



مهرآبادکے ہا

مجلہ الکترونیکی فرودگاہ بین المللی مهرآباد

شمارہ شانزدہم - آذر ماہ ۱۴۰۱



صاحب امتیاز: فرودگاه بین المللی مهر آباد

مدیر مسئول: ابراهیم مرادی

سر دبیر: ناهید مهدور

هیات تحریریه: آقایان امیر ثروتی و پژمان قاسمی

خانم ها: ناصح، مرادی، فتاح، احمدیان، جلالی

همکاران این شماره: الف. طهماسبی، ر. طهماسبی، م. مرادی،

خ. معمارزاده، ل. بیات، گ. نجارزاده و دکتر آ. عبدالحسینی

ویراستار: م. احمدیان

صفحه آرا: د. صالحی

عکاس: حبیب الله کاری

آدرس: تهران، میدان آزادی، فرودگاه بین المللی مهر آباد جنب ترمینال دو، اداره کل فرودگاه بین المللی مهر آباد

instagram & telegram : @mehrabad_airport



بدون مبالغه باید بگوییم نخبگان دانشگاهی ما مایه ی آبروی ایران شدند. شما نسل جوان نخبگان هستید. قبل از شما هم، در نسل های قبل از شما، نخبگان زیادی در این چهل سال وجود داشتند، آبرو دادند به کشور. در هر مسئله ای که دانشمندان ما ورود کردند و متمرکز شدند، کاری کردند که در محافل علمی جهان مورد تحسین واقع شد.

یک نمونه انتقال ماهواره به فضا است، این مال چند کشور است، همه ی کشور ها این را ندارند. خیلی ها ماهواره در فضا دارند ولی مال خودشان نیست، خودشان پرتاب نکردند. آنهایی که خودشان پرتاب میکنند تعداد معدودی کشورند. ما البته عقبیم اما پرتاب کردیم، توانستیم، رفتیم

بیانات رهبری در دیدار نخبگان و استعداد های برتر تحصیلی

۱۴۰۱/۰۷/۲۷





فخ سر دبیر

به نام خداوند لوح و قلم

سلام و عرض ادب و احترام خدمت شما مخاطب گرامی

خوشحالم که شانزدهمین شماره نشریه مهرآبادی ها را برای شما خوانندگان فرهیخته آماده کردیم تا در راه هدف اصلی انتشار که اعتلای سطح اطلاعات عمومی و تخصصی همکاران گرامی است، پیشروی بیشتری داشته باشیم. مفتخریم که همکاران، متخصصان و کارشناسان این حوزه در نظراتی که برای تیم تحریریه ارسال می کنند، از سطح فنی و کیفی نشریه رضایت داشتند. لازم می دانم که به عرض شما برسانم امکان همکاری در زمینه تولید محتوا با اعضای هیات تحریریه وجود دارد و از شما عزیزان دعوت می شود با پیشنهادات، انتقادات و ارسال محتوا، چراغ راه ما در این مسیر باشید.

با احترام

سر دبیر

گنجینه شعر و ادب پارسه

گ. نجارزاده

ما نگاه، آوار کتاب، زندگی خواب‌ها

آثار منثور سهراب سپهری: اتاق آبی

شهرت سپهری از سال ۱۳۴۴ با انتشار شعر بلند «صدای پای آب» آغاز شد.

یکی از جذاب‌ترین ویژگی‌های شعر سهراب سپهری، ایجاد تصویرهای زیبا و دلنشین است، به گونه‌ای که می‌توان اشعار او را تابلویی نقاشی شده از طبیعت دانست.

سهراب سپهری در سال ۱۳۵۵، تمام هشت دفتر و منظومه خود را در «هشت کتاب» گردآورد. «هشت کتاب»، نموداری تمام از سیر معنوی شاعر جویای حقیقت است و یکی از اثرگذارترین مجموعه‌ها، در تاریخ شعر نو ایران است.

پایان سهراب سپهری

در سال ۱۳۵۸، ناراحتی جسمی سهراب سپهری آغاز و علائم بیماری در وی نمایان شد. در دی ماه همین سال جهت درمان به انگلستان سفر می‌کند و اسفند ماه به ایران باز می‌گردد و سرانجام اول اردیبهشت ۱۳۵۹ جان به جان آفرین تسلیم کرد.

- در فلق بود که پرسید سوار
- آسمان مکثی کرد
- رهگذر شاخه نوری که به لب داشت
- به تاریکی شن‌ها بخشید
- و به انگشت نشان داد سپیداری و گفت
- نرسیده به درخت
- کوچه باغی است که از خواب خدا سبز تر است

● در صمیمیت سیال فضا، خش‌خشی می‌شنوی

● کودکی می‌بینی

● رفته از کاج بلندی بالا

● جوجه بردارد از لانه نور

● و از او می‌پرسی

● خانه دوست کجاست؟

سهراب سپهری در ۱۵ مهرماه

سال ۱۳۰۷ در شهر کاشان به

دنیا آمد. پدرش اسدالله سپهری،

کارمند اداره پست و تلگراف بود

و هنگامی که سهراب نوجوان بود

پدرش از دو پا فلج شد. با این حال، به هنر

و ادب علاقه‌ای وافر داشت. نقاشی می‌کرد،

تار می‌ساخت و خط خوبی هم داشت. مادر

سپهری، فروغ ایران سپهری بود. در مهرماه

سال ۱۳۱۹، سپهری به دوره دبیرستان قدم

گذارد و در خرداد ماه سال ۱۳۲۶ آن را به

پایان رساند.

سهراب از سال چهارم دبیرستان به دانش‌سرا

رفت و در آذر ماه سال ۱۳۲۵، یعنی اندکی

بیش از یک سال بعد از به پایان رساندن دوره

دو ساله‌ی دانش‌سرای مقدماتی، به استخدام

اداره فرهنگ کاشان (اداره آموزش و پرورش) در

آمد و تا شهریور سال ۱۳۲۷ در این اداره ماند.

سال بعد او به دانشکده هنرهای زیبای دانشگاه

تهران رفت. وقتی که در این دانشکده بود،

نخستین دفتر شعرهایش را چاپ کرد و مشفق

کاشانی با دیدن شعرهای سپهری پیش‌بینی

کرد که او در آینده، آثار ارزشمندی به ادبیات

ایران هدیه خواهد داد.

اولین کتاب سپهری با نام «مرگ رنگ» در

تهران منتشر شد که به سبک نیما یوشیج

بود.

سپهری دومین مجموعه شعر خود را با نام

«زندگی خواب‌ها» در سال ۱۳۳۲ سرود و در

همین سال بود که دوره لیسانس نقاشی را در

دانشکده هنرهای زیبا با رتبه اول و دریافت

نشان اول علمی به پایان رساند.

