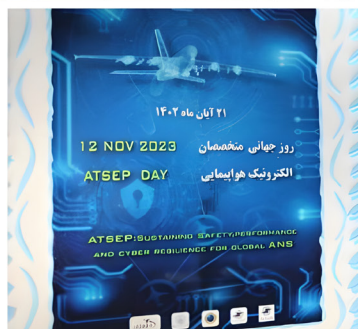


بیست و هفتمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

آبان ماه ۱۴۰۲

M E H R A B A D I H A



telegram : @mehrabad\_airport

instagram : @mehrabad\_airport

Web : [www.mehrabad.airport.ir](http://www.mehrabad.airport.ir)



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran



مهرآبادی‌ها

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: جمال میرحسینی، محمدعلی اسماعیلی، آ. عبدالحسینی،

گ. نجارزاده، ا. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی

ویراستار: م. احمدیان

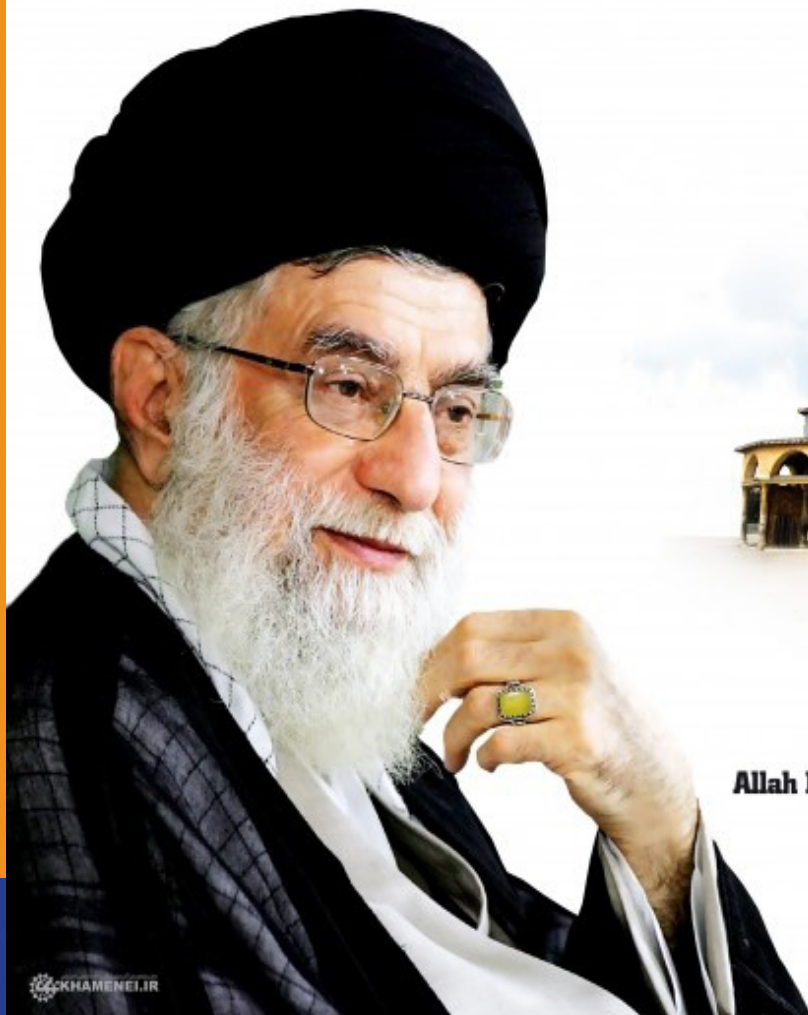
صفحه‌آرا: د. صالحی

عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی

## فهرست مطالب

- 
- سخن‌رهبری..... ۴
  - پیام تبریک مدیرکل..... ۵
  - اینفوگرافی عملکرد پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲..... ۶
  - ساعت (زمان) و اهمیت آن در تجهیزات CNS..... ۷
  - بویِ خاک - قسمت اول..... ۱۰
  - گفتگو با جناب سید محمد اعرابی..... ۱۴
  - انواع دیدبانی‌های وضع هوا..... ۱۶
  - زندگی‌نامه ابونصر محمد بن محمد فارابی..... ۱۸
  - هوش هیجانی..... ۲۰
  - آشنایی با تجهیزات اضطراری هواپیما..... ۲۲
  - دفورمیتی شست پا..... ۲۵
  - همه چیز درباره بوئینگ ۷۸۷..... ۲۷
  - گزیده کتاب صداهای ذهن‌ت را خاموش کن..... ۲۹
  - جواب جدول شماره ۴..... ۳۱
  - گزارش تصویری از پنجاهمین کارگاه آموزشی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد با عنوان "تغذیه کارکنان نوبت‌کار"..... ۳۲

# سفن رهبري



قَدَرُ اللَّهِ أَنْ فَلَاسْطِينَ  
**سَوْفَ تُحْرَرُ**  
سَعَادَةُ أَيْمَنَةِ الْعَظَمِيِّ الْمُرِيدِ الْعَامِلِي

تَقْدِيرُ خَدَاوَنَدِ ائِنْ اَسْتُ كِهْ فَلَاسْطِينَ اَزَادْ خَوَاهْدْ شُدْ.

Ayatollah Khamenei, Supreme Leader of the Islamic Republic of Iran

**Allah Has Ordained That Palestine Will Be Liberated.**



## پیام مدیر کل محترم فرودگاه بین‌المللی مهرآباد به مناسبت روز جهانی الکترونیک

همکاران ارجمند! متخصصان الکترونیک هواپیمایی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

۱۲ نوامبر برابر ۲۱ آبان؛ روز جهانی متخصصان الکترونیک هواپیمایی فرصتی است تا قدردان زحمات تک‌تک شما همکاران عزیز و سخت‌کوش مجموعه متخصص و کاردان الکترونیک هواپیمایی پرآمد و شدترین و حساس‌ترین و به‌عبارتی قلب تپنده فرودگاه‌های ایران اسلامی، فرودگاه بین‌المللی مهرآباد باشیم

همواره عملکرد متعهدانه و کم‌بديل شما همکاران ارجمند در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد، زبانزد خاص و عام بوده چرا که نصب، نگاه‌داشت، بروزرسانی و از همه مهم‌تر سرپا نگه‌داشتن تجهیزات امنیتی و سامانه‌های CNS (ارتباطی ناوبری و نظارتی) مورد نیاز در پایانه پیچیده هوایی تهران با تنوعی بزرگ آن هم در شرایط سخت و با وجود تحریم‌های ظالمانه دشمنان قسم خورده نظام مقدس‌مان را شما متخصصان ارجمند به عهده گرفته و خالصانه و مردانه ایستاده‌اید تا مردمان خوب ایران عزیز غبار دلواپسی و دل‌آشوبی از نقص در زنجیره خدمت هوانوردی کشور در خود جای ندهند

اینجانب به بهانه ۱۲ نوامبر، روز جهانی متخصصان الکترونیک هواپیمایی به پاسداشت زحمات تک‌تک همکاران ارجمند در واحدهای مهندسی الکترونیک هواپیمایی مهرآباد از شما قدردانی نموده و از حضرت حق سلامت، سعادت و عزت شما عزیزان را خواستارم.

ابراهیم مرادی

عضو هیات مدیره و راهبر فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

# اینفوگرافی عملکرد پروازی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲



۵ میلیون و ۹۹۵ هزار و ۱۲۳ مسافر در ۶ ماهه اول سال ۱۴۰۲ با ۵۳ هزار و ۵۰۴ پرواز در فرودگاه بین‌المللی مهرآباد جابه‌جا شده‌اند.

