقه آلرژی شدید به واکسن یا اجزای آن

افراد ۲ الی ۱۷ ساله که آسپرین مصرف می‌کنند

کودکان ۲ الی ۴ ساله مبتلا به آسم

افراد دارای نقص سیستم ایمنی

افرادی که طحال آن‌ها خارج شده است

افرادی که اخیراً درمان آنفولانزا دریافت کرده‌اند



### واکسن‌های ضعیف شده زنده (LAIV)

## واکسن آنفولانزا هلندی

- (۱) سه ظرفیتی Influvac : نوع A و نوع B را پوشش می‌دهد.
- (۲) چهار ظرفیتی: علاوه بر انواع ویروس‌های پوشش داده شده در نوع سه ظرفیتی، ویروس ویکتوریا (Victoria) که نوعی ویروس آنفولانزای نوع B می‌باشد را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد.

## واکسن آنفولانزای فرانسوی چهارظرفیتی

تفاوت واکسن آنفولانزای هلندی و فرانسوی در نوع آنتی بیوتیک (ضد باکتری) مصرفی در ساختار آنهاست. در صورت حساسیت به جنتامایسین از واکسن فرانسوی و در صورت حساسیت به نئومایسین از نوع هلندی استفاده شود.

## چه کسانی در اولویت تزریق واکسن هستند؟

کودکان ۶ ماه الی ۵ سال / بزرگسالان بالای ۵۰ سال / افراد دارای بیماری زمینه‌ای / افراد دارای نقص سیستم ایمنی / افراد باردار / افراد ۶ ماه الی ۱۸ ساله که آسپرین مصرف می‌کنند / کسانی که از افراد با ریسک بالای آنفولانزا مراقبت می‌کنند / افرادی که در خانه سالمندان زندگی می‌کنند / افراد بسیار چاق با  $BMI > 40$  / افراد کادر سلامت

## چه کسانی باید واکسن آنفولانزا بزنند؟ چه افرادی نباید واکسن بزنند؟

|                                        |                                                                   |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| تمام افراد بالای ۶ ماه                 | نوزادان زیر ۶ ماه                                                 |
| بهترین زمان برای تزریق واکسن آنفولانزا | آلرژی به تخم مرغ یا هر عنصری از واکسن مانند (ژلاتین، آنتی‌بیوتیک) |
| از ۱۰ شهریور الی ۱۰ آبان ماه           | احساس سرماخوردگی در هنگام تزریق                                   |



## گزیده کتاب روابط از دست رفته نوشته جوهن هری

م. مرادی، ر. طهماسبی، ا. طهماسبی



### فصل ۱: عصای جادو

دکتر جان هیگارت، شاهد پدیده‌ای فوق‌العاده در دنیای غرب بود. شرکت آمریکایی مشهور الیشا پرکینز، سال‌ها قبل اعلام کرده بود که راه‌حلی برای انواع دردها را شناسایی کرده است. با وسیله‌ای که نامش را تراکتور گذاشته بودند به خانه شما یا به بیمارستان شما می‌آمدند و به وسیله آن بیماری را از جسم شما دور می‌کردند. چیزی که دکتر هیگارت نمی‌دانست این بود که چگونه این اتفاق می‌افتاد. از این رو، جان، تصمیم گرفت امتحانی بکند. در بیمارستان عمومی باس، قطعه چوب بلندی را در یک فلز جاسازی کرد و مدعی شد که یک تراکتور کاذب ساخته است و به دیدار پنج تن از بیمارانش در بیمارستان رفت. این بیماران از شدت درد مزمن، قدرت حرک خود را از دست داده بودند. او مدعی شد که حالا یکی از آن عصاهای جادویی و مشهور پرکینز را در اختیار دارد که ممکن است به آن‌ها کمک کند. با این حساب با حضور ۵ دکتر سرشناس به‌عنوان شاهد، عصای جادویی را روی بیماران حرکت داد. بعد گزارش کرد که ۴ تن از بیماران مدعی بودند که ناراحتی‌شان به کلی محو شده است. همه گفتند که به شکل شگفت‌انگیزی بیماری خود را از دست دادند. اما نکته اینجاست که این بهبود پردوام نبود. آن‌ها دوباره معلول شدند. قضیه از چه قرار بود؟

برای نوشتن این کتاب، مقالات و کتاب‌های مختلفی درباره افسردگی خواندم. به این نتیجه رسیدم که هیچ‌کس نمی‌داند این داروها چه اثری بر جای می‌گذارند. دانشمندان نظر واحدی در این باره ندارند.