مجموعه آثار سهراب سپهری

آثار منظوم سهراب: هشت کتاب، مرگ رنگ،

زندگی خواب‌ها، آوار آفتاب، شرق اندوه،

صدای پای آب، مسافر، حجم سبز، ما هیچ



زنجیره خدمات معرفی اداره تسهیلات و هماهنگی پرواز

بازه ی زمانی فصلی (فصل تابستانی - فصل زمستانی) اقدام به تخصیص زمان انجام پرواز به هریک از شرکت های هواپیمایی می نماید.

◆ در این اداره چه تعداد کارشناس مشغول به فعالیت هستند؟

۴۲ نفر کارشناس این اداره به صورت ۲۴ ساعته در ۷ روز هفته و ۳۶۵ روز سال، بدون وقفه، نسبت به برنامه ریزی و تخصیص منابع فرودگاهی اقدام نموده و نقش بسزایی در روند اعزام و پذیرش مسافری دارند.

◆ آیا با ارگان یا سازمان خاصی هم در ارتباط هستید؟

اداره تسهیلات و هماهنگی پرواز فرودگاه بین المللی مهرآباد در تعامل مستمر و مستقیم با سازمان هواپیمایی کشوری و معاونت عملیات هوانوردی می باشد.

◆ از فعالیت های هریک از واحدهای زیر مجموعه، توضیح مختصری برای خوانندگان ما بفرمایید؟

● واحد برنامه ریزی و هماهنگی پرواز:

صدور مجوزهای تغییر ساعت و پروازهای فوق العاده می باشد. همچنین بررسی و رعایت زمان بندی برای اجرای دقیق اقامه فریضه نماز در پروازهای صبحگاهی بر عهده این واحد می باشد. از دیگر وظایف این واحد، می توان به صدور مجوز برای پروازهای تجاری (VIP)، آمبولانس (Vvip)، بشردوستانه (CIP) و ... در تعامل مستقیم با اداره اجازه نامه پروازها اشاره کرد.

● (FIDS) واحد اعلان پرواز

به عناوین یکی دیگر از واحدهای زیر مجموعه این اداره، به صورت ۲۴ ساعته و بدون وقفه، نسبت به برنامه ریزی و تخصیص منابع ترمینالی شامل: کانترهای پذیرش مسافری، گیت های خروجی، تسمه



در هر سفرهای هوایی که تا به حال پرواز داشتید، حتما یک بار به این موضوع فکر کرده اید که ساعت های پروازی چگونه انتخاب و اختصاص داده می شود یا اینکه برایتان سوال پیش آمده که این نظم و برنامه ریزی چگونه اتفاق می افتد؛ در این جا نقش اداره ی به نام اداره تسهیلات و هماهنگی پرواز نمایان می گردد؛ از این رو به سراغ سرپرست این اداره، آقای سیاه چشم رفته ایم تا خوانندگان نشریه ما را، با این اداره آشنا کنند.

◆ در ابتدا، ضمن تشکر از قبول این مصاحبه، شرح عملکرد کلی از فعالیت این اداره را بفرمایید؟

اداره تسهیلات و هماهنگی پرواز با برنامه ریزی، صدور مجوز و تخصیص منابع فرودگاهی برای تمامی پروازهای یک فرودگاه، نقش بسزایی به نظم دهی، حرکت و جریان دهی به پروازهای فرودگاه دارد. این اداره در دو



❖ اقدامات این اداره در راستای پروژه

بهسازی باند چه بوده است؟

نقش واحد های برنامه ریزی و هماهنگی پرواز، اعلان پرواز و آمار در ارائه اطلاعات در جهت تصمیم گیری های مدیریتی و همچنین تخصیص و مدیریت اسلات های پروازی در زمان بهسازی پروژه باند ۲۹ چپ، در نوع خود بی نظیر بوده، به طوری که علی رغم کمبود های منابع فرودگاهی و ایجاد محدودیت های متاثر از بهسازی باند ۲۹ چپ، این فرودگاه، بدون یک لحظه تعطیلی به کار خود ادامه داد.

❖ به عنوان سخن پایانی اگر صحبتی

هست بفرمایید؟

در آخر باید به این نکته اشاره کرد که اداره تسهیلات و هماهنگی پرواز با تعامل مستمر و دقیق با دیگر معاونت ها و ادارات، در ابتدای جریان روند پروازی، نقش بسزایی در توزیع و نظم دهی به افزون بر ۳۴۰ پرواز روزانه فرودگاه بین المللی مهرآباد و بیش از ۳۰٪ از پروازهای داخلی کل کشور دارد. تشکر از وقتی که برای خوانندگان نشریه مهرآبادی ها قرار دادید؛ آرزومند صحت و موفقیت برای شما و همکاران عزیزمان در این اداره، هستیم.

های دریافت بار، پل های انتقال مسافری اقدام می نماید. همچنین این واحد به عنوان پل ارتباط مابین واحد برنامه ریزی و هماهنگی پرواز و شرکت های هواپیمایی عمل کرده و اطلاعات مورد نیاز دیگر واحدهای فرودگاهی را با ثبت اطلاعات پرواز بر روی سامانه ی FIDS فراهم می نماید.

● واحد آمار:

آمار اطلاعات فرودگاهی، از دیگر واحدهای این اداره، وظیفه ورود و ثبت اطلاعات پروازی بر روی سامانه آماری شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران را بر عهده دارد. این اطلاعات، شامل تمامی پروازهای ورودی و خروجی، تعداد مسافری، بار و ... می باشد.

این واحد با پایش اطلاعات آماری، نقش بسزایی در تصمیم گیری های مدیریتی دارد. همچنین این واحد، اطلاعات مورد نیاز واحد عوارض فرودگاهی جهت صدور صورتحساب را تهیه می نماید. از دیگر وظایف واحد آمار، می توان به تهیه گزارش های مدیریتی، گزارش پروازهای تاخیری برای سازمان هواپیمایی کشوری و دیگر دستگاه های نظارتی اشاره کرد.

مدرن سازی سیستم ناوبری مبتنی بر GPS/INS

ADS-B نیز سازگار خواهد بود. در واقع EGI-M سیستمی است که از اواخر دهه ۱۹۹۰ میلادی عرضه شد، با ترکیب داده‌های ناوبری حسگرهای اینرسی و GPS، مجموعه‌ای از اطلاعات ناوبری را با دقت بالا تولید می‌کند. در مناطقی که سیگنال GPS به هر دلیلی در دسترس نباشد، سیستم می‌تواند اطلاعات ناوبری را با دقت بالا برای مدت زمان طولانی فراهم کند.