- ۱ درصد افزایش ← در اعزام و پذیرش مسافری
- ۲ درصد افزایش ← در نشست و برخاست
- ۴ درصد افزایش ← در ارسال و پذیرش بار

✱ خدقوت همکاران فرودگاه مهرآباد



محمدعلی اسماعیلی

کارشناس مسئول الکترونیک هواپیمایی  
واحد تجهیزات ارتباطی و سوئیچینگ

## ساعت (زمان) و اهمیت آن در تجهیزات

### CNS (Communication Navigation Surveillance)

همه ما در طی روز و شب با ساعت (زمان) سروکار داریم. ساعت شروع به کار ادارات، ساعت حضور در اداره، ساعت پایان کار بانکها، ساعت حرکت قطارها و هزاران مورد که در زندگی روزمره با آن در ارتباط هستیم. در صنعت هوانوردی بخصوص در بخش هدایت، کنترل و ایمنی پروازها، زمان یا همان ساعت، نقش بسیار مهمی دارد. به طور کلی، تمام امور مرتبط با زمان بندی در این بخش، بر اساس ساعت مرجع یا همان UTC (Coordinated Universal Time) است. ساعت هماهنگ جهانی (UTC) یک استاندارد پذیرفته شده میان کشورهای جهان است که به منظور تعیین ساعت دقیق تعیین شده و توسط اتحادیه بین المللی مخابرات یا همان ITU (International Telecommunication Union) تعریف شده است. مبنای محاسبه زمان بر اساس دو شاخص زیر اندازه گیری می شود

(۱) **ساعت اتمی جهانی:** متشکل از چندین ساعت فوق پایدار اتمی که زمان بین المللی اتمی را اعلام می کند

(۲) **چرخش زمین:** این زمان چون بر اساس چرخش زمین به دور خود است، لذا نوسانات زیادی دارد، البته در حد چند ثانیه در هر روز، بدین علت که حرکت چرخشی زمین به دور خود دارای بی نظمی هایی است و نمی تواند به صورت نظری، هر ۲۴ ساعت یکبار به دور محور خود بچرخد. این نوسان در هر روز می تواند متفاوت باشد.



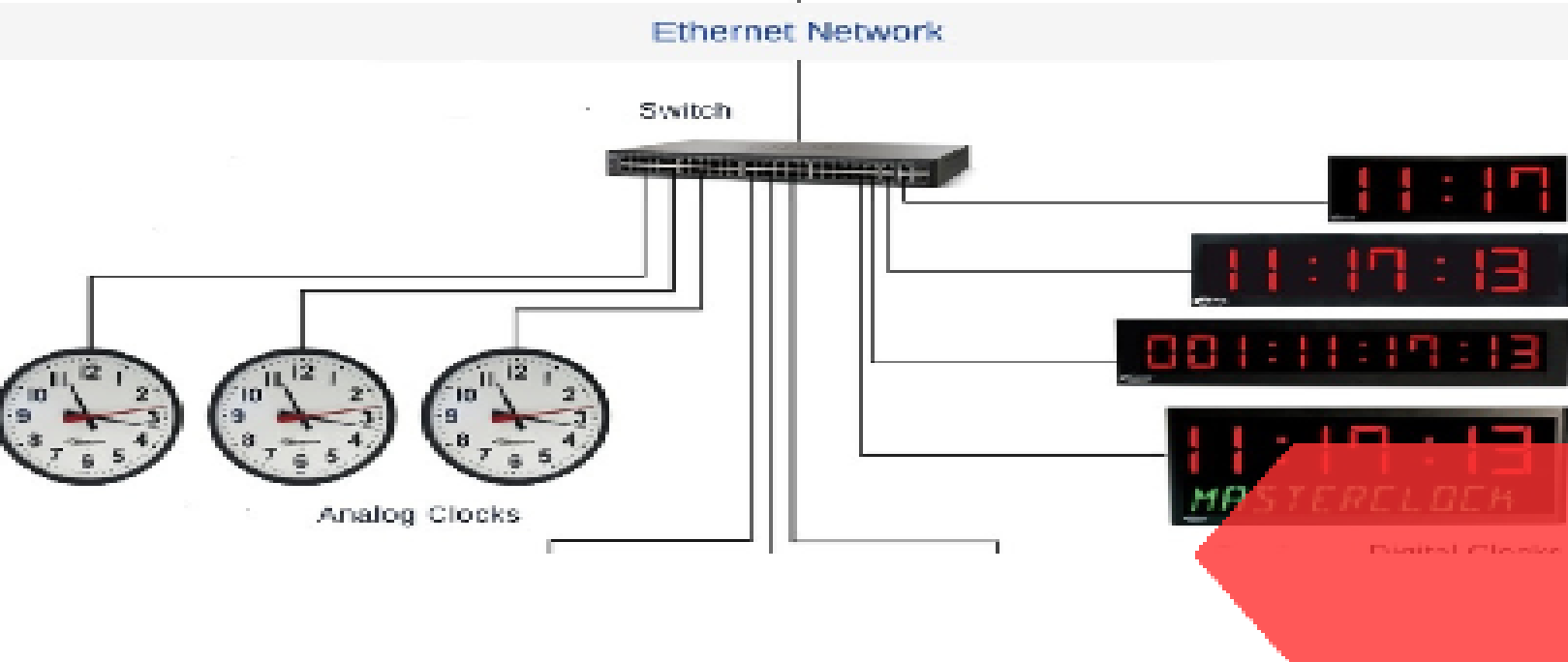
مرجع زمانی در ساعت UTC بر اساس مدار صفر درجه نصف‌النهار زمین است. ساعت محلی در سایر نقاط جهان بر اساس اختلاف درجه مدار نصف‌النهار در آن منطقه تعیین می‌گردد. جهت تکمیل موضوع اصلی، به همین توضیحات مختصر در مورد ساعت جهانی اکتفا می‌کنیم

همان‌طور که گفته شد تمام امور مرتبط با هدایت و کنترل پروازها بر اساس ساعت UTC انجام می‌شود، لذا در این بخش، همزمان (Synchronized) بودن این زمان در تمام نقاط جهان بسیار مهم است. برای همزمان‌سازی از روش‌های مختلفی استفاده می‌گردد

**۱) استفاده از ساعت‌های دقیق و فوق پایدار:** در گذشته به دلیل عدم بکارگیری ماهواره‌ها، از ساعت‌های فوق پایدار استفاده می‌شد. این ساعت‌ها در کارخانه تنظیم و با شرایط کنترل شده در مکان‌های مورد نظر در سراسر دنیا نصب می‌گردید.

**۲) استفاده از ساعت ماهواره‌ای:** با پیشرفت تکنولوژی و بکارگیری بیشتر ماهواره‌ها و همچنین طراحی و پیاده‌سازی سیستم موقعیت جهانی یا (GPS Global Positioning System) و با استفاده از گیرنده‌های GPS، امکان همزمان‌سازی زمان میسر گردید

تجهیزات و سامانه‌های CNS به‌خصوص تجهیزات C (ارتباطی) و S (نظارتی) می‌بایست با ساعت UTC همزمان باشند. هرگونه اختلال در این همزمان شدن، باعث بروز ایراد در این سامانه‌ها شده و امکان ارائه سرویس نخواهند داشت. برای مثال، تمامی اطلاعات نمایش داده شده بر روی صفحه رادار در پوزیشن‌های عملیاتی مراقبت پرواز، بر اساس ساعت UTC است. سامانه اتوماسیون رادار که وظیفه ارائه سرویس اطلاعات راداری برای هدایت و کنترل پروازها توسط کنترلرهای مراقبت پرواز را دارد

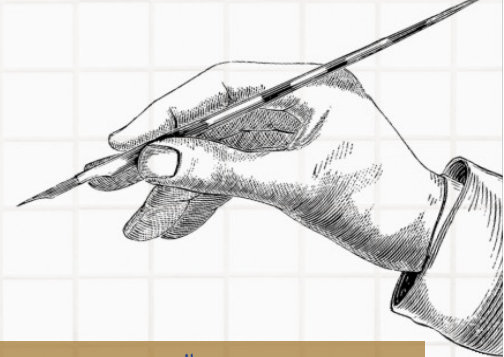


بر اساس ساعت UTC عمل نموده و بروز هرگونه ناهماهنگی در ساعت، باعث قطع عملکرد آن خواهد شد.

بهمنظور تامین ایمنی پروازها و ارائه دائم سرویس هوانوردی، در اکثر فرودگاه‌های کشورمان از سیستم ساعت مرکزی (GPS Master Clock System) GPS استفاده می‌گردد. خرید، نصب و راه‌اندازی، تعمیرات و پشتیبانی از سیستم ساعت مرکزی، به عهده همکاران ATSEP (Air Traffic Safety Personnel) در فرودگاه‌های کشور است. سیستم ساعت مرکزی GPS بکارگرفته شده در فرودگاه‌های کشورمان از هر دو روش فوق برای همزمان‌سازی ساعت خود با ساعت UTC استفاده می‌نماید. بدین صورت که خود دستگاه مجهز به کریستال‌های کواترز دقیق و ادوات کنترل خطای زمان بسیار پیشرفته است و پس از همزمان شدن با ساعت ماهواره از طریق سیستم GPS می‌توانند به‌صورت مستقل، زمان را بدون خطا، ادامه و ارائه بدهد.

