

چهارمین شماره مجله الکترونیکی فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

اردیبهشت ماه ۱۴۰۴

M E H R A B A D I H A



telegram : @mehrabad_airport
instagram : @mehrabad_airport
Web : www.mehrabad.airport.ir



Mehrabad International Airport, Meraj st, Azadi sq, Tehran

صاحب امتیاز: فرودگاه بین‌المللی مہرآباد

مدیر مسئول: ا. مرادی

سر دبیر و ویراستار: م. احمدیان

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

همکاران این شماره: آ. عبدالحسینی، گ. نجارزاده

صفحه آرا: د. صالحی

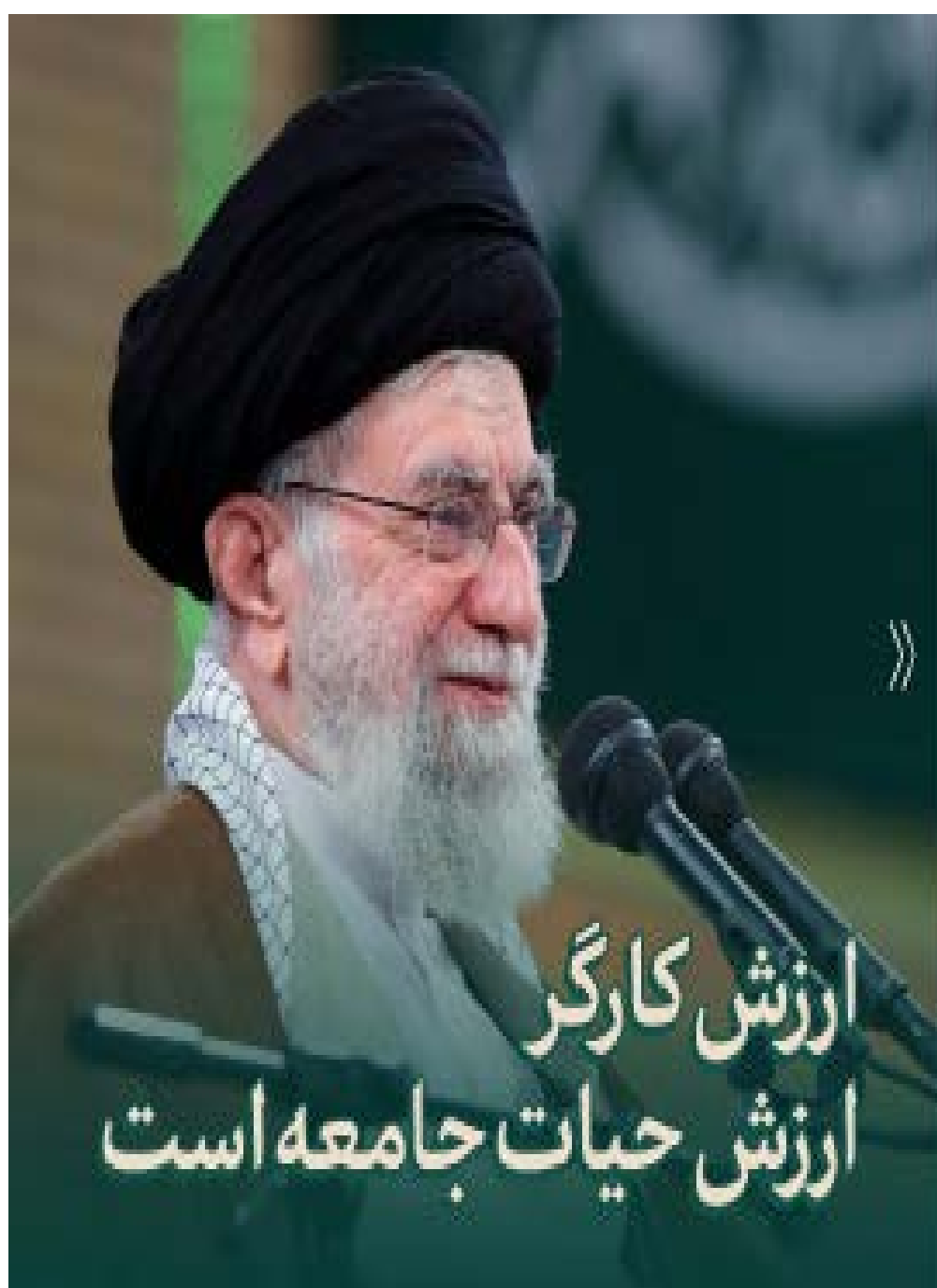
عکاسان: ح. کاری، ه. ابراهیمی



فهرست مطالب

- ۱..... سخن رهبری
- ۲..... سخن سردیر
- ۳..... نکته‌های آموزشی کارگاه هوش مصنوعی – جلسه اول
- ۵..... سیستم جلوگیری از برخورد هوایی (ACASII)
- ۶..... پیش‌بینی قرن
- ۷..... مولکول PP۴۰۵، امیدی تازه برای درمان طاسی
- ۸..... نسلی متفاوت از بالچه‌های هواپیما
- ۹..... زندگی‌نامه نیما یوشیج
- ۱۰..... طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه
- ۱۱..... آخرین یادگار – قسمت اول
- ۱۳..... Ditching یا فرود اضطراری
- ۱۴..... گفتگو با جناب مهندس پهلوانی
- ۱۵..... جواب جدول شماره
- ۱۶..... بخش اول از کتاب تئوری انتخاب
- ۱۸..... تصاویری از فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

سخن رهبری



کار حیات جامعه است. کارستور فقرات زندگی مردم است. کار نباشد هیچ نیست. فلانی که میخوریم، لباسی که میپوشیم، امکاناتی که از آن در زندگی استفاده میکنیم که حیات ما وابستگی به آنهاست. همین اینها ناشی از کار است. کار را چه کسی میکند؟ کارگر. خوب پس ارزش کارگر ارزش حیات جامعه است. ارزش زندگی مردم است.

بیانات رهبر انقلاب در دیدار کارگران

گامی در مسیر آینده با هوش مصنوعی

اردیبهشت، ماه شکوفایی و تازگی، برای مهرآباد تنها نشانه‌ای از فصل بهار نبود؛ بلکه طلوع‌ای بود برای آغاز فصلی نو در نگاه ما به فناوری، آموزش و آینده. در جهانی که لحظه به لحظه با تحولات فناورانه دگرگون می‌شود، هوش مصنوعی دیگر یک واژه‌ی لوکس و دور از دسترس نیست؛ بلکه به ضرورتی حیاتی برای بقا، توسعه و پیشرفت تبدیل شده است.

فرودگاه مهرآباد به عنوان یکی از گلوگاه‌های اصلی حمل و نقل هوایی کشور، نمی‌تواند نسبت به این دگرگونی بی‌تفاوت بماند. ما باور داریم که آینده‌ی فرودگاه‌ها در گرو بهره‌گیری هوشمندانه از داده، تحلیل، اتوماسیون و در نهایت هوش مصنوعی است. از بهینه‌سازی فرایندهای پذیرش مسافر تا پیش‌بینی دقیق تر ترافیک هوایی، از نگهداری پیش‌بینانه تجهیزات تا ارتقای تجربه مسافر؛ همه و همه می‌توانند زیر چتر هوش مصنوعی معنا و عمق تازه‌ای پیدا کنند.

در همین راستا، برگزاری دو کارگاه تخصصی آموزشی در اردیبهشت‌ماه با تدریس عالی دکتر ایوب رضایی، با هدف آشنایی کارکنان مهرآباد با مفاهیم بنیادین و کاربردهای عملی هوش مصنوعی، نقطه‌ی عطفی در مسیر یادگیری سازمانی ما بود. استقبال همکاران، پرسش‌های هوشمندانه‌شان، و انگیزه‌ای که برای درک بهتر این حوزه از خود نشان دادند، به ما امید داد که بذر آگاهی در خاک آماده‌ی این مجموعه کاشته شده است.

ما در این شماره از مجله مهرآباد، علاوه بر مرور رویدادهای ماه، تلاش کرده‌ایم نگاهی تحلیلی به اهمیت هوش مصنوعی در صنعت فرودگاهی بیندازیم و تجربه‌ی کارگاه‌ها را با شما در میان بگذاریم. این تنها آغاز راه است. مسیر بلند تحول دیجیتال، نیازمند آموزش مستمر، تغییر نگرش و همدلی همه‌جانبه است.

از شما مخاطبان گرامی دعوت می‌کنیم تا همراه ما باشید؛ چه با نقدهای تان، چه با ایده‌هایتان. مهرآبادِ آینده، فرودگاهی است پویا، هوشمند و آماده برای پذیرش فردایی که دیگر چندان دور نیست.

با آرزوی آسمانی روشن برای همه‌ی سفرها...

با احترام
سردبیر



نکته‌های آموزشی کارگاه هوش مصنوعی جلسه اول



موضوع

نکته‌های آموزشی کارگاه هوش مصنوعی

مدرس: دکتر ایوب رضایی

گره‌آوری: نگار خادمی

تاریخ برگزاری: ۱۴۰۴/۰۱/۲۵

مهمترین ویژگی هوش مصنوعی

- یادگیری: سیستم‌های هوش مصنوعی می‌توانند از داده‌ها یاد بگیرند و دانش خود را به مرور زمان ارتقا دهند.
- استدلال: این سیستم‌ها قادر به استدلال حل مسئله هستند.
- تصمیم‌گیری: می‌توانند براساس داده‌ها و اطلاعات موجود تصمیم بگیرند.
- انطباق: سیستم‌های هوش مصنوعی می‌توانند با شرایط جدید سازگار شوند و رفتار خود را متناسب با آن تغییر دهند.