آقای دین ایبرت مدیر بخش سیستم‌های ناوبری شرکت نورثروپ گرومن در رابطه با اجرای این پروژه می‌گوید: «برنامه EGI-M ما را یک گام به سمت دستیابی به یک سیستم مدرن و دقیق موقعیت‌یابی، ناوبری و زمان‌بندی (PNT[2]) نزدیک می‌کند. همچنین این سیستم می‌تواند در شرایط عدم وجود سیگنال GPS، سرویس‌های ایمن PNT را برای نیروهای نظامی فراهم کند.

مدرن سازی سیستم ناوبری مبتنی بر GPS/INS



INS برای جنگنده F-۲۲ رپتور و هواپیمای هشدار اولیه E-۲ هاوکی توسعه دهد.

برنامه EGI-M با هدف ساخت یک سیستم ناوبری با معماری باز برای پاسخگویی به قابلیت‌های آینده نیروی هوایی ایالات متحده تنظیم شده است. این سیستم ناوبری باید با سیگنال‌های GPS نظامی یا M-Code سازگاری کامل داشته باشد. همچنین سیستم با دستورالعمل‌های اعلام شده از سوی FAA برای سامانه

شرکت نورثروپ

ش.ناصح گرومن سال گذشته

از سوی نیروی

هوایی ارتش ایالات

متحده به عنوان مجری برنامه

مدرن سازی سیستم تلفیقی

GPS/INS با نام مختصر

EGI-M[1] انتخاب شد. بر

این اساس شرکت نورثروپ

گرومن با دریافت اعتبار ۵۹

میلیون دلاری باید یک سیستم

مدرن ناوبری مبتنی بر GPS و

سیستم ناوبری تلفیقی EGI شرکت هانی ول یا نام تجاری H764 و لیست اطلاعات خروجی آن

از سیستم عامل که توانایی پشتیبانی از پردازنده‌های چند هسته‌ای را دارد، روی پردازشگر چهار هسته‌ای ARM Cortex A53 نصب خواهد شد. استفاده از این سیستم عامل به طراحان شرکت این امکان را می‌دهد تا با پارتیشن بندی نرم افزار، ضمن افزایش کارایی و کاهش احتمالات بروز خرابی در سیستم، الزامات مربوط به گواهی نامه DO-178C را نیز برآورده کنند.

منبع: avionics.iut.ac.ir

استفاده شود. سومین مورد نیز مربوط به سازگاری آن با استانداردهای DO-178 و DO-254 است که با پشتیبانی از گواهی نامه‌های ایمنی، امکان استفاده از دستگاه را در فضاهای کنترل شده غیرنظامی فراهم می‌کند.

اوایل سال ۲۰۲۰ میلادی نورثروپ گرومن اعلام کرد قصد دارد از سیستم عامل بلادرنگ INTEGRITY-۱۷۸ شرکت گرین هیلز برای سیستم مذکور استفاده کند. بر اساس اطلاعات منتشر شده، این نسخه

H764 Embedded
GPS/INS



Outputs: • Outputs of linear and angular acceleration • Linear and angular velocity, position
• Magnetic and true heading, altitude, body angular rates, • Platform azimuth
• Attitude (roll, pitch) • Time tags, Coordinated Universal Time (UTC) synchronized time

مختلف افزایش می‌دهد. مورد دوم بهره‌گیری از یک روش زمان بندی مقاوم جدید، بدون اتکا به سیستم زمان سنجی GPS است که می‌تواند در شبکه های هواپیما و الزامات زمان بندی زیرسیستم‌ها

سیستم EGI-M دارای سه قابلیت مهم خواهد بود؛ اولین مورد استفاده از یک گیرنده جدید GPS با توانایی رمز گشایی M-Code است که توانایی دستگاه را در محیط‌های عملیاتی

داستان جالب زنی که در هواپیمایی تاریک و خالی از مسافر بیدار شد



ل.بیات

در اتفاقی نادر، یک زن کانادایی در هواپیمای ایر کانادا خوابش برد و وقتی چشم‌هایش را باز کرد، در کمال ناباوری خود را در هواپیمایی تاریک و سرد و البته خالی از مسافر دید.

این حادثه، در تاریخ ۹ ژوئن ۲۰۱۹ در پرواز کوتاه ۹۰ دقیقه‌ای از فرودگاه شهر کبک به پیرسون تورنتو اتفاق افتاد. در ادامه قصد داریم کل ماجرا را از زبان همین مسافر بیان کنیم که در صفحه‌ی شخصی فیس‌بوک خود به اشتراک گذاشته است.

از فرودگاه کبک به پیرسون تورنتو که ۱٫۵ ساعت طول می‌کشید، خوابم برد و تقریباً کمتر از نصف راه را خواب بودم. حدود نیمه‌شب بیدار شدم (چند ساعت بعد از فرود هواپیما)، هواپیما در تاریکی مطلق قرار داشت و هوای آن بسیار سرد بود، واقعاً وحشتناک بود، فکر می‌کردم که دارم یک خواب بد می‌بینم، جداً چطور چنین چیزی ممکن است؟

به‌سراغ تلفن همراهم رفتم و دیدم تعدادی پیامک برایم رسیده است و فوراً به دوستم پیام دادم که در هواپیمایی تاریک و سرد جا مانده‌ام، او احتمالاً فکر می‌کرد که من خواب بد دیده‌ام، به‌همین دلیل به او گفتم که الان با فیس‌تایم ماجرا را به او نشان می‌دهم که تلفنم از کار افتاد. به‌شدت سعی داشتم که روی تنفسم تمرکز کرده و

وحشت‌زدگی‌ام را کنترل کنم. در همین حال به‌دنبال اتصال تلفنم به هر ورودی یواس‌بی که پیدا می‌کردم، بودم تا آن را شارژ کنم، اما از بدشانسی با خاموش‌بودن هواپیما، دیگر هیچ برقی در هواپیما وجود نداشت. از فشار و استرس باید به دستشویی می‌رفتم، اما هیچ نوری وجود نداشت و دائم تلاش می‌کردم که خودم را آرام نگه دارم. از آنجا که نمی‌توانستم تلفنم را شارژ کنم و کمک بخواهم تا این کابوس هر چه زودتر تمام شود، ترس و دلهره‌ی زیادی داشتم. به کابین خلبان رفتم و چیزی شبیه واک‌ی تاکی پیدا کردم، اما آن هم کار نمی‌کرد. درنهایت توانستم یک چراغ‌قوه در کابین خلبان پیدا کنم، از خوشحالی در پوست خود نمی‌گنجیدم، چراکه نور آن را بیرون از پنجره‌های هواپیما انداختم، به‌امید این که شخصی آن را ببیند.