تجهیزات و سامانه‌های CNS برای همزمان شدن با ساعت مرکزی فرودگاه، از پروتکل‌های ارتباطی استاندارد و تعریف شده استفاده می‌کنند. مهم‌ترین و اصلی‌ترین پروتکل بکارگرفته شده در این تجهیزات، پروتکل NTP (Network Time Protocol) است. پروتکل NTP در تمام شبکه‌های کامپیوتری، وظیفه هماهنگی زمانی بین کاربران (Clientها) با سیستم ساعت مرکزی را به‌عهده دارد. در گذشته از پروتکل‌های مرتبط با استاندارد RS-۲۳۲ استفاده می‌گردید که به‌دلیل برخی مشکلات از قبیل: حساس بودن به نویز، سرعت همزمان‌سازی پایین‌تر، تجهیزات قدیمی و غیره دیگر از این روش به‌ندرت و تحت شرایط خاص استفاده می‌گردد.

# بوی خاک (قسمت اول)



جمال میرحسینی  
کنترلر ترافیک هوایی فرودگاه بین المللی مهرآباد

برگ‌های زرد و نارنجی کف حیاط پابه‌پایم می‌آیند. زیرزمین و گوشه‌های حیاط و ایوان را زیرورو می‌کنم. خرت‌وپرت‌های کهنه باغبانی را به‌هم می‌ریزم. پدر که سرپا بود، حیاط و باغچه تا این حد به‌هم ریخته نمی‌شد

«بابا تو کلنگو ندیدی؟ ... مانا با توأم. تو کلنگو ندیدی بابا؟»

نگاهش را از روی نهال‌های گوشه حیاط برمی‌دارد:

«نه، من خیلی‌وقته خونه باباجون اینا نیومدم.»

سر می‌چرخانم. کُپه برگ‌های خشک، تا چراغ پیکان گوجه‌ای اوراق، خود را بالا کشیده‌اند. برگ‌ها را کنار می‌زنم. دسته کلنگ قدیمی به سپر زنگ‌زده ماشین تکیه داده. برش می‌دارم و می‌روم داخل باغچه

«نهالتو بردار بیار.»

نهال لاغر را روی خاک‌ها می‌اندازد. شروع می‌کند به کندن خاک.

«می‌گم بابا، چرا تو حیاط خودمون نکاشتیم؟»

«اونجا حیاط مشترکه. اگه بخوایم کاری بکنیم باید از همه واحدها اجازه بگیریم.»

باد آخرین برگ‌های روی درخت‌ها را می‌تکاند. کاج و سرو قِسر دررفته‌اند. چپ و راست می‌روند و برگ‌هایشان نمی‌ریزد. زیپ ژاکت را بالاتر می‌کشم. ابرها، سایه و آفتاب را یکی‌درمیان می‌آورند و می‌برند

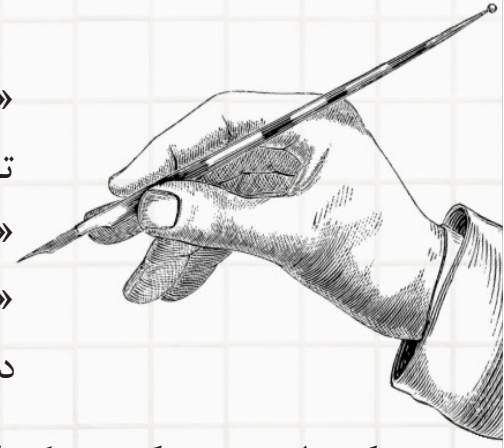
«بابا اندازه‌ش خوبه؟»

«نه هنوز کوچیکه. باید بزرگ‌تر باشه.»

«ریشه‌شو نگا. می‌گم راحت جا می‌شه تو این چاله.»



«قرار نیست که فقط ریشه‌ش جا بشه. باید خاک دورش نرم باشه  
تا زود بزرگ شه.»  
«خوب کودو واسه همین گرفتیم دیگه.»

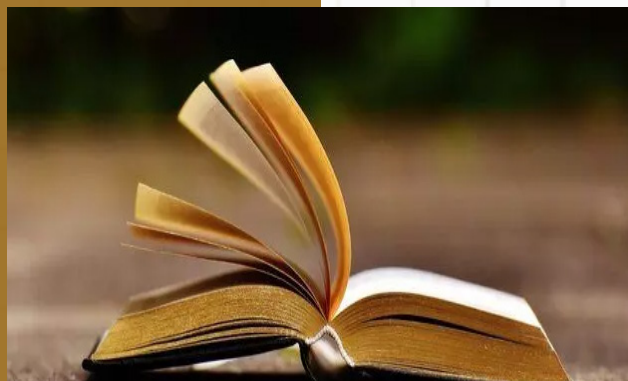


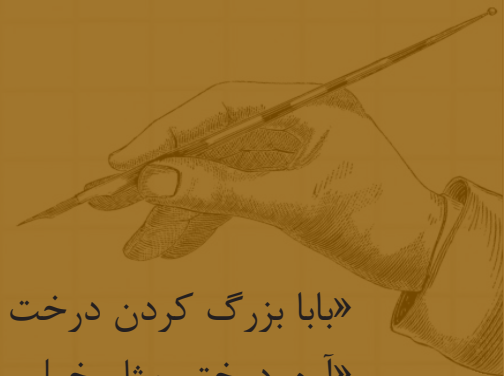
«آره ولی چاله بزرگ‌تری باید بکنیم، خاکو با کود قاطی کنیم بریزیم  
دور ریشه. درخت گردو اینجوریه. ریشه‌ش باید زیاد جا داشته باشه.»

«می‌گم ولی من تو گوشیم که گشتم اینا رو نگفته بود.»  
«درست نگشتی. اگه خسته شدی بیا بیرون بقیه‌شو من بکنم.»  
«نه درخت خودمه. خودم می‌کارم.»  
کلنگ را به من می‌دهد و بیل را می‌گیرد. به زور انگشتانش را دور دسته بیل گره می‌زند. صدای  
نفس‌هایش را می‌شنوم. سینه‌اش با هر نفس بالاو پایین می‌رود. خاک داخل بیل را که بیرون  
می‌ریزد، بوی خاک نم‌خورده تا ته مغزم راه باز می‌کند  
«می‌گم بابا، این لک‌ها چیه روی درخت گردو بزرگه؟»  
«یه جور آفته بابا. درختا هم مثل آدم‌ها مریض می‌شن.»  
«راستی، چرا خود گردو رو نمی‌کاریم؟ اونجوری که راحت‌تره.»  
«اونجوری معلوم نیست چی در بیاد. ممکنه اصلا گردو نده. یا گردوش خوب نباشه. بعدم  
حداقل دو سه سال طول می‌کشه این اندازه‌ای شه. این نهال پیوندیه.»  
«پیوند یعنی چی؟»

«یعنی شاخه یه درخت دیگه رو که میوه خوبی داره، چسبوندن به تنه این درخت.»  
«می‌گم بابا، برای آدم‌ها هم می‌شه پیوند زد؟»  
«بعضی جاهای بدنو برای بعضی آدم‌ها می‌شه.»  
«می‌شه ریه باباجونم پیوند بزنینم؟»  
«نه. دکترا گفتن نمیشه.»

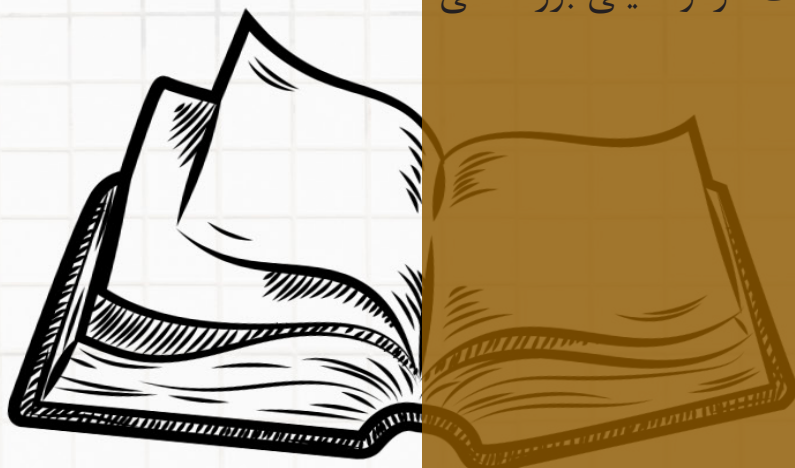
کار را از سر می‌گیرد. این بار ضربه‌های محکم‌تری می‌زند. با هر ضربه کلنگ، مقداری خاک  
از دیواره‌ها پایین می‌ریزد





«بابا بزرگ کردن درخت کار سختیه؟»  
«آره. درختم مثل خیلی چیزای دیگه نگهداری می‌خواد. هر کاری سختی خودشو داره.»  
«تو این چیزا رو از کجا یاد گرفتی؟»  
«یه خورده از مدرسه. یه خورده از باباجون... از جاهای دیگه.»  
«می‌گما، باباجون گفت اون گردو بزرگه رو تو کاشتی. آره؟»  
«آره.»