## فصل ۲: بی تعادلی

وقتی اروینگ کرش متوجه شد که داروهای تولیدکننده سروتونین، آن تأثیری که باید داشته باشند را ندارند، تصمیم گرفت سوال اولیه‌تری را مطرح سازد. این که چه مدرکی وجود دارد که افسردگی ناشی از بی تعادلی سروتونین و یا هر ماده شیمیایی دیگر در مغز است؟

دکتر گری گرینبرگ می‌گوید: کسی نمی‌دانست که سروتونین در مغز چه می‌کند. موضوع یک ساده‌سازی بیش از اندازه بود و با توجه به آنچه وجود داشت نمی‌توان گفت این مطلب به‌طرز درست ادا شده است.

تحقیقات نشان می‌دهند که بین ۶۵ تا ۸۰ درصد کسانی که قرص می‌خورند دوباره افسرده می‌شوند. برایم مشخص شد اکثر کسانی که این داروها را مصرف می‌کنند، بعد از یک بهبود اولیه افسرده می‌شوند و یا مضطرب باقی می‌مانند. این داروها فقط برای اقلیتی از مردم تاثیر مطلوب دارد. اگر احساس می‌کنید این داروها به شما کمک می‌کند و جنبه‌های مثبت دارو از عوارض نامطلوب آن بیشتر است به مصرف ادامه دهید. اما غیرممکن است بتوان گفت دارو برای اکثر بیماران افسرده و مضطرب به تنهایی کافی است. وضعیت بیماران باید شیوه زندگی خود را تغییر بدهند. اما من از خودم پرسیدم این تغییرات چه می‌توانند باشند؟

### فصل ۳: استثنای اندوه (داغداری)

وقتی فهمیدم اضطراب و افسردگی ناشی از بی‌تعادلی شیمیایی نیست، این موضوع مرا از تعادل خارج کرد. روزی شخصی به من گفت اگر به کسی بگویید که چرا افسرده است بزرگترین تغییر را در زندگی او ایجاد می‌کنید. تشخیص بیماری افسردگی باید بر اساس (دی-اس-ام) باشد که در حال حاضر در پنج جلد به چاپ می‌رسد و در حکم انجیلی است که همه روان‌پزشکان از آن استفاده می‌کنند. باید دست کم ۵ مورد از ۹ مورد اشاره شده در بیمار مصداق داشته باشد. برای مثال داشتن روحیه افسرده، عدم علاقه به لذت و شادی، یا احساس بی‌ارزش بودن.

اما وقتی روان‌پزشکان برای اولین بار خواستند از این فهرست استفاده کنند به نکته عجیبی پی بردند. تقریباً همه کسانی که در اثر سوگ اندوهگین هستند با نشانه‌های بالینی افسردگی همخوانی دارند. از این رو هر کسی که یکی از نزدیکان و عزیزانش را از دست داده باشد بیمار ذهنی محسوب می‌شود. این موضوع بسیاری از روان‌پزشکان را ناراحت کرد. از این رو تهیه‌کنندگان (دی-اس-ام) به مفهومی به استثنای سوگ توجه کردند. آن‌ها گفتند اگر شما تنها به سبب یک از دست دادن افسرده شوید شما بیمار ذهنی نیستید. برای مثال پس از آن که خواهر، مادر یا فرزندتان را از دست دادید تا یکسال این نشانه‌های افسردگی را احساس می‌کنید و اگر ناراحتی به بیش از یکسال امتداد پیدا کند شما بیمار روانی به حساب می‌آید.