حالا که چراغ‌قوه داشتم، تصمیم گرفتم در هواپیما را باز کنم و خودم را نجات دهم، وقتی آن را باز کردم، احساس یک قهرمان به من دست داد؛ اما دیدم که حدود ۱۲ تا ۱۵ متر با زمین فاصله دارد، به در آویزان شدم تا شاید توجه کارکنان فرودگاه را جلب کنم، اما هواپیما جایی پارک شده بود که هیچ‌کس اطرافش دیده نمی‌شد. به‌دنبال طناب گشتم تا با کمک آن از هواپیما بیرون بروم، صندلی خدمه‌ی پرواز، درست کنار در قرار داشت، اما کمر بند ایمنی خیلی کوتاه بود، پس

دوباره به در آویزان شدم و درحالی که چراغ‌قوه دستم بود، آن را به این طرف و آن طرف می‌بردم تا شاید کسی متوجه آن شود. از آنجا که تلفن نداشتم، نمی‌دانستم چقدر زمان گذشت. وقتی خودروی حمل بار به‌سمت من حرکت کرد، سر از پا نمی‌شناختم. او واقعاً شوکه شده بود که خدمه‌ی هواپیما مرا جا گذاشته بودند، موضوعی که برای خود من هم سؤال شده است. فکر کنید، وقتی صندلی من به‌عقب خم شده و سینی مقابلم پایین است، خدمه متوجه آن می‌شوند، اما وقتی یک نفر در هواپیما خوابش برده و کمر بندش هنوز بسته است، او را رها می‌کنند و به خانه‌شان می‌روند؟

به‌هرحال، راننده‌ی این خودرو، نردبان داشت و توانستم خود را نجات دهم. در ادامه، خودروهای ایر کانادا رسیدند و مرا به فرودگاه بردند، جایی که با یکی دیگر از نماینده‌های ایر کانادا ملاقات کردم و او از من پرسید که آیا حالم خوب است و دوست دارم با لیموزین به هتل بروم، من هم گفتم شوخی می‌کنید؟ چند ساعت دیگر باید سر کار باشم و می‌خواهم همین الان به خانه‌ام بروم. او تلفنش را در اختیارم گذاشت تا به خانه زنگ بزنم و سپس تماس گرفت که مرا به ماشینم برسانند.



تاریخچه روز جهانی هوانوردی غیرنظامی

نرسیده است.

در سال ۱۹۴۴، نمایندگان از ۵۴ کشور به دعوت ایالات متحده آمریکا در سالن بزرگ هتل استیونز در شیکاگو گرد هم آمدند. در این رویداد، شرکت‌کنندگان کنوانسیون بین المللی هوانوردی غیرنظامی را منعقد و امضا کردند که بیش‌تر به عنوان «کنوانسیون شیکاگو» شناخته می‌شود.

در سال ۱۹۹۶، همزمان با پنجاهمین سالگرد تاسیس ایکائو، بر اساس ابتکار ایکائو و با کمک دولت کانادا، مجمع عمومی سازمان ملل، قطعنامه RES/۵۱/۳۳ را تصویب کرد که به‌طور رسمی، ۷ دسامبر را به‌عنوان روز جهانی هوانوردی غیرنظامی در سیستم سازمان ملل متحد به رسمیت شناخت.

این سند یادآوری می‌کند که در مقدمه کنوانسیون آمده است که توسعه آینده هوانوردی غیرنظامی بین المللی می‌تواند به ایجاد و حفظ دوستی و تفاهم بین ملت‌ها و مردم جهان کمک زیادی کند.

علاوه بر این، مجمع عمومی از دولت‌ها و همچنین سازمان‌های ملی، منطقه‌ای، بین المللی و بین دولتی ذیربط می‌خواهد تا گام‌های مناسبی را برای گرامیداشت روز جهانی هوانوردی غیرنظامی بردارند.



هر پنج سال یکبار، مصادف با سالگردهای ایکائو (۲۰۱۴/۲۰۱۹ و ۲۰۲۴/۲۰۲۹ و غیره)، شورای ایکائو موضوع سالگرد ویژه‌ای را برای روز بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی تعیین می‌کند. در بین این سالگردها، نمایندگان شورا، یک موضوع واحد را برای دوره‌ی چهار ساله انتخاب می‌کنند. موضوع روز بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی در سال ۲۰۲۲ تا سال ۲۰۲۴ «پیشرفت نوآوری برای توسعه جهانی هوانوردی» است. هوانوردی به عنوان موتور اتصال جهانی به اهداف کنوانسیون شیکاگو برای نگاه کردن به پروازهای بین‌المللی، به‌عنوان یک برنامه و عامل اساسی، جهت برقراری صلح و رفاه جهانی

روز جهانی هوانوردی غیرنظامی، هر ساله در ۷ دسامبر ماه میلادی مطابق با ۱۶ آذر ماه هجری شمسی تقویم ما ایرانیان گرامی داشته می‌شود تا آگاهی جهانی و خود دولت‌ها و ملت‌ها و متخصصین فعال را نسبت به اهمیت هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی برای توسعه اجتماعی و اقتصادی کشورها و نقش آن در دوستی و صلح و رفاه افزایش دهد و نقش منحصر به فرد سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو) را در دیپلماسی کشورها و همکاری و تحقق یک شبکه حمل و نقل سریع جهانی در خدمت همه نوع بشر یادآوری و تقویت کند.

خ. معمارزاده



طولانی ترین پروازهای بدون توقف دنیا

و ۴۵ دقیقه می رسد. مسافت طی شده در این پرواز ۱۳۸۰۱ کیلومتر است.

پرواز مانیلا به نیویورک:

مسافت پرواز مانیلا به نیویورک، ۱۳۶۹۰ کیلومتر است و مدت زمان آن به طور میانگین نزدیک به ۱۷ ساعت است.

پرواز سانفرانسیسکو تا سنگاپور:

این پرواز، ۱۷ ساعت زمان می برد و مسافت طی شده در این پرواز ۱۳۵۷۴ کیلومتر است.

پرواز ژوهانسبورگ به آتلانتا:

پرواز ژوهانسبورگ به ایتالیا، مسافتی به طول ۱۳۵۷۳ را طی ۱۶ ساعت و ۲۰ دقیقه طی می کند.

پرواز دبی به لس آنجلس:

این پرواز، مسیر ۱۳۳۹۴ کیلومتری را حدود ۱۶ ساعت و ۲۰ دقیقه طی می کند.