«الان چند سالشه؟»  
برمی‌گردم و به درخت تناور باغچه روبه‌رو نگاه می‌کنم. تک‌وتوک برگ‌های مانده زرد، گرفتار تکان‌های باد شده‌اند. شاخه‌های لُخت نصف حیاط را پوشانده‌اند. چند شاخه‌اش به حیاط همسایه سرک کشیده‌اند. پیکان قدیمی زیرش کز کرده. گاهی یادم می‌رود روزی خودم کاشتمش  
«بیشتر از سی سال. سی‌ویک ... یا دو.»  
«واقعاً اونم اولش همین‌قدی بود؟»  
به نهال لاغر روی خاک‌ها نگاه می‌کنم ...  
پیکان گوجه‌ای که از در حیاط وارد می‌شود، برق می‌زند. بازتاب نور از روی سپر استیلش چشمم را می‌زند. پدر پیاده می‌شود، در صندوق عقب را باز می‌کند، یکی از نهال‌های داخل آن را برمی‌دارد و به من می‌دهد  
«بیا اینم درخت تو. پاتو کرده بودی تو یه کفش! بینم چکار می‌کنی بچه. چاله گردو باید بزرگ باشه. گودیش دست‌کم یه متر. تا سینه خودت. پهناشم همین‌قد.»  
«این که کوچیک‌تر از بقیه‌س.»  
«به کوچیکی بزرگی الانش نیس که. مگه نگفتی گردو می‌خوام.»  
«آره خب. شما گفتین درخت گردو خیلی بزرگ می‌شه.»



«آره گفتم. از همه این درختا بزرگ‌تر می‌شه. فقط باید بهش  
برسی بچه. اون گوشه حیاط که نشونت دادم، همونجا بکارش.»



کلنگ اول را که می‌زنم، تیغه تا انتها در خاک فرو می‌رود. بیرون که می‌کشم، بوی خاک  
باران‌خورده بلند می‌شود. کلنگ را می‌اندازم روی زمین و بیل را برمی‌دارم. به فاصله زمین  
تا سینه‌ام نگاه می‌کنم و با نوک بیل روی زمین دایره‌ای می‌کشم. از لبه دایره شروع  
می‌کنم به کندن. هرچه جلوتر می‌روم، بیل سخت‌تر فرو می‌رود. کلنگ را برمی‌دارم. از قبل  
سنگین‌تر شده. بالای سر می‌برم و پایین می‌آورم. هن‌هنم درآمده. دست‌هایم می‌لرزند.  
نفس‌ها تندتر و عمیق‌تر شده. عرق از زیر موهای دوطرف صورتم سرازیر است. هر چند  
دقیقه استراحت می‌کنم. آن‌سوی باغچه، پدر نهال کاج و سرو را کاشته. کلنگ را که بالا  
می‌برد، بازویش کلفت‌تر می‌شود. جوری بیل را فشار می‌دهد و خاک را بیرون می‌ریزد که  
انگار از ماسه کنار دریا نرم‌تر است. به چاله‌ام نگاه می‌کنم. ته آن از بالایش خیلی کوچک‌تر  
شده. شروع می‌کنم به کندن دورتادور چاله. آخرین بیل خاک را که بیرون می‌ریزم،  
صدایش می‌زنم

«نگاه کنین. گودیش خوبه؟»

«نه. کوچیکه هنوز.»

«نهال به این کوچیکی، چاله به این بزرگی نمی‌خواد که!»

«چاله‌ش کوچیک باشه، دیر بزرگ می‌شه بچه. این خصلت گردوئه. دوس داری از بقیه کوچیک‌تر  
باشه درخت؟»

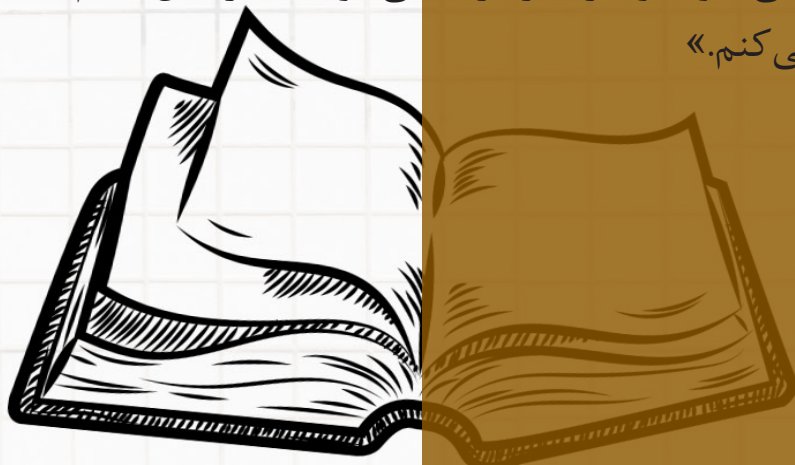
«تو کتاب ما که این‌چیزا رو ننوشته.»

«تو کتاب شما ننوشتن که همه‌چیزو.»

«خیلی سخته. هرچی می‌رم پایین خاکش سفت‌ترم میشه.»

«همینه دیگه بچه. سختی خودشو داره هرکاری. می‌خوای یه‌ذره من بکنم؟»

«نه. شما برید. خودم می‌کنم.»



## گفتگو با جناب سید محمد اعرابی رئیس اسبق امور کارکنان فرودگاه مهرآباد

کاری از م. مرادی



**(۱) چگونه شد که سید محمد اعرابی آینده شغلی خود را در صنعت فرودگاهی پایه‌ریزی کرد؟**

اول این که تشکر می‌کنم از لطف و زحمات شما و مجموعه فرودگاهی. باید بگویم بعد از پایان ۸ سال جنگ تحمیلی در آزمون شرکت نفت و سازمان هواپیمایی کشوری با رتبه بالا قبول شدم و به‌خاطر عشق و علاقه زیاد به صنعت هواپیمایی، این مجموعه را انتخاب کردم و خدا را شکر هیچ

موقع پشیمان نشدم و موفقیت خوبی هم داشتم

**(۲) آیا خدمت در این شغل شما را راضی نگه می‌داشت و انگیزه‌تان برای کارتان چه بود؟**

به‌طور صد در صد راضی بودم و همیشه تا زمانی که به فکر خدمت به جامعه بودم انگیزه‌ام جهت رشد و شکوفایی بیشتر می‌شد

**(۳) از علاقه‌مندی‌هایتان در زندگی برای مخاطبان ما بفرمایید.**

خدمت‌رسانی به مردم عزیزم چه در فرودگاه و چه در بیرون فرودگاه و همیشه خودم را خادم دوستان، رفقا و مردم می‌دونم

**(۴) با وجود حجم بالای کار امور کارکنان، آیا اگر به قبل برمی‌گشتید باز همین شغل را انتخاب می‌کردید؟**

در جواب این سوال شما باید با عشق و علاقه بگویم بله؛ باز هم همین کار را انجام می‌دادم و افتخار می‌کردم که خدمت‌گزار بچه‌های باصفا و بامحبت فرودگاه مهرآباد باشم. البته باید بگویم در همه‌جا بعضی بی‌مهری‌هایی می‌شود که این هم شیرینی کار هست.