معرفی AI به زبان ساده

هوش مصنوعی شاخه‌ای از علوم کامپیوتر است که به ساخت ماشین‌هایی می‌پردازد که بتوانند مانند انسان فکر و عمل کنند این ماشین‌ها بایدگیری از داده‌ها، استدلال کردن و تصمیم‌گیری بر اساس اطلاعات قادر به انجام وظایف پیچیده‌ای هستند و در واقع تقلید یک ماشین از رفتار هوشمندانه انسان است.

از هوش مصنوعی می‌توان در اموری مانند

- ۱- پزشکی و سلامت (تولید واکسن سرطان)
- ۲- مشاغل و کسب و کارها
- ۳- علم و تحقیقات
- ۴- بازاریابی قدرت علمی و فرهنگی
- ۵- امور نظامی
- ۶- برنامه نویسی
- ۷- اینترنت و فضای مجازی

استفاده کرد.

تاثیر پیدایش هوش مصنوعی بر زندگی انسان

هوش مصنوعی در این زمان برای ما می‌تواند مانند
آتش برای انسان‌های اولیه یا **اختراع برق** در قرن ۲۱
باشد این تکنولوژی در دنیا با سرعت زیاد در حال
گسترش است و جهان در تلاش است که خود را به
سرعت فزاینده آن برساند.

جملات کلیدی:

"آمادگی برای هوش مصنوعی یک **الزام** است نه یک
انتخاب"

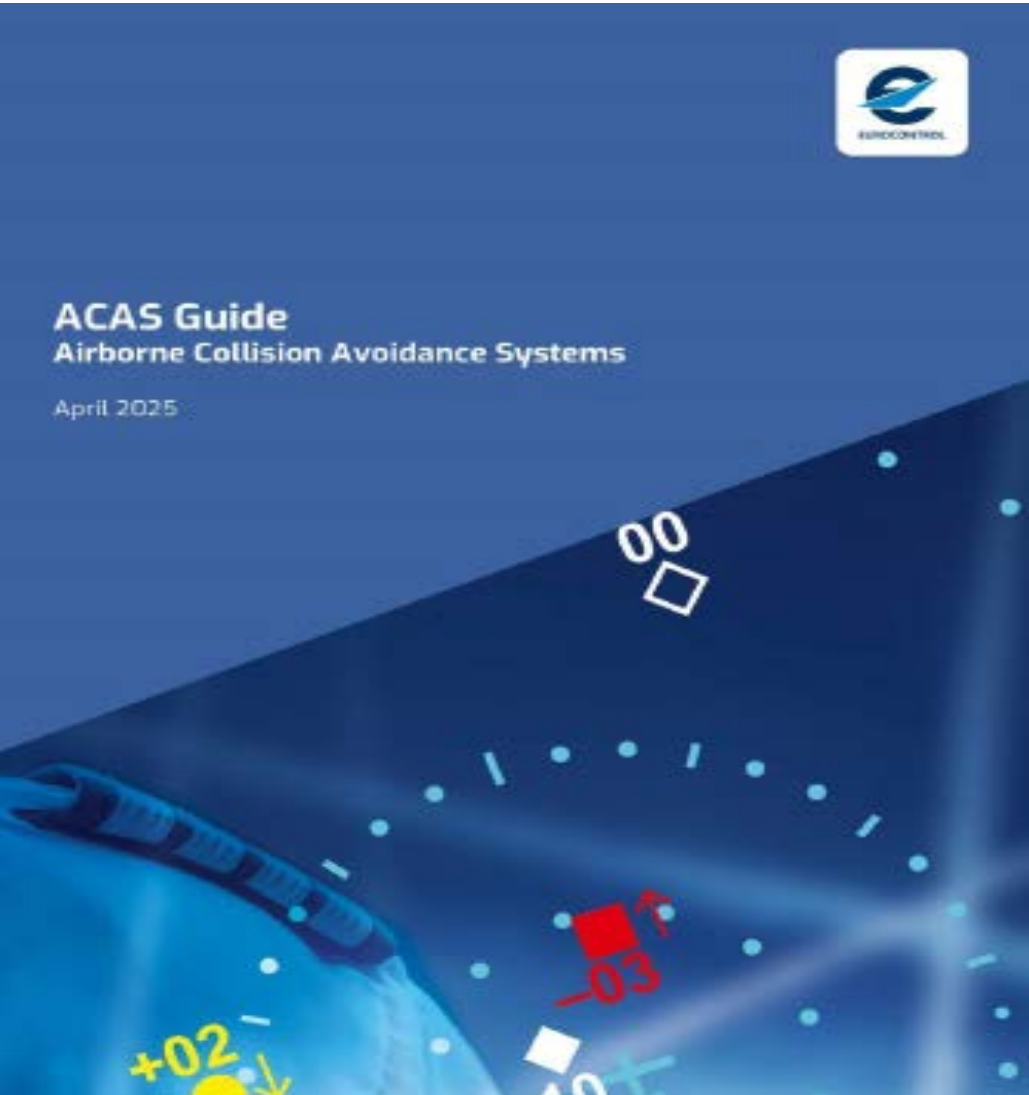
"شاید هوش مصنوعی به زودی جایگزین ما نشود
ولی **فرد یا رقیبی** که به هوش مصنوعی **تجهیز** شده
است قطعاً **جایگزین** ما خواهد بود"

روند هوش مصنوعی در ایران:

طبق تعبیر جالب دکتر کامران باقری که از هوش
مصنوعی به عنوان یک پیچ تاریخی یاد کردند آنگونه
که در زمان قدیم در جنگ چالدران سپاه عثمانی با
توپ به جنگ ایران آمده بود در آن جنگ ما شکست
سختی خوردیم و بخش بزرگی از ایران را از دست
دادیم چرا که ما در آن زمان در یک پیچ تاریخی
بودیم و الگوی جنگ عوض شده بود؛

دشمن با توپ به جنگ ما آمده بود ولی سپاه ما با
جنگ با شمشیر را جوامع مردانه می‌دانست ما در آن
زمان تصمیم اشتباهی گرفتیم و حال نیز دوباره در
یک پیچ تاریخی قرار داریم و باید قبول کنیم که تم
اصلی دنیای فناوری چیزی به جز هوش مصنوعی
نیست و همه دنیا با وجود ابهام‌هایی که دارند
خودشان را با این فناوری همراه کردند ایرانی‌ها هم
نباید در انزوا باشیم و خودمان را به با جهان همراه
کنیم.

سیستم جلوگیری از برخورد هوایی (ACAS II)



بر اساس نسخه منتشر شده توسط EUROCONTROL آوریل ۲۰۲۵

؟ ACAS چیست؟

ACAS (سامانه جلوگیری از برخورد هوایی) سیستمی است که روی هواپیما نصب می‌شود و به‌عنوان یک ابزار ایمنی مستقل، در مواقعی که احتمال برخورد با هواپیمای دیگر وجود دارد، به خلبان هشدار می‌دهد یا دستور مانور می‌دهد. این سیستم مستقل از کنترل ترافیک هوایی (ATC) عمل می‌کند. انواع هشدارهایی که ACAS می‌دهد:

TA (Traffic Advisory): به خلبان اطلاع می‌دهد که یک هواپیمای دیگر در نزدیکی اوست.

RA (Resolution Advisory): در صورت افزایش خطر، دستور صعود یا نزول صادر می‌کند تا از برخورد جلوگیری شود.

نسخه‌های مختلف سیستم:

نسخه ۷.۱:

TCAS II: رایج‌ترین و الزامی‌ترین نسخه در اروپا (از سال ۲۰۱۵)

ACAS Xa/Xo: نسخه‌های جدیدتر و پیشرفته‌تر که از سال ۲۰۲۵ در اروپا مجاز به استفاده هستند

ACAS Xu و sXu: طراحی شده برای پهپادها و هواپیماهای بدون سرنشین، هنوز مجوز عملیاتی در اروپا ندارند.

ویژگی‌های جدید نسخه ۷.۱:

هشدار «Level Off» برای توقف سریع در یک سطح خاص پروازی.

منطق پیشرفته‌تر برای تشخیص و اصلاح وضعیت‌هایی که هواپیمای مقابل دستور را رعایت نمی‌کند.

؟ چرا این سیستم مهم است؟

در گذشته، برخی برخوردهای هوایی فاجعه‌آمیز به دلیل عدم تشخیص به‌موقع خطر رخ داده‌اند. ACAS به‌عنوان یک لایه ایمنی نهایی، در چنین شرایطی وارد عمل می‌شود و جان مسافران را نجات می‌دهد.

؟ چه هواپیماهایی باید این سیستم را داشته باشند؟

بر اساس قوانین اروپا، تمامی هواپیماهای با بیش از ۵۷۰۰ کیلوگرم وزن یا بیش از ۱۹ صندلی مسافر باید به TCAS II نسخه ۷.۱ یا ACAS Xa/Xo مجهز باشند.

نکات تکمیلی:

این سیستم فقط هواپیماهایی را شناسایی می‌کند که ترانسپوندر فعال دارند.