پرواز عربستان سعودی به لس آنجلس:

این پرواز، حدوداً ۱۳۳۸۴ کیلومتر را طی ۱۶ ساعت و ۱۰ دقیقه طی می کند.

پرواز دبی به اوکلند:

این پرواز، پس از طی ۱۴۲۰۰ کیلومتر، فاصله دبی تا اوکلند را طی ۱۶ ساعت و ۳۹ دقیقه می پیماید.

این لیست، بر اساس آخرین اطلاعات

پرواز در سال ۲۰۲۲ آماده شده است

م.مرادی

که در آن، خطوط هوایی سنگاپور، رکورد

دار طولانی ترین پرواز جهان هستند.

البته منابع مختلف، با کمی اختلاف در محاسبه پرواز، طولانی ترین پروازهای بدون توقف را اعلام کرده اند، بنابراین رتبه بندی های مختلفی ارائه داده اند.

پرواز نیویورک به سنگاپور:

مسافت طی شده در پرواز نیویورک به سنگاپور، ۱۵۳۳۲ کیلومتر است و به طور معمول، ۱۸ ساعت و ۵۰ دقیقه طول می کشد و در برخی موارد ممکن است به ۱۹ ساعت نیز برسد.

پرواز لس آنجلس به سنگاپور:

مسافت تخمینی این پرواز به ۱۴۰۹۶ کیلومتر می رسد و مدت زمان آن به طور میانگین، مرز ۱۷ ساعت را رد می کند.

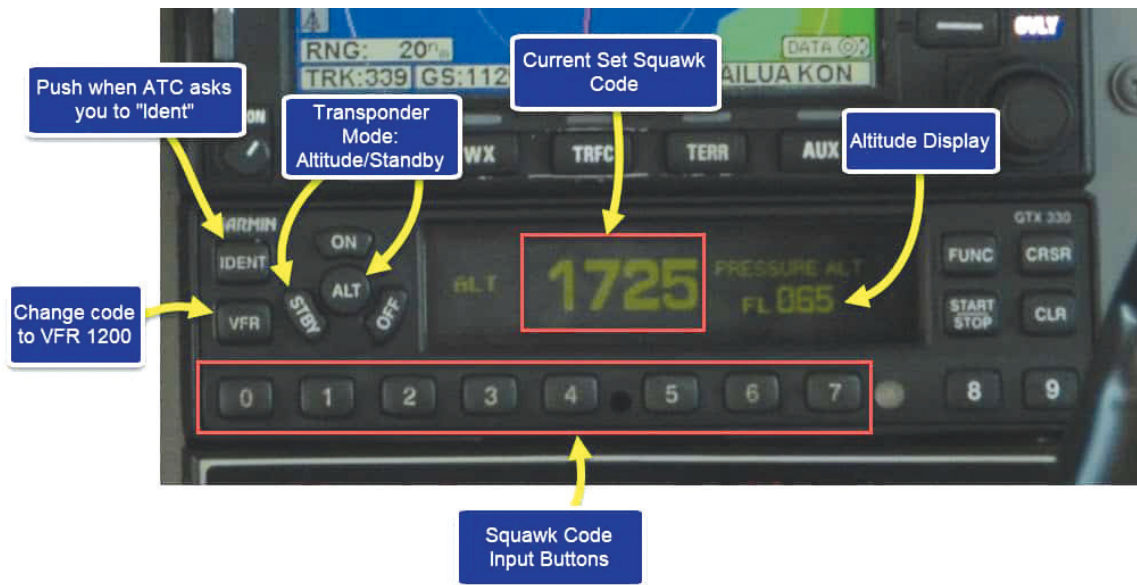
پرواز داروین استرالیا به لندن:

این پرواز هم نزدیک به ۱۸ ساعت طول می کشد و در آن، فاصله ای استرالیا تا لندن، به طول ۱۳۸۶۱ کیلومتر طی می شود.

پرواز دالاس فورت ورث به سیدنی:

مدت زمان این پرواز به طور میانگین به ۱۶ ساعت

Squawk Codes



کدها توسط کنترلر ترافیک هوایی و خلبانان، برای اعلام شرایط امرجنسی، نقص فنی، اختلالات و دیگر مشکلات مرتبط با پرواز یا بر روی زمین مخابره می‌شوند. خلبانان باید کدهای (Squawk) را در ترانسپوندر خود وارد کنند تا با نمایش آن بر روی صفحه رادار، کنترلرهای ترافیک هوایی فی‌مابین آن‌ها ارتباط برقرار گردد. حال به معرفی تعدادی از کدهای مهم اضطراری هوانوردی که به‌عنوان سیگنال‌های اضطراری شناخته می‌شوند، می‌پردازیم.

خدمه ی پروازی، کدهای زیادی برای برقراری ارتباط با یکدیگر و با واحدهای مراقبت پرواز به‌کار می‌برند که مسافران از آن‌ها بی‌خبرند. برای آرام نگه‌داشتن مسافران در مواقع خطر، چند کد مخفی وجود دارد که میان خلبانان و برج مراقبت پرواز رد و بدل می‌شود. کدها (Squawk)، ارقام چهاررقمی گسسته‌ای هستند که برای برقراری ارتباط به واسطه‌ی ترانسپوندر مورد استفاده قرار می‌گیرند. این

م. احمدیان

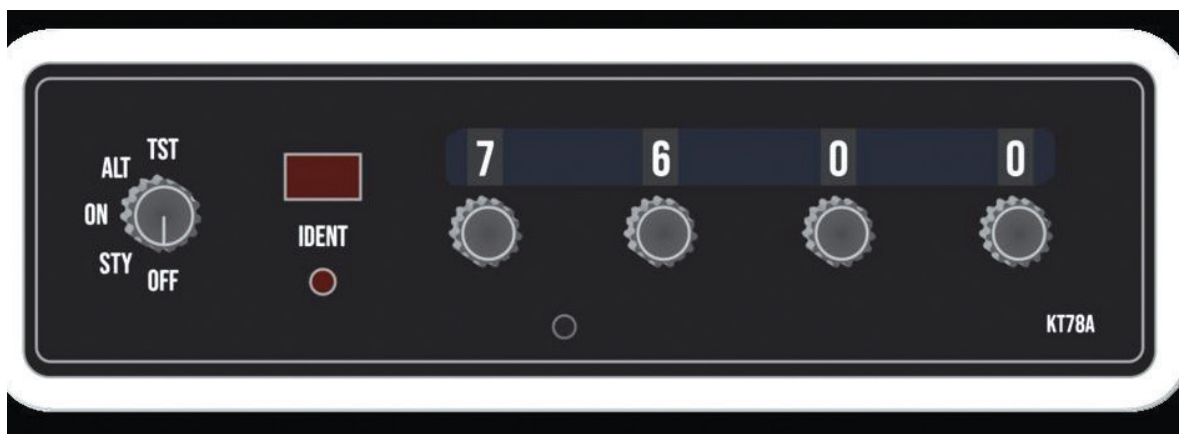
کد Squawk ۷۵۰۰ – Hijacking

۷۵۰۰ به رمز در عناوین خود اشاره میکنند. زمانی که خلبان پروازی، تهدید به ربوده شدن هواپیما می‌شود، کادر پرواز، این کد را ست نموده تا موضوع را به اطلاع واحدهای مراقبت پرواز مسیر پروازی خود برسانند.

