

فهرست



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

طرح پیمایش سهمیه سوخت، روزانه موجب صرفه جویی ۸ میلیون
لیتر گازوئیل می شود/۴
امضای ۴ قرارداد با خودروسازان اروپایی و آسیایی/۷
نقش سنسور اکسیژن در اتومبیل شما چیست؟/۸
داستان لوگوی خودروسازان بزرگ دنیا/۱۰
تنها آرزویم داشتن یک اتوبوس اسکاتیای «مارال» است/۱۲
مراقب «اصطکاک نجات بخش» خودروی تان باشید/۱۶
از صدرنشینی تولید عقاب افشان تا افزایش استانداردهای
خودروسازان/۱۸
نقش سیستم ESP در پایداری و حفظ تعادل خودرو/۲۰
تاریخی ترین لحظات عمر رایانه ها/۲۴
سلاطین بی رحم آسمان ها/۲۶
علم و زندگی/۲۹
راهنمای خرید یک تبلت خوب/۳۰
ترس در کابین متحرک/۳۴

درست می بینم؟/۳۶
چرا فقط ماسوله؟/۳۸
پاخور موزه های جهان/۴۲
«شریف» آمد و رفت/۴۶
کنسرت در مجموعه های بزرگ تاریخی: آری یا خیر؟/۴۸
کدام دانه فرو رفت در زمین که نرست؟/۵۲
نخوردن تا پای مرگ/۵۶
چه زمانی وقت رانندگی نوجوان ماست؟/۵۸
تپش قلب، تپش زندگی/۶۰
همنشینی با پنج نفر ممنوع/۶۲
باشگاه پرسپولیس ۳ دستگاه اتوبوس اسکاتیا خریداری
می کند/۶۴
با خدا عهد کردم به «کودکان کار» کمک کنم/۶۶
ایران در پارالمپیک ۲۰۱۶ ریو/۶۸
دستمزدهای نجومی رانندگان فرمول یک/۷۰



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

«کالکسه سبز» را به صورت رایگان از رانندگان محترم اسکاتیا بخواهید...

این نشریه برای احترام به وقت مسافران و ایجاد سفری همراه با آرامش و آموزش منتشر می شود. نظر مسافران محترم و رانندگان ارجمند در صورت علاقه آن ها حتما در این نشریه منتشر خواهد شد. علاقه مندان می توانند 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 می توانید خاطرات خود را از سفر با اتوبوس های اسکاتیا برای ما به این آدرس kaleskesab@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



دعای مهر

وقتی مسافر آماده سفر شد غسل کند، پس از آن دو رکعت نماز بگذارد و از خدا خیر خود را طلب نماید و آیه الکرسی بخواند و حمد و ثنای الهی بجا آورد و صلوات

بر حضرت رسول و آل او بفرستد. سپس این دعا را بخواند:

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتُوْدِعُكَ الْیَوْمَ

خدایا من خود را در این روز به عنوان ودیعت به تو سپردم

نَفْسِیْ وَ اَهْلِیْ وَ مَالِیْ وَ وُلْدِیْ وَ مَنْ کَانَ مِنِّیْ بِسَبِیْلِ الشَّاهِدِ مِنْهُمْ وَ اَلْغِ اَنْبَیَّ

خودم و خاندانم و مال و فرزندانم و هر که را با من راهی دارد حاضر شان و غائبشان را

اَللّٰهُمَّ اَحْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ اَحْفَظْ عَلَیْنَا

خدایا حفظ کن ما را به حفظ ایمان و نگهبان بر ما باش

اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِکَ وَ لَا تَسْلُبْنَا فَضْلَکَ اِنَّا اِلَیْکَ رَاغِبُوْنَ.

خدایا ما را در کنف رحمت خویش قرار ده و فضلت را از ما سلب مفرما که ما به تو مشتاقیم.

اَللّٰهُمَّ اِنَّا نَعُوْذُ بِکَ مِنْ وَعْثِ آءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سَوْءِ الْمُنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَ الْمَالِ وَ الْوَلَدِ فِی الدُّنْیَا وَ الْاٰخِرَةِ.

خدایا به تو پناه بریم از رنج سفر و اندوهناک برگشتن و بدی دیدار در خاندان و مال و فرزند در دنیا و آخرت.

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتُوْجِّهُ اِلَیْکَ هَذَا التَّوْجُّهَ طَلِبًا لِّمَرْضَاتِکَ وَ تَقَرُّبًا اِلَیْکَ.

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

[اَللّٰهُمَّ قَبِّلْغَنیْ مَا اَوْمَلُّهُ وَ اَرْجُوْهُ فِیْکَ وَ فِیْ اَوَّلِیْ اَتِکَ

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان ترین 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

وَعَلَيْكَ خَلَّفْتُ أَهْلِي وَمَالِي وَمَا خَوَّلْتَنِي وَقَدْ وَثِقْتُ بِكَ فَلَا

و به امید توبجای گذاردم خانواده و مال و آنچه را به من مرحمت فرمودی

و به تو اطمینان کردم پس

تَخَيَّنِي يَا مَنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ أَرَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اللَّهُمَّ صَلِّ عَلَى مُحَمَّدٍ وَآلِهِ

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

هر که را او محافظتش کند خدایا درود فرست بر محمد و آلش،

وَاحْفَظْنِي فِيمَا غَبْتُ 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 اِنَّا أَنْزَلْنَاهُ و آیه الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند
و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

گفت و گوی اختصاصی «کالسکه سبز» با شهram آدم‌نژاد، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری کشور

طرح پیمایش سهمیه سوخت، روزانه موجب صرفه‌جویی ۸ میلیون لیتر گازوئیل می‌شود



حسین ابوالفتحی
روزنامه‌نگار

شهram آدم‌نژاد، معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور است؛ مردی که نقش بسیار پررنگی در هماهنگی‌های لازم برای آغاز طرح پیمایش سهمیه سوخت ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور که ماه‌ها از شروع به کار آن می‌گذرد، داشته است. او در قامت سخنگوی کارگروه توزیع سوخت ناوگان عمومی جاده‌ای بر اساس پیمایش با دفاع از طرح پیمایش سهمیه سوخت، این طرح را زمینه‌ای برای صرفه‌جویی روزانه ۸ میلیون لیتر گازوئیل عنوان می‌کند و تاکید دارد که نتایج بسیار خوبی از اجرای آن حاصل شده است. آدم‌نژاد در گفت‌وگوی خود با ماهنامه «کالسکه سبز» درباره مسائل بسیار مهم روز از جمله شرایط تخصیص سهمیه ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، قاچاق سوخت، عمر ناوگان، استاندارد مصرف سوخت در کشور و موضوع نصب پک‌های اضافی غیرقانونی در اتوبوس‌ها توسط مالکان آنها سخن گفته است که خواندن آن خالی از لطف نیست.

طرح تخصیص سهمیه سوخت ناوگان حمل و نقل عمومی کشور بر اساس پیمایش بعد از گذشت ماه‌ها از اجرای آن در چه وضعیتی قرار دارد؟

برای پاسخ به این سؤال باید به گذشته رجوع کنم. در اواخر سال ۱۳۹۳، هیأت محترم وزیران، طی مصوبه‌ای اعلام کرد که توزیع سوخت به ناوگان حمل و نقل دیزلی کشور باید بر اساس پیمایش صورت گیرد. محورهای این مصوبه شامل توزیع مناسب سوخت، جلوگیری از فرار سوخت و ایجاد یک رابطه منطقی بین مصرف و سهمیه بود. بر این اساس، کارگروهی متشکل از وزارت راه و شهرسازی، نفت، کشور، ستاد مبارزه با قاچاق، ستاد سوخت و ... شکل گرفت. این کارگروه از اردیبهشت‌ماه سال قبل، هر شنبه به شکل مستمر جلسه داشته و زیرکمیته‌های مختلفی از جمله کمیته‌های کسب و کار، فنی، داده‌کاوی اطلاعات و ... در آن فعالیت می‌کنند. با توجه به اینکه ما در ناوگان حمل و نقل جاده‌ای با مستنداتی مانند بارنامه، صورت وضعیت و ... مواجه هستیم، در ابتدا قرار بر این شد که این طرح در قالب پایلوت و در حوزه برون‌شهری اجرایی شود. از جمله مشکلات ما در اجرای این طرح، برخاسته از آنالیز نبودن برخی از جایگاه‌های سوخت در جاده‌ها و تردد توأمان برخی از ماشین‌ها در سطح درون‌شهری و برون‌شهری بود؛ یعنی ماشین‌هایی بودند که اگر در یک جایگاه سوخت‌گیری می‌کردند و به سراغ جایگاه بعدی می‌رفتند، به علت آنالیز نبودن، ما

متوجه این سوخت‌گیری نمی‌شدیم؛ ضمن اینکه ما در تردد برون‌شهری وسایط نقلیه، با مستنداتی همچون بارنامه روبه‌رو بودیم، اما در حمل و نقل شهری، با فقدان چنین مستنداتی مواجه بودیم و مبنایی برای محاسبه کارکرد وجود نداشت. همین مسأله باعث شد تا در ابتدای مهرماه سال ۹۴، توزیع سوخت برای حمل و نقل برون‌شهری را بر اساس مستندات حمل، آغاز کنیم.

نتیجه عملی طرح چه شد؟

در اولین گام به همه ناوگان اعم از درون‌شهری و برون‌شهری، سهمیه پایه و سهمیه عملکردی تعلق گرفت. هرکسی که سهمیه عملکردی بیشتری نسبت به سهمیه پایه داشت، از سهمیه عملکردی بهره‌مند می‌شد که البته این سهمیه قابلیت انتقال به ماه‌های بعد را داشت. به همین جهت از مهرماه، کلیه داده‌ها در این زمینه اخذ و به کارگروه ارسال شد. بازکاوی دیتاها نشان داد که برخی از سهمیه‌ها که تابع قواعد سهمیه هستند باید دچار تغییر شوند. ما چند جدول داریم که یکی از آنها جدول قواعد است که در این جدول، سهمیه‌ها بر اساس نوع و سن خودرو دسته‌بندی می‌شود. جدول دیگری هم وجود دارد که به طبقه‌بندی خودرو می‌پردازد. ما جدول طبقه‌بندی خودرو را اصلاح کرده‌ایم و تغییرات جدید آن از مهرماه اعمال خواهد شد. با برگزاری بیش از هشتاد جلسه مستمر میان شرکت‌های نفتی، پتروشیمی، راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ستاد مبارزه با قاچاق و ... توانسته‌ایم

در ماه خاصی از سال دچار کاهش کارکرد شود، طبق مصوبه هیأت وزیران، این سهمیه در ماه‌های بعدی برای وی جبران خواهد شد. در حوزه برون‌شهری کمبود وجود ندارد و ما با توجه به حجم تردد، به رانندگان هم می‌دهیم. بر همین اساس هم رانندگان را با توجه به دیتای دریافتی احصا می‌کنیم و به آنها سوخت می‌دهیم. برای رانندگانی هم که اعتراضی داشته باشند، کارگروه‌هایی در سطح استان‌های کشور شکل گرفته که با مراجعه به آنها خواهند توانست مشکل را برطرف و سوخت مورد نیاز خود را دریافت کنند. با اجرای این طرح به دنبال آن هستیم تا گازوئیل و سوخت‌های دیزلی خارج از این ساختار به فروش نرسند.

اخیراً عنوان شد که سهمیه سوخت به خودروهای سنگینی که بیمه شخص ثالث نداشته باشند، تعلق نخواهد گرفت. سازوکار این موضوع چگونه است؟

از دیگر مسائلی که در طرح ساماندهی مطرح شده، ماشین‌هایی هستند که بیمه شخص ثالث ندارند. مصوبه‌ای داریم که بر اساس آن، باید از ارائه خدمات به ماشین‌هایی که فاقد بیمه شخص ثالث هستند خودداری کرد. یکی از این خدمات، ارائه سوخت یارانه‌ای است. اما صدور

نشسته و رانندگی کرده است. همچنین بحث خواب‌آلودگی رانندگان از دیگر مسائلی است که با توجه به اعتماد عمومی به ناوگان حمل و نقل عمومی به آن توجه ویژه‌ای داریم. برای حفظ این اعتماد باید ضرایب کنترلی افزایش یابد. برای نصب تجهیزات نیز شرکت‌های زیادی از جمله شرکت‌های دانش‌بنیان کار را آغاز کرده‌اند و ما امیدواریم در آینده‌ای نزدیک، کل ناوگان عمومی کشور مجهز به این تجهیزات شوند.

با توجه به اینکه سهمیه ماهانه عملکردی خودروها در این طرح بر اساس میزان عملکرد آنها در ماه قبل هر ماه تعیین می‌شود، برای مثال تکلیف سهمیه اردیبهشت‌ماه خودروهایی که ایام نوروز فعالیت چندانی نداشته‌اند چگونه محاسبه می‌شود تا مشکلی پیش نیاید؟

این موضوع برای ما هم نکته و سؤال مهمی بود. در ایامی مانند نوروز که وضعیت قابل پیش‌بینی است، ما این موارد را مدنظر قرار داده‌ایم. برای مثال، می‌توان با توجه به کاهش مصرف در فروردین‌ماه، سهمیه اردیبهشت‌ماه را افزایش داد. برای ایام قابل پیش‌بینی، آمادگی لازم را داریم و برای آن برنامه‌ریزی‌های مقتضی صورت گرفته است. در صورتی هم که راننده‌ای بنا به دلایلی مانند خرابی ماشین

در شرایطی که ۵ درصد افزایش تردد ناوگان را داشته‌ایم، بیش از هشت میلیون لیتر در طول روز در مصرف سوخت صرفه‌جویی کنیم.

تجهیزات مورد نیاز در طرح پیمایش چگونه تأمین و نصب خواهد شد؟

وزارت کشور اقدامات مطلوبی در این زمینه داشته است. پیش از این در شهرهای مختلف به ویژه در حوزه بار، کار چندانی صورت نگرفته بود. وزارت کشور اقدامات مورد نیاز در زمینه شناسایی، نصب و ساماندهی را شروع کرده و با توجه به گستردگی کار، در فرصت‌های مناسب و با توجه به اولویت‌بندی‌ها، کار را پیش می‌برد. یکی از دغدغه‌های ما در مورد نصب تجهیزات، استفاده زمانی از آنهاست. ممکن است طی یکی دو سال، سهمیه‌های سوخت دچار تغییراتی مانند تکررخی شدن، رسیدن به قیمت واقعی و ... شود؛ در این صورت دیگر سهمیه‌بندی مطلوبیت و موضوعیت ندارد و هزینه سنگین نصب تجهیزات بر پیکره این ناوگان می‌ماند. ما نمی‌توانیم روی بیش از هشتصد هزار وسیله نقلیه عمومی کشور تجهیزاتی نصب کنیم که طی چند سال آینده ممکن است مأموریت و کارکرد خود را از دست دهد. به همین جهت بر آن شدیم تا با تعریف مأموریت‌های جدیدی که مجوزهای قانونی هم داشته باشند، کارکرد دیگری از این تجهیزات را نیز مدنظر قرار دهیم. کنترل سرعت و ساعت کار رانندگی در جاده از جمله این مأموریت‌هاست. نوع خودرو، زمان و میزان مصرف و ... پارامترهایی بودند که در یافتن تابعی برای رفتار نزدیک به مصرف، از ما زمان گرفتند. یکی از راهکارهایی که در این زمینه ارائه شد، استفاده از سهمیه اعتباری بود که در حال حاضر کمیته کسب‌وکار روی این طرح و بررسی ابعاد آن تمرکز دارد. در خصوص نوع تجهیزات، مجوز تولید سه نوع دستگاه را در داخل گرفته‌ایم و در تلاش هستیم این تعداد را افزایش دهیم. یکی از مشکلات ما در این حوزه، عدم یکنواختی میان راننده و خودرو است؛ یعنی باید اطمینان پیدا کنیم راننده‌ای که مدارک خود را ارائه می‌دهد همان راننده‌ای است که پشت فرمان خودرو





امکان رصد وجود نداشت؛ اما با امکان برخط شدن جایگاه‌های سوخت و نیز کنترل آنلاین معاینه فنی توسط نیروی انتظامی دیگر چنین امری امکان‌پذیر نیست. در مورد باک‌های اضافی، در حال حاضر کنترل بسیاری شدیدی در کشور وجود دارد. باک اضافی خلاف است و علاوه بر امنیت، ایمنی وسیله نقلیه را نیز به خطر می‌اندازد. سازمان راهداری با همکاری نیروی انتظامی در این زمینه سخت‌گیری‌های جدی داشته و هیچ‌گونه مسامحه‌ای نخواهند داشت.

چقدر به اهداف از پیش تعیین شده این طرح دست یافته‌اید؟

این طرح، کاری جمعی بوده که طی سال‌ها و با همکاری نهادهای مختلف شکل گرفته است. با توجه به ارزیابی سیستم و بازخوردهای دریافتی می‌توان نمره خوبی به این طرح داد. سهمیه‌ها ثابت نیستند و بر اساس دیتاهای دریافتی، هر ماه بررسی و دچار تغییر می‌شوند. از ابتدای مهرماه نیز تغییراتی در حوزه پایه سهمیه‌های ناوگان بخش بار اتفاق افتاد و برای اجرای این طرح حدود ۵ هزار ماشین از طبقه‌های مختلف به ویژه اتوبوس و مینی‌بوس جدا شده است.

مصرف سوخت ما چقدر به استانداردهای جهانی نزدیک است؟

در حال حاضر در مورد اتوبوس‌ها و کامیون‌هایی که در کشور تولید می‌شود، در میانگین نزدیک هستیم؛ اما فرسودگی ناوگان حمل و نقل به ویژه در حوزه کامیون‌ها، باعث شده با انحراف مصرف روبه‌رو شویم و ضرورت نوسازی را بیشتر دریابیم. نوسازی از طرف دولت و از طریق سازمان‌های مختلفی از جمله وزارت کشور، سازمان راهداری و ... پیگیری می‌شود. قطعاً کمپولت سن و تغییرات موتور و کهنگی تکنولوژی در میزان مصرف سوخت تأثیرگذار است. نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور نیازمند تسهیلاتی است که امیدواریم طی مذاکراتی که با نهادها و سازمان‌های مختلف داشته‌ایم، این طرح به مرور شروع شود و منجر به صرفه‌جویی بیشتر در مصرف سوخت گردد. من از کلیه انجمن‌ها و تشکل‌های صنفی که در اجرای این طرح ما را یاری کرده‌اند نهایت سپاس را دارم؛ با حضور و همکاری مستمر این دستگاه‌ها، پروژه به سرانجام رسید.



• سن ناوگان حمل و نقل عمومی باید کاهش یابد.

• برخورد شدید سازمان راهداری و پلیس با باک‌های اضافی اتوبوس‌ها.

• مصرف گازوئیل در ایران به استانداردهای جهانی نزدیک است.

این طرح چه تأثیری بر معضل قاچاق سوخت در کشور داشته است؟

بهتر است به جای واژه قاچاق، از اصطلاح استفاده خارج از حوزه، بهره‌گیری، این استفاده می‌تواند قاچاق و یا در حوزه‌ای غیر از حمل و نقل عمومی باشد. به نظرم تا زمانی که سوخت در کشور ما به شکل یارانه‌ای ارائه می‌شود، برای کنترل این امر نیاز به دقت عمل زیادی است. در هیچ کشوری سوخت به این شکل عرضه نمی‌شود و این پروژه یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های واکاوی کشور است. صرفه‌جویی هشت میلیون لیتری باعث شده تا ما با دقت و توجه بیشتری این مسأله را مدنظر قرار دهیم. تا زمانی که سوخت به شکل یارانه‌ای ارائه می‌شود و سهمیه‌بندی وجود دارد، باید کنترل را اعمال کرد. قطعاً با نصب تجهیزات، این کنترل ساده‌تر و دقیق‌تر انجام خواهد شد.

آیا در این طرح کنترلی، وجود باک اضافی در برخی از وسایل نقلیه عمومی از جمله اتوبوس‌ها و قاچاق سوخت در پوشش مسافر نیز رصد خواهد شد؟

در سیستم قبلی، وقتی این ماشین پس از سوخت‌گیری در یک جایگاه، وارد جایگاه بعدی می‌شد و سوخت‌گیری می‌کرد، برای ما

امضای ۴ قرارداد با خودروسازان اروپایی و آسیایی تا پایان امسال

سهام دولت در خودروسازی‌های داخلی از نظر تولید ۱۳ درصد

معظمی با بیان اینکه همه موظفانند تا خودرو خوب و استاندارد در کشور تولید شود و قیمت آن به گونه‌ای باشد که در اختیار مردم قرار گیرد، ادامه داد: سهم دولت در دو خودروساز داخلی کشور کمتر از ۲۰ درصد است و منع قانونی ندارد اما اگر دولت تصمیم بگیرد به صورت کامل سهام این خودروسازان به بخش خصوصی واگذار شود، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران نیز تبعیت می‌کند و هم‌اکنون سهم دولت در خودروسازی‌های داخلی از نظر تولید ۱۳ درصد، از نظر ارزش هفت درصد و از نظر ظرفیت ۱۴ و نیم درصد است.

معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به اظهارات رئیس شورای رقابت در رابطه سهام دولت در خودروسازی‌ها گفت: مدیریت شرکت‌های خودروسازی مشکلی ندارد و نه در اختیار دولت است و نه در اختیار وزارت صنعت، معدن و تجارت، بلکه شرکت‌های خودروسازی داخلی کاملاً خصوصی هستند، چرا که ایدرو تنها در این دو شرکت یک عضو هیئت مدیره دارد اما وزارت صنعت، معدن و تجارت یک دستگاه متولی و سیاست‌گذار است که سیاست‌های خود را در صنعت خودرو اعلام می‌کند و همه خودروسازان موظفانند در راستای این سیاست‌ها حرکت کنند.

وی تاکید کرد: سیاست وزارت صنعت، معدن و تجارت این است که با هر خودروسازی که محصول خوب و کیفی تولید می‌کند مشارکت کند و خودروساز آنچه که به نفع بنگاه خود و وزارت صنعت، معدن و تجارت باشد انجام می‌دهد و در این راستا این وزارت خانه علی‌رغم نظارت بر فرآیند انجام کار به شدت از استفاده حداکثری از توان داخلی حمایت می‌کند؛ به گونه‌ای که خودرو خوب و کیفی از طریق این مشارکت‌های بین‌المللی تولید شود و در بازار داخلی در اختیار مردم قرار گیرد و بخشی از آن نیز به صادرات اختصاص پیدا کند. اما این اطمینان وجود دارد که قراردادهای امضا شده و در دست امضا همگی با بهترین خودروسازان دنیاست.

معظمی اضافه کرد: ایدرو در تعیین و اجرای طرح‌ها و صنایع مختلف براساس اولویت‌ها و طبقه‌بندی‌هایی که وجود دارد عمل می‌کند

در حالی که دو شرکت خودرو ساز داخلی با شرکت‌های پژو و سیتروئن قرارداد امضا کرده‌اند، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت از امضای چهار قرارداد دیگر از سوی خودروسازان داخلی با چهار خودروساز مطرح اروپایی و آسیایی تا پایان امسال خبر داد. منصور معظمی مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو) چندی پیش در یک نشست خبری در این باره اظهار کرد: برجام یک فرصت طلایی است که باید از آن استفاده کرد و در این راستا سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به همراه دو خودروساز داخلی قراردادهای خود را با شرکت‌های پژو و سیتروئن نهایی کرده‌اند و تا پایان امسال نیز با خودروسازان مطرح آسیایی و اروپایی قرارداد امضای می‌کنیم.

وی با بیان اینکه قرارداد جدیدی به زودی با یک شرکت خودروساز معتبر آلمانی امضا می‌شود، افزود: مهم این است که کیفیت خودرو داخلی نسبت به سال گذشته بهتر شده است و بر اساس اهداف تعیین شده موظفیم تا کیفیت تولید خودرو در کشور را به گونه‌ای ارتقا دهیم که از استانداردهای مناسب برخوردار باشد و موظفیم تا این شرایط را فراهم کنیم و به خودروسازان نیز اعلام کنیم که این استانداردها را رعایت کنند. از جمله کشورهایی که موفق شده‌اند با خودروسازان برند و صاحب نام مشارکت کنند عبارتند از: ترکیه، برزیل، کره و چین.



اما این سازمان نمی‌تواند همه صنایع را راهبری و حمایت کند، بنابراین در چند بخش مختلف متمرکز شدیم که می‌توان به خودروسازی، نفت و گاز، کشتی‌سازی، طرح‌های «های‌تک»، لاستیک، آموزش و غیره اشاره کرد اما بقیه صنایع در حیطه وزارت صنعت، معدن و تجارت تعریف شده و از آنها حمایت می‌شود. مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع (ایدرو) با بیان این که این سازمان مسوولیت توسعه صنعتی، نوسازی و بهره‌برداری بهینه از صنایع را دارد، گفت: در دوره‌هایی نقش ایدرو در حوزه صنایع مختلف پررنگ بود و بعد کم‌رنگ شده بود که به دنبال بازگشت این سازمان به اساسنامه‌اش هستیم و در این راستا پیشنهادهای در قالب برنامه ششم توسعه ارائه شده که امیدواریم مجلس آن را تصویب کند تا سازمان گسترش و نوسازی صنایع بتواند با فراغ بال بیشتر و بازتر در فعالیتهای صنعتی مشارکت داشته باشد. اما باید توجه کرد که ایدرو کارخانه‌داری نمی‌کند و به دنبال سرمایه‌گذاری دولتی نیست، بلکه توسعه صنعتی و نقش آفرینی در این زمینه از وظایف این سازمان به‌شمار می‌رود. باید تاکید کرد که هدف ایدرو - که سهم‌اش در بسیاری از طرح‌ها مانند طرح اخیر مشارکتی که با دو شرکت ایتالیایی و آلمانی برای تولید کنترل برق امضاء کرد، کمتر از ۲۰ درصد است - حمایت بخش خصوصی و در کنار این بخش قرار گرفتن است نه رقابت با بخش خصوصی.

نقش سنسور اکسیژن در اتومبیل شما چیست؟

و ذراتی که سبب خرابی سنسور اکسیژن می شوند در آگزوز وجود دارند که از آن جمله می توان به سرب، سیلیکون، سولفور، روغن سوخته و حتی برخی افزودنی های سوخت اشاره کرد. حتی موادی که در محیط یافت می شوند مانند آب پاشیده شده، نمک و گل و لای که روی سطح جاده وجود دارند می توانند به خرابی این سنسور سرعت ببخشند.

با پیر شدن و خرابی تدریجی سنسور اکسیژن سیستم کنترل سوخت نمی تواند واکنش سریعی از خود نشان دهد و سوخت و هوا را به نسبت دقیقی ترکیب کند تا آلودگی به حداقل برسد. با خراب شدن سنسور اکسیژن در حقیقت سیستم کنترل سوخت باز خوردی از عملکرد خود ندارد و یک سیستم کنترل حلقه باز خواهیم داشت که معمولاً ترکیب سوخت و هوا غلیظ تر از حالت عادی خواهد بود. مصرف سوخت و آلودگی خودرو بیشتر خواهد شد و ممکن است کاتالیست گران قیمت خودروی شما صدمه ببیند.

بیشترین خرابی سنسور اکسیژن

مطالعات انجام شده نشان می دهد که درصد بالایی از خودروهایی که در آزمون تست آلودگی رد می شدند، مشکل خرابی سنسور اکسیژن داشتند. درصد خرابی در خودروهای قدیمی با سنسور سرد بیشتر بود (درصد خرابی از ۶۰ تا ۷۲ درصد بود). و بیشتر میزان خرابی بعد از آن مربوط به خودروهای نو با سنسور اکسیژن گرم

خرابی سنسور اکسیژن؛ افزایش مصرف سوخت

اگر مدار سنسور O2 یا اکسیژن باز شود (به عنوان مثال سیم آن قطع شود)، اتصال کند یا سنسور خراب شود و مقداری خارج از محدوده ولتاژ کاری نشان دهد، معمولاً یک کد Fault تولید خواهد کرد که چراغ چک یا سرویس خودرو را روشن خواهد کرد و با متصل شدن به کامپیوتر خودرو و خواندن کد خطا می توان به خرابی سنسور اکسیژن پی برد. همچنین ممکن است سنسور اکسیژن خودروی شما ولتاژ نادرستی در خروجی تولید کند و پیام اشتباهی به سیستم کنترل سوخت ارسال نماید اما به این دلیل که عدد آن در محدوده مجاز است کامپیوتر خودرو به خرابی آن پی نبرد. به این ترتیب نه کد خطایی تولید می شود و نه چراغ چک یا سرویس خودروی شما روشن می شود. در چنین وضعیتی معمولاً آلودگی تولیدی خودرو زیاد می شود و مصرف سوختش هم افزایش می یابد یا ممکن است قدرت موتور کم شود. بنابراین توجه داشته باشید که نبود آلارم یا اخطار مشخصی در خودرو به این معنا نیست که سنسور اکسیژن به خوبی کار می کند.

هرچه عمر بیشتر، کارایی کمتر

کارایی و راندمان سنسور اکسیژن با افزایش عمر آن کاهش می یابد و همچنین جرم و ذراتی که در طول سال ها روی این سنسور می نشینند می توانند سبب کاهش ولتاژ خروجی شوند. مواد

علی یزدی مقدم
مترجم

یکی از قطعات کوچک خودرو که در عملکرد آن تأثیر می گذارد سنسور اکسیژن است. این سنسور در سیستم کنترل سوخت نقش اساسی بازی می کند. سیستم کنترل سوخت با نمونه برداری از این سنسور باز خورد می گیرد تا مقدار سوخت و دیگر عوامل را کنترل کند.

سنسور اکسیژن در حقیقت مقدار اکسیژن نسوخته در آگزوز را نشان می دهد و معادل میزان اکسیژن نسوخته ولتاژی تولید می کند که در کمترین غلظت اکسیژن ۰/۱ ولت و در بیشترین غلظت ۰/۹ ولت تولید می کند. کامپیوتر خودرو از این سیگنال ولتاژی استفاده می کند تا بفهمد سوخت چگونه در سیلندر محترق شده است و پس از آن می تواند به بهترین شکل ممکن غلظت سوخت در برابر هوا را تعیین کند. به این ترتیب مصرف خودرو کم می شود و دود خروجی از آگزوز تمیزتر خواهد بود. در خودروهای پیشرفته تر امروزی که از سیستم OBD II استفاده می کنند یک سنسور اکسیژن هم بعد از کاتالیست قرار می گیرد تا راندمان این کاتالیست را مورد بررسی قرار دهد.





کمترین مقدار ۰/۱ تا ۰/۲ ولت و ماکزیمم ۰/۸ تا ۰/۹ ولت در حال تغییر است. وقتی که نسبت سوخت به هوا خیلی غلیظ شد، سنسور اکسیژن باید زمان پاسخدهی سریعی در حد ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلی ثانیه داشته باشد و ولتاژ خروجی آن به بیشترین مقدار یعنی ۰/۹ ولت برسد، تا سیستم کنترل سوخت متوجه شود و به نسبت صحیح سوخت و هوا را با هم ترکیب کند. و عکس این قضیه هم صادق است اگر ترکیب سوخت و هوا بسیار رقیق شود باید خروجی به کمترین مقدار یعنی ۰/۱ برسد. اگر سنسور پاسخدهی مناسبی نداشته باشد باید تعویض شود.

زمان تعویض سنسور اکسیژن

برخی کمپانی‌های معتبر سازنده مانند بوش توصیه می‌کنند سنسور اکسیژن نسل جدید مورد استفاده در OBDII بعد از ۱۰۰ هزار مایل معادل ۱۶۰ هزار کیلومتر تعویض شود که با توجه به صدماتی که به کاتالیست خودرو وارد می‌شود و افزایش مصرف سوخت، کاری کاملاً اقتصادی و معقول است. شاید فکر کنید کاتالیست من خراب شود چه اتفاقی می‌افتد؟ در پاسخ باید بگوییم بیش از همه شما و فرزندانتان در معرض گازهای خطرناک و گاهی سرطان‌زای چنین آلودگی هستید.