سیستم‌هایی مانند FLARM و PCAS که در هواپیماهای سبک یا نظامی استفاده می‌شوند، در این راهنما بررسی نشده‌اند.

آموزش استفاده از ACAS برای خلبانان و مراقبان پرواز ضروری است.



پیش‌بینی قرن

ری کورزوویل (دانشمند علوم رایانه، نویسنده، مخترع و آینده‌پژوه امریکایی) وضعیت جهان را تا پایان قرن ۲۱ پیش‌بینی کرده. او کسی ست که باور دارد نامیرایی انسان تا سال ۲۰۵۰ دست‌یافتنی می‌شود.

سال ۲۰۱۹: خداحافظی کامپیوترهای شخصی و لوازم جانبی آن‌ها با کابل و سیم

سال ۲۰۲۰: افزایش قدرت کامپیوترهای شخصی با امکان مقایسه آن‌ها با توان مغز انسان

سال ۲۰۲۱: امکان دسترسی به اینترنت بی‌سیم در ۸۵٪ از نقاط کره زمین

سال ۲۰۲۲: وضع قانون رفتار انسان‌ها و ربات‌ها در آمریکا و اروپا، تعیین وظایف و حوزه فعالیت ربات‌ها

سال ۲۰۲۴: اجباری شدن هوش کامپیوتری در خودروها و قانون منع استفاده از خودروهای فاقد هوش مصنوعی

سال ۲۰۲۵: تشکیل بازارهای بزرگ عضوهای مصنوعی بدن انسان

سال ۲۰۲۶: تمدید عمر به ازای هر ثانیه به کمک پیشرفت علم

سال ۲۰۲۷: تبدیل ربات‌های خدمتکار با توان انجام کارهای سخت به یک ابزار و دستگاه معمولی در زندگی روزمره انسان

سال ۲۰۲۸: ارزان شدن و در دسترس قرار گرفتن انرژی خورشیدی برای مصرف ساکنان زمین

سال ۲۰۲۹: هوشمند شدن کامپیوترها در چارچوب مدل‌سازی کامپیوتری مغز انسان

سال ۲۰۳۰: گسترش استفاده از نانو فن‌آوری در صنعت

سال ۲۰۳۱: استفاده از چاپگرهای ۳بعدی اعضای بدن در تمام بیمارستان‌ها

سال ۲۰۳۲: استفاده از نانو ربات‌ها در علم پزشکی، حذف مواد زائد از بدن و اسکن مغز برای کشف اسرار آن

سال ۲۰۳۴: نخستین دیدار انسان با هوش مصنوعی

سال ۲۰۳۶: استفاده از روش‌های برنامه‌نویسی برای برنامه‌نویسی سلول‌ها و درمان بیماری‌ها

سال ۲۰۳۸: ظهور ربات‌های انسان‌نما مجهز به هوش مضاعف

سال ۲۰۳۹: کاشت مستقیم نانو ماشین‌ها در مغز، غوطه‌وری کامل انسان در دنیای مجازی بدون هیچ دستگاهی

سال ۲۰۴۰: کاشت موتور جست‌وجو در بدن انسان، مشاهده نتیجه آن روی لنز یا عینک مخصوص

سال ۲۰۴۱: افزایش توان اینترنت به میزان ۵۰۰ برابر امروز

سال ۲۰۴۲: نخستین مورد جاودانگی انسان، ارتش نانو ربات‌ها به کمک سامانه دفاعی بدن آمده و انواع بیماری‌ها را درمان می‌کند

سال ۲۰۴۳: بدن انسان می‌تواند به کمک نانو ربات‌ها به هر شکلی که بخواهد در بیاید

سال ۲۰۴۴: توانایی هوش غیریولوژیکی، میلیاردها برابر هوش انسان

سال ۲۰۴۵: آغاز عصر تکینگی (برگشت‌ناپذیری فن‌آوری) و کره زمین به یک ابر رایانه تبدیل خواهد شد

سال ۲۰۹۹: تکینگی فن‌آوری سراسر کره زمین را فرا خواهد گرفت.

+ ری کورزوویل متولد ۱۹۴۸، یک تکنولوژیست بزرگ جهانیست که از قابلیت‌های رو به رشد تکنولوژی بخوبی آگاهست تا جایی‌که بیل‌گیتس، او را بهترین پیش‌بینی کننده آینده هوش مصنوعی معرفی می‌کند.

وی تاکنون ۲۰ دکترای افتخاری دریافت کرده، ۷عنوان کتاب مهم و پرفروش در زمینه تکنولوژی دارد و اختراعاتی مانند اسکنرهای مسطح و ماشین‌های تبدیل چاپ به گفتار را در کارنامه خود دارد. او یکی از بنیان‌گذاران دانشگاه تکینگی توسط «لری پیج» برای توسعه هوش مصنوعی شرکت گوگل انتخاب شده.

او تاکید می‌کند که ما در برهه هیجان‌انگیزی از تاریخ بشر زندگی می‌کنیم و پیش‌بینی‌های شگفت‌انگیزی از آینده دارد.

پیش‌بینی‌های او حاصل درکی است که از قدرت «قانون مور»، بویژه قانون بازده شتاب دارد. این قوانین بیان می‌کنند که فن‌آوری اطلاعات خط سیر پیش‌بینی‌پذیری را دنبال می‌کند.

قانون بازده شتاب ری کورزوویل می‌گوید: رشد بی‌امان، پیش‌بینی‌پذیر و نمایی فن‌آوری، انسان‌ها را بدورانی می‌برد که کورزوویل آنرا سینگلاریتی یا تکینگی می‌نامد.

بسیاری از ما آن چه را که ری کورزوویل می‌بیند، نمی‌بینیم. چرا که هنوز در مراحل آغازین این رشدِ نمایی هستیم. شاید خیلی از افراد نسبت به پیش‌بینی‌های کورزوویل نگران باشند، اما خود او نسبت به دوران پیش‌رو خیلی امیدوارست و آینده خوبی را پیش‌بینی می‌کند.

گفتنی است: پیش‌بینی‌های گذشته وی در زمینه پیشرفت تکنولوژی تاکنون با دقت زیادی بوقوع پیوسته.

مولکول PP۴۰۵ ← امیدی تازه برای درمان طاسی



دکتر آ. عبدالحسینی

دانشمندان دانشگاه کالیفرنیا در لس آنجلس (UCLA) موفق به کشف مولکولی به نام PP۴۰۵ شده‌اند که می‌تواند فولیکول‌های خفته مو را دوباره فعال کند. نتایج اولیه آزمایش‌های انسانی نشان داده است که این ترکیب قادر است رشد موهای طبیعی و ضخیم موسوم به موهای ترمینال را تحریک کند. این پیشرفت جدید می‌تواند درمانی مؤثر برای میلیون‌ها فرد مبتلا به طاسی الگوی مردانه و زنانه باشد.

PP۴۰۵؛ راهی نوین برای بازگرداندن موهای طبیعی

دانشمندان دانشگاه (UCLA) موفق به کشف یک مولکول کوچک به نام PP۴۰۵ شده‌اند که می‌تواند فولیکول‌های غیرفعال اما سالم مو را دوباره فعال کند. این ترکیب با اثرگذاری روی یک پروتئین خاص در سلول‌های بنیادی، فولیکول آن را از حالت غیرفعال به فعال تبدیل می‌کند.

نتایج اولیه آزمایش‌های انسانی

آزمایش‌های آزمایشگاهی روی PP۴۰۵ از حدود یک دهه پیش آغاز شد و در سال ۲۰۲۳ اولین آزمایش‌های انسانی آن در اورنج کانتی کالیفرنیا انجام شد. در این مطالعه داروی PP۴۰۵ به صورت موضعی روی پوست سر افراد مورد آزمایش قرار گرفت و افراد برای یک هفته هر شب قبل از خواب آن را روی پوست سر خود اعمال کردند.

محققان اعلام کرده‌اند که نتایج این آزمایش‌ها از نظر آماری «معنی‌دار» بوده است، هرچند هنوز اطلاعات دقیقی از میزان رشد مو منتشر نشده است. اما مهم‌ترین مزیت این درمان نسبت به روش‌های دیگر این است که PP۴۰۵ می‌تواند موهای ضخیم و طبیعی تولید کند، نه فقط موهای نازک و کرکی که در درمان‌های دیگر دیده می‌شود.

این کشف بزرگ، توسط تیمی از دانشمندان (UCLA) شامل ویلیام لوری (استاد زیست‌شناسی سلولی و تکوینی هدر کریستوفک استاد شیمی زیستی و فارغ التحصیل UCLA) و مایکل یونگ (استاد برجسته شیمی) انجام شده است. این محققان معتقدند که این روش می‌تواند تأثیر عمده‌ای بر درمان طاسی الگوی مردانه و زنانه داشته باشد، مشکلی که بیش از ۵۰ درصد از مردان و ۲۵ درصد از زنان تا سن ۵۰ سالگی با آن مواجه می‌شوند.

مراحل پیش رو از آزمایش‌های بالینی تا تأیید FDA

پس از موفقیت اولیه در آزمایش‌های انسانی، گام بعدی انجام آزمایش‌های گسترده‌تر برای بررسی کارایی و ایمنی این دارو است.

این گروه تحقیقاتی از طریق دفتر انتقال فناوری UCLA (بخشی که تحقیقات دانشگاهی را به محصولات قابل عرضه در بازار تبدیل می‌کند) یک شرکت بیوتکنولوژی به نام Pelage Pharmaceuticals تأسیس کرده‌اند تا این درمان را به مرحله تولید و تجاری‌سازی برسانند.