## ۵) بهترین و بدترین خاطره در طول خدمت خود را بفرمایید.

بهترین خاطره‌ای که دارم در زمان مدیریتم، تبدیل وضعیت نیروهای خدماتی بود که با توجه به ممانعت‌های بی‌مورد بعضی از مدیران، با حمایت خوب و محکم مدیرکل محترم وقت فرودگاه، جناب عسگری، همت و تلاش شبانه‌روزی پرسنل زحمت‌کش امور کارکنان، تمام نیروها به استخدام شرکت درآمدند و بدترین خاطره‌ای که دارم اتمام خدمت و روز خداحافظی از دوستان و همکاران خوب فرودگاه بود که مشتاق دیدارشون هستم

## ۶) اکنون مشغول چه کاری هستید؟

در حال حاضر به‌عنوان مدیر مرکز درمانی رضوان در حال خدمتگزاری به مردم عزیزم هستم، امیدوارم کسی بیمار نشود اما اگر دوستان و همکاران عزیزم نیاز به راهنمایی پزشکی و کمک داشتند آمادگی کامل دارم

## ۷) چه توصیه‌ای برای مهرآبادی‌ها دارید؟

توصیه‌ام به همکاران این هست قدر هم را خیلی زیاد بدونید، بهم کمک کنید، خیلی زود دیر می‌شود. به یاد دارم مرحوم احمدنژاد به‌عنوان مسؤل تمدید دفترچه بیمه مشغول بودند و همیشه دنبال سرعت بخشیدن برای تمدید بود و می‌گفت شاید کسی مریض باشد و نیاز به دفترچه بیمه داشته باشد و این حس مسئولیت‌پذیری ایشان بود و در پایان یاد خاطرات و زحمات برادر عزیزم احمدنژاد و خانم رضایی گرامی باد خیلی زیاد دوستتون دارم، برای من دعا کنید.

غ. فتاح

دیدبانی از بدیهی‌ترین وظایف مراکز هواشناسی است. از آنجا که اطلاعات پیش‌بینی‌های وضع هوا و اقلیم در تصمیمات کلان حوزه‌های مختلف تأثیرگذار است، تهیه داده‌ها و اطلاعات صحیح و قابل اعتماد از مهم‌ترین وظایف مراکز دیدبانی می‌باشد. همانطور که در این شکل دیده می‌شود، دیدبانی‌های مرتبط با هواشناسی در هوا، زمین، دریا و همچنین به کمک سامانه‌های سنجش از دور در فضا انجام می‌شود.

## دیدبانی روی خشکی‌ها

متداول‌ترین دیدبانی به منظور اندازه‌گیری متغیرهای جوی، در ایستگاه‌های همدیدی و معمولاً هر سه ساعت یک بار انجام می‌شود. در این ایستگاه‌ها سنجنده‌های گوناگونی وجود دارند که پارامترهای دما، فشار، باد، رطوبت، دید، ابر، پدیده، ساعات آفتابی، تابش و غیره را تعیین می‌کنند. مسئولیت تهیه داده و اطلاعات هواشناسی در قالب گزارش‌های کد شده بر عهده‌ی دیدبان هواشناسی می‌باشد.

## دیدبانی روی آب‌ها

به طور کلی، دیدبانی‌های دریایی به اندازه‌گیری پارامترهای هواشناسی در مرز مشترک بین هوا و دریا، زیر سطح دریا و در جو بالای تراز دریا می‌پردازد، دیدبانی‌های دریا می‌تواند روی سکوه‌های ثابت یا متحرک انجام شود. این دیدبانی‌ها همچنین می‌تواند به کمک روش‌های سنجش از دور صورت پذیرد.

## دیدبانی در هوا

در این روش دیدبانی، اطلاعات جو بالا، عمدتاً به دو روش تهیه می‌شود. یکی توسط بالن‌های هواشناسی و دیگری توسط سنجنده‌های موجود در هواپیماها که در ادامه به اختصار تشریح می‌شوند:



## (۱) بالون‌های هواشناسی

از متداول‌ترین ابزارهای دیدبانی در جو زبرین می‌باشند. این بالون‌ها از سال ۱۷۸۴ تا اکنون، مشغول دیدبانی داده‌های جو بالا می‌باشند. بالون پایلوت که برای اندازه‌گیری سمت و سرعت باد در سطوح زبرین جو و بالون‌های ارتفاع ابر برای اندازه‌گیری ارتفاع کف ابر استفاده می‌شوند.

## (۲) آشکارسازی داده‌های هواشناسی در هواپیما

اندازه‌گیری پارامترهای وضع هوا در مسیر پرواز، توسط هواپیماهای تجاری اعم از مسافربری و باربری که به سامانه‌ی مذکور مجهز می‌باشند، انجام می‌شود. این سامانه روی ابزارهای پیچیده‌ی ناوبری و ارسال داده و اطلاعات هواپیما نصب می‌شود. سامانه‌ی ارسال، دارای حساسه‌های اندازه‌گیری سرعت باد، دما، فشار و تلاطم می‌باشد و سایر داده‌های مرتبط با موقعیت، شتاب و وضعیت هواپیما به کمک سامانه‌ی ناوبری هواپیما در دسترس می‌باشد.

## دیدبانی به کمک ابزارهای سنجش از دور

روش‌های اندازه‌گیری سنجش از دور بر اساس برهمکنش انرژی امواج الکترومغناطیسی یا صوتی با جو انجام می‌شوند. ماهواره‌ها یکی از شناخته شده‌ترین ابزارهای روش‌های سنجش از دور اطلاعات و داده‌های هواشناسی می‌باشند، این ماهواره‌ها معمولاً داده و اطلاعاتی در سطح زمین و جو زیر ۲۰ کیلومتر ارائه می‌نمایند.

## رادارهای هواشناسی

ساز و کار رادارهای هواشناسی مشابه رادارهای داخل هواپیما می‌باشد. رادارهای هواشناسی غالباً برای دیدبانی ذرات آبدار جو استفاده می‌شوند.



# زندگینامه ابونصر محمد بن محمد فارابی

گ. نجارزاده

نام کامل این فیلسوف بزرگ، ابونصر محمد بن محمد فارابی می‌باشد که در سال ۲۵۰ خورشیدی برابر با ۸۷۲ میلادی در دهکده‌ی «وسیج» از توابع شهر فاراب خراسان که در حال حاضر جزو کشور افغانستان است، متولد شد. پدر وی «محمد بن اوزلغ» یکی از سردارهای سپاه سامانیان بود. والدین فارابی جزو آن دسته از ایرانی‌هایی بودند که به ترکستان مهاجرت کرده بودند. فارابی دوران آموزش و پرورش ابتدایی و متوسطه‌ی خود را در مکتب‌خانه‌ها، مساجد محلی و مسجد جامع شهرها پشت سر گذاشت. سپس برای ادامه تحصیل روانه‌ی بغداد شد و بیشتر طول زندگی خود را در دارالخلافه حکومت عباسیان در بغداد سپری کرد



فارابی در همان ابتدا از هوش قابل توجهی برخوردار بود، به همین دلیل به راحتی تمام مطالبی که به او آموزش داده می‌شد را یاد می‌گرفت. میزان استعداد وی به سرعت در همه‌جا پیچیده شد و نام وی به عنوان یک دانشمند و فیلسوف بر سر زبان‌ها افتاد

پس از مدتی شهر بغداد دچار آشفتگی‌های فراوانی شد و مردم آن دیار پیوسته از ناامنی، فقر و گرسنگی رنج می‌بردند. به گونه‌ای که مردم زیادی مجبور به ترک دیار خود و مهاجرت به سایر سرزمین‌ها شدند. فارابی هم که محیط بغداد را برای ادامه‌ی اندیشه‌های فلسفی خویش مناسب نمی‌دید، تصمیم گرفت به سرزمین دیگری مهاجرت کند تا در جایی دیگر بتواند با امنیت خاطر و آرامش نسبی به تدریس، پژوهش تالیف کتاب و تاملات فلسفی بپردازد. این گونه بود که در سال ۹۴۱ میلادی برابر با ۳۳۰ هجری قمری به شهر دمشق مهاجرت کرد و به سیف الدوله حمدانی، حاکم حلب ملحق شد و به عنوان یکی از علمای دربار وی مشغول به کار شد



بیشترین آثاری که از فارابی بر جا مانده است در زمینه‌های منطق، جامعه‌شناسی، دانش‌نامه‌نویسی و فلسفه می‌باشد. گرایش فارابی به مکتب نوافلاطونی بود که بیش‌تر تلاش آن‌ها بر این بود که تفکرهای ارسطو و افلاطون را با الهیات توحیدی هماهنگ نمایند. فارابی در فلسفه‌ی اسلامی نیز از دانشمندان مشایی به حساب می‌آید

یکی از اصلی‌ترین دلایلی که باعث شده است فارابی را به‌عنوان معلم ثانی بخوانند، شرح‌های ارزشمندی است که بر آثار ارسطو نگاشته است و به همین دلیل به‌عنوان معلم ثانی پس از ارسطو شهرت یافته است. همچنین لازم است بدانید که فارابی در کشورهای غربی نیز از شهرت بالایی برخوردار است؛ به‌حدی که در قرون وسطی برخی از آثار وی به زبان لاتین ترجمه شده بود