درصد بالایی از خودروهایی که در آزمون تست آلودگی رد می‌شدند، مشکل خرابی سنسور اکسیژن داشتند. درصد خرابی در خودروهای قدیمی با سنسور سرد بیشتر بود (درصد خرابی از ۶۰ تا ۷۲ درصد بود). و بیشتر میزان خرابی بعد از آن مربوط به خودروهای نو با سنسور اکسیژن گرم شونده بود (۱۹ تا ۲۷ درصد) و کمترین خرابی مربوط به خودروهایی بود که از سنسورهای اکسیژن نسل جدید استفاده می‌کردند

شونده بود (۱۹ تا ۲۷ درصد) و کمترین خرابی مربوط به خودروهایی بود که از سنسورهای اکسیژن نسل جدید استفاده می‌کردند (۲ تا ۱۴ درصد) بنابراین در تعمیرات و بازدیدهای دورهای که انجام می‌دهید بهتر است سنسور اکسیژن خودروی خود را هم مورد بررسی قرار دهید. (اگر بخواهید بدانید این دوره‌های زمانی چه زمانی هستند می‌توان به عنوان مثال زمانی را که شمع‌های خودرو را تعویض می‌کنید به عنوان یک مبنای بررسی این سنسورها در نظر گرفت). یا می‌توانید میزان آلودگی تولیدی خودرو را بررسی کنید.

ویژگی یک سنسور اکسیژن خوب!

در خودروهای OBDII معمولاً خودروهای مدل ۲۰۰۰ به بالا دارای این ویژگی هستند. می‌توانید به وسیله ابزارهای نرم‌افزاری که وجود دارد کارایی سنسور اکسیژن را مورد بررسی قرار دهید. یک سنسور خوب و سالم معمولاً شکل موجی نوسانی نشان می‌دهد که بین

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

نمادش کت‌های بزرگ خودروسازی جهان چگونه شکل گرفت؟

داستان لوگوی خودروسازان بزرگ دنیا

کشور: ایتالیا

صلیب قرمز رنگ در سمت چپ این لوگو، ادای دینی به «میلان»، خانه آلفا رومئو محسوب می‌شود. در سمت راست، یک انسان به تصویر کشیده شده که از دهان یک مار بزرگ بیرون می‌آید؛ چیزی که در واقع، سمبلی از تولد دوباره و خالص‌سازی است.



بامو

زمان استفاده: از سال ۱۹۱۷

کشور: آلمان

یک تصوّر غلط در مورد لوگوی بامو این است که طراحی آن به ساخت ملخ هواپیما برمی‌گردد؛ به این معنا که بخش‌های سفید رنگ نمادی از ملخ‌ها و بخش‌های آبی رنگ نمادی از آسمان هستند. ولی در واقع، این رنگ‌ها به زادگاه بامو، یعنی ایالت باواریا آلمان برمی‌گردند.



شورولت

زمان استفاده: از سال ۱۹۱۳

کشور: آمریکا

لوگوی شورولت به عنوان یک نماد، با یک «پایون» مقایسه شده است. اما تئوری اصلی

میتسوبیشی

زمان استفاده: از سال ۱۸۷۵

کشور: ژاپن

لوگوی میتسوبیشی تاریخ زیادی را پشت‌سر گذاشته است. سه‌فرم لوزی در این لوگو، بیانگر ترکیبی از ۳ برگ شاه بلوط نشان خانوادگی مؤسس این کمپانی یعنی «ایوازاکی یاتورو» و ۳ برگ بلوط نشان خاندان «توسا» هستند. لوگوی کنونی این کمپانی برای مدت بیش از ۱۵۰ سال است که مورد استفاده قرار می‌گیرد.



مرسدس بنز

زمان استفاده: از سال ۱۹۰۹

کشور: آلمان

ستاره سه پر مرسدس، نمادی از اشتیاق مؤسس آن برای کسب موفقیت است. این لوگو برای نمایش جاه‌طلبی‌های کمپانی در سه حوزه خشکی، دریا و هوا تهیه شده است. در سال ۱۹۲۶، نزدیکان «بنز» یک حلقه بیرون به این لوگو اضافه کردند که در ابتدا به صورت یک تاج گل استفاده شده بود.



آلفارومئو

زمان استفاده: از سال ۱۹۱۰

مژگان می‌رانی
روزنامه‌نگار

شاید از همان زمانی که انسان‌ها برای برقراری ارتباط به حک تصاویر بر روی سنگ‌ها و دیواره غارها روی آوردند و برای معرفی هر جسمی نمادی در نظر گرفتند، نخستین جرعه‌های نمادسازی نیز زده شده و بر این اساس بود که هر جسمی و یا هر موجودی بر روی کره زمین برای خود نمادی تصویری و گفتاری یافت، اما این شروع ارتباط زمینه‌های بعدی را برای ایجاد نمادهای تجاری که شاید آن هنگام کسی به آن فکر نمی‌کرد فراهم آورد و اکنون نمادها بیش از برقراری ارتباط فرهنگی و انسانی برای برقراری ارتباط تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرند و نمادهای امروز از وقایع و سرگذشت‌هایی حکایت دارد که بیش از این بر ارتباطات تجاری حاکم بوده است. نماد شرکت‌های خودروسازی نیز زبان و تاریخچه خاص خود را دارد و این شرکت‌ها در مقاطع مختلف از عملکردشان برای تولید خودروهایی نمادهایی را طراحی کرده و مورد استفاده قرار می‌دادند. در بیشتر مواقع آرم‌های طراحی شده یک نشان و یک نماد از کشور سازنده است که خودروسازان آن را به عنوان لوگو برای خود انتخاب می‌کنند. در دنیای خودرو معمولاً ما با دیدن لوگو آن‌ها به یاد یک ویژگی منحصر به فرد و یا سرگذشت خاص آن کمپانی خودرو می‌افتیم. به عنوان مثال چهار حلقه آودوی بیانگر ادغام چهار کمپانی است یا با دیدن اسب سیاه فراری به یاد توان بالا و سرعت حرکت آن می‌افتیم. اما در مورد بسیاری دیگر از خودروها مثل هیوندای حتماً داستانی و رای یک حرف الفبا درون یک بیضی وجود دارد. با ما در این مقاله همراه باشید و از داستان لوگوی ۱۲ خودروی مشهور باخبر شوید.



کارگاه

[۱۰]

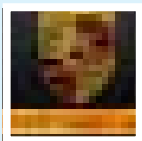
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

پورشه

زمان استفاده: از سال ۱۹۵۴

کشور: آلمان

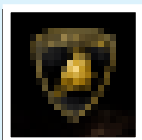


لوگوی پورشه، آمیخته‌ای از سمبل‌های آلمانی است. اسب وسط، نشانی از «اشتوتگارت»، خانه قدیمی سریع‌ترین اسب‌های آلمان و خانه جدید خودروهای سریع این کشور است. سه ساقه گیاه، نمادی از منطقه «ورتنبرگ» هستند. طرح رنگ کلی لوگوی پورشه نیز رنگ‌های پرچم آلمان را تداعی می‌کنند.

لامبورگینی

زمان استفاده: از سال ۱۹۶۳

کشور: ایتالیا



این لوگو می‌تواند اشاره‌ای به ریشه‌های این کمپانی در ساخت تراکتور باشد. این در حالی است که برخی از چهارپای جسور در این لوگو به عنوان سمبل هم‌اوردی با فراری یاد می‌کنند.

تویوتا

زمان استفاده: از سال ۱۹۸۹

کشور: ژاپن



این لوگو از آن جهت به صورت متقارن طراحی شده تا بتوان آن از هر دو طرف خودرو و در آینه‌ها تشخیص داد. حلقه داخلی، نمادی از قلب مشتری و حلقه خارجی، نمادی از قلب تویوتا محسوب می‌شود. حلقه بالایی موجب ایجاد یک شکل T برای لوگوی تویوتا می‌شود.

هیوندای

زمان استفاده: از سال ۱۹۹۳

کشور: کره



چیزی که در نگاه اول به صورت یک حرف H انگلیسی به نظر می‌رسد، در واقع نمادی از دست‌دادن دو نفر با یکدیگر است. هیوندای و مشتری با اعتماد و رضایتی که در محصولات این کمپانی وجود دارد، با یکدیگر توافق می‌کنند. حلقه بیرونی در این لوگو، جاه‌طلبی‌های این کمپانی آسیایی را در سطح جهان نشان می‌دهد.

در این زمینه، این است که

«دورانت»، مؤسس برند، از طراحی

کاغذ دیواری هتل «پاریسین» که

در آن اقامت می‌کرده، الهام گرفته

است. این در حالی است که دیگر

تئوری‌ها از استفاده از یک طرح میز شام، یک تبلیغات

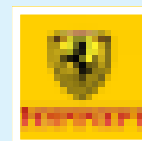
روزنامه‌ای و پرچم سوئیس حکایت می‌کنند.



فراری

زمان استفاده: از سال ۱۹۲۳

کشور: ایتالیا



اسب ایستاده که در تمام لوگوهای

فراری دیده می‌شود، نخستین بار

روی هواپیمای جنگنده در جنگ

جهانی اول با خلبانی «فرانچسکو

باراکا»، یکی از بهترین خلبانان

ایتالیایی نقش بسته بود. انزو فراری، مؤسس این

کمپانی خودروهای لوکس، پس از دیدار با پدر و مادر

داغ‌دیده «فرانچسکو»، قبول کرد که این اسب به

عنوان نماد خوش‌شانسی برای خودروهایش به کار

ببرد.

فورد

زمان استفاده: از سال ۱۹۲۷

کشور: آمریکا



فورد این نوشتار کلاسیک لوگوی

خود را از سال ۱۹۰۷ ارائه کرد، ولی

۲۰ سال طول کشید تا نماد بیضی

آبی‌رنگ به صورت کامل شکل

بگیرد. «بیل فورد» بزرگ‌ترین نوه

مؤسس کمپانی، هنری فورد، به عنوان یک امضای

شخصی، برای حرف F طراحی خود را به کار برد.

آئودی

زمان استفاده: از سال ۱۹۳۲

کشور: آلمان



کمیته جهانی المپیک، بحث و جدل

قانونی بر سر نشان تجاری چهار حلقه

آئودی را به این کمپانی باخت. این

حلقه‌ها، نشانی از چهار کمپانی

مؤسس «اتحادیه آئودی»، یعنی

آئودی، هورش، DKW و واندروهر هستند.

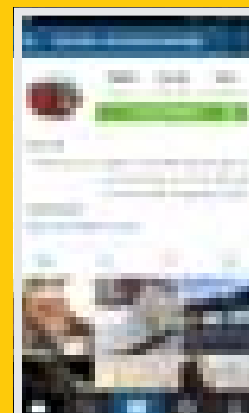
گفت‌وگو با راننده اتوبوسی که در اینستاگرام ۲۴ هزار دنبال کننده دارد

تنها آرزویم داشتن یک اتوبوس اسکانیای «مارال» است



نعمت‌درویشی
روزنامه‌نگار

«فرهنگ‌سازی» نکته‌ای است که امروز در بسیاری از بخش‌ها فقط نامی از آن برده می‌شود و عملاً اتفاقی در مورد آن رخ نمی‌دهد. فرهنگ‌سازی یعنی اینکه برای رسیدن به تعالی باید از مسیری گذشت که فرهنگ، مبنای‌ترین موضوع آن است. فرهنگ‌سازی مکمل تمام رویدادهای انسانی است. انسان برای انجام هر کاری به فرهنگ آن کار و حرفه نیاز دارد. امروز و در جهان مدرن، یکی از ابزارهایی که توانسته فرهنگی را با خود به همراه بیاورد و تمام سطوح جامعه را با خود درگیر کند، انواع تلفن‌های همراه، تبلت‌ها و مینی‌لپ‌تاپ‌ها هستند. با آن‌ها می‌توان وارد جهانی شد که اگرچه مجازی است اما واقعی‌تر از بسیاری از رخدادهای جهان واقعی است. این گفت‌وگو حاصل فعالیت راننده‌ای است که توانسته شغل رانندگی را با تمام مصائب و زیبایی‌هایش در یک صفحه اینستاگرام توضیح دهد و تحلیل و تبیین کند. متن گفت‌وگو با نجف عبیدی را که صفحه اینستاگرامش با موضوع اتوبوس و به آدرس NAJAF_SCANIAOGHAB بیش از ۲۴ هزار دنبال‌کننده دارد، در ادامه می‌خوانید:



کارگاه

[۱۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریورماه ۱۳۹۵

پشت این فعالیت‌های مجازی، چقدر دغدغه فرهنگی وجود دارد؟

من از دوران کودکی به شغل رانندگی علاقه‌مند بودم. همراهی با پدر باعث شد تا جدی‌تر به این حرفه بیندیشم و پس از ادامه تحصیلات، بار دیگر به این حرفه برگردم. متأسفانه مردم چندان ذهنیت درستی نسبت به این شغل ندارند. خوشبختانه با راه‌اندازی صفحه اینستاگرام خود توانسته‌ام در اقدامی فرهنگی، ۲۴ هزار دنبال‌کننده را جذب و به بیش از ۷ هزار لایک دست پیدا کنم. من در این صفحه تلاش کرده‌ام تا مفهوم راننده و شاگرد را به دو عنوان کاپیتان و مهماندار تغییر دهم که خوشبختانه این تلاش، با همراهی بازدیدکنندگان و دنبال‌کنندگان صفحه، بازخورد خوبی داشته است. همه تلاش من این است که همواره پاسخگو باشم و به خواسته همه برسم. با این حال، گاهی چنان تعداد کامنت‌ها بالا می‌رود که من هرچند پست یک‌بار، به علت پاسخ ندادن به همه پست‌ها، عذرخواهی می‌کنم. با این وجود، همه نظرات دوستان را می‌خوانم و تا جایی که مقدور باشد، به آن‌ها جامه عمل می‌پوشانم. بسیاری از تصاویر و پست‌های ارسالی در صفحه اینستاگرام، از سوی خود مخاطبین فرستاده می‌شوند و آن‌ها با حمایت همه‌جانبه خود، مرا نسبت به ادامه کار دلگرم می‌کنند. تلاش کرده‌ام با استفاده از عکس‌های زینده و ملبس به لباس فرم، در زمینه رانندگی فرهنگ‌سازی کنم و تعریف جدید و به‌روزی از این شغل را به جامعه ارائه دهم. دوستان و همکارانم، به خوبی از شخصیت من آگاه هستند و

می‌دانند تا چه اندازه به اصول مقیدم. همواره سعی کرده‌ام با سرعت و میزان کیلومتر کنترل‌شده و مطمئن، فرهنگ جدیدی را در زمینه این شغل به مردم معرفی کنم. خوشبختانه در حال حاضر این صفحه از نقاط مختلف جهان بازدیدکننده داشته و فیلم‌های مختلفی از جاده‌های سراسر دنیا برای من فرستاده می‌شود. همین مسأله و طرز برخورد باعث شده نگاه بسیاری به این کار تغییر کند و بازتاب مطلوبی داشته باشد.

امروز بخش عظیمی از حمل و نقل جاده‌ای ما به اتوبوس‌های شرکت «عقاب افشان» با برند اسکانیا اختصاص دارد. ویژگی‌های این محصول چیست؟

در منطقه ما یعنی بوشهر، اسکانیا امتحان خود را پس داده است. اسکانیا نسبت به ولوو هزینه و استهلاک کمتری دارد. جعبه بارهای اتوبوس‌های اسکانیا بزرگ و سالن آن‌ها زیبا و دل‌باز است. در جاده و در سبقت و سینه‌کشی، شتاب بیشتری دارند؛ به ویژه مدل «مارال» آن طرفداران خاص خود را دارد. طرح مارال به خوبی بین مردم جا افتاده و حتی کسانی که قبلاً نسبت به این محصول آشنایی نداشتند، امروز به سراغ ما می‌آیند و خواهان چنین اتوبوس‌هایی برای سفر هستند.

من دایرة اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی را حتی به حوادث اسکانیا هم تعمیم دادم، چون می‌دانستم واقعیت موضوع چیست و به عنوان یک راننده به زیر و بم خودرو آشنا هستم. عامل انسانی یکی از دلایل اصلی بروز اتفاقات برای اسکانیا در گذشته بود.

سالگی، با عشقی عجیب به رانندگی با اتوبوس مشغول است.

ارزیابی شما از وضعیت جاده‌ها چیست؟

امروز وضعیت جاده‌ها نسبت به گذشته بسیار تغییر کرده و بهبود یافته است. با این حال، هنوز هم با نواقصی روبه‌رو هستیم. برای مثال، مسیر خوزستان در گذشته وضعیت اسفباری داشت، اما در حال حاضر، بیش از ۶۰ درصد این مسیر اصلاح شده است. من معتقدم سهم انسانی در تصادفات رانندگی بسیار بالاست. گاهی دوستان و همکاران من بدون توجه به شرایط جاده و نکات ایمنی با سرعت بالا در جاده می‌رانند. اتوبوس‌های جدید امکانات و شتاب بالایی دارند و توان زیادی به راننده می‌دهند تا با سرعت بالا حرکت کند، اما بی‌توجهی به نکات ایمنی و شرایط جاده، گاهی منجر به تصادف و حادثه می‌شود. من اعتقاد دارم عامل اصلی در این حوادث، انسان‌ها هستند. در کنار سایر عوامل، نقش انسانی بسیار پررنگ است. وسیله نقلیه در دست ماست و با علم به اینکه جاده مشکل دارد، نباید با شرایط غیرایمن و سرعت نامطمئن رانندگی کنیم.

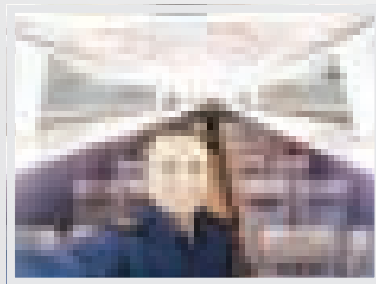
رعایت نکات ایمنی چقدر برایتان مهم است؟

من معتقدم ایمنی باید از خود شخص شروع شود. من راننده که مسئولیت جان ۲۲ یا ۴۴ نفر مسافر را بر عهده می‌گیرم، در همان ابتدا باید کمربند ایمنی خود را ببندم. شما هیچ عکس یا فیلمی از من را نمی‌بینید که بدون بستن کمربند ایمنی باشد. راه باز است و جاده وسوسه‌برانگیز؛ اما من همواره تلاش کرده‌ام تا بر اساس وضعیت جاده، شرایط جوی و رعایت نکات ایمنی، با سرعت مطمئنه رانندگی کنم. به‌شخصه ترجیح می‌دهم به عنوان فعال یک صفحه مجازی با این حجم بازدیدکننده، در ابتدا خودم نکات ایمنی را رعایت کنم و سپس انتظار ایجاد چنین فرهنگی را در میان دوستان و همکاران داشته باشم. امیدوارم این صفحه، روند مناسبی را برای تغییر فرهنگ در این زمینه طی کند.

شغل بازگردانم و در این مسیر، از هیچ هزینه زمانی و مالی دریغ نخواهم کرد.

راننده بیابان چه فرقی با سایر رانندگان دارد؟

راننده واژه‌ای است که قدمت، حرمت و ارزش دارد؛ موضوعی که برخلاف کشورهای اروپایی، کمتر در کشور ما مورد توجه قرار گرفته است. در کشورهای پیشرفته جهان رانندگان از جایگاه اجتماعی بالایی برخوردارند و به آنها احترام زیادی گذاشته می‌شود. من به عنوان سومین نسل از خانواده‌ای که شغل‌شان رانندگی اتوبوس است، می‌دانم که فعالان این شغل چه رنج و سختی‌هایی را تحمل می‌کنند. بیابان واژه سختی است؛ سرما، گرما، روز، شب و ... در کنار لذت‌بخش بودن، با مشقت همراه است. برای دوام در این حرفه، نیاز به عشق و علاقه زیادی هست. بسیاری از بزرگان معتقدند بیابان به کسی رحم نمی‌کند و به راستی هم که چنین است. اگرچه امروز کمتر بیابان می‌بینیم و اغلب جاده‌ها آباد شده و در آنها امکانات رفاهی بین‌راهی در نظر گرفته شده است، اما همچنان نواقص و مشکلاتی وجود دارد که جز با عشق و علاقه نمی‌توان آنها را از پیش رو برداشت. پدر من به عنوان یکی از قدیمی‌ترین رانندگان بوشهر تاکنون بیش از ۹۰ دفترچه تعویض کرده است. او و بسیاری از رانندگان قدیمی در این حرفه، هیچ‌گاه به دنبال استراحت و با مرخصی نیستند؛ مگر اینکه ماشین‌شان خراب شود و یا به خاطر تعویض دفترچه، ناچار یک صبح تا ظهر را به کارهای اداری اختصاص دهند. ماشین سنگین، عالم خاص خود را دارد و باید آن را درک کرد. یکی از زنان فعال در رشته ما، خانم محمدی است که در سن تقریباً ۵۰



زمانی که من چنین صفحه‌ای را ایجاد کردم، بسیاری چه در اینستاگرام و چه در تلگرام به من حمله کردند. با این حال، من شماره تماس خود را گذاشتم و تلاش کردم با ایجاد ارتباط، این اتفاقات را برای آنها شرح دهم و مسأله را برای آنها روشن کنم. به آن‌ها می‌گفتم که شما تنها شنیده‌اید ماشین‌دچار سانحه شده است، اما نمی‌دانید که شاید علاوه بر باک اصلی، یک باک به ماشین اضافه شده یا در سیستم برق دستکاری شده یا ... من چنین توضیحاتی را همراه با عکس و سند به دست معترضان می‌رساندم و تلاش می‌کردم با توضیحات مناسب دید آنها را نسبت به این محصول تغییر دهم. همه تلاش من برای فرهنگ‌سازی است و برای این منظور ترجیح می‌دهم مردم را نسبت به شرایط آگاه کنم. امروز مردم در مورد برندهای اتوبوس آگاهی بیشتری نسبت به گذشته دارند. عکس‌هایی که از طرح‌های «مارال» و «درسا» در صفحه اینستاگرام قرار می‌گیرد، بر این ادعا صحت گذاشته و نشان از استقبال و توجه مردم به این دو طرح برند اسکانیا دارد. تغییری که در ساخت، بازسازی و اصلاح این اتوبوس‌ها مورد توجه قرار گرفته از چشم مردم دور نمانده و همه در هر رده سنی به آن واکنش مثبت نشان داده‌اند.

برگردیم سراغ شغل رانندگی؛ چرا مردم آگاهی و اطلاعات درستی از شغل رانندگی ندارند؟ و الان برخورد مردم با این شغل چگونه است؟

حدود سی تا چهل سال قبل، رانندگان اغلب چهره‌ظاهری مشخصی داشتند و قابل شناسایی بودند. با این حال، امروز که من عکسی از پدرم در صفحه اینستاگرام قرار می‌دهم، لایک بیشتری نسبت به سایر پست‌ها می‌گیرد. این حرفه دارای قدمت بوده و هست. با این حال هرچه پیش می‌رویم، نسل جوان با فکر و دیدی بازتر بیشتر به سمت این شغل می‌آید. امروز شرایط بسیار تغییر کرده و بهبود یافته است. البته همچنان نواقصی وجود دارد و نمی‌توان گفت همه چیز ایده‌آل است. من تلاش می‌کنم در کنار دوستان و همکاران خود، حرمت از دست‌رفته را به این

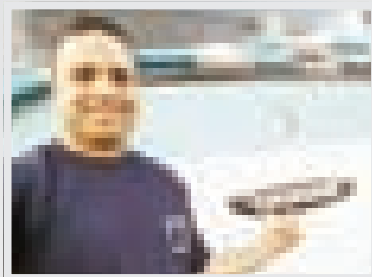
رابطه رانندگان ماشین های سنگین با کم خوابی چگونه است؟ شما چگونه با کم خوابی کنار می آید؟

من در مسیرهای شب‌رو، کمتر در اتوبوس می خوابم. سعی می کنم کل روز تانیمه های شب را یا خود برانم و یا در کنار همکاران همراهی شان کنم. زندگی در کنار پدر باعث شده سحرخیز باشم و کمتر به خواب عادت داشته باشم. البته بحث روحی و روانی هم مهم است. کسانی که به این شغل به عنوان منبع درآمد نگاه می کنند، بعد از نوبت خود، از هر فرصتی برای خواب و استراحت استفاده می کنند. رانندگی در شکل روزمره خود، خسته کننده می شود و در این شرایط در مسیری مانند بوشهر تا تهران، راننده سعی می کند دو سه ساعت اول را پشت فرمان بنشیند و سپس جای خود را به همکاران بدهد تا بعد از استراحت، برای رانندگی هفت تا هشت ساعته آماده باشد.

رابطه تان با مسافران چگونه است؟

در سی و چند سالی که در کنار پدر حضور داشته ام، ندیده ام که ایشان با مسافری، کوچک ترین بحث و برخوردی داشته باشند. بیان و نوع برخورد ما با مسافر بسیار تأثیرگذار است. مسافرین ما بخشی از خانواده ما هستند و باید احترام آنها حفظ شود. سعی کرده ام تا هر کسی که در طول روز و یا شب، مسافر اتوبوس من شده، در آرامش قرار داشته باشد و مسیر را با آسودگی سپری کند. متأسفانه رفتار و طرز برخورد برخی از رانندگان جای تأمل و فرهنگ سازی دارد. البته من ریشه این موضوع را در مسائل خانوادگی می دانم. باید کلاس هایی در این زمینه برگزار شود و رانندگان ما در مورد طرز صحیح برخورد با مردم آموزش ببینند؛ قطعاً این شرایط تغییر خواهد کرد. متأسفانه سطح تحصیلات در این حرفه، اغلب پایین است و مورد بی توجهی قرار دارد، در حالی که اهمیت چنین مسأله ای در این موارد به شدت به چشم می آید و نیاز فعالان در این حوزه به تحصیلات بالاتر را روشن می سازد. باید طرز تفکر و دید را تغییر داد. اصلاح چنین ضعف هایی زمان می برد، اما با تغییر شرایط می توانیم فرهنگ سازی کنیم و خود را لااقل به سطح کشورهای همسایه خود برسانیم.

در حال حاضر شغل اول شما چیست؟
من فوق دیپلم حسابداری و لیسانس خدمات



بندری دارم. شغل اول من در اداره بندر بوشهر است؛ حدود سه چهار سال انباردار ملزومات بودم و پشتیبانی فنی و ابزار را در بندر بوشهر بر عهده داشتم؛ چند سالی هم انباردار کالا در اداره بندر بودم و در حال حاضر نیز در بخش دیگری از اداره بندر فعالیت دارم. معمولاً آخر هفته ها و یا برای تعطیلات رسمی، سرویس می گیرم و به رانندگی با اتوبوس مشغول می شوم.

ایده صفحه اینستاگرام چگونه شکل گرفت؟

من شغل رانندگی را عمیقاً دوست دارم؛ یکی از دوستان من که از شدت علاقه من مطلع است، پیشنهاد راه اندازی چنین صفحه ای را داد و من نیز سعی کردم با ایجاد این فضا، نیاز روحی و عاطفی خود را ارضا کنم. هیچ وقت گمان نمی کردم روزی صفحه ام این تعداد بازدیدکننده داشته باشد. در حال حاضر در هر سه روز، حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ درخواست برای صفحه اینستاگرامم می آید و همین حضور مردم بسیار انرژی بخش است و مرا بیشتر سر ذوق می آورد تا با حوصله و دقت بیشتری صفحه را آپدیت کنم. این صفحه، شخصی نیست و من در آن تنها از خود و یا پدرم عکس قرار نمی دهم. تعداد لایک برایم مهم نیست، اما اینکه مردم به این صفحه بیایند و از مطالب بازدید کنند و حتی کامنت بگذارند، مرا نسبت به ادامه این فعالیت بسیار دلگرم می کند. می خواهم از طریق این صفحه، فضایی را برای ارائه راهکارهای جدید فرهنگ سازی در این حرفه ایجاد کنم. امیدوارم آنچه در خور و شایسته فعالان این حرفه است، روزی به آنها

باز گردد. خوشبختانه در حال حاضر، تعداد صفحات فعال اتوبوسی در اینستاگرام افزایش یافته است، البته نوع فعالیت آنها با این صفحه فرق دارد.

مهم ترین آرزوی تان چیست؟

پدر بزرگ و پدر من از اتوبوس داران قدیم بوشهر بودند و من به عنوان نسل سوم از این خانواده وارد این حرفه شدم. متأسفانه پنج سالی می شود که خانواده ما دیگر ماشین ندارد. من و پدرم هر دو هنوز در این رشته فعالیت می کنیم؛ تنها آرزویم این است که بتوانیم روزی صاحب یک اتوبوس اسکانیای مارال شویم. من از سراسر ایران تماس دارم و روزی ده تا پانزده بار برای سرویس با من تماس گرفته می شود، اما به علت نداشتن ماشین، آنها را به همکاران خود واگذار می کنم. این اطمینان را به خود دارم که اگر روزی صاحب ماشین شوم، بهترین عملکرد را خواهم داشت. ایده های خاصی در ذهن دارم که با داشتن یک ماشین، به آنها حتماً جامه عمل خواهم پوشاند. از جمله آنها می توانم به لباس فرم و چرخ دستی کوچک برای پذیرایی از مسافرین اشاره کنم. همه تلاش خود را خواهم کرد تا به سطح کشورهای اروپایی برسیم. بسیاری از کسانی که با من تماس می گیرند، خواهان اتوبوس مارال اسکانیا با رانندگی من هستند و من خوشحالم که توانسته ام چنین تأثیر مثبتی را روی مردم بگذارم.

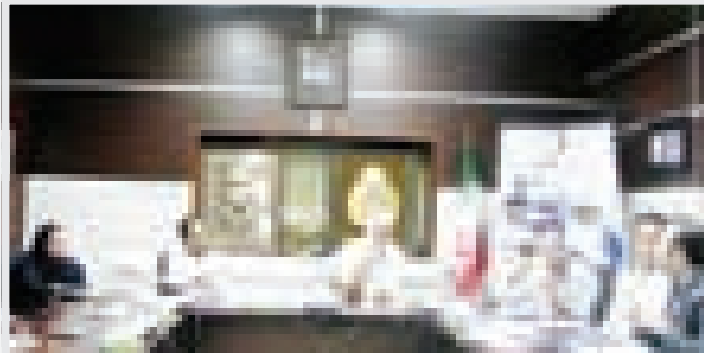
چه آرزویی برای این شغل و همکاران خود دارید؟

امیدوارم در این شغل اتفاقات خوبی بیفتد و خدا در سفرها پشت و پناه همکاران من باشد و هیچ گاه در سفرهایشان با خطری مواجه نشوند. فرهنگ سازی مقوله مهمی است که باید از خود ما و با رعایت موارد ایمنی آغاز شود. در این صورت ما کمتر شاهد اتفاقات ناگوار خواهیم بود. برای من عکس ها و فیلم های ناراحت کننده زیادی می آید، اما من هیچ گاه آنها را در صفحه خود قرار نمی دهم، زیرا معتقدم نیازی به تکرار این تصاویر تلخ نیست. باید تلاش کنیم تأثیر مثبت داشته باشیم و اتفاقات خوب را رقم بزنیم. من در صفحه خود تلاش کرده ام مثبت اندیشی را رواج دهم و امیدوارم با ادامه این مسیر، بتوانیم همان طور که پیش تر هم گفتیم، فضایی مناسب و شایسته فعالان در این حرفه را فراهم کنیم.

با تأیید شرکت‌های بازرسی بین‌المللی اعلام شد

سه استاندارد جهانی جدید برای شرکت عقاب افشان

توانست پس از بررسی‌های فراوان که با متدهای بین‌المللی انجام شد گواهینامه‌های سه گانه استاندارد تکریم مشتری را دریافت کند. این گواهی‌نامه‌ها شامل رسیدگی به شکایت مشتری بر مبنای استاندارد ISO 10002:2014، استاندارد سنجش رضایت مشتری بر مبنای استاندارد ISO 10004:2012 و همچنین نظام آراستگی 5S است که همگی از امکان شنیده شدن صدای مشتری و دریافت نظرات تصریحی و تلویحی مشتریان براساس استانداردهای بین‌المللی حکایت دارد. همچنین در ممیزی‌های انجام شده، گواهی‌نامه ISO 9001:2008 برای یک بازه زمانی سه ساله دیگر تأیید شد. مهندس عبدالله اکبری‌راد نایب رئیس هیأت مدیره شرکت عقاب افشان در مراسمی که برای اعطای این گواهی‌نامه‌های بین‌المللی برگزار شد، گفت: «به عنوان بزرگترین تولیدکننده اتوبوس در خاورمیانه، از این که منطبق بر معیارها و استانداردهای جهانی فعالیت می‌کنیم و فعالیت‌های ما مورد تأیید میزبان قرار می‌گیرد، بسیار خرسندیم.»



