

کالسنک

ماهنامه داخلی شرکت تولیدی و صنعتی عقاب‌افشان، شماره ۶۸۰، اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۹

www.oghafsh.com

در این شماره کالسنک سبز می‌خوانید:

- **خاطرات و تجربه‌های «حاج هادی اکبری‌راد»**
بنیانگذار شرکت تولیدی و صنعتی عقاب‌افشان
- **شرکت عقاب‌افشان، نعمتی بزرگ برای صنعت حمل و نقل کشور است**
- **نگاهی به تاریخ صنعت خودروسازی در ایران**
- **۷ فرمان برای زندگی در کنار کرونا**



«کالسنک سبز» از دوران پساکرونا گزارش می‌دهد

بازگشت رونق نسبی به فعالیت ناوگان
حمل و نقل اتوبوسی کشور



SCANIA



OGHAB

شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان
تولید کننده انواع اتوبوس عقاب - اسکانیا در ایران

www.oghabafshan.com

اتوبوس شهری - مدل پارسین

بهار آشنایی

فهرست

«۸۰ سال» تلاش صادقانه در صنعت اتوبوس سازی / ۴
بازگشت رونق نسبی به فعالیت ناوگان حمل و نقل
اتوبوسی کشور / ۱۰
شرکت عقاب افشان یک نعمت بزرگ برای صنعت
حمل و نقل کشور است / ۱۲
نگاهی به تاریخ صنعت خودروسازی در ایران / ۱۴
آینده‌ای که در انتظار ماست / ۲۰
رتبه ۷۱ و ۱۴۱ ایران در اینترنت موبایل و ثابت / ۲۲
هسته درونی زمین در حال چرخش است / ۲۳
تاکید بر اهمیت فروشگاه‌های اینترنتی / ۲۴
اقامت امن؛ چالش جدید مسافران / ۲۸
انتظار «آزادی» برای جهانی شدن / ۳۰
سقف‌ها راوی زندگی یزدی‌ها / ۳۲
«نمادها» و بازار برق‌رسان جذب گردشگر / ۳۴
۱۳ درصد موزه‌های جهان در خطر تعطیلی
همیشگی / ۳۶
سرنوشت خانه به آذین؛ تخریب یا موزه / ۳۸

وداع با دستفروشان خیابان انقلاب؛ از سال ۹۷ تا
۴۰/۹۹
کارهای جدید رنگ و بوی ماه مبارک رمضان را
ندارند / ۴۲
نگاهی به طنز نوشتن برای کرونا / ۴۴
زیر خاکی زمین چمن / ۴۶
سوغ در دوران شیوع کرونا / ۵۰
۷ فرمان برای زندگی در کنار کرونا / ۵۴
تست پادتن کرونا و سؤال‌های بسیار / ۵۶
سه دلیلی که ثابت می‌کند کودک باید ساعت ۹
بخوابد / ۵۹
سندروم کاوازاکی چیست و چه علائمی دارد؟ / ۶۰
قلب سالم در بدن سالم است / ۶۲
قهرمانان المپیک علیه سلبریتی‌های مجازی / ۶۴
اللهیار صیادمنش؛ سرمایه‌ای که سوخت / ۶۶
بلائی که کرونا سر لژیون‌های ایرانی آورد / ۶۸
خودپرانگر مثل مارادونا و رونالدینیو / ۷۰

ماهانامه داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سردبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودرزی، فاطمه رنجبر
دبیر عکس: محمد فتحی
طراح جلد: مریم منصوبی
تحریریه: انسیه جنتی، فاطمه رضائیان،
ابوذر مارکولایی، حامد امینی، وحیده جلال کمالی،
حسین صفدری، شیما شکوه، ناعمه پرهین، معصومه
بهرامیان، عمید روپیانی
گروه ترجمه و ویرایش: کامبیز ربانی
قدرت ستارنژاد



w w w . o g h a b a f s h a n . c o m

«کالسه سبز» راه صورت رایگان از رانندگان محترم اسکانیا بخواهید...
این نشریه برای احترام به وقت مسافران و ایجاد سفری همراه با آرامش و آموزش منتشر می‌شود. نظر مسافران محترم و رانندگان ارجمند در صورت علاقه آن‌ها حتما در این نشریه منتشر خواهد شد. علاقه‌مندان می‌توانند نظرات خود را با ذکر نام، به شماره پیامکی که پایین تمام صفحات درج شده ارسال و در شماره بعد آن را ملاحظه فرمایند. همچنین می‌توانید نظرات خود را از سفر با اتوبوس‌های اسکانیا برای ما به این آدرس Raleshesab@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



دعای عسر



وقتی مسافر آماده سفر شد غسل کند، پس از آن دو رکعت نماز بگزارد و از خدا خیر خود را طلب نماید و آیه‌الکرسی بخواند و حمد و ثنای الهی بجا آورد و صلوات بر حضرت رسول و آل او بفرستد. سپس این دعا را بخواند:

اللَّهُمَّ إِنِّي أَسْتَدْعُكَ الْيَوْمَ

خدایا من خود را در این روز به عنوان ودیعت به تو سپردم
نَفْسِي وَأَهْلِي وَمَالِي وَوَلَدِي وَمَنْ كَانَ مِنِّي بِسَبِيلِ الشَّاهِدِ مِنْهُمْ وَالْغَائِبِ
خودم و خاندانم و مال و فرزندانم و هر که را با من راهی دارد حاضرشان و غائبشان را
اللَّهُمَّ احْفَظْنَا بِحِفْظِ الْإِيمَانِ وَاحْفَظْ عَلَيْنَا

خدایا حفظ کن ما را به حفظ ایمان و نگهبان بر ما باش
اللَّهُمَّ اجْعَلْنَا فِي رَحْمَتِكَ وَلَا تَسْلُبْنَا فَضْلَكَ أَنَا إِلَيْكَ رَاغِبُونَ.

خدایا ما را در کنف رحمت خویش قرار ده و فضلت را از ما سلب مفرما که ما به تو مشتاقیم.
اللَّهُمَّ إِنَّا نَعُودُ بِكَ مِنْ وَعْتَاءِ السَّفَرِ وَكَابَةِ الْمُنْقَلَبِ وَسَوْءِ الْمُنْظَرِ فِي الْأَهْلِ وَالْمَالِ وَالْوَلَدِ فِي الدُّنْيَا وَالْآخِرَةِ.
خدایا به تو پناه بریم از رنج سفر و اندوهناک برگشتن و بدی دیدار در خاندان و مال و فرزند در دنیا و آخرت.

اللَّهُمَّ إِنِّي اتَّوَجَّهْتُ إِلَيْكَ هَذَا التَّوَجُّهَ طَلِبًا لِمَرْضَاتِكَ وَتَقَرُّبًا إِلَيْكَ.

خدایا من به تو رو کنم در این رو کردن به خاطر این که جویای خشنودی تو و تقرب جستن به درگاهت

هستم

اللَّهُمَّ أَفْبَلِّغْنِي مَا أَوْمَلْتَهُ وَأَرْجُوهُ فَيْكَ وَفِي أَوْلِيَايَكَ

خدایا پس مرا به آرزویم و آنچه از تو و اولیائت است برسان

يَا أَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ.

امید دارم ای مهربان‌ترین مهربانان.

مسافر پس از دعای صفحه مقابل تسبیحات
حضرت فاطمه سلام الله علیها را بخواند و سوره
حمد را از پیش رو و از جانب راست و از جانب
چپ بخواند و همچنین آیه الکرسی را از سه جانب
بخواند، و بگوید:

اللَّهُمَّ إِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِي

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَ عَلَيْكَ خَلَّفْتُ أَهْلِي وَمَالِي وَمَا خَوَّلْتَنِي وَقَدْ وَثَقْتُ بِكَ فَلَا

و به امید تو بجای گذاردم خانواده و مال و آنچه را به من مرحمت فرمودی

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَيِّبُنِي يَا مَنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ أَرَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَإِلَيْهِ

ناامیدم مکن ای که ناامید نکند، هر که را به او توجه کند، و ضایع نکند

هر که را او محافظت کند خدایا درود فرست بر محمد و آتش،

وَ احْفَظْنِي فِيمَا غَبِثْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِي إِلَى نَفْسِي

و محافظت کن آنچه را مربوط به من است و من از آنها دورم و مرا به خودم وامگذار

يَا أَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ الدُّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

سپس مسافر سوره توحید را یازده مرتبه و سوره انا انزلنا و آیه الکرسی و سوره

ناس و سوره فلق را بخواند

و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

خاطرات و تجربه‌های «حاج هادی اکبری‌راد» بنیانگذار شرکت تولیدی و صنعتی عقاب‌افشان

«۸۰ سال» تلاش صادقانه در صنعت اتوبوس‌سازی

هادی اکبری‌راد، بنیان‌گذار شرکت عقاب‌افشان، متولد پانزدهم اسفند ۱۳۰۵ در تهران است. او که اتوبوس‌سازی را از دوره نوجوانی و در کارگاه‌های نجاری آغاز کرد، همچنان در سن ۹۳ سالگی، هر روز با انگیزه و علاقه پشت میز کار خود می‌نشیند و با همکاری فرزندان امر شرکت را مدیریت می‌کند. این کار آفرین قدیمی که از طلاهداران صنعت اتوبوس‌سازی در ایران است، اکنون مجموعه‌ای از جوانان خلاق را گرد هم آورده تا در اندیشه ایجاد تحول در صنعت اتوبوس‌سازی کشور باشند. او در گفت‌وگو با نشریه «ترابران» از برنامه‌هایش برای تأسیس کارخانه‌ای در آذربایجان می‌گوید تا علی‌رغم شرایط دشوار ناشی از تحریم‌ها و کار شکنی‌های فراوان داخلی، مجبور به تعدیل پرسنل خود نشود و تعدادی از نیروهایش را در آنجا مشغول به کار کند. حاج هادی اکبری‌راد معتقد است: «... همان طور که درخت هر چه تنومندتر می‌شود، سایه گسترده‌تری دارد، انسان هم هر چه کهنسال‌تر می‌شود، باید استوارتر و بخشنده‌تر باشد. ما که از درخت کمتر نیستیم.»

ماهانامه کالسکه سبز گفتگوی بنیان‌گذار شرکت عقاب‌افشان با نشریه ترابران را بدون دخل و تصرف به شرح زیر بازنشر کرده است.



در گذشته، اتوبوس‌سازی از نجاری شروع می‌شد، چون آن زمان اسکلت اتوبوس‌ها را با چوب درست می‌کردند و بعد روی آنها ورق کوبی صورت می‌گرفت. دلیل اینکه اتوبوس‌ها را با چوب می‌ساختند، این بود که قبل از خودرو، کالسکه و درشکه مرسوم بود و کار باربری با گاری اسبی انجام می‌شد. درشکه یا کالسکه را با چوب می‌ساختند و روی آنها پوشش چرمی کار می‌کردند و استادان ما هم

شاهد کارهای او بودم. حدود ۷-۸ ساله بودم که پدرم را از دست دادم، اما از آنجا که به کار نجاری بیشتر از معماری و بنایی علاقه داشتم، به سراغ کار نجاری رفتم. آن وقت‌ها به محض اینکه تعطیلات مدرسه شروع می‌شد، به کارگاه نجاری یکی از بستگانمان می‌رفتم و در کنار تماشای کار آنها، خودم هم کار می‌کردم؛ تا اینکه بعد از اتمام تحصیلات ابتدایی وارد کار نجاری شدم.

لطفاً از دوران کودکی خود بگویید و اینکه چه شد حرفه اتاق‌سازی را انتخاب کردید و وارد صنعت اتوبوس‌سازی شدید؟

من در سال ۱۳۰۵، در خانه پدر بزرگم در خیابان ری، یکی از محله‌های قدیمی تهران و در خانواده‌ای متوسط‌الحال و مذهبی متولد شدم. پدرم معمار ماهری بود و من هم از همان کودکی همراه پدر در کارهای معماری و بنایی حضور داشتم و از نزدیک

در شبکه‌سازهای قدیم که اتوبوس‌ساز شده بودند، خودشان با توجه به حجم و ابعاد اتوبوس و با استفاده از خلاقیت خودشان آن را طراحی می‌کردند (همانطور که گفتم در سال ۱۳۴۲، اسکلت‌های اتوبوس‌سازی فلزی شد). در هیچکدام از شهرهای ایران به غیر از تهران هم اتوبوس‌سازی وجود نداشت. آن زمان ۱۲ تا ۱۳ نفر اتوبوس‌ساز در تهران فعالیت می‌کردند که هر کدام دو تا چهار کارگر داشتند و خودشان هم پایه‌پای کارگرا کار می‌کردند.

تا زمان دکتر مصدق، در تهران کلاً ۱۴ خط اتوبوس‌رانی وجود داشت که هر کدام تحت نظارت یک رئیس خط بود، و در هر خط بین ۲۰ تا ۲۵ اتوبوس کار می‌کرد. این اتوبوس‌ها تحت مالکیت شخصی بودند و به تعبیر امروز، اتوبوس‌رانی فعالیت خصوصی محسوب می‌شد.

از آنجا که تمام فعالیت‌های سیاسی از بازار شروع می‌شد، اگر یک روز اتفاقی می‌افتاد، بازاری‌ها کرکره مغازه‌ها را پایین می‌کشیدند و بازار را تعطیل می‌کردند و به رؤسای آن ۱۴ خط هم اولتیماتوم می‌دادند که حرکت در سطح شهر را متوقف کنند. به این ترتیب، عملاً شهر تعطیل می‌شد و هیچکس سر کار نمی‌رفت، اما بعد از کودتای زاهدی، دولت برای مقابله با چنین حرکت‌هایی، به فکر

اشاره کردم که در گذشته اتوبوس‌سازان نجار بودند؛ وقتی اسکلت اتوبوس را طراحی می‌کردند و می‌ساختند، یکسری صنعتکار مانند ورق‌کوب و آهن‌گر و صندلی‌ساز می‌آوردند؛ مثلاً محسن آزمایش صاحب کارخانه آزمایش، صندلی‌ساز اتوبوس‌سازان بود، یا تهرانی‌ها (صاحب شرکت رانیران) آهن‌کوب بودند و ورق‌کوبی می‌کردند. کار برادران خیامی هم در ابتدا اتوبوس‌سازی نبود، بلکه در مشهد سرویس ماشین انجام می‌دادند. بعدها نمایندگی بنز را در مشهد برعهده گرفتند (آن موقع نمایندگی بنز در تهران متعلق به احمد سودآور بود) و از سال ۱۳۴۲ هم که اسکلت اتوبوس‌ها فلزی شد، اتوبوس‌ساز شدند. در سال ۴۲ مقرر شد تنها به کسانی مجوز نمایندگی داده شود که خودشان کارخانه‌دار باشند؛ در همان دوره آقای قندچی که کامیون‌ساز و تریلی‌ساز بود، توانست نمایندگی کامیون وایت را به دست آورد.

اتوبوس از چه سالی وارد ایران شد؟ به صورت CKD یا SKD بود؟

از حدود سال ۱۳۱۰، کامیون‌های کوچک به عنوان وسیله باربری وارد ایران شدند که بعداً همان کامیون‌ها را تبدیل به اتوبوس می‌کردند. ساخت اتاق اتوبوس هم الگوی خاصی نداشت؛

کالسکه‌ساز بودند. علت اینکه می‌گویند موتور فلان خودرو، چند اسب بخار است هم به همین موضوع برمی‌گردد.

در قدیم، کالسکه بزرگ را چهار تا شش اسب و کالسکه کوچک را دو اسب می‌کشید. حتی یادم است که در تهران، واگن‌ها را نیز با اینکه روی ریل قرار داشتند، اسب می‌کشید. در واقع در آن دوران، یک نجار، هم می‌توانست اتوبوس بسازد و هم کمد و میز و ... تا اینکه از سال ۱۳۴۲، استفاده از چوب در ساخت اسکلت اتوبوس‌ها منسوخ و جنس اسکلت‌ها از پروفیل شد. اوایل همه پروفیل‌ها وارداتی بود و کارخانه تولید آن در ایران وجود نداشت، اما بعدها کارخانه پروفیل در ایران هم تأسیس شد.

خلاصه اینکه، من در سن ۱۲ سالگی وارد قسمت نجاری اتوبوس‌سازی شدم و از آن زمان تاکنون در کار اتوبوس‌سازی هستم. این داستان اتوبوس‌ساز شدن من است. تا سال ۱۳۲۷ در کنار یک استادکار فعالیت می‌کردم، اما وقتی خودم یک استادکار کامل شدم، به صورت مستقل شروع به کار کردم. آن زمان به جواز کار هم نیازی نبود و من اولین جواز اتوبوس‌سازی خود را در تهران و در سال ۱۳۲۹ گرفتم. چون آن زمان وزارت صنایع نبود، ما و استادان ما، جواز کار را از شهرداری می‌گرفتیم. بعدها که وزارت اقتصاد با حضور دکتر علی‌نقی علی‌خانی تشکیل شد، ایران خودرو از وزارت اقتصاد و صنعت جواز اتوبوس‌سازی گرفت و ما هم مجوز گرفتیم.

در آن سال‌ها، پلاک کامیون‌ها و اتوبوس‌ها جدا نبود، بنابراین اگر در تابستان کامیون کار نداشت یا کارش کم بود و اتوبوس کارش خوب بود، اتاق کامیون را جدا کرده و تبدیل به اتوبوس می‌کردند. زمستان هم چون هیچ‌کس مسافرت نمی‌رفت و اتوبوس کار نداشت، باز اتاق اتوبوس را تعویض می‌کردند و اتاق کامیون را جای آن می‌گذاشتند.

در آن دوره‌ای که اتوبوس‌سازان ملزم به گرفتن مجوز فعالیت شدند، صنعتگران هم‌کار شما چه کسانی بودند؟



اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

از آن تاریخ، دیگر اجازه واردات هیچ اتوبوسی را به ایران ندادند و فقط شاسی وارد می‌شد. کار رونق گرفت و اتوبوس شهری و بین‌شهری بنز در ایران ساخته شد.

آن زمان، یک دستگاه اتوبوس به چه قیمتی فروخته می‌شد؟

فکر می‌کنم در سال‌های ۳۲-۱۳۳۱، یک دستگاه اتوبوس به قیمت ۱۷ تا ۱۸ هزار تومان فروخته می‌شد. بهترین اتاق به قیمت ۶ هزار تومان ساخته می‌شد و شاسی هم ۱۲ هزار تومان بود. البته زمانی که اتوبوس‌های بنز با اسکلت فلزی ساخته می‌شد، قیمت آنها به ۱۶۵ تا ۱۷۰ هزار تومان رسید که ما ۳۵ تا ۴۰ هزار تومان از خریدار به‌عنوان پیش‌پرداخت می‌گرفتیم و مابقی را، از ۳ تا ۵ هزار تومان، قسط‌بندی می‌کردیم. بعدها کار اتوبوس‌سازی در کشور رونق گرفت و ما هم توانستیم کار خود را توسعه دهیم و تعداد زیادی مینی‌بوس فیات و ایویکو بسازیم که هنوز تعدادی از آنها پس از ۴۰ سال در شهر تردد می‌کنند، هرچند به خاطر دودزا بودن باید جمع شوند.

چه زمانی شرکت عقاب‌افشان را پایه‌گذاری کردید و از چه زمانی همکاری‌تان با شرکت اسکانیا شروع شد؟

در سال ۱۳۷۷ شرکت خانوادگی خود را به ثبت رساندم و فرزندانم را که هر کدام دانش‌آموخته خارج از کشور و مسلط بر زبان خارجی بودند، به همکاری با این شرکت خانوادگی تشویق کردم که الان هم در این شرکت صاحب مسؤلیت هستند. یکی از دلایلی که فرزندانم در این شرکت ماندگار شدند، این بود که به آنها گفتم من در کار خودم استاد هستم و سرمایه را هم تأمین خواهم کرد، ولی در اداره شرکت، به رأی اکثریت احترام می‌گذارم و هیچ‌وقت هیچ کار یا نظری را به شما تحمیل نخواهم کرد، و به این ترتیب توانستیم با هم کار کنیم. در همان آغاز کار، از فرزندانم خواستم که درباره برندهای قدرتمند خارجی تحقیق و از آنها بازدید کنند تا بتوانیم با این شرکت‌ها همکاری داشته باشیم. تا آن زمان، کارخانه‌های بزرگ دنیا گاهی به ما شاسی می‌فروختند و گاهی هم اعلام می‌کردند که



مراسم بازدید اعضای دولت از اتوبوس ساخته‌شده داخلی، در باغ وزارت امور خارجه با حضور نخست‌وزیر وقت، وزیر راه، رئیس شهربانی، نفیسی و ... (که همه نظامی بودند) برگزار شد. در آن مراسم همه صنعتگران فعال در ساخت آن اتوبوس حضور داشتند. مقامات دولتی حاضر در مراسم از اتوبوس بازدید و همگی تحسین و تشویق کردند. نخست‌وزیر در همان مراسم، دستور داد از ما تقدیر شود. نفیسی هم یک به یک ما را معرفی کرد و نخست‌وزیر مدالی به سینه ما زد. او گفت ما نمی‌دانستیم چنین صنعتگران خوبی در کشور وجود دارند.

در ادامه مراسم، نفیسی نامه‌ای را که از زبان ما و به قلم خودش نوشته شده بود، خواند که در آن از دولت درخواست شده بود حالا که تصمیم گرفته شده اتوبوس وارد شود، به جای اتوبوس، شاسی وارد کنند؛ چراکه ما هم هر مدل اتاکی که موردنظر باشد خواهیم ساخت. نخست‌وزیر همان‌جا بدون فوت وقت، آن نامه را امضا و پراف کرد که همین تعداد اتوبوس وارد شده کافی است و بقیه وارد نشود. به این صورت، فقط ۱۵۰ دستگاه اتوبوس وارد شد و



تأسیس یک شرکت واحد اتوبوسرانی افتاد تا اداره آن را کاملاً در اختیار داشته باشد.

آن زمان، از آلمان ۳۰۰ اتوبوس بنز (موتور جلو) خریداری شد و ما اتوبوس‌سازها هم کارمان کساد شد، بنابراین به این نتیجه رسیدیم که در «اداره صنایع دولتی» جمع شویم و شرایط رکود فعالیت و مشکل واردات این اتوبوس‌ها را توضیح دهیم. رئیس آنجا به نام دکتر حسن مشرف‌نفیسی یک درخواست به زبان ما و به قلم خودش نوشت که در آن بلا تکلیفی ما را توضیح داده بود و به نظر دولت وقت رساند. دولت هم به آقای نفیسی گفته بود یک کامیون از ارتش به آنها بده و ببین که آیا می‌توانند یکی مثل آن را بسازند یا نه؛ آن‌ها هم یک ماشین از ارتش گرفتند و به ما دادند تا مثل آن را بسازیم.

قبلاً اتوبوس‌ها فقط در قسمت جلو یک در داشتند، ولی اتوبوس بنزی که آنها وارد کرده بودند دو در داشت؛ یکی قسمت عقب که محل ایستادن بود و یکی قسمت جلو که محل نشستن بود. البته آقای نفیسی اعتقاد داشت که چون ما صنعتکار هستیم، می‌توانیم مثل آن اتوبوس را بسازیم. بالاخره با هزار مکافات جمع شدیم و پولی جمع کردیم و عین همان اتوبوس بنز را با چوب ساختیم. آقای نفیسی هم مرتب به ما سر می‌زد و دل‌داری می‌داد و می‌گفت شما حتماً به نتیجه می‌رسید. ساخت آن اتوبوس سه ماه طول کشید و زمانی هم که ساخته شد، مقرر گردید آن را به نمایندگان دولت نشان دهیم و مجوز ساختش را بگیریم.

و به عده‌ای آرامش می‌دهد، ما انسان‌ها که از درخت کمتر نیستیم. فکر می‌کنم الان ۷ تا ۸ شرکت اتوبوس‌سازی در ایران وجود دارد، اما فرق عقاب‌افشان با آنها این است که ما خودمان طراح هستیم و می‌توانیم هر طرحی را با هر ابعادی که می‌خواهیم طراحی و پیاده کنیم؛ می‌توانیم اتوبوسی با ظرفیت ۱۵ یا ۱۰۰ نفر بسازیم. در حال حاضر، شش نوع اتوبوس در سه مدل شهری و سه مدل بین‌شهری می‌سازیم. همه کارخانه‌های مهم اتوبوس‌سازی دنیا ما را می‌شناسند و برخی از آنها مایل به همکاری با ما هستند. این ادعای خودمان نیست بلکه گفته میهمانان خارجی بازدیدکننده از شرکت است. با این وجود اصلاً مغرور نیستیم.

به فعالیت‌های دیگر اشاره کردید...

بله؛ مثلاً در کشور آذربایجان در حال راه‌اندازی کارخانه‌ای هستیم که بتوانیم دستگاه‌هایی را تولید کنیم و در منطقه به فروش برسانیم و پرسنل مان را حفظ کنیم. تعدادی از این نیروها را باید به آذربایجان ببریم و تعدادی را همین‌جا حفظ کنیم. باید قطعات را نیمه‌ساخته به آذربایجان ببریم.

شما به عنوان یک صنعتگر پیشکسوت، با این نگرش که ما در صنعت، کاملاً راه واردات را ببندیم و فقط شعار خودکفایی سر دهیم، موافق هستید یا خیر؟

خیر، اینکه بگوییم در حوزه صنعت، در واردات را ببندیم تا خودکفا شویم، ابتدا امکان



بتوانیم ۸۰۰ دستگاه اتوبوس تولید کنیم که چنین عملکردی برای شرکت عقاب‌افشان خبر خوبی نخواهد بود. البته دست روی دست نگذاشته‌ایم و دنبال کارهای دیگر هستیم تا بتوانیم سر پا بمانیم، چون نیروی انسانی و پرسنل ماهر برای شرکت عقاب‌افشان از هر چیز دیگری مهم‌تر است. ما حداقل ۱۳۰۰ نیرو داریم که تلاشمان این است که بیکار و تعدیل نشوند. فقط امسال با چند نفر از نیروهای بازنشسته شرکت خداحافظی کردیم، هرچند معمولاً پس از سن بازنشستگی هم از آنها به‌عنوان مشاور بهره می‌بریم. همه پرسنل شرکت فرزندان من هستند و به هر روش که برایم مقدور باشد سعی می‌کنم به‌خوبی اداره شوند و مشکلی نداشته باشند.

از ۳۰ سال پیش، به‌خصوص زمانی که می‌خواستیم شراکت با اسکانیا را آغاز کنیم، همه به من می‌گفتند که چقدر می‌خواهی کار کنی، اما من به همه افرادی که مرا از کار کردن منع می‌کردند می‌گفتم من فقط مسئول خودم نیستم و مسؤولیت کارمندان شرکت نیز با من است. یک درخت را که می‌کارند وقتی به کهنسالی می‌رسد سایه می‌اندازد

محصولات موردنظر ما را ندارند. برای همین ما برندهای متنوعی از مینی‌بوس و اتوبوس می‌ساختیم. بالاخره پس از بازدید فرزندانم از شرکت‌ها و برندهای مطرح دنیا مانند مان و داف، با اسکانیا به توافق رسیدیم.

اسکانیا مانند هر شرکت مطرح، سرشناس و بزرگ دنیا بسیار سخت‌گیر بود، چون این‌گونه شرکت‌ها نمی‌خواهند برنشان به‌واسطه برخی همکاری‌ها بدنام شود. هم ما و هم اسکانیا خواسته‌ها و شرایطی داشتیم ولی پس از چند بار مذاکره بالاخره قرارداد دوجانبه در سال ۱۳۷۸ منعقد شد و با نمونه‌سازی و تأیید آن توسط اسکانیا از سال ۱۳۷۹ کار را به‌صورت جدی آغاز کردیم.

ما در این قرارداد تأکید بسیاری بر خدمات داشتیم و این موضوع را هنوز هم سرلوحه کار خود قرار داده‌ایم. در حال حاضر، عقاب‌افشان با ۲۴ نمایندگی، بهترین مراکز خدمات را در ایران دارد. همه این نمایندگی‌ها به صورت کامل تابع قوانین اصلی هستند و ساخت‌وساز آنها باید مطابق با نقشه شرکت باشد. قیمت همه خدمات و قطعات نیز باید در همه نمایندگی‌ها یکسان باشد و هر قطعه‌ای که توسط نمایندگی‌های ما به مشتری فروخته می‌شود، یک سال گارانتی دارد.

با توجه به تحریم‌ها، همکاری با اسکانیا تا چه سالی ادامه پیدا کرد؟

از آنجا که اسکانیا به ما اعتماد زیادی دارد، تا جایی که ممکن بود با ما همکاری داشت و محدودیت‌های تحریمی رادار کرد؛ اما اکنون مشکلات زیادی به وجود آمده و همکاری با آنها فقط به تأمین قطعات یدکی محدود شده است. در حال حاضر، ما علی‌رغم همه شرایط و دشواری‌ها تلاش می‌کنیم قطعات یدکی را به خودروهایی که داخل شهرها و یا بین شهرها در تردد هستند برسانیم. البته اصل همکاری ما با اسکانیا تا تحریم‌ها برطرف نشود، متوقف خواهد ماند.

با توجه به شرایط اقتصادی کشور، وضعیت فعلی شرکت عقاب‌افشان که در سال‌های گذشته توانسته بود سالانه ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس تولید کند، چگونه است؟

شرایط بسیار سخت و جان‌فرسا شده است. امسال با وجود تلاش و همت کارگران، نهایتاً



شما از میان عوامل دخیل در بروز این حوادث، وسیله نقلیه (اتوبوس) تا چه حد نقش داشته است؟

ببینید! در سال ۹۲ دو اتوبوس در جاده قم شاخ به شاخ با هم تصادف کردند و آتش گرفتند و ۴۳ نفر جان خود را از دست دادند. بعد از این حادثه، بلافاصله پلیس اعلام کرد که سازنده اتوبوس ۵۰ درصد مقصر است. در همان حادثه، درباره اتوبوسی که ۴ مترش از بین رفته است، گفتند مکانیزم درها خوب نبود و در وسط باز نشده است که مسافران بتوانند از اتوبوس پیاده شوند. در حالی که اگر یک ضربه کوچک به در ماشین سواری هم بخورد، دیگر درش باز نمی‌شود. این حرف‌ها را می‌زنند تا تقصیر را از گردن خود باز کنند، چراکه کنترل درستی روی جاده‌ها و عبور و مرور ندارند. ما برای اثبات حقانیت خود، کشمکش‌های زیادی داشتیم. در حادثه جاده قم، نکته مهم این بود که یکی از آن دو اتوبوس با حرکت از مبدأ تهران، ۴۰ گالن تینر حمل می‌کرد! چه کسی باید این موارد را کنترل کند، غیر از پلیس و وزارت راه؟ قدرت اتوبوس اسکاتیا بالا است و راننده تا جایی که می‌تواند آن را از گازوئیل پر می‌کند؛ چه کسی باید به این تخلفات رسیدگی کند؟

اما به هر حال، این مشکلاتی که برای شرکت پیش آوردند، باعث شد راه‌های جدیدی پیش روی ما باز شود و کارهایی را انجام داده‌ایم که هنوز در دنیا باب نشده است. یکی از فعالیت‌های دو سال اخیر ما این است که یک برد (board) الکترونیکی طراحی شده توسط جوانان شرکت را روی اتوبوس‌های جدید نصب می‌کنیم و سالی را هم در تهران تجهیز کرده‌ایم که در آنجا می‌توانیم تمام اتوبوس‌ها را بر روی نقشه ایران رصد کنیم تا بدانیم فلان اتوبوس در کدام جاده حرکت می‌کند و چقدر سرعت دارد. الان به جایی رسیده‌ایم که می‌توانیم ایراد اتوبوس را از راه دور تشخیص دهیم؛ مثلاً به راننده خبر می‌دهیم که ترمز اتوبوس خراب است و دیگر حرکت نکن. اگر هم توقف نکند به وزارت راه اعلام می‌شود که وضعیت ایمنی آن اتوبوس در خطر است. البته روی داشبورد اتوبوس هم یک نمایشگر نصب شده است. وقتی چراغ زرد روشن می‌شود، یعنی مشکلی وجود دارد و احتیاط کن. وقتی هم که چراغ قرمز روشن

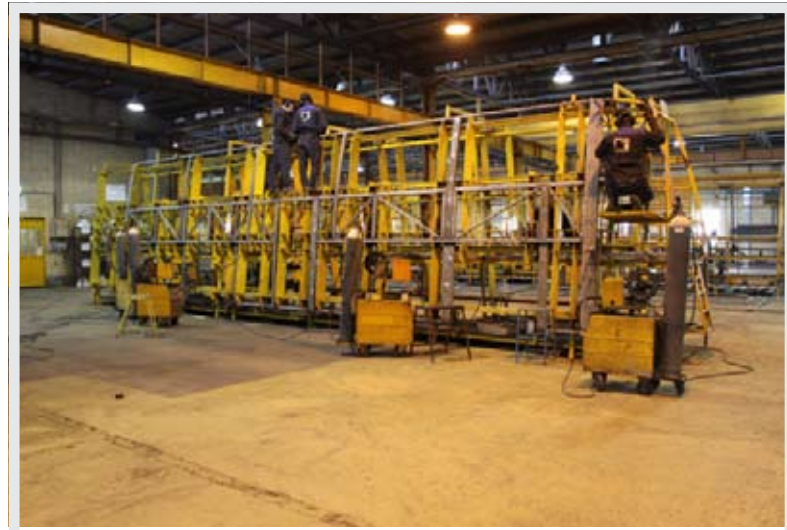
از سازمان استاندارد تأییدیه می‌گرفتیم. زمانی که موتور را به اداره استاندارد بردیم، متوجه شدیم که اداره استاندارد، تجهیزاتی برای تأیید استاندارد موتور یورو ۵ ندارد، بنابراین مجبور شدیم خودرو را به کشور دیگری ببریم و تأییدیه استاندارد آنجا را بگیریم که اداره استاندارد خودمان هم آن را پذیرفت.

همین روند دریافت استاندارد چند ماه کار ما را به تأخیر انداخت و باعث شد که سرمایه ما روی هوا برود، چون ما خودرو یورو ۵ را به مشتری فروخته و وعده تحویل در زمان مقرر را به او داده بودیم، اما با مشکلات استاندارد و ... این کار با تأخیر مواجه شده بود. پس از آن، زمانی که به اداره شماره‌گذاری مراجعه کردم، مسئولی که باید شماره‌گذاری کند، ۱۵ روز حضور نداشت. این مشکلات، همه نیرو و توان ما را از بین می‌برد. همین ماجرا نشان می‌دهد که ادعای خودکفایی، فقط یک شعار است. ما یورو ۵ را مطابق با استانداردهای جهانی وارد کردیم اما در داخل به درهای بسته خوردیم.

تاکنون عقاب‌افشان به چه کشورهایی صادرات داشته است؟

نخستین صادرات ما به مصر بود؛ بعد به عراق و اوکراین و ... البته هنوز هم به اوکراین صادرات داریم. اکنون مشکلات داخلی متعدد و متنوع هستند ولی اگر برطرف شوند راه صادرات باز خواهد شد.

متأسفانه سوانح اتوبوسی در ماه‌های اخیر، بیش از پیش افزایش پیدا کرده است. به نظر



ندارد. چرخه صنعت به گونه‌ای نیست که مثلاً ایران با تولید ۵۰ هزار خودرو، همه قطعات را خودش بسازد و راه را بر واردات سد کند. حتی آلمان که کشوری صنعتی و پیشرفته است، همه قطعاتش را خودش نمی‌سازد و قطعاتی هم که می‌سازد در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ مثلاً شرکت بوش آلمان یک سری قطعه می‌سازد که همه خودروهای جهان از آن استفاده می‌کنند یا اینکه بهترین گیربکس جهان متعلق به برند ZF است که روی ۵۰ درصد خودروهای دنیا نصب می‌شود. وقتی ایران ۵۰ هزار خودرو تولید می‌کند، اصلاً امکان ندارد که بتواند تمام قطعاتش را خودش بسازد.