تأییدیه FDA معمولاً به زمان نیاز دارد و این روند کاملاً ضروری است تا اطمینان حاصل شود که دارو بی خطر و مؤثر است. اما ما معتقدیم که ارزش انتظار را دارد.



م. جلالی

✈️ **بالک چیست و چه کاربردی در صنایع هوایی دارد؟**

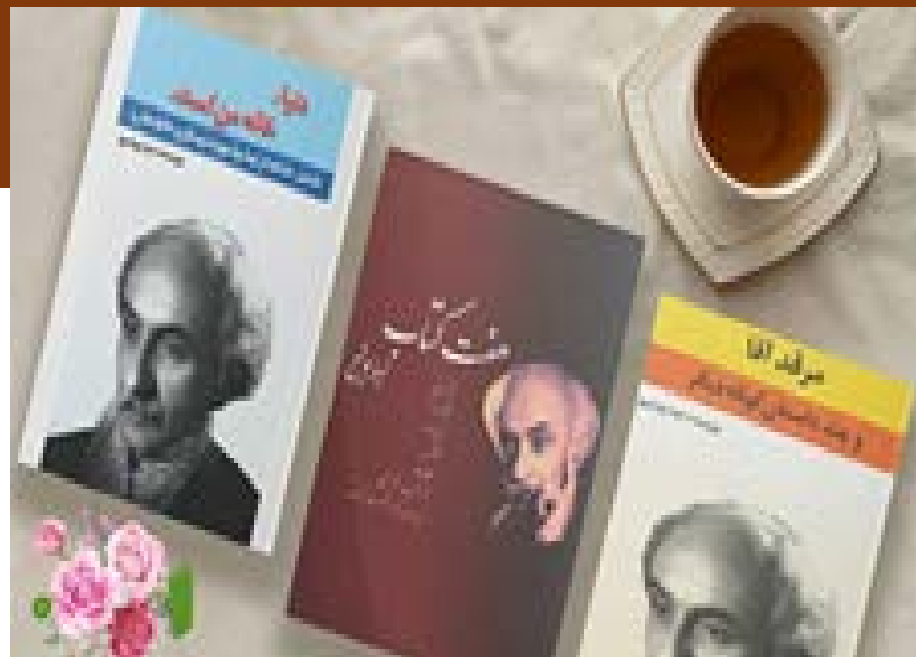
در واقع اگر به انتهای بال هواپیما نگاه کنید یک سطح عمودی یا به عبارتی زائده‌ای به سمت بالا خواهید دید. این قسمت در اصطلاح بالک یا بالچه نام دارد که چندین دهه بر روی اکثر هواپیماها مورد استفاده قرار می‌گیرد. علت این طراحی را چنین می‌توان توجیه کرد که در واقع وقتی جریان هوا از بالا و پایین بال عبور می‌کند، به دلیل پروفیل مقطع بال و با توجه به "قانون برنولی" و همچنین جریان پیوسته، فشار هوای پایین بال بیشتر از بالای بال است و از همین روست که نیروی برآ تولید می‌شود. ولی در کنار این موضوع مسأله دیگری نیز مطرح است؛ بدین صورت که این اختلاف فشار در نزدیک به انتها و راس بال باعث به وجود آمدن پسای القایی می‌شود. پسای القایی را می‌توان بدین صورت بیان کرد که اگر جسمی در حال حرکت، مسیر جریان هوای ورودی را تغییر دهد یک نیروی آیرودینامیکی را ایجاد می‌کند که در اصطلاح به آن "پسای القایی" می‌گویند. در واقع این پدیده باعث کاهش برآی حاصله می‌شود. در اینجا است که بالک‌ها این اثر را خنثی کرده و باعث تقویت نیروی برآ می‌شوند. به عبارتی بالک‌ها امکان بهره‌وری بیشتری در خصوص ایجاد برآ را ممکن می‌کنند و از این رو هواپیماها سوخت کمتری نسبت به انرژی لازمه را مصرف خواهند کرد. این به نوبه خود صرفه اقتصادی، کاهش آلاینده‌گی هوایی و در نهایت کمینه هزینه و به صرفه بودن ناوگان هوایی را به همراه خواهد داشت.

✈️ **نسلی جدید و متفاوت از بالک هواپیماها**

در نهایت بالک‌های Split Scimitar نسل متفاوتی از بالک‌ها که سالیانه انشار گاز CO₂ را از ۱۶۵ هزارتن کاهش می‌دهد و راندمان سوخت هواپیما را تا ۱/۵ لیتر درصد بهبود می‌بخشد. همچنین مصرف سوخت سالیانه را تا ۶۵ میلیون لیتر کاهش می‌دهد. این طرح، اهداف زیست محیطی مد نظر برای شرکت بویینگ را که در راستای کاهش تولید گازهای گلخانه‌ای است دست یافتنی‌تر می‌کند. این شرکت قصد دارد این بالچه را بر روی ۴۰۰ هواپیمای ۷۳۷ مورد استفاد قرار دهد.

صنایع هوایی

نیما یوشیج



نیما یوشیج در ۲۲ سالگی و در سال ۱۲۹۸ در وزارت مالیه استخدام شد و دو سال بعد، با گرایش به مبارزه‌ی مسلحانه علیه حکومت قاجار و اقدام به تهیه‌ی اسلحه می‌کند تا به نهضت مبارزان جنگلی بپیوندد و به میرزا کوچک خان جنگلی ملحق شود.

نیما یوشیج در سال ۱۳۱۷ عضو هیات تحریریه مجله‌ی موسیقی شد و به فعالیت‌های مطبوعاتی در کنار افراد شاخصی مانند محمد ضیاء هشترودی، عبدالحسین نوشین و صادق هدایت پرداخت و دو شعر «غراب» و «ققنوس» و مقاله‌ی بلند «ارزش احساسات در زندگی هنرپیشگان» را به چاپ رساند.

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای نیما در طول دوران حیات خویش، پرورش شاگردی دانا و توانا به نام سهراب بود؛ سهراب سپهری یکی از شاعران شعر نو فارسی است که نیما یوشیج بر باورها و طرز شاعری او اثرات فوق‌العاده عمیقی گذاشت. این تاثیرات به حدی بوده است که بسیاری اوقات نمی‌توان زمان خواندن شعرهای سهراب سپهری تشخیص داد که این شعر را سهراب گفته است یا نیما یوشیج.

نیما یوشیج در ۲۱ آبان‌ماه سال ۱۲۷۶ مصادف با ۱۱ نوامبر ۱۸۹۷ در منطقه‌ای به نام یوش که در نزدیکی کوه البرز از توابع شهر نور مازندران است، متولد شد. پدر او ابراهیم خان اعظام‌السلطنه نام داشت که شغل او گله‌داری و کشاورزی بود. اولین معلم نیما پدرش بود که از او اسب سواری، تیراندازی و روش زندگی روستایی را آموخت. در سال ۱۳۰۰، او اسم خود را عوض کرد و نام نیما را به معنی کمان بزرگ برگزید و پس از سرودن «افسانه» در دی ماه ۱۳۰۱ شعرهایش را با نام نیما امضا کرد.

نیما یوشیج در سال ۱۳۰۱ با منظومه «افسانه» که مانیفست شعر نوی فارسی خواننده شده است، در آغاز انقلاب ادبی و روشنفکری شعر مدرن فارسی قرار گرفت. او آگاهانه تمام بنیادها و ساختارهای شعر کهن فارسی را به چالش کشید. شعر نو عنوانی بود که خود او بر آن نهاد و این سبک سپس به شعر نیمایی مشهور شد. تمام جریان‌های اصلی شعر معاصر فارسی وامدار این انقلاب و تحولی هستند که یوشیج نوآور آن بود. بسیاری از شاعران و منتقدان معاصر، اشعار او را نمادین می‌دانند و او را هم‌پایه‌ی شاعران سمبولیست بنام جهان می‌دانند. نیما همچنین اشعاری به زبان مازندرانی دارد که با نام «روجا» چاپ و منتشر شده است. دوران معرفی نیما به شعر و ادب پارسی تا تبدیل او به اسطوره‌ای تکرار ناشدنی در دنیای شعر فارسی را می‌توان به رشد جوانه‌ای از دل خاک و تبدیل آن به درختی پربار تشبیه کرد.

کاش تا دل می‌گرفت و می‌شکست
دوست می‌آمد کنارش می‌نشست!
کاش می‌شد روی هر رنگین کمان
می‌نوشتم مهربان با من بمان!!!
کاش می‌شد قلب‌ها آباد بود
کینه و غم‌ها به دست باد بود
کاش می‌شد دل فراموشی نداشت
نم‌نم باران هم آغوشی نداشت
کاش می‌شد کاش‌های زندگی
تا شود در پشت قاب بندگی
کاش می‌شد کاش‌ها مهمان شوند
در میان غصه‌ها پنهان شوند
کاش می‌شد آسمان غمگین نبود
رد پای کینه‌ها رنگین نبود...
کاش می‌شد زندگی تکرار داشت
لااقل تکرار را یکبار داشت
ساعتم برعکس می‌چرخید و من
برتنم می‌شد گشاد این پیرهن
آن دبستان، کودکی، سرمشق آب
پای مادر هم برایم جای خواب
خود برون می‌کردم از دلواپسی
دل نمی‌دادم به دست هر کسی
عمر هستی، خوب و بد بسیار نیست
حیف هرگز قابل تکرار نیست!!