شرکت عقاب افشان موفق شد با تأیید شرکت‌های بازرسی جهانی، سه گواهینامه بین‌المللی در راستای رضایت مشتری به‌دست آورد. به گزارش روابط عمومی شرکت عقاب افشان، در آخرین جلسه ممیزی که شرکت آلمانی TÜV NORD عهده‌دار آن بود شرکت عقاب افشان

تغییرات در شرکت عقاب افشان در راستای مشتری‌مداری کلید خورد



مراسم تودیع و معارفه مدیریت امور مالی و مدیریت فروش شرکت عقاب افشان بعداز ظهر روز چهارشنبه ۲۴ شهریور در دفتر مرکزی این شرکت برگزار شد. به گزارش روابط عمومی شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان، بهروز مرادی مدیرعامل شرکت عقاب افشان با قدردانی از زحمات بی‌شائبه و مطلوب مدیر سابق امور مالی طی مراسمی ایشان را به‌عنوان مدیر فروش معرفی کرد. مهندس مرادی علت این تصمیم را بهبود روند مدیریت فروش و به‌کارگیری نرم‌افزار جدید در مراحل فروش شرکت عقاب افشان بیان کرد. آقای اصغری مهمترین هدف خود را در مدیریت فروش، مشتری‌مداری و تسریع روند فروش برای مشتریان عقاب افشان عنوان کرد. در ادامه با حضور مهندس مرادی مدیرعامل شرکت، سرکار خانم افسانه جلاوندی به‌عنوان مدیر تازه ورود امور مالی معارفه شد. وی ضمن قدردانی از زحمات آقای اصغری نظم، خلاقیت و تعامل یکپارچه را مهمترین اقدامات خود در آینده دانست.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

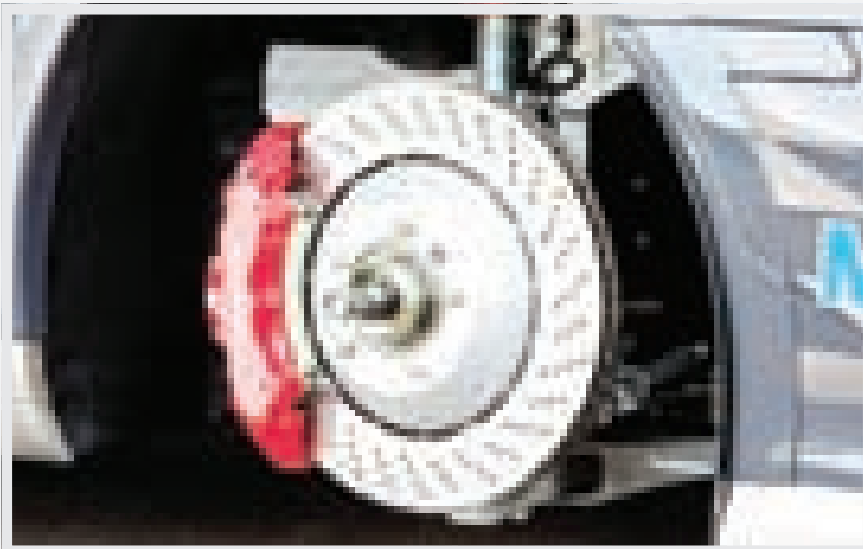
ورزش

News



بررسی علل و نشانه‌های خرابی لنت ترمز

مراقب «اصطکاک نجات بخش» خودروی تان باشید



علی بابائوز
کارشناس مکانیک خودرو

درصد بسیار بالایی از ایمنی خودرو به سیستم ترمز گره خورده است. بخشی حیاتی در دستگاه پیچیده خودرو که به شما توصیه می‌کنیم همیشه هنگام خرید خودرو جدید، همچون وسواسی که در برخی جنبه‌ها از جمله آپشن‌های داخلی، طراحی و... خرج می‌کنید، قدرت و بازده سیستم ترمز نیز به یکی از دلایل مهم شما برای انتخاب یا عدم انتخاب یک محصول بدل شود. با تمام این تفاسیر، به سراغ موضوع این شماره می‌رویم؛ آشنایی با لنت و برخی عیوب و تست‌های مرتبط با آن.

درختان و به نوعی یک چسب نسبتاً محکم طبیعی است را وارد بازی کردند!

در گذر زمان، لنت‌های ساخته شده از آزبست (پنبه‌نسوز) در پی ممنوع شدن این ماده به دلیل اثرات مخرب زیست محیطی، تقریباً از رده خارج شدند (هرچند که هنوز با وجود برخی قوانین ابلاغ شده، لنت‌هایی با ترکیب آزبست در بازار موجود هستند) و جای خود را به لنت‌های فلزی، نیمه‌فلزی و ارگانیک دادند که با ترکیب و پرس کردن پودر فلزهای مختلف و مواد ارگانیک شکل می‌گیرند و در مجموع با خصوصیات مختلف امروزه از نظر میزان استفاده، کاملاً در بازار بی‌رقیب هستند.

ولی اینها نیز برای تکامل لنت‌ها کافی نبود که لنت‌های قوی‌تر و گران‌تری همچون لنت‌های سرامیکی تولید شده توسط رشته‌های کولار ظهور کردند تا اوج توانایی یک سیستم ترمز کارآمد را به تصور بکشند.

وقتی لنت‌ها تا حد آخر ساییده می‌شود

هر لنت بسته به کیفیت و میزان مواد مصرفی و همچنین سبک و میزان استفاده، عمری مفید دارد که به مرور زمان با کم شدن عمرش، کم‌کم ساییده شده و تا حد تمام شدن نیز پیش می‌روند. اگر لنت‌ها ساییدگی بیش از حد داشته باشند که تعویض‌شان را در دستور کار قرار می‌دهد، نشانه‌های زیر را از

هرچند که تمام بخش‌های یک دستگاه باید موبه‌مو در کنار هم کار کنند تا نتیجه نهایی رضایت‌بخش باشد و هر کدام به اندازه خود حضورشان مهم است، اما لنت ترمز را شاید بتوان اصلی‌ترین بخش سیستم ترمز و به نوعی ملموس‌ترین بخش ترمز برای مالک نام برد. این قطعه که امروزه از نمونه‌های ارزان قیمت شهری تا نسخه‌های گران قیمت ویژه خودروهای مسابقه‌ای آن به وفور در بازار یافت می‌شود، تقریباً به شکل امروزی‌اش در سال ۱۹۰۲ توسط فردریک لنکسر اختراع شد. همان‌طور که می‌دانید مکانیسم کار ترمز به‌طور بسیار خلاصه اینگونه است که نیروی پای راننده با عبور از میل‌بند ترمز و دیگر بخش‌ها، نهایتاً توسط نیروی اصطکاک فوق‌العاده بالا و گرم‌مازی که مابین لنت، کاسه ترمز و دیسک ترمز پدید می‌آید، به ثمر می‌نشیند و خودرو را در چند ثانیه به حالت سکون درمی‌آورد، اما کافی است ذره‌ای در انتخاب و ترکیب متریال تشکیل دهنده لنت کیفیت لازم را مد نظر قرار ندهند تا قدرت اصطکاک بسیار بالای تولیدی، در کوتاه‌ترین زمان ممکن لنت‌ها را از رده خارج کند.

در اول راه لنت‌ها را با پنبه نسوز می‌ساختند که چون مقاومت در برابر از هم گسیختگی‌اش از مقاومت در برابر گرما کمتر بود، سیم و تارهایی از جنس مس و روی به آن افزودند. در ادامه مسیر تکامل، نوعی رزین که همان شیره چسبناک

کارگاه

[۱۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

روی لنت، ایراد در ساخت و یا ضربه فیزیکی، لنت حالت استاندارد خود را از دست داده و گاه دچار زائده‌هایی شود. در این حالت مشکلات زیر پیش می‌آید، توجه داشته باشید که ایرادات لنت نشانه‌های مشترک زیادی دارند:

❖ در زمان ترمزگیری، صدای جیغ یا ضربه به گوش می‌رسد.

❖ روی دیسک ترمز خط می‌افتد.

❖ در تمام شرایط رانندگی، از جانب لنت معیوب صدا بلند می‌شود.

وقتی لنت ضخامت بیش از حد و فاصله جابه‌جایی کم داشته باشد:

اگر لنت خریداری شده استاندارد خودروی شما نباشد و با جا زدن تحت فشار سعی در استفاده از آن را داشته باشید و یا فضای کافی برای بازی کردن نداشته باشند:

❖ چرخ مجهز به لنت ضخیم به سختی و در اصطکاک می‌چرخد.

❖ گرمای بیش از حدی در مجموعه تولید می‌شود که می‌تواند موجب تاب برداشتن دیسک شود. حرکت با خودرو چه در زمان ترمزگیری و چه در زمان عادی با سر و صدا همراه است.

❖ گرمای تولید شده باعث سوختن لنت و بلند شدن بوی آن می‌شود.

❖ عملکرد سیستم ترمز مختل شده و با کوچک‌ترین فشاری از طرف پدال، ترمزها عمل کرده اما این سرعت غیراستاندارد در عملکرد، ضررش از سود اندکش به مراتب بیشتر است.

بهترین زمان تعویض لنت که نه ایمنی را به خطر بیندازد و نه جیب شما را بی‌مورد خالی کند، وقتی است که میزان روغن موجود در مخزن، از حد استاندارد توصیه شده توسط سازنده پایین‌تر برود. در این شرایط به دلیل سایش لنت‌ها، سطح روغن در مخزن پایین می‌رود. وقتی سطح روغن به قسمت تعیین شده رسید، لنت‌ها را تعویض کنید. البته توجه داشته باشید که پایین رفتن سطح روغن در مخزن به دلیل نشتی روغن از مجموعه مدار ترمز نباشد. هر از گاهی به صورت منظم زیر خودرو رفته و سلامت مجموعه مدار ترمز و شلنگ‌های منعطف را بررسی کنید.



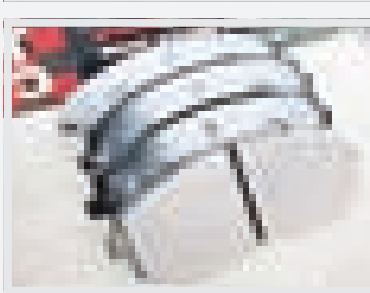
❖ پدال ترمز کورس بیشتری را می‌پیماید و به کف اتاق نزدیک می‌شود.

❖ ممکن است صداهای غیر طبیعی از سمت ترمز به گوش برسد (شل شدن پرچ‌ها نیز دلیل بر تولید صداست).

❖ عملکرد ترمزی که از نظر فیزیکی آسیب دیده به دلیل کاهش سطح اصطکاک افت شدید پیدا کرده و سبب انحراف خودرو از خط مستقیم در زمان ترمزگیری می‌شود. ❖ اگر در اثر ضربه، لنت تغییر شکل داده باشد، احتمال آنکه دائم روی کاسه و دیسک قفل شود و حرکت چرخ را با اختلال همراه کند وجود دارد.

وقتی لنت از شکل طبیعی خود خارج شود:

گاهی پیش می‌آید که به دلیل فشار بسیار زیاد



خود بروز می‌دهند:

❖ هنگام ترمزگیری، از سیستم ترمز صدای جیغ شنیده می‌شود.

❖ هنگام ترمزگیری، نیاز به طی کردن بیشتر مسیر عملیاتی پدال حس می‌شود پدال بیش از حد به کف خودرو نزدیک می‌شود.

❖ قدرت ترمزگیری به میزان محسوسی کاهش می‌یابد.

❖ هنگام ترمزگیری، خودرو به یک سمت کشیده می‌شود.

❖ روغن ترمز در مخزن پایین می‌آید.

وقتی لنت چرب می‌شود

گاه پیش می‌آید که به دلیل نشتی مدارهای روغن، لنت‌ها آغشته به روغن می‌شوند. اگر میزان روغن بسیار زیاد بود و با شست‌وشوی لنت با حلال‌های نه‌چندان قوی (جهت جلوگیری از آسیب احتمالی روی مواد تشکیل‌دهنده لنت) پاک نشدند، تعویض لنت مساوی است با حفظ ایمنی‌تان. لنتی که چرب شده باشد، برخی نشانه‌های زیر را به همراه دارد:

❖ با وجود اندازه بودن میزان گوشت لنت، عملیات ترمزگیری با ضعف آشکار انجام می‌شود.

❖ هر لحظه امکان دارد که با نقص در عملیات ترمزگیری لنت روغنی شده، خودرو به کناره‌ها کشیده شود.

❖ به دلیل گرمای بسیار زیاد حاصل از سایش، از روی لنت دود بلند می‌شود.

❖ سوختن روغن روی لنت‌ها علاوه بر دود، مقداری بو نیز به همراه دارد.

❖ ممکن است صدای جیغ به گوش برسد.

❖ روغنی‌شدن لنت همان‌طور که عمل ترمزگیری را تضعیف می‌کند، می‌تواند حالت برعکس داشته باشد که حساسیت ترمز را افزایش دهد.

وقتی لنت شکسته شده باشد

گرمای بیش از حد تولیدی در سیستم ترمز و یا ضربه‌های فیزیکی، گاهی شکستن بخشی از لنت را به همراه دارند. اگر نشانه‌های زیر را دیدید، لنت‌ها را چک کنید:

از صدرنشینی تولید عقاب افشان تا افزایش استانداردهای خودروسازان

روابطش با کاربران خودرو را حفظ کرده است و به همین دلیل مذاکرات با شرکت خدمات تاکسی یاب آنلاین اوبر و غولهای فناوری گوگل و اپل را متوقف کرده است. آئودی تحت توافق با شرکت جست و جوی آنلاین بایدو قصد دارد استفاده از برنامههای تلفن هوشمند در خودروهایش را بهبود ببخشد.

استانداردهای خودرویی افزایش می یابد

استانداردهای خودرویی به ۸۱ استاندارد افزایش خواهد یافت. در جدیدترین جلسه شورای سیاست گذاری خودرو سازمان ملی استاندارد گزارشی از تدوین استانداردهای جدید خودرویی ارائه کرد. طبق این گزارش ظرف سه سال آینده استانداردهای اجباری خودرو به ۸۱ استاندارد افزایش خواهد یافت در ابتدای تا پایان سال جاری استانداردهای ۵۱ گانه ایمنی فعلی به روزرسانی خواهند شد. همچنین در سه سال آینده به تدریج استانداردهای جدید پیاده سازی و اجرا خواهند شد. در ادامه جدیدترین جلسه شورای سیاست گذاری خودرو شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران گزارشی از وضعیت خدمات پس از فروش خودرو در ایران ارائه کرد. به دنبال این گزارش وزیر صنعت، معدن و تجارت از خودروسازان خواست در جهت ارتقای رضایتمندی و تکریم مشتریان

۱۷۰۰ درصد افزایش یافته و از یک دستگاه در مرداد ۱۳۹۴ به ۱۸ دستگاه افزایش یافته است. تولید این محصولات در پیشرو دیزل آسیا نیز مانند ایران خودرو دیزل صعودی بوده و از صفر دستگاه در مرداد ماه سال گذشته به چهار دستگاه افزایش یافته است. مرداد ماه امسال تولید انواع اتوبوس در عقاب افشان نیز با افزایش ۱۰/۷ درصدی همراه بوده و از ۲۸ دستگاه در مرداد ۱۳۹۴ به ۳۱ دستگاه افزایش یافته است.

اتحاد آئودی با غولهای فناوری چین

برند لوکس آئودی توافق کرد همکاری با گروههای فناوری اینترنتی چینی به منظور عرضه خدمات دیجیتالی بیشتر در بزرگترین بازار خودروی جهان را افزایش دهد. آئودی و شرکت FAW فولکس واگن که جوینت ونچر فولکس واگن و FAW Car است، تفاهم نامه ای را با شرکت های علی بابا، بایدو و تنسنت امضا کردند. فولکس واگن که شرکت مادر آئودی است، گرفتار رسوایی تقلب در تستهای آلایندگی دیزلی شده است و در نتیجه از رقابت با خودروسازان جهانی برای طراحی خدمات دیجیتالی برای رانندگان عقب افتاده است. مدیرعامل فولکس واگن روز یکشنبه در مصاحبه با یک روزنامه آلمانی گفت: این شرکت

براساس گزارش جدیدی که از سوی دولت کره جنوبی منتشر شد، در پی اعتصابهای کارگری که طی ماه گذشته در این کشور رخ داد، تولید خودروسازان این کشور با افت شدید مواجه شد. براساس گزارش وزارت تجارت، صنعت و انرژی کره جنوبی، تعداد خودروهایی که در کارخانجات خودروسازی کره جنوبی تولید شد، در ماه اوت به ۲۱۷ هزار و ۹۷ دستگاه رسید. این تعداد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افتی ۲۳/۸ درصدی را نشان داد. کارگران هیوندای موتور، کیا موتورز و جنرال موتورز کره، طی ماه گذشته سه اعتصاب پی در پی داشتند که مدت هر یک به ترتیب ۷۶ ساعت، ۶۸ ساعت و ۹۶ ساعت بود. برآوردها نشان می دهند که این اعتصابات خسارتی بالغ بر ۹۲۰ میلیون دلار به صادرات این خودروسازان وارد کرد. صادرات خودروهای کره ای نیز در ماه اوت بیش از ۱۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یافت.

عقاب افشان در صدر تولیدکنندگان اتوبوس کشور

مرداد ماه امسال تولید انواع اتوبوس در ایران ۸۲/۸ درصد افزایش یافته است. براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت، در این مدت تولید انواع اتوبوس در ایران خودرو دیزل





تصادف، در مرکز توجهات قرار گرفته است. این راننده هفتم ماه مه زمانی که از این سیستم استفاده می کرد، با یک کامیون تصادف کرد و جانش را از دست داد.

درخواست خودروسازان چینی از دولت چین

انجمن تولیدکنندگان خودروی چین خواستار ادامه محدودیت ۵۰ درصدی برای مالکیت خارجی در جوینت ونچرهای داخلی به مدت حداقل پنج تا هشت سال دیگر شد. بی شنجی، معاون دبیرکل انجمن تولیدکنندگان خودروی چین در مصاحبه‌ای با بلومبرگ گفت: دولت می‌تواند محدودیت مالکیت شرکت‌های خارجی در بخش‌های مختلف صنعت خودرو را با توجه به آمادگی کامل تولیدکنندگان داخلی برای رقابت رفع کند. چین در راستای یک سیاست صنعتی و با این هدف که خودروسازان داخلی فناوری و مهارت عملیاتی لازم را کسب کنند، شرکت‌های خارجی را ملزم کرده با شرکای چینی جوینت ونچر تشکیل دهند. پس از اینکه شو شائوشی، رئیس هیأت مدیره کمیسیون اصلاحات و توسعه ملی در ژوئن اعلام کرد دولت به دنبال برداشتن محدودیت ۵۰ درصدی مالکیت شرکت‌های خارجی است، بحث درباره اینکه آیا زمان مناسبی برای بازبینی این سیاست است در گرفت. معاون دبیرکل انجمن تولیدکنندگان خودروی چین به بلومبرگ گفت: اگرچه نمی‌توان جلوی برداشته شدن محدودیت مالکیت خارجی‌ها را گرفت اما این اقدام باید به شکل تدریجی انجام بگیرد. موافقان این سیاست می‌گویند شرکت‌های دولتی در برابر رقیبانشان حمایت شده و انگیزه آنها برای ساخت برنشان کاهش پیدا کرده است در حالیکه موافقان بر این باورند که این سیاست به خودروسازان چینی فرصت داده تا برای مقابله با رقابت جهانی، فناوری و مهارت کافی بدست آورند.

در شبکه خدمات پس از فروش خود حرکت کنند. محمدرضا نعمت‌زاده همچنین با اشاره به خطرات استفاده مصرف‌کنندگان از قطعات یدکی تقلبی و غیر استاندارد از خودروسازان خواست در زمینه استفاده از قطعات یدکی اصلی به مصرف‌کنندگان اطلاع‌رسانی کنند.

تولید شش وانت متوقف شد

مرداد ماه امسال تولید شش مدل وانت در خودروسازان داخلی متوقف شد. در این مدت تولید وانت وینگل دو کابین تک‌دیفرانسیل شرکت سازه‌های خودرو دپار با کاهش صد درصدی از ۴۳ دستگاه در مرداد ۱۳۹۴ به صفر رسید. تولید وانت دیزل Z28ND و وانت پادرا شرکت زامیاد نیز با کاهش صد درصدی همراه بوده و به ترتیب از ۶۰۳ و ۲۲ دستگاه در مرداد ماه سال گذشته به صفر کاهش یافت. مرداد ماه امسال تولید وانت مزدا تک کابین و دو کابین دوگانه‌سوز گروه بهمن نیز صد درصد کاهش یافته و به ترتیب از ۲۷۹ و ۱۷۷ دستگاه در مرداد ۱۳۹۴ به صفر رسید. تولید وانت پائون شرکت مرتب نیز با کاهش صد درصدی همراه بوده و از سه دستگاه در مرداد ماه سال گذشته به صفر رسید.

ارتقای امنیت سیستم رانندگی اتوماتیک تسلا

مدیرعامل تسلا موتورز اعلام کرد این خودروساز سیستم رانندگی نیمه اتوماتیک خود را با اعمال محدودیتهای جدید برای رانندن خودرو بدون دخالت راننده، به‌روزرسانی خواهد کرد. الون ماسک اعلام کرد این به‌روزرسانی، در درجه نخست بر رادار متکی خواهد بود تا به خودروهای برقی لوکس تسلا درک بهتری از محیط پیرامون و زمان ترمز کردن بدهد. محدودیت‌های جدید اتوپایلت ۸ پاسخی به نگرانی‌ها نسبت به احساس امنیت کاذبی است که این سیستم به رانندگان می‌دهد. سیستم به‌روزرسانی شده اگر راننده به هشدارهای صوتی برای بدست گرفتن کنترل خودرو توجهی نکند، مانع از استفاده وی از سیستم می‌شود. سیستم اتوپایلت تسلا که در اکتبر معرفی شد، از زمان کشته شدن راننده خودروی مدل اس در یک

برند لوکس آئودی توافق کرد همکاری با گروه‌های فناوری اینترنتی چینی به منظور عرضه خدمات دیجیتال بیشتر در بزرگترین بازار خودروی جهان را افزایش دهد. آئودی و شرکت FAW - فولکس واگن که جوینت ونچر فولکس واگن و FAW Car است، تفاهم نامه‌ای را با شرکت‌های علی بابا، بایبدو و تنسنت امضا کردند.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

نقش سیستم ESP در پایداری و حفظ تعادل خودرو



سید علی اصغر جوادی
کارشناس مکانیک واحد تحقیق و توسعه

امروزه سیستم‌های مختلفی روی خودرو نصب می‌شوند که می‌توانند راحتی و ایمنی خودرو را به صورت چشمگیری افزایش دهند. یکی از این سیستم‌ها که احتمالاً اسم آن را زیاد شنیده‌اید و روی بسیاری از خودروهای روز دنیا نصب شده است، سیستم ESP است. در حقیقت ESP سیستم کنترل پایداری الکترونیکی است که برای ارتقای پایداری خودرو نصب می‌شود. این سیستم برای کنترل مطلوب خودرو روی سطح جاده و حفظ ثبات آن هنگام پیچیدن طراحی شده است. واحد پردازنده مرکزی سیستم ESP با استفاده از حسگر فرمان از جهت مورد نظر راننده مطلع می‌شود. حسگر چرخ‌ها با محاسبات اختلاف سرعت ایجاد شده، وضعیت خودرو را روی سطح تخمین می‌زند و اگر لغزش جانبی در خودرو ایجاد شده باشد، سیستم ESP آن را به محال اولیه خود باز می‌گرداند.

مقدمه

شده است. اگر راننده با گردش سریع فرمان، کنترل خودرو را از دست بدهد و خودرو بلغزد، سیستم ESP آن را به مسیر اصلی خود برمی‌گرداند. سیستم‌های ESP که امروزه روی خودروها نصب می‌شوند بسیار پیشرفته هستند و آنقدر خوب عمل می‌کنند که بدون جلب توجه راننده، کنترل خودرو حفظ می‌شود و راننده احساس می‌کند که خود چنین مهارتی در رانندگی دارد [۴].

نحوه عملکرد ESP

سیستم ESP با اندازه‌گیری مداوم پارامترهای زیر، وضعیت حرکتی خودرو را بررسی می‌کند:

- ۱- سرعت گردش هر چرخ و سرعت حرکت خودرو
- ۲- وضعیت قرارگیری فرمان و همین‌طور محاسبه سرعت گرداندن آن
- ۳- میزان نیروی وارده طولی و شعاعی به خودرو
- ۴- وضعیت موتور از نظر گشتاور تولیدی
- ۵- در بعضی از گونه‌ها تعدادی سنسور برای بررسی وضعیت مسیر حرکت از نظر خیس یا خشک بودن و همین‌طور میزان لغزندگی مسیر حرکت هم وجود دارد.

بعد از بررسی پارامترهای فوق، ESP یک نقشه کلی از نظر چگونگی حرکت خودرو و وضعیت چرخ‌ها تنظیم می‌کند و با مقایسه این مقادیر با مقادیر ایده‌آل مورد نیاز خودرو، تصمیم به دخالت در رانندگی می‌گیرد؛

در کشور ما، ایمنی اولین قربانی کاهش هزینه‌هاست. اکثر خودروهایی که در ایران تولید می‌شوند از وجود سیستم‌های ایمنی محرومند و متقاضی خودرو با پرداخت هزینه بیشتر می‌تواند خودرو خویش را مجهز به این سیستم‌ها کند. رانندگی ایمن از اواسط دهه نود میلادی با ظهور سیستم ESP یک گام بزرگ رو به جلو برداشته است. شرکت پویش برای اولین بار این سیستم را روی خودرو مرسدس بنز کلاس S و همچنین سری هفت خودرو BMW امتحان کرد. سیستم‌های نوین ایمنی مانند ترمز ABS و سیستم ESP با افزایش پایداری و فرمان‌پذیری در زمان حادثه، تا ۴۰ درصد از بروز تصادفات جلوگیری می‌کنند.

سیستم ESP

در حقیقت ESP مخفف Electronic Stability Program (سیستم کنترل پایداری الکترونیکی) است که برای ارتقای پایداری خودرو نصب می‌شود. سیستم ESP به عنوان جدیدترین سیستم حفاظتی خودرو، از سال ۲۰۰۲ میلادی روی ۲۷٪ از وسایل نقلیه اروپایی نصب شده است. این آمار در خودروهای ژاپنی و آمریکایی ۷۵٪ و رو به افزایش است. این سیستم برای کنترل مطلوب خودرو روی سطح جاده و حفظ ثبات آن در هنگام پیچیدن، طراحی

سیستم ESP فقط روی چرخ‌های خودرو اثر نمی‌گذارد. قبل از آنکه این سیستم مدرن دستورات بازدارنده خود را صادر کند، روی عملکرد موتور تأثیر می‌گذارد و قدرت موتور را تقلیل می‌دهد؛ بدین ترتیب از وارد آمدن فشار زیاد به چرخ‌دنده‌ها و قطعات متحرک جلوگیری می‌شود. بنابراین، کافی است که فقط راننده فرمان را به سمت دلخواه بگرداند؛ ESP بقیه کار را انجام خواهد داد. راننده خودرو فاقد ESP در این گونه مواقع شدیداً دچار اضطراب و پس از آن متحمل خسارت خواهد شد، زیرا برای تثبیت وضعیت خودرو، اغلب بیش از حد لزوم فرمان را به سمت راست و یا چپ می‌چرخاند تا موفق به کنترل خودرو گردد و این امر، خود باعث خروج خودرو از کنترل راننده می‌شود؛ مخصوصاً زمانی که راننده مجبور است ابتدا خودرو را به سمت چپ یعنی خودروهای مقابل و سپس به سمت راست یعنی خودروهای هم‌جهت هدایت کند، که با این کار ممکن است خودرو به سرعت دچار پیچ‌وتاب شود و این حرکات شدید، در نهایت، موجب لیز خوردن مضاعف و یا واژگونی خودرو گردد [۳].

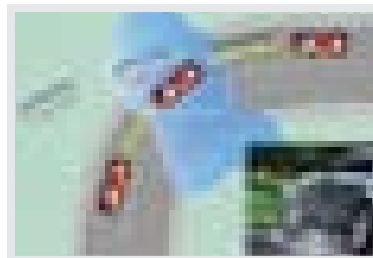


تصویر ۴ - پدیده کم‌فرمانی در اتوبوس در یک پیچ راست‌گرد [۳]

سیستم ESP برحسب نوع بهره‌گیری کارخانجات خودروسازی، با نام‌های متفاوتی شناخته می‌شود؛ مثلاً این سیستم در خودرو ب‌ام و DSC، در پورشه PSM، در میتسوبیشی MASC، در هوندا VSA و در تویوتا VSC نام‌گذاری شده است.

آقای دکتر «روبرت سوبل» از بخش تحقیقات کارخانه خودروسازی فولکس واگن درباره سیستم ESP مطالعات دقیقی انجام داد. او می‌خواست بداند این سیستم جدید تا چه میزان

پایش را از روی پدال گاز برمی‌دارد و فرمان را به سمت راست می‌چرخاند تا چرخ‌های جلو مجدداً چسبندگی به دست آورند و بعد به کمک کمپرس موتور یا با کمی گاز، خودرو را وادار به بیش‌فرمانی و اصلاح انحراف می‌کند [۲].



تصویر ۲ - پدیده کم‌فرمانی که بر اثر لغزنده بودن سطح ایجاد شده است و تأثیر ESP روی پایداری خودرو [۱]

اما سیستم ESP سریعاً با توجه به زاویه فرمان، سرعت حرکت و میزان نیروی جانبی وارده، شرایط کم‌فرمانی را حس می‌کند و برای اصلاح این اشتباه، ابتدا ترمز چرخ جلو واقع در قسمت داخلی پیچ را فعال می‌سازد. این کار باعث می‌شود جلو خودرو شروع به گردش به سمت داخل پیچ کند. بسته به میزان انحراف و سرعت، اگر مسیر حرکت اصلاح شود، سیستم از مدار خارج می‌گردد و اگر نشود، سیستم ممکن است با وارد کردن کمی از نیروی موتور به چرخ عقب واقع در قسمت بیرونی پیچ یا فعال کردن ترمز چرخ عقب واقع در قسمت داخلی پیچ در حالی که ترمز چرخ جلو واقع در قسمت داخلی پیچ را هم درگیر کرده است، مسیر حرکت را تارسیدن به وضعیت ایمن اصلاح کند.



تصویر ۳ - عملکرد یک اتوبوس مجهز به سیستم ESP در یک پیچ راست‌گرد که با پدیده بیش‌فرمانی مواجه است [۲]

به این ترتیب که با توجه به سرعت حرکت خودرو، نیروی وارده به آن از جهات مختلف و همین‌طور شیوه کار راننده با فرمان، نتیجه‌گیری می‌کند که شرایط حرکت خودرو عادی است یا با پدیده under-steering (کم‌فرمانی - انحراف قسمت جلو خودرو) و یا over-steering (بیش‌فرمانی - انحراف قسمت عقب خودرو) مواجه است. سیستم ESP در صورت کم‌فرمان یا بیش‌فرمان بودن، با استفاده تکی یا توأمان از ترمز چرخ‌ها و یا گشتاور موتور، وضعیت حرکت خودرو را اصلاح می‌کند.