خلاصه اینکه؛ کسانی که شعار خودکفایی می‌دهند، چیزی از صنعت نمی‌دانند. ما به آنها می‌گوییم نمی‌خواهد شما خودکفا شوید بلکه مسیر کار را برای صنعتگر ایرانی هموار کنید. اکنون برای ما تحریم‌های داخلی بدتر از خارجی است. تحریم داخلی ما را به مرز خفگی رسانده است. تغییرات و قوانین خلق الساعه دست و پای ما را بسته است. کالا به گمرک می‌رسد، اما ترخیص نمی‌شود، چون قانون تغییر کرده است یا بخشنامه‌های جدید آمده است. علاوه بر آن برای گرفتن یک امضا باید یک ماه سرگردان بانک باشیم. برای روشن شدن تأثیر تحریم‌های داخلی در صنعت، مثالی می‌زنم؛ ما موتورهای یورو ۵ وارد کردیم و اتوبوس را مطابق با آن موتور ساختیم. پس از اخذ مجوزها برای اینکه بتوانیم پلاک بگیریم و شماره‌گذاری کنیم باید

تا به حال مشکل تأمین مالی مطرح بوده یا دلایل دیگری برای عدم همکاری وجود داشته است؟

وقتی بودجه هم بوده، به دلایلی که من نمی‌دانم، همکاری نمی‌کردند. همه اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری ما استانداردهای لازم را دارد و اگر نداشته باشد، اساساً پلاک نمی‌شود. در چند سال اخیر، شهرداری یک سری اتوبوس‌های آکاردئونی خرید که در خطوط فعال هستند. قبل از اینکه شهرداری این اتوبوس‌ها را از چین بخرد، ما دو نمونه اتوبوس آکاردئونی ساختیم ولی سر قیمت به توافق نرسیدیم. حالاً من از شما می‌خواهم که این بار توجه کنید و ببینید که آیا هیچ کدام از اتوبوس‌های BRT تهران پلاک دارد؟ ندارد و این یعنی فاقد استاندارد است و خودشان رنگی زده‌اند و شماره‌ای نوشته‌اند. به هر حال، این اتفاقات برای ما مهم نیست. ما خوب می‌سازیم تا مشتری خوب هم پیدا شود.

به عنوان یک صنعتگر و کارآفرین موفق، آرزوی شما در این مقطع سنی چیست؟

آرزوی من این است که تمام صنعتگران مملکت درست و با دقت کار کنند. ما هیچ کس را رقیب خود نمی‌دانیم. همه باید خوب کار کنیم تا محصولاتمان برای مردم مفید باشد. در کار خودمان سعی می‌کنیم که محصول باکیفیت تولید کنیم؛ جنس خوب تهیه می‌کنیم و حتی اگر مجبور باشیم کالا را کمی گران‌تر می‌خریم ولی به دنبال محصولات بی‌کیفیت نمی‌رویم. یکی از دلایل موفقیت ما یکسان بودن قیمت‌ها در نقاط مختلف کشور در بخش خدمات پس از فروش، گارانتی و تعمیرات است. این یک نکته مدیریتی مهم است. همین حالا که من با شما صحبت می‌کنم، شیشه جلو اسکانیا در تهران ۹۰۰ هزار تومان است؛ در اردبیل و بندرعباس هم ۹۰۰ هزار تومان است. البته بالاخره برخی دنبال دغل و کلک هستند و از قطعات تقلبی استفاده می‌کنند، ولی ما دستگاهی تهیه کرده‌ایم که آرم مخصوصی روی قطعاتمان می‌زند تا کسی نتواند قطعه دیگری را جایگزینش کند. مطمئن باشید هر کس با صداقت و دقت کار کند، حتماً موفق می‌شود.



می‌شود، اما اگر پیمایش را در نظر بگیرید، اسکانیا تمام جاده‌های ایران را فراگرفته و تعداد اتوبوس‌های دیگر خیلی کمتر است. ولو از سال ۹۳ تعطیل کرده و تمام اتوبوس‌های این برند مربوط به گذشته است، ولی اسکانیا سالانه تا ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس تولید می‌کند و امسال هم که تحت فشار تحریم بودیم ۸۰۰ دستگاه اتوبوس تولید کردیم. خوب در چنین شرایطی معلوم است که تعداد حوادث اسکانیا بیشتر خواهد بود. بالاخره همان کمیسیون اصل ۹۰ ما را از دست پلیس نجات داد.

با توجه به اینکه یکی از دلایل عمده معضل آلودگی هوای تهران، اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های فرسوده است، آیا شهرداری تهران برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی با شرکت عقاب افشان همکاری داشته است؟

گروه‌هایی که تا به حال در سازمان اتوبوسرانی شهرداری بوده‌اند، هر سال در نمایشگاه با ما خوش‌وبش کرده‌اند، ولی یک اتوبوس هم از ما نخریده‌اند؛ اما شهرداری مشهد از سال ۸۶، نزدیک به ۶۰۰ اتوبوس از ما خریده است. شهرداری‌های دیگر مثل قم، اصفهان، کرج، اهواز، رشت و گرگان هم اتوبوس‌های دومحور و سه‌محور خریده‌اند. اخیراً وزارت کشور، براساس مصوبه وزارت نفت، برای نوسازی ناوگان اتوبوسرانی، یک سند همکاری با ما امضا کرد تا در آینده‌های نزدیک بتوانیم ۱۵۰۰ اتوبوس گازسوز به شهرداری تحویل دهیم. ما نمونه اتوبوس گازسوز را هم ساخته و تست کرده‌ایم.

می‌شود، خودرو حتماً باید متوقف شود، ولی خب راننده‌ها در اغلب موارد گوش نمی‌دهند؛ بنابراین وزارت راه به پلیس اعلام می‌کند که فلان اتوبوس را متوقف کند.

آخرین کاری که بر روی اتوبوس‌ها انجام داده‌ایم، تعبیه سیستم لرزش‌سنجی راننده است که مانع خواب‌آلودگی راننده و بروز تصادفات می‌شود. این طرح برای خودروهای سواری هم مناسب است و سازمان راهداری هم تأیید کرده که اقدام بسیار خوبی است و پیگیری کرده که کامیون‌ها هم باید به این سامانه مجهز شوند تا از تصادفات جلوگیری گردد؛ خود سوئدی‌ها هم در بازدیدی که داشتند، گفتند ما چنین سیستمی نداریم.

باید به این نکته هم اشاره کنم که چون پلیس‌راه علیه شرکت اظهار نظرهای زیادی می‌کرد، ما به کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شکایت کردیم و گفتیم ما طبق دستورات و معیارهای سازمان استاندارد عمل می‌کنیم و حتی اگر در یک معیار خلاف داشته‌ایم، به ما نشان دهید. من به آقای مؤمنی (رئیس پلیس‌راه‌ور وقت) هم گفتم که گزارش‌های نادرست به شما می‌دهند و شما هم این اخبار غلط را به مردم اطلاع می‌دهید؛ مثلاً می‌گویید در جاده‌های ایران ۱۰۰ هزار دستگاه اتوبوس بنز و ۲۰ هزار دستگاه اتوبوس اسکانیا داریم، ولی بیشترین درصد تصادفات مربوط به اسکانیاست. در حالی که اگر صد هزار دستگاه اتوبوس بنز داریم، این تعداد از روی پلاک است و نه پیمایش؛ اغلب اتوبوس‌های بنز یا در گازها افتاده یا در سرویس ادارات استفاده

کالسنکه سبز از دوران پساکرونا گزارش می دهد

بازگشت رونق نسبی به فعالیت ناوگان حمل و نقل اتوبوسی کشور



رکود اخیر در فعالیت ناوگان حمل و نقل بین شهری اتوبوسی کشور تحت تاثیر شیوع ویروس کرونا شاید یکی از بی سابقه ترین رکودهایی بود که این صنعت به چشم دید و نزدیک به دو ماه آن را به تعطیلی کشاند. این اتفاق غافلگیرکننده از اوایل اسفندماه سال ۹۸ با ورود این ویروس به کشور آغاز شد و تا اوایل اردیبهشت ماه سال ۹۹ ادامه یافت؛ رخدادی که باعث شد بخش عظیمی از اتوبوس های بین شهری کشور روانه پارکینگها شود و زیان فراوانی را به فعالان این صنعت اعم از مالکان اتوبوس ها، رانندگان، شرکت های مسافربری و رستوران های بین راهی وارد کرد. حال به نظر می رسد با گذشت بیش از یک ماه از صدور مجوز ستاد ملی مبارزه با کرونا برای فعالیت مجدد اتوبوس های بین شهری و پایانه های مسافربری بین شهری، رفته رفته سفرهای اتوبوسی جای خود را در بین مردم دوباره پیدا کرده و رونق نسبی به این بخش بازگشته است. هر چند که فعالان این صنعت همچنان چشم انتظار کمک های دولت برای جبران بخشی از زیان های خود در دوران شیوع کرونا هستند.

شرایط رفته رفته بهتر می شود

امیر، یکی از رانندگان اتوبوس فعال در مسیر نهاوند-تهران معتقد است که اگرچه آثار بیماری کرونا بر پیکره فعالیت ناوگان اتوبوس های بین شهری هنوز به طور کامل از بین نرفته است اما نشانه هایی از رونق در این بخش دیده می شود. وی می گوید: بعد از رکود ناشی از کرونا در بخش حمل و نقل و سایر بخش های کشور، طبیعی بود که شرایط برای فعالیت عادی فراهم نباشد اما حالا می بینیم که روزبه روز رغبت به استفاده از اتوبوس در بین مردم بیشتر شده و امیدواریم که با گذشت هر روز، وضعیت کاری ما بهتر شود. این راننده اتوبوس تصریح کرد: کرونا علاوه بر ایجاد بیماری های سخت، ترس عجیبی هم در مردم به وجود آورده بود تا از هرگونه تجمعی پرهیز کنند. طبیعی است که مردم در چنین شرایطی فضای سربسته و عمومی را برای مسافرت انتخاب نکنند. اگرچه ما همه پروتکل های بهداشتی را رعایت می کردیم و به طور مداوم فرایند ضد عفونی انجام می شد. با همه این ها امیدوارم که این بیماری از کل جهان رخت بربندد و مردم از شر آن خلاص شوند.

دولت به یاری ما بیاید

محمد، راننده اتوبوس مسیر اراک-تهران هم

امید دارد که رونق به فعالیت ناوگان اتوبوس بین شهری کشور بازمی گردد. او می گوید مردم و مسافران تا حدود زیادی نسبت به روزهای آغازین شیوع این بیماری دیدگاهشان تغییر کرده و متوجه شده اند که با رعایت برخی موارد می توانند به زندگی عادی خود ادامه دهند. البته هنوز رونق کامل در بازار کار ما ایجاد نشده است اما امیدواریم در آینده نزدیک شرایط بهتر شود. دانشجویها سهم زیادی از مسافران اتوبوس های بین شهری را تشکیل می دهند که این روزها هنوز تعطیل و به عبارتی بلا تکلیف هستند. همچنین می توان امیدوار بود که در آینده با کنترل بیشتر بیماری کرونا و افزایش شهرهای سفید، مردم بار دیگر سفر با اتوبوس را به سفر با وسیله شخصی خود ترجیح دهند.

این راننده هم به نقش دولت در سرپا ماندن ناوگان حمل و نقل مسافری کشور اشاره می کند و می گوید: خیلی از مالکان اتوبوس هایی که هر روز در کشور فعالیت می کنند اقساط بانکی بدهکارند و دچار مشکلات عدیده ای شده اند. ضمن اینکه بسیاری از رانندگان این صنف چند ماهی بیکار بوده اند و نتوانسته اند درآمدی داشته باشند. ما از دولت انتظار داریم که ما را تنها نگذارد و مثل دیگر بخش های اقتصاد کشور در چنین بحران هایی در کنارمان باشد.

قربانی با تأکید بر این که از تمام توان و ظرفیت وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای رسیدگی به مطالبات شرکت‌های حمل و نقل و رانندگان استفاده می‌شود، افزود: با توجه به اهمیت بخش حمل و نقل در اقتصاد کشور، تسهیلات و بسته‌های حمایتی برای این بخش در نظر گرفته شده و این موضوع در دست پیگیری و اقدام است و با هماهنگی دستگاه‌های ذیربط به شرکت‌ها و رانندگان اعلام می‌شود.

داریوش باقرجوان، مدیرکل دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز در این نشست گزارشی از اقدامات و برنامه‌های این سازمان در ایام مقابله با کرونا ارائه کرد و افزود: در راستای رسیدگی به مطالبات شرکت‌ها و رانندگان در شرایط موجود، اقداماتی از جمله پیشنهاد بخشودگی اجاره‌بهای غرفه شرکت‌ها، بخشودگی مالیات عملکرد شرکت‌های حمل و نقل، آب و برق مصرفی، تمدید مهلت پروانه فعالیت شرکت‌ها، افزایش نرخ کرایه مصوب، ارائه تسهیلات بانکی ارزان‌قیمت و تعویق پرداخت حق بیمه رانندگان به دستگاه‌ها و مراجع ذیربط اعلام شده است و تا حصول نتیجه مورد پیگیری قرار می‌گیرد.

حمل و نقل مسافربری جاده‌ای کشور در شرایط موجود مورد بررسی قرار گرفت. قربانی، معاون حمل و نقل این سازمان ضمن تقدیر از تلاش‌های شرکت‌ها و رانندگان بخش حمل و نقل مسافربری در جابه‌جایی ایمن مسافران با رعایت ضوابط و اصول بهداشتی در شرایط کرونا اظهار داشت: یکی از شاخص‌های اصلی موفقیت در شرایط موجود درک متقابل بخش حاکمیتی و تشکل‌های صنفی است تا در نتیجه شناسایی مشکلات و ارائه راهکارها، تعادلی میان رضایتمندی عمومی جامعه و بخش حمل و نقل جاده‌ای برقرار شود.



خانواده حمل و نقل مسافری آسیب زیادی دید

یکی از مسؤولان شرکت‌های مسافربری غرب تهران با اشاره به اینکه حمل و نقل اتوبوسی بین شهری کشور یک خانواده بزرگ است، می‌گوید که ویروس کرونا علاوه بر مالکان و رانندگان و شرکت‌های مسافربری، ارتزاق افرادی مثل کارکنان باربری‌های داخل پایانه‌های مسافربری، کارگران این باربری‌ها و حتی مسؤولان بلیطفروشی داخل پایانه‌ها را هم تحت تأثیر قرار داد و معلوم نبود اگر این وضعیت ادامه می‌یافت عاقبت زندگی این عزیزان چه می‌شد.

وی با ابراز خوشحالی از شروع فعالیت ناوگان اتوبوسی و بازگشت رونق نسبی به این صنعت، ابراز امیدواری کرد که در آینده چنین بحران‌هایی متوجه این قشر نشود و افزود: ناوگان حمل و نقل جاده‌ای یکی از مهمترین بخش‌های اقتصاد هر کشوری است و افراد بسیار زیادی در جامعه از راه آن گذران زندگی می‌کنند.

ما انتظار داریم حالا که قدرت بروز کرونا کمتر شده و مردم قدری از ترس‌های ناشی از این بیماری خطرناک فارغ شده‌اند، دولت به سراغ فعالان صنایع مختلف برود و اگر مشکلی دارند کمک حال آنها باشد. امروز دخل و خرج بسیاری از مشاغل به هم نمی‌خورد و اگر دولت هم بخواهد خودش را کنار بکشد شرایط به مراتب سخت‌تر خواهد شد.

برگزاری نشست کمیته راهبری بخش حمل و نقل مسافربری جاده‌ای

در همین ارتباط، اخیراً در نشست کمیته راهبری بخش حمل و نقل مسافربری جاده‌ای با حضور معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای و رؤسای انجمن‌ها و کانون‌های شرکت‌های حمل و نقل مسافربری و رانندگان، دغدغه‌های شرکت‌ها و رانندگان

گفتگو با هما یون حسین آبادی از مالکان اتوبوس‌های عقاب-اسکانیا

شرکت عقاب‌افشان یک نعمت بزرگ برای صنعت حمل‌ونقل کشور است



مالکان اتوبوس‌های بین‌شهری این روزها دغدغه‌های زیادی دارند. آن‌ها از یکسو باید با مشکلات ناشی از شیوع بیماری کرونا و رکود ایجاد شده در بازار مسافر دست و پنجه نرم کنند و از سوی دیگر باید افزایش سرسام‌آور قیمت‌های ناشی از تورم از جمله افزایش قیمت در بازار قطعات یدکی را برای ادامه حیات خود مدیریت کنند. با این همه، آن‌ها بعد از گذر از دوران پیک شیوع کرونا دوباره اتوبوس‌هایشان را راهی جاده‌ها کرده‌اند تا با وجود همه سختی‌ها، هم چرخ زندگی خودشان بچرخد و هم چرخ ناوگان حمل‌ونقل مسافری کشور. همایون حسین آبادی، یکی از همین مالکان اتوبوس‌های بین‌شهری است. او دو اتوبوس مارال دارد که خودش ترجیح داده برای کاهش هزینه‌ها راننده یکی از آنها باشد. گفتگوی کالسه سبز را با این فعال بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در ادامه بخوانید.

از خاور و اتوبوس‌های ولوو تا تولیدات عقاب‌افشان

من از سال ۷۳ تصمیم گرفتم راننده اتوبوس باشم و این کار را در شهر خودمان یعنی اراک عملی کردم. ابتدا چند سالی روی اتوبوس‌های دیگران کار کردم و رفته‌رفته علاقه‌ام به این شغل بیشتر شد. چند سالی که گذشت با وام و کمی پس‌انداز، یک دستگاه خاور از ایران خودرو خریدم و چند وقتی هم با آن کار کردم اما چون دائماً ذهنم درگیر اتوبوس و جاده بود، به این سمت آمدم و با کمک برادرانم یک دستگاه اتوبوس ولوو خریدیم. کمی که گذشت با شراکت یکی از همشهریان مان یک دستگاه اتوبوس ولوو دیگر هم گرفتیم و شرایط به سمتی رفت که بین سال‌های ۸۴ تا ۸۷ تعداد اتوبوس‌های ولوو ما به ۸ عدد رسید و شکر خدا راضی بودیم. در همان برهه، ما و خیلی از مالکان دیگر با اتوبوس‌های ولوو تیپ ۲ و تیپ ۳ مشکلات زیادی پیدا کردیم. مشکلات این اتوبوس‌ها و هزینه‌های جانبی آنها باعث شد خیلی‌ها دچار مسائل مالی شدید شوند، به گونه‌ای که دیگر نتوانستند به این کار ادامه دهند. همین بود که ما تصمیم گرفتیم با مشورت دیگران به سمت تولیدات شرکت عقاب‌افشان بیاییم و در آن سال‌ها یک دستگاه اتوبوس اسکانیای کلاسیک از این شرکت خریدیم و چون بسیار راحت‌تر با آن کار می‌کردیم و در عین حال هزینه‌ها و کارکردهایش برای ما بسیار به‌صرفه‌تر

از ولوو بود، از آن زمان تصمیم گرفتیم فقط اتوبوس اسکانیا داشته باشیم؛ این رویکرد ما تا امروز ادامه داشته است. ما الان ۲ دستگاه اتوبوس مارال داریم. البته اتوبوس‌های کلاسیک آن زمان هم مشکلاتی داشتند اما این ایرادات رفته‌رفته در تولیدات بعدی شرکت عقاب‌افشان کمتر شد و امروز می‌بینیم که اتوبوس‌های درسا و مارال این شرکت سرآمد هستند و حرف‌های زیادی برای گفتن دارند.

۱۶ سال حضور در خط سنندج-شیراز

ما از سال ۸۳ داریم در خط سنندج-شیراز کار می‌کنیم و دیگر با این مسیر خو گرفته‌ایم. البته قبل از آن هم در خط تهران-اراک، اراک-سنندج و اراک-اصفهان کار کردیم. خوبی خط سنندج-شیراز این است که به خاطر مسافت بسیار زیادی که دارد خیلی راحت می‌شود در مورد خوبی‌ها و کیفیت اتوبوس‌های این خط صحبت کرد و آنها را مورد سنجش قرار داد. آنطور که ما هر روز تجربه می‌کنیم، فاصله رفت و برگشت از سنندج تا شیراز و بالعکس حدود ۱۸ ساعت است؛ ۱۸ ساعتی که واقعاً نشانگر مسافت بسیار طولانی است و کمتر خودرویی می‌تواند آن را یک‌نفس طی کند. خوشبختانه اتوبوس‌های مارال ما بدون کمترین مشکلی هرروزه این مسافت طولانی را طی می‌کنند و خدا را شکر تا حالا پیش نیامده که در راه بمانیم. البته نکته بسیار مهم در سلامت

ما از نعمت این عزیزان محرومیم اما امیدواریم که در آینده شرایط بهتر شود. ما ۱۰ راننده هستیم که برای ایمنی بیشتر، به نوبت و در فواصل مختلف بر روی دو اتوبوسی که عرض کردم، فعالیت داریم.

می‌خواهم در مورد قشر زحمتکش راننده‌ها به نکته‌ای اشاره کنم. من به عنوان یک مالک، شاید اگر دو دستگاه اتوبوسم دو ماه کار نکنند به شدت متضرر شوم اما برای تأمین زندگی‌ام به مشکل نمی‌خورم، ولی آن دسته از رانندگان عزیز اتوبوس‌ها که اغلب به صورت سرویسی کار می‌کنند، در این دو ماهی که کرونا حمل‌ونقل برون‌شهری را به تعطیلی کشانده بود، دچار مشکلات عدیده‌ای شدند. من رانندگانی را می‌شناسم که برای تأمین نیازهای اولیه زندگی‌شان در این دو ماه به مشکل خوردند. کاش نهادهای دولتی در چنین شرایطی بیشتر در کنار ما باشند.

دولت، قدر دان شرکت عقاب افشان باشد

بدون تملق‌گویی و اغراق باید عرض کنم که در این روزگار تحریم و سختی‌های وارد شده بر کشور، دولت باید قدر دان شرکتی مثل عقاب افشان باشد که در تمام این سال‌های تحریم به هر نحوی توانسته بخش بزرگی از نوسازی ناوگان اتوبوسی کشور را محقق سازد. شما فکر کنید این شرکت هم مثل بسیاری دیگر از شرکت‌های خودروسازی، بعد از فشار تحریم‌ها تعطیل می‌شد یا رو به تولید و واردات اتوبوس‌های چینی می‌کرد. ما باید قدر دان مدیران این مجموعه تولیدی و صنعتی باشیم، چراکه نعمت بزرگی برای صنعت حمل‌ونقل ما محسوب می‌شود، و دولت هم باید به هر شکلی که می‌تواند موانع را از پیش پای آنها بردارد.

اتوبوس‌ها و البته هر خودرویی، دقت در انجام سرویس‌های دوره‌ای و استفاده درست از آن است؛ کاری که ما به انجام آنها بسیار پایبندیم و برای‌مان اهمیت زیادی دارد.

مشکلات تحریم برای ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای

شرایط سختی به خاطر تحریم‌ها داریم و این را همه می‌دانند. تا دو سال پیش با وجود همه مشکلاتی که به خاطر تحریم‌ها داشتیم باز می‌توانستیم کارمان را پیش ببریم و اگر گرانی و تورم هم در بازار لاستیک و قطعات یدکی بود، به یک شکلی کار خود را انجام می‌دادیم اما از دو سال پیش و با شدت گرفتن تحریم‌ها و البته انفجار قیمت‌ها در بازار ارز و دلار، شرایط به طرز عجیبی فرق کرده و کار برای‌مان خیلی سخت شده است. دولت باید فکری به حال ما و این اوضاع کشور بکند. شما فکر کنید این همه مشکل به خاطر تحریم‌ها و گرانی‌ها داریم و وقایعی مثل بیماری کرونا هم مزید بر علت می‌شود تا شرایط بر ما سخت و سخت‌تر گردد. ما به دلیل شرایط موجود حدود دو ماه نتوانستیم کار کنیم؛ حالا یک ماهی هست دوباره شروع به کار کرده‌ایم و حتماً مدتی طول خواهد کشید تا همه چیز به روال عادی برگردد.

سفر با اتوبوس برای مسافران خط شیراز-سندج به صرفه است

خوشبختانه وضع مسافر در مسیری مثل سندج-شیراز خیلی زودتر از مسیرهای کوتاه رونق می‌گیرد، چون این مسافت طولانی است و اصلاً برای مسافران به صرفه نیست که با خودروهای شخصی خود این مسافت را طی کنند. ضمن اینکه سفرهای هوایی هم در کشور ما به خاطر خطراتی که دارد، خیلی مورد استقبال مسافران نیست. علاوه بر این‌ها، ریل قطار هم هنوز به سندج نرسیده است و بهترین روش از لحاظ ایمنی و هزینه همان اتوبوس است. مسافران اصلی ما را سربازان و دانشجویان و خانواده‌هایشان تشکیل می‌دهند که البته فعلاً با توجه به تعطیلی دانشگاه‌ها

ما از سال ۸۳ داریم در خط سندج - شیراز کار می‌کنیم و دیگر با این مسیر خو گرفته‌ایم. البته قبل از آن هم در خط تهران-اراک، اراک-سندج و اراک-اصفهان هم کار کرده‌ایم. خوبی خط سندج - شیراز این است که به خاطر مسافت بسیار زیادی که دارد خیلی راحت می‌شود در مورد خوبی‌ها و کیفیت اتوبوس‌های این خط صحبت کرد و آنها را مورد سنجش قرار دارد



پیکان چگونه متولد شد؟

نگاهی به تاریخ صنعت خودروسازی در ایران



«روزی همسر خیامی پیش من آمد و گفت از شوهرش شکایت دارد! تعجب کردم زیرا خیامی را مرد بسیار خوبی می‌شناختم که خانم گفت من یک دست مبل از این مرد می‌خواهم که در شرایط فعلی که اسم و رسمی پیدا کرده‌ایم و آدم‌های مهم به منزل ما رفت و آمد دارند، بتوانیم آبرومند پذیرایی کنیم در حالی که مبل‌های منزل شکسته و خراب هستند. اما خیامی همیشه می‌گوید برای خرید ماشین‌آلات برای کارخانه نیاز به پول دارد و مبل اولویت نیست.» این نقل قول از رضا نیازمند است که می‌توان وی را یکی از بنیانگذاران صنعت خودرو ایران در وزارت اقتصاد نامید. صنعت خودرو ایران بر خلاف آن چه اکثر مردم ایران فکر می‌کنند با تولید پیکان متولد نشد بلکه تولد صنعت خودرو ایران در حدود سال ۱۳۱۹ با ساخت بدنه و اتاق اتوبوس و کامیون در ایران آغاز شده بود.

دلیل در آن زمان آنها سعی کردند با کارخانه‌های خودروسازی دنیا ارتباط برقرار کنند تا بتوانند خودرو را برای اقشار متوسط در ایران تولید کنند.

فورد، پژو، فولکس و تالبوت برخی گزینه‌هایی بودند که با آنها تماس برقرار شد. هنوز هم بسیاری بر این باورند که استعمار پیر انگلستان که صنعت خودرو خود را در آن روزگار مظهر اراده ملی می‌دید، به وسیله راه‌هایی که همه به آن روش‌های انگلیسی نام می‌دهند سبب شد تا شرکت روتس بتواند جای شرکت‌های آلمانی و فرانسوی را بگیرد؛ اما عده دیگری نیز می‌گفتند در آن زمان تنها کارخانه‌های انگلیسی روی خوش به مدیران ایران خودرو نشان دادند.

پیکان وارد شد

به هرحال پیکان وارد ایران شد. در سال ۱۳۴۵ قراردادی بین شرکت ایران خودرو و روتس در مورد مونتاژ و ساخت خودرو پیکان که نام انگلیسی آن هیلمن بود منعقد شد و به طور رسمی با وارد شدن قطعات تولید پیکان در اردیبهشت سال ۱۳۴۶ با ظرفیت ۶۰ هزار دستگاه آغاز شد، این تیراژ به تدریج به ۱۲۰ هزار دستگاه رسید. در سال ۱۳۵۳ خط تولید وانت شکل گرفت، در ۲۷ مهرماه ۱۳۵۳ نیز کارخانه ریخته‌گری و موتورسازی دایر شد تا نسبت به ساخت شش قسمت از موتور پیکان

البته اولین شرکت تولیدکننده خودرو که فیات ایران بود در سال ۱۳۳۲ تأسیس شد ولی تولید اولین محصولات این شرکت که فیات ۱۱۰۰ نام داشت در سال ۱۳۳۹ انجام شد و عملاً شرکت جیپ ایران (پارس خودرو کنونی) که در سال ۱۳۳۶ تأسیس شده بود در سال ۱۳۳۸ اولین خودرو تولیدشده در ایران را که جیپ شش سیلندر کالسکه‌ای بود تولید کرد. در سال بعد اولین فیات‌های ایرانی تولید شدند. با این حساب بر خلاف نظر معمول پارس خودرو پدر صنعت خودرو ایران است، نه ایران خودرو. در سال ۱۳۳۸ شرکت تولید خودرو ایران (مرتب کنونی) تأسیس شد. این شرکت هم در سال ۱۳۴۲ اولین محصولات خود را که انواع مدل‌های لندروور بود تولید می‌کرد. در سال ۱۳۴۱ ایران ناسیونال (ایران خودرو) تأسیس و در سال ۱۳۴۵ اولین خودرو همه‌گیر تولید داخل یعنی پیکان تولید شد. پیکان خودروی بود که بسیاری به آن عشق می‌ورزیدند و صنعت خودرو ایران را از ورشکستگی نجات داد. ایران ناسیونال یا همان ایران خودرو که مادر پیکان است روز ۱۲ مهرماه ۱۳۴۱ با سرمایه‌ای حدود ۱۰ میلیون تومان و با هدف مونتاژ و تولید انواع خودرو متولد شد و از ۲۸ اسفندماه ۱۳۴۲ با تولید اتوبوس شروع به کار کرد. اما تولید اتوبوس آن هم به تیراژ محدود خواسته‌های برادران خیامی، مدیران آن روز ایران خودرو را برآورده نمی‌کرد و به همین



فورد، پژو، فولکس و تالپوت برخی گزینه‌هایی بودند که با آنها تماس برقرار شد. هنوز هم بسیاری بر این باورند که استعمار پیر انگلستان که صنعت خودرو خود را در آن روزگار مظهر اراده ملی می‌دید، به وسیله راه‌هایی که همه به آن روش‌های انگلیسی نام می‌دهند سبب شد تا شرکت روتس بتواند جای شرکت‌های آلمانی و فرانسوی را بگیرد

را به‌عنوان بازوی اصلی خود در آسیا داشته باشد. این شرکت برنامه‌هایی برای ساخت داخلی کردن محصولات خود در ایران داشت. در کنار این شرکت مرسدس بنز نیز با خاور و ایران خودرو رابطه تنگاتنگی داشت و این شرکت هم برای تولید موتورهای خود در ایران شرکت ایدم‌تبریز را تأسیس کرد.

در این میان البته برادران خیامی که با هیوندایی کره کار خود را آغاز کرده بودند برنامه‌های بلندپروازانه‌ای داشتند. آنان قصد داشتند تا سال ۱۳۶۰ کاملاً پیکان را داخلی کنند و در ادامه یک خودرو کاملاً ایرانی را طراحی و تولید کنند. البته تمام این برنامه‌های صنعتی پس از افزایش قیمت نفت در سال ۱۳۵۳ و تغییر استراتژی حکومت شاه دستخوش تحول شد. در آن سال‌ها به ناگاه با افزایش درآمد نفت سرمایه‌از صنعت به سمت واردات سوق داده شد. همین عامل سبب کاهش رشد صنایع شد و واردات خودرو به شدت افزایش یافت.

با این همه هنوز هم تولیدات داخل در برابر موج واردات مقاومت می‌کردند. با وقوع انقلاب

۱۶۰۰ اقدام کند. به منظور تأمین قسمتی از قطعات اساسی خودروهای تولیدی کارخانه‌های صنعتی، ایران‌ناسیونال به طور مستقیم و غیرمستقیم در ایجاد واحدهای صنعتی و تولید نقش داشت و تولید بسیاری از قطعات خودرو را در کارخانه‌های داخلی و به کمک شرکت‌های خارجی شروع کرد.

همزمان با شروع تولید پیکان به وسیله چند ارمنی و با سهامداری شرکت سیتروئن شرکت سیتروئن ایران (سایپا) شکل گرفت. این شرکت هم در ابتدا ژبان و در ادامه رنو را تولید کرد. جنرال‌موتورز هم برای اولین بار خارج از خاک آمریکا حاضر به تولید خودرو شد. کیفیت بالای تولید پارس خودرو سبب شد جنرال‌موتورز حاضر شود در یک‌جا با رقیب خود یعنی آمریکن‌موتور که آن زمان جیب زیرمجموعه آن بود خودرو تولید کند. تولیداتی مانند بیوک ایران و شورولت ایران محصولاتی بودند که هنوز هم تولید آنها در ایران برای صنعت خودرو افتخار محسوب می‌شود.

جنرال‌موتورز آن زمان برنامه داشت پارس خودرو





شد مراکز تحقیقاتی و نظام‌های مهندسی بعد از ۱۵ سال رکود و فراموشی، دوباره در ایران خودرو شکل بگیرد. از اواسط دهه ۷۰، پس از واردات خودرو و ورود اتومبیل‌های متنوع کره‌ای، فشار دوباره روی این صنعت تشدید شده بود که چرا ما نمی‌توانیم حتی یک خودرو طراحی کنیم و چرا حتی چراغ‌های پیکان نیز تغییر نکرده، از همه جالب‌تر آن بود که حتی اطلاعات فنی پژو ۴۰۵ که در ابتدا به‌صورت مونتاژ کامل وارد بازار می‌شد نیز در اختیار مهندسان ارشد ایران خودرو قرار نمی‌گرفت.

طرح خودرو ملی

طرح خودرو ملی که ایده آن نیز چندین در ایران تازه نبود، دوباره مدتی پس از پایان واردات خودرو، برای تولید یک پیکان جدید آغاز شد تا به همه ثابت شود ما هم می‌توانیم مانند کره، خودمان به طراحی خودرو بپردازیم. نخستین بار مردم در بازی‌های جام ملت‌های آسیای ۱۹۹۶ شاهد تیزری بودند که خبر از تولید خودرو ملی می‌داد. در آن زمان طراحی خودرو ملی، آغاز

بخشی از خطوط تولید ایران خودرو، پیکان را از ورطه نیستی نجات دهند، اما بعد از نصب خطوط ایران خودرو با خطوط ناقص، دست دوم و مستهلک‌شده‌ای روبه‌رو شد که کاستی‌های فراوانی داشت.

در سال ۱۳۷۰ صنعت خودرو ایران به موجودی نیمه جان شبیه بود؛ رکود اقتصادی و صنعتی بعد از جنگ و حدود هفت سال خواب زمستانی، ایران خودرو را در آستانه نابودی قرار داده بود. در آن زمان بسیاری معتقد بودند دیگر نیازی به صنعت خودرو نیست و عده‌ای نیز خواستار ادامه تولید کارخانه‌های خودروسازی و نجات آن بودند، اما پیکان در آن سال‌ها، صنعت خودرو ایران را نجات داد و جریان حیاتی سرمایه را به شرکت ایران خودرو بازگرداند. حتی در اوایل دهه ۷۰ و واردات انبوه خودرو، این خودرو از محبوبیت نیفتاد و همچنان پول رایج بازار خودرو ایران بود. راحت تعمیر شدن، ارزان بودن تعمیر، همه‌جا تعمیری، هزینه کم و انس مردم ایران با این خودرو، همچنان آن را تا سال ۱۳۸۰ به‌عنوان پرمشتری‌ترین خودرو مطرح می‌کرد. سود حاصل از پیکان سبب

و ملی شدن صنایع، تأثیر دولت در صنعت خودرو افزایش یافت. این دولتی بودن سبب کاهش رشد صنعت خودرو شد. در آن سال‌ها اعتقاد بر این بود که بهتر است به جای صنعت خودرو به صنایع کشاورزی اهمیت داده شود. جو جامعه نیز سبب شد تولید خودروهای لوکس متوقف شود، حتی دیگر پیکان دولوکس تولید نمی‌شد. با اتفاقات رخ داده در اوایل دهه ۶۰ بسیاری از مهندسان صنعت خودرو در پی آمریکایی نامیده شدن و داشتن تفکرات چپ یا دموکرات اخراج شدند. این روند ادامه داشت تا با کاهش درآمد ارزی ایران در جنگ تحمیلی و کاهش بودجه ارزی صنعت کشور از حدود دو میلیارد دلار به ۲۰۰ میلیون دلار در سال عملاً صنعت خودرو به تعطیلی کشانده شد. بنا به گفته میرخانی‌رشتی مدیرعامل ایران خودرو ۶۵۰۰ نفر از کارگران ایران خودرو در سال ۶۵ بازخرید شدند. در سال ۱۳۶۸ مدیران آن زمان ایران خودرو تصمیم گرفتند تا خطوط دست دوم شرکت تالیوت را خریداری کرده و با تقسیم آن در تولیدکنندگان قطعات خودرو و بازسازی



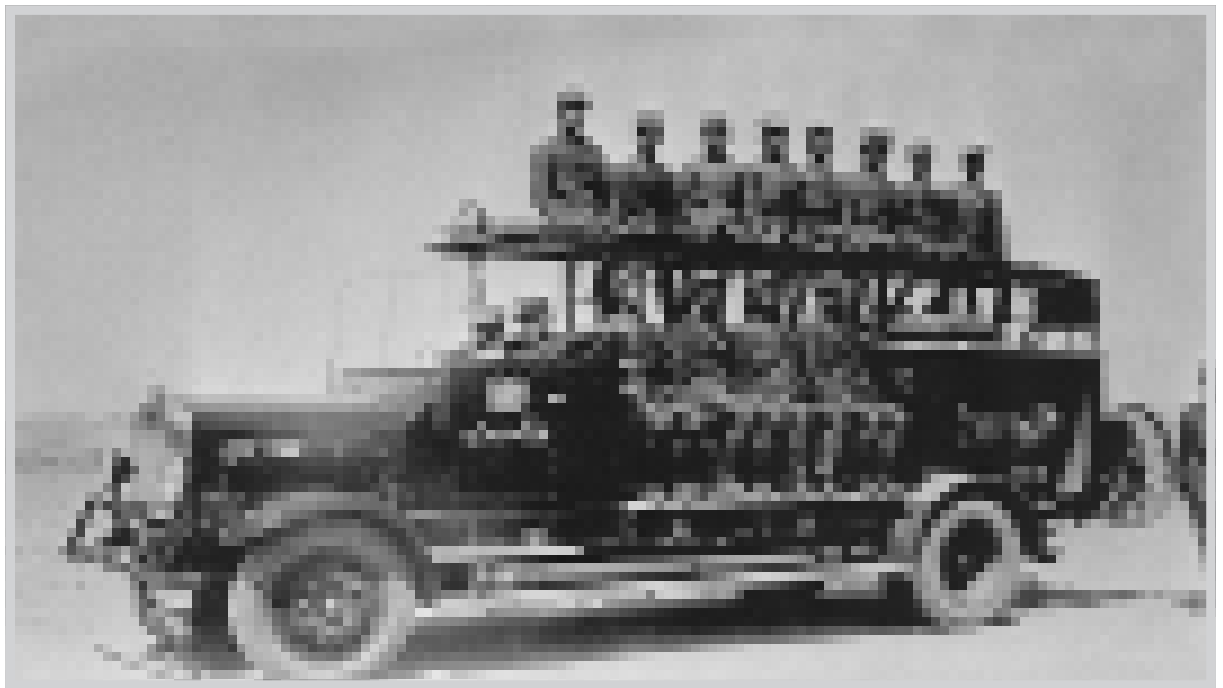
از اواسط دهه ۷۰، پس از واردات خودرو و ورود اتومبیل‌های متنوع گره‌ای، فشار دوباره روی این صنعت تشدید شده بود که چرا ما نمی‌توانیم حتی یک خودرو طراحی کنیم و چرا حتی چراغ‌های بیکان نیز تغییر نکرده، از همه جالب‌تر آن بود که حتی اطلاعات فنی پژو ۴۰۵ که در ابتدا به‌صورت مونتاژ کامل وارد می‌شد نیز در اختیار مهندسان ارشد ایران خودرو قرار نمی‌گرفت

کدام سو برود. حال مدیران صنعتی می‌دانستند تولید کاملاً ایرانی برای رقابت در بازارهای جهانی تنها یک شعار با برد داخلی است. از طرفی اگر ایران به بازار تجارت جهان پیوند می‌خورد صنعت خودرو ایران در مواجهه با خودروهای مدرن که بدون تعرفه یا با تعرفه پایین وارد می‌شدند، نابود می‌شد.