طبقه‌بندی ابرها بر اساس شکل ظاهری و ارتفاع پایه

.....

غ. فتاح



ابر فراز کومه‌ای عدسی شکل

ابر پوشنی کم و بیش یک نواخت و بسیار نزدیک به سطح زمین است. این ابر خاکستری رنگ تقریباً یکنواخت و بی‌شکل است و معمولاً تمام آسمان را پوشش می‌دهد. این ابر می‌تواند روی مه، در اثر بارش‌های متوسط یا مداوم یا در اثر اختلاط هوای گرم و سرد ایجاد شود.



ابر پوشنی

این ابر عمدتاً شامل قطرات آب است که در زمستان قطرات یخزن را نیز شامل می‌شود. بارش ملایم به شکل بارن، ریزه باران، ریزه‌ای پخ زن، برف دانه‌ای یا بلور یخ با این ابر همراه است. این ابر بی تلاطم است و گاهی یخ‌زدگی ملایم تا متوسط دارد.

ابر پوشن کومه‌ای – Sc: پوشن کومه‌ای نازک‌تر از ابر پوشنی است. گاهی تمامی آسمان را می‌پوشاند و زمانی به قطعات کوچک‌تر تبدیل می‌شوند. ابر پوشن کومه‌ای در اثر تلاطم شکل می‌گیرد و پایه آن غالباً انحنا دارد.



ابر باران‌زا

ابر کومه‌ای – Cu با رشد قائم زیاد ابرهای ناپایدار ابرهای کومه‌ای ابرهای همرفتی نیز نامیده می‌شوند که رشد قائم آن‌ها در مقایسه با گسترش افقی بسیار بیشتر است. این ابرها شامل قطرات آب هستند.

ابر کومه‌ای با گسترش قائم متوسط یا زیاد که با برآمدگی‌هایی به شکل گنبد یا برج همراه است. به ابرهای برجی (TCU) شهرت دارند . بخش‌هایی از این ابر که با خورشید روشن شده‌اند کاملاً سفید به نظر می‌رسند و بخش‌های دیگر آن به نسبت تیره است. هنگامی که این ابر در خطوط منظم ظاهر شود از آن به خیابان ابر یاد می‌شود و راستای خیابان‌ها معمولاً در جهت باد می‌باشد. این نوع ابر همچنین می‌تواند با برج‌های بلندی که در جهت باد خم شده‌اند همراهی کند. رگبار بدون توفان تندری در این ابر محتمل است. این ابرها در گزارش وضع هوای متار گزارش می‌شوند.



آخرین یادگار (قسمت اول)

تصور کنید برای درمان دردی به دو پزشک مراجعه می‌کنید. آن‌ها اطلاعات یکسانی از شما دارند ولی دو روش درمان متفاوت را پیشنهاد می‌کنند. حالا تصور کنید به شما بگویند دلیل متفاوت بودن روش درمان این دو پزشک این است که یک پزشک در صبح و دیگری در بعد از ظهر یا مثلاً یک پزشک در اول هفته و دیگری آخر هفته شما را ویزیت کرده است. از نظر شما این تفاوت در تشخیص پزشکی اوج غیر حرفه‌ای بودن پزشکان است، در حالی که واقعیت این است که مشکل از پزشکان نیست. مشکل اینجاست که انسان‌ها تصمیم‌گیرنده‌های غیر قابل اعتمادی هستند. قضاوت آن‌ها همیشه تحت تاثیر عوامل بی‌ربطی مانند حال و هوای روحی‌شان، فاصله زمانی از آخرین وعده غذایی‌شان یا حتی آب‌وهوا قرار دارد. «دنیل کانمن» این گوناگونی در تصمیم‌گیری‌ها و قضاوت‌ها در انسان را «نویز» می‌نامد. او یکی از شناخته‌شده‌ترین روانشناسان دنیا و برنده جایزه نوبل اقتصاد سال ۲۰۰۲ است که در کتاب خود به نام «نویز: نقیصه‌ای در قضاوت انسانی» به کمک همکاران دیگرش الیور سیبونی و گس آرسانشاین به آن پرداخته است.

در کتاب «نویز»، کانمن به پدیده دیگری از سوگیری شناختی می‌پردازد. سوگیری تعصب یک فرآیند روان‌شناسی است که در قضاوت‌های شخصی افراد نمود پیدا می‌کند و به راحتی قابل تشخیص است، در حالی که همان‌طور که کانمن در مصاحبه‌ای گفته بود: «امکان ندارد بتوانیم نویز را در یک قضاوت تشخیص دهیم. فقط با مقایسه مجموعه‌ای از قضاوت‌ها می‌توان به وجود نویز پی برد».

نویز و سوگیری

سوگیری، انحراف سیستماتیک و نویز پراکندگی تصادفی است. هر دو آن‌ها می‌توانند به یک اندازه عدالت و انصاف را در عملکردهای انسانی زیر سوال ببرند، پول و زمان را به هدر دهند و سلامت جسمی و روانی انسان‌ها را به خطر بیندازند. کانمن و همکارانش نشان می‌دهند که گوناگونی ناخواسته در قضاوت‌ها (یا همان ارزیابی‌ها) و تصمیم‌ها (یا همان انتخاب‌ها) باعث ایجاد سیستم‌های کاری مملو از نویز شده است. یک دلیل عمده نویزپذیر بودن سیستم‌ها این است که کارشناسان و متخصصان هر کدام استانداردهای متفاوتی اجرا می‌کنند. در یکی از مطالعات کانمن، چند پزشک بیماران یکسانی را مورد ارزیابی قرار دادند ولی فقط در دوسوم تشخیص‌ها، نظراتشان یکسان بود. در چنین سیستم پر از اختلالی، عواقب حاصل از خطاهای مرتکب‌شده، به کوهی از مشکلات تبدیل می‌شوند.

وجود نویز را می‌توان بدون دانستن جواب صحیح و فقط با مقایسه چند جواب ارائه‌شده تشخیص داد. برای سنجش نویز کافی است که چندین مورد واقعی را به دست کارشناسان مستقل برای ارزیابی بسپریم، اگر داورهای و تصمیم‌های گرفته‌شده پراکنده و بدون کمترین وجه اشتراکی بودند، می‌توانیم به طور قطع وجود نویز را تایید کنیم، حتی اگر جواب درست را ندانیم. کانمن معتقد است هم تعصب، هم نویز، معضلی جدی محسوب می‌شوند. ولی از آنجا که نویز را فقط در آمار می‌توان مشاهده کرد، فکر کردن راجع به آن بسیار سخت شده و این مشکل را به موضوعی غیرقابل بحث تبدیل کرده است.

نویز در تصمیم‌گیری‌های سیستمی

در کتاب، کانمن به انواع نویز پرداخته می‌شود ولی مهم‌ترین آن مربوط به نویز سیستمی است؛ گوناگونی در تصمیمات گرفته‌شده در سیستم‌هایی که هدف آن‌ها دستیابی به یک تصمیم واحد بوده است. برخلاف گوناگونی عقاید که همیشه پدیده‌ای مثبت و مفید بوده‌است، نویز گوناگونی‌ای است که مورد استقبال هیچ‌کس قرار نمی‌گیرد.

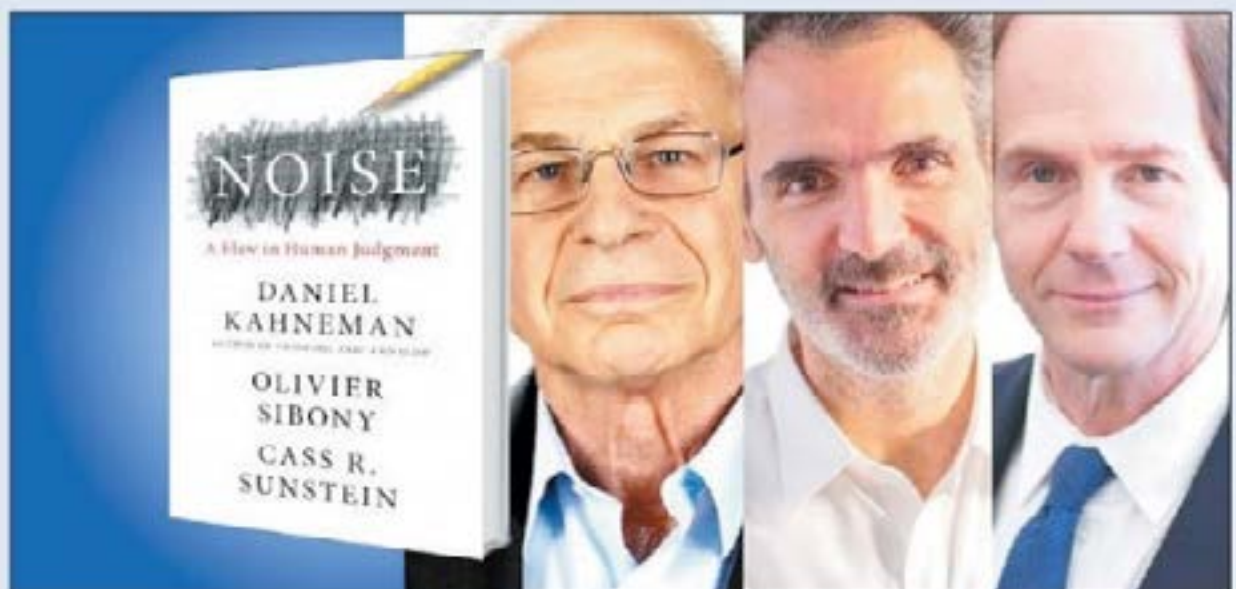
برای مثال به یک سیستم قضایی فکر کنید که احکام مختلفی صادر می‌کند یا به یک سیستم صدور بیمه‌نامه که باید حق بیمه‌ها را مشخص کند. از چنین سیستم‌هایی انتظار می‌رود که با صدای واحد و نظرات واحدی با ارباب رجوع خود تعامل داشته باشند. انتظار ما از احکام قضایی این است که با جرم ارتباط داشته باشد، نه با قاضی که شنونده جرم بوده است. انتظار ما از دو نفر صادرکننده حق بیمه با اطلاعات یکسان این است که بتوانند نظر یکسانی در مورد حق بیمه داشته باشند. ولی واقعیت این است که تشخیص این اختلاف‌ها در تصمیمات گرفته‌شده و حذف آن‌ها همواره چالش بزرگی محسوب می‌شده است.