اولین کد اضطراری Squawk ۷۵۰۰ است. این کد برای نشان دادن ربوده شدن هواپیما و نیاز به پشتیبانی اضطراری استفاده میشود. این کد به دلیل استفاده از آن در دنیای سینما محبوب شده است، به‌طوری که فیلمهای ۷۵۰۰ و پرواز



کد ۷۶۰۰ Squawk – Lost Comms



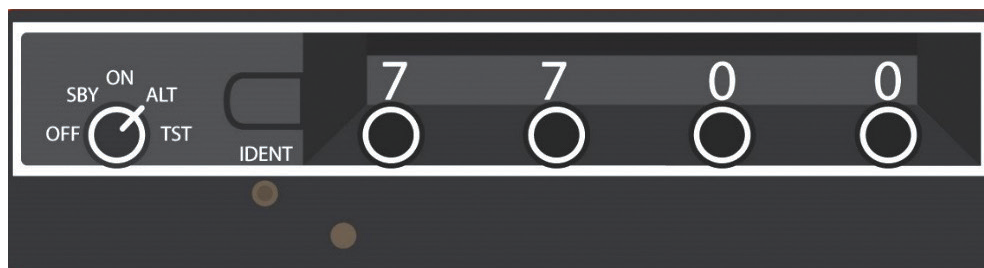
۷۶۰۰، موضوع را به اطلاع واحدهای مراقبت پرواز رسانده و پس از آن، خلبانان و کنترلرهای ترافیک هوایی از دستورالعمل‌هایی که در سیمولاتور برای این شرایط آموخته‌اند، پیروی می‌کنند.

دومین کد اضطراری Squawk ۷۶۰۰ است. از این کد برای نشان دادن قطع ارتباط هواپیما با برج مراقبت پرواز استفاده می‌شود. در صورتی که تماس برقرار نشود، خلبانان، با استفاده از کد

کد ۷۷۰۰ Squawk – Emergency

Squawk ۷۷۰۰ اعلام می‌شود، تمام کنترلرهای آن منطقه هوایی نیز از وضعیت اضطراری مطلع می‌شوند و ارائه سرویس کنترل ترافیک هوایی به هواپیمایی در شرایط امرجنسی بر اساس دستورالعمل‌های تمرین شده در سیمولاتوری انجام می‌شود.

سومین کد اضطراری Squawk ۷۷۰۰ است. این کد برای اعلام شرایط اضطراری توسط خدمه پروازی استفاده می‌شود و شاید شناخته شده‌ترین نمونه باشد. بسته به ماهیت و شدت، خدمه ممکن است قبل از اعلام رسمی وضعیت اضطراری، بررسی‌هایی را انجام دهند. هنگامی که



منبع: simple flying



تهیه کنندگان:

اعظم طهماسبی

ریحانه طهماسبی

مریم مرادی

فصل اول

اثر مرکب در عمل

فلسفه اصلی پدرم در زندگی این بود. اصلاً اهمیتی ندارد که چقدر باهوش هستید. باید نداشتن تجربه، مهارت، هوش یا توانایی های ذاتی را با تلاش زیاد و سخت کوشی جبران کنید. هیچ بهانه ای برای موفقیت، پذیرفتنی نیست. اگر می خواهید موفق شوی، باید انطباق دقیق و روزانه داشته باشی.

اثر مرکب چیست؟

اثر مرکب به دست آوردن پاداش های بزرگ از طریق مجموعه ای از انتخاب های کوچک و هوشمندانه است. فقط کافیست شما قدم های کوچک روزانه بردارید و به کمک آن در درازمدت، نتایج بزرگی کسب کنید. تنها شرط موفقیت این است

اثر مرکب

The compound effect

موفقیت خود را چند برابر کنید
هر بار یک قدم ساده

دارن هاردی

ترجمه: ناهید محمدی





و به دست نمی آید. باید صبر داشته باشید و دست از تلاش نکشید. صادقانه به شما می گویم تنها راه موفقیت از طریق انجام پیوسته ی کارهای معمولی، غیر جذاب و نظم و ترتیب های سخت روزانه است.

تمرینات بخش اول

بعضی از بهانه هایی مثل باهوش نبودن، تجربه نداشتن، نداشتن تحصیلات و غیره که ممکن است برای موفق نشدن به آنها پناه ببرید را بنویسید و سعی کنید با خودتان قرار بگذارید با سخت کوشی، آنها را جبران کنید. ● چند هدف مهم خودتان را یادداشت کنید و تعدادی از قدم های کوچک که می توانید هر روز انجام دهید تا شما را به آن هدف ها برساند، بنویسید و خودتان را ملزم کنید هرروز آنها را انجام دهید.

● تعدادی از قدم های کوچک که می توانید انجام دادنشان را متوقف کنید، یادداشت و خودتان را ملزم کنید هر روز به آنها عمل کنید.

● سه جنبه از زندگی تان که می توانید در آن کار بیشتری انجام دهید، مشخص کنید (مثل سلامت، تشویق دیگران، قدرشناسی، تغذیه، شغل).

اکثر ما طوری شرطی شده ایم که به شدت به اثربخشی تلاش های بزرگ اعتقاد داریم ولی در واقع قضیه برعکس است. افراد موفق کسانی هستند که پایداری و مداومت در انجام دقیق برنامه های خود دارند.

مشکل ترین بخش اثر مرکب صبر کردن برای پدیدار شدن نتایج آن است. فراموش نکنید برای دست یافتن به نتایج اثر مرکب، باید کمی صبر داشته باشید. حتی موفقیت افراد موفق هم در صورت نداشتن برنامه منظم و پایدار، رو به افول خواهد گذاشت. شرکت ها و افراد بزرگی بودند که به خاطر غرور موفقیت، دست از تلاش دائمی خود برداشتند و رو به افول گذاشتند و شکست خوردند. بسیاری از ما پس از دستیابی به موفقیت، از خود راضی می شویم و از انجام دادن کارهایی که ما را به آنجا رسانده اند دست می کشیم.