در این میان سال‌ها بود که واردات خودرو ممنوع بود، پس برنامه‌ای تدوین شد که واردات خودرو با تعرفه بیش از صد درصدی آزاد شود. قرار بود تعرفه خودرو هر سال بین ۱۰ تا ۲۰ درصد کاهش یابد. از طرفی طبق یک برنامه قرار بود صنایع خودروسازی به تدریج با قوی شدن قطعه‌سازان، خصوصی شود. برای افزایش دانش فنی هم سعی شد با شرکت‌های بزرگ همکاری مشترک صورت گیرد. بیکان نیز در اوایل دهه ۸۰ به مشکل بزرگی تبدیل شده بود. از طرفی چهره شهرهای ایران را عقب‌مانده جلوه می‌داد و از سوی دیگر مشکلات آلودگی هوا و مصرف سوخت را تشدید می‌کرد. شرکت رقیب سایپا نیز تنها پراید را با تیراژ بالا تولید می‌کرد. این خودرو هم که از اوایل دهه ۷۰ تولیدش شروع شده بود

شد اما تا چندی پیش از شروع تولید سمند، از این خودرو ملی خبری نبود. در آغاز، طراحی خودرو ملی چندان سخت به نظر نمی‌رسید اما پس از شروع طرح، عظمت آن کاملاً مشخص شد. طراحی پلت‌فرم (مجموعه‌های فنی خودرو) که در ابتدا غیرممکن به نظر می‌رسید پس از روش پروتون مالزی که خودرو خود را با طراحی بدنه روی پلت‌فرم‌های میتسوبیشی، قرار می‌داد، انتخاب شد. حال آن‌که پس از مدتی، مشخص شد حتی طراحی بدنه نیز کار بسیار دشواری است. در همین زمان در کشور تایوان شرکت «فرست‌اتوموتیو» انگلستان، طراحی نمونه اولیه خودروی روی شاسی و قوای محرکه خودرو پژو ۴۰۵ برای تولید در شرکت تایوانی را به پایان رسانده بود، ناگهان شرکت تایوانی ورشکسته شد و شرکت فرست‌اتوموتیو که برای طراحی خودرو، بسیار هزینه کرده بود این طرح را به شرکت‌هایی در ایران، آرژانتین و چین پیشنهاد کرد. این پیشنهاد با اقدامات اولیه برای تولید خودرو ملی، همزمان بود و ایران خودرو، این طرح را با اشتیاق پذیرفت.

حال سؤال این بود که صنعت خودرو باید به





آلمانی آخن، یک موتور روز طراحی کنند. این طرح قرار بود آغاز دستیابی ایران به دانش‌های موتور، گیربکس، شاسی و سیستم تعلیق باشد. این طرح با موفقیت انجام شد ولی ادامه نیافت. در ابتدای سال ۸۴ مدیران صنعتی ایران بسیار امیدوار بودند؛ آن‌ها که از دهه ۱۳۷۰ تجربه کار با کیاموتورز و پژو سیتروئن را در کارنامه داشتند. اما نه پژو و نه کیا حاضر به سرمایه‌گذاری در ایران نشده بودند. در آن سال‌ها آنها با طرح رنو امیدوار شده بودند چرا که برخلاف پژو و کیا حالا شرکتی در ایران سرمایه‌گذاری مستقیم کرده بود و صنعت خودرو ایران در حال اتصال به زنجیره جهانی خودرو بود. پس از رنو شرکت بنز نیز سرمایه‌گذاری خود را برای تولید خودرو در ایران آغاز کرده بود و شرکت‌های دیگر نیز تمایل به حضور در ایران داشتند. بسیاری از قطعه‌سازان جهانی هم به دنبال همکاری با صنایع ایران بودند. با تغییر دولت در سال ۸۴ به ناگاه همه چیز تغییر کرد. مدیران صنعتی تغییر کردند و قرارداد رنو هم استعماری تعبیر شد. شرکت بنز و بسیاری از قطعه‌سازان خارجی هم همکاری خود را با ایران قطع کردند. با افزایش درآمد نفت واردات به شدت افزایش یافت.

در سال ۱۳۸۶ دوباره پروژه‌های ملی‌گرایی در صنعت خودرو نمود یافت و خودرو تیبیا در سایپا که تلفیقی از پراید و ریو با طراحی بدنه جدید بود به‌عنوان دومین خودرو ایرانی متولد شد. در ادامه در سال ۸۹ تولید خودرو در ایران به بیش از ۱/۵ میلیون دستگاه رسید و ایران جزو ۱۵ کشور تولیدکننده خودرو در جهان شد. اما همچنان این صنعت استراتژی مشخصی نداشت و هنوز هم از دولتی بودن رنج می‌برد و با شدت گرفتن تحریم‌ها نقاط ضعف صنعت خودرو بیشتر نمایان شد.»

و به تدریج داخلی‌سازی‌اش افزایش یافته بود گزینه مناسبی نبود، چرا که تکنولوژی خودرو به اوایل دهه ۸۰ میلادی بازمی‌گشت. با این همه این خودرو نیز مانند پیکان که ایران خودرو را از نابودی نجات داده بود سایپا را به اوج رسانده بود. مدیران سازمان گسترش در آن سال به دنبال طرحی مشترک بین ایران خودرو و سایپا و یک شرکت خارجی رفتند. ابتدا با فولکس واگن ارتباط برقرار شد اما تنها گروه رنو نیشان بود که حاضر به سرمایه‌گذاری مشترک در ایران شد. برای اولین بار پس از انقلاب بود که شرکتی خارجی در صنعت ایران سرمایه‌گذاری گسترده می‌کرد. در سال ۱۳۸۳ رنو نیشان با سرمایه‌گذاری ۵۱ درصدی در قراردادی مشترک به حجم ۱/۵ میلیارد دلار در ایران شرکت کردند و شرکت رنوپارس را تأسیس کردند. این شرکت با سهم ۵۱ درصد رنو و ۴۹ درصد سازمان گسترش، ایران خودرو و سایپا تأسیس شد. هدف، تولید خودروی برای جایگزینی پیکان و پراید بود. خط تولید پیکان در سال ۸۴ متوقف اما قرار شد تا تولید محصولی که آن زمان ال ۹۰ و بعدها تندر ۹۰ نام گرفت، پراید تولید شود و پس از تولید تندر ۹۰ در سال ۱۳۹۰ تولید پراید متوقف شود. قرار بود پس از تولید تندر ۹۰ با تیراژ ۳۰۰ هزار دستگاهی ایران خودرو و سایپا هر کدام روی پلت‌فرم این خودرو محصولی جدید را طراحی کنند.

از طرفی رنو نیز قرار بود تا سال ۱۳۹۰ کارخانه مستقل خود را در ایران با تیراژ ۲۰۰ هزار دستگاه تأسیس کند. به موازات این برنامه، طرح موتور ملی شروع شد که قرار بود تکمیل‌کننده سمند و دانش‌های نداشته صنعت خودرو باشد. برنامه‌ریزی شده بود در طرحی مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو با کمک مرکز تحقیقات موتور



پس از رنو شرکت بنز نیز سرمایه‌گذاری خود را برای تولید خودرو در ایران آغاز کرده بود و شرکت‌های دیگر نیز تمایل به حضور در ایران داشتند. بسیاری از قطعه‌سازان جهانی هم به دنبال همکاری با صنایع ایران بودند. با تغییر دولت در سال ۸۴ به ناگاه همه چیز تغییر کرد

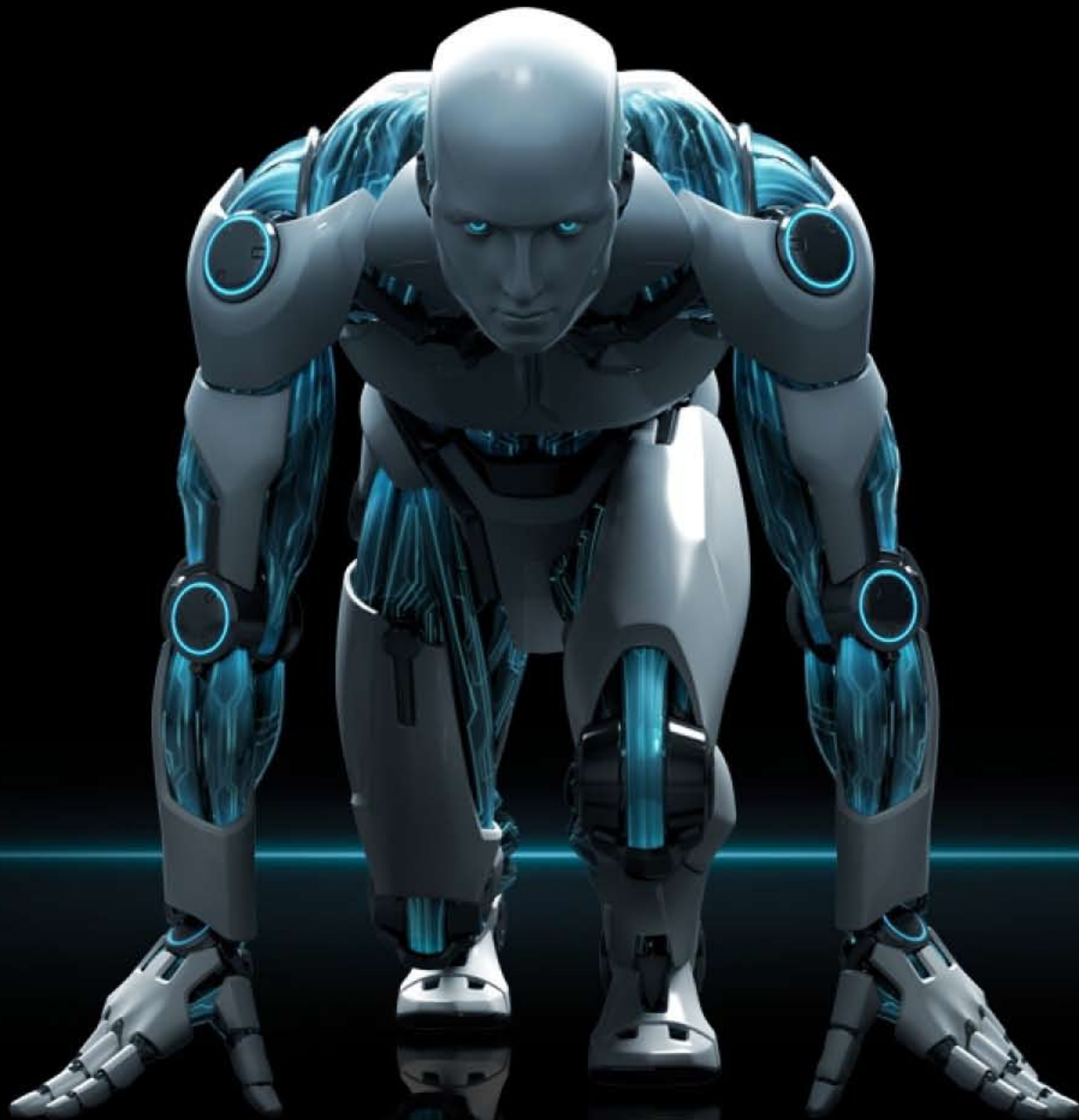
علم و فناوری

آینده‌ای که در انتظار ماست/۲۰

رتبه ۷۱ و ۱۴۱ ایران در اینترنت موبایل و ثابت/۲۲

هسته درونی زمین در حال چرخش است/۲۳

تاکید بر اهمیت فروشگاه‌های اینترنتی/۲۴



[۱۹]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۶۸ - اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

w w w . o g h a b a f s h a n . c o m

آینده‌ای که در انتظار ماست!

در دنیای فناوری نمی‌توان ادعا داشت که هر روز اتفاقات تازه‌ای رخ می‌دهد! شاید این تعبیر برای دنیای فناوری بهتر باشد که بگوییم در هر لحظه، رخداد تازه‌ای در این دنیا به وقوع پیوسته که می‌تواند تمام معادلات پیش از خود را دستخوش تردید کند. امروز فناوری اطلاعات یکی از مهمترین مولفه‌های قدرت‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و علمی است. کشوری که توانایی فناوری آن را دارد می‌تواند در لیست قدرت‌های بزرگ باشد. با این مقدمه به برخی از اخبار این حوزه که قطره‌ای از دریاست اشاره می‌کنیم.

محصولات جانبی فرایند پالایش نفت است. این ماده ارزان قیمت بوده و استفاده از آن برای تولید محصولات جدید، با محیط زیست سازگار است.



این ساختار شیمیایی نوعی لاستیک جدید ایجاد می‌کند که ماهیتی شبیه به چسب خشک شده دارد. به محض این که یک کاتالیزور آمین به این ساختار اضافه می‌شود، لاستیک حالت چسبندگی خود را به دست آورده و اجزای آن به گونه‌ای به هم می‌چسبند که هر گونه آسیب دیدگی را به صورت کاملاً یکپارچه و بدون از دست دادن استحکام اولیه، ترمیم می‌کند.



تویتر کارمندانش را برای همیشه دور کار کرد! پس از تجربه دور کاری در ایام کرونا، تویتر به این نتیجه رسیده است که کارمندانش می‌توانند برای همیشه دور کار باشند! پس از تجربه دور کاری در ایام کرونا، تویتر اعلام کرده است که کارمندانش می‌توانند حتی بعد

آسیب زیادی به محیط اطراف خود نرساند و گزینه ایده‌آلی برای کاربردهای پزشکی باشد.



بودجه «بیل گیتس» برای فناوری جدید تشخیص کووید-۱۹

یک شرکت آمریکایی، فناوری جدیدی برای تشخیص کووید-۱۹ ارائه داده و موفق شده بودجه‌ای را از شرکت سرمایه‌گذاری متعلق به «بیل گیتس» دریافت کند. شرکت آمریکایی کروماکد (ChromaCode) برای ارائه یک فناوری که بتواند ظرفیت آزمایش واکنش زنجیره‌ای پلیمرز (PCR) را برای شناسایی افراد مبتلا به کووید-۱۹ و بیماری‌های دیگر افزایش دهد، بودجه جدیدی را از شرکت سرمایه‌گذاری Adjuvant Capital که به بیل گیتس تعلق دارد، جذب کرده است. الکس دیکینسون (Alex Dickinson)، بنیان‌گذار و رئیس کروماکد گفت: ما قصد داریم راه حل خوبی برای فضایی با منابع محدود ارائه دهیم.

تولید لاستیک خود ترمیمی با قابلیت باز یافت

محققان دانشگاه فلیندر استرالیا با استفاده از ضایعات، نوعی لاستیک خود ترمیمی ساختند که قابل باز یافت است. این محصول جدید متشکل از حدود ۵۰ درصد گوگرد، مقداری روغن آشپزی کانولا و یک ترکیب شیمیایی موسوم به دیسیکلوپنتادین است. تمام این ترکیبات اصلی از ضایعات صنعتی به دست می‌آید. برای مثال دیسیکلوپنتادین یکی از



سیستمی که موقعیت ربات‌ها را در بدن ردیابی می‌کند

پژوهشگران آمریکایی، سیستم جدیدی ابداع کرده‌اند که می‌تواند موقعیت ربات‌های پزشکی را در بدن مشخص کند. پژوهشگران دانشگاه کالیفرنیا، سن دیگو (UCSD)، یک سیستم کارآمد برای ردیابی ربات‌های انعطاف پذیر پزشکی در بدن ابداع کرده‌اند که استفاده از آن بسیار ساده است. این سیستم می‌تواند بسیاری از روش‌های پیشرفته کنونی را به کار برد و در عین حال، هزینه کمتری هم دارد. بسیاری از سیستم‌های کنونی باید در معرض تشعشع قرار بگیرند اما این سیستم جدید، به تشعشع نیازی ندارد. تانیا موریموتو (Tania Morimoto)، استاد مهندسی مکانیک دانشگاه کالیفرنیا، سن دیگو و مبدع این سیستم گفت: ربات‌های پزشکی به خوبی در فضای محدود داخل بدن کار می‌کنند و ابزاری ایمن هستند اما ردیابی موقعیت آنها در بدن کار دشواری است؛ در نتیجه، اگر امکان ردیابی ساده‌تر آنها فراهم شود، مزایای بسیاری هم برای پزشکان و هم برای بیماران خواهد داشت. پژوهشگران یک آهن‌ربا را روی ربات انعطاف‌پذیری قرار دادند که می‌تواند به قسمت‌های پیچیده داخل بدن وارد شود. کانر واتسون (Connor Watson)، دانشجوی مقطع دکتری مهندسی مکانیک در دانشگاه کالیفرنیا، سن دیگو گفت: ما با رباتی کار کردیم که از یک نایلون بسیار باریک ساخته شده است. نرمی این ربات موجب می‌شود که

در این تحقیقات از ضایعات پلاستیکی موسوم به پلی اتیلن ترفتالات (PET) استفاده شده که برای تولید بطری‌های یک‌بار مصرف کاربرد دارد. محققان دانشگاه پرود از سال‌ها قبل در تلاش بودند تا ماده‌ای موسوم به دیسودیوم ترفتالات را برای ساخت آند باتری‌های یون لیتیوم و یون سدیم به کار گیرند. برای این منظور ضایعات PET را به تکه‌های کوچک خرد کرده و سپس با استفاده از یک فرایند تابش فوق سریع مایکروویو تنها در طول دو دقیقه آن را به دیسیدیوم ترفتالات تبدیل کردند. کیفیت محصول به دست آمده از این فرایند با استفاده طیف‌سنجی و تصویربرداری با اشعه X مورد تأیید قرار گرفته است. در مرحله بعد با استفاده از این ماده ارگانیک توانستند باتری‌های یون لیتیوم و یون سدیم تولید کنند.



رصد وضعیت زخم از راه دور با بانداز نانویی

یک شرکت استارت‌آپ در حوزه زیست فناوری، باند زخمی ساخته است که به پزشکان در رصد وضعیت زخم بیمار از راه دور کمک می‌کند. اگر فردی از زخم مزمن نظیر زخم پوست دیابتی رنج ببرد، برای پزشک بسیار مهم است که این زخم به‌طور پیوسته پایش شود تا وضعیت زخم در کنترل باشد. این باند که حاوی گرافن است برای کنترل زخم‌هایی نظیر زخم‌های مزمن بسیار مفید است و همچنین به دلیل خواص آنتی‌باکتریالی گرافن، به بهبود سریع‌تر زخم نیز کمک می‌کند. این باند توسط یک استارت‌آپ فعال در حوزه زیست فناوری ساخته شده است. شرکت گرافیل (Graphael) از مرکز ملی تحقیقات علمی فرانسه انشعاب یافته است. در این باند از یک فیلم پلیمری استفاده شده که در آن اجزای الکترونیکی انعطاف‌پذیر قرار داده شده است، الکترودهای گرافنی موجود در بخش الکترونیکی می‌توانند تماس مستقیم با زخم ایجاد کنند.

کرد. این کاغذ که تنگ‌جو نام دارد و ضخامت آن به ۲ صدم میلی‌متر می‌رسد، از پوست انسان نیز نازک‌تر است. این کاغذ با استفاده از مواد اولیه ساده و یک فرایند نه چندان محرمانه ساخته شده، اما محصول به دست آمده از آن، قابلیت‌های جادویی دارد. در این فرایند فیبرهای نازک کاغذ روی بستر بسیار نازک و لطیفی درهم تنیده می‌شوند و آن‌چه به صورت یک برگه خیس تشکیل شده، پس از خشک شدن، به یک صفحه تقریباً نامرئی تبدیل می‌شود.



کارخانه هایداکا واشی از سال ۱۹۴۹ میلادی به صورت تخصصی به کار تولید کاغذ مشغول بوده است. درون این کارخانه، دیگ‌های آب گرم قلیایی در حال جوش هستند و ساقه نوعی درخت توت موسوم به کوزو درون این دیگ‌ها خیسانده می‌شوند. کارگران خاک را از کوزو جدا کرده و آن را به شکل الیاف رشته‌ای درمی‌آورند. سپس این الیاف را درون دیگ‌های حاوی آب و یک مایع غلیظ موسوم به نری قرار می‌دهند تا خاصیت چسبندگی و انعطاف لازم را برای قطعه قطعه شدن و تبدیل شدن به الیاف نازک‌تر به دست آورند. در مرحله بعد، این الیاف نازک درون ظرفی ریخته شده و مالیده می‌شوند تا به شکل یک صفحه بسیار نازک با ضخامتی در حدود ضخامت تار عنکبوت درآیند. پس از خشک شدن مایع، این الیاف به صورت بافته شده باقی مانده و نازک‌ترین صفحه کاغذی جهان را تشکیل می‌دهند.

باز یافت ضایعات پلاستیکی برای تولید باتری

محققان دانشگاه پرود واقع در آمریکا با استفاده از ضایعات پلاستیکی و فناوری استاندارد مایکروویو به کار رفته در تجهیزات خانگی، توانستند اجزای کلیدی باتری را بسازند.

از پایان یافتن ایام کرونا و برای همیشه دور کار باقی بمانند! البته این جدای از کارمندی است که باید به صورت فیزیکی در شرکت حضور داشته باشند.

تجربه دور کاری ایام کرونا به توئیتر ثابت کرده است که دور کاری شاید بازده بهتری از حضور در سر کار هم داشته باشد بنابراین کارمندان می‌توانند به دور کاری خود ادامه دهند و تنها کارمندان بخش‌های حفاظت و نگهداری به سر کار بیایند. البته این تصمیم، یک اجبار نیست و کارمندان به انتخاب خود می‌توانند به سر کار هم بیایند و در زمان حضور باید پروتکل‌های بهداشتی رعایت شود.



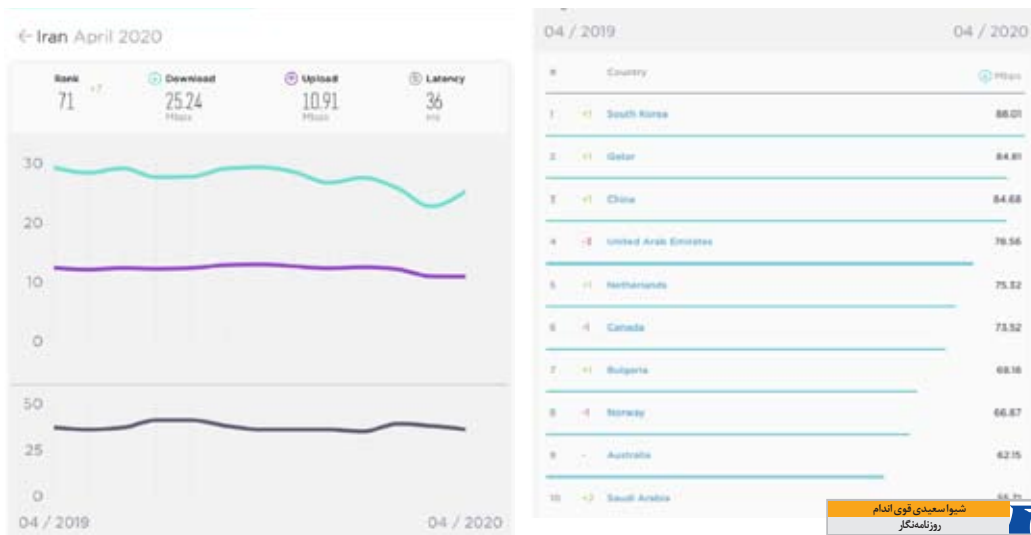
تشخیص آلزایمر با آزمایش خون!

بررسی پروتئین p-tau181 در خون افراد می‌تواند باعث تشخیص آلزایمر در آنها شود! دانشمندان کانادایی با بررسی پروتئین p-tau181 در خون افراد روشی در راستای تشخیص آلزایمر کشف کردند.

در این روش پروتئین p-tau181 به‌عنوان نشانگر زیستی نشان‌دهنده بیماری آلزایمر شناخته شده است و می‌تواند در تشخیص آن مفید باشد. این آزمایش خون بسیار حساس است چرا که پروتئین p-tau181 به مقدار بسیار کمی در خون وجود دارد اما با بررسی نتایج این آزمایش تشخیص آلزایمر آسانتر می‌شود و نتایج آن مشابه نتایج آزمایش‌هایی مانند «پت» (PET) یا مایع مغزی نخاعی است. این آزمایش توان تمییز بیماران مبتلا به آلزایمر از بیماران مبتلا به سایر اختلالات عصبی از جمله زوال عقل گیجگاهی (frontotemporal dementia) دارد.

نازک‌ترین کاغذ جهان ساخته شد

یک کارخانه تولید کاغذ در ژاپن موسوم به هایداکا واشی نازک‌ترین کاغذ جهان را تولید



آخرین گزارش از اینترنت جهانی؛ رتبه ۷۱ و ۱۴۱ ایران در اینترنت موبایل و ثابت

دارند. هرچند سرعت اینترنت موبایل چین نیز نسبت به ماه گذشته رشد کرده است اما سرعت اینترنت موبایل امارات متحده عربی که ماه گذشته ۸۳.۵۳ مگابیت بر ثانیه بود، در ماه آوریل کاهش یافته است. در نتیجه این امر امارات متحده عربی که ماه گذشته در صدر این فهرست قرار داشت، اکنون ۳ پله سقوط کرده و در رده چهارم قرار دارد. در رده پنجم نیز هلند قرار دارد. سرعت دانلود این کشور ۷۵.۳۲ مگابیت بر ثانیه اعلام شده است. سرعت اینترنت موبایل این کشور نیز نسبت به ماه گذشته (۷۲.۱۰) مگابیت بر ثانیه افزایش یافته است.

بهبود اندک سرعت اینترنت ثابت ایران
سرعت اینترنت ثابت ایران ۱۲.۷۲ مگابیت بر ثانیه محاسبه شده است. به این ترتیب ایران در رده ۱۴۱ کشورهای دارای اینترنت ثابت قرار گرفته است. از سوی دیگر سرعت اینترنت ثابت کشور نسبت به ماه گذشته (۱۰.۱۰) مگابیت بر ثانیه (بهبود یافته) و ایران از رده ۱۵۳ این فهرست به رده ۱۴۱ رسیده است. با این وجود موقعیت ایران در این فهرست در ماه آوریل همچنان پایین تر از ماه ژانویه (رده ۱۲۲) است.

متوسط جهانی سرعت دانلود اینترنت موبایل ۳۰.۸۹ مگابیت بر ثانیه و متوسط سرعت آپلود نیز ۱۰.۵۰ مگابیت بر ثانیه بوده است. این آمار نشان دهنده رشدی اندک نسبت به متوسط جهانی سرعت دانلود اینترنت موبایل در ماه مارس (۳۰.۴۷) مگابیت بر ثانیه) است. با توجه به اطلاعات ذکر شده در این وب سایت، در ماه آوریل سرعت دانلود اینترنت موبایل در کره جنوبی ۸۸.۰۱ مگابیت بر ثانیه بوده است. به این ترتیب کره جنوبی در این فهرست یک پله ارتقا یافته و پر سرعت ترین اینترنت موبایل جهان را در اختیار کاربرانش قرار داده است. سرعت دانلود اینترنت موبایل این کشور در ماه مارس ۸۱.۳۹ مگابیت بر ثانیه بوده است. پس از آن قطر با سرعت دانلود ۸۴.۸۱ مگابیت بر ثانیه در رده دوم فهرست قرار دارد. این در حالی است که سرعت اینترنت موبایل قطر ماه گذشته میلادی ۷۳.۳۸ مگابیت بر ثانیه بوده است. با توجه به این آمار، قطر نیز یک پله ارتقا یافته است.

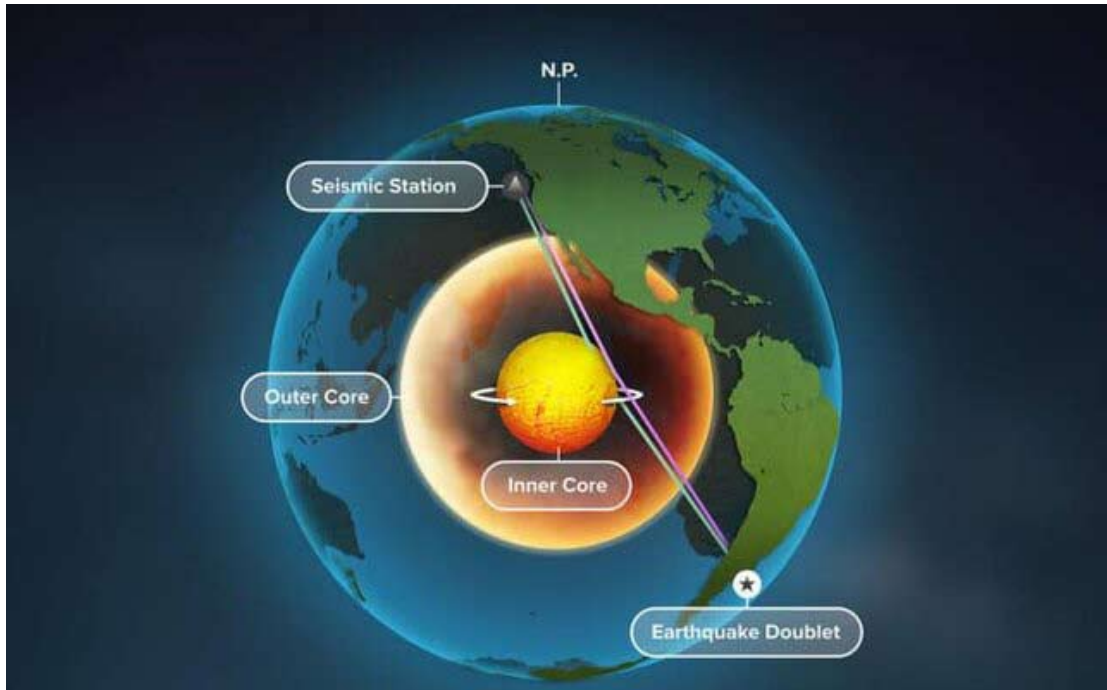
در این میان چین با سرعت ۸۴.۶۸ مگابیت بر ثانیه در رده سوم و امارات با سرعت ۷۸.۵۶ مگابیت بر ثانیه در رده چهارم قرار

آمار وب سایت «اسپید تست» نشان می‌دهد سرعت اینترنت موبایل و ثابت برخی کشورهای جهان از جمله ایران در آوریل ارتقا یافته است. سرعت اینترنت موبایل ایران ۲۵.۲۴ مگابیت بر ثانیه بوده است.

گزارش رده بندی ماهانه سرعت اینترنت موبایل و ثابت وب سایت SpeedTest نشان می‌دهد سرعت اینترنت برخی کشورهای جهان بهبود یافته است.

طبق این فهرست، سرعت اینترنت موبایل ایران در ماه گذشته میلادی ۲۵.۲۴ مگابیت بر ثانیه بوده است. طبق این رده بندی ایران در رده ۷۱ فهرست سرعت ماهانه اینترنت موبایل کشورهای جهان قرار دارد. این در حالی است که ماه مارس سرعت دانلود اینترنت موبایل ایران ۲۲.۷۲ مگابیت بر ثانیه بود و کشور در رده ۷۹ این فهرست قرار داشت.

این در حالی است که سرعت اینترنت موبایل ایران در ماه ژانویه ۲۰۲۰ میلادی ۲۷.۲۵ مگابیت بر ثانیه بود و کشور در رده ۷۰ این فهرست بود. کره جنوبی و قطر؛ کشورهای با بیشترین سرعت اینترنت موبایل طبق این گزارش در ماه گذشته



هسته درونی زمین در حال چرخش است

و زمین لرزه‌های چند برابر تکرار شده به نام دابلتس (doublets) که به مرور زمان در یک نقطه خاص اتفاق می‌افتند، بررسی کردند. این امر به آنها امکان دسته‌بندی سیگنال‌های لرزه‌ای را که به دلیل تغییر موضعی در حرکت و چرخش تغییر می‌کنند، می‌دهد. دانشمندان دریافته‌اند که برخی از امواج لرزه‌ای ناشی از زلزله از طریق بدنه آهنی در زیر مرز هسته درونی نفوذ می‌کنند و بعد از مدتی تغییر می‌کنند که اگر هسته درونی ثابت باشد، این اتفاق رخ نمی‌دهد. «سونگ» گفت: مهم‌تر از همه، ما مشاهده کردیم که این امواج شکسته شده قبل از اینکه امواج منعکس شده از مرز هسته درونی بیرون بیایند، تغییر می‌کنند و این دلالت بر این دارد که تغییرات از درون هسته درونی به وجود می‌آیند. بی یانگ (Yi Yang)، نویسنده اصلی این مطالعه گفت: آنچه تجزیه و تحلیل ما را شاخص می‌کند، روش دقیق ما برای تعیین زمان دقیق است، این که چه زمانی دقیقاً تغییرات سیگنال‌های لرزه‌ای رخ می‌دهد و به ایستگاه‌های مختلف لرزه‌ای در سراسر جهان می‌رسد.

(Xiaodong Song)، استاد زمین‌شناسی و یکی از نویسندگان این مطالعه از دانشگاه پکینگ گفت: در سال ۱۹۹۶ یک تغییر کوچک، اما اصولی و قاعده‌دار از امواج لرزه‌ای که از هسته درونی عبور می‌کردند، برای اولین بار توسط گروه ما کشف شد که ما آن را شواهدی مبنی بر چرخش افتراقی هسته درونی زمین مرتبط با سطح زمین تفسیر کردیم. با این حال، برخی از محققان بر این باورند که آنچه که ما به عنوان حرکت تفسیر می‌کنیم، در نتیجه امواج لرزه‌ای است که نشان‌دهنده بزرگ و کوچک شدن مرزهای هسته درونی متناوب مانند بزرگ شدن کوه‌ها و شکاف دره‌ها است. چرخش دیفرانسیل یا چرخش افتراقی (Differential rotation) یک کمیت فیزیکی است. این پدیده هنگامی مشاهده می‌شود که قسمت‌های مختلف چرخان با سرعت‌های زاویه‌ای (سرعت چرخش) نابرابر در عرض‌های مختلف و / یا عمق‌های مختلف و / یا در زمان حرکت می‌کنند. دانشمندان داده‌های لرزه‌نگاری طیف وسیعی از موقعیت‌های جغرافیایی

محققان دانشگاه پکینگ چین در مطالعه اخیرشان اظهار کرده‌اند، که هسته درونی زمین در حال چرخش است، بنابر یافته اخیر محققان تغییرات موقتی فازهای لرزه‌ای هسته درونی زمین (IC) با دو برابر شدن شکل موج (waveform) با کیفیت بالا ارتباط دارد. با این حال، ماهیت تغییرات موقتی هنوز یک موضوع بحث برانگیز است.