البته بعضی مشاغل مانند کارمندان بانک یا کارمند اداره پست، مشاغلی فاقد نویز هستند. آن‌ها سلسله‌مراتبی برای انجام کار خود دارند که تصمیم‌گیری‌های شخصی آن‌ها را به حداقل رسانده است. ولی از سوی دیگر مشاغلی مانند پزشکان، کارشناسان اعطای وام، مدیران پروژه و قضات به صورت دائمی با چالش تصمیم‌گیری و قضاوت روبه‌رو هستند که بیشتر تحت تاثیر تجربه و قواعد کلی قرار دارند تا قوانین و چارچوب‌های مشخص. در این مشاغل اگر افرادی در یک پست مشابه، تصمیم‌های متفاوتی بگیرند، پدیده‌ای دور از انتظار نیست زیرا تصمیم‌گیری بر اساس قضاوت شخصی همان چیزی است که از این نوع مشاغل انتظار داریم و گوناگونی تصمیمات جای تعجب باقی نمی‌گذارد. ولی تاثیر نویز وقتی بحث برانگیز می‌شود که در مشاغل حساسی همچون پزشکی، تصمیم‌گیری پزشکان را تحت تاثیر قرار می‌دهد. برای مثال در تحقیقی که کانمن و همکارانش بر روی ۲۲ پزشک و بررسی آن‌ها بر روی ۱۳ آنژیوگرافی انجام دادند، نتایج نشان داد که ۶۳ تا ۹۲ درصد از پزشکان بعد از گذشت چند ماه نظراتشان با نظرات اولیه خودشان متفاوت بود. نویسندگان کتاب معتقدند عواملی نظیر

احساسات شخص، خستگی، محیط فیزیکی و حتی فعالیت‌های قبل از فرآیند تصمیم‌گیری حتی اگر کاملاً بی‌ربط باشند، می‌توانند در صحت تصمیمات بسیار تاثیرگذار باشند. برای مثال در تحقیق «اِبرها باعث می‌شوند درس‌خوان‌ها بهتر به‌نظر برسند»، کانمن و همکارانش ۶۸۲ پرونده متقاضیان تحصیل و پاسخی را که از سوی کارشناسان پذیرش تحصیلی کالج به آن‌ها داده شده بود بررسی کردند. مطالعه آن‌ها نشان داد که در روزهای ابری کارشناسان، به پیشنهاد تحصیلی و آکادمیک فرد متقاضی بیشتر بها داده‌اند و در روزهای آفتابی به پیشنهاد غیرآکادمیک آن‌ها. البته ناگفته نماند که شرکت‌ها نسبت به وجود نویز در تصمیم‌گیری‌های کارمندان خود کاملاً آگاه هستند ولی نکته اینجاست که میزان نویز موجود در عملکرد کارمندان گاهی بسیار بیشتر از اندازه قابل تحمل و قابل انتظار است که این حقیقت معمولاً برای مدیران بسیار شوکه‌کننده است. دلیل آن نیز موزی بودن عملکرد نویز است، تا حدی که حتی شرکت‌های موفق نیز بدون آنکه متوجه شوند ضررهای هنگفتی را متحمل می‌شوند. ضرر هنگفت یعنی چقدر؟ یعنی در حد میلیاردها دلار برای یک شرکت، یعنی اگر بتوانیم تاثیر نویز را حتی چند نقطه درصد پایین بیاوریم، ارزش حفظ‌شده به ده‌ها میلیون دلار می‌رسد.

حس درونی و مشکلات آن

کتاب به این مشکل این‌گونه می‌پردازد که شما می‌توانید به‌جای اعتماد به حس درونی یا همان حس ششم شتاب‌زده خود، به قدرت تصمیم‌گیری‌تان اعتماد کنید. حس درونی همان حس دانستن چیزی است بدون اینکه بدانید چرا و چگونه آن را می‌دانید. حس درونی برای تصمیم‌گیری‌های ناگهانی می‌تواند بسیار مفید باشد ولی به اعتقاد کانمن، در سایر تصمیم‌گیری‌ها، حس درونی را باید با قوانین و دستورالعمل‌هایی مهار کرد و تا حد امکان تصمیم‌گیری بر اساس این حس را به تاخیر انداخت. قبل از تصمیم‌گیری بر اساس حس درونی باید شواهد و مدارکی که از منابع مختلف جمع‌آوری شده‌اند، مطالعه شوند. بدون چنین اقداماتی، احتمال اینکه قضاوت ما دچار اختلال شود بسیار زیاد خواهد بود.



▲ رابرت ساتن در واشنگتن‌پست در نقد کتاب جدید کانمن و همکارانش نوشت: اگرچه این کتاب از شیوه نگارش یکسانی برخوردار نیست ولی این نقد در مقایسه با کار بزرگی که نویسندگان کرده‌اند، دیدگاهی بسیار کوچک و بی‌اهمیت است.

Ditching یا فرود اضطراری

در دنیای هوانوردی، یکی از مهم‌ترین مسائل در مدیریت بحران، شناخت و آشنایی با مفاهیم مربوط به فرود اضطراری است. یکی از این مفاهیم که می‌تواند جان مسافران و خدمه را در شرایط بحرانی نجات دهد، اصطلاح Ditching یا فرود اضطراری در آب است. این فرایند زمانی رخ می‌دهد که یک هواپیما به‌دلیل نقص‌فنی، شرایط اضطراری یا دیگر مشکلات فنی مجبور به فرود در سطح آب، مانند دریا، دریاچه، یا رودخانه شود. فرود در آب یک فرآیند پیچیده و خطرناک است که نیازمند دقت بالا و آمادگی ویژه از سوی خلبانان، خدمه و مسافران می‌باشد.

🏊‍♂️ تاریخچه Ditching

Ditching به معنای فرود هواپیما در آب برای نخستین بار در تاریخ هوانوردی در زمان جنگ جهانی اول به کار گرفته شد. در آن زمان، هواپیماها به دلیل محدودیت‌های تکنولوژیکی و همچنین جنگ، بیشتر در مناطقی که فاقد فرودگاه‌های مناسب بودند پرواز می‌کردند. این مسئله، نیاز به فرود اضطراری در آب را اجتناب‌ناپذیر می‌کرد. در این دوره، بسیاری از هواپیماهای نظامی در شرایط اضطراری مجبور به فرود در دریا یا رودخانه‌ها می‌شدند. اما دوره‌ای که مفهوم Ditching به شکلی سازمان‌یافته‌تر و سیستماتیک‌تر مورد توجه قرار گرفت، در ده‌های ۱۹۳۰ و ۱۹۴۰ بود. در این دوران، به‌ویژه در جنگ جهانی دوم، بسیاری از خلبانان هواپیماهای نظامی مجبور به انجام فرودهای اضطراری در آب شدند. به طور خاص، جنگ‌افزارهایی مانند بمب‌افکن‌ها و هواپیماهای رزم‌جو که قادر به پرواز مسافت‌های طولانی بودند، به دلیل مشکلات فنی یا آسیب‌های وارده از سوی دشمن، در مناطقی که فرودگاه‌های نزدیک نداشتند، دچار بحران می‌شدند. در آن زمان، بسیاری از این عملیات‌ها نتیجه‌ای جز مرگ و یا گرفتار شدن خلبانان در دریا نداشت. توسعه‌های بعدی در ده‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰، با پیشرفت‌های تکنولوژی و بهبود طراحی هواپیماها، موجب کاهش نیاز به فرود اضطراری در آب شد. اما همچنان برخی از پروازهای غیرنظامی و نظامی به دلایلی مانند نقص فنی و شرایط جوی مجبور به انجام Ditching شدند. یکی از شناخته‌شده‌ترین حوادث در این زمینه، فرود اضطراری هواپیمای US Airways Flight ۱۵۴۹ در رودخانه هادسون نیویورک در سال ۲۰۰۹ بود.

🏊‍♂️ Ditching چیست؟

Ditching به‌طور کلی به عمل فرود اضطراری یک هواپیما بر روی سطح آب گفته می‌شود. زمانی که شرایط ایمنی دیگر امکان فرود در زمین را ندهد، خلبان مجبور به انتخاب آب به‌عنوان سطح فرود اضطراری می‌شود. در حالی که فرود در زمین معمولاً با فرودگاه‌ها یا مناطق با دسترسی به باند فرود انجام می‌شود، فرود بر روی آب شرایط پیچیده‌تری دارد و نیاز به آمادگی ویژه دارد. در هنگام Ditching، باید سرعت، زاویه و موقعیت هواپیما به‌دقت تنظیم شود تا آسیب کمتری به بدنه هواپیما و مسافران وارد شود.

