



آنچه مسافر تجربه می کند، فقط چند دقیقه راه رفتن در راهرو و نشستن روی صندلی است. اما شاید همین چند دقیقه، دهها سیستم رفواری و صندلی های نوآیندی و سالها استاندارد سازی بین المللی است. اینها دهها صنعت هوائی را به این دلیل آنرا که هیچ چیز در آن راه نرفته و هر مرحله با هر مرحله جدا شده است. سوار شدن به هواپیما در نهایت یک تمرین اعتماد جمعی است؛ اعتمادی که مسافر به سامانه ای می کند که خودش آن را نمی بیند. از سکن یک پارک یا راه ساده تا محاسبه هر ثقل یک هواپیما چندصد استثنای به بخشی از داستانی هستند که هر روز هزاران بار در فرودگاههای جهان تکرار می شود؛ این آنکه دیده شود. و شاید همین نازدید بودن، نشانه موفقیت این سیستم باشد؛ چون به تنهایی، عملیات اعتماد است که مسافر فقط نتیجه اش را حس نکند، نه ببیند؛ گویی غایتش در دماغش.

نشوند. هزما، کابین کرو چکه‌های ایمنی را انجام می‌دهد: بسته بودن محفظه‌ها، از بودن خروجی‌ها، درست کار گرفتن مسافران و متواری و آماده بودن تجهیزات اضطراری.

دو تا آخرین مسافر سوار می‌شود، در کابین بسته می‌شود و گزارش نهایی تعداد مسافران و وزن بار به خلبان ارسال می‌گردد. این لحظه بسیار حساس است، چون خلبان بر اساس همین داده‌ها تنظیمات نهایی سرت بر خاست، زاویه فلپ‌ها و توان موتور را انجام می‌دهد. کوچک‌ترین خط‌ا در اعلامی می‌تواند روی عملکرد پرواز تأثیر بگذارد.

در هر مرحله، هواپیما دیگر می‌رسد و سبیله تغییر نیست؛ است سامانه زنده است و داده تغذیه می‌شود. برج مراقبت واحد رادار، خلبان پرواز کابین، همگی روی یک شبکه مشترک کار می‌کنند. اجازه حرکت صادر می‌شود، راکتور هواپیما را از گیت عقب می‌کشد و سفر واقعی آغاز می‌شود.

برای بیشتر مسافران، سفر هوایی از لحظه‌ای شروع می‌شود که کارت پرواز در دست است و چمدان تحویل داده شده، اما واقعیت این است که مسیر رسیدن یک انسان از سالن فرودگاه به صندلی داخل هواپیما، حاصل یک زنجیره پیچیده از سامانه‌های نرم‌افزاری، پروتکل‌های امنیتی، تصمیم‌های لحظه‌ای و هماهنگی دقیق میان ده‌ها واحد عملیاتی است؛ فرایندی که اگر حتی یکی از حلقه‌هایش از کار بیفتد، کل پرواز زمین‌گیر می‌شود.

جلوگیری از خبر خورد جریان مسافران است.
وقتی کتب باز می‌شود، کارت پرواز هر مسافر اسکن می‌شود. این اسکن فقط یک تصویر ساده نیست؛ لحظه‌ای است که وضعیت مسافران از خاکشور در ترمینال «به سوار شدن» تغییر می‌کند. اگر کسی از این مرحله عبور نکند اما بارش داخل هواپیما باشد، سیستم هشدار می‌دهد و آن مردمان باید تخلیه شوند. این یکی از مهم‌ترین پروتکل‌های امنیت پرواز است؛ هیچ باری بدون صاحب اجازه رد و فرود ندارد.

مسافران یا از طریق دل هوایی مستقیم وارد هواپیما می‌شوند یا اتوبوس به پای پلکان منتقل می‌شوند. هر دو روش نیازمند هماهنگی دقیق هستند. اگر از اتوبوس استفاده شود، ظرفیت هر خودرو، زمان حرکت و تعداد نفرات باید دقیقاً با برنامه گیت هماهنگ باشد تا ازدحام روی باند ایجاد نشود.