زمین‌شناسان کاملاً نحوه عملکرد ژنراتور میدان مغناطیسی زمین را درک نمی‌کنند. با این حال فرضشان بر این است که ژنراتور میدان مغناطیسی زمین به طور قطعی با روش‌های دینامیک نزدیک به منطقه مرزی هسته بیرونی - هسته درونی زمین مرتبط است. مطالعه جدید محققان چینی بر اساس داده‌های لرزه‌ای از زمین لرزه‌های چند بار تکرار شده و روش‌های جدید پردازش داده‌ها نشان داده است که هسته درونی زمین در حال چرخش است. این یافته‌ها می‌تواند اطلاعاتی دقیق از فرآیندهایی که میدان مغناطیسی کره زمین را کنترل می‌کنند، در اختیار محققان قرار دهد. ژیاودونگ سونگ

تاکید بر اهمیت فروشگاه‌های اینترنتی



امروزه با افزایش محبوبیت اینترنت و پیشرفت تکنولوژی، خرید و فروش آنلاین بسیار آسان‌تر از گذشته شده است. حالا کاربران اینترنت تنها افرادی که با کامپیوتر خود تحقیق می‌کردند و ایمیل‌های خود را چک می‌کردند، نیستند. در حال حاضر مردم با استفاده از لپ‌تاپ، تبلت و حتی تلفن‌های همراه خود اقدام به خرید و فروش کالاها در اینترنت می‌کنند. افراد مختلف می‌توانند به راحتی در هر جایی که باشند کسب و کار اینترنتی خود را راه‌اندازی کنند و از فروش آنلاین لذت ببرند. به این ترتیب شما با راه‌اندازی وب‌سایت فروشگاهی می‌توانید مستقیماً با مشتریان خود ارتباط برقرار کنید، محصولات خود را به نمایش بگذارید و حتی به صورت آنلاین هزینه فروش محصولات خود را دریافت کنید. با رشد سریع بازار آنلاین، دلایل زیادی برای ساخت وب‌سایت فروشگاهی وجود دارد که ما در اینجا به مهم‌ترین آن‌ها اشاره خواهیم کرد:

۱. بازار خود را جهانی کنید

با طراحی وب‌سایت فروشگاهی این فرصت را پیدا می‌کنید تا مشتریان بالقوه محصولات و خدمات خود را در سرتاسر جهان پیدا کنید. دیگر فاصله‌ها هیچ اهمیتی برای شما نخواهند داشت و بازار شما محدود به یک محله، شهر و حتی یک کشور نخواهد بود.

۲. فعالیت خود را ۲۴ ساعته کنید

بازارهای وب‌سایت فروشگاهی مشتریان شما را اینک می‌توانند هر ساعت از شبانه‌روز و هر وقت که دوست داشته باشند از شما خرید کنند بسیار راضی‌تر خواهند بود و شما نیز هیچ محدودیت زمانی برای فروش در ۲۴ ساعت روز، هفت روز هفته و تمام روزهای سال نخواهید داشت. به این ترتیب شما می‌توانید به هر کاری که دوست دارید رسیدگی کنید، به مسافرت بروید یا حتی زمانی که در خواب هستید از فروش خود لذت ببرید.

۳. کسب و کار خود را گسترش دهید

با استفاده از وب‌سایت فروشگاهی می‌توانید دامنه محصولات خود را متنوع‌تر کنید و حتی اقدام به فروش کالاهای غیر فیزیکی مانند کتاب‌های الکترونیکی کنید. همچنین مشتریان می‌توانند محصولاتی که دوست دارند را به شما

سفارش دهند. به این ترتیب شما می‌توانید با بررسی خواسته‌های مشتریان، به اطلاعات ضروری برای پی بردن به نیازهای آن‌ها دست پیدا کنید.

۴. نرخ تبدیل مشتریان بالقوه به خریداران را بالا ببرید

مشتریان بالقوه زیادی وجود دارند که ممکن است به دلیل باز نبودن فروشگاه فیزیکی شما یا فاصله زیاد نمی‌توانند به خریدار محصول شما تبدیل شوند. با ایجاد یک فروشگاه آنلاین این مشکل حل خواهد شد و نرخ تبدیل مشتریان بالقوه به خریداران واقعی بسیار بیشتر می‌شود.

۵. بازاریابی از طریق گوگل و شبکه‌های اجتماعی

اگر به درستی سایت خود را سئو کرده باشید، وب‌سایت فروشگاهی شما در نتایج موتورهای جستجو از جمله گوگل به نمایش در خواهد آمد. اگر از قالب‌های فروشگاهی سایت‌ساز وب‌زی (webzi) استفاده کنید خیال شما از سئو سایت تا حد زیادی راحت خواهد بود. همچنین شبکه‌های مجازی مانند فیسبوک، اینستاگرام و توییتر به شما این اجازه را می‌دهند تا با مشتریان خود ارتباط مستقیم ایجاد کنید و با بست کردن اطلاعات با ارزش در این شبکه‌های اجتماعی



اعتماد مشتریان به خود را افزایش دهید. با افزایش تعامل با کاربران شبکه‌های اجتماعی خود می‌توانید ترافیک وب سایت و در نتیجه فروش خود را بیشتر کنید.

۶. راحتی بیشتر برای شما و مشتریان

این روزها مشتریان به دلیل دسترسی آسان و سهولت خرید کردن رضایت زیادی از خرید آنلاین خود دارند. مردم به جای اینکه ساعت‌ها در فروشگاه‌های فیزیکی در سطح شهر جستجو کنند، می‌توانند در هنگام استراحت در محل کار یا در منزل و در فضایی به دور از شلوغی و وضعیت بد جوی به راحتی از طریق اینترنت خرید خود را انجام دهند. این موضوع اهمیت بسیار زیادی خصوصاً برای خانواده‌ها دارد. افرادی که خسته از سر کار به خانه می‌آیند دیگر لازم نیست ساعت‌ها در خیابان‌های شهر بچرخند. خانواده‌ها می‌توانند از در کنار هم بودن لذت ببرند و هر چیزی که لازم دارند را با یک کلیک خریداری کنند.

را افزایش دهید. زیرا برای این کار هزینه‌های نگهداری، هزینه کارگران و خطرات داشتن یک فروشگاه فیزیکی که شامل خسارت به محصولات است تا حد زیادی کاهش پیدا خواهد کرد. در نهایت راه اندازی فروشگاه آنلاین باعث می‌شود تا در بازار رقابتی امروز نسبت به کسانی که هنوز وارد دنیای تجارت الکترونیک نشده‌اند برتری پیدا کنید. در عصری که مشتریان دائماً در حال جستجو برای سریع‌ترین و ساده‌ترین راه برای خرید آنچه نیاز دارند هستند، حضور شما در اینترنت اهمیت زیادی دارد.

و کم هزینه‌تر خواهد بود. شما برای کسب و کار فیزیکی باید هزینه‌های زیادی برای اجاره فروشگاه، حفظ ایمنی فروشگاه، حقوق فروشندگان، جا به جای وسایل بزرگ و ... بپردازید. با راه‌اندازی فروشگاه اینترنتی هزینه‌های شما نیز کاهش پیدا می‌کند و حتی می‌توانید قیمت‌های رقابتی‌تری برای محصولات خود در نظر بگیرید.

۸. ریسک کمتر

با راه اندازی وبسایت فروشگاهی قادر خواهید بود با ریسک کمتری، سودآوری خود

۷. هزینه‌های کمتر

بدون شک فروش سرویس و محصولات از طریق وب سایت فروشگاهی بسیار ساده‌تر



پازل و سودوکو

ساده

		9			7	8	5	
		3	1	5		7		9
	7		9	8	3	1		4
	8		2	7	9			6
	1	7	8	3				9
9		4	5			3		7
			3			6	7	
			6		5		4	1
			7		2			8

خیلی ساده

3	1		4	2	9	7	8	6
				3	8			2
8		6		5	7	9	3	4
		3	5	9		2	6	
2	4	9				3		
5		1	3		2			9
	5			8	1	4		3
1		8		4	3	6		5
4	3	2	7	6	5			8

متوسط

		6		9	4			3
3					2	7		
						5		
		8	4		1			
9		1		5	6			
	6				3	1	4	
8		7	6		9		5	2
4	2			8		9		6

سخت

1		6						9
						6		5
			5					
7					5			2
		1						3
		4				1		
						7		9
					9		8	4
						6		



گردشگری

اقامت امن؛ چالش جدید مسافران / ۲۸

انتظار «آزادی» برای جهانی شدن / ۳۰

سقف‌ها راوی زندگی یزدی‌ها / ۳۲

«نمادها» و بازار پررقابت جذب گردشگر / ۳۴

۱۳ درصد موزه‌های جهان در خطر تعطیلی همیشگی / ۳۶

کارگاه

[۲۷]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب‌افشان

شماره ۶۸ - اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

اسکاتلند

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

w w w . o g h a b a f s h a n . c o m

اقامت امن؛ چالش جدید مسافران



استفاده از هتل‌ها و سایر اماکن اقامتی، چالش جدید مسافران است. کرونا امنیت در این اماکن را به چالش کشیده. پیش‌بینی‌ها بر این است که مسافران خیلی زود سراغ هتل‌ها، بومگردی‌ها و خانه‌های اجاره‌ای نروند و ماندن در خانه دوست و آشنا را در اولویت قرار دهند.

اماکن اقامتی با شیوع ویروس کرونا تعطیل شدند، چرا که وزارت بهداشت آن‌ها را در فهرست مشاغل پرخطر قرار داده بود. با این حال معاون گردشگری می‌گوید: هرگز دستور رسمی برای تعطیلی این اقامتگاه‌ها از سوی وزارت میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی صادر نشده و این استانداران و فرمانداران بودند که برای ادامه فعالیت مراکز اقامتی تصمیم گرفتند.

اظهارات رییس‌جمهور در آخرین جلسه ستاد مقابله با کرونا نیز هم‌راستا با سخنان معاون گردشگری است. حسن روحانی گفته بود: در این ایام هتل‌ها کاملا بسته نیستند، صرفاً قسمت رستوران آنها بسته بود. هتل‌ها باز بودند و مردم می‌توانستند به هتل بروند و حتی می‌توانستند به رستوران هتل بگویند که غذا را برایشان به اتاق هتل بیاورد اما بعد از ماه مبارک رمضان رستوران هتل‌ها نیز فعال خواهد شد.

هتل‌هایی که این مدت تعطیل شدند نسبت به این برخوردهای متناقض شاکی‌اند و حالا ناچارند برای از سرگیری فعالیت‌شان طبق مقررات وزارت بهداشت، از مراجع ذی‌صلاح همچون وزارت بهداشت، نیروی انتظامی، معاونت گردشگری استان و استانداری‌ها تاییدیه دریافت کنند. وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در همین راستا، پروتکلی را برای هتل‌ها و سایر اماکن اقامتی تهیه کرده که هم آن‌ها و هم مسافران را ملزم به اجرای یکسری از دستورالعمل‌های بهداشتی می‌کند تا شاید از این طریق، بخشی از اعتماد از دست رفته مسافران بازگردد.

این وزارتخانه، اماکن اقامتی که موقتاً تعطیل بوده‌اند ملزم کرده است پیش از بازگشایی، برنامه کلی نظافت و گندزدایی دقیق در همه قسمت‌ها و فضاهای عمومی را انجام دهند. برخی از بخش‌های عمومی تر هتل‌ها مثل تالار پذیرایی همچنان در رسته مشاغل پرخطر قرار دارد و اجازه بازگشایی ندارند. آرایشگاه، سالن ورزشی، استخر و سونای هتل نیز مطابق با نظر وزارت بهداشت می‌توانند باز شوند.

در واحدهای اقامتی تا حد ممکن سطوح در معرض تماس و قابل آلودگی در اتاق‌ها باید کاهش یابد، برای همین پیشنهاد شده ظروف، اقالم مینی‌بار، ملحفه، پتو و بالش‌های اضافی، فولدرهای اطلاع‌رسانی، مجلات، گلدان و امثالهم از اتاق‌ها جمع‌آوری و به درخواست مهمان ارایه

شود.

سطوح در تماس با دست مهمان اعم از دستگیره‌ها، کلیدهای برق، کنترل تلویزیون، گوشی تلفن و امثالهم به صورت روزانه گندزدایی شود.

سطوح قابل شستشو در سرویس بهداشتی شامل کف و دیوارها، روشویی، وان، زیر دوشی، پرده دوش، کابین دوش و غیره با حفظ ایمنی لوازم برقی به طور روزانه با مواد شوینده و آب داغ شستشو شوند.

تمام منسوجات و کالاهای خواب شامل کاور لحاف، روبالشتی، ملحفه‌ها، رومیزی، حوله و امثالهم بعد از چک اوت مهمان برای شستشو جمع‌آوری شود.

در صورت مشاهده علائم بیماری در مهمان ضمن شستشوی اقالم فوق، پد محافظ تشک، پتو، رانر و امثالهم نیز شسته شود.

مُهر و سجاده، کتب ادعیه و غیره داخل کاور قرار داده شود تا در صورت استفاده مهمان گندزدایی شود.

برای نظافت و گندزدایی سطوح الزام است از دستمال‌های مختلف با رنگ‌های متفاوت استفاده کرده و دستمال نظافت مرتب با آب داغ و مواد شوینده شسته شود و این روش در خصوص زمین‌شوره‌های پارچه‌ای و نخ‌ی صدق می‌کند.

در هنگام نظافت اتاق‌ها در و پنجره‌ها باز باشد تا تهویه بهتر انجام شود.

عفونی دست استفاده کنید. پس از خرید هر نوع کالا یا ماده غذایی بسته‌بندی خارج از مراکز اقامتی، قبل از استفاده بسته‌بندی آن گندزدایی شود. تا حد ممکن از خدمات غذایی رستوران‌های داخل مراکز اقامتی استفاده کنید.

پس از هر بار خروج از واحد اقامتی و مراجعت حتما دست‌ها را به خوبی شستشو دهید. پرسنل شاغل در واحدهای اقامتی به منظور محافظت از سلامت گردشگران و به دستور مقامات بهداشتی از پروتکل‌های حفاظت فیزیکی و فردی استفاده می‌کنند، لطفا در این خصوص با آن‌ها همکاری کنید. در صورت بروز علائم سرماخوردگی در خود یا اعضای خانواده مراتب را برای مساعدت و راهنمایی به پذیرش اعلام کنید. برای افزایش اطمینان و ایمنی در فضاهای عمومی از ماسک و دستکش استفاده کنید. بوفه سالاد و غذا در این ایام تعطیل شده و اقلام خوراکی طبق استاندارد و درجه هتل به صورت بسته بندی و در ظروف یک‌نفره ارائه می‌شود. خدمات روم سرویس آماده ارائه خدمات غذا و نوشیدنی در اتاق است. برخی هتلداران این پروتکل را ناقص می‌دانند و معتقدند دستورالعمل‌های دیگری را که تاکید بر فاصله‌گذاری دارد باید به اجرا گذاشت. عباس بیدگی - مدیر اجرایی جامعه هتلداران ایران - می‌گوید: این پروتکل بیشتر بر رعایت اصول بهداشتی تاکید دارد، بنابراین هتلداران به مقتضای وضعیت خود دست به تهیه پروتکل‌هایی زده‌اند که بیشتر بر فاصله‌گذاری و رعایت بهداشت تاکید دارد. ما از هتلداران خواهش کرده‌ایم با نیمی از ظرفیت، پذیرش مسافر داشته باشند و یا هر اتاق استفاده شده را تا ۲۴ ساعت بعد در اختیار مسافر دیگری قرار ندهند و یا در هر اتاق فقط یک نفر اقامت داشته باشد.

صابون مایع یا جامد تک‌نفره و دیگر اقلام بهداشتی در اتاق‌ها تامین شود. در خصوص نحوه جمع‌آوری و تخلیه زباله نهایت دقت و حفاظت فردی رعایت شود و کیسه زباله داخل سطل‌های زباله مرتباً تعویض شود.

شستشوی منسوجات مانند ملحفه عفونی باید با حرارت بالا و استفاده از شوینده‌های قوی انجام شود و پروتکل‌های حفاظت فردی در پرسنل لاندری (رختشوی‌خانه) شدیداً رعایت شود. فضاهای عمومی، میز پذیرش، تلفن عمومی لابی، دستگاه عابرانک و امثالهم باید مرتباً چندبار در روز گندزدایی شود.

رختکن، سرویس‌های بهداشتی پرسنل و سرویس‌های بهداشتی عمومی مرتب با آب داغ و مواد شوینده در تمام سطوح و زوایا شستشو و سپس گندزدایی شود.

در ورودی مراکز اقامتی، رستوران داخلی و مجاورت آسانسورها ماده ضدعفونی دست نصب شود. کلید اتاق قبل و بعد از تحویل از مسافران بوسیله اسپری موجود در پذیرش ضدعفونی شود.

برای ایجاد شرایط ایمن در زمان ورود مهمانان به هتل‌ها، انجام اقداماتی مانند اسپری مواد ضدعفونی روی لباس و چمدان ایشان یا تعبیه تونل مه‌پاش مواد ضدعفونی توصیه نمی‌شود و بهتر از روش‌های علمی و مناسب‌تر استفاده شود.

توصیه‌هایی به مسافران:

حتماً از واحدهای اقامتی دارای مجوز که پروتکل‌های بهداشتی را رعایت می‌کنند، استفاده شود. تا حد ممکن از روش‌های اینترنتی برای رزرو اتاق استفاده کنید و به توصیه رانندگان تاکسی برای استفاده از خدمات اقامتی واحدهای بدون مجوز عمل نکنید. پس از انجام مراحل پذیرش و ارائه مدارک و تکمیل فرم‌های پذیرش حتماً دست‌ها را طبق پروتکل شستشو دهید.

پس از استفاده از سرویس‌های بهداشتی عمومی دست خود را طبق پروتکل‌های اعلام شده از سوی وزارت بهداشت به خوبی شستشو داده و خشک کنید یا از محلول ضد

سطوح قابل شستشو در سرویس بهداشتی شامل کف و دیوارها، روشویی، وان، زیر دوشی، پرده دوش، کابین دوش و غیره با حفظ ایمنی لوازم برقی به طور روزانه با مواد شوینده و آب داغ شستشو شوند
در ورودی مراکز اقامتی، رستوران داخلی و مجاورت آسانسورها ماده ضدعفونی دست نصب شود. کلید اتاق قبل و بعد از تحویل از مسافران بوسیله اسپری موجود در پذیرش ضدعفونی شود.



انتظار «آزادی» برای جهانی شدن



نام برج شهید شناخته می‌شد، اصلی‌ترین و یکی از نمادهای تهران است که در همه جای دنیا ایران را با این برج زیبا می‌شناسند. این برج زیبا هم به عنوان یک سازه شهری و هم دارای فضاهای معماری بسیار زیبا و کاربردی همچون موزه کتابخانه سالن‌های چند منظوره و ... است.

هر گردشگری که به تهران سفر می‌کند و حتی بسیاری از علاقمندان به فرهنگ و هنر که ساکن تهران هستند، از برج آزادی بازدید می‌کنند. تورهای ایرانگردی نیز عموماً در برنامه‌های تهرانگردی خود بازدید از این موزه را در اولویت قرار می‌دهند. برخی اطلاعات درباره این برج عبارتست از:

۱. در سال ۱۳۴۵ خورشیدی طرح یک نماد شناسایی ایران میان معماران ایرانی به مسابقه گذاشته شد و در پایان طرح مهندس معمار حسین امانت که در آن روزگار ۲۴ سال داشت و دانش‌آموخته دانشکده هنرهای زیبا بود برنده و برگزیده شد.
۲. عملیات ساخت برج در ۱۱ آبان سال ۱۳۴۸ آغاز شد و پس از ۲۸ ماه کار در ۲۴ دی‌ماه سال ۱۳۵۰ با نام برج شهید به بهره‌برداری رسید.
۳. معماری برج تلفیقی از معماری هخامنشی، ساسانی و نمادهایی از معماری پس از اسلام در ایران است.
۴. به گفته معمار برج، حسین امانت، نقوشی که

در این راستا مجموعه ارزشمند برج آزادی از جمله آثاری است که به طور ویژه در این ثبت زنجیره‌ای مطمح نظر (مدنظر) قرار دارد. لازم به ذکر است نظر به محدودیت سهمیه کشورها برای معرفی آثار در جهت ثبت در فهرست میراث جهانی نهایی این امر نیازمند زمان بیشتر خواهد بود.»

برج آزادی که سال ۱۳۴۹ توسط حسین امانت، به عنوان نماد ایران مدرن و برای یادبود جشن‌های ۲۵۰۰ ساله پهلوی در غرب تهران ساخته شد، تا قبل از انقلاب اسلامی با نام برج شهید شناخته و بعد از انقلاب به برج آزادی تغییر نام داد. عملیات ساخت برج در ۱۱ آبان سال ۱۳۴۸ آغاز شد و پس از ۲۸ ماه کار در ۲۴ دی‌ماه سال ۱۳۵۰ با نام برج شهید به بهره‌برداری رسید. این برج آزادی در اسفند سال ۱۳۵۰ به پیشنهاد مدیرکل محافظت آثار باستانی و بناهای تاریخی، توسط وزیر فرهنگ و هنر وقت، در فهرست آثار ملی کشور ثبت شد.

بعد از تغییر نام برج به آزادی، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، نظارت بر این مجموعه را بر عهده گرفت. این مجموعه در سال ۱۳۸۲ از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی جدا شد و به بنیاد رودکی واگذار شد.

درباره برج آزادی

برج آزادی که پیش از انقلاب اسلامی ایران به

«برج آزادی» در قالب پرونده‌ی زنجیره‌ای از میراث معماری معاصر کشور، برای ثبت در فهرست میراث جهانی آماده می‌شود.

در نامه‌ای که معاون میراث فرهنگی وزارتخانه میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به مشاور و مدیرکل حوزه ریاست وزارتخانه نوشته، تاکید کرده است که هر چند ثبت جهانی برج آزادی به دلیل محدودیت‌ها در سهمیه، نیازمند زمان بیشتری است، اما قطعاً این برج تاریخی همراه با تعدادی از میراث معماری کشور در اولویت‌های ثبت جهانی قرار می‌گیرد. در این نامه، محمدحسن طالبیان، خطاب به ابراهیمی - مشاور مونسان - آورده است: «در خصوص پیشنهاد ثبت برج آزادی تهران در فهرست میراث جهانی یونسکو، ثبت زنجیره‌ای میراث معماری معاصر کشور در اولویت برنامه‌های این معاونت قرار داشته و کمیته‌ای کارشناسی متشکل از صاحب‌نظران معماری معاصر در ستاد وزارت در حال بررسی آثار شاخص معماری معاصر به جهت تطبیق با معیارهای ثبت جهانی است.»

ارتفاع از کف موزه ۵ متر است.
 ۱۳. گفته می‌شود در ساخت برج آزادی
 چهل‌وشش هزار قطعه‌سنگ بریده و
 پرداخت‌شده به کار رفته است.
 ۱۴. در برج آزادی فضایی شبیه به بادگیر
 در راس برج شبیه‌سازی شده است. در
 چهارسوی طبقه آخر بنا، شیارهایی عمودی
 مشابه دریچه‌های بادگیر وجود دارد. این
 شیارها علاوه بر تأثیر زیبایی‌شناسانه، به تهویه
 هوای بنا هم کمک می‌کند.
 ۱۵. از سال ۱۳۹۲ با آشکار شدن وضعیت
 تخریبی نگران‌کننده برج آزادی هریک از
 ترجمان‌های درگیر، مسئولیت را به دیگری
 واگذار می‌کنند و همچنان برج آزادی در
 انتظار متولی است.
 ۱۶. یادبود برج آزادی یا شهید در پشت
 اسکناس ۲۰۰ ریالی پهلوی دوم دیده شد.
 ۱۷. برج آزادی از آن زمان تاکنون فراز
 و نشیب‌های زیادی را تجربه کرده است و
 مهم‌ترین رویدادی که در اطراف آن رخ داده
 است، تجمع مردم پس از پیروزی انقلاب
 اسلامی و بعد از آن در راهپیمایی‌های
 مختلف مثل راهپیمایی ۲۲ بهمن بوده است
 که هر سال در خیابان‌های منتهی به میدان
 آزادی انجام می‌شود.

درب‌ها از سنگ گرانیت است.
 ۸. برج دو آسانسور دارد که از دیواره‌های
 برج بالا می‌روند، آسانسور اول دوطبقه را طی
 می‌کند و به سقف سیمانی می‌رسد و سپس
 از آسانسور دوم استفاده می‌شود، هیچ‌یک از
 سقف‌ها بسته نیستند و همه آن‌ها به فضای
 بالاتر راه پیدا می‌کنند.
 ۹. یکی از سالن‌های معروف برگزاری
 کنسرت در پایتخت، سالن برج آزادی بوده
 که در زیر این عمارت قرار گرفته است.
 ۱۰. برج آزادی در اسفند سال ۱۳۵۰ به
 پیشنهاد مدیرکل محافظت آثار باستانی
 و بناهای تاریخی، توسط وزیر فرهنگ و
 هنر وقت، به فهرست آثار ملی کشور اضافه
 می‌شود.
 ۱۱. در جشن گشایش این برج که در سمت
 غرب شهر تهران جای دارد، منشور حقوق
 بشر کوروش بزرگ (نخستین نوشته حقوق
 بشر از کوروش کبیر، پادشاه هخامنشی) برای
 نخستین بار در این مکان پرده‌برداری شد.
 ۱۲. این بنا مشتمل بر سه طبقه دارای دو
 آسانسور و دو راه‌پله و ۲۸۶ پلکان است. در
 محوطه زیرین آزادی چندین سالن نمایش،
 نگارخانه، کتابخانه، موزه و... قرار دارد. طول
 این بنا ۶۳ متر، ارتفاع آن از سطح زمین ۴۵ و

در میدان وجود دارد و باغچه‌ها و گل‌کاری‌ها
 را شکل می‌دهد، از طرح داخل گنبد شیخ
 لطف‌الله اصفهان الهام گرفته شده است. منتها
 هندسه دایره گنبد به بیضی تبدیل شده
 است. روابط لگاریتمی جالبی در هندسه و
 ابعاد گنبد مسجد شیخ لطف‌الله وجود دارد
 که دانش عمیق ریاضی معماران ایران در
 دوره‌های گذشته را نشان می‌دهد.
 ۵. طرح آب‌نما و فواره هم ملهم از
 باغ‌های ایرانی است و همین‌طور شیب
 میدان با دقت به‌منظور خاصی طراحی شده
 است. حد ارتفاع برج آزادی ۴۵ متر است
 و چون نزدیک فرودگاه مهرآباد قرار گرفته
 و نمی‌شود بلندتر از این ساخته شود
 ولی معمار قصد داشته وقتی فردی به
 بنا نزدیک می‌شود ناخودآگاه سرش را به
 سمت بالا ببرد.
 ۶. قوس اصلی میان برج، نمادی از طاق
 کسری مربوط به دوره پیش از اسلام و دوره
 ساسانی است و قوس بالایی آن هم یک قوس
 شکسته است.
 ۷. نقش‌های داخلی برج، تلفیقی از سنت و
 مدرنیسم است و به‌خصوص سقف طبقه دوم.
 در ورودی برج هر یک از لنگه‌های سنگی
 درب‌ها وزنی حدود ۵/۳ تن دارد. جنس



سقف‌ها راوی زندگی یزدی‌ها



ایران شده و ساخت آن‌ها تا دوره اسلامی هم ادامه پیدا کرده است که قدیمی‌ترین این نوع سقف‌ها مربوط به کاخ فیروزآباد بوده که از تکنیک سقف‌های گنبدی برخوردار است. وی در رابطه با ویژگی‌های این سقف‌ها، می‌گوید: در گذشته سقف‌های گنبدی با ارتفاع زیادی ساخته می‌شدند که به مرور در دوران اسلام از ارتفاع آن‌ها کاسته شد. وی اضافه می‌کند: معمولا این نوع سقف‌ها روی زمین‌های مربع با هدف تبدیل این فضا به فضای دایره‌ای، بیضی و هشت ضلعی ایجاد می‌شدند به طوری که زیرسقف‌ها را با انواع گوشه‌سازی به این اشکال هندسی تبدیل می‌کردند. فلاحی با اشاره به این که در گوشه‌سازی از مصالح آجر، چوب و گچ استفاده می‌شده است، می‌گوید: سقف‌های دوره تیموری و صفوی به صورت گنبدی دوپوش به خصوص در مناطقی با بارندگی زیاد به منظور جلوگیری از نفوذ رطوبت به سقف‌های دوپوش ساخته می‌شدند، البته در یزد نیز سقف‌های دو پوش با دو بخش رویین و

که شاهانه با نقش و نگارها و گچ‌بری‌ها و نقوش خیره‌کننده ساخته شده یا خانه‌هایی که تنها به کمی از این معماری چشم نواز در آنها بسنده شده است. در ستایش سقف‌های یزد همین بس که در قاب تصویر هر گردشگر، گوشه‌ای از این معماری شگفت‌انگیز به چشم می‌خورد و انگشت‌شمار اساتیدی در یزد و حتی ایران باقی مانده‌اند که مسلط به ساخت طاق‌های این چنینی هستند. شاید اگر امروزه خانه‌هایمان را با طاق‌هایی صاف و پر از میلگرد و تیرآهن می‌سازیم که نه تنها مقاومتی به اندازه معماری گذشته‌مان ندارند بلکه خالی از روح و احساس و هویت نیز هستند، ناشی از نبود تخصص و دور شدن ما از تمدن غنی‌ای است که گذشتگانمان در ذره ذره این شهر خشتی به جا گذاشته‌اند. «محمد رضا فلاحی» رییس میراث فرهنگی شهرستان یزد در گفت‌وگو با ایسنا با اشاره به تاریخچه سقف‌های گنبدی شکل در ایران، اظهار می‌کند: سقف‌های گنبدی‌شکل از اوایل دوره ساسانی وارد

در حالی این روزها خانه‌های یزد دور از معماری و زیبایی اصیل ساخته می‌شوند که تنها دیدن طاق‌ها و سقف‌های یزد به عنوان یکی از زیباترین شاهکارهای معماری به جا مانده از گذشتگان و جاذبه‌های ارزشمند تاریخی برای تأسف خوردن به حال امروز یزد کافی است. تاریخ سقف‌های یزد با دوران ساسانیان هم قدمت است، شاهکارهایی که این روزها نه تنها چشم جهان را به خود خیره کرده بلکه معماران امروز را انگشت به دهان گذاشته است، به طوری که شاید محدود معمارانی در ایران و جهان بتواند این شاهکارها را برای بار دوباره خلق کند و به تاریخ آیندگان هدیه بدهد. یزدی‌ها از بارزترین مردمانی هستند که حتی در ساده‌ترین و محقرترین خانه‌های خود نیز از جلوه‌های معماری بهره‌مند شده‌اند؛ سقف‌هایی که در خانه‌های فقیر و ثروتمند یزدی، خالی از زیبایی نیست هر چند که میزان پرداخت هر خانه نشان‌دهنده وضع مالی ساکنان آن بوده است؛ خانه‌ها و ابنیه‌ای



شهر تاریخی یزد در کنار معماری طاق‌های چشم نواز خانه‌ها و ابنیه تاریخی باشند. «داودی» گنبد را فضایی شکل گرفته از دوران قوسی مشخص حول یک محور عمودی می‌داند و می‌گوید: اکثر گنبدخانه‌هایی که در یزد قابل مشاهده است، دارای فرم مربع هستند و «بشن» قسمتی است که از روی زمینه بالا می‌آید. وی اضافه می‌کند: «چپیره» و «پتکین و ترنبه» به عنوان گوشه‌سازی‌ها، «شکنج» و موارد دیگر از بخش‌های تخصصی یک گنبد به شمار می‌روند که در گوشه‌سازی‌هایی که عمدتاً کاربردی و رسمی‌بندی هستند، برای رسیدن به فضایی مربع به فضایی دایره شکل، در گنبد ایجاد می‌شود. گاهی از خودمان سؤال می‌پرسیم چرا جوانان این شهر کویری که در همین خانه‌های بی روح و خالی از زیبایی‌های بصری و معنوی بزرگ شده‌اند، از سراسر شهر مدام به گوشه‌ای پناه می‌برند که در سراسر آن گنبد و سقف و کاشی‌کاری و طاق و تویزه و خشت و معماری جریان دارد؟ شاید نبود این معماری و دور شدن ساخت و سازهای امروزی همان نیاز این جامعه است، نیازی که خانواده‌های ما با دریغ کردن این معماری در زندگی و خانه‌هایشان، جوانان به ظاهر افسرده و کمتر شاد و تشنه هویت امروزی یزد را به سوی این بافت تاریخی سوق می‌دهند.

«هورنو» گفته شده و نورگیر فضا محسوب می‌شود و سقف تیمچه میدان خان و چهارسوق بازار خان از این نوع سقف‌هاست. وی با بیان این که «رسمی‌بندی» در نحوه ساخت تقریباً شبیه طاق کاربردی است، می‌گوید: این نوع طاق که می‌تواند هم نوعی سازه و هم جنبه تزئینی داشته باشد، بیشتر در سردر و هشتی ورودی، ایوان و محراب‌ها به کار رفته و سر در مدرسه شفیعیه در میدان خان از این نوع معماری برخوردار است.

وی اضافه می‌کند: یکی از زیباترین انواع معماری طاق‌ها، «یزدی بندی» است که به دلیل این که این طاق توسط استادان یزدی ابداع شده، یزدی‌بندی خوانده می‌شود و این نوع طاق تکنیکی میان رسمی‌بندی و مقرنس‌سازی است.

این پژوهشگر در مورد طاق‌های مقرنس نیز تصریح می‌کند: مقرنس، طاقی تزئینی است که از مصالح متنوعی همچون گچ، کاشی و آجر ساخته شده است و شبیه سقف کاذب امروزی از سقف اصلی آویزان شده و به همین علت به آن چفد آویز هم گفته می‌شود که سر در مسجد جامع و سر در مسجد ملا اسماعیل از این نوع سقف به شمار می‌رود.

گنبد‌ها از زیباترین انواع معماری در طاق‌ها هستند که شاید یکی از زیباترین جاذبه‌های

زیرین به صورت متفاوت ساخته می‌شدند. وی با بیان این که گوشه‌سازی‌ها با رساندن اضلاع به همدیگر به صورت چهارتایی، هشت‌تایی، ۱۶ تایی و ۳۲ تایی ساخته می‌شدند، می‌گوید: انواعی از سقف‌ها مانند سقف‌های فیل پوش یا کلاه‌فرنگی از نقطه صفر شروع شده و رگه‌های خشت یا آجر روی هم سوار و دوباره به نقطه صفر ختم می‌شوند.

این مسئول قدیمی‌ترین سقف گنبدی یزد را مربوط به بقعه دوازده امام می‌داند و می‌گوید: ساخت سقف بقعه دوازده امام و زندان اسکندر از دوره ساسانی شروع شده و از نمونه‌های شاخص سقف‌های گنبدی است.

«بهاره داودی» معمار، محقق و پژوهشگر یزدی نیز در گفت‌وگو با ایسنا، فرمی هندسی از معماری اعلام می‌کند و در مورد انواع آن می‌گوید: طاق، طاق و تویزه مانند بازارچه صراف‌ها، طاق کلمبو مانند بام بازار میدان خان و طاق‌های کم‌خیز مانند اتاق‌های سه دری خانه‌ها از انواع سقف‌های به کار رفته در یزد است اما نوعی دیگر معروف به طاق کاربردی از برخورد تعدادی تویزه به وجود می‌آید که این نوع طاق به نسبت سایر طاق‌های شبیه خود نقش سازه‌ای دارد.

وی اضافه می‌کند: در برخی از کاربردی‌های قسمت تیزه (نوک) آن باز است که به آن



«نمادها» و بازار پرقابوت جذب گردشگر

بخش موتینیو دیوار بزرگ چین تنها دو ساعت از پکن فاصله دارد و به عنوان مکانی محبوب برای گردشگران است.

تاج محل، نماد گردشگری هند

تاج محل، از مشهورترین بناهای جهان است که آن را امپراتور شاه جهان در بین سال‌های ۱۶۳۱ تا ۱۶۴۸ ساخته و یونسکو آن را به عنوان بزرگترین دستاورد معماری در سرتاسر معماری هند و اسلامی معرفی کرده است. این بنا از عجایب جدید هفتگانه جهان نیز محسوب می‌شود. در دو سال گذشته، روزانه بین ۱۰ تا ۱۵ هزار گردشگر هندی از آن بازدید کرده‌اند.