تجهیزات ایمنی مورد استفاده در Ditching

✓ جلیقه نجات (Life Vest): جلیقه‌های نجات برای حفظ ایمنی مسافران در آب‌های آزاد ضروری هستند. این جلیقه‌ها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که افراد را در سطح آب نگه دارند.

✓ قایق بادی نجات (Life Raft): پس از فرود هواپیما در آب، قایق‌های نجات به‌عنوان وسیله‌ای برای انتقال افراد به مکان‌های امن‌تر یا محل‌های نجات مورد استفاده قرار می‌گیرند.

✓ فرستنده اضطراری (ELT): این دستگاه‌ها برای ارسال سیگنال‌های اضطراری و اطلاع‌رسانی به تیم‌های نجات استفاده می‌شوند.

کیت نجات: شامل مواد اولیه‌ای مانند آب، غذا، دارو، آینه، فلاشر، چاقو و پتوهای نجات است که برای بقا در شرایط سخت استفاده می‌شود.

✓ چالش‌ها و خطرات Ditching

شوک ناشی از برخورد با آب: یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها، خطر شوک ناشی از برخورد بدنه هواپیما با آب است. این شوک می‌تواند منجر به آسیب‌های جدی به مسافران و خدمه شود.

ورود سریع آب به کابین: ورود سریع آب به داخل کابین می‌تواند خطرات زیادی ایجاد کند، به‌ویژه در صورتی که خروج اضطراری به تأخیر بیفتد.

✓ هیپوترمی: در شرایط سرد و در صورتی که افراد مدت طولانی در آب بمانند، خطر هیپوترمی (افت دمای بدن) بسیار بالا است.

فقدان تجهیزات کافی: در صورتی که هواپیما به‌درستی به تجهیزات نجات مجهز نشده باشد، نجات افراد از آب ممکن است به‌طور قابل توجهی دشوارتر شود.

نمونه‌های واقعی Ditching

حادثه پرواز ۱۵۴۹ خطوط US Airways (حادثه رودخانه هادسون): در ۱۵ ژانویه ۲۰۰۹، هواپیمای ایرباس A۳۲۰ خطوط هوایی ایالات متحده پس از برخورد با پرندگان و از کار افتادن دو موتور خود، مجبور به انجام فرود اضطراری در رودخانه هادسون نیویورک شد. خلبان "چسلی سالنبرگر" با مهارت بی‌نظیر خود این فرود اضطراری را انجام داد و همه ۱۵۵ سرنشین هواپیما نجات یافتند. این حادثه به‌عنوان یکی از موفق‌ترین عملیات‌های Ditching تاریخ شناخته می‌شود.

Ditching یکی از پیچیده‌ترین و بحرانی‌ترین عملیات‌های هوانوردی است که نیاز به مهارت بالا، تجهیزات مناسب و آمادگی کامل دارد. با وجود پیشرفت‌های فراوان در تکنولوژی هوانوردی، همچنان نیاز به آموزش و آماده‌سازی برای شرایط اضطراری از جمله Ditching ضروری است. آشنایی با تاریخچه، مراحل، تجهیزات و خطرات مرتبط با Ditching می‌تواند به مسافران و خلبانان در مواقع اضطراری کمک کند تا بتوانند جان خود را نجات دهند و شرایط بحرانی را به بهترین نحو مدیریت کنند.



گفتگو با جناب مهندس پهلوانی معاون اسبق عملیات هوانوردی فرودگاه مهرآباد

کاری از م. مرادی

✍️ جناب آقای مهندس پهلوانی ضمن بیان سوابق شغلی تان به ما بگویید چه شد در صنعت هوانوردی مشغول به کار شدید؟

در سال ۱۳۵۶ پس از اخذ مدرک دیپلم و از طریق کنکور سراسری رشته مراقبت پرواز که ستاره دار بود قبول شدم و پس از کسب نمره، مصاحبه شدم و شروع به تحصیل کردم در مقطع کاردانی و پس از دو سال وارد مراقبت پرواز شدم و در سال ۵۸-۵۹ کار خود را در تهران آغاز کردم. ابتدا در سنتر (مرکز کنترل) شروع به کار کردم.

به جهت این که هنوز سربازی نرفته بودم ۱۰ سال تعهد خدمت دادم، آن سال ها بورسیه بودم و بعد از اتمام دوره، حکم بنده زده شد و جهت تعهد خدمت سال ۱۳۶۰ با خانواده به بندرعباس منتقل شدم و ۱۴ سال در بندر عباس خدمت کردم.

در سال ۱۳۷۰ در بندرعباس دانشجوی مترجمی شدم و ۴ سال کارشناسی مترجمی زبان تحصیل کردم و در سال ۱۳۷۴ پس از پایان تحصیلات به تهران برگشت و ۲ سال کارشناسی مراقبت پرواز را گذراندم و به فرودگاه مهرآباد در برج اپروچ آمدم. یک سال و نیم پس از آن به اداره آموزش مراقبت پرواز منتقل شدم و سپس به دانشکده رفتم و مسئول گروه مراقبت پرواز شدم.

شش ماه بعد، معاونت اداره اطلاعات هوانوردی AIS را بر عهده گرفتم و تا سال ۱۳۸۶ با حفظ سمت به فرودگاه عسلویه به عنوان معاون عملیاتی رفتم. شش ماه بعد به عنوان معاون عملیاتی مهرآباد شروع به کار کردم.

از سال ۱۳۸۶ تا ۸۹ معاون عملیات مهرآباد بودم و با حفظ سمت ۲ سال آخر مشاور اجرایی عملیات هوانوردی شرکت فرودگاه ها شدم.

✍️ آیا از میزان تاثیرگذاری در طول چندین دهه خدمت صادقانه در صنعت هوانوردی فرودگاهی راضی هستید؟

بله صد در صد

✍️ اکنون مشغول چه کاری هستید؟

در حال حاضر معاون عملیات هوانوردی شرکت نفت هستم. زمانی هم که آنجا هستم، خودم برج می روم و هواپیماها را هدایت می کنم.

✍️ با وجود سختی کار آیا اگر به عقب بر می گشتید باز همین شغل را انتخاب می کردید؟

بله قطعاً همین کار را می کردم علی رغم علاقه زیادی که به رشته پزشکی داشتم.

✍️ چه توصیه ای برای مهرآبادی ها دارید؟

پیشنهاد من این است با توجه به کلیدی و حساس بودن مراقبت پرواز بسیار لازم و ضروری است کلیه پرسنل از خدمات تا بالاترین مقام فرودگاهی یک دوره کوتاه مدت مراقبت پرواز را بگذرانند.

زمانی که می خواهند دانشجویان را پذیرش کنند در دو مرحله برگزار کنند و مرحله اول دو برابر ظرفیت و مرحله بعد را پس از آگاهی و شناخت کار و بر مبنای علاقه با آگاهی از سختی های کار پذیرش کنند.

در پایان برای مهرآبادی ها آرزوی موفقیت دارم.



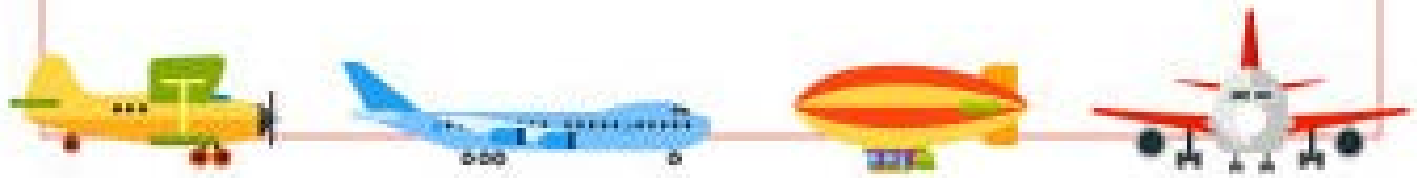
"In The Sky" Table Solution (No. 14)



Solution

V	E	N	G	I	N	E	X	C	H	A	P	K	R	Q
J	O	P	W	F	G	P	Z	O	Z	T	J	E	T	V
A	I	R	P	O	R	T	K	A	B	T	K	R	D	O
P	L	L	I	X	E	F	R	C	M	E	L	S	V	K
Y	O	K	G	A	T	E	L	H	R	N	O	T	B	B
Z	Q	T	E	R	M	I	N	A	L	D	E	O	L	H
W	F	A	N	W	I	N	G	S	D	A	L	R	A	P
P	R	O	P	E	L	L	E	R	G	N	R	A	C	B
O	W	J	Q	D	B	W	U	C	L	T	U	G	K	O
L	U	G	G	A	G	E	P	N	M	Y	N	E	B	Z
O	F	I	R	S	T	C	L	A	S	S	W	E	O	G
E	U	P	T	A	H	Z	D	N	Q	U	A	X	X	T
E	A	C	A	P	T	A	I	N	X	P	Y	I	Z	U
M	D	P	B	F	M	Z	L	A	N	D	I	N	G	U
K	S	R	Q	R	W	P	Z	W	R	K	C	U	K	A

TERMINAL	FIRSTCLASS	RUNWAY	AIRPORT
PROPELLER	STORAGE	COACH	JET
GATE	CAPTAIN	BLACKBOX	LANDING
WINGS	ENGINE	LUGGAGE	ATTENDANT





معرفی کتاب

آیا شما هم جز آن دسته از افرادی هستید که معتقدید عوامل بیرونی کنترل زندگی ما را به دست گرفته‌اند؟ یا فکر می‌کنید همه چیز به درون و انتخاب‌های ما بستگی دارد؟ ویلیام گلسر جز دسته دوم بود. او تلاش کرد در دنیایی که بسیاری از روان‌پزشکان، علت رفتار انسان‌ها را به عوامل بیرونی نسبت می‌دادند، بر خلاف جریان آب شنا کند و نتیجه این تفکر را در اثر مهمش، تئوری انتخاب به جهانیان عرضه کرد. گلسر در این کتاب توضیح می‌دهد که اگر ما رفتارهای مؤثر و مسئولانه‌ای انتخاب کنیم، یعنی یاد بگیریم هم نیازهای خود را به خوبی برآورده کنیم و هم مانع بر آوردن نیازهای دیگران نشویم؛ خوشنود، کامیاب، شاداب و باطراوت خواهیم بود و همواره زندگی را به دلخواه خودمان به پیش خواهیم برد.