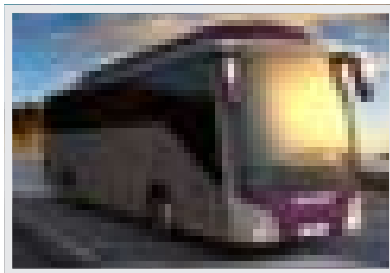


تصویر ۱ - کنترل حرکت چرخشی حول محور قائم خودرو هنگام پیچیدن [۱]

فرض کنیم شما با سرعت ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت وارد یک پیچ چپ گرد شده‌اید؛ در این شرایط شما فرمان را مطابق با زاویه پیچ به سمت چپ می‌پیچانید، ولی خودرو شما مثلاً به دلیل لغزنده بودن سطح حرکت یا اشتباه شما در تخمین حداکثر سرعتی که خودرو توان تحملش را در این پیچ داشته، دچار پدیده کم‌فرمانی می‌شود و با انحراف قسمت جلو و عدم پیروی چرخ‌های جلو از زاویه فرمانی که شما برای پیچیدن تعیین کرده بودید شروع به لیز خوردن به سمت خارج پیچ (یعنی سمت راست) می‌کند و در حقیقت میزان انحراف به سمت چپ ماشین کمتر از میزان مورد نیاز برای طی کردن پیچ است. یک راننده عادی در خودرو معمولی، در صورت مواجهه با چنین پدیده‌ای، فرمان را بیشتر به سمت چپ می‌پیچاند و ممکن است ترمز را هم بگیرد. این موارد باعث می‌شود که کم‌فرمانی تشدید گردد و خودرو از پیچ خارج شود و با موانع کنار مسیر برخورد کند. یک راننده حرفه‌ای در چنین شرایطی



فعل (ABS)، ترمز الکترونیکی (EBS)، سیستم کنترل لغزش (TC) و سیستم ریتارد (Retarder) بر روی اتوبوس‌های شرکت عقاب افشان نصب شده و تأثیر بسزایی در افزایش ایمنی خودروها و سرنشینان و کاهش تصادفات داشته است. شرکت عقاب افشان به تازگی سیستم نوین دیگری را نیز با نام کنترل هوشمند تطبیق سرعت (AICC) در تولیدات خود مورد استفاده قرار داده است. این سیستم طی هماهنگی با حسگر مسافت (Distance Sensor) که در جلو اتوبوس نصب می‌شود، هنگام نزدیک شدن به مانع به صورت هوشمند، سرعت اتوبوس را تا رسیدن به فاصله از قبل تنظیم شده کاهش می‌دهد. تصویر زیر محل قرارگیری پردازنده مرکزی ESP را روی شاسی جلو اتوبوس درسا نشان می‌دهد.



تصویر ۵- محل قرارگیری پردازنده ESP روی شاسی جلو اتوبوس درسا [۵]

نتیجه‌گیری

سیستم ESP دارای محاسن و مزایای بسیاری است ولی مهم‌ترین مزیت آن کاهش چشمگیر تصادفات است. هر راننده‌ای ممکن است در آب و هوای بارانی یا برفی، یخبندان و به طور کلی شرایط لغزنده جاده مجبور به رانندگی باشد. سیستم ESP کمک شایانی به حفظ کنترل خودرو در شرایط بد آب و هوایی می‌کند. علاوه بر ایمنی، رانندگی با خودروهای دارای این سیستم بسیار لذت‌بخش و به‌دور از هرگونه اضطراب و نگرانی برای راننده و سرنشینان است.

منابع:

- 1- www.websavar.ir
- 2- www.pedal.ir
- 3- www.khodrobank.ir
- 4- ESP -Wikipedia
- 5- www.scania.com

مؤثر است. وی وضعیت تصادفات مدل‌های مختلف فولکس واگن (خودروهای مجهز به سیستم ESP و یا بدون آن) را مورد مطالعه قرار داد و به نتایج شگفت‌انگیزی رسید.

در چهار پنجم موارد، خودروهای دارای ESP از مسیر خود خارج نشدند. این یک موفقیت بسیار ارزشمند است، زیرا در ۲۵ درصد تصادفات خودرو لیز می‌خورد و یا از مسیر خارج می‌شود. ایشان سپس، محاسباتی را با توجه به تعداد خودروهای موجود در آلمان انجام داد و چنین نتیجه گرفت که اگر تمام خودروهای آلمان در سال ۲۰۰۲ میلادی مجهز به سیستم ESP بودند، تعداد تصادفات مرگبار به شدت کاهش می‌یافت.

سیستم ESP بر طبق اظهارات «مؤسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌ها» (IIHS) می‌تواند از ۹۰۰۰ تصادف مرگبار در سال جلوگیری کند. همچنین «اداره ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌ها» (NHTSA) اعلام کرده که این سیستم توانسته است به میزان ۲۶ درصد از تصادفات خودروهای معمولی و نزدیک به ۴۸ درصد از تصادفات مربوط به خودروهای شاسی‌بلند را کاهش دهد [۳].

سیستم ESP در تولیدات شرکت عقاب افشان

خوشبختانه سال‌هاست که سیستم ESP در کنار چندین سیستم ایمنی دیگر از جمله ترمز ضد

علم و فناوری

تاریخی ترین لحظات عمر رایانه ها

سلاطین بی رحم آسمان ها!

راهنمای خرید یک تبلت خوب

خبرهای دنیای علم و فناوری اطلاعات

IT
services

اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News



بخشیدن به محاسبات باعث بهتر اجرا شدن برنامه‌ها می‌شود. بعدها در سال ۲۰۱۵ این شرکت موفق به ساخت پردازنده Skylake شد که هم از نظر سرعت پردازش و هم توان مصرفی، از پردازنده‌های قبلی بسیار بهتر بود.

سال ۲۰۰۶: خرید ATI توسط AMD

ای‌ام‌دی (Advanced Micro Devices) شرکت آمریکایی سازنده انواع پردازنده است، که در سال ۱۹۶۹ توسط جری ساندروز تأسیس شد. ای‌ام‌دی رقیب اصلی شرکت اینتل محسوب می‌شود. شرکت ای‌تی‌آی سازنده کانادایی پردازنده‌های گرافیکی در سال ۲۰۰۶ میلادی توسط ای‌ام‌دی خریداری شد و هم‌اکنون به‌عنوان زیرمجموعه این شرکت فعالیت می‌کند. با ادغام این دو شرکت تحول شگرفی در صنعت رایانه پدید آمد.

سال ۲۰۱۳: دوره کنسول‌ها

آتاری ۲۶۰۰ (Atari 2600) نام اولین کنسول دستگاه‌های بازی ویدئویی است که در اکتبر ۱۹۷۷ توسط شرکت آتاری عرضه شد. این دستگاه دارای یک حافظه ۱۲۸ بیتی بود و بازی‌های آن روی کارت‌ریج (نوار یا فیلم) عرضه می‌شدند. پلی‌استیشن (PlayStation) کنسولی ۳۲ بیتی است که برای اولین بار در دسامبر سال ۱۹۹۴ توسط شرکت سونی به بازار عرضه شد. بعدها با قدیمی شدن نسل اول پلی‌استیشن، ایکس باکس به بازار آمد اما با وجود داشتن مشخصات بهتر، پلی‌استیشن ۲ طول عمر بیشتری نسبت به این دستگاه جدید داشت. کمی بعد و در سال ۲۰۰۵ ایکس باکس ۳۶۰ (Xbox 360) وارد بازار شد، در ابتدا تیم توسعه‌دهنده کنسول‌های بازی در شرکت مایکروسافت تصمیم داشت کنسول Xbox 360 را با نام زنون (Xenon) یا Xbox2 به بازار معرفی کند، اما شرکت مایکروسافت برای این که طیف اثرگذاری این محصول را بیشتر برای مردم نمایان کند، نام ایکس باکس ۳۶۰ را بر آن نهاد.

ترانزیستور به عنوان جایگزینی برای ۴۰۰۴ معرفی شد.

سال ۱۹۷۴: رایانه‌های همراه

رایانه‌های همراه بیشتر از سی سال نیست که در دسترس قرار گرفته‌اند و در گذشته لپ‌تاپ‌ها و تبلت‌ها به شکل کنونی و با این طراحی و وزن نبودند. رایانه آزرورن اولین رایانه قابل حملی بود که به موفقیت تجاری رسید و عمومیت پیدا کرد. این رایانه در آوریل ۱۹۸۱ عرضه شد. آزرورن باعث پدید آمدن انقلابی در زمینه رایانه‌های همراه شد. با گذشت زمان و علاقمندی به رایانه‌های شخصی همراه، تنوع در طراحی و ساخت این رایانه‌ها نیز بیشتر شد که از شرکت مایکروسافت و اپل می‌توان به عنوان پیشگامان این عرصه یاد کرد.

سال ۱۹۸۴: تولد مکینتاش

در سال ۱۹۸۴ شرکت اپل دست به ساخت رایانه شخصی مکینتاش زد. پروژه مکینتاش از اوایل سال ۱۹۷۹ به وسیله جف راسکین، کارمند اپل آغاز شد.

سال ۲۰۰۵: اپل و اینتل

پاور پی‌سی (PowerPC) ریزپردازنده‌ای است که در سال ۱۹۹۱ به بازار آمد. این پردازنده محصول مشترک شرکت‌های اپل، آی بی ام و موتورولا است. پاور پی‌سی در ابتدا برای کامپیوترهای شخصی طراحی شده بود و از سال ۱۹۹۴ تا ۲۰۰۶ -پیش از آن که اپل به پردازنده‌های اینتل روی آورد- در کامپیوترهای شخصی مکینتاش، محصول اپل استفاده می‌شد.

سال ۲۰۰۲: ظهور فناوری هایپر تردینگ

در سال ۲۰۰۲ شرکت اینتل، تکنولوژی HyperThreading را پدید آورد. این تکنولوژی با استفاده بهتر و کامل‌تر از منابع موجود پردازنده می‌تواند تعداد محاسبات روی هر کدام از هسته‌های پردازنده را افزایش داده و باعث کارایی بیشتر و بهتر سیستم در مواقع لزوم گردد. به لحاظ افزایش کارایی HT سرعت توان عملیاتی پردازنده را نیز بالا برده و با سرعت

در سال ۱۹۸۴ شرکت اپل دست به ساخت رایانه شخصی مکینتاش زد. پروژه مکینتاش از اوایل سال ۱۹۷۹ به وسیله جف راسکین، کارمند اپل آغاز شد.

رایانه‌های همراه بیشتر از سی سال نیست که در دسترس قرار گرفته‌اند و در گذشته لپ‌تاپ‌ها و تبلت‌ها به شکل کنونی و با این طراحی و وزن نبودند. رایانه آزرورن اولین رایانه قابل حملی بود که به موفقیت تجاری رسید و عمومیت پیدا کرد.

با ۱۰ هلیکوپتر جنگی برتر جهان آشنا شوید

سلاطین بی رحم آسمان ها!

هلیکوپترهای تهاجمی وظایف بسیار مهمی از جمله حمایت از نیروهای زمینی، مأموریت‌های درگیری مستقیم، اسکورت افراد مهم و... را بر عهده دارند. برای اطلاع از اهمیت این هلیکوپترها، نیازی به مرور جنگ‌های در گرفته در نقاط دیگر جهان نیست. در زمان جنگ ایران و عراق، هلیکوپترهای تهاجمی کبری به خوبی از پس ستون زرهی دشمن برآمده و تعداد آنها به همراه مهمات کافی، در بسیاری از درگیری‌ها نتایج را به نفع ایران باز گرداندند. بی‌شک به دلیل عدم توانایی فعالیت جنگنده‌ها در شهر، هلیکوپترها وظایف مشابه آنها را بر عهده دارند. در این مطلب قصد معرفی ۱۰ هلیکوپتر هجومی و برتر جهان را داریم. برای مشاهده این لیست هیجان انگیز با ما همراه باشید!

هلیکوپتر جنگی Z-10

این هلیکوپتر توسط ارتش چین طراحی و تولید شده است. در اواسط دهه ۹۰ میلادی طرح‌های اولیه از یک هلیکوپتر تهاجمی و باریک در دستور کار تیم طراحی هوایی قرار گرفته و نمونه‌های اولیه در سال ۲۰۰۳ به نمایش درآمدند و سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ زمان ورود به خدمت Z-10 ها بود. طراحی این هلیکوپتر بر اساس مدل‌های غربی بوده و تلفیقی از کبری و آپاچی است. بدنه باریک برای پایین آوردن سطح مقطع راداری و شیوه قرارگیری خلبانان در کاکپیت‌ها، گواه این امر است. یک توپ گاتلینگ ۳۰ میلی‌متری به همراه موشک‌ها

AGM-114 و HJ-90 و TY-90 از جمله تسلیحات این هلیکوپتر هستند. نمونه‌های اولیه از موتورهای نسبتاً ضعیف برخوردار بودند اما مدل‌های جدید پیشرفته شیف و سرعت‌های مناسبی را ارائه می‌کنند.

هلیکوپتر جنگی MI-24

کشور هند در دهه گذشته به وسیله همکاری‌های نظامی با روسیه، به پیشرفت‌های مناسبی در زمینه صنایع هوایی رسیده است. یکی از هلیکوپترهای ارتش روسیه که در نبردهایی بسیاری نیز شرکت کرده است، هلیکوپتر MI-24 و یا ارا به شیطان است. لقب دیگر



بنا بر سفارش‌های مجدد، قابل پیگیری است. توپ‌های ۲۰ میلی‌متری، موشک ATGM و MBDA و ZT-6 از جمله تسلیحات این هلیکوپتر چابک هستند.

هلیکوپتر جنگی؛ AH-1W Super COBRA

هلیکوپترهای تهاجمی کبری در ایران به عنوان فرشته نجات در بین رزمندگان شهره هستند. صدای پر قدرت موتورهای در بسیاری از خاطرات این عزیزان یادآور کمک‌های آسمانی است. نمونه بهینه و قدرتمند این هلیکوپتر با نام سوپر کبری شناخته می‌شود. ایران در سال‌های پیش از انقلاب برای مقابله با تهدیدات شوروی سابق و عراق، اقدام به خرید تعداد زیادی هلیکوپتر کبری کرد. کشورهای بسیار زیادی از سوپر کبری در نیروهای خود استفاده می‌کنند. تسلیحاتی مانند موشک‌های مدرن AGM-114 لیزری، موشک هوا به هوای AIM-9 ساینندوآندر و AGM-71 از آنها جمله مهمترین مواردی است که کبری از آنها استفاده می‌کند. همچنین یک گاتلینگ ۲۰ میلی‌متری سه لول در جلوی انواع کبری دیده می‌شود.

هلیکوپتر نظامی؛ AH-1Z VIPER

و باز هم کبری! نمونه 1Z وایپر بسیار متفاوت از دیگر کبری‌هاست. این هلیکوپتر یک نمونه بسیار تند و تیز و هجومی است. تسلیحاتی که این نمونه از کبری قادر به حمل آن است بسیار متنوع‌تر از آپاچی است. یک سیستم نشانه‌گیر دیجیتالی برای خلبانان در نظر گرفته شده است. در زمان شلوغی که کبری وایپر در بین یک میدان شلوغ گیر بیفتد، می‌تواند از این سامانه استفاده کرده و خلبانان تنها با نگاه به اهداف آنها را مورد حمله قرار دهند و یا در صورتی که یک هدف نیاز به آتش مستقیم داشته باشد، تمامی سلاح‌های کبری به صورت خودکار و الکترونیکی بر روی آن قفل شده و شروع به آتش می‌کنند. یک سیستم لیزری برای جلوگیری از قفل بر روی این هلیکوپتر تعبیه شده است. سیستم‌ها شاره آتش و جنگ الکترونیک نیز در وایپر مورد استفاده قرار گرفته است. خلبان می‌تواند به صورت کامل موشک‌های لیزری و هدف‌یاب را



AH-1W Super COBRA



A-129T129

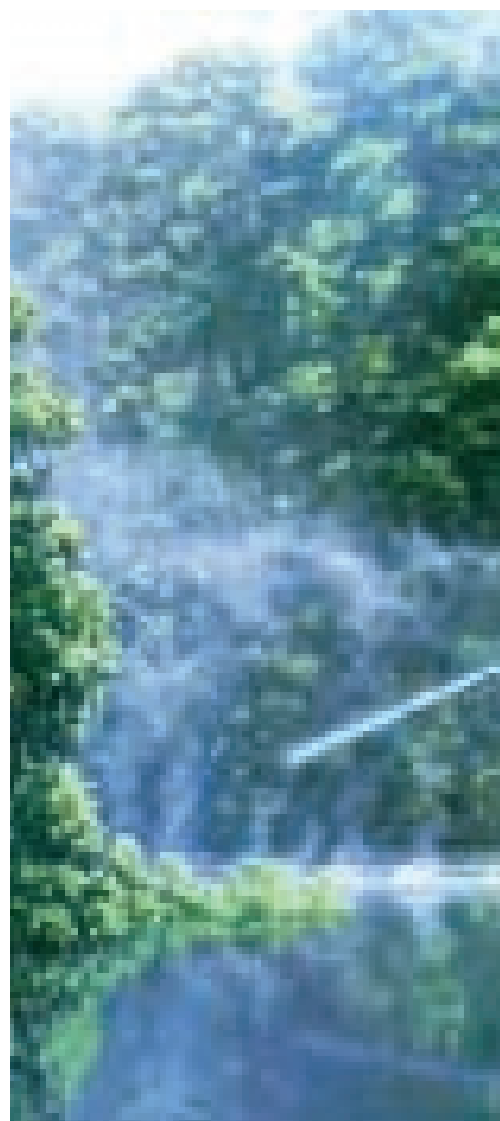


AH-1Z VIPER

هلیکوپتر جنگی؛ AH-2

آفریقا همواره به همراه اخبار نا امن و ناراحت کننده است. کمپانی بزرگ Danel یک شرکت تحقیقاتی و تولیدی جنگ‌افزار است که هلیکوپتر AH-2 یکی از محصولاتش است. این شرکت در آفریقای جنوبی قرار دارد و در سال ۱۹۹۹ اولین نمونه‌های این هلیکوپتر را به اسکادران شانزدهم تحویل داد. این هلیکوپترها در سال ۲۰۰۵ به طور کامل عملیاتی شده و برای کمک به صلح‌بانان سازمان بسیار مورد استفاده است. صندلی‌های AH-2 از سپرهای قدرتمند ضد ضربه برخوردار هستند و برای انجام ماموریت در شب و روز به تکنولوژی‌های بسیاری مجهز است. خدمه این هلیکوپتر در پشت یکدیگر و با رعایت ارتفاع قرار می‌گیرند. یک سیستم یکپارچه‌سازی، می‌تواند گاتلینگ‌ها و سامانه حمله را متحد سازد و کلاه خلبانان از نمایشگرهای دیجیتالی به همراه قابلیت تشخیص مسیر دید برخوردار هستند. AH-2 تنها در ۱۲ فروند تولید شده است اما تولید آن

این هلیکوپتر تهاجمی تانک پرنده است. این غول آهنی علاوه بر یک هلیکوپتر تهاجمی، توان حمل ۸ سرباز را نیز دارد. MI-24 یک هلیکوپتر سنگین و بسیار قدرتمند است اما در نبردهای افغانستان، شکار مناسبی برای استیونگرهای آمریکایی بودند. همچنین چند فروند از این هلیکوپتر در نبردهایی بسیار نادر شکار هلیکوپترهای کبری ایرانی شده‌اند. دو مسلسل مجزا شامل کالیبرهای ۳۰ و ۲۳، یک گاتلینگ ۱۲ و ۷ دهم میلی‌متری، دو نارنجک انداز، انواع بمب و راکت‌های ضد تانک و نفر و موشک AT-2 از جمله تسلیحات این غول آسمان است.



از طریق کلاه هوشمند خود کنترل کرده و یک تیر را از لحظه شلیک تا برخورد مشاهده کند. به طور کلی این نمونه از کبری برای برتری هوایی استفاده می‌شود و امکانات آن بسیار زیاد است که می‌توان از آن یک کتاب را به تحریر درآورد!

هلیکوپتر کبری؛ A-129 / T129

A-129 یک هلیکوپتر تهاجمی قدرتمند است که توسط کمپانی آگوستا طراحی و تولید شد. این هلیکوپتر ایتالیایی به منظور پاسخ به نیازهای ارتش ایتالیا فراهم شد. سطح مقطع پایین راداری، بدنه مستحکم در برابر تیرهای ۱۲/۷ و ۲۳ میلی‌متری، ماندگاری بالا حفاظت از جان خلبانان در زمان سقوط از جمله ویژگی‌های A-129 است. T-129 نیز محصول مشترک دو کشور ترکیه و ایتالیا است که برای ارتش ترکیه خدمت خواهد کرد. این هلیکوپتر قدرتمند تفاوت چندانی با A-129 ندارد. بدنه اصلی در ترکیه تولید می‌شود و همچنین اسمبل نهایی نیز در این کشور انجام می‌پذیرد، ضمن آنکه موتورهای T-129 توسط کمپانی آمریکایی LHTEC تولید می‌شوند. این هلیکوپترها در تهاجم به تانک‌ها و ستون‌های زرهی بسیار چابک و بهینه هستند.

سوپر کبری؛ Eurocop Tiger

این هلیکوپتر تولید یک کمپانی با نام یورو کوپتر است که به طور مشترک در اختیار دو کشور آلمان و فرانسه است. تکنولوژی‌های این هلیکوپتر نیز از سوی هر دو کشور تامین می‌شود. تایگر در سال ۲۰۰۳ به طور رسمی وارد خدمت شد. نقاط قوت این هلیکوپتر بر روی نابودی تانک‌ها و ستون‌های زرهی بنا شده است چرا که طرح‌های اولیه این محصول در زمان جنگ سرد و برای پاسخ به حمله‌های احتمالی شوروی برنامه‌ریزی شده بود. موشک‌های میسترال، توپ‌های ۳۰ میلی‌متری، راکت‌های هیدرا و موشک‌های ضد تانک هل‌فایر از جمله تسلیحات این هلیکوپتر چابک است. لازم به ذکر است تایگر از قابلیت‌های بالایی در زمینه مانور برخوردار است.

هلیکوپتر جنگی؛ MI-28H

خانواده میل دارای چندین مدل متفاوت است. MI-28H نیز یکی از آنان است. برای مقابله با اهداف زمینی طراحی شده است و در مقابله با اهداف هوایی شانس چندانی ندارد. دو موتور توربو شیفیت با قدرت ۲۲۰۰ اسب بخار نیروی پیش‌ران را تولید می‌کنند.



AH-2



AH-64D Apache Longbow



Eurocop Tiger



KAMOV KA-50/KA52



MI-24



MI-28H

طی پیش‌بینی‌های انجام شده، این هلیکوپتر تا پایان سال ۲۰۱۶ جایگزین MI-24 خواهد شد. عده‌ای بر این اعتقاد هستند که حداقل یک فروند از این هلیکوپتر در عراق به دست داعش افتاده است. این هلیکوپتر از تسلیحاتی مانند توپ ۳۰ میلی‌متری، سامانه هدایت الکترونیکی و سامانه آتش کلاه خود، سامانه جنگ الکترونیک، موشک اشتورم، M114 و K130 استفاده می‌کند.

هلیکوپتر روسی؛ KAMOV KA-50/KA52

کاموف یک کمپانی روسی است که اگر KA-50 را معروف‌ترین تولید آن بدانیم چندان اشتباه نکرده‌ایم. در برخی از منابع اشاره شده است که این هلیکوپتر تا سال ۲۰۰۹ در خط تولید قرار داشت و تعداد ۳۲ فروند از نوع KA-50 و ۸۴ فروند از نوع KA-52 به تولید رسیده است که هم‌اکنون در حال خدمت هستند. این هلیکوپتر غول‌پیکر در قسمت دم خود فاقد موتور و پره است و جایگزین آن دو پره متفاوت است. این هلیکوپتر دارای سامانه پرواز اتوماتیک است و در برابر گلوله‌های کالیبر ۲۰ و ۵۰ میلی‌متری (در شیشه) مقاوم است. نکته جالب توجه استفاده از یک نوع پلاستیک فشرده بسیار قوی در پره‌هاست. کاموف یک توپ بسیار قدرتمند ۳۰ میلی‌متری را حمل می‌کند که مجهز به تیرهای ضد زره است. از دیگر تسلیحات این هلیکوپتر قدرتمند و سریع می‌توان به راکت‌های S-8، S13، VIKHR و KH-25 اشاره کرد.

هلیکوپتر جنگی؛ AH-64D Apache Longbow

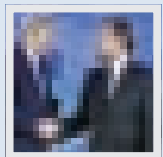
آپاچی لانگ‌بو یک هلیکوپتر تهاجمی ساخت کشور ایالات متحده آمریکا است که به لطف مهندسی پره‌ها و طراحی بدنه خصوصاً در مدل‌های جدید مانند E بسیار کم‌صدا و ترسناک است. تعداد سوانح این هلیکوپتر بسیار کم است و در مقابل شکارهای آن بسیار زیاد است. آپاچی توان رهگیری ده‌ها هدف هم‌زمان را دارد و در حمل تسلیحات بسیار مانورپذیر است. حمل تعداد زیادی از انواع تسلیحات، موشک‌ها دقیق و پیشرفته، سامانه‌های الکترونیکی و سخت‌افزاری قدرتمند و حتی نمونه‌های پنهان‌شده و غیرعلنی، این هلیکوپتر را به سلطان آسمان‌ها مبدل کرده است و برای دسته‌های زرهی سبک و نیمه سنگین یک کابوس واقعی خواهد بود.

تولید کاغذ ضدحریق با فناوری نانو



محققان با استفاده از نانوسیم‌های حاوی نانوذرآت، موفق به ساخت کاغذ ضدحریقی شدند که دارای خواص آنتی‌باکتریال است. این کاغذ برای حفظ اسناد مهم بسیار مناسب است. پژوهشگران چینی موفق به ساخت کاغذ ضدحریق شدند که در آن از نانوسیم استفاده شده است. این کاغذ نسبت به باکتری‌ها مقاوم بوده و می‌تواند مانع از گسترش عفونت شود. محققان موسسه سرامیک شانگهای روشی یک مرحله‌ای با استفاده از حلال و گرما برای این کار ارائه کردند. آنها از نانوسیم‌های هیدروکسیدآپاتایت برای ساخت این کاغذ استفاده کردند. روی این نانوسیم‌ها از نانوذرآت نقره استفاده شده است که دارای خواص آنتی‌باکتریال است. نانوسیم‌های مورد استفاده در این پروژه با روش حلال گرمایی (Solvothermal) تولید شده‌اند و از یک فرآیند مبتنی بر الکل برای استخراج استفاده شده تا نانوسیم‌ها از محلول فسفات جداسازی شود. از اولتات کلسیم به عنوان منبع کلسیم و تامین کننده ماده اولیه استفاده شده است. برای تامین فسفر نیز از نمک‌های فسفات سدیم استفاده شده است که در ترکیب حلال‌های آب و اتانول قرار داده شده است. دمای بالا نقش بسیار مهمی در تشکیل این ماده دارد. نانوسیم‌های بلند هیدروکسی‌آپاتایت دارای قطری در حدود چند ده نانومتر هستند که طولی در ابعاد چند صد میکرومتر دارند که ممکن است به یک میلیمتر نیز برسد.

همکاری دی کاپریو و گوگل

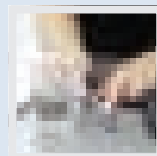


لئوناردو دی کاپریو بازیگر مطرح هالیوود با همکاری شرکت گوگل برای راه‌اندازی یک سیستم نظارتی مبتنی بر ماهواره در جهت جلوگیری از ماهیگیری غیرقانونی سرمایه‌گذاری کرده است. این هنرپیشه محبوب که سابقه دیرینه‌ای در فعالیت‌های بشردوستانه دارد، در حدود ۶ میلیون دلار را برای انجام این پروژه اهدا کرده است. این فناوری که به صورت آنلاین است، امکان نظارت آنلاین بر فعالیت‌هایی که در اقیانوس‌ها صورت می‌گیرد را به منظور مبارزه

علم و زندگی

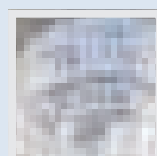
با صید بی رویه در سراسر جهان فراهم می‌کند. این سیستم ماهواره‌ای قادر است موقعیت و مسیر ناوگان تجاری ماهیگیری را مشخص کند و همچنین بیش از ۳۵ هزار کشتی را به صورت آنلاین برای نظارت بر ماهیگیری غیرقانونی رصد کند. این فناوری که دیدبان جهانی ماهیگیری (Global Fishing Watch) نام دارد برای نظارت مداوم ماهواره‌ای از آسمان بر روی فعالیت ماهیگیران طراحی شده است. با ارائه رایگان و آنلاین داده‌های به دست آمده، فعالان حفاظت از دریا، شهروندان را تشویق می‌کنند تا در دنبال کردن و نظارت بر فعالیت‌های غیرقانونی نقش داشته باشند.

آزمایش سلامت آب با یک تراشه کوچک



محققان موفق به طراحی و ساخت یک تراشه جدید شدند که آب آشامیدنی را آزمایش کرده و نتایج را به کاربر ارائه می‌کند. این تراشه جدید که AquaDx نام دارد، سرب، آفتکش‌ها، فلزات سنگین و مواد قلیایی درون آب‌های آشامیدنی را بررسی کرده و تشخیص می‌دهد. AquaDx یکی از چهار تراشه‌ای است که به مصرف کنندگان کمک می‌کند تا از سلامت آب آشامیدنی اطمینان حاصل کنند و اطلاعات به دست آمده را مستقیماً و در عرض ۶ دقیقه از طریق بلوتوث به گوشی‌های هوشمند ارسال می‌کند. این فناوری در حدود ۲ سال قبل برای جمع‌آوری منابع مالی بر روی وبسایت ایندیگوگو قرار گرفت و هم اکنون کمپانی سازنده این تراشه آماده پیش فروش این محصول به علاقمندان است. کمپانی سازنده این تراشه ساخت یک تراشه برای تست مواد ارگانیک مانند میوه و سبزیجات کثیف را در برنامه کار آینده خود قرار داده است.

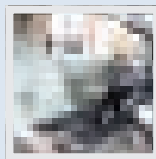
تهیه جامع ترین نقشه مغز انسان



محققان موسسه آلن جامع‌ترین اطلس از مغز انسان را ارائه کرده‌اند که می‌تواند منبع استاندارد جدیدی

برای محققان باشد. «اطلس مرجع مغز انسان آلن» به طور رسمی در مجله Comparative Neurology منتشر شده و همچنین به عنوان یک منبع رایگان در سایت موسسه نیز قابل دسترس است. این نقشه چیزی فراتر از چند ام.آر.آی بوده و موسسه آلن جزئیات ۳۴ سال تحقیقات بر روی مغزهای اهدایی را از طریق ام.آر.آی و تصویربرداری پخش تانسور مغز سالم و همچنین برش‌های آن‌ها به همراه بافت‌شناسی مناطق رنگ آمیزی شده خاص ارائه کرده است. همه این اطلاعات ثبت، تصویربرداری، دیجیتالی و نقشه‌برداری شدند تا اطلسی با ۸۶۲ ساختار مشروح تولید شود. با این جزئیات، اطلس مذکور یکی از جامع‌ترین و واضح‌ترین نقشه از مغز انسان است که دانشمندان در تحقیقات خود می‌توانند به آن رجوع کنند. کاربران می‌توانند در این اطلس به گردش پرداخته و جزئیات بخش‌های دلخواه را بررسی کنند.

تولید آب آشامیدنی با کولر خودرو



یک مهندس شرکت فورد در ابداعی جدید، آب اضافی کولر خودرو را به آب آشامیدنی تبدیل کرده تا در درون ماشین استفاده شود. زمانی که کولر خودرو روشن است، بخار آب هوا در کندانسور آن جمع می‌شود و پس از تبدیل به مایع، از خودرو خارج می‌شود. دوگ مارتین، مهندس کنترل سیستم انتقال قدرت در شرکت خودروسازی فورد، برای جلوگیری از هدررفت آب، سیستمی ابداع کرده که کل این آب متراکم شده را جمع‌آوری و به آب آشامیدنی قابل استفاده در خودرو تبدیل می‌کند. مارتین از یک بیلبورد تبلیغاتی در پرو الهام گرفته که رطوبت هوا را جمع‌آوری و به آب آشامیدنی تبدیل می‌کند. سیستم H₂O در حال حرکت این دانشمند، آب کولر تغلیظ شده را جمع‌آوری و پس از فیلتر کردن، به یک شیر آب در کنسول خودرو انتقال می‌دهد. آزمایشات نشان داد که این سیستم می‌تواند نزدیک به دو لیتر آب در ساعت تولید کند. این امر برای رانندگانی که در جاده‌های صحرایی رانندگی می‌کنند، بسیار نویدبخش است.