برج ایفل، نماد گردشگری فرانسه

سفر به فرانسه بدون دیدن برج ایفل کامل نمی‌شود. این برج فلزی در شهر پاریس، یکی از پر بازدیدترین و معروفترین بناهای جهان

در ذیل برخی از این مکان‌ها در کشورهای مختلف جهان معرفی می‌شود:



دیوار بزرگ چین نماد گردشگری چین

دیوار بزرگ چین، طولانی‌ترین و بزرگترین سازه مهندسی تدافعی و نظامی در جهان است. این دیوار ۲۱۱۹۶ کیلومتر امتداد دارد و در سال ۱۹۸۷ میلادی در فهرست میراث جهانی ثبت شد و سال ۲۰۰۷ به عنوان یکی از عجایب جدید هفتگانه جهان معرفی شد.

گردشگری، بر اساس میراث فرهنگی نیرویی قدرتمند در ساخت و حفظ هویت ملی است و در این میان نمادهای تاریخی ابزاری برای جذب گردشگر هستند. صنعت گردشگری با استفاده از میراث فرهنگی جهان مفاهیم معاصر ملی هر کشوری را به جهانیان معرفی می‌کند.

هر کشوری نقاط دیدنی و شگفتی‌های طبیعی دارد که در سطح بین‌المللی شناخته شده است و به دلیل نمادین بودن، گردشگران داخلی و خارجی بسیاری را به خود جذب کرده است. جاذبه‌های گردشگری معروف، به دلایلی محبوب هستند که دانستن آنها خالی از لطف نیست.

هیچ گردشگری بدون دیدن برج ایفل در فرانسه یا تالاب آبی در ایسلند این کشورها را ترک نمی‌کند، این مکان‌ها نمادهای قدرتمندی برای معرفی منطقه گردشگری و جذب گردشگر هستند.

فوران آن به سال‌های ۱۷۰۷ تا ۱۷۰۸ میلادی بر می‌گردد. صعود به قله این کوه در یک تا دو روز امکان‌پذیر است.

کاخ باکینگهام، نماد گردشگری انگلستان

کاخ باکینگهام در لندن اقامتگاه اصلی خانواده سلطنتی بریتانیا است. کاخ باکینگهام دفتر مرکزی پادشاهی انگلیس است و در مجموع ۷۷۵ اتاق دارد. نام اصلی این مکان، خانه باکینگهام است. این عمارت در قرن نوزدهم، به وسیله دو معمار به نام‌های جان‌نش و ادوارد بلور توسعه یافت. زمانی که ملکه در کاخ نباشد، گردشگران به صورت گروهی از کاخ بازدید می‌کنند. دیدن اتاق‌های این کاخ ۲.۵ ساعت طول می‌کشد.

خانه اپرای سیدنی، نماد گردشگری استرالیا

این خانه نماد بندر سیدنی و میراث جهانی یونسکو است که در سال ۱۹۷۳ افتتاح شده و به عنوان یکی از معروف‌ترین ساختمان‌های جهان در کشور استرالیا است. این خانه از متمایزترین بناهای قرن بیستم از نظر معماری بشمار می‌رود. یورن اوتزان معمار دانمارکی اپرا هاوس شهر سیدنی در سال ۱۹۵۷ برنده طراحی اپرا هاوس شد.

پارتون، نماد گردشگری یونان

پارتون نیایشگاهی باستانی در آکروپولیس آتن است که پریکلس آن را ۲۵۰۰ سال پیش (قرن پنجم قبل از میلاد) برای الهه آتنا بنا کرد. ستون‌های اصلی این بنا از مرمر مرغوب است.

(معماری که تاثیر بر دیوار دارد و برای هر کدام از قسمت‌های مختلف، شخصیت‌های جداگانه در نظر می‌گیرد) در آن به چشم می‌خورد.

برج خلیفه، نماد گردشگری امارت متحده عربی

برج خلیفه یا برج دبی، آسمان‌خراشی در شهر دبی امارات متحده عربی است. این برج ۱۶۳ طبقه قابل استفاده و ۸۲۸ متر بلندی دارد و به عنوان بلندترین سازه و آسمان‌خراش ساخته شده انسان معرفی شده است. طراحی این برج توسط شرکت آمریکایی اسکیدمور، اوینگز، مریل و ادوین اسمیت با الهام از معماری اسلامی، طبیعت صحرا و گل انجام شده است.

مجسمه بزرگ ابوالهول، نماد گردشگری مصر

این مجسمه سنگ آهکی، بزرگترین سازه سنگی ساخته شده توسط انسان روی زمین با چهره پادشاه مصر باستان است و ۷۳۵ متر طول، ۶ متر عرض و بیش از ۲۰ متر ارتفاع دارد. این تندیس را کاپیتان کویجیالا در سال ۱۸۱۶ کشف کرد. باور این است که ابوالهول را پادشاه خفرع و نزدیک به ۲۵۰۰ سال پیش از میلاد مسیح ساخته است.

کوه فوجی، نماد گردشگری ژاپن

کوه فوجی (یکی از سه کوه مقدس ژاپن) با بلندی ۳۷۷۶ متر، بلندترین کوه ژاپن است. این کوه، آتشفشانی خاموش است که آخرین

است که به عنوان نماد فرانسه شناخته می‌شود. ارتفاع برج ۳۲۴ متر است. برج ایفل در ابتدا برای نمایشگاه جهانی و برای صدمین سال انقلاب فرانسه ساخته شد، ولی بعد از ساخت مورد تایید قرار نگرفت. نام برج ایفل از سازنده آن (گوستاو ایفل) گرفته شده است. این برج در دو سال و دو ماه ساخته شده و دو و نیم میلیون پیچ و مهره در آن بکار رفته است.

آبشارهای نیاگارا، نماد گردشگری کانادا

این آبشارها با حدود ۳۰ میلیون گردشگر سالانه به عنوان یکی از محبوب‌ترین آبشارهای جهان شناخته می‌شود. آبشارهای نیاگارا مجموعه‌ای از سه آبشار نعل اسب، آبشار آمریکایی و آبشار نقاب عروس بوده که در مرز آمریکا و کانادا واقع شده است. این آبشارها بیشترین سرعت جریان در میان همه آبشارهای جهان را دارند.

ساحل پاتونگ، نماد گردشگری تایلند

این ساحل مشهورترین و تماشایی‌ترین استراحتگاه در جزیره پوکت است که گردشگران زیادی را به سوی خود جلب می‌کند. پاتونگ، محلی مهم برای گردشگران جزیره پوکت است که برنامه‌های شبانه و مرکز خرید دارد.

تندیس مسیح در ریودوژانیرو، نماد گردشگری برزیل

این تندیس، مجسمه مشهوری است که در کشور برزیل و در شهر ریودوژانیرو قرار دارد. این تندیس با ۳۹۶ متر بلندی و در ارتفاع ۷۱۰ متری قله کوه کورکووادو در سال ۱۹۲۶ ساخته شده است و یکی از عجایب هفتگانه جهان است. این مجسمه حالت ایستاده حضرت عیسی مسیح است که دستان خود را باز کرده و نشان از این است که همه انسان‌ها را در آغوش می‌گیرد. این مجسمه را هایتز داسیلوا کاستا طراحی کرده و پاول لاندوفسکی آن را ساخته است.

شهر هاوانای قدیم، نماد گردشگری کوبا

این شهر به عنوان میراث جهانی یونسکو است که معماری باروک (معماری کلاسیک منحنی بی ساختار و دارای تزئینات نمایشی زیاد و عجیب و غریب) و نئوکلاسیک



۱۳ درصد موزه‌های جهان در خطر تعطیلی همیشگی



کاهش چشمگیر درآمدها در مقایسه با بازدید حضوری افراد روبه‌رو شده‌اند. «ادره آزوله» دبیرکل یونسکو در بیانیه‌ای اعلام کرد: «موزه‌ها نقشی اساسی در مقاومت جوامع ایفا می‌کنند و ما باید به آن‌ها برای رویایی با این بحران و حفظ ارتباط با مخاطبان‌شان کمک کنیم. این بحران جهانی به ما یادآور شد نیمی از جمعیت جهان به فن‌آوری‌های دیجیتال دسترسی ندارند. باید برای ارتقای دسترسی همگان به ویژه جوامع آسیب‌پذیر و منزوی به فرهنگ کمک کنیم».

اتحادیه موزه‌های آمریکا اعلام کرده تنها در این کشور موزه‌ها روزانه ۳۳ میلیون دلار به سبب تأثیرات ناشی از بحران کرونا زیان می‌بینند. صنعت فرهنگ و هنر آمریکا به دلیل این بحران تا اوایل ماه آوریل بیش از ۴.۵ میلیارد دلار زیان متحمل شده است.

بیماری همه‌گیر پرداخته است. یونسکو و شورای بین‌المللی موزه‌ها (ایکوم) اعلام کرده‌اند از این اطلاعات برای یافتن راه‌حلی برای حمایت از این موسسات در سایه ویروس کرونا استفاده خواهند کرد. همچنین بر اساس یافته‌های این مطالعات، تنها پنج درصد از موزه‌ها در آفریقا و کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه، قادر به ارائه محتوا و تورهای مجازی برای بازدیدکنندگان خود هستند. حتی موزه‌هایی که دارای قابلیت تورهای مجازی هستند نیز با



نتایج مطالعات یونسکو و شورای بین‌المللی موزه‌ها نشان می‌دهد ۱۳ درصد از موزه‌های جهان حتی بعد از پایان بحران جهانی شیوع ویروس کرونا با خطر جدی تعطیلی همیشگی مواجه هستند.

بر اساس مطالعات جدید شورای بین‌المللی موزه‌ها (ایکوم) و یونسکو که نتایج آن همزمان با روز جهانی موزه‌ها (۱۸ می) منتشر شده است، ۹۰ درصد از موزه‌های جهان (۸۵ هزار موزه) به سبب شیوع ویروس کرونا در چند مدت اخیر درهای خود را به سوی بازدیدکنندگان بسته‌اند و تخمین زده می‌شود ۱۳ درصد از این موزه به سبب زیان‌های مالی سنگین در خطر تعطیلی همیشگی قرار دارند.

این دو مطالعه به بررسی تأثیرات شیوع ویروس کرونا بر موزه‌ها در سراسر جهان و چگونگی انطباق‌پذیری این موزه‌ها با این

فرهنگ و هنر

سرنوشت خانه به آذین: تخریب یا موزه؟ ۳۸/۴

وداع با دستفروشان خیابان انقلاب: از سال ۹۷ تا ۹۹/۴۰

کارهای جدید رنگ و بوی ماه مبارک رمضان را ندارند/۴۲

نگاهی به طنز نوشتن برای کرونا/۴۴

زیر خاکی زمین چمن/۴۶

کارگاه

[۳۷]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۶۸ - اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

اسکایا

علم و فناوری

گرایشگره

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

سرنوشت خانه به آذین؛ تخریب یا موزه؟



فرزند به آذین که تا کتون خانه پدرش را با همان شکل و شمایل سابق نگه داشته است، خواستار نجات این خانه از دست بساز بفروش‌ها و تبدیل آن به یک خانه‌موزه است. سهم تهران از خانه‌های قدیمی روز به روز دارد کم‌رنگ‌تر می‌شود و هر از چند گاهی از گوشه‌های این شهر صدای تخریب خانه‌ها بلند می‌شود؛ خانه نویسندگان، شاعران و مترجمان که در این خانه‌ها زندگی کرده و بخشی از بار ادبیات و فرهنگ‌مان را به دوش کشیده‌اند نیز از این قاعده مستثنی نیست.

یک روز زمزمه تخریب خانه تیما و تبدیل شدنش به قهوه‌خانه به گوش می‌رسد، یک روز خانه فروغ و یک روز هم خانه شاملو و این بار زمزمه تخریب خانه محمود اعتمادزاده (م. ا. به آذین) نویسنده و مترجم نام‌آشنا.

اظهار می‌کند: ما از سال ۴۶ به این خانه آمده‌ایم. عمویم اصرار کرد این خانه را بخریم. می‌گفت در آرایشگر خانه‌هایی هست که ۷۰ هزار تومان می‌فروشند. پدرم می‌گفت ۳۰ هزار تومان بیشتر ندارد. عمویم ۳۰ هزار تومان از بانک وام گرفت و به هر ضرب و زوری بود به آذین صاحبخانه و تا آخر عمر اینجا ماندگار شد. این خانه تا سال ۸۵ مثل یک مرکز فرهنگی بود، چه بزرگانی که اینجا نیامدند؛ چهره‌هایی چون بهرام بیضایی، محمدعلی سپانلو، سایه، سیاوش کسرای، نادر ابراهیمی و توران میرهادی. حیف است که این خانه ویران شود.

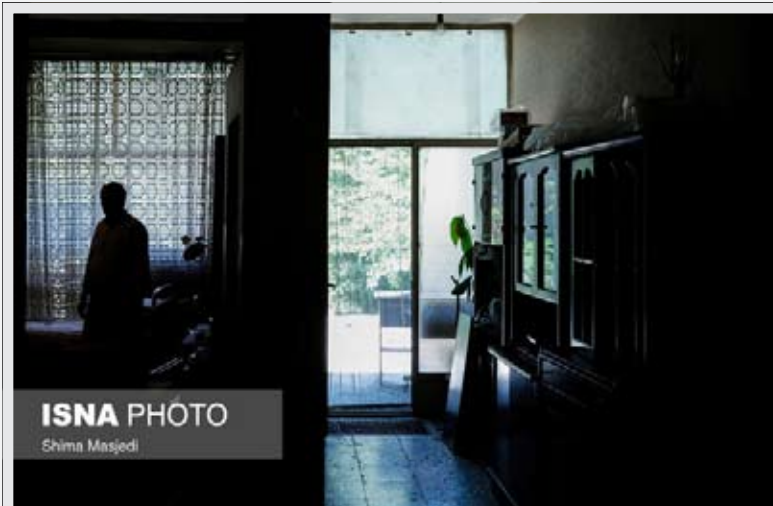
او با اشاره به اهمیت و ارزش فرهنگی این خانه می‌افزاید: سایر وارثان به دلیل نیاز مالی‌ای که داشتند، ناچار شدند سهم خود را به یک بسازبفروش بفروشند و حالا ۶۰ درصد خانه دست بساز بفروش‌هاست و ۴۰ درصد آن دست من. آن‌ها که هر کدام ۳۰ درصد خانه را در اختیار دارند از مسیر قانونی رفته‌اند. یکی از آن‌ها دستور خلع ید اینجا را گرفته و در حال پیگیری است. می‌گویند هفته دیگر می‌خواهد اینجا را تخلیه کند. اما من این اثاث قدیمی پدر را کجا ببرم؟ نگه داشتن اینجا خواسته من نیست، دوستداران فرهنگ هم می‌خواهند جلو این کار را بگیرند. به خصوص که کرونا آمده و امکان تخلیه نیست. موضوع را با دادگاه مطرح می‌کنیم و از میراث کمک می‌گیریم که این طور

منزل به آذین در آرایشگر واقع است. او از سال ۴۶ تا پایان عمرش، سال ۸۵ در این خانه ساکن بوده است. کاوه اعتمادزاده، فرزند او سعی داشته بخشی از تاریخ فرهنگمان را در این خانه زنده نگاه دارد؛ اتاق پدرش با میز کار او که بخشی از کتابخانه‌اش است و با کتاب‌ها و نوشته‌هایش و بریده روزنامه‌ها و جراید انباشته شده، ماشین تایپ او که در گوشه‌ای از اتاق مانده اما روزگاری پدرش با آن کار می‌کرده، صندلی‌های راحتی و صندلی چرخدار او و حتی بارانی کرم رنگش.

صدای تخریب این خانه ۵۰ ساله توسط بساز بفروش‌ها بلند شده اما پسرش که ۴۰ درصد از این خانه در دست اوست می‌خواهد این خانه را از تخریب نجات داده و به موزه و بنیاد فرهنگی تبدیل کند.

او می‌گوید: این جا باید بنیاد فرهنگی شود. من نه به عنوان وارث بلکه به عنوان یک فرهنگ‌دوست می‌خواهم اینجا را نگه دارم. مگر حافظ و مولوی و تیما وارث دارند؟ به آذین متعلق به کل جامعه است. در تمام دنیا میراث نویسندگان را برای ارتقای فرهنگی مهم می‌دانند. خانه افراد برجسته حفظ و به موزه تبدیل می‌شود. این خانه غنیمت است و مایه مباهات. ما با این همه ادیب، کم از دیگران نداریم. در دوران معاصر هم باید عناصر غنی فرهنگی را پاس بداریم.

فرزند به آذین درباره حضورشان در این خانه



ISNA PHOTO
Shima Masjedi



ISNA PHOTO
Shima Masjedi



ISNA PHOTO
Shima Masjedi

نشود.

فرزند به‌آذین افزود: من خانه را به همان شکلی که در زمان پدرم بود، نگه داشته‌ام. اتاق او، میز کارش، صندلی و تخت خواب او همانند قبل حفظ شده‌اند. پذیرایی خانه که محل حضور افراد مختلف بود هنوز به همان شکل است، چون این خانه میراث فرهنگی همه ما است.

اعتمادزاده در پایان به لزوم جلوگیری از تخریب میراث به‌آذین اشاره و بیان کرد: نیاز است به یک اجماع و همکاری جمعی توسط همه فرهنگ‌دوستان ایران برسیم تا جلو این ضایعه فرهنگی گرفته و این‌جا به موزه تبدیل شود تا همه بتوانند از آن بازدید کنند و ببینند که در چه شرایط ساده‌ای چه کارهای بزرگی صورت گرفته است.

محمود اعتمادزاده (م.ا. به‌آذین)، زاده‌ی ۲۳ دی‌ماه سال ۱۲۹۳ خورشیدی بود و ۱۰ خرداد سال ۱۳۸۵ درگذشت. او فعالیت‌های ادبی خود را از سال ۱۳۲۰ با انتشار داستان‌های کوتاه آغاز کرد. در سال‌های پس از آن با ترجمه آثار شکسپیر، بالزاک، رومن رولان و شولوخوف و نگارش خاطرات و تجربیاتش از زندان‌های دهه ۱۳۵۰، به کوشش‌های ادبی خود ادامه داد.

به‌آذین در چهارم شهریور ۱۳۲۰ خورشیدی، در جریان اشغال ایران و بمباران در بندر انزلی زخمی برداشت که منجر به قطع دست چپ او شد. چون افسر بودن مانع فعالیت‌های ادبی و سیاسی‌اش می‌شد، از آن شغل استعفا کرد.

از کتاب‌های به‌آذین به «مهمان این آقایان»، «بسوی مردم»، «قالی ایران»، «گفتار در آزادی» و از ترجمه‌هایش به «بابا گوریو» نوشته انوره دو بالزاک، «ذن آرام» نوشته میخائیل شولوخوف، «اتلو» نوشته ویلیام شکسپیر، «جان شیفته» نوشته رومن رولان و نمونه‌های دیگر می‌توان اشاره کرد.

وداع با دستفروشان خیابان انقلاب؛ از سال ۹۷ تا ۹۹



آزاد عبدلیبی
خبرنگار

بعضی دوستانی که در ارتباط یا از نزدیک شاهد ماجرا نیستند، ممکن است خیلی راحت بیفتند به خیالبافی یا سوء تعبیر. خیال کنند راسته انقلاب همان راسته سابق است و دستفروش‌هایش همان دستفروش‌ها. خبر کوتاه است؛ با آن تصور وداع کنید. بیشتر دستفروش‌های فعلی، دستفروش‌های یک‌هفته‌های سابق نیستند؛ همان دستفروش‌هایی نیستند که کتاب‌های ممنوع و نیست‌درجهان را با هزار ترس و در دسر بساط می‌کردند. آن‌ها، اگر هنوز باشند، امروز دیگر جرأت نمی‌کنند در راسته انحصاری گنگ‌های تازه‌تاسیس قاچاق کتاب، بساط کنند. خیلی راحت جمع یا تهدید به مرگ می‌شوند. پیاده‌روهای ازدحام، جای افتادگان نیست. قانون رسمی راسته اعلام شده است؛ یا در باند برادران حل می‌شود یا باید جمع کنید بزنبه بد چاک.

یک! اگر دوستان سعی کنند قضیه را دقیق‌تر نگاه کنند می‌بینند که، به احتمال بسیار، اراده‌ای پشت این دزدی سازمان‌یافته وجود دارد. چند شرکت توزیع و پخش رسمی و غیررسمی کتاب و چندین لیتوگرافی و چاپخانه رسمی و غیررسمی و چندین کتابفروشی طمع همدست باعث‌وبانی این همه نسخه جعلی با کیفیت است.

راحتتان کنم؛ این یعنی یک سازمان مخفی عریض و طویل تمام‌عیار! باورش سخت است، اما شبکه توزیع این‌ها در شهرستان‌ها از بیشتر ناشرها نیرومندتر است. مثل یک غده بدخیم افتاده‌اند به جان همین چند نشر مستقل باقی‌مانده. هر کس که خیال کند این دزدی و چپاول سازمان‌یافته ربطی به «کتاب‌های زیرزمینی» و «آزادی نشر» و این حرف‌ها دارد، یا از بیخ بی‌خبر است یا دارد جاده‌صاف کن این بفرموده‌های نوکیسه بی‌رحم می‌شود.

ناشران مستقل مملکت با هزار مشکل سرشاخ‌اند. اگر قرار باشد باری که از هزار گردنه رسمی گذشته و نان آوراست و بقای نشر مستقل را تضمین می‌کند هم به دست این قاطع‌الطریق‌های بدنام و دست‌ساز تلکه شود، بهتر است همین حالا فاتحه نشر و کتاب را بخوانیم و خیال خودمان و دوستان بی‌خبر را راحت کنیم. ویرین دستفروش‌های استخدام‌شده دیگر فقط ویرین کتاب‌های ممنوع مطلوب مردم نیست، چرا که آن

با تعدادی از این دستفروشان مطرود هنوز دم‌خورم. بارها ماجرا را از نزدیک دیده‌ام و زیربالات کرده‌ام که می‌گویم. امروز بیشتر دستفروش‌های هفدهشت راسته شلوغ تهران، نیروی سازمانی چند باند دله‌زد گردن‌کلفت شده‌اند؛ چند ده بساطی شیفتی و چند ده پخشی ساعت‌مزد. این دله‌زدهای خاطر جمع امروز به حدی از دارندگی و برخورداری رسیده‌اند که به راحتی بیش از خود ناشر اصلی سرمایه می‌گذارند و سعی می‌کنند معدود کتاب‌های بفروش را به همان کیفیت درآورند. به ماه نرسیده کتاب کف بازار و تو قفسه کتابفروشی‌های حریص است.

اخیراً در یکی دو صحافی و انبار با چشم‌های خودمان دیدیم: چند برابر تیراژ ناشر تولید کرده‌اند و حاضر شده‌اند هزینه تولید درجه یک را تا پاپاسی آخر بپردازند! اگر مسئله دودوتا چارتا و تجارت صرف باشد. اگر ریز نشوید، محصولشان با کتاب اصلی مو نمی‌زند. به سختی می‌شود تشخیص داد کدام اصلی ست کدام جعلی. پیداست که این همه کتاب و این همه خرج و برچ، کار یک یا چند دستفروش تهی دست نیست. جلد گالینگور. زر کوب و نقره کوب یک. داغی آس. پارچه ریزدوخت‌اعلا. کاغذ اندونزیایی، سوئدی، فشرده. ته‌دوزی سفت و بی‌درز. آستر موهر و بنگالین. روبان ویسکوز و ابریشم. کوتینگ و یو-وی موضعی. سلفون مرغوب. همه درجه

و کتاب‌های غیرقانونی در محدوده انقلاب و خیابان آزادی» خبر داد.
در اطلاعیه اتحادیه ناشران و کتابفروشان تهران آمده است: کارگروه صیانت از حقوق ناشران، مؤلفان و مترجمان اتحادیه ناشران و کتابفروشان تهران با دستور مقام قضایی و همکاری پلیس امنیت و وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی (سه‌شنبه، ۳۰ اردیبهشت سال جاری) اقدام به جمع‌آوری بساط‌گستران غیرقانونی کتاب و کتاب غیرقانونی کرد.
بر اساس این اطلاعیه، محدوده جغرافیایی جمع‌آوری کتاب‌ها خیابان انقلاب و آزادی بوده است.

با همکاری اکیپ‌های انضباط شهری شهرداری به اجرا گذاشته می‌شود. همچنین با توجه حضور بساط‌گستران باعث باریکی و انسداد معبر نیز می‌شود، به لحاظ تردد آسان شهروندان این طرح اجرایی می‌شود. به گفته رییس پلیس پایتخت، پلیس همکاری بسیار خوبی با صنف مربوطه در راستای برخورد با تعدی کنندگان به حقوق ناشران دارد.
خبر جمع‌آوری بساط‌گستران غیرقانونی کتاب اینبار از سوی اتحادیه ناشران و کتابفروشان تهران اتحادیه ناشران و کتابفروشان تهران از «جمع‌آوری بساط‌گستران غیرقانونی کتاب

پیاپی هم سند خورده است. فتح شده است. همیشه چند عنوان سنتی مثل «نبرد من» و «دو قرن سکوت» و «دای جان ناپلئون» و «صد سال تنهایی» تو بساط هست، اما این همه ماجرا نیست.
به کتاب‌های حیّ و حاضر بفروشی باید دقت کرد که تنها ضامن چرخش مالی ناشرانی است که انبارشان به انبار ارشاد و نهادهای دیگر وصل نیست، و دارند از این طریق چپو می‌شوند. به کتاب‌هایی باید نگرست که اراده‌ای پشتشان است تا بیشتر دیده شوند. به این که چرا علناً دزدی می‌کنند و احدی کاری به کارشان ندارد. در این وضعیت که تقریباً «متن» هیچ کتابی نایاب نیست و با کمی سرچ و پایین‌بالا می‌توان پیداش کرد و پرینت گرفت، پروبال دادن به این باندهای دست‌ساز پیش درآمد تخته‌شدن کتابفروشی‌ها و نشرها و آجر شدن نان مترجمان و ویراستاران و کتاب‌کاران و دستفروشان مستقل است.
زمین‌خوردن همین چند ناشر و مترجم مؤلف مستقل یعنی توقف همین فرآیند ترجمه و تألیف نیم‌بند و یک‌دست شدن حوزه نشر. یعنی بیکار شدن صدها کارگر و فروشنده و کارمند. یعنی کور شدن چراغ چند کتابفروشی دیگر. به هر شکلی و از هر منظری نگاه کنیم، کوچک‌ترین حمایت از این «قاتلان نشر مستقل و دستفروشی آزاد»، محکوم است. شرم‌آور است.



پاکسازی خیابان انقلاب از دستفروشان کتاب

سال ۹۷ بود که رییس پلیس پایتخت از پاکسازی و ساماندهی پیاده راه محدوده میدان انقلاب تا چهارراه ولیعصر (عج) از دستفروشان کتاب خبر داده بود.
در همان سال؛ سردار حسین رحیمی درباره اجرای این طرح گفته بود: با توجه به درخواست صنف کتابفروشان و ناشران مبنی بر جمع‌آوری فروشندگان کتاب‌های مبتذل، ممنوعه و چاپ‌های غیر مجاز، طرح پاکسازی و ساماندهی معبر خیابان انقلاب حد فاصل میدان انقلاب تا چهارراه ولیعصر

سید جواد رضویان:

کارهای جدید رنگ و بوی ماه مبارک رمضان را ندارند



سید جواد رضویان با اعتقاد بر اینکه «کرونا هم گذاری است و رد می‌شود و می‌رود»، ادامه داد: به نظرم چیزهایی برای ما گذاشت. من این واژه را هر وقت می‌شنوم ترجیح می‌دهم یاد اتفاقاتی بیفتم که این روزها در خیابان‌ها و خیریه‌ها دیده‌ام. در روزهای کرونا یاد زمان جنگ افتادم؛ معنای ایثار دوباره زنده شد و تعبیر مجدد شد.

این بازیگر سپس درباره احتکار ماسک در زمان شیوع کرونا گفت: نان آوردن از ترسیدن مردم! چطور تاوان پس می‌دهیم. من مانده‌ام اصلاً این نان را می‌شود خورد. بازیگر مجموعه‌های طنز گفت: در شب تولد امام زمان (عج) بچه‌ها پک‌های پنج تایی ماسک، جلو در مسجد داخل ماشین مردم می‌انداختند. سر سلامتی آقا امام زمان (عج) پنج تا ماسک به مردم می‌دادند.

ساری داشتند. ما آن روز آمدم سر فیلمبرداری و یک پاترول از سازمان آمد و دستور رسید که سوار شوید برویم ساری. گفتم آقا یعنی چه ما سر فیلمبرداری هستیم. خیلی شیک ما را سوار کردند این قدر دست‌انداز داشت. پاترول هم خشک بود. رسیدیم آنجا و برنامه تمام شد. اگر اشتباه نکنم شب میلاد امام زمان (عج) یا حضرت امیر (ع) بود. تمام شد و حاج آقای پورمحمدی گفت کجا هستید و بعد گفت همین الان در همان ماشینی که رفتید می‌نشینید برمی‌گردید. گفتیم حاج آقا هنوز ناهار نخورده‌ایم. گفت در مسیر در ماشین بخورید. نشستیم و ساعت ۱۰ شب شد به شبکه سه رسیدیم. با بچه‌های کمرا من چک کردیم گفتم دوربین فاینال آقای اویسی را نشان می‌دهد من می‌خواهم من را نشان می‌دهد آقای اویسی می‌خواهد. یعنی این مدلی بود کارها و هیاتی اداره می‌شد.

بازیگر مجموعه‌های «نقطه چین» و «پاورچین» گفت: خدا حمید صدری را حفظ کند. جای خالی او و رضا عطاران چند سالی است در روزهای ماه مبارک رمضان احساس می‌شود. احساس می‌کنم بعد از رفتن رضا عطاران از تلویزیون کارها خیلی رنگ و بوی ماه مبارک ندارد. امیدواریم زودتر به تلویزیون بازگردد. خیلی موافقم با اینکه یک جای کار می‌لنگد که هنوز هم سریال‌های قدیمی مخاطب دارند. کارهای جدید رنگ و بوی ماه مبارک رمضان را ندارند.

او درباره اینکه اگر شهردار تهران بود چه می‌کرد و چه نمی‌کرد، گفت: خیلی سؤال سختی است. چون اداره کردن کلانشهری مثل تهران خیلی چیز عجیب و غریبی است. یک کارهایی را به عنوان فرهنگسازی شهردار می‌خواهد انجام بدهد و محکوم به ریامی شود. سه‌شنبه‌های بدون خودرو و با دوچرخه به سر کار رفتنش. بعد می‌گویند بابا اینکه آمده چند تا عکس بگیرد و بعد سوار بنزش شود و برود. ولی خوب خیلی سخت است.

رضویان همچنین در پاسخ به اینکه اگر یک پاک‌کن داشت چه چیزی را از چهره شهر پاک می‌کرد، گفت: ترجیح می‌دهم چاله‌های خیابان‌ها را پاک کنم. الان طوری آب از زیر ماشین من به ماشین بغلی پاشید که بنده خدا اصلاً جلوی من را نمی‌دید؛ البته خیلی چیزها برای پاک کردن داریم. اگر شهردار بودم فضاهای فرهنگی بیشتری را به شهر اضافه می‌کردم. فکر می‌کنم خیلی فضای فرهنگی ساخته شد در سال‌های اخیر اما باز هم در کلان شهری مثل تهران نیاز داریم. امیدوارم شرایط کنونی و گذاری که در آن قرار داریم بگذرد و در سینماها باز شود و بفهمیم چقدر سینما و سالن تئاتر و کنسرت کم داریم. نمی‌دانم چطور کمبودهای فراوان را در شهرهای دیگر باید جبران کرد.

او که مهمان برنامه «باغ رمضان» بود، درباره یکی از خاطراتش توضیح داد: خدا رحمت کند آقای کردان یکسری برنامه‌هایی سالانه برای

شد ورزش را کم کند. در یکسری از برنامه‌ها دیدید لنگ می‌زند و سخت راه می‌رود. خیلی به خودش سختی داد. بدون تعارف می‌گویم بهترین بازیگر تیپ ایران است. روی دست رضا شفیعی جم بازیگر تیپ‌ساز نداریم. من خودم غالباً تیپ شخصیت بازی می‌کنم ولی باید سر کلاس‌های رضا بنشینم. او انگار یک بانک و یک آرشو درونی عجیب و غریب دارد که سال‌هاست با آنها بزرگ شده است. مگر می‌شود آدمیزاد جغد شود. او در صحنه‌ای این را بازی کرد. جای کارهای درجه یک رضا عطاران در تلویزیون خالی است.

رضویان گفت: ۹۰ درصد خاطرات من غیرقابل پخش است. اینقدر خاطرات غیرقابل پخش دارم. نمی‌توانم بگویم. دلم می‌خواهد ولی نمی‌شود. من واقعاً عاشق ناصر خان حجازی بودم. اصلاً یک کاریزمای عجیب و غریبی داشت. من خیلی کم دیدم او را ولی اولین باری که دیدم چهار ستون بدنم می‌لرزید از ذوق زدگی. چقدر رک بود و حرف دل می‌زد. چارلی چاپلین سردمدار سینمای سکوت بود. مگر می‌شود با چنین ابزارهای محدودی همچنان با او می‌خندیم. همه کارهایش دغدغه‌مند است. هیچ وقت خنده بی دلیل او را نمی‌بینید. من هر خواننده‌ای که بگویند را دوست دارم و کارهایشان را گوش می‌دهم. ممکن است کار هر خواننده‌ای از هر گوشه‌ای از جهان در شرایطی به جان و جگر من بچسبد و گوش کنم و حال کنم.

رضویان درباره اینکه چراسر تمرین آبی پوشان حاضر شده است، گفت: چرا می‌خواهید انگ یک‌رنگی را به کسی بزنید. شما یک کوچولو حس انسان دوستانه‌تان اگر گل می‌کرد سر تمرین می‌رفتید. به خدا من اینقدر دلم برای بچه‌های تیم استقلال می‌سوخت. در شرایطی بودند که بدون مربی و مدیرعامل بودند. وریا غفوری از دوستان نزدیک من است، به من گفت جواد یک روز بیا برویم سر تمرین. اتفاقاً ما با علی کاظمی که یک پرسپولیسی به تمام معناست رفتیم. من شدید بارسلونایی هستم. بی خودی انگ تیم دولتی به من نزدیک کلا با تیم دولتی حال نمی‌کنم. تکلیفم مشخص است.

چیست

او در ادامه گفت: در زندگی هزاران اشتباه کرده‌ام. نمی‌توانم اولویت بندی کنم. صبح تا شب دارم اشتباه می‌کنم. دوست دارم از من آبرو به جای بماند. آبرویم حفظ شود. پدرم الحمدالله در قید حیات هستند و بهشان برمی‌خورم اگر من نگویم چه کاری دارم. با بچه‌ها گپ و گفت می‌کردم که چه چیزهایی برای خودم به جا گذاشته‌ام. چون اینقدر تکرار شده است در این سالها و تولید محتوایمان در این سال‌ها کم بوده و یا محتوای در شأن برای مخاطب نداشته‌ایم که رجوع کرده‌ایم به سال‌های گذشته و تأمین برنامه‌های جلو رفته‌ایم. خیلی وقت‌ها کلماتی که ما به کار می‌بریم ورد زبان مردم می‌شود. شما هم اگر گویش قمی من در ذهن‌تان می‌آید به همین دلیل است.

یک خدا قوت به کادر پرستاری و اورژانس قم بگویم. مهدی فراهانی سخنگوی اورژانس قم است و در روزهای شیوع کرونا خیلی با هم در ارتباط بودیم. کمی و کاستی‌ها را می‌گفتند اما از اینکه بچه‌ها چطور در این جنگ سینه‌ها را سپر کرده بودند می‌گوید. عین همان زمانی که سینه را جلوی تیر قرار می‌دادند عزیزانی را از دست دادیم. در قم و گیلان که شهرهایی هستند که مثل تهران امکانات ندارند و درجه یک مدیریت کردند. دشمن گرم که فهمیدند کرونا از قم استارت می‌خورد. او در ادامه درباره عکس‌هایی که در برنامه به نمایش گذاشته شد، گفت: روح عارف لرستانی قرین رحمت باشد. الهی بگردم خدا سعید پیردوست را حفظ کند. سبیل مصنوعی‌های من در لبم فرو می‌رفت احساس می‌کردم سنجاق ته گرد فرو می‌رود در همین شرایط سعید پیردوست باید یک دیالوگ ۵ یا ۶ خطی می‌گفت و ما هم باید پاجه‌خواری او را می‌کردیم. من این سبیل‌ها را در گوش سعید پیردوست می‌کردم. در همان شرایط دیالوگش را می‌گفت. نمی‌دانم چرا مهران غفوریان بعد از لاغری تغییر هویت داد. مهران شرایطی برای زانویش پیش آمد. یک تکه از استخوان لگنش را برداشتند و به خاطر همین مجبور

او همچنین درباره مجموعه طنزی که برای شبکه سه سیما می‌سازد، گفت: فعلاً اسم سریال «صفر بیست و یک» است. من و سیامک انصاری هستیم. کارگردانی را هم به اتفاق انجام می‌دهیم. نمی‌دانم چطوری!