از جمله معروف‌ترین آثاری که از فارابی برجای مانده است، می‌توان به «احصاء العلوم»، «فصول الحکم»، «الجمع بین‌الرأیین» و «اغراض ما بعد الطبیعه ارسطو» اشاره کرد. لازم به ذکر است که فارابی در دوران خود در علوم مختلف بی‌همتا بود. وی راجع به تمام دانش‌ها و علوم زمان خود کتاب نوشته است. از آثاری که از فارابی به یادگار مانده است به‌راحتی می‌توان دریافت که وی در علوم مختلف از قبیل «کیمیا»، «ریاضیات»، «زبان»، «علوم نظامی»، «طبیعیات»، «هیئت»، «فقه»، «الهیات»، «منطق»، «موسیقی» و «علوم مدنی» نیز تخصص فراوانی داشته است

ابونصر محمد بن محمد فارابی در سال ۳۲۸ خورشیدی برابر با ۳۳۸ هجری قمری و ۹۵۰ میلادی، در سن هشتاد سالگی بر اثر حمله‌ی راهزنان در شهر دمشق درگذشت. زمانی که حاکمان شام از موضوع باخبر شدند، پیکر فارابی را با احترام فراوان به خاک سپردند و آن راهزنان را به سزای عملشان رساندند

هوش احساسی، هوش

عاطفی یا هوش هیجانی به انگلیسی

Emotional intelligence | EI شامل

شناخت و کنترل عواطف و هیجان‌های خود و دیگران است.

شخصی که EI بالایی دارد، سه مؤلفه هیجان‌ها را به‌طور موفقیت‌آمیزی

با یکدیگر تلفیق می‌کند: مؤلفه شناختی، مؤلفه فیزیولوژیکی و مؤلفه رفتاری.

متون علم مدیریت بر این باورند که رهبران و مدیران، با هوش‌های هیجانی بالاتر، توان بیشتری برای هدایت سازمان تحت کنترل‌شان دارند. یافته‌های جدید نشان می‌دهد کارکنانی که دارای وجدان کاری و احساس وظیفه‌شناسی بالایی هستند، اما فاقد هوش احساسی و اجتماعی‌اند، در مقایسه با کارکنان مشابهی که از هوش احساسی بالایی برخوردارند، عملکرد ضعیف‌تری دارند.

اصطلاح هوش عاطفی برای اولین بار در دهه ۱۹۹۰ توسط دو روان‌شناس به نام‌های جان مایر و پیتر سالووی مطرح شد. آنان اظهار داشتند، کسانی که از هوش احساسی برخوردارند، می‌توانند عواطف خود و دیگران را کنترل کرده، بین پیامدهای مثبت و منفی عواطف تمایز گذارند و از اطلاعات عاطفی برای راهنمایی فرایند اندیشه و اقدامات شخصی استفاده کنند.

**در مدل گلمن به‌طور خلاصه پنج حوزه اساسی هوش احساسی مورد بررسی قرار گرفته‌است:**

(۱) شناخت هیجان‌ها و احساسات خود، خودآگاهی

(۲) مدیریت هیجان‌ها و احساسات خود، خودمدیریتی

(۳) خودانگیزی

(۴) تشخیص و درک هیجان‌ها و احساسات دیگران، دیگرآگاهی

(۵) مدیریت رابطه با دیگران، دیگر مدیریت



گاهی گفته می‌شود که افراد دارای «هوش احساسی» بالا، توانایی فوق‌العاده‌ای در تشخیص فریب و دروغ‌گویی دیگران دارند. در سال ۲۰۱۲ مقاله‌ای در مجله «روان‌شناسی جرم‌شناسی و کیفر شناختی» انجمن روان‌شناسی انگلستان به چاپ رسید که در آن «استیفن پورتر» رئیس «مرکز پیشرفت روان‌شناسی و قانون»، با استفاده از آزمون‌های استاندارد شده شانزده‌گانه، هوش احساسی داوطلبان را مورد ارزیابی قرار داد و سپس از شرکت‌کنندگان خواست که به ۲۰ نوار ویدئویی نگاه کنند. این نوارهای ضبط شده مربوط به مردمانی از نقاط مختلف جهان بود که از دیگران می‌خواستند برای یافتن و بازگرداندن ایمن و سالم یکی از اعضای خانواده‌شان که مفقودالثر شده بود به آن‌ها کمک کنند. نیمی از این نوارهای ویدئویی مربوط به کسانی بود که بعدها مسئولیت مفقود شدن یا قتل عضو خانواده خود را در دادگاه پذیرفته و به آن اعتراف کرده بودند.

زمانی که شرکت‌کنندگان نوارها را تماشا می‌کردند، از آن‌ها درخواست شد که درباره راستگویی یا دروغ‌گویی این افراد قضاوت کنند و به این ترتیب نحوه قضاوت شرکت‌کنندگان با ارزیابی هوش احساسی آن‌ها مورد مقایسه قرار گرفت. پورتر، به این نتیجه رسید که افراد دارای هوش احساسی و اعتماد به نفس بالا، کسانی را با صداقت ارزیابی کردند که به‌صورت احساسی، تکه‌ای از لباس گمشدگان خود را به دیگران نشان می‌دادند و درخواست کمک می‌کردند، طوری که حس دلسوزی دیگران را تحریک کنند. با این حال بین قضاوت افراد دارای هوش احساسی بالا و دیگران تفاوت زیادی وجود نداشت، بنابراین حتی افراد با هوش احساسی بالا نیز قادر نیستند بین راستگویی و دروغ‌گویی تشخیص درست و قابل اعتمادی ارائه دهند.

آی کیو IQ همان هوش عادی است که بیشتر مردم می‌شناسند. حتماً شما هم افرادی را می‌شناسید که با این که هوش بالایی دارند ولی زندگی موفق‌تری ندارند. IQ شما را بر روی بهترین صندلی‌های دانشگاه می‌نشانند اما از اینجا این هوش احساسی است که به شما کمک می‌کند روابط درستی انتخاب کنید و به اهداف و موقعیت‌های بهتری دست پیدا کنید. بیشترین موفقیت زمانی حاصل می‌شود که شما هر دو هوش را تقویت کنید: هم IQ و هم هوش احساسی را.

# آشنایی با تجهیزات اضطراری هواپیما

م. جلالی

ما شما را با تجهیزات اضطراری هواپیما و کاربردهای آن آشنا می‌کنیم.

## کپسول آتشنشانی (Fire extinguisher)

کپسول آتشنشانی از یک اهرم عملیاتی، یک گیره ایمنی، یک نازل تخلیه و دیسک نشانگر قرمز تشکیل شده است.



## Water glycol

بهترین مایع خنک کننده جهت اطفاء حریق‌های ( کاغذ، پارچه، چوب و پلاستیک) است.



## عینک دود (Smoke goggles)

عینک دود برای تمام خدمه پرواز که مجبور به کار در محیط دودآلود هستند استفاده می‌شود. برخی از ماسک‌های اکسیژن کابین هوایی دارای محافظ کامل از صورت و چشم هستند. در این صورت عینک‌ها فقط برای خدمه اضافی پرواز استفاده می‌شوند که از این محافظ برخوردار نیستند. این عینک‌ها در صورت استفاده بدون ماسک اکسیژن موثر نیستند.



## Dye marker

یک کیسه حاوی رنگ فلورسنت هست که اگر در دریا باز شود، منطقه بزرگی در اطراف قایق نجات به رنگ سبز روشن درآمده و براحتی توسط سیستم‌های امداد و نجات قابل تشخیص است.



## قایق جانبی (Slide Raft)

در صورتی که بخشی از مسافت پروازی بر روی دریا باشد (تقریباً ۷۰۰ کیلومتر) لازم است که هواپیما مجهز به این قایق‌ها باشد تا در شرایط اضطراری مسافرین و خدمه از آن برای نجات جان خود استفاده نمایند.



## کیت‌های کمک‌های اولیه (First Aid Kit)

هواپیماها مجهز به یک یا چند کیت کمک‌های اولیه هستند که تا حد امکان به طور مساوی در سرتاسر کابین توزیع می‌شوند و برای استفاده خدمه به راحتی قابل دسترس می‌باشند. جعبه کمک‌های اولیه شامل مجموعه‌ای از قرص‌ها، پانسمان‌ها و باندازها برای استفاده در فوریت‌های پزشکی است.



## تبر

جهت از بین بردن موانع در هنگام عملیات نجات است. (شکستن درب جهت ورود، قطع شاخه و درختان، قطع کابل‌های برق با تبرهای مخصوص و ...)