طرز فکر ماکروویوی

الکی شیفته پیام های دروغین کتاب ها و مجلاتی که می گویند با نشستن روی مبل و فرستادن انرژی و تجسم چک های میلیارد دلاری به آنها دست پیدا می کنید، نباشید. درک اثر مرکب شما را از انتظار کسب نتایج آنی خلاص می کند. موفقیت، به سرعت فست فود آماده نمی شود

که همواره و هرروز و تحت هر شرایطی، قدم های کوچک روزانه خود را انجام دهید.

مثال هایی از اثر مرکب

اگر روزانه فقط یک حبه قند کمتر بخورید، در طول یک سال، یک کیلو وزن کم خواهید کرد. اگر هر روز یک قاشق کمتر برنج بخورید، در طول یک سال، یک و نیم کیلو وزن کم خواهید کرد. اگر در طول روز فقط صد قدم بیشتر راه بروید، در طول یک سال، یک کیلو وزن شما کم خواهد شد.

اگر ۳ فعالیت بالا را با هم ترکیب کنید در مجموع در طول یک سال، سه کیلو وزن تان کم خواهد شد. اگر دقت کنید انجام این سه اقدام بالا اصلاً سخت نیست و تغییر عمده ای در زندگی شما ایجاد نمی کند.

مفهوم اساسی اثر مرکب همین است. به جای گرفتن رژیم های سخت و طاقت فرسا، رژیم های ساده اما دراز مدت بگیرید، به جای پس انداز کردن نصف درآمد خود، فقط بخش کوچکی از هزینه های اضافی ماهانه خودتان را حذف کنید. این فوق العاده نیست که با برداشتن قدم های بسیار کوچک در دراز مدت می توانید بنیان زندگی تان را بهبود ببخشید.



چرا هواپیماها ناچارند در ارتفاع بالا پرواز کنند؟

مقاومت کم‌تر به این معنی است که موتورها باید کم‌تر کار کنند تا هواپیما را به جلو هدایت کنند که به نوبه‌ی خود موجب مصرف سوخت کم‌تری خواهد شد. بدیهی است که این امر باعث صرفه جویی در هزینه‌ی خطوط هوایی می‌شود، اما در واقع مزایایی هم برای مسافران خواهد داشت.

علت دیگر علاقه مندی هواپیماها به پرواز در ارتفاعات اولیه لایه‌ی دوم جو، بهره‌گیری از جریانات باد همسو با سرعت بالاست.

این جریانات رودخانه‌ایی که سرعتی بالاتر از ۹۰ نات هم دارند، در دنیای هواشناسی هوانوردی، Jet Stream نام می‌گیرد و زمانی که به عنوان باد پشت عمل می‌کنند، به سرعت هواپیما می‌افزایند.

چرا هواپیماها در ارتفاع بالاتر از این پرواز نمیکنند؟

امروزه ۴۲،۰۰۰ پایی تقریباً مرز بالایی منطقه مورد علاقه جهت انجام مسافرت‌های هوایی است. بالاتر رفتن از این ارتفاع، نیازمند قدرت زیادی است که این امر، خود هرگونه افزایش در بازده را کم‌اثر می‌کند. در هر حال، بیش‌تر هواپیماهای مسافربری تجاری به قدری سنگین هستند که نمی‌توانند بالاتر از این پرواز کنند.

همچنین پرواز در ارتفاع بیش از حد بالا می‌تواند مشکلات ایمنی زیادی ایجاد کند. هواپیماها برای پرواز تا ارتفاع مشخصی طراحی شده‌اند و هر ارتفاع بالاتر از آن می‌تواند زندگی مسافران را به خطر بیاندازد. به عنوان مثال، اگر فشار کابین کاهش یابد که هر چه هواپیما در ارتفاع بالاتری پرواز کند، امکان چنین رویدادی بیش‌تر خواهد بود، خلبانان تنها چند دقیقه زمان برای کاهش ایمن ارتفاع پرواز هواپیما تا ارتفاع ۱۴،۰۰۰ پا را دارند و هر چه هواپیما در ارتفاع بالاتری باشد، این کار سخت‌تر می‌شود. محدوده‌ی کنونی برای ارتفاع پروازی هواپیماها برای دستیابی به حداکثر بازده و ایمنی طراحی شده است.

منبع Aerocomer.com

هواپیماهای تجاری علاقه مندند بالا پرواز کنند؛ زیرا در ارتفاعات بالا، به دلیل مقاومت کم‌تر هوا در لایه دوم (آرام سپهر)، کارآمدتر هستند. این امر به هواپیما این امکان را می‌دهد که از سوخت کم‌تر استفاده کند، سریع‌تر پرواز کند و هزینه‌ی کمتری متحمل شود.

بیش‌تر هواپیماهای مسافربری تجاری قادر به صعود به ارتفاع بین ۳۳،۰۰۰ تا ۴۲،۰۰۰ پا هستند و در حالت مطلوب تقریباً در ارتفاعی بیش از ۶ تا ۸ مایل از زمین! هواپیماها بیش‌تر زمان پرواز خود را در این محدوده‌ی ارتفاعی سپری می‌کنند. تنها ۱۰ دقیقه طول می‌کشد تا هواپیماهای تجاری قدرتمند پس از پرواز به این ارتفاع برسند. فرود یک عملیات ظریف است و خلبانان، ارتفاع پرواز هواپیمای خود را گاهی از ۳۰ تا ۴۵ دقیقه قبل از شروع مرحله‌ی فرود اصلی، به تدریج کاهش می‌دهند. با این حال، بیش‌تر زمان پرواز در چندین مایل بالاتر از سطح زمین انجام می‌گیرد.

در مورد هواپیماهای کوچک‌تر وضعیت متفاوت است. هواپیماهای شخصی و هلیکوپترها معمولاً در ارتفاع ۵،۰۰۰ تا ۱۵،۰۰۰ پا از سطح زمین پرواز می‌کنند. دلیل این است که این هواپیماها توانایی پرواز در ارتفاعات بالا را ندارند. آن‌ها به کابین تحت فشار برای جلوگیری از دست دادن اکسیژن و یا موتورهای قدرتمند برای رسیدن به توان مورد نیاز را ندارند و البته این محدودیت ذاتی آن‌ها است و در طراحی آن‌ها لحاظ شده است.