جوادرضویان گفت: من صبح‌ها کلاً اسلو هستم. تا ظهر تمپو و ریتم کلاً وحشتناک است و بعد یک دفعه یک بعدازظهر پرانرژی دارم و بعد دوباره رو به غروب که می‌رود انگار تمام می‌شوم. در ساعت‌های ۲ تا ۷ عصر در پرانرژی‌ترین حالت هستم، اگر ناهار نخورم که پرانرژی‌تر هستم. صدای من حمامی است. یک فیلمی را داشتم کار می‌کردم و چهار ترک برای این فیلم خواندم و به جان خودم در حمام دفتر خواندم. خدا سید کمال طباطبائی را رحمت کند. فیلم زندگی شیرین را می‌ساختیم و باید ترک‌ها قبل فیلم جمع می‌شد و من همه ترک‌ها را در حمام دفتر خواندم که پول استودیو ندهیم.

او در ادامه درباره اینکه خدا با قطرات باران به بنده‌ها چه می‌گوید، توضیح داد: خدا به ما می‌گوید اگر فکر می‌کنی دری بسته است نگاه کن و این برکت را ببین. این حال و این امید را ببین. مگر می‌شود یک چراغ خاموش شود و ۱۰ تا چراغ جلوی راهمان روشن نشود. امکان ندارد. شاید هم یک کمی دارد دل‌مان را می‌سوزاند که از ماه برکت بیرون می‌زنیم.

فکر می‌کنم یک چیزهایی شخصی است و مال خود آدم است و نباید بازگو شود. احساس می‌کنم همان‌طور که بزرگان می‌گویند سیرت آدم‌ها در صورتشان می‌آید این حال درونی ماست که به صورت‌مان باز می‌گردد. یعنی اگر تو کار خیری می‌کنی سختی می‌کشی ولی وقتی خلاص می‌شوی یک حال خوش و یک سبکی به تو دست می‌دهد. ناخواسته شاید مالت در آن مسیر رفته باشد، از دهن زن و بچه‌ها زده باشی شاید از خانه و زندگی‌ات گذشته باشی شاید ساعت‌ها از خانواده دور باشی ولی وقتی آن اتفاق برایت می‌افتد ناخودآگاه این سبکی لبخند روی لب می‌آورد. این را خیلی به من گفته‌اند که بابا تو که همیشه نیست باز است و نمی‌دانی غم

نگاهی به طنز نوشتن برای کرونا

هدف دارند (طنز در خدمت اهداف سیاسی هم هست). اگر بخواهیم پای طنز متعهد را به میان بکشیم باید بگوییم طنز و طنزپرداز متعهد سعی می‌کند از ابزار خود برای روحیه دادن استفاده کند؛ مثلاً در دوران کرونا خیلی از طنزپردازان به تولید چیزهای سرگرم‌کننده دست زدند تا آدم‌ها در خانه وقت بگذرانند، حتی برخی با کرونا مرتبط نبود و هدفشان ایجاد سرگرمی بود. او درباره سطحی بودن برخی از طنزها و تاریخ مصرف داشتن آن‌ها گفت: مسئله این است که همه چیز به سمت ابتذال حرکت می‌کند و آدم‌هایی که در ریشه خود به این ابتذال علاقه ندارند به آن تن داده‌اند. در همکاری خودم و حتی خودم هم می‌شود این مسئله را دید و بدون این که متوجه آن شده باشیم به سمتش رفته‌ایم. شبکه‌های اجتماعی ساز و کاری دارد و زمانی که یک طنزپرداز می‌بندد به کار عمیق و خوب توجهی نمی‌شود اما در عین حال کسی می‌آید جلو دوربین، روسری سر می‌کند و با سبیل یک سری دیالوگ بامزه می‌گوید، که هم اقبال عمومی به سمتش هست و هم عواید مادی برایش دارد، انگیزه تولید کار خوب در او کم می‌شود. ما در دورانی هستیم که هر یک دقیقه‌مان با دقیقه بعدمان به لحاظ تورم فرق می‌کند. نمی‌توان انتظار داشت کسی فداکاری کند و پافشاری داشته باشد که کار فاخر تولید کند. ابراهیمی در ادامه بیان کرد: البته من به طنز فاخر و غیرفاخر قائل نیستم، ولی ظاهراً مخاطب به طنز عمیق علاقه ندارد و اثباتش هم کار سختی نیست. با یک چرخ کوچک در اینستاگرام و دیدن میزان لایک‌ها و ارقام فالوئرهای صفحاتی که کار خوب تولید می‌کنند و صفحاتی که کار سطحی تولید می‌کنند، می‌توان به این موضوع پی برد. او در پایان از نوشتن کتاب جدید خود خبر داد و گفت: از سال ۹۷ مشغول نوشتن آن هستم و الان در مرحله بازنویسی‌ام. نامش هنوز مشخص نیست و شبیه اتوبیوگرافی است و مشتمل بر جستارهای روایی و داستان‌های کوتاه است.



جامعه برمی‌گردد، شاید جامعه‌های دیگر با این موارد تصور دیگری برخورد کند. اگر هر ۱۰۰ سال یک‌بار اتفاق ناگواری در جامعه‌ای رخ بدهد حتماً افراد جامعه گل می‌خرند و شمع روشن می‌کنند، اما ما هر روز دو سه اتفاق ناگوار داریم. اگر یک تیر آهن یک بار به سر من بخورد تراژدی است اما تا شب پنج‌بار بخورد می‌شود کم‌دی. یکی از دلایلی که جامعه ما و نه فقط طنزپردازان به سمت طنز رفته‌اند مثلاً زمانی که زلزله می‌آید، طلاگران می‌شوند، هواپیما آن‌طور می‌شود و کشتی این‌طور، به خاطر کثرت اتفاقات ناگوار است. ابراهیمی با بیان این که ساختن طنز با یک نیت انجام نمی‌شود، خاطر نشان کرد: ما علاقه داریم یک لباس کلی به همه چیز بپوشانیم، اما همه کارها با یک هدف انجام نمی‌شود؛ گروهی هستند که با ساختن طنز می‌خواهند روحیه بدهند، گروه دیگری هستند که فقط صرف بامزه بودن این کار را انجام می‌دهند و گروهی هم هستند که

پدرام ابراهیمی زیاد بودن اتفاق‌های ناگوار را دلیل اصلی رفتن مردم به سمت طنز می‌داند و می‌گوید: مردم به طنز عمیق علاقه ندارند و این اثباتش چندان سخت نیست. این طنزپرداز درباره ضرورت نوشتن طنز برای کرونا و مشکلات نوشتن در این زمینه، اظهار کرد: مرز باریک و متحرکی میان این که ما به آسیب‌دیده‌ها بخندیم یا این که از آسیب‌دیده‌ها حمایت کنیم و به آن‌ها روحیه دهیم، وجود دارد. این که گفته می‌شود ما برای هر مشکلی جوک می‌سازیم و اهمیت آن را کم می‌کنیم حرف درستی نیست. طنز ساختن یک واکنش است، آن هم در جامعه‌ای که رسانه‌ها علی‌رغم میل‌شان نمی‌توانند کارکرد واقعی‌شان را داشته باشند. ما با ساختن طنز به یکدیگر اطلاع‌رسانی می‌کنیم؛ چیزهایی را که شاید نتوانیم در اخبار رسمی بخوانیم یا طنز به یکدیگر اطلاع می‌دهیم. او سپس درباره ساختن طنز برای هر اتفاقی گفت: این موضوع به خصلت هر

داشتن آن‌ها، گفت: از هر مدیا باید توقع همان مدیا را داشت. شما از یک سریال تلویزیونی باید توقع یک چیزی با خطوط قرمز و حدود و ثغور تلویزیون را داشته باشید، از سینما هم در حدود کاری که از ارشاد مجوز گرفته، از کار مطبوعاتی نیز تصور و توقع باید مطابق با آن باشد و از فضای مجازی هم همین‌طور. اوایل تصور می‌کردم اگر مدیریتی در فضای مجازی باشد طنزها پخته‌تر می‌شود و استعدادهایی از این فضا بیرون می‌آید؛ اما بعد از مدتی به تجربه معلوم شد این فضا حدود خود را دارد و توقعات هم باید در همان حد باشد.

او همچنین تاکید کرد: در فضای مجازی شوخی‌ها افسارگسیختگی دارد و این قابل کتمان نیست، اما در عین حال برخی‌شان بامزگی‌هایی دارند و در لحظه‌اند. می‌خواهم بگویم این فضا یک‌سری معایب دارد که همه‌مان می‌دانیم؛ مثلاً برخی سخیف هستند، برخی جلفند، برخی هم چرتند و برخی هم ضعیف هستند.

ولی محسناتی هم دارد، که یکی همین در لحظه بودن است. فضای مجازی چنین درهم آمیختگی‌ای دارد. اگر توقع‌مان را از جنس شوخی‌هایی که مثلاً با کرونا در فضای مجازی می‌شود مطابق همان «از کوزه همان برون تراود که در اوست» کنیم آن‌وقت در ذوق‌مان نمی‌خورد.

با جوک به خودمان روحیه می‌دهیم

ابراهیم رها نیز در همین رابطه و با اشاره به ساخت جوک و شوخی با پدیده‌های مختلف می‌گوید: انگار ما آموخته‌ایم با ساخت جوک و طنز به خودمان روحیه بدهیم.

این طنزپرداز در گفت‌وگو با ایسنا، درباره ضرورت نوشتن طنز برای کرونا و مشکلات نوشتن در این زمینه، با اشاره به زلزله اخیر تهران، اظهار کرد: خیلی برایم جالب و عجیب بود؛ اولین جوکی که برایم آمد زیر سه دقیقه از زمان وقوع زلزله بودا برایم عجیب بود اولین واکنش مردم قبل از این که پناه بگیرند، ساختن جوک است. فکر می‌کنم بخشی از این ماجرا واکنش دفاعی و روانی مردم است؛ انگار اتفاقات منفی و بد زیاد به آن‌ها یاد داده به طنز پناه ببرند. یکی از واکنش‌های دفاعی پناه بردن به طنز و هجو و گونه‌های مختلف خنده‌آور است. شاید بخشی از ساختن طنز به این برمی‌گردد که جامعه‌شناسان باید درباره‌اش بگویند. اما درباره اتفاقات مکرر ما این واکنش را می‌بینیم، پس محتمل است ماجرا این باشد.

او افزود: درباره کرونا هم خیلی زود لطیفه‌هایش گفته شد که تعدادش زیاد بود. ما در ماجرای کرونا دو واکنش داشتیم؛ یکی واکنش کادر درمانی ما بود، که در اوج فشار و در حالی که کرونا از آن‌ها قربانی می‌گرفت و پیک بیماری بود و آن‌ها در خط مقدم مبارزه با کرونا بودند، تعداد زیادی کلیپ رقص بیرون آمد و دیگری ساختن جوک بود.

رها در ادامه خاطر نشان کرد: انگار ما آموخته‌ایم با ساختن جوک و طنز و رقصیدن به خودمان روحیه بدهیم. من در ابتدای فراگیری کرونا، در اسفندماه، برنامه‌های بیست‌قسمتی به نام «واکسن» ساختم که با محوریت کرونا و در قالب طنز و برای تلویزیون بود. هر چند شبکه دو که کار را پخش می‌کرد، آن را شرح‌شرحه کرد. در تمام دوران ساخت برنامه تلویزیونی و در تمام این سال‌ها این‌گونه دست‌تلاش به کارهایم گشوده نشده بود؛ کار را نابود کردند.

چاما به عنوان نویسنده، برنامه‌ساز و کارگردان وظیفه خود می‌دانستم همان‌طور که کادر درمان تلاش می‌کند، در خانه ننشینم و کاری که برای روحیه دادن به مردم از دستم برمی‌آید، انجام دهم. این ماجرا در زمانی اتفاق افتاد که مردم لحظه به لحظه اخبار را پیگیری می‌کردند و بار روانی ماجرا بخصوص با اخبار منفی‌ای که در فضای مجازی می‌چرخید خیلی سنگین بود. من وظیفه خود می‌دانستم این کار را انجام دهم و متاسفم که شبکه دو این تلاش مجدانه و وظیفه‌دانستن فعالیت برای طنز را قدر ندانست و کار را در پخش نابود کرد.

او در ادامه بیان کرد: جدا از آن گمان می‌کنم مردم حس می‌کردند در کنار خبرهای بد تعداد مبتلایان و فوت‌شده‌ها، به طنز پناه ببرند و خود را تسلی بدهند.

اما این که چقدر خطوط قرمز رعایت می‌شود و چقدر رعایت نمی‌شود، باید گفت زمانی که کار وارد فضای مجازی می‌شود به خاطر این که مدیریت و نگاه درست و کلانی نیست از دست درمی‌رود.

این طنزپرداز درباره سطحی بودن برخی از طنزها و تاریخ مصرف



به بهانه بازی پژمان جمشیدی در سریال زیر خاکی

زیر خاکی زمین چمن



احسان محمدی
 خبرنگار

وقتی در سی‌وششمین جشنواره فیلم فجر به عنوان یکی از نامزدهای بهترین بازیگر مکمل مرد معرفی شد، باز هم با طعنه و نیشخند گفتند هنوز نان شهرتش در فوتبال را می‌خورد. فضا از «نقد» به سمت «نیش» رفت.

ایتالیایی چیزهایی گفت که خلاصه‌اش می‌شد: «آفرین شما خوب بازی می‌کنید!» پروژه قرارداد و پرسپولیس و تیم ملی کنسل شد! البته همین هم کم دستاوردی نبود. آن سال‌ها همه می‌گفتند که سایپا کارخانه تولید بازیکن است. کرج شهر مهاجرپذیر بزرگی بود که از همه جای ایران کسانی برای زندگی بهتر آنجا می‌آمدند و طبعاً جوان‌هایی هم پی ورزش می‌رفتند. گل سرسبد اما پژمان جمشیدی بود که زیر نظر علی پروین به پرسپولیس رفته بود و به عنوان یک بازیکن راست‌پا و سریع تحسین می‌شد.

بازی در سریال «پژمان» و فیلم «آتش بس ۲»

بعدها سایپا لیگ برتر را با علی دایی برد و تیم فراز و فرود زیادی داشت اما مثل آن سال‌ها جوان‌هایش خوب دیده نشدند. از آن نسل پژمان جمشیدی ولی هنوز ستاره است و چه بسا محبوب‌تر و مشهورتر. او با بازی در سریال «پژمان» خودش را به عنوان یک استعداد در عرصه بازیگری نشان داد. به جز او در آن سریال حمید درخشان، محمد محمدی، بهروز رهبری، فری، علی موسوی و ... هم بازی کردند اما پژمان جمشیدی به دل نشست.

بعد درها باز شد. در «آتش بس ۲» برای تهمینه میلانی بازی کرد و در «خوب، بد، جلف» به عنوان

«فاصله دانشگاه ما با ورزشگاه شریعتی کرج نزدیک یک کیلومتر بود. اوایل دهه ۸۰ سایپا تیم خوبی داشت. بهزاد غلامپور، عباس جمشیدیان، هادی عقلی، فرهاد کوچک‌زاده، مهدی امیرآبادی، امیرحسین یوسفی، ابراهیم صادقی، حسین کاظمی، محمد مؤمنی ... خیلی اوقات برای دیدن بازی‌هایشان می‌رفتیم و چند بار هم دانشگاه هماهنگ کرد و برای تمرین رفتیم زمین چمنی که پشت زمین اصلی بود.

یک روز، چند دقیقه قبل از آن که بازیکنان برای تمرین بیایند، جوانی می، سرمربی ایتالیایی تیم آمد و کنار چمن ایستاد و بازی ما دانشجویانی که با لباس‌های گل‌منگی در حال وورجه وورجه بودیم را نگاه کرد. در کسری از دقیقه زمین به غوغا کرده‌ای تبدیل شد. همه سوباسا و کاکرو شدیم تا شاید دل جوانی میرا به دست بیاوریم! از بخت خوش و لاپد سر سوزن تکنیکی، من دو گل زدم و چند حرکت انجام دادم که دیگر تکرار نشد! زمین را که تحویل دادیم، مردی که کنار سرمربی ایتالیایی بود من و رضا که اهل میانه بود را صدا زد. فاصله سی متر تا آقای سرمربی را روی ابرها قدم می‌زدیم. هر دو می‌خواستیم مثل پژمان جمشیدی و بهنام ابوالقاسم پور برویم پرسپولیس! آماده عقد قرارداد با سایپا بودیم که بعد هم با تلاش و کوشش برویم تیم ملی! جوانی می با قیافه کاملاً جدی و موهای آشفته به انگلیسی و

کارگردانان و تهیه‌کننده‌ها می‌گویند که او را سر کار ببرند؟!!

اصغر نقی‌زاده که پیشتر سابقه حضور در سریال‌های جنگی و انقلابی را در کارنامه خود دارد، درباره حضورش در سریال «زیرخاکی» گفت: آقای نصیری‌نیا مدیرتولید سریال «آچمز» به کارگردانی آقای مهرداد خوشبخت بودند. برای بازی در آن سریال صحبت‌هایی با من داشتند که البته به سرانجام نرسید. خردادماه سال گذشته بود که با من تماس گرفتند و گفتند که آقای جلیل سامان می‌خواهد یک سریال کم‌دی بسازد.

وی با اشاره به این که پیش از این تجربه همکاری با جلیل سامان را نداشته است، عنوان کرد: بعد از صحبت‌های اولیه و خواندن فیلمنامه، اگر اشتباه نکنم از اواخر شهریور ماه بود که من جلوی دوربین رفتم و بازی من در این مجموعه تا آخرین روز پاییز ۱۳۹۸ طول کشید. من در سریال «زیرخاکی» نقش یک شخصیت انقلابی را بازی کردم.

بازیگر سریال زیرخاکی درباره تجربه‌همبازی شدن با پژمان جمشیدی نیز عنوان کرد: تقریباً همه سکانس‌های من در «زیرخاکی» با پژمان جمشیدی که ایفاگر نقش اول سریال است رقم خورده بود. آقای جمشیدی بازیگر حرفه‌ای، خوب و متواضعی است که همان‌گونه که اشاره کردم او هم کار خودش را می‌کند. این که ایشان از یک حوزه دیگر وارد بازیگری

نفر بازی‌های او در زمین فوتبال را به خاطر می‌آورند؟ بچه‌هایی که زمان اوج درخششش پژمان جمشیدی به دنیا آمدند، الان جوان‌های ۱۸ ساله هستند و آیا همه آنها او را به عنوان فوتبالیست می‌شناسند یا بازیگر؟

در سریال «زیرخاکی» بازی جمشیدی در کنار بازیگران شناخته‌شده نه تنها در سطح پائین تری نیست بلکه گاهی حتی چشم‌نوازتر هم هست. نقد کردن پژمان جمشیدی اگر از روی انصاف و بدون نیش و زهر ریختن معمول باشد البته که کار ارزشمندی است و به ارتقای او کمک می‌کند و مانع از آن می‌شود که جای فرد شایسته‌تری را به ناحق بگیرد اما پنهان‌کردنی نیست که حضور چهره‌هایی چون او که جوهره بازیگری دارند و از حوزه دیگر با خود اعتباری همراه می‌آورند، به سود اقتصاد سینما و تئاتر است.»

مگر پژمان جمشیدی جای کسی را تنگ کرده است؟!!

بازیگر سریال «زیرخاکی» نیز درباره تجربه همبازی شدن با پژمان جمشیدی و حضور این بازیگر در آثار تلویزیونی و سینمایی عنوان کرد: پژمان جمشیدی بازیگر حرفه‌ای، خوب و متواضعی است. این که ایشان از یک حوزه دیگر وارد بازیگری شده یک مساله شخصی است و نباید معیار قضاوت قرار بگیرد. مگر جای کسی را تنگ کرده و یا به زور به

یک بازیگر آن قدر خوب طنز درخشید که حالا سالی چند پیشنهاد داشت و به بازیگری تبدیل شد که فروش یک فیلم را تضمین می‌کرد. سال ۹۷ در شش فیلم سینمایی، یک مجموعه تلویزیونی و یک تئاتر ایفای نقش کرد و هر بار با تسلطی بیشتر از قبل به چشم آمد.

این تصور که او در همه نقش‌هایش با همان ابروهای پرپشت و طنز کلامی فقط با «تنها گل ملی» اش شوخی می‌کند، اشتباه است. جمشیدی در ۱۷ کار روی صحنه تئاتر رفت و گاهی نقش‌هایی دشوار و چنان دور از فضای طنز و فوتبال را ایفا کرد که نمی‌شد تحسین‌اش نکرد. اما همه چیز به سادگی به دست نیامد. نقدها به «پژمان جمشیدی فوتبالیست» هم از راه رسید. کسانی می‌گفتند او نان شهرتش در فوتبال را می‌خورد. حتی برخی از کسانی که با افتخار از «خاموش بودن تلویزیون» در خانه‌شان به عنوان یک کنش اجتماعی - سیاسی حرف می‌زدند هم در مورد چند سریال تلویزیونی او که اصلاً ندیده بودند، نقد نوشتند!

جمشیدی بعد از این فشارها در گفت‌وگویی عنوان کرد: «من همیشه این را می‌دانستم که تئاتر جای محترمی است و آدم‌هایی که از تئاتر می‌آیند، بسیار آدم‌های محترمی هستند اما این موضوع را نمی‌دانستم که عرصه تئاتر آن قدر محصور است. فحش‌هایی که برای بازی در این کار به من دادند، زمانی که در پرسپولیس بازی می‌کردم از علی پروین نخورده بودم.»

اما وقتی در سی‌وششمین جشنواره فیلم فجر به عنوان یکی از نامزدهای بهترین بازیگر مکمل مرد معرفی شد، باز هم با طعنه و نیش‌خند گفتند هنوز نان شهرتش در فوتبال را می‌خورد. فضا از «نقد» به سمت «نیش» رفت.

فارغ از این که طبعاً سابقه قبلی او و شهرتش به دیده شدن و متمایز بودنش کمک می‌کند و طبعاً تجربه بازی‌ای به اندازه ستاره‌هایی ندارد که گاه کنارشان بازی می‌کند، منصفانه نیست که همه چیز را به فوتبال ربط داد. چند





شده یک مسئله شخصی است و نباید معیار قضاوت قرار بگیرد. مگر جای کسی را تنگ کرده و یا به زور به کارگردانان و تهیه‌کننده‌ها می‌گوید که او را سر کار ببرند؟!

ژاله صامتی: «زیرخاکی» بعد از کرونا ادامه دارد

ژاله صامتی از ادامه‌دار بودن سریال «زیرخاکی» و ساخت آن در آینده خبر داد و عنوان کرد که نمی‌داند چند قسمت دیگر از این سریال ساخته خواهد شد اما اطمینان دارد سازندگان صرفاً به خاطر اینکه مخاطبان استقبال کرده‌اند سریال را ادامه نمی‌دهند.

ژاله صامتی - بازیگر سریال «زیرخاکی» - در ارتباط تصویری زنده‌ای که در صفحه اینستاگرام روابط عمومی سازمان صداوسیما پخش شد، درباره ادامه سریال «زیرخاکی» گفت: بخش زیادی ضبط شده اما داستان ناقص و زخمی مانده و بعد از کرونا ضبطش ادامه خواهد داشت. صامتی با بیان اینکه بسیاری از مخاطبان با مشاهده قسمت‌های اول «زیرخاکی» داستانش را تکراری دانستند، در عین حال عنوان کرد: امید وارم الان به این نتیجه رسیده باشند که این داستان شبیه هیچ داستانی نیست. در ادامه داستان قرار است اتفاقات جالبی بیفتد که مخاطب را غافلگیر

می‌کند. او در ادامه این گفت و گو درباره نقشش در سریال «زیرخاکی» گفت: عده‌ای این نقش را با نقشم در فیلم ضد گلوله مقایسه کرده‌اند و گفته‌اند شبیه هم است در صورتی که اینطور نیست و شباهتشان فقط زن بودن، مادر بودن و ایرانی بودنشان است. عده‌ای هم گفتند شبیه مرجانه گلچین بازی کرده‌ام من بازی ایشان بسیار دوست دارم اما ایشان تیپ هم بازی می‌کنند و من اصلاً تیپ بازی نمی‌کنم. این بازیگر که تا کنون دوبار نامزد دریافت سیمرغ بلورین جشنواره فجر شده است در پاسخ به این سؤال که نظر منتقدان درباره بازی‌اش در سریال «زیرخاکی» چه بوده است، گفت: راستش همه دوست داشتند و یکی از چیزهایی که حالم را خوب می‌کند این است که در کاری بازی کردم که هم منتقدان، هم همکاران، هم مخاطبان عام و هم مخاطبان خاص را راضی کرده‌ام و همه نقش پرچهره را دوست داشتند.

این بازیگر تئاتر، سینما و تلویزیون درباره بازیگری و تفاوت بازیگران با مردم دیگر عنوان کرد: بازیگران باهوش‌ترین آدم‌های جهان هستند و دلیل این تمایز این است که دیگران از تمام حواسی که خدا به آنها داده استفاده نمی‌کنند اما بازیگر موظف است تا از تمام حواسش استفاده کند. پس باید باهوش و متمرکز باشد.





سلامت

سوغ در دوران شیوع کرونا/۵۰

۷ فرمان برای زندگی در کنار کرونا/۵۴

تست پادتن کرونا و سؤال‌های بسیار/۵۶

سه دلیلی که ثابت می‌کند کودک باید ساعت ۹ بخوابد/۵۹

سندروم کاوازاگی چیست و چه علائمی دارد؟/۶۰

قلب سالم در بدن سالم است!/۶۲

اسکایا

فناوری اطلاعات

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

سوگ در دوران شیوع کرونا



نازنین شاهایی
روانشناسی و مشاور خانواده

در شرایط شیوع کرونا همه ما انسان‌ها دچار فقدان شده‌ایم. فقدان به معنای از دست دادن حس امنیت نسبی که قبل از شیوع این بیماری در دنیا حاکم بود، از دست دادن احساس کنترل و قابل پیش‌بینی بودن نسبی آینده، از دست دادن ارتباطات فیزیکی و دیدار دوستان و آشنایان و از دست دادن شغل و درآمد. علاوه بر انواع فقدان‌هایی که تجربه می‌کنیم گروهی فقدان عزیزان خود را نیز باید تحمل کنند که ما آن را سوگ می‌نامیم. سوگ، فرآیندی تدریجی است که نیاز به صبر و شکیبایی فراوان دارد تا بتوان به مرور زمان بر آن فائق آمد و با وجود از دست دادن عزیز به زندگی عادی برگشت. سوگ دوره‌ها و مراحل مختلفی دارد که آگاهی از آن می‌تواند در گذراندن شرایط دشوار کمک‌کننده باشد.

مرحله اول: شوک از دست دادن

مرحله دوم: انکار و نپذیرفتن مرگ عزیز

مرحله سوم: احساس خشم نسبت به خود و

عزیز از دست رفته و حتی نسبت به خدا و کائنات، احساس ناامیدی نسبت به آینده، احساس گناه از اینکه چرا با فرد متوفی به اندازه کافی مهربان نبوده‌ایم. یا اگر فرد از دست رفته دچار بیماری و درد بود گاهی از مرگ او احساس راحتی می‌کنیم که از همین حس نیز دچار عذاب وجدان می‌شویم.

مرحله چهارم: سازگاری با موقعیت جدید و

پذیرفتن فقدان و برگشت به چاره زندگی است. این مراحل و احساسات کاملاً طبیعی و جهانی هستند ولی امکان دارد در هر فردی به شکل خاص یا مدت زمانی متفاوت بروز کند.

مناسک و آیین‌های خاصی که در هر فرهنگ اجرا می‌شوند در گذراندن مراحل سوگ به فرد داغدار کمک می‌کند و او را به سلامت روان می‌رساند. این که هنگام مرگ دست فرد متوفی را بگیریم و به او ابراز علاقه کنیم و قول دهیم که زندگی خوبی داشته باشیم (یعنی تجربه لحظه وداع) نیز به گذراندن مراحل سوگ کمک می‌کند. دیدن چهره فرد متوفی به شکل رنگ پریده، خود تجربه‌ای است که باعث فاصله فرد سوگوار و متوفی می‌شود. مراسم خاکسپاری

و گریه و زاری و خاک بر سر ریختن، اعمالی کمک‌کننده به ایجاد فاصله بیشتر بین فرد مرده و زنده است. مراسمی که با حمایت افراد فامیل و دوست و آشنا برگزار می‌شود، آغوش‌هایی که جای امنی می‌شود برای گریه کردن از دیرباز تسلی دل داغدیدگان بوده است و به راستی مراسم چهل‌روزه ایرانیان از لحاظ روانشناختی بسیار مفید فایده است ولی در شرایط کنونی با از دست دادن تمام این مناسک و آغوش‌ها مواجه هستیم. نبود آغوش‌هایی که حتی بیوشیمی مغز ما را نیز دچار مشکل می‌کند.

سوگ در دوران کرونا بدین شکل است که حتی قبل از فوت فرد بیمار، کل خانواده دچار استرس‌های بیماری کرونا بوده‌اند و در واقع از قبل خسته هستند، حال با فوت فرد بحران دیگری به سراغ آنها آمده و وضعیت را پیچیده‌تر می‌کند. شاید به قول دکتر صاحبی بتوان آن را «سوگ طی نشده» نامید. سوگی که در آن فرد اجازه ندارد کسی را در آغوش بکشد. اجازه وداع آخر با جنازه فرد متوفی داده نمی‌شود. خود افراد هم‌خانه فرد متوفی باید در قرنطینه و به دور از سایر افراد فامیل باشند. در واقع علاوه بر غم از دست دادن عزیز، غم نبود مراسم و همدردی دوستان نیز اضافه می‌شود. از دست دادن حمایت اجتماعی می‌تواند بحران دیگری باشد که بر زندگی فرد داغدار فرود می‌آید.

اجتماعی (حتی اگر حمایت فیزیکی را نداشته باشیم)، استفاده کنیم. می‌توانید گروه‌های خانوادگی و دوستانه برای فرد متوفی ترتیب دهید. از خاطرات زیبایی که با او داشته‌اید بگویید حتی می‌توانید در آن مراسم خواندن قرآن بگذارید. می‌توانید موسیقی‌های آرامبخش یا حتی غمگین بگذارید. باید بدانیم در این شرایط اشک ریختن نه تنها بد نیست بلکه عامل مؤثر در بهتر گذراندن دوران سوگ است. جلو احساسات خود و دیگران را نگیرید.

۶- اگر بتوانید هر روز یا یک روز در میان با آنها صحبت کنید خوب است، اما بدانید و آگاه

ببرد. غذا هم جسم خسته‌شان، هم روح زخم خورده آنها را تغذیه می‌کند. این که در این دنیا افرادی هستند که حتی هنگام خوردن و گرسنگی هم به یاد فرد داغدار هستند بسیار امیدبخش است.

۴- پیام تسلیت بفرستید. شاید بعضی‌ها با تماس تلفنی راحت نباشند اما با پیام‌هایی که حاوی جملات محبت‌آمیز و حمایت‌گر است به آنها دلداری دهید.

۵- گروه‌های مجازی سوگواری ترتیب دهید: خوشبختانه این بیماری در شرایطی به ما حمله‌ور شده است که می‌توانیم از اینترنت و اپلیکیشن‌های مختلف برای ایجاد حمایت

علاوه بر تمامی مسائل آزاردهنده گفته شده، برخی افراد مبتلا شدن به بیماری کرونا را همچون داغ ننگی بر پیشانی خود می‌دانند و شاید حتی به کسی اطلاع ندهند که عزیزشان به چه علت فوت کرده و حتی در را به روی اندک دلداری از سوی دیگران می‌بندند. نپذیرفتن این که بیماری کرونا هم مثل سایر بیماری‌هاست و مایه خجالت و شرمساری نیست، خود مشکل افراد داغدار را پیچیده‌تر می‌کند.

حمایت اجتماعی

اگر در اطرافیان خود کسی را دارید که دچار غم از دست دادن عزیزی در این دوران است حتماً کنجکاو هستید که بدانید چگونه می‌توانید به حال او مفید باشید. پس به نکاتی جهت همدردی با فرد داغدار اشاره می‌کنیم. ناگفته نماند که این نکات در شرایط کنونی مؤثر است و در دورانی که شیوع بیماری وجود ندارد رفتن به سر خاک و مسجد و هرگونه مراسمی که فرد عزادار برگزار می‌کند مؤثرتر خواهد بود.

۱- در ساعات اولیه به دلیل مراحل ناگوار خاکسپاری امکان دارد که بعضی از افراد داغدار توانایی پاسخگویی به تماس‌های شما را نداشته باشند. ولی حتماً با آنها تماس تلفنی بگیرید و با گفتن جملات هرچند کوتاه نشان دهید که به یاد آنها هستید. شاید حتی تماس شما را پاسخ ندهند اما دیدن اسم شما بر صفحه تلفن‌شان به قلب آنها آرامش کوچکی می‌دهد.

۲- گل فرستادن: سعی کنید با توجه به بودجه خودتان حتماً برای‌شان گل بفرستید. درست است که شاید بهتر باشد که خودتان کنار آنها حضور نداشته باشید ولی دیدن گلی که با نام شما برای آنها فرستاده می‌شود تسکین‌دهنده‌آلام آنهاست.

۳- فرستادن غذای گرم: داشتن فامیل و دوست در شرایط سوگ موهبتی ارزنده است. بهتر است که هر وعده غذایی را جداگانه یکی از اعضای فامیل یا دوستان برعهده بگیرد، درست کرده و دم خانه افراد داغدار





نزدیک شده است، به شیوه‌های دیگر عشق دیگران را در زندگی خود بپذیرید.

۳- عکس فرد متوفی را روی میز بگذارید و جلو آن شمع روشن کنید. اگر تنها باشید، به تنهایی آن را انجام دهید و اگر در دوران قرنطینه همخانه‌ای با شما زندگی می‌کند با یکدیگر شمع و عود روشن کنید و موسیقی بگذارید و از خاطرات عزیز از دست رفته بگوئید و احساسات خود را ابراز کنید. گریه کنید تا به تدریج از نظر عاطفی بتوانید شرایط را مدیریت کنید.

۴- اگر فضای بزرگی در خانه دارید، می‌توانید یک یا دو نفر را با حفظ بهداشت و فاصله دو تا سه متر با ماسک و پوشش لازم در خانه پذیرا باشید. دیدار دوستان برای حال شما مفید است. البته که تماس تصویری امنیت بیشتری را به همراه دارد.

۵- بدانید که در شرایط دشوار و بحرانی، ذهن انسان شروع به تولید افکار منفی می‌کند. افکار شما را سرزنش یا ناامید می‌کنند. مثلاً «دیگه زندگی معنا ندارد»، «تو توانایی ادامه زندگی را نداری»، «حتماً تو باعث مبتلا شدن

مدتی به شرایط قبلی خود بازگردید. یعنی اگر هر روز برای فرزند خود غذا درست می‌کردید و حالا پدر خود را از دست داده‌اید و حفره‌ای در قلب‌تان ایجاد شده، باز هم باید بتوانید برای کودک‌تان با وجود حفره‌ای در قلب غذا بپزید. به نکاتی در جهت کمک به شما برای بازگشت به زندگی اشاره می‌کنیم:

۱- فلسفه زندگی هر فرد در چگونگی گذراندن دوران سوگ و مدت‌زمان سوگواری مؤثر است. قبول اینکه مرگ جزئی از زندگی همه افراد است و هیچ‌کس نیست که این اتفاق را تجربه نکند، به پذیرش از دست دادن فرد متوفی کمک می‌کند. مرگ تلخ است اما مسیری برای حیات دیگر است.