## تجهیزات تنفس (PBE: Protective Breathing Equipment)

دستگاه تنفس محافظی است که در محیط‌های دارای کمبود اکسیژن و مملو از دود از سیستم‌های تنفسی و چشمی افراد محافظت می‌نماید. این دستگاه با توجه به طراحی خود می‌تواند ریش، موهای بلند و عینک را بدون نشستی اضافی در خود جای دهد.



## بلندگو

جهت اطلاع رسانی و هماهنگی با پرسنل و عوامل دخیل در عملیات



## چراغ قوه

جهت استفاده در محیط‌های با قدرت دید پایین در شب هنگام ایجاد ارتباط با علامت‌های خاص.



## جلیقه‌های نجات

جهت شناور ماندن افراد بر روی آب و با توجه به رنگ فسفری آن قابلیت شناسایی را سریع‌تر می‌کند



## طناب فرار

طناب ۱۵ متری که در کنار درب‌های اضطراری هواپیما جهت خارج شدن ایمن مسافر از روی بال‌های هواپیما استفاده می‌شود





## دفورمیتی (Hallux Valgus)

دکتر آ. عبدالحسینی



### تعریف:

هالوکس والگوس، دفورمیتی شست پا می باشد، به صورتی که سر اولین متاتارس، به داخل و اولین بند شست، به خارج منحرف می شود

### اتیولوژی:

به دو نوع مادرزادی و اکتسابی تقسیم می گردد:

- (۱) **نوع ارثی:** غالبا به علت Metatarsus Primus Varus که در حقیقت، انحراف اولین استخوان کف پا به داخل است، ایجاد می گردد
- (۲) **نوع اکتسابی:** افزایش سن و وزن در ایجاد این نوع، نقش دارد؛ همچنین پوشیدن کفش های نوک تیز و پاشنه بلند، فقدان دومین انگشت پا و آرتريت روماتوئید از علل دیگر این اختلال هستند

### تظاهرات بالینی:

در زنان سالمند، (۵۰ تا ۷۰ سال) بیشتر دیده می شود و در اغلب موارد، درگیری دوطرفه می باشد. در اکثر مواقع، دفورمیتی بدون درد است. حرکات مفصل MP شست، اغلب با محدودیت و درد همراه نمی باشد.

نکته:





### درمان غیر جراحی:

برای بهبود علامتی بیماران و جلوگیری از پیشرفت بیماری، بهتر است بیماران از کفش‌های پاشنه کوتاه با نوک پهن استفاده نمایند

### درمان جراحی:

اگر درمان‌های مدیکال، تاثیری نداشته باشند و یا هدف بیمار دفورمیتی پا باشد و یا کفش متناسبی برای پا یافت نشود، از عمل جراحی استفاده می‌شود

### توجه:

درمان غیر جراحی، معمولاً ناموفق بوده و بیماران علامت‌دار (درد و عدم توانایی در پوشیدن کفش) باید جراحی شوند



## boeing 787

م. احمدیان

بوئینگ ۷۸۷ جزو جدیدترین مدل‌های شرکت هواپیمایی بوئینگ آمریکا است که از سال ۲۰۰۵ تولید این سری آغاز شده و در حال حاضر این مدل هواپیما در بسیاری از خطوط پروازی بزرگ جهان استفاده می‌شود. بوئینگ ۷۸۷ اولین پرواز آزمایشی خود را در سال ۲۰۰۹ انجام داده است، جابه‌جایی مسافر با این هواپیما اما اولین بار در سال ۲۰۱۱ در خطوط پروازی (All Nippon Airways) انجام شد.

### بوئینگ ۷۸۷ چند مدل دارد؟

این هواپیما را ابتدا با نام تجاری E7 در طرح توسعه هواپیمایی بوئینگ معرفی کردند، اما در نهایت نام آن به بوئینگ ۷۸۷ تغییر کرد. هواپیما سری ۷۸۷ بوئینگ در حال حاضر ۳ مدل (بوئینگ ۸ - ۷۸۷ بوئینگ ۹ - ۷۸۷، بوئینگ ۱۰ - ۷۸۷) دارد، همچنین ابعاد، ویژگی‌های ظاهری و ظرفیت مسافر جز تفاوت‌های اصلی سه مدل مختلف بوئینگ ۷۸۷ است.

### ساختار فنی بوئینگ ۷۸۷

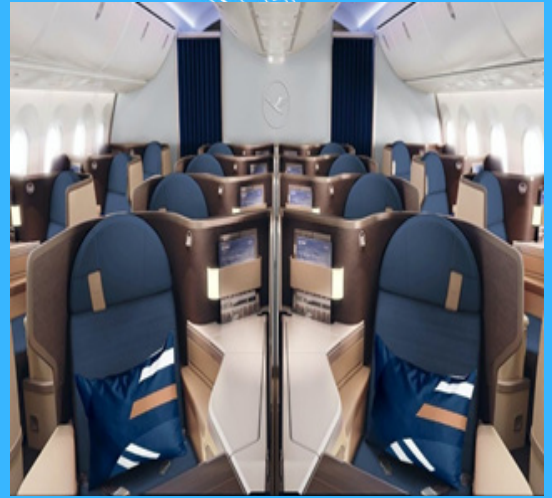
از نظر ساختار فنی، بوئینگ ۷۸۷ یک انقلاب در تاریخ صنعت هوانوردی جهان محسوب می‌شود، بدنه این جت دو موتوره و پهن پیکر از ۵۰ درصد مواد کامپوزیتی ساخته شده است. به دلیل طراحی سبک‌تر و وزن کمتر این مدل هواپیما، مصرف سوخت آن هم کمتر شده و در عین حال کارایی و سرعت هواپیما افزایش یافته است. در هواپیماهای استاندارد فشار هوا داخل کابین حدود ۲۴۰۰ می‌باشد در حالی که در هواپیما بوئینگ ۷۸۷ این فشار به ۱۹۰۰ کاهش یافته است.

### امکانات کابین بوئینگ ۷۸۷

اغلب مسافران در طول سفر با هواپیما تمایل دارند که در کنار پنجره بنشینند و منظره شهرها را از بالا و از میان ابرها تماشا کنند، در سری ۸ بوئینگ ۷۸۷ یک رویای قدیمی محقق شده است و پنجره‌های این مدل نسبت به حالت استاندارد بزرگتر است. نورپردازی ویژه کابین این هواپیما با نورهای LED ویژه از جمله جذابیت‌های سفر با بوئینگ ۷۸۷ می‌باشد، شدت نور و رنگ آن در طول پرواز قابل تغییر است و این موضوع در طول مدت سفر بسیار جذاب می‌باشد.

### صندلی‌های ویژه

عرض صندلی‌های این مدل هواپیما خیلی بیشتر از هواپیماهای استاندارد می‌باشد. همچنین صندلی‌های ویژه آن انعطاف‌پذیری بیشتری دارد و روی هر صندلی امکانات صوتی و درگاه‌های USB به‌صورت ویژه تعبیه شده تا مسافران در طول پرواز بتوانند از امکانات صوتی و تصویری برای سرگرمی استفاده کنند. چراغ ویژه مطالعه یکی دیگر از ویژگی‌های منحصر به فرد صندلی‌های این سری است



### بدنه

۵۰ درصد از وزن بدنه و اجزا داخلی این هواپیما را مواد کامپوزیتی، ۲۰ درصد را آلومینیوم، ۱۵ درصد را تیتانیوم، ۱۰ درصد را فولاد و پنج درصد را مابقی فلزات تشکیل می‌دهند، بر اساس حجم نیز می‌توان این‌طور گفت که ۸۰ درصد از حجم هواپیما توسط مواد مرکب تشکیل شده است

### ظرفیت

بوئینگ ۷۸۷ جز هواپیماهای دو موتوره شرکت بزرگ بوئینگ آمریکا می‌باشد، حداقل ظرفیت آن می‌تواند ۲۴۲ نفر و حداکثر آن ۳۳۵ نفر باشد

### موتور

موتور این مدل سازگار با محیط زیست است، موتورهای رولزرویس پیشرفته در این هواپیما به‌صورت دو موتوره استفاده شده و این مدل از موتور صدای کمتری تولید می‌کند و در ترکیب با ساختار بوئینگ ۷۸۷ مصرف سوخت کمتری هم دارند. یکی از دلایل نام گذاری بوئینگ ۷۸۷ به دریم لاینر به خاطر موتورهای ویژه آن است

### ایمنی

به‌جرات می‌توان گفت که بوئینگ ۷۸۷ ایمن‌ترین هواپیما طراحی شده در این شرکت است که در حال حاضر در معروف‌ترین ایرلاین‌های جهان در حال پرواز است



# گزیده کتاب صداهای ذهن را خاموش کن

## نوشته آن بوگل

م. مرادی، ر. طهماسبی، ا. طهماسبی

### زیاد اندیشی

کسی که کتابی با موضوع خاموش کردن صداهای ذهن را برای خواندن انتخاب کرده است، وقتی از گیر کردن در اندیشه‌های مخرب و غیر مولد می‌گوییم، درک می‌کند از چه چیزی حرف می‌زنم. بررسی‌ها نشان می‌دهند که زیاد اندیشی زندگی را سخت‌تر می‌کند، به روابط ما آسیب می‌زند و می‌توانند منجر به اختلالات شدیدی مانند اضطراب، افسردگی و گرایش به مصرف مواد شود. زیاد اندیشی تولید هزینه می‌کند. انرژی ذهنی یک منبع نامحدود نیست. ما همه روزه زمان محدودی در اختیار داریم و مهم است که این زمان را چگونه صرف می‌کنیم.