همه چیز را در نظر بگیرید

راهنمای خرید یک تبلت خوب



امین فیض پور
کارشناس بازار

تولدت تبلت‌ها به آغاز فروش عظیم آی‌پد پیوند خورده و اولین بار اپل بود که بازار این گروه محصولات را رونق بخشید. اما اکنون پس از طی چند سال آبی‌د آن جنبه‌ی کاربردی خود را نزد کاربران از دست داده و اپل نیز در پی اثبات دوباره ضروری بودن آن برآمده است. در ابتدا و سال‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲ میلادی پس از معرفی آی‌پد، کمپانی‌های مختلف و مخصوصاً اندرویدی سعی کردند با تولید تبلت‌هایی در اندازه ۷ اینچ، کاربران را به سمت خود بکشند؛ اما فروش این دسته از تبلت‌ها پس از مدتی از تب و تاب افتاد و اکنون دوباره تبلت‌های بزرگتر از ۸ اینچ رونق بسیاری گرفته‌اند. اما جدا از آمار فروش عمده این تبلت‌ها با نمایشگرهایی در اندازه‌های متفاوت، برای ما کدامیک بهترین انتخاب است؟ برای رسیدن به جواب این سوال بهتر است «قوانین سه‌گانه خرید تبلت» را مطالعه کنید.

۱- شناخت نیازها

قبل از اینکه آماده برای جمع‌آوری پول و خرید یک تبلت خوب شوید، از شما یک سوال داریم؛ «برنامه شما برای استفاده از تبلت چیست؟» آیا می‌خواهید تبلت را جایگزین لپ‌تاپ یا سیستم دسکتاپ خود کنید یا صرفاً به دنبال دستگاهی برای تماشای فیلم در مسافرت‌ها و وب‌گردی در وقت‌های آزاد خود می‌گردید؟ آیا نیاز دارید دائم به اینترنت متصل باشید؟ آیا افزایش ظرفیت حافظه دستگاه برای شما مهم است؟ در هر صورت، نیاز شما از این دستگاه فاکتوری اساسی برای انتخاب و خرید است. همه این‌ها تنها سوال‌هایی هستند که می‌توانند کمی مسئله را واضح‌تر کنند. توصیه می‌کنیم تمام نیازهایی که از تبلت خود دارید را یادداشت کنید و آن‌هایی که تنها از سر ضرورت و نیاز هستند را نگه دارید و باقی را خط بزنید تا به دیدی از نوع نیاز خود برای انتخاب تبلت برسید.

۲- قیمت

همیشه گران بودن تبلت به معنی داشتن بهترین کیفیت نیست. همچنین، تبلت‌های ارزان قیمت همیشه دستگاه‌هایی به درد نخور و غیر کارآمد نیستند. بنابراین تصورهای خود را برای مدتی از قیمت یک دستگاه کنار بگذارید (چه گران و چه ارزان) و مطابق با کاربردی که آن تبلت عرضه می‌کند و همچنین قدرتی که از آن می‌خواهید انتخاب‌ها را بررسی کنید. در واقع قیمت‌گذاری

تبلت‌ها هر کدام به دلایل خاصی انجام می‌شود. ممکن است آمازون تبلت کیندل Fire HDX خود را با قیمتی مقرون به صرفه وارد بازار کند و از آن طرف آی‌پد پرو که نه از درگاه HDMI پشتیبانی می‌کند و نه قابلیت افزایش حافظه ذخیره‌سازی را دارد، شروع قیمتی برابر با ۵۰۰ دلار داشته باشد. هیچ‌کدام از این قیمت‌گذاری‌ها بی‌دلیل نیست. در واقع، آمازون تبلت خود را برای رقابت با ۷ اینچی‌های به بازار می‌آورد که در حال حاضر قیمتی بسیار مقرون به صرفه و پایین دارند؛ بنابراین مجبور است تا با قابلیت و ویژگی‌های بسیار، تبلتی عرضه کند که قیمتی مناسب داشته و کاربر را از خرید خود راضی کند. از آن طرف آی‌پد پرو اپل به علت داشتن عملکردی فوق‌العاده، پشتیبانی عالی از اپلیکیشن‌ها و رابط کاربری ساده و سرراست با اکوسیستمی قدرتمند و مرتبط به یکدیگر، با این مقدار قیمت‌گذاری شده است. سعی کنید فراتر از قیمت دستگاه فکر کنید و به این توجه داشته باشید که با پرداخت هزینه خرید یک تبلت، قرار است چه در بخش سخت‌افزار و چه نرم‌افزار چه موارد و ویژگی‌هایی بدست آورید.

۳- شرکت تولیدکننده

یکی از معیارهای اساسی در انتخاب بهترین تبلت، قطعاً شرکت تولیدکننده است. برخی شرکت‌های سازنده تبلت‌ها در طول چند سال اخیر خود را

۳- سیستم عامل و اپلیکیشن‌ها

اگر بدنه تبلت‌ها را به عنوان بخش بیرونی و فیزیکی این دستگاه‌ها به حساب آوریم، سیستم عامل قلب تبلت را تشکیل می‌دهد. معمولاً در بین تبلت‌های بازار سه سیستم عامل اندروید، ویندوز و iOS متداول هستند که هر کدام اپلیکیشن‌های مخصوص به خود را دارا هستند. سیستم عامل اندروید تعداد متنوعی از گوشی‌های هوشمند و تبلت‌ها را با هر بروزرسانی خود قدرت می‌بخشد. این سیستم عامل در هر نسخه با نام یکی از شیرینی‌های معروف نام‌گذاری می‌شود و علاوه بر پایدار کردن سیستم عامل به رفع باگ‌های نسخه‌های قبل و اضافه کردن ویژگی‌های جدید می‌پردازد.

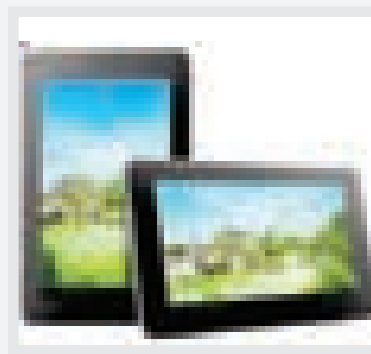
سیستم عامل iOS برای سه دستگاه معروف آیفون، آیپد و آیپاد تاج عرضه می‌شود. طراحی iOS در بین همه سیستم‌عامل‌ها از سادگی و ظرافت بیشتری برخوردار شده و اپل این پلتفرم را با دستگاه‌های خود بسیار یکپارچه کرده است. رابط کاربری iOS را آیکون اپلیکیشن‌هایی تشکیل می‌دهند که شما قادر به حذف، تغییر مکان یا سازماندهی آن‌ها هستید.

ویندوز ۱۰ جدیدترین نسخه از سیستم عامل دسکتاپ و تبلت مایکروسافت است که به صورت رسمی عرضه نسخه نهایی آن شروع شده است. یکی از تغییرهای بزرگ این نسخه از ویندوز بازگشت پنجره استارت و به ارث رسیدن کاشی‌های رنگارنگ درون این منو است. مایکروسافت در ویندوز ۱۰، این پلتفرم را بسیار غنی کرده و بسیاری از طرفداران مایکروسافت نیز تاکنون از تغییرات و ویژگی‌های جدید در این سیستم عامل راضی بوده‌اند. تبلت‌های ویندوز ۸.۱ با پشتیبانی از محتوای فلش و همچنین مجهز بودن به نرم‌افزار آفیس مایکروسافت دستگاهی بسیار ایده‌آل چه برای انجام وظایف کاری و چه انجام بازی هستند. اما بزرگترین تغییرات ویندوز ۱۰ را می‌توان اضافه شدن مرورگر جدید و ساده مایکروسافت اج، اضافه شدن اپلیکیشن‌های پخش صوت و ویدیو و بازگشتن دکمه استارت عنوان کرد.

پردازش وظایفی را می‌کشند که شما به آن‌ها محول می‌کنید. چند پردازنده مشهور که در تبلت‌های مختلف وجود دارند عبارتند از A9X اپل، Tegra X1 انویدیا، اکسینوس سامسونگ و اسنپدراگون کوالکام.

۲- کیفیت نمایشگر

همانطور که گفتیم نمایشگر تبلت‌ها حتی ممکن است تا ۱۳ اینچ برسد. بنابراین این نمایشگر باید زاویه دیدی وسیع، رزولوشنی بالاتر از گوشی‌های هوشمند و پنلی با توانایی نمایش صحیح رنگ‌ها را داشته باشد. زاویه دید نمایشگر مخصوصاً برای تبلت‌هایی که بزرگتر از ۹ اینچ هستند، بسیار مهم است، چرا که استفاده از این نمایشگر با زاویه‌های مختلف برای مشاهده ویدیوها یا خواندن متون بسیار مهم است. رزولوشن بالاتر نمایشگر کمک می‌کند محتوای در حال نمایش با وضوح و کیفیتی بالاتر نشان داده شود و به کاربر تصاویر و متون را با شفافیت بالاتری نشان می‌دهد. نوع پنل می‌تواند دقت نمایش رنگ‌ها و تماشای صحیح رنگ‌ها در زاویه‌های مختلف را تعیین کند. در زمان خرید تبلت دقت کنید که پنل نمایشگر IPS یا PLS باشد سامسونگ نیز از پنل‌های AMOLED استفاده می‌کند که از کیفیت بسیار خوبی برخوردار است. برای خرید تبلت‌های بزرگتر از ۸ اینچ نمایشگری Full HD یا رزولوشن ۱۹۲۰ در ۱۰۸۰ پیکسل به بالاتر و کوچکتر از ۸ اینچ نمایشگرهای HD یا رزولوشن ۱۲۸۰ در ۷۲۰ پیکسل به بالا توصیه می‌شود.



ثابت کرده‌اند و اکنون دستگاه‌های عالی به تولید می‌رسانند که علاوه بر ویژگی‌های خاص، از رابط کاربری منحصر به فردی نیز برخوردار هستند. توجه به شرکت یا برند تولیدکننده تبلت زمانی اهمیت بسیار زیادی پیدا می‌کند که قصد خرید یک تبلت اندرویدی داشته باشید. همان‌طور که می‌دانید تبلت‌های زیادی از شرکت‌های مختلف با پشتیبانی از سیستم‌عامل اندروید در بازار وجود دارند. به همین دلیل قبل از خرید یک تبلت اندرویدی بهتر است درباره شرکت سازنده تبلت مورد نظر تحقیق کنید تا از پشتیبانی بلند مدت، کیفیت ساخت تبلت‌های تاکنون تولید شده و موارد بیشتر آگاهی کافی را پیدا کنید.

اندازه تبلت‌ها

اندازه تبلت‌ها بسیار متغیر و متنوع است. تبلت‌هایی از اندازه ۷ تا ۱۳ اینچ در بازار داریم که هر کدام با سیستم‌عامل، طراحی، کیفیت نمایشگر و پردازنده‌های مختلف ساخته شده‌اند. بنابراین بسیار مهم است قبل از انتخاب تبلت مورد نظرتان ابتدا در مورد سایز آن با خود به نتیجه معقولی برسید. مطمئناً این شما هستید که بعد از خرید تبلت باید از همه چیز آن راضی باشید و اگر سایز دلخواه خود را انتخاب نکرده باشید پشیمان خواهید شد.

توجه به قابلیت‌ها

با توجه به مواردی که از تبلت خود می‌خواهید، می‌توانید موارد خاصی را در نظر بگیرید. برای مثال ممکن است تبلتی با بدنه پلاستیکی را دوست نداشته باشید، در اینجا بهتر است خرید تبلت‌های لوکس را مد نظر بگیرید که اغلب بدنه‌ای فلزی دارند. در ادامه بیشتر درباره ویژگی و قابلیت‌های خاص تبلت‌ها بحث می‌کنیم.

۱- پردازنده

این روزها تبلت‌ها به پردازنده‌هایی مجهز می‌شوند که به خوبی قادر به راه‌اندازی روان برنامه‌ها و انجام عملیات‌های مختلف در محیط سیستم عامل هستند. پردازنده‌ها وظیفه

پازل و کد

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

کارگاه

[۳۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
 شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

گرشگری

ترس در کابین متحرک!

درست می بینم؟!

چرا فقط ماسوله؟!

باخور موزه های جهان

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

۱۰ مورد از جذاب‌ترین تله کابین‌های دنیا از منظر روزنامه گاردین

ترس در کابین متحرک!

حسین‌خاسته
روزنامه‌نگار

اگر ترس از ارتفاع دارید، یا جزو افرادی هستید که تماشای زیبایی‌های طبیعت از ده‌ها متر بلندی، ضربان قلب‌تان را بالا می‌برد و لذتی از این هیجان نمی‌برید، بهتر است بی‌خیال سوار شدن «جذاب‌ترین تله‌کابین‌های دنیا» شوید.

توجه دولت‌ها به درآمدزایی کلان از محل جذب گردشگر موجب شده تا تنوع جاذبه‌های گردشگری بیش از پیش اهمیت پیدا کند؛ از صخره‌های مرجانی تا مرتفع‌ترین پل‌های معلق؛ از پل‌های شیشه‌ای بر روی کوه‌ها تا تماشای حیات وحش از داخل خودروهای مخصوص.

در ادامه معرفی این جاذبه‌های گردشگری، روزنامه گاردین ۱۰ مورد از جذاب‌ترین و زیباترین تله‌کابین‌های دنیا در کشورهای مختلف را معرفی کرده است که تنها تماشای برخی از آنها به تنهایی برای بالا رفتن آدرنالین بدن کافیهست؛ تله‌کابین‌هایی که هر چه بلندتر، طولانی‌تر و خطرناک‌تر باشند، طرفداران بیشتری خواهند داشت.

تله کابین «مریدا» - ونزوئلا

این تله کابین که در جهان مرتفع‌ترین است و در مکان دوم طولانی‌ترین تله کابین‌ها نیز قرار دارد، پس از سال‌ها تعطیلی از آوریل ۲۰۱۶ فعالیت خود را مجدداً آغاز کرده است. این شاهکار مهندسی در دهه ۱۹۶۰ میلادی ساخته شد تا مسافران را در سفری ۱۲.۵ کیلومتری از شهر «ماریدا» به قله «پیکو اسپتو» در ارتفاع ۴۷۵۶ متری می‌برد. این تله کابین در سال ۲۰۰۸ بسته شد، اما فرآیند مدرنیزه کردن آن در سال ۲۰۱۱ آغاز شد و از امسال دوباره فعالیت خود را به صورت رسمی آغاز کرد و گردشگران را به سفری مهیج و دلهره‌آور بر فراز ابرها می‌برد.

تله کابین کانادا

طولانی‌ترین تله کابین (کابلی بین دو برج) جهان به طول ۳/۰۳ کیلومتر که در منطقه «بریتیش کلمبیا»ی کانادا واقع شده و منظره‌ای ۳۶۰ درجه به مسافران در رشته کوه‌های ساحلی اقیانوس آرام بین شهر «ویستلر» و کوه‌های «بلک کامب» ارائه می‌دهد. این سواری ۱۱ دقیقه‌ای بر فراز قله‌های آتشفشانی، جنگل‌های بارانی ساحلی و یخچال‌هایی طبیعی خیلی زودتر از آنچه که باید به پایان می‌رسد.

تله کابین «کابریو» - سوئیس

این تله کابین که چیزی شبیه به یک اتوبوس بدون سقف است، دارای دو بخش است که بخش بالایی تجربه منحصر به فرد تماشای طبیعت زیر سقف آسمان و فرصت فوق‌العاده عکاسی از دریچه «لوسرن» را فراهم می‌کند. این مسیر ۱۹۰۰ متری

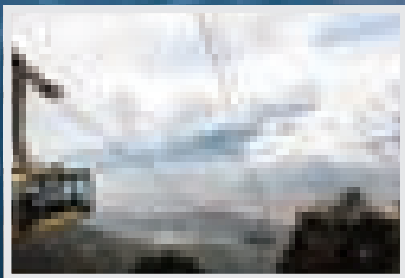
از کوه «استانسرهورن» آغاز می‌شود و از طریق یک خط کابلی ۱۲۰ ساله به قله کوه می‌رسد؛ جایی که این تجربه هیجان‌انگیز را می‌توان با غذا خوردن در یک رستوران گردان در قله کوه به یادماندنی‌تر کرد.

تله کابین بولیوی

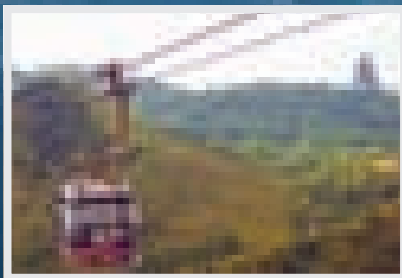
در حالیکه بسیاری از تله کابین‌ها برای مقاصد گردشگری ساخته می‌شوند، اما برخی از آنان از مهمترین وسایل نقلیه نیز محسوب می‌شوند که این امر در شهر «لاپاز» بولیوی صدق می‌کند که در سال ۲۰۱۴ در واکنش به ترافیک گسترده در سطح شهر، اقدام به احداث یک تله کابین با اتومبیل هوایی کرد. در این مسیر، مسافران از شهر لاپاز به شهر «ال آلتو» در ارتفاع ۴۱۵۰ متری منتقل می‌شوند و تصویری فوق‌العاده‌ای از نمای بالایی شهر و رشته کوه‌های آند در اختیار گردشگران و مسافران قرار داده می‌شود. حرکت درون کابین‌های رنگارنگ و بدون سقف فرصت تماشای شهر را از زوایای گوناگون به شما می‌دهد.

تله کابین کوه تیانمن - چین

کوه‌های درهم تنیده «تیانمن» در استان هونان چین فرصت بسیار خوبی برای افرادی است که ترس از ارتفاع خود را محک بزنند. جایی که پیاده‌راهی در ارتفاع ۱۴۰۰ متری در کنار صخره‌ها و مسیرهای شیشه‌ای ایجاد شده است که جدیدترین آن نیز ماه پیش افتتاح شد. این کوهستان همچنین دارای طولانی‌مدت‌ترین سواری تله کابین کابلی جهان است که ۳۰ دقیقه و در مسیری به طول ۷ کیلومتر و شیب باورنکردنی ۳۷ درجه به طول می‌انجامد. در بین مسیر، مسافران می‌توانند دره‌های جنگلی



▲ تله کابین «مریدا» - ونزوئلا



▲ تله کابین نگونگ پینگ ۳۶۰، هنگ کنگ

اگر فقط یک شهر باشد که دوست داشته باشید همانند پرنده بر فراز آن پرواز کنید، آن شهر همین ریودوژانیرو است.

به همین دلیل تعجبی ندارد که تله کابین کوهستان «سوگارلوف» یکی از جاذبه‌های مهم گردشگری این شهر است که از زمان راه‌اندازی آن در سال ۱۹۱۲ تاکنون بیش از ۳۷ میلیون نفر از آن بازدید کرده‌اند. دیواره‌های شیشه‌ای کابین‌ها تصویر و چشم‌اندازی بی‌نظیر از شهر ریودوژانیرو و مجسمه معروف «عیسی نجات‌بخش بر روی کوه کور کووادو» به نمایش می‌گذارند.

تله کابین «نگونگ پینگ ۳۶۰»، هنگ کنگ

یکی از بهترین راه‌ها برای تماشای مجسمه عظیم بودا که با جنس برنز در ارتفاع ۲۶ متری کوهستان قرار گرفته، سوار شدن بر این تله کابین زیبا است که مسیر آن از مجسمه بودا تا صومعه «پو لین» که در وسط باغی زیبا قرار گرفته امتداد دارد. این تله کابین بسیار هیجان‌انگیز، از نظر امنیتی و ساختاری، بسیار مطمئن ساخته شده است.



▲ تله کابین «Mi Teleférico» - بولیوی

تا ۲۶ متر)، اما حس سفر آرامی را بر فراز شهر به شما القاء می‌کند.

تله کابین «پالم اسپرینگز»، آمریکا

همانطور که در این گزارش به آن اشاره شده، تله کابین‌ها برای شکستن رکوردها ساخته می‌شوند و تله کابین «پالم اسپرینگز» نیز از این قاعده مستثنی نیست. این شاید طولانی‌ترین و با مرتفع‌ترین در دنیا نباشد، اما بزرگ‌ترین تله کابین گردان در دنیا است که به آرامی می‌چرخد و بالا و پایین می‌رود. این تله کابین شگفت‌انگیز در سال ۱۹۶۳ در مدت ۲۶ ماه از طریق ۲۳ هزار پرواز هلیکوپتر بر فراز کوهستان ساخته شد. این تله کابین گردشگران را تا ارتفاعات کوه‌های سانتارزا و سنت جاسینتو می‌برد. این تله کابین گروی شکل در طول مسیر دو چرخش کامل انجام داده و در نتیجه مسافران از دیدی ۳۶۰ درجه بهره‌مند می‌شوند.

تله کابین «سوگارلوف»، ریودوژانیرو

شهرهای انگشت‌شماری در دنیا هستند که از لحاظ جاذبه‌های طبیعی و دیدنی به پای ریودوژانیرو برسند؛ شهری که با کوه‌های پوشیده از درخت، چشم‌انداز زیبا از اقیانوس و سواحل شنی از گردشگران دلبرایی می‌کند.

و انبوه، جاده معروف «۹۹ پیچ» و همچنین غار تیانمن معروف به «دروازه بهشت» را در دیواره‌های صخره‌ای رصد کنند.

تله کابین «گنتینگ اسکای وی»، مالزی

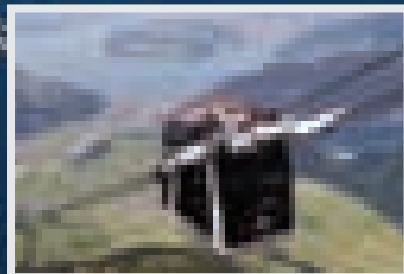
این تله کابین که از میان جنگل‌های انبوه و استوایی عبور می‌کند، طولانی‌ترین تله کابین کابلی در جنوب آسیا محسوب می‌شود و مسافران را در کابین‌های رنگارنگ و ۸ نفره از ایستگاه «گوتونگ جیا» به هتل تفریحی در منطقه توریستی «گنتینگ هایلند» می‌برد. از آنجایی که این تله کابین از لحاظ سرعت نیز در جنوب آسیا بی‌همتاست، سفر ۳.۳ کیلومتری آن تنها ۱۱ دقیقه به طول می‌انجامد.

تله کابین خارکیف اوکراین

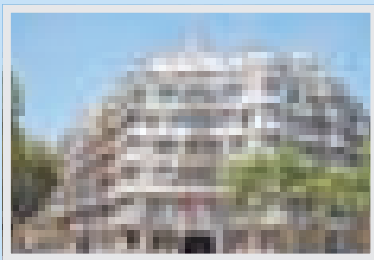
این تله کابین که در دوران اتحاد جماهیر شوروی سابق بر فراز منطقه شهری پارک «خارکیف گورکی» ساخته شد، با اندازه تله کابین‌هایی که از مناطق کوهستانی و دره‌ها عبور می‌کند اندکی متفاوت است، اما سواری بر روی آن هیجان کمتری ندارد و کابین‌های کوچک آن شبیه سطل‌های زباله هستند که از ارتفاع آویزان شده‌اند! گرچه این مسیر ۲۰ دقیقه‌ای در ارتفاع بالایی انجام نمی‌شود (بین ۸



▲ تله کابین «Peak Gondola ۲ Peak» - کانادا

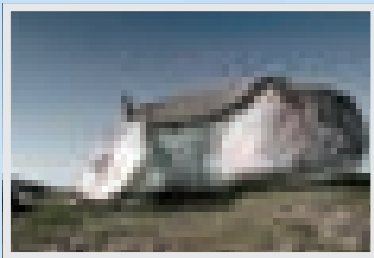


▲ تله کابین «لاندروو» - سوئیس



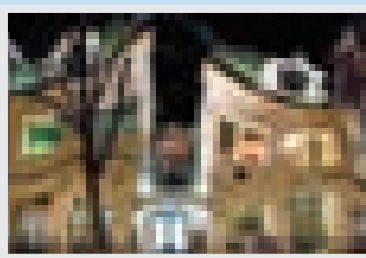
لايدروا اسيانيا

«لپدررا» که با نام کاسا میلانیز شناخته می‌شود در بارسلونای اسپانیا قرار گرفته است. در مورد داستان شکل‌گیری این خانه باید بگوییم که این خانه توسط آنتونی گائودی برای یک زوج طراحی شده بود. این ساختمان، بسیار زیبا و جالب توجه و در عین حال خلاف عرف است چرا که حتی یک خط صاف نیز در آن وجود ندارد! بازدیدکنندگان می‌توانند از طبقه آخر، زیر شیروانی و بام بازدید کرده و نگاهی از نزدیک به این شاهکار معماری ببندند.



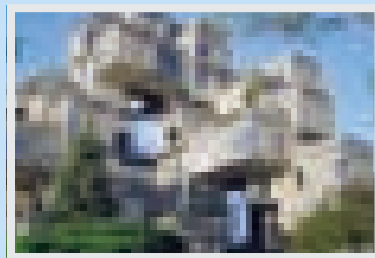
خانه سنگی یرتغال

این خانه سنگی که در پرتغال واقع شده، بسیار شبیه به نمونه‌ای است که در کارتون عصر حجر Flintstones وجود داشت. این خانه بین دو تخته سنگ ساخته شده و معماری آن بعضی از بزرگ‌ترین و مشهورترین افراد این حرفه را تحت تاثیر قرار داده است. جای بسی تعجب است که این خانه مورد تهاجم افراد خرابکار قرار گرفته و به همین دلیل مجبزه به پنجره‌های ضد گلوله و در فولادی است. داخل این خانه یک شومینه و تمام وسایل مورد نیاز وجود داشته و بسیار راحت است. به هر صورت می‌توان گفت که این خانه شگفت‌انگیز نمونه‌ای از معماری مدرن به سبک عصر حجر است.



خانه کج لهستان

خانه کج در شهر Sopot لهستان واقع شده و سازه‌ای بی‌نهایت عجیب و جالب دارد. این خانه در سال ۲۰۰۳ بر اساس طرحی از عکس‌های Jan Marcin Szancer و Per Dahlberg ساخته شد و شکل آن به گونه‌ای است که به نظر می‌رسد از یک کارتون برداشت شده باشد. طراحی این خانه کج است اما کج از نوع متناسب و متقارن! بنابراین می‌توان گفت که این ساختمان اصلاً زشت نیست تنها با ساختمان‌های دیگر فرق داشته و عجیب است. نکته جالب اینجاست که سازندگان چگونه توانستند چنین ایده نبوغ‌آمیزی را به واقعیت تبدیل کنند، اما در هر صورت این خانه واقعی است و همه خلاقیت آن را تحسین می‌کنند.



هیتات مونترال، کانادا

هیئات ۶۷ در کانادای چیدمانی بسیار جالب است به گونه‌ای که ما را به یاد مکعب‌هایی که بچه‌ها با آنها بازی می‌کنند می‌اندازد. طراحی این ساختمان بسیار بدیع و در عین حال ایستا بوده و برای زندگی بسیار راحت و مناسب است. معمار این طرح موشه سفدی (Moshe Safdie) آن را به عنوان جاذبه اصلی Expo 67 طراحی کرده بود که در همان نمایشگاه به طور رسمی از آن پرده‌برداری شد.



روستاهای پلکانی ایران را بهتر بشناسید

چرا فقط ماسوله؟!

هر وقت صحبت از روستاهای پلکانی با آن معماری زیبا و خاصش می‌شود. همه به یاد «ماسوله» و «ایبانه» می‌افتیم؛ اما تا به حال از خود پرسیده‌ایم ایرانی‌ها که چهار فصل را دارد مگر می‌شود فقط دو روستا با این نوع خاص ظاهری را داشته باشد؟ بد نیست با ما همراه شوید تا این زیبایی‌ها را بیشتر بشناسید و بدانید همه ایران پر از جذابیت‌های خاص بگونه‌های مختلف است. روستاهایی که همگی در دامنه کوه‌ها خود را نمایان کرده‌اند و زیبایی‌های کوهستانی به آن‌ها رنگ و لعابی داده است که از رفتن و زندگی‌کردن در آنجا لذت می‌برید. جذابیت‌های این روستاها به حدی است که هر گردشگری را محو تماشای خود کرده و آن‌ها را به سمت روستاهای پلکانی کشانده است.

بوژان در نیشابور

نیشابور یکی از شهرهای مهم و پررونق گردشگری ایران بوده است. این بار می‌توان از جاده آسفالتی در نیشابور وارد روستایی زیبا با آب و هوایی خاص و زیبایی‌هایی منحصر به فرد شد. اینجا بوژان است. روستایی که مروارید گردشگری نیشابور به حساب می‌آید. آبشار بسیار زیبا و رودخانه‌ای که حواشی آن را باغ‌های میوه پوشانده و چشم‌اندازی رویایی را برای گردشگران رقم زده است.

رشته کوه‌های «بینالود» با انواع گل‌های دارویی و صنعتی توانسته رونق خوبی برای گردشگری نیشابور باشد. بافت این روستا به شکل پلکانی است و از معماری سنتی و خاصی الهام گرفته که دیدنش خالی از لطف نیست. همچنین مردم این روستا بسیار شاد و مهمان‌نواز هستند و از گردشگرانی که به روستایشان می‌آیند، به بهترین شکل پذیرایی می‌کنند. پس یادتان نرود به مروارید این شهر نیز سری بزنید.

اشتبین در آذربایجان شرقی

الحق که آذربایجان شرقی جایی شبیه بهشت است و مناظر حیرت‌انگیزی دارد؛ در حاشیه سواحل ارس و باز در دل کوه‌های سر به فلک کشیده یاقوتی سبز قرار گرفته است. آسمان آبی، رود و جنگل و حتی مارال‌ها همگی باعث شده‌اند تا اشتبین به

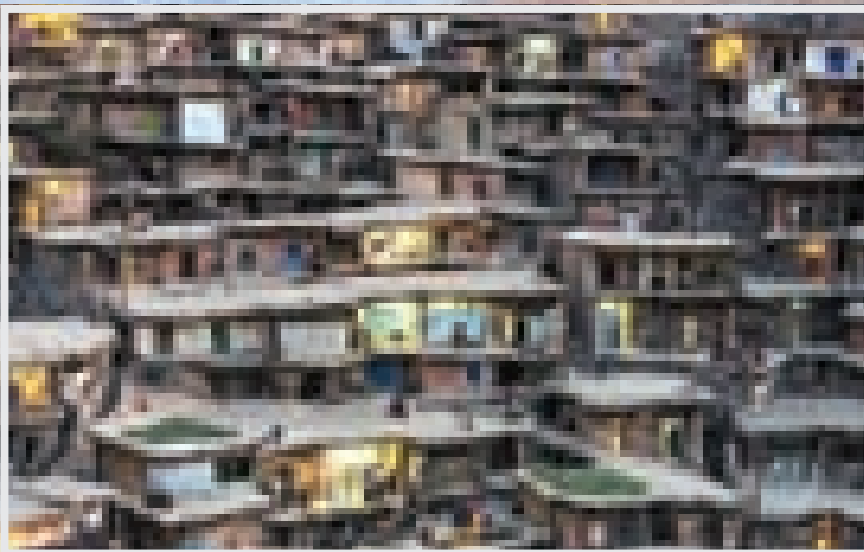
روستای شگفت ایران مشهور شود. روستایی که قدمتش به زمان شاه طهماسب صفوی بر می‌گردد. تولید ابریشم در این روستا از قدیم رونق بسیاری داشته و گردشگران بسیاری را به سوی خود جذب کرده است. گورستان قدیمی، کتیبه‌های مرمرین قرن‌های ۹ - ۱۰ هجری همگی حکایت از روستایی دارد که به دست طبیعت چین خورده است؛ چینی که روستا را به شکل طبقه‌ای تراش داده و روستای اشتبین را همچون یاقوتی در دل کوه‌ها نمایان کرده است؛ یادتان نرود در این میان زنان روستایی نانی می‌پزند و پیشکش مهمانان‌شان می‌کنند، حتماً آن را امتحان کنید.

پالنگان کردستان

جاذبه‌های این روستا به سنگ‌چین بودن ساخت خانه‌هایش است و بس. روستای پالنگان در ۴۵ کیلومتری شهر کامیاران و ابتدای اورامان کردستان است. روستایی با قدمتی از پیش از اسلام با چشمه‌های پر آب و دره زیبای تنگیور در فاصله ۸۰۰ متری آن که همگی جلوه خاصی به روستا بخشیده است.