داخل هواپیما، خدمه کابین نقش حیاتی دارند. آن‌ها فقط خوش آمد نمی‌گویند؛ بلکه وظیفه دارند جریان حرکت مسافران را مدیریت کنند، بار دستی را کنترل کنند و اطمینان حاصل کنند که راه‌روها بسته

از گیت تا صندلی ۲۳ A؛

پشت صحنه سوار شدن مسافر به هواپیما

برچسب کوچک تعیین می‌کند چمدان شما در کدام کشور از نوار
نقاله بیرون بیاید.

بعد از چک‌این، مسافر وارد بخش کنترل امنیتی می‌شود. این مرحله صرفاً یک ایست بازرسی نیست؛ بلکه بخشی از شبکه جهانی امنیت هواوردی است. اطلاعات پرواز و مشخصات مسافر به‌صورت هم‌زمان با عبور او از گیت امنیتی، با سیستم‌های نظارتی تطبیق داده می‌شود. در پروازهای بین‌المللی، داده‌ها به سامانه‌های مرزی کشور مقصد نیز ارسال می‌شوند، گاهی حتی قبل از آنکه هواپیما از زمین بلند شود.

پس از عبور از امنیت و کنترل گزانه‌ها، مسافر وارد منطقه استرل
فرودگاه می‌شود؛ جایی که از نظر عملیاتی جزئی از فضای هوایی
مغسوب می‌شود. این منطقه، هر یک مسافر ثبت‌پذیر است.
و خروج او از آن مجزای و مجزای‌شده‌ای نیست. هر فرایند رسمی
نیازمند این بخش از سفر، آرام به نظر می‌رسد، اما در پشت صحنه، تپه‌ای
عملیات زمینی در حال آماده‌سازی هوایی هستند: سوخت‌گیری،
بارگیری، پذیرش کربن‌ها، نفاذت کابین، بررسی سریع و
همه‌چیز را در هر وقت.

در همین زمان، سیستم **Boarding Management** فعال می‌شود. این سیستم تعیین می‌کند مسافران با چه ترتیبی سوار شوند. ترتیب سوار شدن تصادفی نیست. ابتدا معمولاً افراد کم‌نوا، خانواده‌های دارای کودک خردسال و مسافران بیزنس کلاس وارد می‌شوند. بعد نوبت به ردیف‌های عقب می‌رسد و در نهایت ردیف‌های جلو. هدف از این ترتیب، کاهش ترافیک داخل کابین و

گروه گردشگری - سوار شدن مسافری به هواپیما برخلاف ظاهر ساده‌اش، یکی از پیچیده‌ترین عملیات‌های لجستیکی در صنعت هوای نقل و اوست. این فرآیند از لحظه دریافت بلیت آغاز می‌شود، نه از گیت. وقتی مسافر بلیت تهیه می‌کند، اطلاعات او وارد سامانه مرکزی ایرلاین می‌شود؛ سیستمی که به آن Passenger Service System یا PSS می‌گویند. این سامانه مغز متفکر کل فرآیند مسافرگیری است و از همان لحظه، شماره گذرنامه، مسیر پروازی، کلاس پرواز و حتی ترتیب تخلیه احتمالی را مشخص می‌کند.

چند ساعت قبل از پرواز، همین دامدها به سیستم کنترل فرودگاه و بخش عملیات پرواز منتقل می‌شوند. در این مرحله، لیست اولیه مسافران یا Manifest منکلی می‌گیرد. فهرستی که نه تنها نام مسافران بلکه وزن و تقریبی باز، تعداد کودک، نوزاد، افراد کم توان و حتی حیوانات همراه را مشخص می‌کند. این اطلاعات مستقیماً وارد محاسبات تعادل هواپیما می‌شود، چون توزیع وزن در کابین و قسمت بار روی مرکز ثقل هواپیما اثر مستقیم دارد.