نیاز ما به روان شناسی جدید



قدرتمند و سخت‌کوش هم دیده می‌شود. ارائه کار با کیفیت بالا و مؤثر در هر سازمانی در گرو هماهنگی و کنار آمدن خوب کارکنان با مدیران است. معمولاً به آن چه هنگام تعامل با یکدیگر از ما سر می‌زند نظام یا سیستم گفته می‌شود. در کنترل بیرونی نظام قهرآمیز است. در هنگام شکست بر تغییر افراد تمرکز می‌کنیم. در رویکرد سیستمیک به جای حل مشکل، تک‌تک افراد کمک می‌کنند راه بهتری برای عملکرد بهتر نظام خانواده پیدا کنند. برای پیشرفت انسانی تنها راه، پیشگیری است یعنی تغییر از نظام کنترل بیرونی به نظام تئوری انتخاب. راه کار مؤثر، پیشگیری از وقوع فروپاشی‌هاست نه جستجوی راه‌های مؤثرتر برای تغییر یا تعمیر افراد در حال فروپاشی و شکست. اگر احساس ناخشنودی دارید یکی از چهار مورد زیر علت آن است:

- ۱) شما می‌خواهید دیگری را وادار به کاری کنید که خودش نمی‌خواهد.
 - ۲) فرد دیگری تلاش می‌کند شما را به انجام کاری که نمی‌خواهید وادار کند.
 - ۳) شما و دیگری هر دو تلاش می‌کنید یکدیگر را به انجام کاری که نمی‌خواهید مجبور کنید.
 - ۴) شما خود را مجبور به انجام کاری که برایتان دردناک یا حتی غیر ممکن است می‌نمایید.
- دوستان پایدارترین منبع خوشنودی ما هستند. می‌دانیم اگر آن‌ها را مجبور به کاری کنیم که دوست ندارند آن‌ها را از دست می‌دهیم و خوشنودی ما از بین می‌رود. به همین دلیل در دوستی‌ها کنترل بیرونی نداریم. تفکر مبتنی بر مالکیت منجر به کنترل بیرونی می‌شود، در مورد دوستی احساس مالکیت نداریم. مهرورزی بدون احساس مالکیت تعریف دوستی است.
- افراد دو گروه شده‌اند: یا در تملک ما هستند مانند همسر، فرزند، کارمند یا در

دیگران نه می‌توانند ما را بدبخت کنند و نه خوشبخت. تمام آن چه می‌توانیم از آن‌ها دریافت کنیم یا به آن‌ها بدهیم اطلاعات است. اطلاعات بعد از پردازش در مغز بر افکار و اعمال و احساسات و فیزیولوژی ما تأثیر می‌گذارند. ما بیش از آن چه تصور می‌کنیم بر زندگی خود کنترل داریم. اما بخش زیادی از این کنترل‌ها مؤثر نیستند. بهترین راه آموختن تئوری انتخاب، تمرکز بر دلیل انتخاب بدبختی‌های رایجی است که تصور می‌کنیم برای ما رخ داده است.

بذر تمام بدبختی‌ها در سال‌های اولیه زندگی در تعامل با کسانی کاشته می‌شود که فکر می‌کنند چه چیزی برای خودشان خوب است و متأسفانه فکر می‌کنند چه چیزی برای ما نیز خوب است. انتخاب ما برای مقاومت در برابر این فشار منبع ناراحتی و بدبختی است. تمام افراد ناخوشنود، مشکل واحدی دارند، نمی‌توانند با کسانی که دوستشان دارند به تفاهم برسند و به خوبی با آن‌ها کنار بیایند.

روان‌شناسی جدید باید کمک کند افراد به یکدیگر نزدیک شوند. روان‌شناسی کنترل بیرونی تخریب‌گر روابط است. کنترل به نرمی یک نگاه، حاکی از عدم تأیید، یا به شدت تهدید به قتل است. در کنترل بیرونی با تنبیه و تشویق افراد را وادار به کاری که مایلیم می‌کنیم. ما با تن دادن به کنترل افراد قدرتمند احساس امنیت می‌کنیم. کنترل بیرونی برای افراد قدرتمند مؤثر است به خواسته خود می‌رسند احساس خوشنودی می‌کنند. برای افراد ضعیف نیز مؤثر است چون تأثیرش را بر روی خود می‌بینند و امیدوارند روزی بر روی فرد دیگری به کار گیرند.

افراد ضعیف متقاعد شده‌اند که انتخاب دیگری در برابر کنترل بیرونی ندارند و مقاومت اوضاع را بدتر می‌کند. مثلاً طلاق نمی‌گیرند چون می‌ترسند بدتر شود و یا امید دارند صبر کنند اوضاع بهتر شود. باور به کنترل بیرونی و به کارگیری آن برای کنترل‌کننده و کنترل‌شونده آسیب‌رسان است.

انسان‌ها از نظر تکنولوژی پیشرفت داشته‌اند ولی پیشرفت انسانی چندان نبوده است. پیشرفت انسانی به معنی بهتر کنار آمدن با دیگران است. در تکنولوژی، ما روش‌های جدید را آزموده‌ایم ولی در بهبود وضعیت انسانی تغییر عملیاتی در تئوری غالب وجود نداشته است. احساس ناخوشنودی و فلاکت در افراد ثروتمند،

تملك ما نيستند مانند دوستان، غريبه‌ها، قدرتمندان.

در رفتار خود دقت كنيد، با افرادى كه در تملك شما نيستند چگونه رفتار مى‌كنيد؟

سه باور اصلى در روان‌شناسى كنترل بيرونى:

۱) من به هر نشانه ساده و محرک بيرونى پاسخ مى‌دهم. مثلاً تلفن زنگ مى‌زند جواب مى‌دهم.

۲) من ديگران را مجبور مى‌كنم و ديگران نيز مى‌توانند فكر و عمل و احساس من را تعيين كنند.

۳) اين حق من است كه هر كسى از من پيروي نكند را تحقير و تهديد و تنبيه كنم يا اگر پيروي كرد تشويق كنم.

هر كسى در طولانى‌مدت تحت فشار و زور باشد به جايى مى‌رسد كه بازگشتى وجود ندارد و هرگز صميميتى بين آن‌ها ايجاد نمى‌شود. براى ايجاد و نگهدارى روابط انساني بايد از رفتارهاى مخرب مانند زور، تحميل، تنبيه، پاداش، كنترل، رياست، تحريك احساسات، انتقاد، سرزنش، شكايت، غرغر، آزار و اذيت، مقايسه، قهر، اجتناب كرده و رفتارهاى مهرورزى مانند گوش دادن، حمايت، مذاكره، تشويق، عشق و دوستى، اعتماد، پذيرش، احترام را جايگزين نمود. در هر كارى تنها راه موفقيت كنار آمدن افرادى است كه در آن كار مشاركت دارند.

براى خوشنودى به نزديكى و صميميت با افراد خوشنود نياز داريم. افراد ناخوشنود دو گروه هستند:

گروه اول: به دنبال راهى براى كسب خوشنودى مى‌گردند. و آن را در روابط لذت بخش با افراد خوشنود جستجو مى‌كنند. كه كمك به اين گروه با حرفه‌هاى چون مدرسانى و مشاوره امكان‌پذير است.

گروه دوم: به دنبال خوشنودى هستند. آن‌ها پيوسته در جستجوى لذت بدون رابطه مى‌باشند. لذايذ غير انساني را جايگزين روابط مطلوب انساني مى‌كنند، هم‌چون پرخورى، اعتياد به الكل و مواد مخدر، درگيرى و خشونت و روابط جنسى بدون عشق را جايگزين مى‌كنند. كمك به اين افراد دشوار است بايد آن‌ها را با افراد خوشنود و شادكام آشنا كرد. در مورد اعتياد مى‌توان گفت آن‌ها كمبود رابطه انساني دارند و كنترل بيرونى آن‌ها را به اين ورطه كشانده است. براى كمك به آن‌ها بايد از كنترل آن‌ها اجتناب كرد و فرصت برقرارى رابطه را به آن‌ها داد.



تصاویری از فرودگاه بین‌المللی مهرآباد