تابستان گرم و معتدل پالنگان، قلعه زیبا و تاریخی آن و چشمه‌های دائمی آب معدنی و آبشارهای پلکانی این روستا از جاذبه‌های گردشگری آن به حساب می‌آیند. بهتر است بدانید در این روستا

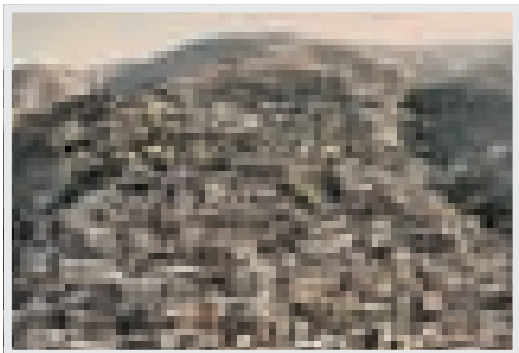
پالنگان



کارگاه

[۳۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵



آرامان

خاص، نوع لباس پوشیدن مردمان و معماری ویژه آن، روستای اورامان تخت را به مکانی زیبا تبدیل کرده که نظیر آن را هیچ گردشگری نمی تواند در ایران ببیند.

کنگ در شهر مشهد

روستایی با چشم اندازهای کوهستانی زیبا و چشمه های روان. روستای کنگ در دامنه کوه های «بینالود» قرار گرفته که می توان آن را از جاذبه های دیدنی و طبیعی اطراف شهر مشهد به حساب آورد. کنگ در لغت به معنای پرندهای قوی پنجه یا دژی مستحکم است. این روستا در ۱۹ کیلومتری غرب طرقيه و ۲۹ کیلومتری مشهد است و ماسوله ای دیگر را از دوران قبل از اسلام به جا گذاشته است. رباط پای کوه کنگ یا رباط شاه عباسی که در انتهای دره کنگ و روی دامنه ای مشرف به رودخانه کنگ قرار دارد، از دو مسیر قابل دسترسی است که یکی از سمت دره و

نمی توانید با هیچ وسیله نقلیه موتوری تردد کنید همچنین مردم این روستا مردمانی شاد و سرزنده هستند و بیشتر اوقات فراغتشان را با بازی های محلی سرگرم هستند.

اورامان تخت کردستان

خیلی ها اورامان تخت را خوب می شناسند؛ این روستا همه ساله پذیرای تعداد زیادی از گردشگران خارجی و داخلی زیادی است. اورامان در دل رشته کوه های زاگرس و ابتدای حوضه آبریز یکی از بزرگ ترین رودخانه های کردستان قرار دارد. روستایی با معماری ویژه و آوازه ای جهانی در میان جاده های پرپیچ و خم که نه تنها تخت نیست، بلکه باشیبی تند و وجود کوه هایی بلند، چشم هر بیننده ای را به خود خیره می کند.

این روستا در ۶۵ کیلومتری مریوان و ۱۷۰ کیلومتری سنندج است. اورامان تخت یعنی مرکز سلطنت که در گذشته مرکز حکومت اورامی ها بوده است. اما آنچه که گردشگران خارجی و داخلی را به این روستای زیبا و متمدن می کشاند، برگزاری دو مراسمی است که در آخرین چهارشنبه منتهی به ۱۵ بهمن و ۱۵ اردیبهشت به نام «کمسای» با آیین های خاص و ویژه ای اجرا می شود. در کنار این مراسم

روستای اورامان تخت کردستان در ۶۵ کیلومتری مریوان و ۱۷۰ کیلومتری سنندج است. اورامان تخت یعنی مرکز سلطنت که در گذشته مرکز حکومت اورامی ها بوده است. اما آنچه که گردشگران خارجی و داخلی را به این روستای زیبا و متمدن می کشاند، برگزاری دو مراسمی است که در آخرین چهارشنبه منتهی به ۱۵ اردیبهشت به نام «کمسای» با آیین های خاص و ویژه ای اجرا می شود. در کنار این مراسم





قدیمی و پلکانی زیبا، در میان دره‌ای سرسبز واقع شده و زیبایی مسحورکننده‌اش را به رخ حاضران می‌کشد. چشمه آب معدنی و آبشار هنرور در فاصله ۳ کیلومتری اسپیدان، طبیعت و سرزندگی فراوانی را برای این روستا و مکانی مناسب را برای گردشگران به وجود آورده است. تاش قلعه، در غرب اسپیدان دیواری صخره‌ای را نشان می‌دهد که نشان از گذشته‌ای بسیار قدیمی دارد. برج قاری مالاق و قارقه برج‌های سنگی قدیمی در اطراف روستا بوده که هنوز

این قدمت تاریخی است. روستایی که نمادش درختان صندل با قطر تنه حدود ۲ متر ۶۵ سانتی‌متر است. اسفیدان روستایی با دره‌ها، آبشارها و قلعه‌های زیبا و نادری است که در کمتر جایی می‌توان مشابهش را یافت. اسپیدان، در میان دره‌ای زیبا واقع شده و پیرامون آن را کوه‌های مرتفعی فراگرفته است. این روستا از جنوب غربی به کوه آق‌قیه و از شمال غربی به کوه اسب و از جنوب غربی به تنگه دهر مژه محدود می‌شود. اسپیدان با بافت

دیگری از سمت کوهستان است، اگر بخواهید این رباط را پیاده طی کنید، باید توان حدود یک ساعت و نیم پیاده‌روی را داشته باشید. این روستا نیز مانند هر روستای دیگری دارای قبرستان است؛ البته با یک تفاوت جالب که سنگ‌قبرهای بارزش این قبرستان از جنس «شیست» است و روی هر قبر، دو سنگ قبر قلوهای شکل وجود دارد. نکته جالب‌تر درباره این قبرها این است که روی هر قبر علامت مخصوص هر متوفی حک شده است. روستای کنگ از روستاهای سرسبز و پرباغی است که بسیار مورد توجه مردمان مشهد به خصوص طرقله قرار گرفته است. مسجد و تکیه ۱۵۰ ساله‌ای که در این روستا قرار دارد، از دیگر بناهای کهن این روستاست؛ اما یادتان نرود وارد روستا که می‌شوید حتماً آتش دستپخت اهالی این روستا را میل کنید که با نوعی سبزی کوهی و سیب زمینی پخته می‌شود.

اسفیدان یا اسپیدان در خراسان شمالی

روستایی توریستی در خراسان شمالی از توابع شهرستان بجنورد با آب و هوایی خوش که یکی از روستاهای بزرگ این استان به حساب می‌آید و چیزی حدود هشت قرن قدمت دارد، زیارتگاه امامزاده «محمدباقر» و بافت کهن روستا نشانگر



قسمتی از پایه‌های آن باقی مانده است.

هجیج در کرمانشاه

روستایی که در دل دامنه‌های کوه با گیاهان خودرو، گل‌های رنگارنگ و درختان سر به فلک کشیده‌اش هر گردشگری را به سمت خود می‌کشاند. هجیج در استان کرمانشاه است و در دره‌ای زیبا قرار گرفته است. این روستا از جمله پرجاذبه‌ترین نقاط استان و از مناطق دیدنی اورامانات است و در ۲۵ کیلومتری شهرستان پاوه قرار دارد. روستایی پلکانی، پریچ وخم با خیابان‌های نیم‌دایره‌ای و ساختمان‌های رو به دره و رودخانه سیروان که این روستا را به یکی از شگفت‌انگیزترین روستاهای ایران تبدیل کرده است.

خانه‌های هجیج همگی از سنگ و به صورت خشکه چین و پلکانی ساخته شده و به دلیل کمبود جا ساختار این روستا این گونه است. چشمه بل که آب آن به رودخانه سیروان می‌ریزد، از جاذبه‌های آن است. آب این چشمه در هیچ فصلی از سال کم نمی‌شود و از بهترین آب معدنی‌های جهان به حساب می‌آید.

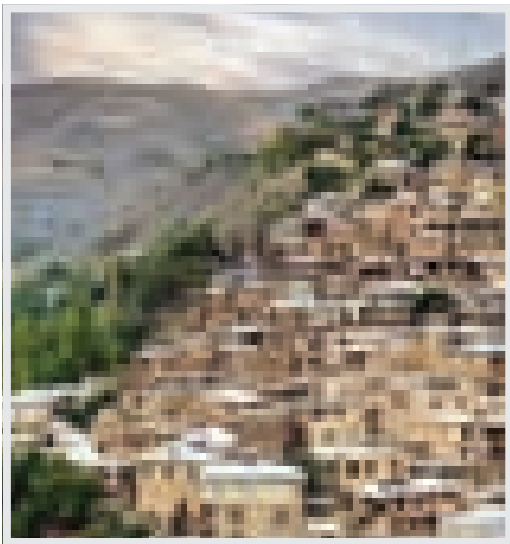
رویین در بجنورد

کوچه‌های پیچ در پیچ، بافت قدیمی خانه‌ها و شیب کوچه به کوچه نظر هر تازه‌واردی را در این روستا به خود جلب می‌کند. روستای پلکانی رویین در ۲۴ کیلومتری شمال اسفراین و ۵۲ کیلومتری جنوب شرقی بجنورد در یکی از دره‌های دامنه جنوبی کوه آلاداغ که به روستای شکوفه‌های سیب شهرت دارد، در میان کوه‌های سر به فلک کشیده آلاداغ، زیبایی مسحورکننده این روستا در کنار خانه‌های پلکانی، باغ‌های انبوه میوه و دره‌های آن، زیبایی رویین را دوچندان کرده است.

در ارتفاع قرار گرفتن این روستا و همچنین عبور رودخانه‌ای که از آن می‌گذرد و دلیل سرسبزی آن می‌شود، سبب شده روستای زیبای اسفراین به رویین نام بگیرد. رویین با قدمتی ۵۰۰ ساله، بارگاه امامزاده اسحاق و تپه‌های باستانی توانسته جزو برترین روستاهای پلکانی ایران و پرجردشگرترین آنها قرار گیرد.

سرآقاسید کوه‌رنگ در چهارمحال

پس از عبور از مسیر پریچ وخم و کوهستانی چهارمحال و بختیاری، روستای زیبای سرآقاسید کوه‌رنگ سر از کوه‌ها برکشیده و خودنمایی



رنگ

می‌کند. سرآقاسید در فاصله ۱۴۰ کیلومتری شهر کرد با خانه‌هایی تمام خشت و معماری پلکانی قرار دارد که به ماسوله زاگرس معروف شده است. در معماری خانه‌های این روستا (مثل تمام روستاهای پلکانی ایران) پشت‌بام منزل پایینی حیاط منزل بالایی است. این روستا علاوه بر معماری زیبا دارای چشمه‌سارها، باغ‌های میوه و طبیعت سرشار از زیبایی منحصر به فرد در استان است. وجه تسمیه این روستا با امامزاده‌ای به همین نام است که پیرامونش را چند درخت گردوی کهنسال و چشمه‌هایی زیبا فراگرفته است. گویی در این روستا زمان متوقف شده است و روستاییان همان ساختار و شکل سنتی خود را حفظ کرده‌اند. روستایی که گویش، فرهنگ، آداب و رسوم‌شان دست نخورده باقی مانده است. از مدرنیته و زندگی شهری در این روستا خبری نیست. فصل‌های بهار و تابستان بهترین زمان برای رفتن و پیدا کردن خلوتی برای آرامش در این روستاست تا بتوان چند روزی از زندگی شهری رهاشد و به گذشته‌های شیرین دور برگشت.

زنوزق در آذربایجان شرقی

اگر به دنبال فرار از گرما و دیدن تابلویی زیبا از نقاشی طبیعت و انسان هستید، چمدان خود را بسته و به سمت آذربایجان شرقی حرکت کنید. روستایی در دل کوه‌های سرسبز و طبیعتی زیبا با خانه‌هایی پلکانی که نشان از صفا و صمیمیت مردمان آن دارد. در این فصل با سفر به این روستا به عظمت خالق هستی پی می‌برید. زنوزق نام روستایی با این همه زیبایی است که علاوه بر زیبایی مسحورکننده و مردمان مهمان‌نوازش عنوان بزرگ‌ترین روستای پلکانی ایران را به خود اختصاص داده است.

این روستا نیز بیش از ۸۰۰ سال قدمت دارد. گورستان قدیمی با سنگ‌نوشته‌های مربوط به قرن نهم هجری قمری، قلعه زنوزق و مسجد زنوزق، آبشار دامجی قیه و سد قلعه از جاذبه‌های تاریخی این روستا به شمار می‌آیند. علاوه بر تمامی این جاذبه‌ها می‌توانید به خوشمزه‌ترین قسمت این روستا بروید، پشت‌بام خانه‌های این روستا این روزها پرشده از برگه‌های آلو قیسی که رو به آفتاب خشک می‌کنند و راهی برای امرار معاش اهالی روستاست.

در ارتفاع قرار گرفتن روستای رویین و همچنین عبور رودخانه‌ای که از آن می‌گذرد و دلیل سرسبزی آن می‌شود، سبب شده روستای زیبای اسفراین به رویین نام بگیرد. رویین با قدمتی ۵۰۰ ساله، بارگاه امامزاده اسحاق و تپه‌های باستانی توانسته جزو برترین روستاهای پلکانی ایران و پرجردشگرترین آنها قرار گیرد.

پربازدیدترین موزه‌های جهان در سال ۲۰۱۶ کدام بودند؟

پاخور موزه‌های جهان

حسین صفاری
ریزه‌شگر

هنگامی که برای اولین بار وارد شهری می‌شوید، از کدام مکان‌ها بازدید می‌کنید؟ شاید بازدید از موزه‌های شهر جزو اولین گزینه‌ها نباشد؛ اما احتمالی از فعالیت‌های مورد علاقه شما است، بازدید از موزه‌ها شما را با فرهنگ، تاریخ و مردم آن شهر آشنا می‌کند. بعضی از موزه‌ها ساختار معماری منحصر به فردی دارند که برای عکاسی نیز بسیار مناسب‌اند موزه‌هایی که در ادامه مطلب عکس و مشخصات آنها را ملاحظه می‌کنیم جزو پربازدیدترین موزه‌های سال ۲۰۱۶ هستند:

موزه ملی تایوان

این موزه در دهم اکتبر سال ۱۹۲۵ تأسیس شد. موزه ملی تایوان در منطقه ای به نام شیلین Shilin در تایپه تایوان واقع شده است. نزدیک به ۷۰۰۰۰۰ قطعه از کارهای هنری چینی در این موزه وجود دارد که آن را به عنوان محل بازدید گروه فراوانی از گردشگران در سراسر جهان قرار داده است.

گالری ملی لندن

این گالری که در سال ۱۸۲۴ میلادی تأسیس شد، در میدان ترافالگار شهر وست مینستر انگلستان واقع شده است. در آن بیش از ۲۳۰۰ نقاشی از میانه قرن ۱۳ میلادی تا قرن ۲۰ قابل بازدید است. سالانه بازدیدکنندگان فراوانی برای دیدن این آثار ارزشمند به وست مینستر سفر می‌کنند.

موزه علم و تکنولوژی شانگهای

این موزه که در ۱۸ دسامبر سال ۲۰۰۱ تأسیس شده، موزه ای بزرگ، در پودونگ شانگهای است و در نزدیکی پارک Century Park قرار گرفته

است. این پارک یکی از بزرگترین پارک های این منطقه به شمار می رود و انبوهی از گردشگران را برای بازدید به سمت خود و موزه علم و تکنولوژی هدایت می کند.

موزه واتیکان

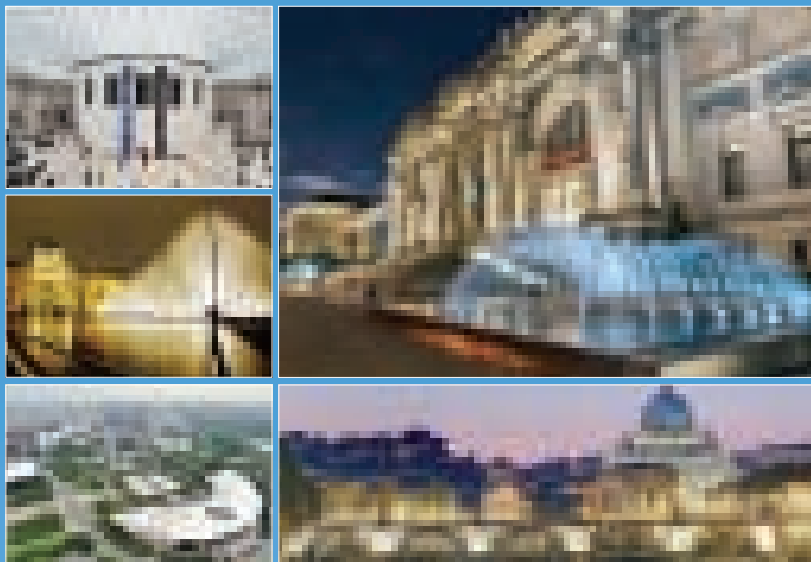
موزه واتیکان واقع در شهر واتیکان ایتالیا در سال ۱۵۰۶ تأسیس شد. واتیکان در نزدیکی شهر رم قرار گرفته و عمده گردشگرانی که از فرودگاه رم وارد این کشور می‌شوند، از واتیکان و موزه آن دیدن می‌کنند.

موزه متروپلیتن نیویورک

این موزه در سال ۱۸۷۰ میلادی و در شهر نیویورک در ایالت متحده آمریکا تأسیس شد. موزه متروپلیتن نیویورک سالانه میزبان هزاران گردشگر داخلی و خارجی است .

بریتیش میوزیوم لندن

این موزه در منطقه بلومزبری لندن Bloomsbury قرار گرفته و به تاریخ، هنر و فرهنگ انسانی



موزه لوور

موزه لوور که در شهر پاریس فرانسه واقع شده، بزرگترین موزه جهان و یک بنای تاریخی به شمار می‌آید. این بنا، در دهم آگوست سال ۱۷۹۳ میلادی تأسیس شد. از آنجا که شهر پاریس به شهر عشاق نیز شهرت دارد و سالانه پذیرای جمعیت زیادی از بازدیدکنندگان است، عمده این بازدیدکنندگان حتماً سری هم به این موزه می‌زنند.

می‌پردازد و از مهم‌ترین مکان‌های بازدید دانشجویان هنر، تاریخ و ادبیات است. علاوه بر این دانشجویان و اساتید آن‌ها، گردشگرانی که به لندن می‌آیند عمدتاً خود را برای بازدید این موزه به بلومزبری می‌رسانند.

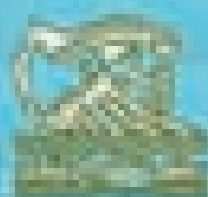
موزه ملی هوا فضا در واشنگتن دی سی

موزه هوا فضا که موزه NASM هم نامیده می‌شود در پایتخت ایالات متحده آمریکا واقع شده است. این موزه غنی‌ترین مجموعه دست‌سازهای تاریخی، هواپیما و سفینه را در خود جای داده است.

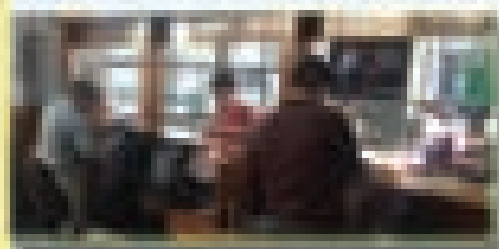
موزه ملی چین در پکن

این موزه در اول اکتبر سال ۱۹۵۹ تأسیس شد و در ضلع شرقی میدان «تیانانمن» شهر پکن قرار گرفته است. رسالت این موزه در اختیار قرار دادن اطلاعات کافی در مورد تاریخ و هنر کشور چین است. چین که به خودی خود مقصد گردشگری بسیاری از بازدیدکنندگان است، سالانه جمعیت فراوانی را نیز در این موزه پذیرا می‌شود.





شرکت مسافری رومال سف ایران (پراگه) ROYAL SAFAR IRANIAN TRAVELING CO.



دکتر مرگزی پراگه

- +9891111111111
- +9891111111111
- +9891111111111
- +9891111111111

دکتر توسان پراگه

- +9891111111111
- +9891111111111

دکتر پراگه پراگه

- +9891111111111

فرهنگ و هنر

«شریف» آمد و رفت

کنسرت در مجموعه‌های بزرگ تاریخی: آری یا خیر؟!

کدام دانه فرورفت در زمین که ترست؟



فرهنگ و هنر

اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگری

سلامت

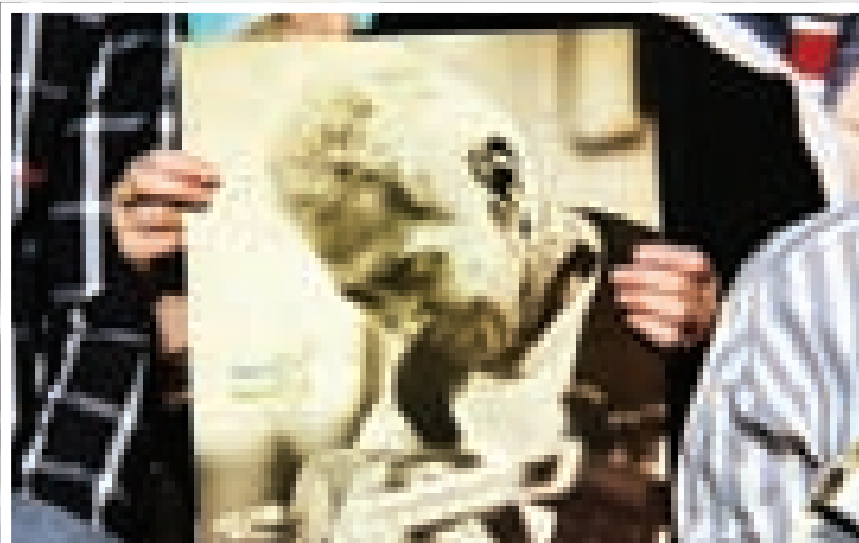
ورزش

News

استاد بی بدیل تار در گذشت

«شریف» آمد و رفت

استفاده از ظرفیت‌های تار در صدادهای متنوع، سکوت‌های سنجیده، آفرینش جملاتی فارغ از قالب‌های ردیف، جواب‌های کوتاه و موثر، اجرای ماهرانه انواع کشش‌ها و مالش‌های طولی و عرضی که ریشه در روش‌های ویولن‌نوازی ایرانی دارد، تکیه بر خیال آزاد و قدرت ایجاد موقعیت‌های خلسه‌آور در هنگام تکنوازی و آفرینش کوک‌های گوناگون اختصاصی از ویژگی‌های برجسته هنر نوازندگی فرهنگ شریف به‌شمار می‌رفت به گونه‌ای که سبک و اسلوب نوازندگی اش منحصر به خود او بوده و از ساز هیچ نوازنده‌ای به غیر از ساز خودش شنیده نشده است. اما او دیگر رفت. او شریف زندگی کرد؛ شریف تار نواخت و شریف هم رفت. یادش گرامی.



شریف، بیان کرد: «ما از بچگی هم‌کلاس بودیم و هر جا می‌رفتیم با هم بودیم. در برنامه «گل‌ها» نیز با آقای شریف بودیم. روحش شاد، امیدوارم همه بستگانش، بخصوص برادرش هوشنگ شریف سلامت باشند.»

پیرنیاکان: «شریف یکی از بهترین‌ها بود»

داریوش پیرنیاکان - نوازنده تار و سه‌تار - گفت: «شریف یکی از ماندگارترین نوازندگان سرزمین ایران است. زمانی در خدمت استاد عبادی بودم و به او گفتم، شما جزو یکی از بداهه‌نوازان خوب موسیقی هستی و او گفت که فرهنگ شریف از من هم قوی‌تر است. او واقعا در بداهه‌نوازی و شیوه درآوردن صدا از تار و جنس صدا، یکی از بهترین‌ها بود. می‌توان درباره فرهنگ شریف و آثارش کتاب‌ها و مقاله‌های بسیاری نوشت. استفاده از امکانات صدای ساز، یکی از ابداعات او بود.» پیرنیاکان با بیان این که می‌خواهم دو کلمه درباره شخصیت او سخن بگویم، گفت: «یک روز مصاحبه تصویری داشتیم و در آن گفتم، تنها چیزی که می‌توانم درباره شخصیت شریف بگویم، این است که نام

روز وداع یاران

حمیدرضا نوربخش - مدیرعامل خانه موسیقی - در مراسم تشییع پیکر استاد شریف گفت: «فرهنگ شریف، نوازنده‌ای چیره‌دست و مردی صادق، شریف و راستین بود. ما حالا نمی‌خواهیم باور کنیم که او را از دست داده‌ایم.»

شریف مردی بود که در بیش از شش دهه از عمر شریف خود، به هنر این مملکت خدمت کرد. کسی که از نوجوانی نبوغش در هنر آشکار شد و توانست در کنار بزرگان آن دوره هنرنمایی کند. کیست که با نوای آسمانی او به فضای لایتناهی پر نکشیده باشد. همه صداقتی که در وجود فرهنگ شریف بود، در سازش هم متبلور بود و افسوس که در چند سال اخیر به‌طور ناگهانی دچار ضعف جسمانی شد. متأسفانه ما مدتی از پنجه‌های سحرآمیز او محروم بودیم، اما شریف آنقدر اثر دارد که نسل‌های آینده از آن استفاده خواهند کرد.

ایرج: «هم‌کلاس بودیم»

حسین (ایرج) خواجه‌امیری - خواننده پیشکسوت - نیز در مراسم تشییع فرهنگ

کاتلم سبزی
روزنامه‌نگار

صبح روز شنبه، ۲۰ شهریورماه با حضور تعداد زیادی از استادان و هنرمندان حوزه موسیقی و همچنین علاقه‌مندان به استاد شریف: پیکر او از مقابل تالار وحدت به سمت بهشت زهرا (س) تشییع شد. فرهنگ شریف، سال ۱۳۱۰ در آمل متولد شد. از چهار سالگی تحت تأثیر آموزش موسیقی به وسیله پدرش و نیز رفت و آمد بزرگان موسیقی به منزل آن‌ها خصوصاً عبدالحسین شهنازی برادر علی‌اکبر شهنازی، موسیقی را فرا گرفت. پدر فرهنگ شریف دکتر داروساز بود و با اهل هنر نیز معاشرت می‌کرد. او تار را نزد استادان عبدالحسین شهنازی و مرتضی نیداوود، تارنوازان بزرگ اواخر دوره قاجار و اوایل پهلوی آموخت، اما شیوه نوازندگی وی به استادی‌اش شباهتی نداشته و مخصوص خود او بود. در دوازده سالگی نخستین تک نوازی خود را که به صورت زنده از رادیو پخش می‌شد با موفقیت اجرا کرد و به دنبال آن در اغلب برنامه‌های گل‌ها به عنوان تک نواز آواز، خوانندگان برنامه را همراهی می‌کرد. همه کارشناسان حوزه موسیقی معتقدند که یکی از مهم‌ترین و دلنشین‌ترین سبک‌های نوازندگی تار متعلق به او بود. وی با ابداعاتی که در نحوه انگشت‌گذاری و مضراب زنی در نقاط مختلف سیم‌های تار انجام داده، از تار صدایی کاملاً متفاوت به وجود آورده که بسیاری معتقدند زیباترین صدای تولید شده از ساز تار است. وی با قریحه‌بی‌مانندش، ملودی‌هایی بسیار لطیف و زیبا ساخته است.

کارگاه

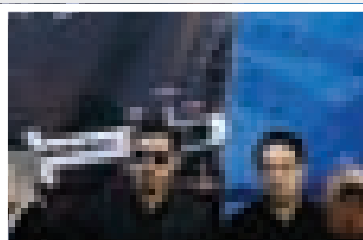
[۴۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریورماه ۱۳۹۵

از میان ما رفت، امسال تا امروز با درگذشت استاد عباس کیارستمی، استاد داود رشیدی و اکنون استاد فرهنگ شریف، مردم ایران و جامعه هنری سال دردناکی را تجربه کرده‌اند.» او با بیان تسلیت خود برای درگذشت فرهنگ شریف به خانواده این هنرمند، جامعه هنری و ملت هنردوست ایران، گفت: «واضح است که مرگ، امری است که تمام مردم کره زمین آن را تجربه می‌کنند؛ اما سوال و گلایه من این است که اگر ما نگران تهاجم فرهنگی و رو آوردن فرزندانمان به یک فرهنگ دیگر هستیم که تجانسی با فرهنگ ما ندارد، چرا صداوسیما و رسانه‌های دیگر به جای معرفی هنرمندان برجسته و شایسته‌ای مانند فرهنگ شریف و کسانی که اسوه اخلاق و همچنین تهیه و ارائه فیلم شرح حال، درد و دل، خاطرات و تجربیات آن‌ها که می‌تواند الگوی فرهنگی و هنری جوانان باشد، سریال‌های کره‌ای را پخش می‌کنند؟ چرا میلیاردها تومان صرف سریال‌های خارجی می‌شود که هیچ سودی برای فرهنگ مردم ندارد؟!»

وی تأکید کرد: «این گمراهی فرهنگی یا حتی سردرگمی فرهنگی مسؤولان، ارتباط میان مردم و هنرمندان پیشکسوت را قطع کرده است. اگر ما به ایرانی بودن خود افتخار می‌کنیم، به دلیل داشتن زبان، شعر و فرهنگ‌مان است. استاد فرهنگ شریف یکی از هنرمندان نوآور و تجربه‌گرا بود و موسیقی ردیف را که ویژه عده‌ای خاص بود، با ابداع شیوه‌ای نو در نواختن تار، به میان مردم آورد و نقشه اشاعه فرهنگی او در طول شش دهه انکارناپذیر است.»



گفت: «این موضوع بسیار باعث تأسف گروه کامکارها و شخص من است. ما اکنون اساتید زنده‌ای مانند استاد دهلوی داریم که خبری از آن‌ها به گوش نمی‌رسد و کسی نمی‌داند چگونه روزگار را سپری می‌کنند.»

کیوان ساکت: «گلایه دارم از صدا و سیما»

کیوان ساکت هم در مورد این ضایعه گفت: «درگذشت فرهنگ شریف - نوازنده پیشکسوت تار - زنگ خطری برای دیگران است که از بازماندگان تجلیل و برای آن‌ها گرامیداشت برگزار کنند. با صد افسوس و دریغ و درد، یکی از سرمایه‌های هنر ایران

با مسامایی دارد و به تمام معنی «شریف» است. سال‌های سال، به خدمت او می‌رسیدم و هر بار که خاطراتش را تعریف می‌کرد، ندیدم کلمه‌ای پشت سر کسی حرف بزند و این، یکی از اخلاق‌های پسندیده این هنرمند بود. فرهنگ شریف، شریف بود، شریف زیست و شریف از دنیا رفت، باید سعی کنیم رفتار او را سرلوحه زندگی خود قرار دهیم.»

سراج: «شریف گوهر گرانبه‌ای بود»

حسام‌الدین سراج - خواننده - هم در پی درگذشت «فرهنگ شریف» گفت: متأسفم که این گوهر گران‌بها را از دست دادیم. آقای شریف - نوازنده پیشکسوت تار - از ارزش‌های موسیقی ایرانی پس از استاد جلیل شهنواز بود و شیوه سرآمدی در نوازندگی تار داشت. او با اشاره به این‌که من تجربه همکاری با فرهنگ شریف را داشتم، افزود: ایشان بسیار با اخلاق و متواضع بود. نوازندگی‌اش نیز صرفاً ردیف موسیقی نبود و صاحب سبک بود. ساز او بسیار با شور و حال بود.

هوشنگ کامکار: «موسیقی ایران اگر چیزی

دارد به خاطر امثال فرهنگ شریف است»

هوشنگ کامکار نیز در پی درگذشت فرهنگ شریف - نوازنده پیشکسوت تار - گفت: «موسیقی ایران اگر چیزی دارد، از افرادی مانند فرهنگ شریف است که سکوی پرش موسیقی بودند. افرادی مانند او، خورشید موسیقی ملی ما هستند. سرپرست گروه موسیقی کامکارها با بیان این‌که ضایعه خیلی اسف‌بار و دردناکی برای جامعه موسیقی اتفاق افتاده است، اظهار کرد: یکی از خصوصیات بارز فرهنگ شریف، صاحب سبک بودن او بود. ما نوازنده‌ی تار زیاد داریم، اما سبک شریف مشخص بود. فعالیت‌هایی که او در زمینه موسیقی ملی ایرانی داشت، بر هیچ کسی پوشیده نیست. او با یادآوری این‌که تمام اعضای گروه کامکارها با سازهای این اساتید بزرگ شده‌اند، ادامه داد: «افرادی مانند فرهنگ شریف در گوش و قلب تمام موزیسین‌های ایرانی جا دارند. نام او در موسیقی و قلب ایرانیان هنردوست تا ابد جاودانه خواهد ماند و هیچ چیزی نمی‌تواند ارزش آن را کم کند.» «کامکار با گلایه از این‌که دست‌اندرکاران به موزیسین‌های سالخورده و پیشکسوت توجه نمی‌کنند،



کنسرت در مجموعه‌های بزرگ تاریخی؛ آری یا خیر؟!