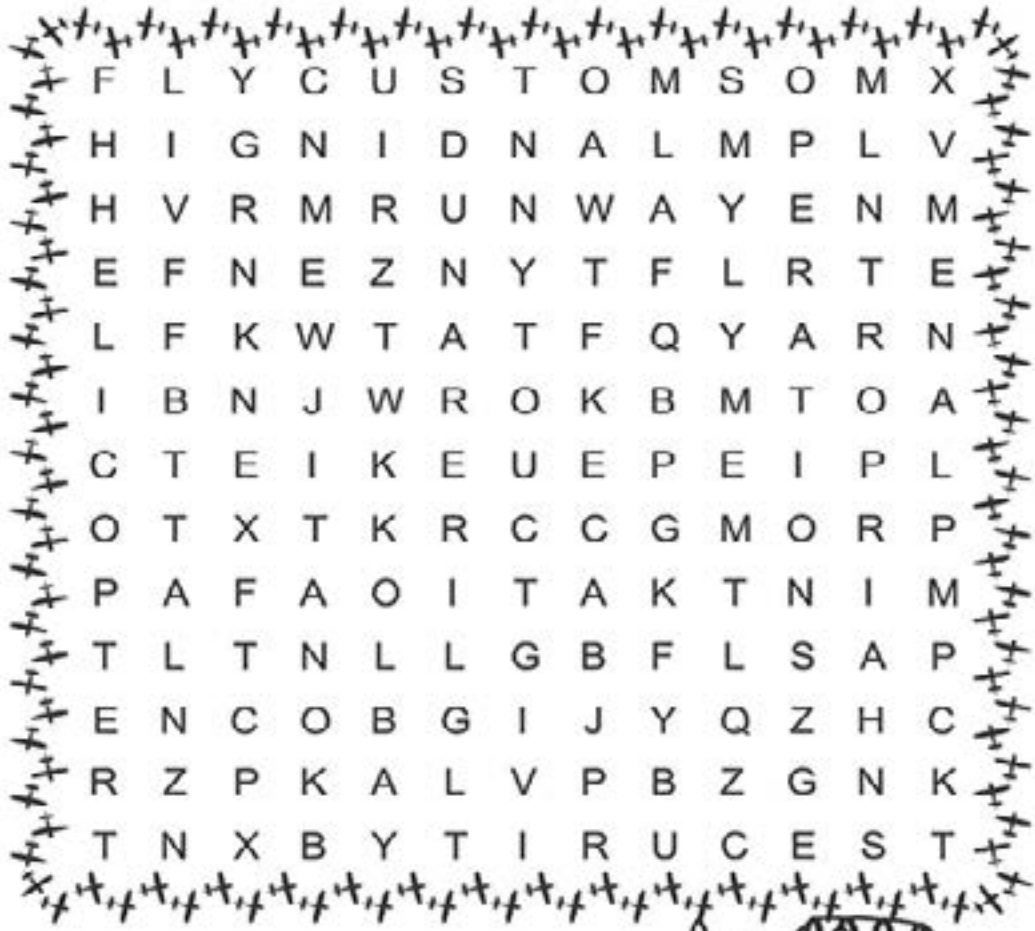
بعدها وقتی با چند نفر انسان افسرده مصاحبه کردم از خود پرسیدم: آیا ممکن است افسردگی نوعی سوگ باشد؟ شاید این اندوهی برای پیوندی باشد که ما آن را از دست داده‌ایم و با این حال هنوز به آن احتیاج داریم...





# Airport Word Search (Table No. 04)

## AIRPORT WORD SEARCH



|            |            |          |
|------------|------------|----------|
| Airport    | Jet        | Police   |
| Baggage    | Landing    | Runway   |
| Customs    | Operations | Security |
| Fire Truck | Pilot      | Takeoff  |
| Helicopter | Plane      | Taxiway  |



پاسخ این جدول در شماره بعدی نشریه منتشر خواهد شد.

## گزارش تصویری از چهل و هشتمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با عنوان ”تأثیر کیفیت سلامت بر کمیت دستاورد“









## هوالباقی

پاییز با خزان عمر همکارانمان آغاز شد...  
درگذشت همکاران ارجمندمان شهروز حبیبی و محمد احمدنژاد را به تکتک  
شما مهربانان و خانواده محترم این عزیزان تسلیت عرض می‌نماییم.



همچنین جا دارد تسلیت و تعزیت عرض کنیم خدمت همکار عزیزمان سرکار  
خانم معصومی که در حادثه تصادف، چهار عزیز خود را به ناگاه از دست دادند.

شادی روح تمام رفتگان خاصه این عزیزان صلوات