وقتی مسافر وارد ترینال می‌شود، اولین برخورد عملی او با این زنجیره، کانتر چک‌این است. اینجا نقطه اتصال انسان به سیستم است. مأمور چک‌این فقط کارت پراز صادر نمی‌کند؛ او در واقع هویت مسافر را با پایگاه‌های داده ملی و بین‌المللی تطبیق می‌دهد، اعتبار ویزا را بررسی می‌کند، وزن بار را ثبت می‌کند و صندلی نهایی را در سیستم قفل می‌کند. هر جزوایی با یک تگ بار کدگذاری می‌شود که حاوی اطلاعات مقصد، شماره بار و وزن و شناسه مسافر است. همین



گروه گردشگری بی شک «موزه بریتانیا» گنجینه‌ای شگفت‌انگیز است که روایتگر دوره‌های خیره‌کننده‌ای از تاریخ بشریت است. در میان این گنجینه‌های بی‌نظیر، کلاهخودی برنزی از دو هزار سال پیش، یادگار باشکوه دوران امپراتوری روم، توجه ره‌بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند. این کلاهخود حیرت‌انگیز، روزگاری بر سر سوار نظامی

گنجینه‌ای که پسر جوان در مزرعه پشت خانه کشف کرد

سروژ داستان‌هایی از جلال و جبروت آن دوران را روایت می‌کند.

(Ribchester Helmet)، یک کلاهخود نادر نقاب‌دار است که ۱۹۰۰ سال پیش توسط رومی پوشیده می‌شد. این کلاهخود از زمان کشفش؛ یعنی بیش از ۲۰۰ سال پیش، به نمادی رومی تبدیل شده است.

که یک پسر جوان در حال دویدن در مزارع پشت خانه‌اش در «ریچستر» واقع در انگلستان گنجینه‌ای متشکل از بیش از ۳۰ شیء فلزی در یک چاله بر خورده. منحصر بفردترین و بزرگترین گنجینه، یک کلاهخود برنزی با نقاشی به شکل صورت بود که جزئیات کامل صورت به او ایا. این اثری روم تعلو داشت.

در سال ۱۸۱۳ میلادی به مجموعه «موزه بریتانیا» راه یافت و از آن زمان تاکنون در آنجا به سده است. این کلاه خود از دو بخش اصلی تشکیل شده است؛ یک بخش گنبدی شکل که با

۱۳ کیلوگرم است. این کلاهخود یکی از تنها سه کلاهخود نقاب‌داری است که تاکنون در
شده است.

کلاهخود، صحنه‌ای از نبرد آشکارا ۶ سوارکار و ۱۱ سرباز پیاده به زیبایی تزئین شده
و اوارکاران کمتر است، اما به نظر می‌رسد برتری با آنهاست؛ چرا که دو سرباز پیاده بر زمین
دو نخل به نشانه پیروزی روی نرزی گنبد کلاهخود نقش بسته است. یک سپهر و نیزه که نماد
تبه شده از دشمن هستند روی کلاهخود به چشم می‌خورند. سوراخ‌هایی در پشت گردن

شان می دهد که روزی قطعاتی (مثل پریا پارچه) به این کلاه خود متصل بوده اند.

روی ماسک صورت، چهره مرد جوانی بی حالت و بدون ریش دیده می‌شود. فرهای موهای او به چهار سر مار تبدیل می‌شوند که احتمالاً راجعی بصری به افسانه «اندوسا» و «گورگون» هاست. این طرح روی سایر تجهیزات نظامی رومی نیز دیده شده است. بر فراز موهای این جوان، یک نیم‌تاب قرار دارد

همه‌ام مشکل دیوار یکی که هر است که یکی از بالاترین شیوه‌های اختراع نظامی را در مورد نوپ‌های غریبی می‌شد. اما نقاب دراز
سوراخ‌های بسیار کوچک برای چشم و سوراخ‌های بینی است. پوشیدن آن در دوپ‌های غریبی می‌شد
که در مقاله که در سال ۱۹۰۴ میلادی در مجله اسلحه‌ها و زره‌ها منتشر شد، و استانیان‌س در بهامی «جیمی»
«ایف‌اس‌سی» (اویدوسیم)، هلدن ساخت کلاخندو در بیچستر، راجه‌تیار و یژای نو صیف کرد که در جریان
سابقه‌های سوراخ‌های پوشیدن می‌شد. این نوع سرباق‌ها سوراخ‌های، نوعی تمرین نظامی بودند که هم‌زمان به عنوان
سرمه برای سربازان و قدیمه‌ها هم‌زمان می‌شدند.