مردم را با هر شیوه باید به مجموعه‌های تاریخی

پیوند دهیم

وی تاکید می‌کند: «موضوع میراث فرهنگی و ارتباط آن با مردم باید جایی به یکدیگر گره بخورد. مردم ما تشنه این هستند تا در اماکن فرهنگی یک رویداد فرهنگی مانند تئاتر، سینما یا کنسرت برگزار شود و آن‌ها در این رویدادها شرکت کنند. من به عنوان یک کارشناس که از سال‌های گذشته در این سازمان هستم، اعتقاد دارم که به هر شیوه مردم را باید به مجموعه‌های تاریخی پیوند دهیم.»

اگر می‌گویند تخریب صورت می‌گیرد دلیل علمی

بیآورند

او ادامه می‌دهد: «کسی که می‌گوید حضور مردم و برگزاری رویدادهای فرهنگی باعث تخریب است، دلایل علمی بیاورد تا من نیز با حضور کارشناسانم آن‌ها را قانع کنم. علاوه بر این ما مردم را با موضوع

«سید رحمت‌الله رئوف حنان»، مدیر مجموعه فرهنگی - تاریخی نیاوران که بخشی از فضای باز نیاوران را برای اجرای فستیوال موسیقی ۹ شبهه اجاره داده بود می‌گوید: «کنسرت چارتر که سال گذشته در مجموعه نیاوران برگزار شد، یک رویداد رایگان بود؛ به همین دلیل حجم زیادی از مردم در آن شرکت کردند و حضور آن‌ها تقریباً غیر قابل کنترل و حتی خطرناک بود.»

او در مقایسه رویداد سال گذشته «چارتر» با ۷ شب فستیوال در نیاوران اظهار می‌کند: «هزینه تقریبی هر کدام از افراد شرکت‌کننده در این فستیوال، بین ۴۰ تا ۱۰۰ هزار تومان بود؛ بنابراین هر کسی نمی‌توانست در آن شرکت کند و مانند برنامه چارتر در مجموعه باز نبود تا هر کس که بخواهد در آن شرکت کند. بنابراین تردها محاسبه شده بود و بروز چنین مشکلاتی را از نیاوران دور می‌کرد.»

دستکم ۱۰ سال است که برگزاری رویدادهای فرهنگی مانند «کنسرت» در بناهای تاریخی در سراسر کشور در حال رخ دادن است، اتفاقی که در سال‌های نخست بسیار کمتر و گاه و بیگاه به دنبال برخی فشارهای رسانه‌ای یا برخی اظهار نظره‌ای متفاوت از سوی متولیان میراث فرهنگی کشور مواجه می‌شد، اما یکی دو سال است که دیگر این مسئولان نیز تغییر رویه داده‌اند و فقط با تغییر نظرشان و نه دستورالعمل‌ها، در برگزاری این رویدادها به فکر درآوردن از این بناهای تاریخی گاه‌نغیس و ارزشمند مانند مسجدیه، نیاوران، سعدآباد، مجموعه جهانی بیستون، کاخ جهانی گلستان یا نقش رستم و تخت جمشید هستند.

اما یک سوال مطرح است، این کنسرت‌ها به چه قیمتی و بر اساس کدام آیین‌نامه، دستورالعمل و اصول فنی و میراثی در برگزاری این نوع رویدادهای فرهنگی برگزار و قراردادهایشان امضا می‌شود؟





متفاوت بودن تفاهم‌نامه‌هایی که برای برگزاری این نوع رویدادها در مکان‌های تاریخی، بین‌المللی، ملی، منطقه‌ای و محلی برگزار می‌شود، اظهار می‌کند: «این بناهای تاریخی مختلف، نیازمند یک آئین‌نامه اجرایی هستند که در هر فضایی اجازه چه نوع بهره‌برداری، استفاده و برخوردهایی را با آن‌ها داریم. این بحث معمولاً در بخشنامه‌های مختلف که برای مجموعه‌ها از طرف اداره کل موزه‌ها یا معاونت میراث فرهنگی آمده است قید می‌شود. وی تأکید می‌کند: «هر چند یک آیین‌نامه در این زمینه وجود دارد، اما متأسفانه هنوز یک مطالعه علمی و پژوهشی درباره آن دستورالعمل یا آیین‌نامه ابلاغ شده انجام نشده که مشخص کند نتیجه چه بوده است.»

رئوف ادامه می‌دهد: «ما باید بین بد و بدتر یکی را انتخاب کنیم. ما اگر از مجموعه‌های فرهنگی تاریخی کشور استفاده و بهره‌برداری نکنیم، آن‌ها قطعاً تخریب می‌شوند، دوره تاریخی بناها نیز تفاوتی در اصل قضیه ایجاد نمی‌کند. کاخ صاحب‌قرانیه و کوشک احمدشاهی در نیاوران، قاجاری است و بقیه کاخ‌ها و بناهای این مجموعه پهلوی هستند. اگر به آن‌ها رسیدگی نشود و در آن‌ها حیات نباشد و به بهره‌برداری نرسند، تخریب می‌شوند؛ ما باید از این بناها استفاده کنیم، اما قطعاً نه استفاده‌ای مانند برگزاری مراسم عروسی یا تولد.»

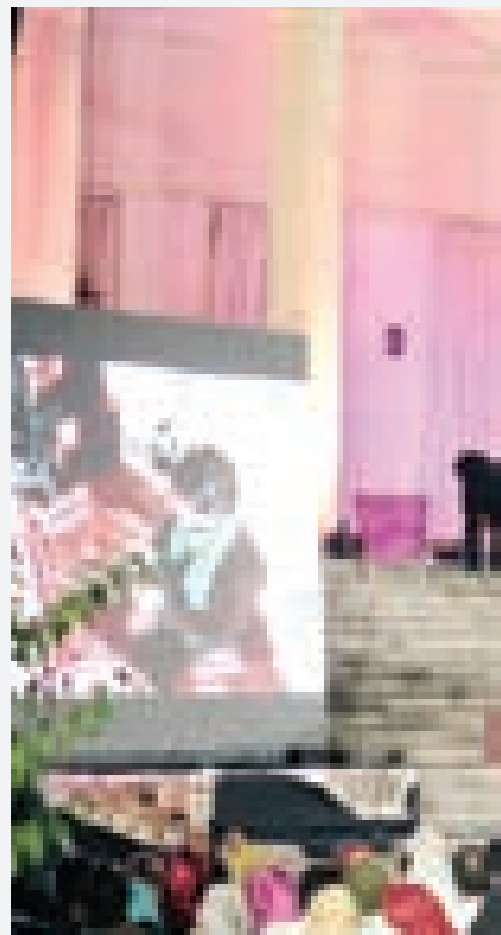
وی در ادامه برگزاری این نوع رویدادها را براساس قانون و ضابطه می‌داند و می‌افزاید: «در برگزاری چنین رویدادهای فرهنگی، نخست باید مدیر مجموعه با این نوع برنامه‌ها موافقت کند و سازمان میراث فرهنگی نیز موضوع را تأیید کند. هر چند هیچ موضوعات غیرمرتبطی با حوزه فرهنگی در این بناهای تاریخی انجام نمی‌شود، اما یادمان باشد تهران با توجه به شرایط کنونی

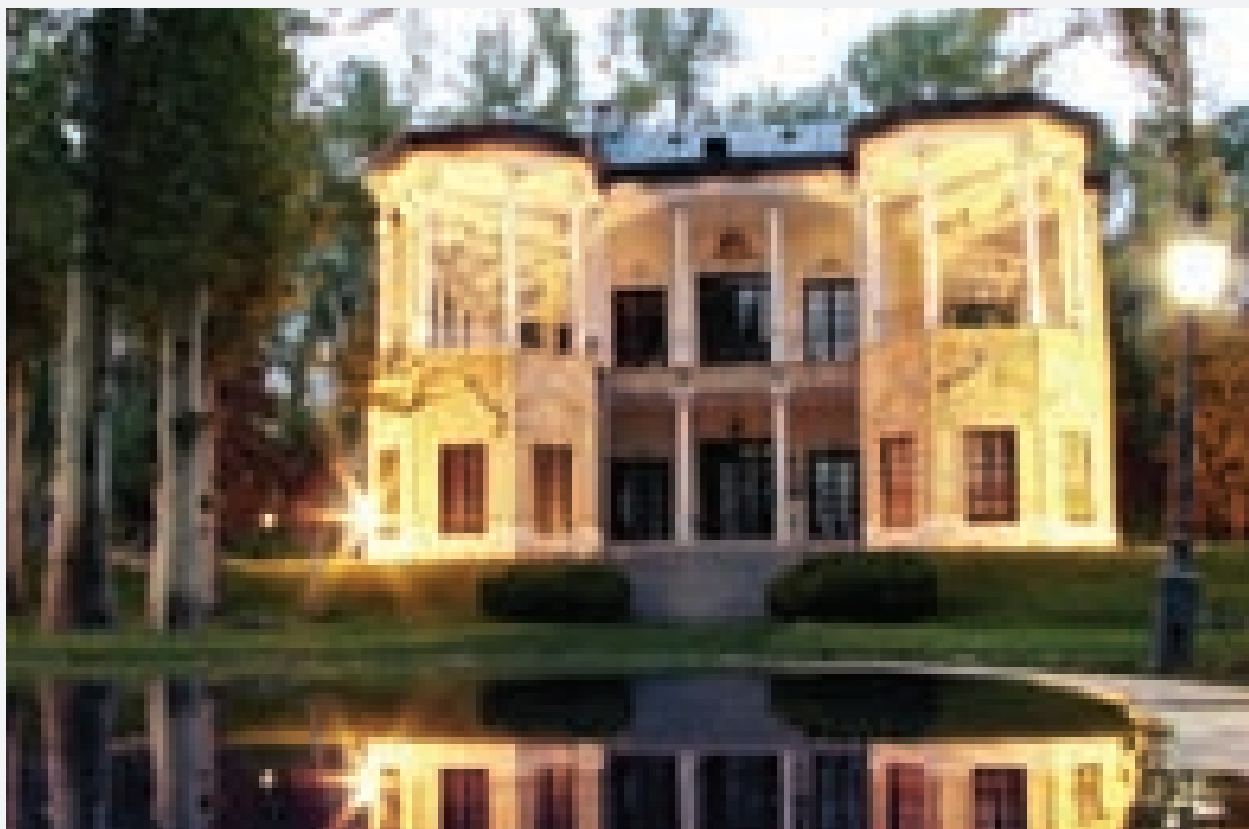
میراث فرهنگی پیوند می‌زنیم و مردم با حضور در بناهای تاریخی به موضوع میراث فرهنگی علاقمند می‌شوند.»

وی با اعتراض نسبت به این‌که چرا تا کنون هیچ رسانه‌ای اقدام به تحقیق درباره چرایی جابه‌جایی خاندان پهلوی از کاخ مرمر به سعدآباد و سپس به نیاوران نکرده است، می‌گوید: «چرا کسی این موارد را بررسی نمی‌کند که مکان‌یابی نیاوران و قبل از آن چگونه بوده است؟ این‌ها مواردی هستند که در تحقیق و پژوهش باید به دست بیایند. این در حالیست که به جای این نوع بررسی‌ها متأسفانه در حال ایجاد محدودیت برای حضور مردم هستیم.»

او همچنین درباره وجود یک اساسنامه کلی برای برگزاری رویدادهای فرهنگی مانند کنسرت در بناهای تاریخی با تأکید بر لزوم

این بناهای تاریخی مختلف، نیازمند یک آئین‌نامه اجرایی هستند که در هر فضایی اجازه چه نوع بهره‌برداری، استفاده و برخوردهایی را با آن‌ها داریم. این بحث معمولاً در بخشنامه‌های مختلف که برای مجموعه‌ها از طرف اداره کل موزه‌ها یا معاونت میراث فرهنگی آمده است قید می‌شود





و نیازی که مردم به فضاهایی مانند این بناها برای اجرای برنامه‌های فرهنگی-هنری دارند، باید فضای محصور، قابل کنترل و درآمدزا که قابلیت اجرای این برنامه‌ها را داشته باشند در نظر گرفت.»

مدیر مجموعه فرهنگی تاریخی نیاوران با بیان این که متأسفانه برخی مردم این فکر را دارند که میراث فرهنگی فضاهای تاریخی را مکان‌هایی متروکه و دخمه مانند کرده و ورود به آن‌ها محدود است تا به مرور از بین بروند، ادامه می‌دهد: «در حالی که ما معتقدیم باید استفاده از فضاهای فرهنگی را دنبال کنیم، چون اگر حیات نداشته باشند از بین می‌روند.»

نیاوران متفاوت است

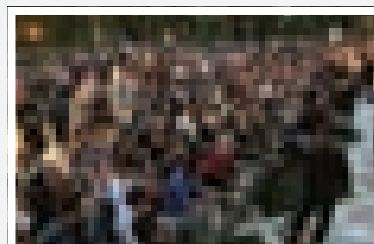
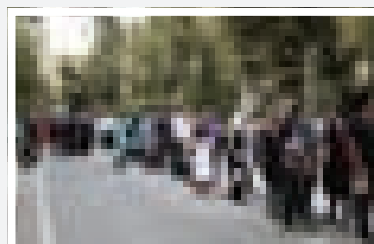
او نیاوران را دارای شأن ملی می‌داند و تأکید می‌کند: «بنایی تاریخی مانند کاروانسرا را می‌توان به هتل و رستوران تبدیل کرد، اما کاخ نیاوران دارای شأن ملی است و نباید در آن هر اتفاقی رخ دهد، بنابراین نیاز به تعریف مشخصی دارد.»

مدیر مجموعه فرهنگی تاریخی نیاوران اضافه می‌کند: «قانونی برای برگزاری این نوع رویدادها به شکل آیین‌نامه وجود ندارد، هر چند موظف

به داشتن آن‌ها هستیم، اما دستورالعملی وجود دارد که ابلاغ شده و براساس ابلاغ آن و بخشنامه‌های صادر شده، تفاهم‌نامه برای برگزاری این نوع رویدادهای فرهنگی امضاء می‌شوند و در حال حاضر ما موظف به استناد به این موارد هستیم.»

بیستون هم جهانی است، اما قرارداد کنسرت دارد

محمدحسن طالبیان، معاون میراث فرهنگی سازمان میراث فرهنگی و گردشگری می‌گوید:



«تفاهم‌نامه‌ای که مدیر پایگاه‌های جهانی درباره‌اش صحبت کرد، یک تفاهم‌نامه برای دو قرارداد برگزاری تور کنسرت در «بیستون» و «کاخ گلستان» بود که کاخ گلستان به نیاوران منتقل شد. آن تفاهم‌نامه حالت کلی برای همه بناهای تاریخی ندارد.»

وی تأکید می‌کند: «درباره برگزاری این تور در بیستون قرار ما این است که فقط در فضای باز برگزار شود نه هیچ محدوده دیگری.»

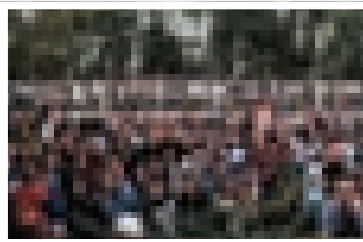
او حتی به برگزاری یک کنسرت در جلوی نقش‌رستم و البته بدون بلندگو و هیچ وسیله صوتی دیگری اشاره می‌کند و می‌گوید: «چند سال پیش ارکستر «لیانس فرانسه» با رهبری پژمان معمارزاده جلوی نقش‌رستم و بدون استفاده از هرگونه وسیله صوتی برگزار شد.»

مسئول تدوین پرونده‌های ثبت جهانی ادامه داد: «برگزاری هر نوع رویداد فرهنگی به خصوص کنسرت در بناهای تاریخی نیازمند آئین‌نامه است، یک دستورالعمل در این زمینه وجود دارد، اما باید موارد آن را ریز به ریز بیان کرد.»

مخالفت برخی کارشناسان

برخی کارشناسان معتقدند: کاخ-موزه‌ها هیچ وظیفه‌ای در قبال برگزاری کنسرت‌ها ندارند و

معماری با اشاره به درگیر نشدن تزیینات ایرانی با ساختارشان برخلاف آنچه در اروپا وجود دارد، بیان کرد: «لایه تمپرایسی روی لایه‌های گچی به دلیل نداشتن اتصال مناسبی به راحتی با هر لرزشی از لایه‌های رنگ جدا می‌شود.» وی بیشترین دامنه تخریب را در لرزه‌های ارتعاشی و امواج زیر بر لایه‌های رنگ دانست و افزود: «برای اندازه‌گیری میزان تخریب دیگر بخش‌های آثار و بناهای قدیمی اندازه‌گیری میزان نفوذ و دسی‌بل صوتی نیز قابل استفاده است.» به گفته او، در دوره‌های گذشته قرار دادن یک اتاق به عنوان اتاق موسیقی در کاخ‌ها و دربار پادشاه‌ها مانند قصر عالی‌قاو و استفاده از آن اتاق‌ها با حضور نوازندگان همیشگی بود، ولی تخریبی برای این اتاق‌ها دربرداشت، چون هیچ تقویت‌کننده‌ای برای صدا وجود نداشت. این کارشناس ارشد تزیینات وابسته به معماری اظهار داشت: متأسفانه امروزه صدای خوانندگان و ابزار آلات موسیقی در کنسرت‌ها چون به وسیله امکاناتی تقویت می‌شود، این تقویت سبب لرزش و سرانجام تخریب بنای تاریخی می‌شود. «مداحی» تقویت صدای موسیقی و استفاده از آن را در یک فضای گسترده باعث گسترش دامنه تخریب آثار و بناهای قدیمی دانست.



قدیمی ایجاد می‌شوند، تبعات مختلفی دارند. مهدی مداحی ادامه داد: ارتعاش‌هایی که از این امواج ریز ظاهر می‌شوند، نفوذ زیادی در ساختار اصلی بناها و آثار قدیمی ایجاد می‌کنند که هریک آنالیزهای آزمایشگاهی مبتنی بر پژوهش را می‌طلبد.

وی افزود: «قبلا در مرمت و پاک‌سازی تزیینات از یکسری امواج فراصوت استفاده می‌شد که به دلیل دامنه صوتی و خارج از کنترل بودن آن‌ها که در ساختار آثار مشکل ایجاد می‌کردند، این روش کنار گذاشته شد. او ساختارهای شکننده در لایه‌های تمپرایسی رنگ را که بیشتر در تزیینات و روی یک بستر صوت گچی ایجاد می‌شوند و تخریب را به وجود می‌آورند، یکی از عوامل مهم در استفاده از روش پاک‌سازی مرمت آثار دانست.»

این کارشناس ارشد تزیینات وابسته به

در تعاریفی که برای کاخ - موزه‌ها در سراسر دنیا وجود دارند، چنین چیزی در مجموعه کارکردها و وظایف آن‌ها نیست. در برخی نقاط دنیا گاهی مسایل بسیار خاص تاریخی مانند مراسم تاج‌گذاری در کاخ - موزه‌ها به دلیل سنخیت و ارتباط آن‌ها برگزار می‌شوند. حضور گسترده مردم در یک مکان فی‌نفسه آسیب‌هایی را وارد می‌کند، به همین دلیل، هر قدر مدیریت در این موضوع بیشتر باشد، آسیب‌ها کمتر می‌شوند. کارشناسان می‌گویند: هر چند به صورت مستقیم در این زمینه شاهد آسیب‌های آن نیستیم، ولی در کنار خود کاخ‌ها، آسیب‌های آن بروز می‌کند. این در حالی است که این مساله باید مدیریت شود و در نهایت برای مدت محدودی این کار انجام گیرد.

تقویت صدا در کنسرت‌ها سبب لرزش و تخریب آثار تاریخی

یک کارشناس ارشد تزیینات وابسته به معماری درباره برگزاری کنسرت‌های موسیقی در کاخ - موزه‌های تهران و میزان آسیب‌هایی که این گونه مراسم به بناها و آثار تاریخی وارد می‌کنند، گفت: لرزه‌هایی که به صورت مداوم و با امواج بسیار ریز در ساختار اصلی آثار و بناهای



نگاهی به اندیشه مولانا از دریچه «فیه مافیه»

کدام دانه فرو رفت در زمین که نرست؟



حسین گوهرپور
روزنامه‌نگار

دیر زمانی است که هستی انسان درگیر «بودن» ها و «شدن» ها است و این دغدغه انسان را به سمت وسوی کرانه ناپدید هدایت می‌کند یا می‌کشد؛ اما در نظر مولانا جلال الدین حرکت ما ز آینده دردی است که دچار آنیم. همان دردی که معتقد است «راهبر» انسان است؛ البته ممکن است تعبیر دیگری نیز در این باب بیابیم که «درد» در نظر مولانا ممکن است «جذب» نیز باشد، اما می‌شود از درون‌یافته‌های شخصی به این مهم رسید که اگر «درد» کاری در درون انسان تجنبد برای به راه افتادن و به مقصد رسیدن انسان چندان امیدی نخواهد بود.

و زمین‌ها همه سخن است پیش آن کس که ادراک می‌کند، و زاییده از سخن است که «کن فیکون». پس پیش از آن که آواز پست را می‌شنود مشغله و بانگ چه حاجت باشد؟

آدمی و خیال

کلید فهم اندیشه مولوی یکی همین اثر منشور او «فیه مافیه» است که در آن به روایت ساده نگاهش به هستی نمایان شده است. مولوی در این اثر «خیال» را دریچه‌ای مجازی می‌داند که انسان گاه از آن به جهان می‌نگرد و شیفته فضایی می‌شود که حقیقی نیست: «آدمی را خیال هر چیز با آن چیز می‌برد: خیال باغ به باغ می‌برد و خیال دکان به دکان؛ اما در این خیالات تزویر پنهان است؛ نمی‌بینی که فلان جایگاه می‌روی، پشیمان می‌شود و می‌گویی پنداشتم که خیر باشد؛ آن خود نبود». دل صافی سنگ محک حق است اگر خیال تو، به دل صافی‌ات بتابد، سره و ناسره بودنش به آنی نمایان شده و صورت ظاهری‌اش، ضمیر پنهان را آشکار می‌سازد.

در سطرهای دیگر این پند شگفت در کتاب «فیه مافیه» می‌نویسد: «تن آدمی همچون مریم (ع) است و هر یک عیسی (ع) داریم، اگر ما را «درد» پیدا شود عیسای ما بزاید و اگر «درد» نباشد، عیسی (ع) هم از آن راه نهایی که آمده باز به اصل خود پیوندند، الا ما محروم می‌مانیم و از او بی بهره».

انگیزه هر «فعل» به «عشق» آدمی وابسته است و عشق همان عنایت الهی است که اگر شامل انسانی شود، فیضی است که از پس آن روزگار عاشق به دیگرگونه حالتی نمایان می‌شود. این فیض اگر به گاه رسیده باشد، همان نسیم بهاری است، نسیمی که با تن و روان انسان همانی می‌کند که با درختان؛ سبزه و امیدوار به مقصد و مقصود؛ اما مولانا دانستن این شرایط و فیض و «درد» را برای آن کسی مغتنم می‌داند که اهل «اشارت دانستن» باشد.

در سطور دیگری از «فیه مافیه» می‌آورد: «این سخن برای آن کس است که او به سخن محتاج است که ادراک کند. اما آن که بی سخن ادراک کند با وی چه حاجت سخن است؟ آخر آسمان‌ها

کارگاه

[۵۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

هرچقدر همت و اعتقاد حرکت صعودی‌اش را بپیماید، عنایت حق نیز بیشتر شامل حال اهل عمل قرار گیرد.

«و ان من شیء الا عندنا خزائنه و ما ننزله الا بقدر معلوم». سخن بی‌پایان است اما به‌قدر طالب فرود می‌آید. چون در خدمت عطار آمدی شکر بسیار است، اما می‌بیند که سیم چند آوردی به قدر آن دهد. سیم اینجا «همت» و «اعتقاد» است؛ به‌قدر همت و اعتقاد سخن فرود آید. همچنین آدمی بپاید که او را در دریاها بس نکند و آدمی باشد که او را قطره‌ای بس باشد و زیاده از آن زبانش دارد و این تنها در عالم معنی و معلوم و حکمت نیست در همه چیز چنین است.

هر آن که طاعت بیشتر کند و اطاعت خدای تعالی، مزدش به تأخیر افتد، اما این تأخیر را اجر و لذتی است که ارزش عاشق را می‌نمایاند و این که بوسه بر کاکل چنین خورشیدی، جانت را می‌خواهد و نه هر مطاع بی ارزش دیگری را.

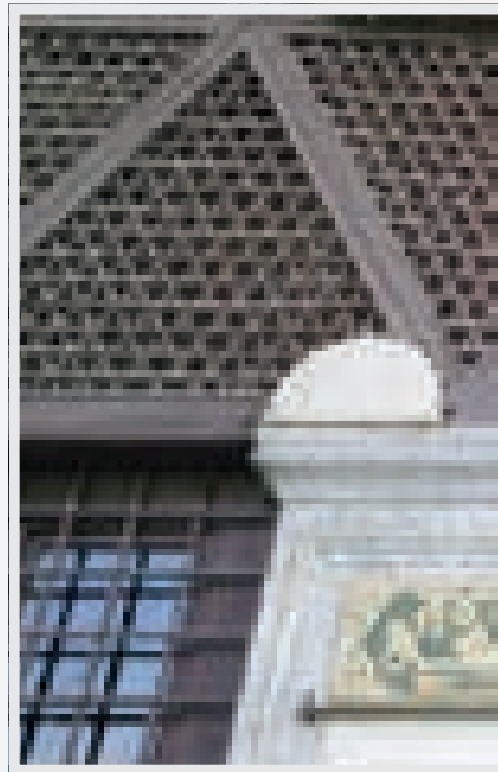
«حکایت آورده‌اند که حق تعالی می‌فرماید که ای بنده من، حاجت تو در حالت دعا و ناله زود برآوردمی، اما در اجابت آن



تأخیر می‌افتد تا بسیار بنالی که آواز و ناله تو مرا خوش آید، به‌طور مثال دو گدا بر در شخصی آمدند، یکی مطلوب و محبوب است و آن دیگر عظیم و مغبوض است. خداوند خانه گوید به غلام که زود، بی تأخیر، به آن مغبوض نان پاره بده تا از در ما زود آواره شود؛ و آن دیگر را که محبوب است وعده دهد که هنوز نان نپخته‌اند، صبر کن تا نان برسد».

آن که محبوب است

محبوب و مشهور را گاه با هم یکی می‌پنداریم و غافل از آنیم که مشهور، شهره است و آوازه‌اش به دلایل مختلف بر سر زبان‌هاست. مشهور را روزگاری است وقتی روزگار بگذرد، شهره بودنش از



آینه‌شکستن

آیین و شیوه مولوی در مسیر دانایی و عشق برگرفته از اندیشه و ایمان اوست، ایمانی که به‌حق تعالی دارد و او را بر آن می‌دارد که کژی و راستی را هم در خود و هم در دیگران ببیند و بیان‌ش دارد. «گفت: پیلی را آوردند بر سر چشمه‌ای که آب خورد، خود را در آب می‌دید و می‌رمید، او می‌پنداشت که از دیگری می‌رمد. نمی‌دانست که از خود می‌رمد». رفتار ناشایست دیگران را دیدن و نکوهش کردن شرط انصاف و انسانیت نباشد؛ چراکه ممکن است همان رفتار نکوهیده در خود ما نیز نهفته باشد و چون آینه‌های ببینیم، رفتارمان نمایان شود. «همه اخلاق بد - از ظلم و کین و حسد و حرص و بی رحمی و کبر - چون در توست، نمی‌رنجی، چون آن را در دیگری می‌بینی، می‌رمی و می‌رنجی».

بحر در کوزه ننگ‌بند

ظرف ادراک ما را اندازه‌ای است که به عنایت حق بسته است و به اعتقاد و همت ما، که

کلید فهم اندیشه مولوی یکی همین اثر منثور او «فیه مافیه» است که در آن به روایت ساده نگاهش به هستی نمایان شده است. مولوی در این اثر «خیال» را درپچه‌ای مجازی می‌داند که انسان گاه از آن به جهان می‌نگرد و شیفته فضایی می‌شود که حقیقی نیست: «آدمی را خیال هر چیز با آن چیز می‌برد: خیال باغ به باغ می‌برد و خیال دکان به دکان؛ اما در این خیالات تزویر پنهان است؛ نمی‌بینی که فلان جایگاه می‌روی، پشیمان می‌شود و می‌گویی پنداشتم که خیر باشد: آن خود نبود».

رفتن - الا از گوشه باغ به گوشه باغ می‌روند.»

استخوان و ریشه

«ای برادر، تو همان اندیشه‌ای/ماقی خود استخوان و ریشه‌ای». انسان هر چه باشد آن گونه است که می‌اندیشد. اندیشه ماست که ما را از دیگران تفریق می‌کند و راه‌های دیگر را که صراط مستقیم است رو به روی ما می‌گشاید. مولانا اما که عاشق است و مسیر دانایی‌اش بیش از هر چیز عشق است چنان به اندیشه مایل بوده که انسان را بی آن استخوان و ریشه می‌داند.

«پرسیدند معنی بیت را و فرمود که: تو به این معنی نظر کن که «همان اندیشه» اشارت به آن اندیشه مخصوص است و آن را به «اندیشه» عبارت کرده‌ایم برای توسع. اما در حقیقت آن اندیشه نیست و اگر هست این جنس اندیشه نیست که مردم فهم کرده‌اند. ما را غرض این معنی بود از لفظ «اندیشه». و اگر کسی این معنی را خواهد که نازل تر تأویل کند برای فهم عوام، بگوید که انسان حیوان ناطق است و نطق اندیشه باشد.»

جان سلام

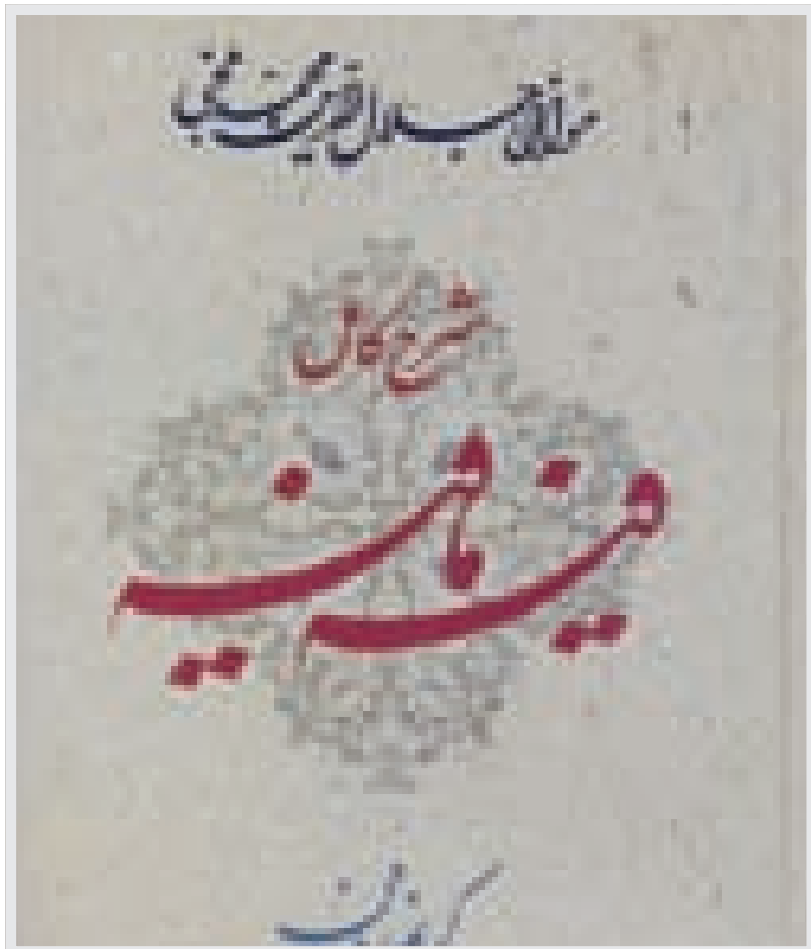
هر که صافی‌تر، سخن پرتأثیرتر. اگر رنجی ببری عاقبت سخت آن قدر مؤثر خواهد افتاد که سختی سنگ را نرم خواهد کرد. جان مصفا، کلام مصفا و معطر به مشام دیگران می‌رساند «برخی باشند که سلام دهند و از سلام ایشان بوی دود آید و برخی باشند که سلام دهند و از سلام ایشان بوی مشک آید، این کسی دریابد که او را مشامی باشد.»