### توصیف متفاوتی از خود ارائه دهید

نوع نگاه ما به خودمان روی چگونگی زندگی‌مان تاثیر می‌گذارد. حال به این فکر کنید که زیاد اندیش بودن بخشی از هویت شما نیست و به جای آن، خود را کسی بدانید که:



- ❖ بدون زحمت می‌تواند تصمیم بگیرد و شادی و رضایت را به زندگی‌اش وارد کند؛
- ❖ می‌تواند تصمیم‌های مناسب و مطمئن بگیرد؛
- ❖ از روی عادت گرفتار تردید و دودلی نمی‌شود. می‌تواند بیاموزد آنچه را که مهم نیست، نا سالم است و کمکی نمی‌کند کنار بگذارد؛
- ❖ می‌تواند راهکارهایی برای توقف زیاد اندیشی پیدا کند؛
- ❖ می‌تواند آنچه را به درستی و طبق برنامه کار نمی‌کند کنار بگذارد.

## همیشه دشوار باقی نمی ماند

گاه مجبوریم با زیاد اندیشی مقابله کنیم. وقتی متوجه می شویم در یک انگاره فکری منفی گیر افتاده ایم، مانند این است که در جاده ای باریک خودرویی را مقابلمان می بینیم که متوقف شده در این موقعیت باید به سرعت مسیرمان را تغییر دهیم و از عواقب برخورد با آن جلوگیری کنیم. اما برای مقاومت پایدار در برابر زیاد اندیشی باید مهارت هایی در خود ایجاد کنیم تا زندگی خوب و مناسبی برایمان به ارمغان بیاورد.

## قدم به قدم جلو بروید

وقتی دچار زیاد اندیشی هستیم، ساده ترین کار این است که به این اندیشیدن بیش از اندازه ادامه دهیم. برای متوقف کردن این چرخه باید از این نوع تفکر دست برداریم و برای شروع باید قدم کوتاهی در مسیر درست برداریم. بعد از آن برداشتن قدم بعدی ساده تر می شود و به همین شکل هرچه پیشروی کنیم کار ساده تر می شود.

## شناسایی نشانه های از کار افتادگی تفکر

از کار افتادگی تفکر یکی از عمومی ترین نمودهای زیاد اندیشی است. وقتی گرفتار این معضل می شویم دیگر مسئله نوع تصمیمی که می گیریم نیست، بلکه چگونگی رسیدن به آن تصمیم مهم می شود.

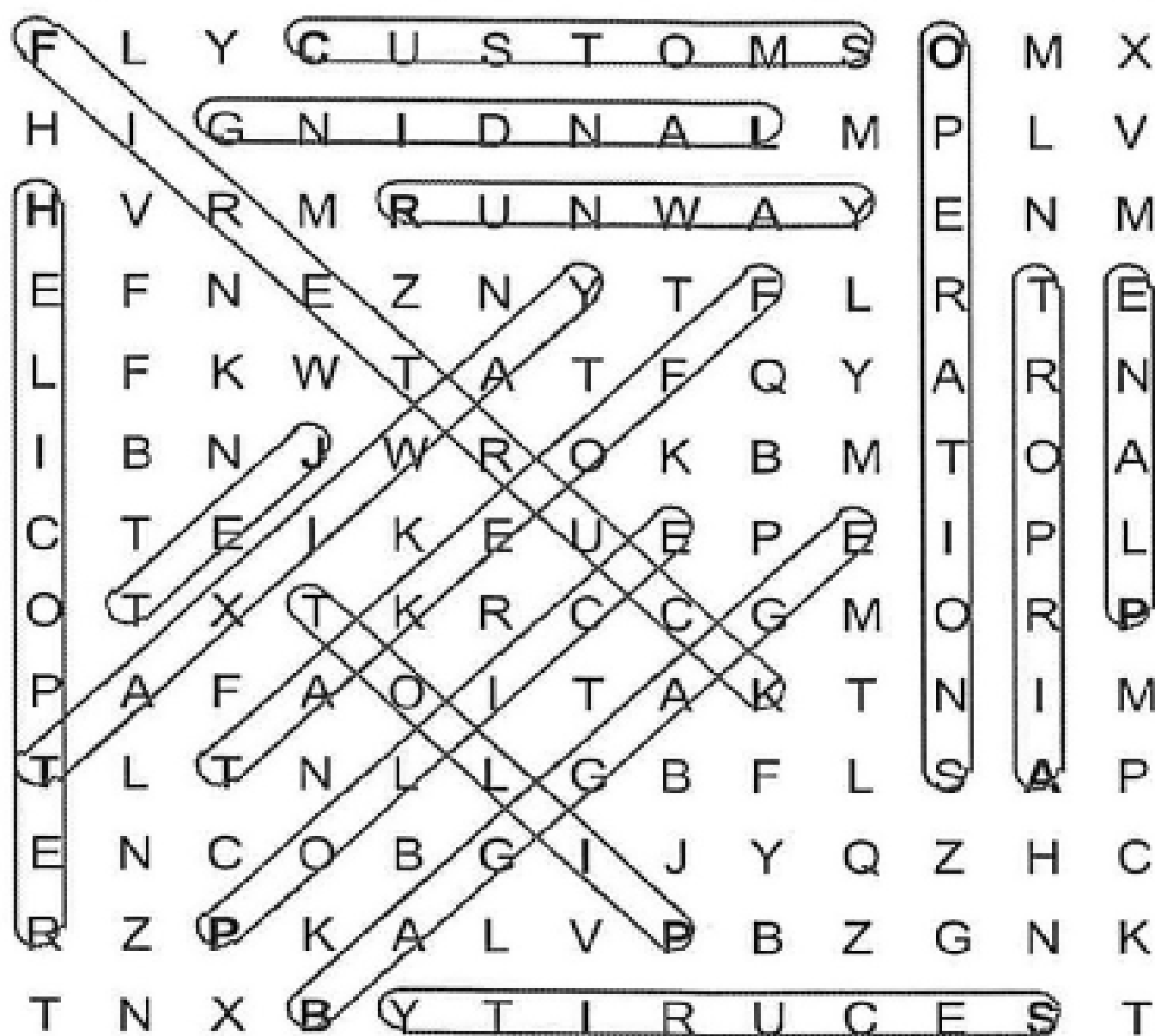
از جمله نشانه های بارز و شایع از کار افتادگی تفکر نمونه های زیر است:



- ❖ عقب انداختن مکرر تصمیم گیری و موکول کردن آن به بعد؛
- ❖ به تعویق انداختن تصمیم گیری به این امید که وضع بهتر خواهد شد؛
- ❖ جستجوی گزینه های بیشتر، در حالیکه به اندازه کافی گزینه در اختیار داریم؛
- ❖ مرور پیوسته اطلاعاتی که قبلا آنها را گرد آورده ایم؛
- ❖ ترس از گرفتن تصمیم اشتباه؛
- ❖ تعلل در تصمیم گیری تا آنجا که فرصت های موجود را از دست می دهیم؛
- ❖ بررسی دوباره تصمیمی که قبلا گرفته ایم.

# Answer Key of Airport Word Search

## (Table No. 04)



گزارش تصویری از پنجاهمین کارگاه آموزشی  
فرودگاه بین‌المللی مهرآباد  
با عنوان  
«تغذیه کارکنان نوبت کار»