چرا ارتفاع پرواز بالاتر به معنای پرواز با بازدهی بیشتر است؟

دلیل اصلی این که چرا هواپیماها، بیش‌تر زمان پرواز خود را در پرواز در ارتفاع موسوم به ارتفاع ثابت پرواز انجام می‌دهند، افزایش کارایی موتور است. در ارتفاع بیش از ۳۰ هزار پا، هوا بسیار رقیق‌تر از سطح زمین است و هوای رقیق‌تر به معنی وارد آمدن مقاومت کم‌تر روی بدنه و در نتیجه، نیروی مقاوم کم‌تر وارد بر موتورهای هواپیما است.

سنگ کیسه صفرا

دیده می شود اما پس از ۴۰ سالگی شیوع آن افزایش می یابد.

عوامل خطر در ایجاد سنگ کیسه صفرا:

- چاقی
- جنس مونث به خصوص در خانم هایی با سابقه باروری بالا
- نوسانات مکرر وزن
- کاهش وزن ناگهانی
- درمان با استروژن با دوز زیاد (در درمان سرطان)
- برداشتن ایلوم یا بیماری آن
- فیبروز کیستیک
- دیابت قندی

تظاهرات بالینی:

سنگ کیسه صفرا ممکن است بدون علامت و فاقد درد باشد و فقط علائم گوارشی حقیقی ایجاد کند. چنین سنگ هایی ممکن است به طور تصادفی در طی جراحی و یا ارزیابی بیمار برای مشکلات غیر صفراوی تشخیص داده شود.

علائم در بیماری کیسه صفرا ممکن است حاد یا مزمن باشد. ممکن است پس از خوردن غذاهای چرب و سرخ کرده ناراحتی در ناحیه اپی گاستر مثل احساس پری معده، نفخ شکم و درد مبهم در ربع فوقانی راست شکم ایجاد شود.

برای ادامه ی این مطلب تا نسخه بعدی همراه ما باشید.

دکتر آیدا عبدالحسینی اختلالات زیادی سیستم صفراوی را تحت تاثیر قرار می دهد. این اختلالات شامل

التهاب سیستم صفراوی و کارسینوم است که مجاری صفراوی را مسدود می کند بیماری کیسه صفرا ناشی از سنگ کیسه صفرا شایعترین اختلال سیستم صفراوی است.

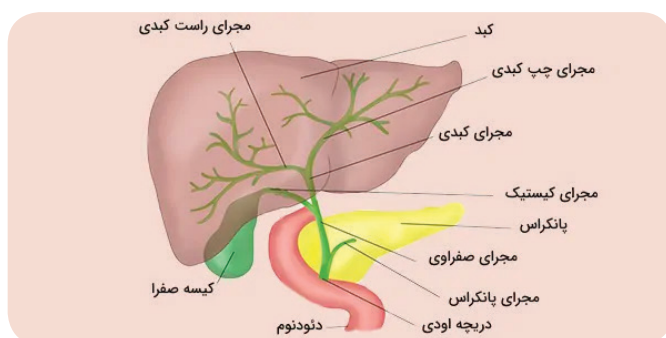
کوله سیستیت (التهاب کیسه صفرا)

التهاب حاد کیسه صفرا موجب درد، سفتی قسمت فوقانی سمت راست شکم شده و با تهوع و استفراغ و علائم معمول یک التهاب حاد همراه می باشد.

اگر کیسه صفرا از مایع چرکی پر شود امپیم کیسه صفرا ایجاد می شود. علت کوله سیستیت حاد در بیشتر از ۹۰٪ بیماران، سنگ کیسه صفرا می باشد در کوله سیستیت مجرای خروجی کیسه صفرا به وسیله سنگ های صفراوی بسته شده است. کوله سیستیت بدون سنگ به التهاب حاد کیسه صفرا در غیاب انسداد با سنگ صفراوی گفته می شود. این حالت معمولاً بعد از جراحی های بزرگ ترومای شدید یا سوختگی اتفاق می افتد.

کوله لیتیاژیس (سنگ کیسه صفرا)

سنگ های صفراوی معمولاً در کیسه صفرا از محتویات و ترکیبات جامد صفرا تشکیل شده و از نظر اندازه، شکل و ترکیبات بسیار متنوع می باشند. سنگ های صفراوی در بچه ها و بالغین به ندرت

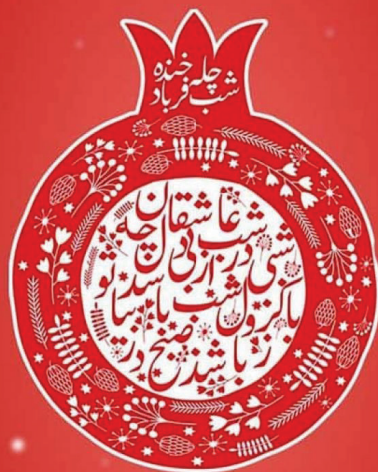


شب یلداست؛ شبی که در آن انار محبت دانه می شود و سرخی عشق و عاطفه، نثار کاسه های لبریز از شوق ما؛

برای دیدن عزیزانی که تصویر و صدایشان در پس مشغله های زندگی رنگ باخته اند، مجالی برای نشستن لبخند بر لبان کودکان، در آغوش پر مهر بزرگ ترها. یلدا یک فرصت است؛ برای من، برای تو، برای همه، تا لذت راستین زندگی را که نهفته در لحظه های شیرین با هم بودن است، تجربه کنیم.

بهانه ای تا پندها و تجربه های ارزشمند پدر بزرگ ها و مادر بزرگ هایی را که در پس وقت نداشتن ها و بی حوصلگی های کوچک ترها مدفون مانده اند، زنده کنیم. یلدا، مجالی است برای تکرار هر آنچه روزگاری، سرمشق خوبی هایمان بوده اند و امروز بر روی طاقچه عادت هایمان غبار می گیرند و فراموش می شوند. مجالی

یلدای طولانی سال، بهترین مجال برای نیم نگاهی کوتاه به لحظه هاست؛ لحظه هایی که در سرعت عبور، خلاصه می شوند و می گذرند و این گذشتن، بهترین پیام برای زیبا زیستن ماست؛ یلدا بهانه ای است تا ما از فرمان کانال های پر پیچ و خم سیم های ارتباطات بگذریم و از لحظه به لحظه ی این شب لذت ببریم.



در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته

آمار پروازهای ۸ ماهه سال ۱۴۰۱

فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

سال ۱۴۰۱ ●
سال ۱۴۰۰ ●



mehrabad_airport

روابط عمومی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

آدرس: تهران، میدان آزادی، فرودگاه بین‌المللی مهرآباد جنب ترمینال دو، اداره کل فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

instagram & telegram : @mehrabad_airport