کامیسنکی» و «اسبم» نوشتند: «این رویدادها شامل نبردهای نمایشی بین سوارکاران اشراف بود که در آن هم بردان و هم اسب‌ها با تجهیزات پرزرق و برقی آراسته می‌شدند و اغلب به شکل یونانیان، ترواییان و آمازون‌ها رومی آمدند.»

به احتمال زیاد این کلاهخود همراه با بقیه تجهیزات نظامی، درون جعبه یا صندوقی نزدیک قلعه رومی *Bremetennacum Veteranorum*، برای استفاده آینده یا به منظور باز یافت نگه شده بود. این قلعه در اواخر قرن دوم میلادی رها شد و به نظر می‌رسد این گنجینه فراموش شده بود تا اینکه یک پسر کنجکاو، ۱۷ قرن بعد آن را از زمین بیرون آورد.



وزارت راه و شهرسازی
سازمان بنادر و دریانوردی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

PMO

(آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای) شماره: ۲۰/عمران/۱۴۰۴ PMO



PMO

موضوع مناقصه: تعمیرات اساسی تابلوهای فشار ضعیف مجتمع بندری شهید رجایی

مهلّت و نحوه دریافت اسناد:

متقاضیان شرکت در مناقصه می توانند از تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۱۹ تا پایان وقت اداری مورخ ۱۳۹۴/۱۱/۲۰ ساعت ۱۴:۰۰ به مراجعه به سایت www.setadiran.ir نسبت به دریافت (خرید) رایگان اسناد اقدام نمایند.

ضمناً دریافت آگهی از سایتها www.shahidrajaeeport.pmo.ir و www.its.mporg.ir نیز امکان پذیر و رایگان می باشد.

مهلّت و محلّ تسلیم پاکت و بارگذاری اسناد:

متقاضیان باید پیشتهادات خود را تا ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۳۹۴/۱۲/۱۸ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) به آدرس www.setadiran.ir بارگذاری نمایند.

تبصره: متقاضیان مکلفند علاوه بر بارگذاری اسناد خود در سایت مذکور نسبت به تحویل فیزیکی صرفاً پاکت الف محتوی ضمانتنامه شرکت در مناقصه حداکثر تا مورخ ۱۳۹۴/۱۲/۱۸ ساعت ۱۲:۰۰ به دبیرخانه مرکزی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان - مجتمع بندری شهید رجایی- سالن خدمات اقدام نمایند.

تبصره ۲: کلیه مراحل برگزاری از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و گشایش پاکت الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی اعضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه سازمان مذکور به استحضار در صورت عدم انجام فرایند در سامانه مذکور پیشنهاد ارائه شده به صورت فیزیکی مورد قبول واقع نمیکرد.

- تضمین شرکت در مناقصه: مناقصه گران می بایست ضمانتنامه بانکی بدون قید و شرط و قابل تمدید به دفعات با اصل فیش واریز وجه به حساب شماره



رزرو آنلاین
بلیت قطار

- رزرو تمامی مسیرهای ریلی
- پشتیبانی ۲۴ ساعته
- استرداد آنلاین در سریعترین زمان

رزرو از سایت **Booking.ir**

روزنامه

اقتصاد کیش

پرتیراژترین و با سابقه ترین نشریه جزیره کیش

گسترده ترین شبکه اطلاع رسانی داخلی منطقه آزاد کیش

۴۴۴۲۴۹۶۹
۴۴۴۲۴۹۹۹