۲- به دیگران اجازه دهید که از شما حمایت کنند. بعضی از افراد جواب تماس‌های تلفنی را نمی‌دهند و در گروه‌های یاری‌رسان شرکت نمی‌کنند. ترجیح می‌دهند در گوشه‌ای از اطاق خود به تنهایی سپری کنند. بدانید که ما انسانیم و محتاج احساس ارزشمندی و عشق از سوی افراد دیگر هستیم. پس اگرچه جبر زمانه مانع از بودن و در آغوش گرفتن افراد

باشید که اصلاً و تحت هیچ عنوانی کنجکاو نکنید. سوالاتی از قبیل: «چه علائمی داشت؟»، «آخه مگه جایی رفته بود که کرونا بگیره؟»، «مشکلی از قبل نداشت؟»، «چرا بیمارستان بردید؟»، «چرا بیمارستان نبردید؟» هرگز نپرسید ولی اگر خود فرد دلش خواست که توضیح دهد شما یک «گوش شنوا» باشید. «گوش شنوا» بودن یعنی گوش‌سپاری به هر آنچه فرد می‌خواهد بگوید بدون قضاوت و پرسش درباره چرایی عملکرد او، که می‌تواند بزرگترین نعمت برای هر فرد باشد. همچنین هرگز، هرگز و هرگز از فرد داغدار نخواهید که منطقی و عاقلانه رفتار کند. نخواهید که قوی باشد. نخواهید که متوفی را فراموش و هیجانانگیز خود را سرکوب کند. نگوئید «گریه نکن»، «بزرگ شو». سوگ مکانی برای بروز هیجانانگیز و احساسات است. تنها چیزی که فرد عزا دار احتیاج دارد بشنود این است که شما کنار او و همیشه به فکر هستید و هر کمکی که بتوانید به او خواهید کرد.

چگونه به مسیر زندگی بازگردم

اگر شما فردی هستید که در دوران کرونا عزیزی را از دست داده‌اید باید بتوانید بعد از

۱۱- اعمال انسان دوستانه انجام دهید. تحقیقات نشان داده است که کمک به هم‌نوع باعث افزایش سطح تاب‌آوری افراد می‌شود.

۱۲- از خود بپرسید که آیا کارهایی که اینک در حال انجام آنها هستید به شما کمک می‌کنند تا این سوگ را بهتر بگذرانید یا آسیب بیشتری به شما می‌زند. مثلاً حمام نرفتن، لباس عوض نکردن و غذا درست نکردن آسیب فراوانی به اطرافیان شما مخصوصاً اگر کودک باشند می‌زند.

۱۳- نکته آخر اینکه مرگ جزء لاینفک زندگی است و سوگ فرایندی است که احتیاج به صبر دارد.

منبع

- برگرفته از لایو جناب دکتر صاحبی و دکتر اسکندری.

- وبیناری که از سوی کارگاه سوگ مدیریت کرونای دانشگاه علوم پزشکی تهران برگزار شده است.

پاخیزید.

۸- درست است که شما عزیزی را از دست داده‌اید که حتماً نیازی از شما را برآورده می‌کرده است. نیاز به عشق، نیاز به امنیت، نیاز به بقاء و ... ولی به اطراف خود نگاه کنید که چه مواهب دیگری در زندگی شما وجود دارند که اگر آنها را از دست دهید واقعاً شرایط غیر قابل تحمل می‌شود. پس مواهب زندگی خود را ببینید و قدرتان آنها باشید. شکرگذاری کنید.

۹- در این شرایط دست نوازشگری از سوی دوست نخواهید داشت ولی دست خود را نوازشگرانه بر پیکر زخم خورده خود بکشید و به خودتان بگویید که این شرایط را تاب خواهید آورد. شما خودتان را همیشه دارید.

۱۰- صحبت کردن با افرادی که همدرد شما هستند، یعنی کسانی که عزیزی را از دست داده‌اند بیشتر می‌تواند به شما کمک کند، چون شما زیر و بم درد همدیگر را بهتر می‌دانید.

او به کرونا شدی»، این‌ها افکار منفی هستند که باید آنها را ببینید اما باور نکنید.

۶- بدانید که ذهن ما بدین صورت عمل می‌کند که بعد از فقدان شخصی در زندگی، فقط به خاطرات و برخوردهای منفی که با او داشته‌اید می‌چسبید و شما را آزار می‌دهد. مثلاً «چرا با او دعوا کردم»، «به اندازه کافی به او محبت نکردم»، بدانید که در اوایل دوران سوگ با هجوم افکار منفی، احساسات منفی و تغییرات فیزیکی منفی مواجه می‌شوید و اینها همگی طبیعی و جهان‌شمول هستند.

۷- قبل از سوگ، هر فرد نقشی را به عنوان مادر، فرزند و همسر و ... به عهده داشته است. یکی از مسائلی که باید به آن توجه کنید این است که شاید شما یکی از نقشهای تان را از دست داده باشید ولی سایر نقش‌ها همچنان بر عهده شماست. شاید همسر خود را از دست داده باشید ولی همچنان نقش والدی خود را برعهده دارید و باید برای فرزندتان به



۷ فرمان برای زندگی در کنار کرونا



با پایان گام‌په‌گام محدودیت‌های دوران قرنطینه، بسیاری از کشورهای جهان وارد دوران همزیستی با کرونا شده‌اند. «شاه‌بیت» نظم کنونی دنیا پس از دوران قرنطینه سراسری، رعایت اصل «فاصله‌گذاری» و حضور توأم با احتیاط در جامعه و پرهیز از اجتماعات بزرگ خواهد بود. این روند مادامی‌که ویروس کرونا از بین نرفته یا واکنس و درمانی مؤثر برای آن پیدا نشده، همچنان ادامه خواهد داشت و ممکن است در فرضی خوش‌بینانه چند ماه و با فرضی بدبینانه تا چند سال طول بکشد. بنابراین بهتر است بدون این که به خودمان امید واهی بدهیم این فرض را بپذیریم که قرار است از این پس تا آینده‌ای نامعلوم با ویروس کرونا زندگی کنیم و سعی داشته باشیم به این ویروس مبتلا نشویم و اگر شدیم آن را به دیگری انتقال ندهیم؛ کاری دشوار است، اما شدنی است.

و با برنامه‌ریزی و ضمن رعایت احتیاط‌ها و پروتکل‌های بهداشتی لازم انجام‌شان دهیم:

- ۱- ماسک‌های خود را دور نریزیم و همچنان از ماسک استفاده کنیم و اگر هم استفاده نمی‌کنیم، آن‌ها را همچنان در کمدهایمان نگه داریم.
- ۲- در بازگشت به باشگاه عجله نکنیم. اگر

در این دوران بهتر است در انجام ۷ کار عجله نکنیم و ۷ فرمان طلایی برای دوران پس از قرنطینه و عصر «فاصله‌گذاری اجتماعی» را موبه‌مو اجرا کنیم. بهتر است از برخی هشدارهای ۷ فرمان مطلقاً پرهیز داشته باشیم و برای انجام برخی از آنها هم نباید عجله‌ای داشته باشیم



همه افراد مختلف قطعاً بیماران پنهان و بدون علامت هم هستند و با این کار در واقع داریم سالمندان خودمان را به مهلکه می‌اندازیم. افراد پریسک دیگر بیماران خاص هستند و بهتر است بر مبنای همان فرمول سالمندان با آنها رفتار شود.

۶- عجله‌ای برای تعطیلات و سفر نداشته باشیم. بهتر است مثل سفر ندریده‌ها «حول و ولع» سفر رفتن نداشته باشیم و انجام سفر را به زمانی مطمئن تر موکول کنیم. به راستی سفر در شرایط نگرانی از احتمال ابتلا و عدم امکان انجام بسیاری از کارها با فراغ خاطر چه لذتی می‌تواند داشته باشد؟

۷- زود احساس راحتی و عادی شدن نکنیم. با پایان دوران قرنطینه سراسری، نباید خیلی زود احساس راحتی و عادی شدن به ما دست دهد. مادام که کرونا هست و واکسن و درمانی خاص هم ندارد، اوضاع دنیا عادی نیست. این همان هشدار است که مدام از سوی سازمان بهداشت جهانی و مقامات بهداشتی کشورها در حال تکرار است. کلاً بهتر است کمی احساس نگرانی داشته باشیم و خیلی زود احساس راحتی نکنیم.»

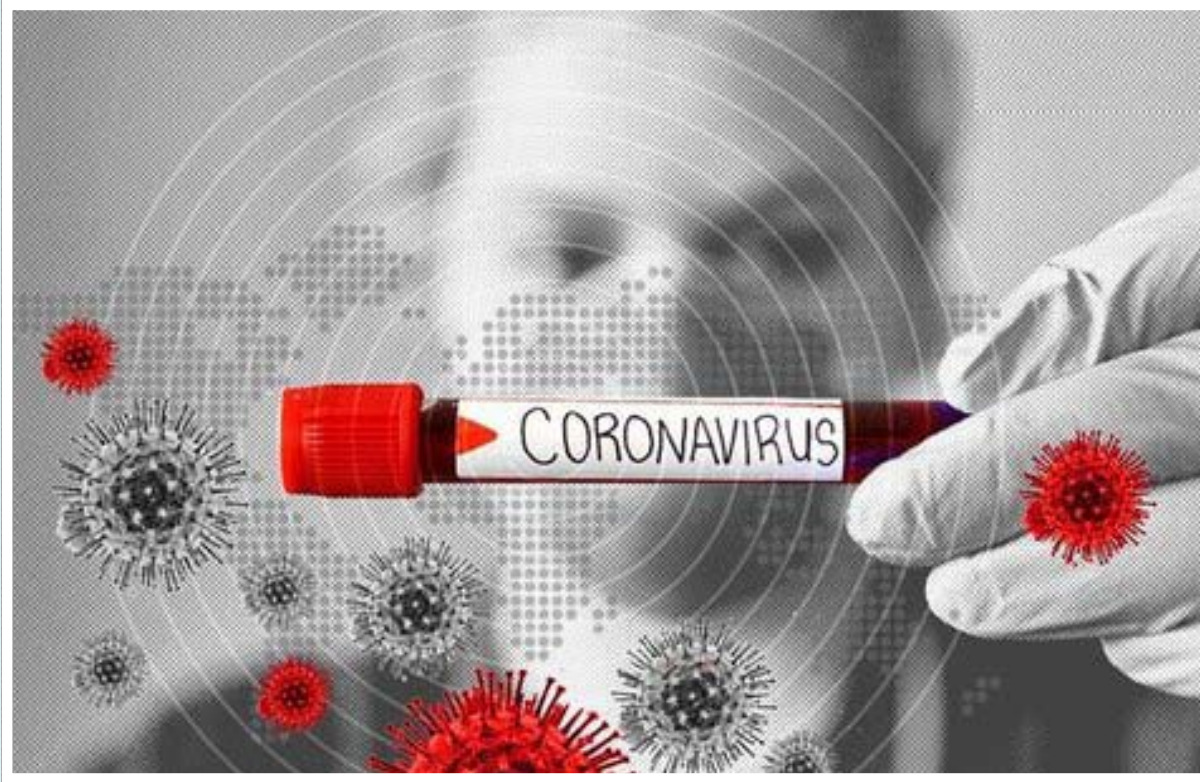
می‌خواهیم ورزش خود را از سر بگیریم، بهتر است نخست از استانداردهای تهویه هوا و بهداشت مکان باشگاه مطمئن شویم و سپس با انجام تمهیداتی جدید به باشگاه برویم. سعی کنیم دوران حضورمان در باشگاه را به حداقل برسانیم.

۳- نه مهمانی برویم و نه مهمانی بگیریم. در این مورد نه نقش میزبان داشته باشیم و نه در نقش مهمان ظاهر شویم.

۴- دست از شستن دست برداریم. این کار را همانند دوران قرنطینه سراسری و بلکه بیشتر انجام دهیم، زیرا دوران قرنطینه در خانه بودیم و نیاز چندانی به شستن مرتب دست‌ها نبود اما به موازات افزایش حضور اجتماعی نیاز به شستن یا ضدعفونی کردن دست‌ها بیشتر است و البته باید مراقب مصرف آب هم باشیم.

۵- در دیدار با افراد پریسک عجله نکنیم. شاید دل خیلی از ما برای پدر بزرگ و مادر بزرگ‌ها یا پدر و مادرمان تنگ شده باشد اما بهتر است در دیدار با آنها عجله نکنیم. اگر قرار است به محض نواختن شیپور وضعیت سفید همه فامیل به منزل بزرگ‌های فامیل هجوم ببرند باید در نظر داشته باشند که در میان این





بالاخره تکلیف مادر برابر کوئید ۱۹ چیست؟

تست پادتن کرونا و سؤال‌های بسیار

شما در برابر ویروس کرونا محافظت کنید و برای تشخیص ویروس نباید از این آزمایش‌ها استفاده کرد.» گفته می‌شود که در حال حاضر این آزمایش‌ها ارزش تحقیقاتی دارند تا به دانشمندان کمک کنند نقشه دقیق‌تری از پراکندگی بیماری و احتمال مصونیت افراد در برابر ویروس را ترسیم کنند.

اما سؤالاتی که در مورد این آزمایش وجود دارد تنها به کشور ما محدود نیست. در کشورهای درگیر بیماری، به‌خصوص آمریکا که بیشترین میزان ابتلا و درگذشتگان کرونا را دارد، موضوع آزمایش دادن یا ندادن تبدیل به موضوع روز شده است، به‌همین دلیل است که نشریه آتلانتیک در مطلب مفصلی به این سوژه پرداخته و تلاش کرده به سؤالات موجود در این مورد پاسخ دهد. جیمز هامبلین، پزشک و عضو تحریریه نشریه آتلانتیک

می‌تواند بابت مصون شدن در برابر کوئید ۱۹ راحت باشد؟

در حالی که انجام آزمایش پادتن کرونا هزینه‌هایی به صورت متوسط ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تومان دارد، هنوز مشخص نیست که نتیجه این آزمایش دقیقاً قرار است چه گره‌ای از کار کسانی که آزمایش را می‌دهند باز کند، چراکه مثبت بودن این آزمایش الزاماً به معنای مصونیت در برابر این ویروس نیست. یکی از آزمایشگاه‌های تهران که خدمات این آزمایش را ارائه می‌دهد در مطلب مفصلی که در مورد این آزمایش روی سایت اینترنتی خود قرار داده است، به مشتریان احتمالی‌اش خاطرنشان کرده است: «به خاطر داشته باشید که آزمایش‌های فعلی آنتی‌بادی، نمی‌توانند به شما بگویند که نسبت به کرونا ایمن هستید یا خیر، زیرا نمی‌دانیم این آنتی‌بادی‌ها چه مدت می‌توانند از

ماه به ماه و هفته به هفته که از آغاز شیوع کرونا می‌گذرد، خبرها و مسائل حول بیماری هم رنگ عوض می‌کنند. اگر زمانی موج کرونا شهروندان را به سمت تهیه الکل و ضدعفونی‌کننده‌های مختلف می‌کشاند و زمانی دیگر همه را به سمت خانه‌نشینی گسیل داشته بود، حالا روزهاست که پای تست آنتی‌بادی یا آزمایش پادتن را سر زبان‌ها انداخته است.

آزمایشگاه‌های مختلفی هستند که همین حالا خدمات مربوط به این آزمایش را ارائه می‌دهند. در میان کاربران شبکه‌های اجتماعی هم گفت‌وگوهای مربوط به این آزمایش در جریان است، کسانی که می‌گویند اگر جواب این آزمایش مثبت باشد یعنی بدن شما در معرض ویروس کرونای جدید قرار گرفته بوده و پادتن آن را ساخته است. اما در صورت دقیق بودن این پیش‌فرض آیا خیال آزمایش‌دهندگان

می‌مانند. پس از شیوع سارس در سال ۲۰۰۱، مطالعه‌ای نشان داد که تنها ۹ درصد از مردم بودند که ۶ سال پس از بیماری همچنان این پادتن را داشتند. این پادتن‌ها طول می‌کشد تا تولید شوند و تنها زمانی که در معرض ویروس قرار گرفته باشید شکل می‌گیرند. این پادتن‌ها خاطرات ناآگاه خون شما از عفونت‌های قبلی هستند. در دوره‌های گسترده‌ترین شیوع‌ها، دست کم برخی از ما درجه‌ای از در معرض قرار گرفتن و بنابراین ایمنی را تجربه می‌کنیم، اما سیستم‌های ایمنی هیچ‌کدام از ما هنوز آن خاطره را ندارد.

باید بر اثر کرونا بیمار شده باشیم تا پادتن داشته باشیم؟

نه. این همان منطق پنهان در واکسن است؛ یعنی وقتی سعی می‌کنیم موقعیتی را خلق کنیم که شما را در معرض ویروس قرار دهیم، تنها به آن اندازه‌ای که بتوانید پادتن تولید کنید اما نه آن قدر که شما را بیمار کند. اما مشخص نیست که هرگونه در معرض ویروس کرونا قرار گرفتنی به تولید پادتن ختم شود. هر چند به نظر می‌رسد میزان ویروسی که آدم‌ها در معرض آن

آیا همه پادتن تولید می‌کنند؟

اغلب آدم‌ها پادتن چهار ویروس کرونایی که سبب سرماخوردگی می‌شوند را دارند و انتظار می‌رود که پادتن کرونای جدید تا حد قابل قبولی در بدن اغلب کسانی که در معرض آن قرار گرفته‌اند تولید شود. سوال این است که چقدر دوام خواهند آورد و تا چه میزان در جلوگیری از ابتلای دوم به بیماری موثر خواهند بود (اگر موثر باشند به عنوان پادتن خنثی‌کننده شناخته می‌شوند). به صورت معمول شما مدت کوتاهی پس از گرفتن ویروس مشغول ساخت پادتن می‌شوید. یک نوع شناخته شده با نام IgG به صورت مکرر در تست‌های پادتن در دومین هفته ابتلا به کووید ۱۹ دیده شده است. اگر این ویروس کرونا مانند سایر ویروس‌های کرونا باشد، پادتن دیگری با نام IgM در همان زمان پیدا می‌شود. سوالی که هنوز بدون پاسخ مانده این است که اینها تا چه زمانی در بدن باقی می‌مانند.

پادتن‌ها چقدر عمر می‌کنند؟

هنوز نمی‌دانیم اما پادتن‌های سایر ویروس‌های کرونا چند سال در بدن

و از استادان دانشکده سلامت همگانی دانشگاه ییل، در این مطلب به سوالات موجود در مورد آزمایش پادتن کرونای جدیدی پاسخ داده که ترجمه بخش‌هایی از آن را می‌توانید در این صفحه بخوانید.

اگر پادتن داشته باشیم معنایش چیست؟

اگر پادتن هر نوع ویروسی در بدن شما وجود داشته باشد، به این معناست که شما پیش از این در معرض ویروس (یا واکسن آن) قرار گرفته‌اید. بدن شما این در معرض ویروس بودن را به خاطر می‌سپارد و اگر دوباره در همان موقعیت قرار بگیرید ویروس را شناسایی می‌کند. اما داشتن پادتن الزاماً به این معنا نیست که برای دومین بار آلوده نخواهید شد.

برای رسیدن به این نتیجه لازم است که میزان مشخصی از پادتن داشته باشید و این پادتن‌ها باید اثرگذار باشند. ما هنوز میزان مشخصی که آدم‌های دارای پادتن ویروس کرونا را در برابر ابتلای دوم یا سوم به کووید ۱۹ مقاوم می‌کند را نمی‌دانیم.





گروه‌های پرریسک که در معرض ویروس قرار گرفته‌اند. ما از تزریق پادتن به افراد به عنوان یک راه پیشگیری از بیماری‌هایی مانند کزاز استفاده می‌کنیم و بنابراین این ایده جدیدی نیست. آن پادتن‌ها زمانی که میخ زنگ‌زده به پای‌تان فرو می‌رود فوراً به خنثی‌سازی سم در خون‌تان کمک می‌کند تا دیگر لازم نباشد شما دو هفته با اسپاسم عضلات فک و بدن درگیر باشید تا بدن‌تان پادتن خودش را تولید کند. این شیوه همین حالا مورد مطالعه قرار گرفته؛ حتی تام هنکس هم برای کمک به این مطالعات پلاسمای حاوی پادتنش را اهدا کرده است. اما تزریق پادتن طولانی‌مدت با ما نمی‌ماند. برای حفاظت ماندگار لازم است که پادتن خودتان را تولید کنید.

می‌توانم همین حالا آزمایش پادتن بدهم؟

تنها در حالتی این گزینه را پیشنهاد می‌کنم که شما بخشی از یک پروژه تحقیقاتی باشید، جایی که نتایج‌تان می‌تواند به فهم اینکه این آزمایش واقعا چه معنایی دارد کمک کند.

قرار می‌گیرند در اینکه تا چه اندازه بیمار می‌شوند موثر است اما هنوز نمی‌دانیم چه اندازه ویروس در بدن شما باید تکثیر شود تا شروع به ساخت پادتن کنید.

برای پس زدن ویروس کرونا چقدر می‌توان روی پادتن‌ها حساب کرد؟

این همان پاسخ اساسی است که در ماه‌های پیش‌رو باید به آن پاسخ دهیم. معمولاً پادتن‌ها قابل اطمینان هستند اما در برخی موارد به ندرت کمک می‌کنند و در برخی بیماری‌های مشخص هم داشتن مقداری پادتن از نداشتن آن بدتر است. «تقویت ایمنی» پدیده‌ای است که ممکن است در مورد این ویروس کرونا رخ بدهد یا ندهد؛ این باور که تست پادتن می‌تواند تصویر واضحی از اینکه چه کسانی به کل در برابر بیماری مصون شده‌اند ارزش بررسی دارد.

می‌توانم از پادتن یک نفر دیگر استفاده کنم؟

امید بسیار زیادی وجود دارد که از همین موضوع برای درمان کسانی که به خاطر کووید ۱۹ بیمار می‌شوند، استفاده شود یا برای تقویت مقاومت افراد در





سه دلیلی که ثابت می‌کند کودک باید ساعت ۹ بخوابد

بی توجهی و رفتارهای تکانشی تقریباً دقیقاً مانند هم هستند!

چگونه کودکمان را ساعت ۹ شب بخوابانیم؟

والدین در تمامی مسائل الگوی کودک هستند. در این مورد هم همینطور! اگر او را می‌خواهید خودتان هم به اتاق خواب بروید و وانمود کنید که شما هم خواب هستید. می‌توانید در رختخوابتان بی صدا مطالعه کنید. حداقل تا زمانی که مطمئن شدید که او خوابیده است!

کودک را به اجبار به اتاقش نفرستید و اتاق را خاموش کنید و خودتان با صدای بلند تلویزیون ببینید یا با تلفن صحبت کنید. کتاب مورد علاقه کودکتان را برایش بخوانید. کتاب خواندن روش بسیار خوبی برای خواباندن کودک است.

دو ساعت قبل از رفتن کودک به رختخوابش اجازه ندهید که به صفحات وسایل الکترونیکی مانند موبایل یا تبلت نگاه کند. نور آبی منتشر شده از این وسایل به خواب رفتن را برای آن‌ها بسیار سخت می‌کند. خاموش کردن این وسایل قبل از خواب موجب ترشح ملاتونین - هورمونی که چرخه خواب و بیداری را تنظیم می‌کند - در بدن کودک می‌شود.

۲- ترشح هورمون‌های رشد

متخصصین اطفال معتقدند که هیچ چیزی به اندازه خواب صحیح و به موقع در کودکی برای رشد او مهم نیست. مدت‌ها قبل از ورود کودک به مراحل نوجوانی هورمون‌ها همچنان مهم‌ترین نقش را در رشد آن‌ها دارند. بالاترین میزان ترشح هورمون‌های رشد در بدن کودک در ساعت ۱۰ شب، ۱۲ شب و ۲ بامداد است.

تنها دراز کشیدن در رختخواب و بیدار بودن در ساعت ۱۰ کافی نیست، بلکه کودک باید در این زمان در مرحله خواب REM باشد.

۳- بهره‌وری و کارایی بالا در طول روز

علاوه بر دو نکته‌ای که در بالا ذکر کردیم یکی از مهم‌ترین فواید زود خوابیدن کودکان، کارایی بهتر و تمرکز بالاتر این دسته از کودکان در مدرسه است. طبق گزارش parents.com خواب کافی و به موقع در کودکان باعث بالا رفتن تمرکز و بهره‌وری بیشتر آنان می‌شود.

مدیر مرکز پزشکی خواب در مرکز پزشکی ملی کودکان در واشنگتن می‌گوید: "علائم کم خوابی و ADHD (اختلال کم توجهی - بیش فعالی) در کودکان از جمله

شاید یکی از سخت‌ترین کارها برای کودکان خوابیدن است. والدین وقت زیادی را برای خواباندن کودکانشان به ویژه در سال‌های اول زندگی‌شان می‌گذارند. اگر والدین خوابیدن قبل از ساعت ۹ شب را به شکل یک قانون خانوادگی در آورند، مزایای بسیار زیادی عاید آن‌ها و کودک دلبندهشان خواهد شد. علاوه بر این که والدین می‌توانند زمان‌های بعد از خوابیدن فرزندان را به خود اختصاص دهند، خوابیدن قبل از ساعت ۹ برای کودکان فواید زیادی برای سلامتی آن‌ها در پی دارد.

۱- به خواب رفتن سریع‌تر

بسیاری از والدین تصور می‌کنند که هر چه کودک خسته‌تر شود زودتر به خواب می‌رود. این تصویری کاملاً اشتباه است!

کودکانی که قبل از ساعت ۹ شب به رختخواب می‌روند سریع‌تر به خواب می‌روند و کیفیت خواب بهتری نسبت به آن دسته از کودکان که دیرتر می‌خوابند دارند. همچنین احتمال بیدار شدن آن‌ها در اواسط شب بسیار کمتر می‌باشد. مطالعات نشان می‌دهد که کودکانی که قبل از ساعت ۹ شب می‌خوابند، ۷۸ دقیقه خواب بیشتر نسبت به سایر کودکان دارند!

سندروم کاوازاکی چیست و چه علائمی دارد؟



چندی پیش پسر بچه‌ی نه ساله‌ای در فرانسه به سبب ابتلا به سندروم کاوازاکی جان خود را از دست داد. بیماری کاوازاکی، که به طور عمده کودکان زیر پنج سال را تحت تأثیر قرار می‌دهد، می‌تواند باعث شود سیستم ایمنی بدن «بیش از حد» فعال شده و باعث تب، اسهال شدید، ضایعه پوستی و ورم ملتحمه چشم شود. در موارد شدیدتر می‌تواند دیواره شریان‌ها را تحت الشعاع قرار داده و باعث مرگ ۲۵ درصد از مبتلایان شود.

گفته می‌شود این بیماری از عوارض بیماری کرونا است و در حال انتشار در سطح آمریکا است. تاکنون ۵ کودک بر اثر بیماری کاوازاکی جان باخته و ۹۳ کودک مبتلا به آن نیز شناسایی شده‌اند.

به گفته پزشکان، این بیماری‌کشنده با تاثیرگذاری روی رگ‌های خونی باعث تورم دست و پا، قرمزی چشم‌ها و لب‌ها و تب در کودکان می‌شود. یکی دیگر از عوارض کاوازاکی تأثیر روی رگ‌های قلبی، افزایش احتمال لخته‌گی خون و همچنین آسیب به قلب است.

سندروم کاوازاکی چیست؟

کاوازاکی یک بیماری نادر در اطفال است که عروق خونی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. علائم بیماری برای چند روز می‌توانند شدید و نگران‌کننده باشند، ولی بعد از مدتی بیشتر بچه‌ها می‌توانند به فعالیت نرمال برگردند. این بیماری می‌تواند عروق کرونری را درگیر کند. عروق کرونری رگ‌هایی هستند که خون را به عضله قلب می‌رسانند. اگر اقدام به درمان صورت گیرد بیشتر بچه‌ها بدون عوارض طولانی‌مدت بهبود می‌یابند. لازم است که پزشک چندین هفته تا چندین ماه بعد از درمان بیمار را تحت نظر بگیرد.

کاوازاکی به‌طور شایع در شیرخواران یک تا دو ساله دیده می‌شود و در اطفال بالای ۸ سال نادر است و این بیماری مسری نیست و منتقل نمی‌شود. دانشمندان هنوز علت قطعی بیماری را نمی‌دانند و این بیماری عموماً در آخر زمستان و اوایل بهار ایجاد می‌شود.

علائم اولیه کاوازاکی

علائم اولیه این بیماری که معمولاً تا دو هفته طول می‌کشند عبارتند از:

- تب بالا در ۵ روز یا بیشتر از ۵ روز
- قرمز شدن چشم‌ها
- ایجاد بثورات جلدی

- زبان و لب‌های متورم

- دست و پای متورم و قرمز

- غدد لنفاوی متورم در گردن

در این مدت زمان مشکلات قلبی نیز ممکن است برای کودک پیش آید؛ لذا لازم است در صورت مشاهده هر یک از علائم بالا به پزشک مراجعه کنید. ممکن است این علائم در کودکان زیر ۱ سال و بالای ۵ سال ضعیف‌تر نشان داده شوند و به همین خاطر بیشتر از سایر کودکان در خطر ابتلا به این بیماری هستند.

تشخیص بیماری کاوازاکی

تشخیص بیماری کاوازاکی می‌تواند دشوار باشد، زیرا تستی برای تشخیص آن وجود ندارد. اگر هر دو این شرایط وجود داشته باشد ممکن است پزشک تشخیص بیماری کاوازاکی را مطرح کند. اگر فرزند شما تبی که بیشتر از ۵ روز طول کشیده است دارد و اگر برخی از شش علامت دیگری که در بالا مطرح شده را داشته باشد سریعاً کودک را به پزشک برسانید.

ارتباط سندروم التهابی کاوازاکی و کرونا

براساس گزارش‌های منتشر شده از محققان بیماری کاوازاکی مدت‌هاست که پاسخ ایمنی ناشی از عفونت است، اما علت آن هنوز مشخص نیست و همه ویروس‌ها مستعد بیماری کاوازاکی نیستند. علیرغم ارتباط زمانی بین کووید-۱۹

سندروم کاوازاکی بوده است، بنابراین اینکه سندروم کاوازاکی با بیماری کرونا ارتباطی داشته باشد، قابل اثبات نیست. اگر هم کاوازاکی با کرونا ارتباط داشته باشد مثل سایر بیماری‌ها یعنی آنفلوانزا و سرماخوردگی است. پیوستگی بیماری کاوازاکی با سندروم کرونا، بیماری کووید ۱۹ را خطرناک‌تر نمی‌کند و مبتلایان به سندروم کاوازاکی همان علائم شناخته شده کاوازاکی را دارند. البته باید گفت که سندروم کاوازاکی بیماری خطرناکی نیست، یک بیماری التهابی عروقی در کودکان است و معمولاً در کودکان زیر ۵ سال و بیشتر در پسران اتفاق می‌افتد که علت آن ناشناخته است.»

علیرضا رئیسی، معاون وزیر بهداشت هم گفته است که «این دو بیماری از هم جدا هستند. این دو بیماری هیچ ربطی به یکدیگر ندارند. کرونا بالای ۱۸ سال را درگیر می‌کند؛ اما بیشترین درگیری بیماری کاوازاکی در افراد زیر ۵ سال است. کاوازاکی همیشه بوده و ۵۰ سال است که وجود دارد و در رنج خودش درمان می‌شود.»

و اروپا بوده، تست پی‌سی‌آر (PCR) کودکانشان منفی بوده و نمی‌شود به‌طور قاطع ارتباطی بین کاوازاکی و کرونا برقرار کرد. بسیاری از افراد معتقدند که بعضی از ویروس‌ها و میکروب‌ها مثل سرماخوردگی و آنفلوانزا و بسیاری از ویروس‌هایی که در فصل بهار شایع هستند ممکن است با کاوازاکی در ارتباط باشند.»



سندروم کاوازاکی چیست و چه علائمی دارد؟

این متخصص جراحی مغز و اعصاب افزود: «به دلیل اینکه کاوازاکی همراه با اپیدمی کرونا بروز کرده موجب نگرانی شده و موارد گزارش شده در کشورهای مختلف کاملاً

و موارد گزارش شده این سندرم، در حال حاضر هیچ مدرک قطعی مبنی بر شوک ناشی از کووید-۱۹ به بیماری کاوازاکی وجود ندارد. ضمن اینکه بر اساس یافته‌های کلیه کشورهای درگیر، درصد ابتلا در گروه‌های سنی کودک و نوجوان بسیار پایین بوده و خطر مرگ در این گروه‌ها بسیار کم است. پیام طبرسی متخصص بیماری‌های عفونی و معاون آموزشی بیمارستان مسیح دانشوری در این باره گفته است که «بسیاری از ویروس‌ها می‌توانند باعث کاوازاکی در کودکان شوند، اما نکته‌ای که باید به آن اشاره کرد این است که در حال حاضر می‌توان گفت که یکی از علل بروز این سندرم در کودکان احتمال دارد ویروس کووید-۱۹ یا همان عامل بیماری کرونا باشد.»

اما در مقابل علیرضای، متخصص جراحی مغز و اعصاب و فرمانده ستاد مقابله با کرونا در کلان‌شهر تهران، معتقد است که کاوازاکی و کرونا ارتباطی با هم ندارند. او در این باره گفته است که «در بیشتر گزارش‌هایی که راجع به بیماران مشابه کاوازاکی در آمریکا



راهکارهایی برای داشتن قلبی قوی و بدون مشکل

قلب سالم در بدن سالم است!



سلامت قلب نقش بسیار مهمی در سلامتی کلی انسان دارد. از همین رو تلاش در جهت بهبود سلامتی قلب دارای اهمیت فراوانی است. همه ما می‌دانیم که سبک زندگی سالم می‌تواند سلامت قلب انسان را تضمین کند. در این مطلب ۱۰ راهکار برای مراقبت بیشتر از قلب بیان می‌شود

ترک سیگار

اگر جزو افرادی هستید که سیگار می‌کشند، باید سیگار را ترک کنید. در واقع این کار یکی از بهترین کارهاست که برای سلامت قلب می‌توانید انجام دهید. سیگار کشیدن یکی از اصلی‌ترین دلایل بیماری‌های قلبی عروقی است. خوب است بدانید که یک سال بعد از ترک سیگار، احتمال وقوع حمله قلبی در شما نصف زمانی که سیگار می‌کشیدید می‌شود.

فعال باشید و تحرک داشته باشید

فعال بودن می‌تواند احتمال وقوع بیماری‌های قلبی را کاهش دهد. علاوه بر آن، داشتن فعالیت بدنی برای بهبود خلق و خو و کاهش استرس بسیار مفید است. سعی کنید در هفته ۱۵۰ دقیقه فعالیت متوسط شامل ورزش‌هایی مثل ایروبیک داشته باشید. برای رسیدن به این هدف کافی است ۵ روز در هفته و هر روز ۳۰ دقیقه فعالیت بدنی داشته باشید. البته لازم نیست برای این کار زمان خاصی بگذارید و می‌توانید این کار را در بین کارهای خود بگنجانید. به‌طور مثال می‌توانید با دوچرخه به محل کار خود بروید. (البته اگر آلودگی هوا اجازه بدهد.)

وزن خود را کنترل کنید

داشتن اضافه‌وزن منجر به افزایش احتمال

بیماری‌های قلبی می‌شود؛ بنابراین خوب است از یک رژیم غذایی سالم و متعادل که دارای مقادیر کم چربی و قند و مقادیر زیاد میوه و سبزیجات است پیروی کنید. حال اگر این رژیم غذایی را با فعالیت بدنی ترکیب کنید می‌توانید معجزه آن را روی سلامت کل بدن و قلب خود مشاهده کنید.

فیبر بیشتری بخورید

سعی کنید فیبر زیادی بخورید تا به کاهش ریسک ابتلا به بیماری‌های قلبی خود کمک کنید؛ بنابراین خوب است حداقل ۳۰ گرم در روز فیبر بخورید. همچنین سعی کنید فیبر را از منابع گوناگونی مثل جو، سبوس، غلات کامل، سیب‌زمینی و سایر میوه‌ها و سبزیجات فیبردار دریافت کنید.

چربی‌های اشباع را کاهش دهید

خوردن زیاد غذاهایی که دارای چربی‌های اشباع بالایی هستند، می‌تواند سطح کلسترول خون را در انسان افزایش دهد و همان‌طور که می‌دانید افزایش کلسترول خون معادل افزایش احتمال بیماری‌های قلبی است؛ بنابراین سعی کنید خوردن غذاهایی که دارای چربی اشباع زیادی هستند را محدود کنید. به‌عنوان مثال بهتر است از لبنیات کم‌چرب استفاده کنید.

ورزش

قهرمانان المپیک علی‌ه سلبریتی‌های مجازی / ۶۴
الهی‌ار صیادمنش: سرمایه‌ای که سوخت / ۶۶
بلایی که کرونا سر لژیون‌های ایرانی آورد / ۶۸
خودو برانگر مثل مارادونا و رونالدینیو / ۷۰

کارخانه

[۶۳]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب‌افشان

شماره ۶۸ - اردیبهشت ماه ۱۳۹۹

اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

w w w . o g h a b a f s h a n . c o m

حاشیه‌های ورزش در دوران کرونایی تمامی ندارد

قهرمانان المپیک علی‌ه سلبریتی‌های مجازی



قهرمان واقعی یا قهرمان تقلبی؛ این عبارتهای تازه شکل‌گرفته حالا به اصلی‌ترین دغدغه ورزشکاران در روزهای کرونایی و قرنطینه تبدیل شده و فضای مجازی را با هشتک‌های زیادی در بر گرفته است. ماجرا از این قرار است که برخی ورزشکاران حرفه‌ای و آماتور با فالوورهای چند صد هزاری در صفحه‌های اینستاگرامی خود باعث عصیانیت قهرمانانی شدند که روی سکوهای جهانی و المپیک رفتند، اما تعداد دنبال‌کننده‌های آن‌ها در فضای مجازی بسیار کمتر از قهرمانان مجازی است. در چنین شرایطی ایجاد کمپینی باعث اتحاد برخی از قهرمانان در برابر این پدیده شده؛ اگر چه در برخی موارد هم تفرقه به وجود آورده و واکنش برخی از ورزشکاران که مدال‌های جهانی و المپیک در کارنامه خود ندارند را در پی داشته است

تمرینات سخت و رعایت انضباط ورزش حرفه‌ای را از دست می‌دهند.

کرمی با انتشار این پست هم از قهرمانان واقعی و هم از مردم خواست که هوشیار باشند و فریب این قهرمانان تقلبی را در اینستاگرام نخورند. او با دعوت از چند قهرمان ورزشی دیگر خواست که این کمپین ادامه‌دار باشد.

رونمایی از قهرمانان تقلبی!

نه تنها دعوت یوسف کرمی از سوی قهرمانان واقعی جهان و المپیک با استقبال مواجه شد بلکه کمپین دیگری هم از سوی برخی از ورزشکاران و خبرنگاران در فضای مجازی به راه افتاد که قهرمانان تقلبی را معرفی کنند! در روزهای اخیر فضای مجازی در بین ورزشی‌ها پر شده بود از عکس صفحات کسانی که خودشان را در اینستاگرام قهرمان جهان معرفی کردند اما اسم‌شان به گوش خبرنگاران و سایر ورزشکاران

استارت کمپین با پست یوسف کرمی

یوسف کرمی، دارنده مدال برنز المپیک آتن، که این روزها به واسطه سرمربیگری در تیم ملی کرواسی در این کشور حضور دارد، با انتشار یک پست در اینستاگرام شروع‌کننده یک کمپین علیه قهرمانان تقلبی بود. این قهرمان سابق تکواندو در بخشی از پست خود نوشت: «نوجوان که بودم آرزوی من این بود تا در مسیری قرار بگیرم که به سطح قهرمانان بزرگ ورزش دنیا برسم. برنده مدال طلای جهان و المپیک یعنی یک نفر در کره زمین. اسمشان مشخص است و تعدادشان هم خیلی کم است. اگر زمان نوجوانی من اینستاگرام وجود داشت و می‌دیدم که صدها قهرمان جهان داریم دیگر این رویا را نداشتم که زحمات شبانه‌روزی بکشم و به حدی برسم که از سکوی المپیک بالا بروم. الان هم وقتی نوجوانان در اینستاگرام می‌بینند که قهرمان جهان شدن خیلی معمولی و پیش پا افتاده است، انگیزه

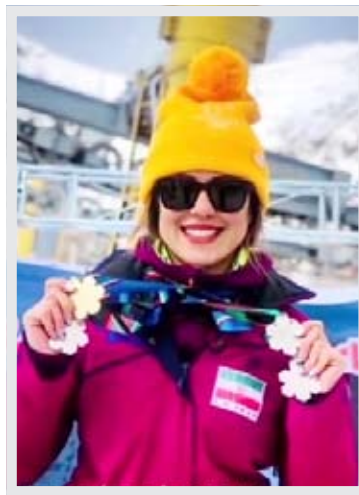
به فضای مجازی قبل از مسابقات محدود می‌کنند. البته زهرا نعمتی که ۴۴ هزار دنبال‌کننده در اینستاگرام دارد، همچنان مثل برخی دیگر از ورزشکاران عزم راسخی برای روکردن دست قهرمانان تقلبی و ترغیب مردم برای دنبال‌نکردن این افراد دارد.

پایان کرونا آغاز آرامش دوباره در ورزش

به نظر می‌رسد پایان کرونا با آغاز آرامش دوباره در ورزش ایران مصادف خواهد بود. از آنجا که در سال‌های اخیر همواره در استفاده از فضای مجازی حتی در زمینه ورزش با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم کردیم، شاید حدس این موضوع آسان باشد که در دوران قرنطینه و استفاده بیشتر از فضای مجازی شاهد جنجال‌های بیشتری خواهیم بود. هیچ‌کس حمله به صفحه مسی، رونالدو و داوران خارجی فوتبال را فراموش نکرده اما به نظر می‌رسد دوران قرنطینه باعث شده هر روز یکی از این جنجال‌ها در فضای مجازی برای ورزش ایران رخ دهد. پس باید امیدوار باشیم هر چه زودتر ورزشکاران از دوران قرنطینه خارج شده و به تمرینات و مسابقات برگردند تا به جای هیجان مجازی مثل گذشته از هیجان واقعی ورزش لذت ببریم.

مشخص می‌شود.

اتفاقاً زهرا نعمتی، قهرمان تیراندازی با کمان، در دو دوره پارالمپیک که همواره فعالیت‌های اجتماعی زیادی هم داشته و در سطح جهان هم جوایزی دریافت کرده، به همین موضوع اشاره کرده که قهرمانان واقعی تا قبل از کرونا فرصت چندانی برای رسیدگی به فضای مجازی نداشتند چون دائماً در طول سال در اردوها و مسابقات مختلف بودند. حتی بارها شاهد بودیم که سرمربیان تیم‌های مختلف در رده‌های ملی و باشگاهی بازیکنان خود را برای دسترسی



هم نخورده بود! جالب اینکه تعدادی از این افراد با انتشار تصاویری از مسابقات سطح پایین و فعالیت در اینستاگرام توانسته‌اند، بیش از نیم‌میلیون نفر دنبال‌کننده داشته باشند. این در حالی است که خیلی از قهرمانان المپیک در ایران کمتر از ۱۰۰ هزار نفر در اینستاگرام دنبال‌کننده دارند.

کار به دعوی مجازی کشید

با اینکه خیلی از ورزشکاران ملی‌پوش در رشته‌های مختلف به دعوت یکدیگر برای مقابله با قهرمانان تقلبی و ارزش بالای قهرمانان واقعی جواب مثبت دادند، اما از سوی دیگر برخی از ورزشکاران ملی‌پوش هم که مدال جهانی و المپیک ندارند، از فخر فروشی قهرمانان ناراحت و عصبانی هستند. کامنتی از فروغ عباسی، ملی‌پوش اسکی ایران، که پرچمدار کاروان ایران در المپیک زمستانی هم بوده، منتشر شد که در واکنش به پست و استوری‌های اخیر برخی از قهرمانان بود. عباسی در این کامنت مدال را ملاکی برای قهرمان واقعی بودن نمی‌داند و از نظر او اخلاق و رفتار یک ورزشکار است که می‌تواند از او یک قهرمان واقعی بسازد. این موضوع نشان می‌دهد علاوه بر اتحاد تعدادی از ورزشکاران، ممکن است اتفاقات اخیر باعث ایجاد تفرقه هم شود.

تأثیر قرنطینه روی رفتارهای مجازی ورزشکاران

دوران قرنطینه و خانه‌نشینی ورزشکاران ایرانی تا چند روز دیگر تقریباً سه ماهه می‌شود؛ اتفاقی که به شدت روی فعالیت‌های مجازی آنها تأثیرگذار بوده است. از لایوهای پرتعداد ورزشکاران تا همین ماجرای تشکیل کمپین برای مقابله با قهرمانان تقلبی در فضای مجازی؛ فعالیت‌هایی است که ورزشکاران اگر در اردوی تیم‌های ملی حاضر بودند، شاید وقتی برای پرداختن به آنها نداشتند. بدون شک شیوع ویروس کرونا و قرنطینه ورزشکاران باعث اختلافات مجازی زیادی هم شده که بعداً اثرات آن



اللهیار صیادمنش؛ سرمایه‌ای که سوخت



اصل خبر این بود که سایت ملیت ترکیه داد. اللهیار صیادمنش، مهاجم جوان فنرباغچه که در سال ۲۰۱۸ از استقلال به این تیم آمد، احتمالاً قراردادش را با این تیم فسخ خواهد کرد. این پایان کار پدیده بزرگ فوتبال ایران بود که همه از او به عنوان علی دایی دوم فوتبال ایران یاد می‌کردند. اما در کمتر از چند ساعت هم خود اللهیار و هم مدیربرنامه هایش همه چیز را تکذیب کردند. با این حال خیلی‌ها می‌گویند که با توجه به خبر سایت ترکیه‌ای اصلاً بعید نیست که در روزها و هفته‌های آینده خبری که شایعه بود رنگ واقعیت به خودش بگیرد.



استعداد خالص

صیادمنش ۱۹ سال قبل در آمل به دنیا آمد و خیلی زود استعداد خود را به تیم‌های بزرگ معرفی کرد. او در ۹ سالگی به تیم پدیده ساری پیوست و ۵ سال طول کشید تا سایپا توانایی‌های این نوجوان مستعد را ببیند.

انتقال به استقلال

دو فصل حضور نه‌چندان موفق در سایپا سپری شد تا استقلال روی این بازیکن دست بگذارد. اللهیار آن موقع ۱۷ ساله بود. اگرچه مربیان سایپا اعتقاد چندانی به این بازیکن نداشتند؛ اما بازی‌های درخشان او در تیم ملی نوجوانان موجب شد مانند نگین تیم نوجوانان ایران به چشم بیاید. درخشش در جام جهانی فوتبال زیر ۱۷ سال ۲۰۱۷ موجب شده بود همه نگاه‌ها به سمت این بازیکن آینده‌دار باشد. سرانجام او پیراهن آبی را به تن کرد تا پرسش‌ها درباره آینده او آغاز شود.

استعداد برتر

صیادمنش در اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی به انتخاب مجله گاردین یکی از ۶۰ استعداد برتر فوتبال دنیا لقب گرفت تا واسطه‌های انتقال و مدیران برنامه برای او نقشه بکشند. در انتهای لیگ ۱۸ (فصل قبل لیگ برتر) اللهیار صیادمنش

عنوان پدیده لیگ را از آن خود کرد و این در حالی بود که او دیگر در ایران نبود.

مخالفت شفر

داستان انتقال صیادمنش به تیمی بزرگ در ترکیه حاشیه‌های فراوانی در فوتبال ما ایجاد کرد. تیم‌های باشاک شهیر و گالاتاسرای بازی او را پسندیده بودند و حتی توافق ابتدایی با گالاتا انجام شده بود؛ اما به این دلیل که او در آن زمان هنوز ۱۸ سال را تمام نکرده بود، انتقال به بن‌بست خورد. سرانجام توافق نهایی با فنرباغچه صورت گرفت و مدیران استقلال و مدیران فنرباغچه زیر برگه‌های انتقال را امضا کردند.

در اوج کشمکش برای انتقال صیادمنش به ترکیه، وینفرد شفر سرمربی آلمانی استقلال بارها در مصاحبه‌های مختلف اعلام کرد با انتقال او به ترکیه مخالف است. آن روزها گفته شد که شفر خودش می‌خواهد نقش دلال این بازیکن را ایفا کند و او را به تیمی آلمانی بفرستد؛ اما بعدها مشخص شد شفر تا چه اندازه درست می‌گفت که این بازیکن باید یک سال دیگر در فوتبال ایران بماند.

انتقال پرسروصد

اللهیار در زمان مدیریت امیرحسین فتحی و قائم‌مقامی علی خطیر به فنرباغچه در استانبول

کس نظر من را نمی‌پرسد. نه برای انتقال به فدرباغچه و نه حالا برای انتقال به این تیم لیگ یکی. در تمام این نقل و انتقالات همه به نان و نوایی رسیدند و پولی به دست آوردند جز خودم. این انتقال‌ها برایم ضرر خالص بود.» او بعد از حضور ناموفق در تیم لیگ یکی، به فدرباغچه برگشت و همچنان از وضعیت ناراضی بود.

مدیر برنامه خارجی الهیپار چه می‌گوید؟

فالی رضانی مدیر برنامه خارجی او که شعبه‌ای در ترکیه برای انتقال بازیکنان ۱۸-۱۹ ساله دارد، در نظر داشت از انتقال بعدی صیادمنش نیز درآمدزایی کند، اما اوضاع بروقی مراد این سوپر ایجنٹ پیش نرفت. احتمالاً مهاجم با استعداد و ۱۸ ساله باید به فکر تیمی جدید باشد. ملیت در خبری کوتاه نوشته که صیادمنش به دنبال تیمی جدید است و او تلاش می‌کند در فوتبال اروپا بماند. حالا باید دید در نهایت این بازیکن ایرانی که سابقه بازی و گلزنی در تیم بزرگسالان ایران را هم دارد، چه سرنوشتی خواهد داشت.

سرنوشت نامعلوم

الهیپار حالا همه چیز را تکذیب کرده؛ یعنی خبر جدایی‌اش از فدرباغچه را، اما دیر یا زود او باید به تیمی برود که بتواند او را دوباره به بلندی پرتاب کند؛ اما چه تیمی می‌تواند پناهگاه بازیکن دلشکسته فوتبال ما باشد؟

پدیده‌ای که سوخت

انتشار خبر سایت ترکیه‌ای باعث شد تا روز گذشته همه درباره بازگشت الهیپار به فوتبال ایران حرف بزنند. بازیکنی که خیلی زود به قله رسید و به تیمی رفت که هیچ بازیکن ایرانی دیگری جذب نکرده بود، به همان سرعت صعود، به پایین افتاد تا دل همه اهالی فوتبال در ایران را بلرزاند. حالا همه نگران آینده پدیده‌ای هستند که به راحتی او را با بنزین خودخواهی و سودجویی سوزانند!

الهیپار؛ ناراضی‌تر از همه

صیادمنش از اتفاقاتی که در یک سال اخیر برای او افتاد به شدت ناراحت است. وقتی بعد از حضور ناموفق در فدرباغچه به استانبول اسپور رفت، در اظهار نظری گفت: «هیچ

ترکیه پیوست. انتقال یک بازیکن ایرانی به یکی از پرافتخارترین و یکی از محبوب‌ترین تیم‌های ترکیه اتفاق خوبی بود. بخصوص آنکه یک میلیون دلار به حساب استقلال واریز کرد؛ اما در این میان، کسی به دنبال آن بود که نظر این بازیکن را هم بپرسد؟

روزهای خاموش

الهیپار به فدرباغچه رفت و تمریناتش را آغاز کرد. همه منتظر بودند تا سرانجام اولین بازی او با پیراهن تیم جدید را ببینند؛ انتظاری که خیلی دیر و در یک بازی دوستانه مقابل هرتابرلین به سر آمد. الهیپار روزهای خاموش و تلخی را در استانبول سپری می‌کرد. افول آنقدر محسوس بود که فدرباغچه تصمیم گرفت او را به تیمی هم‌شهری در لیگ یک منتقل کند. الهیپار حتی در «استانبول اسپور» هم جان دوباره نگرفت. فقط ۷ بازی به میدان رفت و اصلاً گلی نزد تا این انتقال قرضی هم کمکی به پدیده فوتبال ما نکند. او به فدرباغچه برگشت؛ سرخورده‌تر و مایوس‌تر. در این روزها کاملاً تنها بود و خبری از آن‌ها که منتقلش کردند، دیده نمی‌شد.





بلایی که کرونا سر لژیونرهای ایرانی آورد

این روزها فوتبال نه تنها برای بازیکنان ایرانی که در لیگ داخلی به میدان می روند تعطیل شده؛ بلکه لژیونرهای ایرانی در شرایط سخت‌تری و اکثراً دور از خانواده مجبورند روزهای قرنطینه و بدون فوتبال را سپری کنند. از مرتضی پورعلی گنجی و رامین رضاییان بگیر که در قطر با یکدیگر تمرینات مشترکشان را در خانه و محیط‌های باز برگزار می‌کنند تا سر دار آزمون که در روزهای قرنطینه دائماً اخبار و شایعات مربوط به انتقال خود به تیم‌های بزرگ اروپا را در رسانه‌های مختلف خارجی و داخلی می‌خواند. بدون شک کرونا می‌تواند زندگی فوتبال خیلی از لژیونرها را تحت تأثیر قرار دهد؛ هم از نظر مالی و هم از نظر پیشرفت فنی و فوتبالی.

سردار آزمون؛ اوج شایعات در قرنطینه

با توجه به قرنطینه سراسری در روسیه و بسته شدن مرزهای این کشور، سردار این روزها در روسیه قرنطینه شده و به استراحت می‌پردازد. البته تعطیلی مسابقات باعث نشده مهاجم ایرانی تیم زینت شایعات و حواشی کمتری را اطراف خود ببیند.



مهدی طارمی؛ از پرتغال تا چین

دیگر مهاجم ایرانی که در پرتغال بازی می‌کند نیز، با پیشنهادهای برای فصل آینده روبه‌رو شده، اما به نظر می‌رسد کرونا فعلاً همه چیز را متوقف کرده است. مهدی طارمی که در ترکیب ریوآوه در لیگ پرتغال عملکرد خوبی داشته، با یکی از گزینه‌های خرید تیم اسپورتینگ لیسبون، از مدعیان همیشگی پرتغال مواجه شده است. از سوی دیگر، اخیراً خبر رسیده مهدی طارمی چندی پیش پیشنهاد اغواکننده‌ای از لیگ چین دریافت کرده که به خاطر طی کردن مسیر پیشرفت خود در اروپا آن را رد کرده است.

زیاد فصل چندان خوبی را سپری نکرده، بقیه بازیکنان ایرانی در بلژیک فصل نسبتاً خوبی را سپری کردند. با اینکه فدراسیون فوتبال بلژیک بعد از شیوع کرونا، لیگ این کشور را پایان یافته تلقی و این موضوع را رسماً اعلام کرد، حالا لژیونرهای حاضر در این لیگ باید برای سال آینده خود برنامه‌ریزی کنند.



پورعلی گنجی و رضاییان؛ تمرینات مشترک در قرنطینه

مرتضی پورعلی گنجی، رامین رضاییان و کریم انصاری فرد، سه لژیونر ایرانی شش‌گانه در لیگ ستارگان قطر هستند. آن‌ها هم به خاطر شیوع ویروس کرونا خانه‌نشین شدند، اما بیکار ننشستند. پورعلی گنجی و رامین رضاییان در هفته‌های اخیر بارها ویدیوهایی از خود منتشر کردند که نشان می‌دهد آن‌ها در دوحه تمرینات خود را در خانه یا محیط‌های باز خلوت پشت‌سر می‌گذارند تا آمادگی شان حفظ شود.

وضع نامشخص سایر لژیونرها به خاطر کرونا

ویروس کرونا نه تنها باعث تعطیلی لیگ‌های فوتبال در تمام دنیا شده، بلکه آینده بازیکنان را در فصل نقل و انتقالات پیش‌رو تحت تأثیر قرار داده است. احتمالاً به دلیل فاصله کم بین دو فصل فوتبالی به واسطه تعطیلی چندماهه مسابقات بر اثر کرونا، نقل و انتقالات زیادی در اروپا صورت نمی‌گیرد و از سوی دیگر، باشگاه‌ها هم به خاطر ضررهای مالی خود حاضر به پرداخت پول در قبال خرید بازیکنان مثل گذشته نیستند. در بالا به بازیکنانی همچون سامان قدوس، مهرداد محمدی و امیر عابدزاده اشاره نکردیم. سامان قدوس هم یکی از بازیکنانی بود که از شیوع کرونا لطمه شدیدتری دید. این بازیکن بعد از گذراندن یک محرومیت سخت چهارماهه تازه به ترکیب آمیان در لیگ فرانسه برگشته بود، اما با تعطیلی مسابقات روبه‌رو شد. مهرداد محمدی هم با اینکه شخصاً عملکرد خوبی داشته، اما تیمش در پرتغال قعرنشین است و به نظر می‌رسد جزو سقوط‌کننده‌های این فصل باشد و همین موضوع آینده مهرداد را در حاله‌ای از ابهام قرار می‌دهد. امیر عابدزاده هم مثل فصل‌های قبلی در ترکیب مار تیمیو نمایش نسبتاً خوبی داشته؛ اگرچه بازم در مقطعی از فصل نیمکت نشین شده است. رضا قوچان‌نژاد هم که با خداحافظی از تیم ملی کمتر مورد توجه رسانه‌هاست، در تیم زووله هلند فرازونشیب‌های زیادی داشته؛ به شکلی که در یک بازی چهار گل به ثمر رساند، اما بعد از چند مسابقه نیمکت‌نشین شد. باید دید گوجهی چه آینده‌ای را برای فوتبال حرفه‌ای خود رقم می‌زند.

مجید حسینی؛ ماندن در ترازون حتی با کاهش دستمزد

یکی دیگر از لژیونرهای ایرانی که شایعات پیرامون انتقالش به لیگ‌های معتبر وجود دارد، مجید حسینی است. این مدافع ملی‌پوش که دومین فصل حضورش در ترازون اسپور ترکیه را سپری می‌کند، بعد از شایعاتی که پیرامون انتقالش به بوندس لیگا وجود داشت، در مصاحبه‌ای تأکید کرده دوست دارد فصل آینده را هم در این تیم بماند. این بازیکن حتی در صورت کاهش دستمزد خود به خاطر کرونا هم قبول کرده قراردادش را با ترازون اسپور تمدید کند.



جهانبخش؛ کرونا اجازه درخشش نداد

علیرضا جهانبخش که در سال‌های اخیر جزو موفقیت‌ترین لژیونرهای ایران بوده و با درخشش خود در هلند به لیگ جزیره راه یافته، یکی از بدشانس‌ترین بازیکنان در قبال شیوع ویروس کرونا محسوب می‌شود. این هافبک خلاق ایرانی تیم برایتون که مصدومیت سختی را در ماه‌های پایانی سال ۲۰۱۹ سپری کرد، با قدرت به ترکیب برایتون بازگشت و گل‌های حساس و زیبایی برای تیمش به ثمر رساند، اما در حالی که به اوج آمادگی رسیده بود، به دلیل شیوع کرونا لیگ انگلیس متوقف شد. با وجود قرارداد بلندمدت جهانبخش با برایتون اخباری مبنی بر جدایی احتمالی او در پایان فصل به گوش می‌رسد.



لژیونرهای بلژیکی؛ ثبات و نسبتاً موفق

امید ابراهیمی، سعید عزت‌اللهی، کاوه رضایی، یونس دلفی، میلاد محمدی و علی قلی‌زاده ۶ بازیکنی هستند که در لیگ بلژیک فوتبال خود را دنبال می‌کنند. به جز عزت‌اللهی که به خاطر نیمکت‌نشینی‌های

ستارگانی که به حاشیه رفتند

خودویرانگر مثل مارادونا و رونالدینیو



رونالدینیو، فوق‌ستاره برزیلی که روزگاری هیچ بازیکنی در مستطیل‌سبز جلودارش نبود و همه تسلیم نبوغ فوتبالی‌اش می‌شدند و دربی‌های دیدنی و شگفت‌انگیزش هیچ‌وقت از یاد فوتبال‌دوستان به خصوص طرفداران بارسلونا پاک نخواهد شد، چندی پیش راهی زندان شده است. او در زمانی که قصد ورود به کشور پاراگوئه را داشت، توسط مرزبانان این کشور دستگیر و به جعل گذرنامه و مدارک هویتی برای ورود به پاراگوئه متهم شد. با این‌که رونالدینیو از ابتدا این اتهامات را تکذیب کرد، ولی با حکم دادگاه، راهی زندان شد.

انتشار این خبر، دوباره ذهن را به سمت نام فوق‌ستاره‌هایی برد که بعد از رسیدن به شهرت و ثروت، رفتارهایی از آن‌ها سر زد که طرفداران‌شان را شوکه کرد. «مارادونا»، «پل گاسکویین»، «مک کالی کالکین» که یکی از موفق‌ترین بازیگران کودک تاریخ است و ...، مثال‌هایی از این دسته افراد هستند. در پرونده امروز زندگی‌سلام، با معروف‌ترین چهره‌هایی آشنا خواهید شد که سرنوشت تلخی را برای خودشان رقم زدند و نظر یک روان‌شناس را درباره دلایل خودتخریبی افراد موفق به خصوص ستاره‌های معروف دنیا خواهید خواند.

اعتیاد شدید پسر طلایی که بود؟

دیه‌گو آرماندو مارادونا، سرمربی کنونی فوتبال و بازیکن بازنشسته آرژانتینی، یکی از بهترین بازیکنان تاریخ فوتبال به‌شمار می‌رود و در نظرسنجی فیفا او همراه با پله برنده عنوان برترین بازیکن قرن بیستم میلادی شد. استعداد، تکنیک، چابکی، دید قوی، پاس‌های دقیق، مهارت در کنترل توپ و دریبل‌زنی مهارنشده مارادونا باعث شده بود تا با وجود قامت کوتاهی که دارد، به او لقب «پسر طلایی» بدهند. مارادونا اولین بازیکن تاریخ فوتبال است که دو مرتبه رکورد نرخ نقل و انتقالات را در جهان شکست. اولین بار با بهای پنج میلیون یورو به بارسلونا و بار دوم با بهای ۶۰۹۵ میلیون یورو به ناپولی پیوست.

چه شد؟

زندگی خصوصی اسطوره آرژانتینی‌ها در سه دهه اخیر، با فراز و نشیب‌های فراوانی همراه بوده است. سالی نبوده که مارادونا به دلیل مصرف مواد مخدر و الکل، ارتکاب رفتارهای غیرقانونی و خلاف عرف در آرژانتین و دیگر کشورهای دنیا، روانه بازداشتگاه، بیمارستان یا کمپ‌های ترک اعتیاد نشود. مارادونا با رفتارهایش مانع این شد که به عنوان اسطوره‌ای پاک در جهان فوتبال نامش جاودانه شود و در کنار بزرگانی،

چون دی استفانو، پله، کرایف و بکن باوئر قرار گیرد. دردسرهای دیگر او که یکی پس از دیگری حاشیه‌ساز شدند عبارتند از حمل مواد مخدر، نپذیرفتن فرزند نامشروعش، توهین و درگیری با خبرنگاران، انتشار عکس‌هایی که نشان می‌دادند حالت عادی ندارد و کتک زدن نامزدش.

نابود شدن بازنده ملبورن که بود؟

«مارک بوسنیچ»، دروازه‌بان استرالیایی و ملی‌پوش سابق این کشور است که برای تیم‌های منچستر یونایتد، استون ویلا و چلسی به میدان رفته است. او ۱۷ بازی ملی برای استرالیا انجام داد و یک گل ملی هم از روی نقطه پنالتی به ثمر رساند. بوسنیچ را ایرانیان به‌خوبی به یاد دارند، مخصوصاً آن صحنه‌ای که در بازی برگشت مقدماتی جام جهانی ۹۸، روی زمین نشست و تویی را که خداداد روی پاس علی دایی به تور دروازه استرالیا چسباند، تماشا کرد.

چه شد؟

مارک بوسنیچ که الکس فرگوسن او را یک «حرفه‌ای وحشتناک» می‌نامید، یکی از معروف‌ترین فوتبالیست‌هایی است که اعتیادش به مواد مخدر افشا شد. او در تابستان ۲۰۰۱

محکومیتش دوباره با پیراهن تیم ملی بازی کرد، ولی در یک رسوایی دیگر در سال ۲۰۰۴، تست دوپینگ، وجود کوکائین را در خونش نشان داد که همین اتفاق دلیل افسردگی و جدایی‌اش از دوران محبوبیتش شد. بازیکنی که با آن همه خاطرات خوبی که در ذهن طرفدارانش به جای گذاشته بود، به یک باره مورد اعتراض بسیاری قرار گرفت.

شاعر فوتبال و جعل سند

که بود؟

رونالدو ده آسیس موریرا که بیشتر با نام رونالدینیو شناخته می‌شود، بازیکن فوتبال پیشین برزیلی است که برای تیم‌های بارسلونا و آث میلان بازی می‌کرد. رونالدینیو را یکی از بهترین بازیکنان نسل خود و حتی تاریخ فوتبال می‌دانند که در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵، دو بار متوالی از سوی فیفا به‌عنوان بازیکن سال فوتبال جهان برگزیده شد. او یکی از بازیکنان تأثیرگذار در قهرمانی برزیل در جام جهانی ۲۰۰۲ بود که در بازی مقابل انگلیس، با ضربه آزاد از فاصله ۳۵ متری گلی را به ثمر رساند که در تاریخ ماندگار شد.

چه شد؟

رونالدینیو پس از بازنشستگی رو به ساخت و ساز آورد و همین بلندپروازی‌هایش باعث دردسرش شد. سال گذشته رونالدینیو و برادرش به خاطر ساخت غیرمجاز در منطقه حفاظت‌شده جریمه شدند و قاضی پرونده جریمه‌ای دو میلیون یورویی برایش صادر کرد. چندی بعد رونالدینیو

راهی چلسی شد، اما پس از یک سال، در تست موادمخدر رد شد و همین موجب ویرانی دوران فعالیت حرفه‌ای‌اش شد. بوسنیچ از باشگاه چلسی اخراج شد و فدراسیون فوتبال هم او را ۹ ماه محروم کرد. زمانی او محبوب‌ترین بازیکن استرالیا بود، ولی پس از این اتفاق دیگر نتوانست خود را در مستطیل سبز بازیابی کند و وجهه‌اش را به طور کامل در بین طرفداران فوتبالی کشورش از دست داد. خداداد عزیز به شوخی درباره او گفته بود پس از گلی که از او خورده، معتاد شده است!

عاقبت تلخ عقرب دیوانه

که بود؟

رنه هیگیتا (هیگوئیتا) دروازه‌بان پیشین تیم ملی فوتبال کلمبیا یکی از منحصربه‌فردترین دروازه‌بان‌های تمامی دوران است و به عنوان خالق ضربه «عقرب دیوانه» شناخته می‌شود. این حرکت جسورانه در دیدار مقابل انگلیس در سال ۱۹۹۵ با وجود گذشت سال‌ها هنوز دیدنی است. در زمین مسابقه او بارها با ریسک‌های بی‌مورد، تیمش را به دردسر انداخت که در مشهورترین نمونه در جام جهانی ۱۹۹۰ مقابل کامرون با از دست دادن توپ و خوردن گل، مانع راهیابی کلمبیا به مرحله یک چهارم نهایی شد. رنه از دوستان صمیمی مارادوناست و در بازی خداحافظی او نیز در سال ۲۰۰۱ شرکت داشت.

چه شد؟

هیگیتا پرحاشیه‌ترین دروازه‌بان تاریخ است که لقب «مرد دیوانه» برازنده‌اش است. او در سال ۱۹۹۳ به‌خاطر وساطت در یک کودک‌ربایی زندانی شد. او میان پابلو اسکوبار، سلطان مواد مخدر جهان و پدر ثروتمند کودک واسطه شد تا پول آزادی را به اسکوبار برساند و به‌دلیل ۶۴ هزار دلاری که عایدش شد به ۷ ماه حبس محکوم شد. دروازه‌بان کلمبیایی پس از گذراندن



«مارک بوسنیچ»، دروازه‌بان استرالیایی و ملی‌پوش سابق این کشور است که برای تیم‌های منچستر یونایتد، استون ویلا و چلسی به میدان رفته است. او ۱۷ بازی ملی برای استرالیا انجام داد و یک گل ملی هم از روی نقطه پنالتی به ثمر رساند





انگلستان است. او در سال ۱۹۸۸ نخستین بازی ملی خود را در مقابل تیم ملی فوتبال دانمارک انجام داد و با حضور در ۵۷ بازی ملی و به ثمر رساندن ۱۰ گل ملی، در ۱۹۹۸ آخرین بازی ملی اش را برابر تیم ملی فوتبال بلژیک برگزار کرد. اسطوره فوتبال انگلیس در تیم منتخب جام جهانی ۹۰ هم قرار گرفت. پل گاسکوین بزرگ که روزی با هر حرکت بدنش در زمین، شوری بین عاشقان فوتبال ایجاد می کرد حالا هر روز بیشتر غرق در تباهی اعتیاد به الکل می شود.

چه شد؟

حذف شدنش از ترکیب تیم ملی انگلستان در جام جهانی ۹۸ به دلیل انتشار عکسی از او که در حال خوردن غذای چرب و نوشیدن الکل بود، باعث شد تا از نظر روحی به هم بریزد. او که قبل از این موضوع به دلیل مشکلات خانوادگی در کودکی روحیه حساسی داشت، با جدا شدن همسرش بیش از پیش به الکل روی آورد. سپس با مشکلات مالی هم دست به گریبان شد و این گونه در سراشیبی سقوط و اعتیاد قرار گرفت. شاید پل گاسکوین یکی از فناشده ترین ستاره های ورزشی باشد. انتشار عکس هایی از او در حالی که با لباس خانه و بدون کفش در خیابان با قیافه ای نزار در حال قدم زدن است و همچنین درگیری های با همسایه ها و بازداشت ها و بستری شدن هایش، دل طرفدارانش را در چند سال اخیر به شدت به درد آورده است.

وی یک سال پیش از پایان دبیرستان ترک تحصیل کرد تا با همبازی دوران کودکی اش ازدواج کند، اما در سال ۲۰۰۰ جدا شدند. سپس از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۱ با «میلا کونیس» بازیگر هالیوودی ازدواج کرد که آن هم به جدایی کشید. پس از ولخرجی هایش بعد از رسیدن به شهرت و ثروت در کودکی و دو ازدواج ناموفق، به هروئین روی آورد به گونه ای که پزشکان اعلام کردند اگر ترک نکند تا شش ماه آینده خواهد مرد. در سال ۲۰۱۲ عکسی از جسم نحیف او منتشر شد که سینمادوستان را در شوک فروبرد.

پل به سوی تباهی

که بود؟

پل گاسکوین، بازیکن فوتبال تیم ملی



به همراه برادرش به جرم جعل سند و استفاده از گذرنامه تقلبی پاراگوئه ای، در فرودگاه بازداشت شدند. آن ها مدعی بودند گذرنامه ها هدیه بوده است، ولی تحقیقات نشان می داد شماره سریال گذرنامه ها متعلق به افراد دیگری است.

این موضوع باعث زندانی شدن او شد که به گفته رسانه ها یکی از جنجالی ترین اتفاقات سال های اخیر ستارگان فوتبال است. اتفاقی که شاید وجهه این بازیکن خوش خنده را برای همیشه تخریب کند.

اعتیاد باز یگر موفق

که بود؟

«مکالی کالکین» با بازی در نقش پسر بچه در دو قسمت نخست فیلم های «تنها در خانه» و «ریچی ریچ» به شهرت رسید و به عنوان دومین بازیگر موفق کودک تاریخ سینما شناخته شد. کالکین که بازیگری را از چهار سالگی آغاز کرده بود، پس از سال ها دوری از بازیگری، به صحنه بازگشت، اما هرگز موفق به تکرار موفقیت های دوران نوجوانی اش نشد و پس از مدتی در سراشیبی سقوط و اعتیاد به موادمخدر قرار گرفت.

چه شد؟

«مکالی» در سال ۱۹۹۵ وارد یک دعوی حقوقی با پدرش بر سر کنترل دارایی هایش شد و در نهایت پیروز شد، موضوعی که موجب شد پدرش دیگر هیچ گاه با او صحبت نکند.



اتوبوس بین شهری - مدل مازال



شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان
تولید کننده انواع اتوبوس عقاب - اسکانیا در ایران
www.oghabafshan.com

اتوبوس های عقاب - اسکاتیا نام همیشه آشنای جاده ها



ایده‌فناوران الکترونیک پارسان

طراحی، تولید، نصب، راه‌اندازی و پشتیبانی انواع سامانه‌های هوشمند

فعالیت‌های مربوط به مطالعه، طراحی، تولید، نصب و راه‌اندازی کلیه سیستم‌های الکترونیکی، مکاترونیکی، رباتیک، مخابراتی، ماهواره‌ای، GPS، تجهیزات دیجیتال، بردهای الکترونیکی، قطعات، اقلام، ملزومات و موارد مصرفی مربوط به آنها، انتقال تکنولوژی کلیه خدمات فنی و مهندسی، ICT، تجارت الکترونیک بر مبنای پژوهش در زمینه تولید و فروش، و اجرای پروژه‌های ملی و بین‌المللی.



سیپاد



برد FMS

کنترلر مرکزی



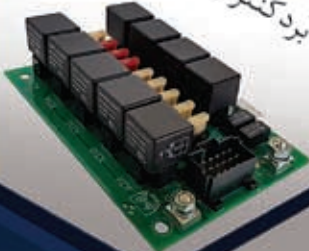
برد کنترلر مرکزی



برد مالتی پلکس



برد کنترلر کولر خودرو



برد کلید کولر خودرو



FMS
سامانه

سامانه BMS

تهران، سیدخندان، خیابان خواجه عبدالله انصاری
بعد از خیابان رودخانه، پلاک ۱۶، طبقه سوم
کدپستی: ۱۶۶۱۶۶۴۳۹۴

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۴ ۱۶۵۰ - ۰۲۱-۲۲۸۹ ۱۹۶۰

نمابر: ۰۲۱-۲۲۸۵ ۴۷۹۳

www.ifepco.ir

info@ifepco.ir