تعارفات مولانا

هر کسی را تعارفی است به قدر بزرگواری‌اش، ایام پیشین این تعارفات به شیوه‌های گوناگونی بروز می‌یافت که تعارف شعرنویسی تا این روزگار هم‌ریشه دوانده است.

«مرا خویی است که نخواهم که هیچ دلی از من آزاده شود. اینک جماعتی خود را در سماع بر من می‌زنند و برخی یاران ایشان را منع می‌کنند. مرد آن خوش نمی‌آید و صد بار گفته‌ام برای من کسی را چیزی مگویند. من به آن راضی‌ام. آخر من تا این حد دلدارم که این یاران که به نزد من می‌آیند، از بیم آن که ملول نشوند شعر می‌گویم تا به آن مشغول شوند و گر نه من از کجا، شعر از کجا!»

**کدام دانه فرو رفت در زمین که نرست
چرا به دانه انسانیت این گمان باشد**



اول، جو نخواهد رستن در آخر و آن را که جو کشته‌اند گندم نخواهد رستن، پس نظرشان به اول است و قومی دیگر خاص‌ترند که نه به اول نظر می‌کنند نه به آخر و ایشان را اول و آخر یاد نمی‌آید، غرقند در حق و قومی دیگرند که ایشان غرقند در دنیا؛ و آخر نمی‌نگرند از غایت غفلت؛ ایشان علف‌های دوزخند.»

پدران و مادران

مولانا پدر و مادر را جمع طالبی و مطلوبی می‌داند. نقش آنان «زنی - شوهری» و «پدر - مادری» است. «زنبور موم را با عسل جمع کرد و خود رفت. پرید، زیرا وجود او شرط بود، آخر بقای او شرط نیست. مادران و پدران مانند زنبورانند که «طالبی» را با «مطلوبی» جمع می‌کنند و «عاشقی» را با «معشوقی» گرد می‌آورند و ایشان ناگاه می‌پرند. حق تعالی ایشان را واسطه کرده است در جمع آوردن موم و عسل؛ و ایشان می‌پرند، موم و عسل می‌ماند و باغبان، خود ایشان از باغ بیرون نمی‌روند - این آن چنان باغی نیست که از این جا توان بیرون

ذهن‌ها دور خواهد شد و شاید فقط نامی در دفتری به یادگار بماند، اما محبوب آن است که حب او در دل عاشقانش نهفته است. «فرمودند که هر که محبوب است خوب است و لایعکس، لازم نیست که هر که خوب باشد محبوب باشد، خوبی جزو محبوبی است و محبوبی اصل است. چون محبوبی باشد البته خوبی باشد. جزو چیزی از کیش جدا نباشد و ملازم کل باشد.»

قومی، علف‌های دوزخ‌اند

دوراندیشان و خاصان عالم را هدیتی است که بهایش را حق تعالی می‌دهد. اگر ذره‌ای خوبی باشد یا ذره‌ای بدی، حساب‌ها را تسویه می‌کند نه این که بپنداری دیر یا دور می‌شود، خیر، حق تعالی مزد بندگان را هم این جهان و هم جهان دیگر به فراخور می‌دهد: «بعضی اول نگرند و بعضی آخر نگرند. این‌ها که آخر نگرند عزیزند و بزرگند، زیرا نظرشان بر عاقبت است و آخرت و آن‌ها که به اول نظر می‌کنند ایشان خاص‌ترند و می‌گویند: چه حاجت است که به آخر نظر کنیم؟ چون گندم کشته‌اند در



سلامت

نخوردن تا پای مرگ!

چه زمانی وقت رانندگی نوجوان ماست؟

تپش قلب، تپش زندگی

اسکایا

فناوری اطلاعات

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

از «بی‌اشتهایی عصبی» چه می‌دانید؟

نخوردن تا پای مرگ!

تقریباً همه دوست دارند لاغر شوند. بعضی‌ها هم دوست دارند لاغرتر شوند و افرادی هم لاغر و خیلی لاغرند؛ اما لزوماً این افراد بیمار نیستند. اختلال «بی‌اشتهایی عصبی» ماجرایی مهمی است که البته تعریف خاص خودش را دارد، گرچه در جمعیت عمومی شایع نیست اما به واسطه دشواری در تشخیص، درمان و از همه مهم‌تر آمار بالای مرگ و میر در صورت درمان نشدن به‌موقع نیازمند توجه ویژه است.

دکتر محمد رضا ابوالفان
عضو هیات علمی دانشگاه علوم پزشکی ایران

بی‌اشتهایی عصبی چیست؟

اختلال «بی‌اشتهایی عصبی» یا «آنورکسیا نروزا» از جمله بیماری‌های شدید روانی محسوب می‌شود که مشخصه اصلی آن باور عمیق به چاق بودن است. نکته عجیب در این میان آن است که برای این افراد فرق زیادی نمی‌کند که ترازو چه وزنی را برای آنها نشان دهد، بلکه برای آنها مهم است که در آینه خودشان را چاق می‌بینند. این اختلال که در زنان شایع‌تر است به دو نوع تقسیم می‌شود. نخست افرادی که پس از خوردن مقدار کمی غذا اقدام به استفاده از روش‌هایی می‌کنند که مانع جذب غذا شود، مانند استفاده از انواع روش‌ها برای استفراغ، دوم گروهی که متعاقب مصرف مقدار اندکی غذا با فعالیت شدید اقدام به سوخت و ساز انرژی می‌کنند و در هر دو حالت فرد روز به روز لاغر و لاغرتر می‌شود.

نقش فرهنگ و نظر خانواده‌ها در ابتلا به این اختلال

اکثر اختلالات مهم روانپزشکی مانند دوقطبی و اسکیزوفرنیا چندان تابع فرهنگ و جامعه نیستند و در تمام اقوام و کشورها و فرهنگ‌ها تقریباً شیوع یکسانی دارند. اما اختلال «بی‌اشتهایی عصبی» از این موضوع استثناست و کاملاً تابع دید غالب مردم جامعه و طبقه اجتماعی افراد است. این اختلال به‌ویژه در طبقات اجتماعی بالا و در بین اقشاری که به اصطلاح لاغری را نشانه کلاس و زیبایی می‌دانند، بسیار شایع‌تر است. در نتیجه خانواده‌هایی که به فرزندان خود مداوم توصیه می‌کنند که لاغر شوند و از آنها بابت میزانی حتی اندک از افزایش وزن انتقادهایی تند می‌کنند باید بدانند که در حال سوق دادن فرزندان خود به سمت این اختلال خطرناک هستند.

از کجا باید به «بی‌اشتهایی عصبی» شک کرد؟

اگر به‌ویژه جوانی در خانواده هست که روز به روز در حال لاغر شدن است و به سختی بر سر سفره غذا می‌نشیند و به‌ویژه اگر به محض پایان غذا به حمام یا دستشویی می‌رود باید خیلی جدی به این اختلال شک کرد. البته این افراد در موارد شدید بیماری ممکن است علائم ظاهری ویژه‌ای داشته باشند، از جمله پف کردن گونه‌ها، ساییدگی دندان و البته زخم شدن انگشتان. دختران مبتلا به این اختلال همچنین با بی‌نظمی و سپس قطع عادت ماهانه مواجه می‌شوند و همان‌گونه که ذکر شد مهم‌ترین ویژگی این افراد آن است که با وجود لاغری مفرط، اصرار می‌کنند که همچنان چاق و بدریخت هستند.



کارگاه

[۵۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

علائم و نشانه‌های جسمانی بی‌اشتهایی عصبی:

- ◉ کاهش بیش از حد وزن بدن ◉ ظاهر لاغر ◉ شمارش غیر طبیعی سلول‌های خونی ◉ خستگی
- ◉ بی‌خوابی ◉ سرگیجه و یا ضعف و غش ◉ رنگ متمایل به آبی انگشتان ◉ موهای کم‌پشت، شکننده و یا ریزش مو ◉ موهای نرم و کرک‌مانندی که سطح بدن را می‌پوشاند ◉ قطع قاعدگی
- ◉ یبوست ◉ پوست خشک ◉ عدم تحمل به سرما ◉ ضربان نامنظم قلب ◉ کاهش فشار خون
- ◉ کم شدن آب بدن (دهیدراتاسیون) ◉ استئوپروز (پوکی استخوان) ◉ تورم دست‌ها و پاها.



علائم و نشانه‌های احساسی و رفتاری بی‌اشتهایی عصبی:

- ◉ خودداری و امتناع از خوردن ◉ انکار و تکذیب گرسنگی ◉ ترس از افزایش وزن ◉ دروغ گفتن
- در مورد مقدار غذایی که خورده شده ◉ فعالیت بدنی و ورزش بیش از اندازه ◉ خلق و خوی پایین (فقدان احساسات) ◉ کناره‌گیری از اجتماع ◉ تحریک‌پذیری ◉ مشغله فکری و درگیری ذهنی
- زیاد در رابطه با غذا ◉ کاهش میل جنسی ◉ خلق و خوی افسرده ◉ احتمال استفاده از محصولات کمک‌کننده در لاغری.



چه باید کرد؟

مهم‌ترین و اولین گام در این میان برای خانواده و خود فرد پذیرش مشکل است. همان‌گونه که ذکر شد به‌ویژه در جوامعی که لاغری یک ارزش و ایده‌آل است ممکن است خانواده‌ها نپذیرند که فرزندشان بیمار است و همین انکار است که فرزندشان را تا پرتگاه مرگ می‌برد، اما در اکثر موارد حتی پس از پذیرش خانواده، خود فرد تا مدت‌ها از پذیرش بیش از اندازه بودن و نامتناسب بودن تلاش خود برای لاغری سر باز می‌زند و در چنین شرایطی نقش تیم پزشکی بسیار مهم می‌شود. در صورتی که فرد بسیار لاغر باشد و شدت لاغری در حدی باشد که احتمال آسیب جانی را برای وی مطرح کند باید به صورت بستری در بخش روانپزشکی انجام شود و این مهم به هر نحو، حتی شده با استفاده از بستری اجباری، باید انجام شود. همچنین روند درمان و بستری این بیماران ممکن است چند ماه طول بکشد و این اهمیت صبر و حوصله خانواده‌ها در روند بهبود این افراد را می‌رساند.

درمان این اختلال باید توسط متخصصان مختلفی انجام شود، اما با توجه به این که مشکلات اساسی این افراد باورهای اشتباه ذهنی است، روانپزشک باید رهبری تیم درمان را برعهده داشته باشد. پس اگر شما هم یکی از اعضای خانواده‌تان مبتلا به بی‌اشتهایی عصبی است فوراً او را نزد روانپزشک برای ویزیت و درمان ببرید تا چند سال و بلکه چند ماه بعد شاهد اتفاق‌های ناگوار برای او نباشید.



چه زمانی وقت رانندگی نوجوان ماست؟

نارنج شادابی
روانشناس و مشاور خانواده

یک نوجوان باید در چه سنی رانندگی یاد بگیرد؟ یک نوجوان در چه سنی اجازه رانندگی دارد؟ تعداد دفعاتی که نوجوان من می‌تواند رانندگی کند چقدر است؟ آیا داشتن گواهینامه تضمین‌کننده رانندگی امن نوجوان من است؟ طرح این‌گونه سؤالات از جانب والدین نشان‌دهنده نگرانی آنهاست و پاسخ به این سؤالات نیز به علت مشکلات فردی خاص هر نوجوان و توانایی‌های متفاوت هر فرد دشوار است. برای پاسخ به این سؤال که فرزندم چه زمانی می‌تواند رانندگی کند، علاوه بر سن، باید موارد دیگری را نیز مد نظر قرار داد. دو عامل مهم در این راستا، ناپختگی و نداشتن احساس مسئولیت در نوجوانان است.

«دخترم مثل بچه‌ها رفتار می‌کند، چگونه به او اجازه رانندگی بدهم.» «پسر من خیلی کم‌جمله است، اگر هنگام رانندگی عصبانی شود، خدا می‌داند چه بلایی بر سرش می‌آید.» «فرزندم وظایفی مانند درس خواندن را که بر عهده‌اش است انجام نمی‌دهد، چگونه توقع داشته باشم به قوانین راهنمایی و رانندگی اهمیت بدهد.» به‌طور کلی، والدین نگرانند که فرزندشان هنوز از نظر رفتاری بالغ نشده باشد و مانند کودکان رفتار کند.

در تعیین آمادگی برای رانندگی، عوامل دیگری جز سن نیز دخالت دارند. بلوغ و احساس مسئولیت، رفتارهایی نیستند که در سن خاصی (۱۸، ۱۹ یا ۲۰ سالگی) ظاهر شوند. این رفتارها با یادگیری و آموزش کسب می‌شوند. اگر فرزندتان ناپخته عمل می‌کند و احساس مسئولیت ندارد، بدان معناست که هنوز این رفتارها را به‌درستی نیاموخته است.

بلوغ

پختگی و بلوغ به پنج حوزه قابل تقسیم است: فیزیکی: این حوزه به مهارت‌های فیزیکی و جسمانی بچه‌ها مربوط می‌شود. فردی ممکن است ۱۰ ساله باشد اما مانند کودک ۷ ساله دوچرخه‌سواری کند. بنابراین او در مدرسه هم، در به‌دست گرفتن قلم و استفاده از وسایلش دچار مشکلاتی می‌شود، یعنی در مقایسه با همسالانش از نظر فعالیت‌های جسمانی ضعیف‌تر عمل می‌کند. تحصیلی: این حوزه به توسعه مهارت‌هایی اشاره دارد که برای تحصیلات کودک لازم است. یک دانش‌آموز پنجم ابتدایی ممکن است مانند یک دانش‌آموز کلاس سوم ابتدایی روخوانی کند. فقدان بلوغ تحصیلی می‌تواند علل متفاوتی از جمله هوش پایین‌تر داشته باشد.

اجتماعی: این حوزه به توسعه مهارت‌هایی می‌پردازد که کودک برای ارتباط با سایر افراد به آن نیاز دارد. یک نوجوان ۱۵ ساله می‌تواند از نظر برخورد اجتماعی با دیگران مانند کودکی ۱۰ ساله

عمل کند.

روانی: این حوزه به واکنش‌های روانی فرد در برخورد با مشکلات ارتباط دارد. یک نوجوان ۱۳ ساله ممکن است هنوز بدخلقی کند. یک فرد ۱۲ ساله ممکن است هنوز برای نرسیدن به خواسته‌هایش ناله سر دهد و یک نوجوان ۱۳ ساله ممکن است هنوز در برخورد با مشکلات گریه کند. به‌طور کلی، واکنش‌های روانی این نوجوانان متناسب با سن آنها نیست و همانند کودکان کم‌سن و سال است.

رفتاری: این حوزه به عوامل رفتاری همچون احساس مسئولیت، وسعت توجه و تمرکز حواس مربوط می‌شود. یک نوجوان ۱۵ ساله ممکن است تکالیف درسی‌اش را صرفاً بر اثر فشار خانواده انجام دهد. یک نوجوان زمانی آمادگی رانندگی کردن دارد که به بلوغ روانی و رفتاری رسیده باشد.

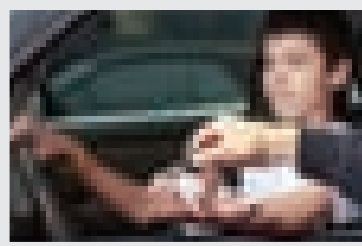
مسئولیت

احساس مسئولیت بدین معنی است که شما کارهایی را انجام دهید که به شما واگذار شده و موظف به انجام آنها هستید، نه کارهایی که به آنها علاقه‌مندید. وظایف یک نوجوان ممکن است شامل تکالیف مدرسه، مرتب کردن وسایل شخصی، نظافت اتاق خواب، بازگشت به‌موقع به منزل و رفتارهای مشابه باشد.

کمک به نوجوانان برای تقویت رفتارهای شایسته

اگر رفتارها و واکنش‌های هیجانی فرزندتان به‌گونه‌ای است که نمی‌توانید به او اعتماد کنید و اجازه رانندگی و گرفتن گواهینامه به او بدهید، باید برای کمک به برقراری اعتماد دست به کار





یا نپرداختن بخشی از هزینه‌ها بستگی به قوانین و استانداردهای هر خانواده دارد. بعضی از والدین معتقدند فقط کافی است فرزندشان خوب درس بخواند، اما عده‌ای معتقدند نوجوان باید درآمد مستقل داشته باشد. به هر حال، بهتر است نوجوان به‌رایگان و بدون تلاش از اتومبیل استفاده نکند و رانندگی کردن خود را محصول تغییر رفتارش یا زحمات و تلاش خود بداند.

خلاصه اینکه، دریافت گواهینامه رانندگی و راندن اتومبیل، انگیزه بزرگی برای نوجوانان است که والدین می‌توانند از آن برای تغییر رفتار فرزندان‌شان استفاده کنند. رانندگی و استفاده از اتومبیل باید به رفتار نوجوانان مشروط باشد نه سن آن‌ها. اگر احساس می‌کنید که فرزندان احساس مسؤولیت ندارد و پختگی او در حدی نیست که صلاحیت رانندگی داشته باشد، انتظارات خود را به‌صورت عینی تبیین کنید و به‌همان اندازه که در رفتار او تغییر می‌بینید، محدوده رانندگی او را مشخص کنید، چرا که اگر به‌عنوان مثال، نوجوانی نتواند تکانه‌ها و هیجانات خود را کنترل کند و مهارت‌های لازم در زمینه مدیریت هیجانات را نداشته باشد، ممکن است برای رهایی از احساس‌های ناتوان‌کننده خود بنا به هر علتی، به مصرف نوشیدنی‌های الکلی یا مواد مخدر یا محرک رو آورد و باز هم به‌علت عدم احساس مسؤولیت برای حفظ سلامت خود و دیگر شهروندان، اقدام به رانندگی کند. حتی امکان دارد وی گاهی از رانندگی و سرعت‌های غیرمجاز به‌عنوان عاملی برای آرام کردن احساس خشم و اضطراب خود استفاده کند که پیامد این‌گونه اقدامات هیجانی می‌تواند فاجعه‌آمیز باشد. بنابراین نظارت والدین و آموزش مهارت‌های زندگی از جمله مهارت خودآگاهی، حل مسأله، مقابله با استرس و کنترل خشم در کنار عامل سن، احساس مسؤولیت و بلوغ فکری در رانندگی نوجوانان مؤثر است.

منبع: «کلیدهای رفتار با نوجوانان»، دکتر دن فونتیل، ترجمه مسعود حاجی‌زاده و اکرم قیطلسی

تغییر کند. شما باید برای فرزندان مشخص کنید دقیقاً چه رفتارهایی را انجام ندهد. «اغلب وقتی عصبانی می‌شوی داد و فریاد می‌زنی و وسایل را پرتاب می‌کنی، اگر در طول هفته این رفتار را نداشته باشی اجازه داری روز جمعه یک ساعت تمرین رانندگی کنی». درحقیقت او برای مدیریت هیجانش پاداش می‌گیرد که در این‌مورد به‌خاطر علاقه‌مندی‌اش، پاداش او می‌تواند رانندگی باشد.

مشکلات مربوط به تنبلی: نوجوانی وسایل شخصی خود را مرتب نمی‌کند و باید چندین بار به او تذکر داده شود. شما باید در برابر تغییر رفتار، مثلاً در صورت تمیز کردن خانه و وسایل خود و یا اتو کردن لباس‌هایش، به او اجازه دهید با ماشین‌تان به‌تعداد ساعات معینی در طول هفته رانندگی کنید. این برنامه‌ریزی را مکتوب کنید. در برابر هر تخطی که از قرارداداتان انجام می‌دهد از میزان ساعت رانندگی او کم کنید.

همچنین شما می‌توانید از علاقه فرزندان به رانندگی برای اصلاح سایر رفتارهای او مانند کتک‌کاری با خواهر و برادرها، دیر برگشتن به خانه یا بی‌احترامی به دیگران استفاده کنید. به‌هرحال تمرین رانندگی به‌عنوان یک انگیزه قابل استفاده است. رفتار نوجوان در طول هفته مشخص می‌کند که او چند ساعت می‌تواند به‌همراه مربی خود به تمرین رانندگی بپردازد. هر چه همکاری او بیشتر باشد این زمان می‌تواند بیشتر شود. زمانی که او رانندگی آموخت و با نشان دادن احساس مسؤولیت و بلوغ رفتاری صلاحیت خود را به‌اثبات رساند، می‌تواند در آزمون شرکت کند.

داشتن گواهینامه رانندگی نباید به‌منزله اجازه استفاده فرزندان از اتومبیل شما تلقی شود. اجازه و ساعات استفاده از ماشین خود را به میزان اصلاح رفتار فرزندان مرتبط کنید. اگر او مسؤولانه رفتار کند اجازه استفاده از اتومبیل را خواهد داشت. چنانچه فرزندان از اتومبیل شما استفاده می‌کند، هزینه بنزین و تعمیر و نگهداری ماشین افزایش خواهد یافت. پرداختن

شود. اگر فرزند شما در یکی از کارهایش بلوغ و احساس مسؤولیت نشان داد، شما می‌توانید در سایر زمینه‌ها هم به او اعتماد کنید. به عنوان مثال، فکر کنید دو همسایه دارید. یکی از آن‌ها به‌شدت از خانه خود مراقبت می‌کند، یعنی اگر جایی نیاز به تعمیر دارد، آن را تعمیر می‌کند و مراقب گل و گیاهان منزل خود است. همسایه دیگر به گل و گیاهان رسیدگی نمی‌کند، تعمیرات را انجام نمی‌دهد و جلو خانه‌اش پر از زباله است. اگر این دو همسایه از شما تقاضا کنند که ماشین خود را به آن‌ها قرض دهید، با توجه به این که قبلاً هیچ کدام ماشین شما را قرض نگرفته‌اند، شما به کدام یک اعتماد می‌کنید؟ ناگزیر با توجه به سایر رفتارهای آن‌ها و طرز نگهداری‌شان از سایر وسایل، تصمیم‌گیری و همسایه اول را انتخاب می‌کنید. پس در مورد فرزندان‌تان نیز می‌توانید به رفتار آن‌ها در سایر زمینه‌ها توجه کنید و تصمیم بگیرید که آیا در مورد قرض دادن ماشین، قابل اعتماد هستند یا خیر.

انتظارات خود را مشخص کنید

سعی کنید از کلی‌گویی بپرهیزید. در جملاتی مانند «اگر در درس‌هایت موفق شوی اجازه رانندگی داری، اگر احساس مسؤولیت بیشتری داشته باشی اجازه گرفتن گواهینامه داری، اگر به‌اندازه سنت رفتار کنی می‌توانی پشت فرمان بنشینی» تعریفی که شما از احساس مسؤولیت، بلوغ و پیشرفت تحصیلی دارید با تعریف فرزندان متفاوت است، بنابراین منظور خود را شفاف توضیح دهید و کلی‌گویی نکنید. در ادامه، نمونه‌هایی از مشکلات رفتاری و شیوه‌های برخورد با آن‌ها را توضیح می‌دهیم:

مشکل مربوط به خلق و خو: نوجوانی مایل به گرفتن گواهینامه رانندگی است، اما قادر به مدیریت هیجانات خود نیست. او هنگام مواجهه با مشکلات، برهم‌خوردن برنامه‌ها و نرسیدن به هدف‌هایش عصبانی، افسرده و سرخورده می‌شود. این سؤال در ذهن شما شکل می‌گیرد که اگر هنگام رانندگی دچار اضطراب شود چه رفتاری خواهد داشت. بنابراین برای اجازه رانندگی باید این رفتار او

اگر قلب تان غیر عادی می‌تپد حتما بخوانید

تپش قلب، تپش زندگی

دکتر حسین نوید
متخصص قلب

احساس تپش قلب علت‌های مختلفی دارد. برای مثال اختلال ترس یا هراس می‌تواند باعث تپش قلب شود. معمولا اختلال ترس احساس وحشت است که ناگهان بروز می‌کند و بدون آگاهی و معمولا بدون دلیل تکرار می‌شود و در طول مدت ترس قلب تند می‌زند و ممکن است باعث عرق یا تنفس سریع، احساس ضعف، بیهوشی و سرگیجه شود. تپش قلب باعث زنده نگه داشتن انسان می‌شود ولی اگر تپش قلب احساس شود نشانه خوبی نیست. احساس تپش قلب که مانند کوبیدن قفسه سینه است باعث ترس در فرد مبتلا می‌شود. از مهمترین دلایل تپش قلبی می‌توان به واکنش‌های شدید عصبی مانند استرس و اضطراب، شک و یا هراس، ورزش و فعالیت بدنی شدید، مصرف کافئین مانند چای، قهوه، شکلات و نوشابه‌های مشکی، کم آبی بدن و تب، پایین آمدن قند خون و تپش قلب، کم‌خونی و تپش قلب، مصرف نیکوتین، تغییرات هورمونی مربوط به عادت ماهیانه، بارداری و یا یائسگی، مصرف داروهای سرماخوردگی، مصرف بعضی از داروهای استنشاقی بیماری آسم، مصرف داروهای مسدودکننده بتا و ضد احتقان‌ها و مصرف مواد مخدر همچون آمفتامین‌ها و کوکائین اشاره کرد. در ادامه این مقاله با ما همراه باشید.

اختلال ریتم قلبی ممکن است به دلایل مختلفی از جمله تنگی رگ‌های قلبی، نارسایی قلبی، بیماری‌های دریچه قلب و یا وجود یک عصب اضافه در مدارهای الکتریکی قلب ایجاد شود. پرکاری تیروئید و کم‌خونی نیز از دیگر علل اختلال در ریتم قلبی و ایجاد بی‌نظمی در ضربان قلب (آریتمی) افراد هستند. ضمن آنکه فعالیت‌های زیاد بدنی مانند ورزش شدید ممکن است باعث افزایش ضربان قلب و ایجاد تپش قلب برای چند دقیقه در شخص شود. علاوه بر آن نوشیدن چای غلیظ، قهوه تلخ و سیگار کشیدن در بعضی مواقع می‌تواند باعث تپش قلب شود.

مشکل قلبی و تپش قلب

یکی از مواردی که باعث افزایش ضربان قلب می‌شود، فیبریلاسیون دهلیزی است که از جمله علائم این بیماری، آریتمی (ضربان نامنظم قلب) و در بیشتر موارد ضربان سریع قلب می‌باشد. این بیماری یک مشکل رایج قلبی است که در بیشتر موارد افرادی که سن بالایی دارند را دچار می‌کند. از ویژگی‌های فیبریلاسیون، تپش خیلی سریع و نامنظم حفره‌های بالایی قلب است. سرعت تپش بطن‌ها بیشتر می‌شود و باعث ایجاد یک ضربان تند و نامنظم در قلب می‌شود. احساس تپش قلب ممکن است در اثر انقباضات زودرس قلب، به حالت واقعی تبدیل شود. انقباضات و تپش‌های زودرس قلب، در بیشتر مواقع، ضربان‌هایی پراکنده هستند که هنگامی که فرد در مورد آنها صحبت می‌کند می‌گوید که گویی بند قلب او پاره می‌شود. این تپش‌ها معمولا خطرناک

نیستند. همچنین در بعضی مواقع به هنگام ورزش و فعالیت بدنی، تپش قلب زیاد می‌شود که برای فرد کاملا محسوس و قابل فهم است اما باعث ایجاد مشکلی برای فرد نمی‌شود.

اضطراب و تپش قلب

به دلیل اینکه معمولا انسان‌ها، در حالت طبیعی ضربان قلب خود را احساس نمی‌کنند، اگر که متوجه ضربان قلب خود شوند، حالت بدی در فرد بوجود می‌آید که به آن تپش قلب گفته می‌شود و در بیشتر مواقع به دلیل استرس و ورزش‌ها و فعالیت‌های بدنی شدید مثل دویدن بوجود می‌آید و همیشه دلیلی بر وجود بیماری قلبی نیست.

رایج‌ترین علت تپش قلب، مشکلات روحی و روانی است. بیماری‌های قلبی که باعث بالا رفتن و یا پایین آمدن ضربان قلب می‌شوند، آریتمی یا بی‌نظمی ضربان قلب نامیده می‌شوند که این مشکل نیز باعث می‌شود که احساس کنیم به تپش قلب مبتلا شده‌ایم. اشخاصی که سطح دانش و فرهنگ بالاتری دارند، نسبت به افراد دیگر، بیشتر تپش قلب را احساس می‌کنند. این مشکل با میزان حساسیت فرد نسبت به قلب خود که هوشیاری قلبی نامیده می‌شود نیز ارتباط مستقیم دارد. تپش قلب، در حالی که فرد دراز کشیده است و به ویژه زمانی که شخص روی شانه چپ می‌خوابد نیز دیده می‌شود که هم می‌تواند به علت اضطراب و هم به علت هوشیاری قلبی باشد. قلب تربون بقیه اعضای بدن است و خیلی از قسمت‌های بدن، هنگامی بیماری خود را نشان می‌دهند که به ناراحتی قلبی مبتلا



نشانه‌های فیزیکی تپش قلب آن قدر شدت زیادی دارد که ممکن است باعث شود تصور کنید که دارید می‌میرد و علائم آن می‌تواند مانند نشانه‌های یک حمله قلبی باشد. حتی این امکان وجود دارد که احساس درد در قفسه سینه کنید، به آهستگی نفس بکشید، احساس کنید که دارید خفه می‌شوید و حتی کنترل خود را از دست بدهید. این حمله حتی ممکن است شما را از خواب بسیار عمیق بیدار کند.

یک حمله برای ده دقیقه یا بیشتر طول می‌کشد و پس از آنکه تمام شد، بیمار احساس کوفتگی و خستگی شدید می‌کند. برای اینکه حمله غیرقابل پیش‌بینی است معمولاً باعث ایجاد ترس، هیجان، یا نگرانی بسیار می‌شود و احتمال می‌دهید حمله در هر زمانی به وجود آید. از جمله نشانه‌های همراه تپش قلب می‌توان به سرگیجه، تنگی نفس، سرفه‌های ناگهانی، درد قفسه سینه و غش کردن اشاره کرد.

نشانه‌های تپش قلب، به علت به وجود آورنده آن بستگی دارد. به عنوان مثال اگر فردی تپش قلب همراه با بیماری ریه داشته باشد، رنگ پوست او تیره است و بدن او گرم است. اگر استرس همراه با تپش قلب داشته باشد، التهاب و رنگ پریدگی و در مواردی نیز خشکی دهان در آن فرد دیده می‌شود. نشانه‌های بیماری‌های قلبی، در سنین مختلف با هم تفاوت دارد ولی رایج‌ترین علامت آن درد قفسه سینه است که معمولاً به سمت پشت، دست چپ و یا فک کشیده می‌شود.

از دیگر نشانه‌های رایج بیماری‌های قلبی، تنگی نفس است که بیشتر در هنگام فعالیت بدنی و کم شدن توان تنفس فرد دیده می‌شود. در مردان بالای ۴۰ سال، هر دردی که بین ناف تا لاله گوش باشد، به عنوان درد قلبی در نظر گرفته می‌شود مگر اینکه با معاینات و بررسی‌ها، خلاف آن ثابت شود. از نشانه‌های دیگر بیماری‌های قلبی عروقی، درد در قسمت بالای شکم است که در برخی موارد با درد معده یا مری اشتباه گرفته می‌شود. همچنین ضعف و بی‌حالی، به ویژه در افراد با سن بالا و کم شدن نیروی بدنی، ممکن است از نشانه‌های دیگر بیماری‌های قلبی باشد.

تعداد ضربان عادی قلب

تپش قلب ناشی از یک سیکل (دوره) کامل انقباض قلب و پر و خالی شدن آن از خون است. در یک فرد بزرگسال، هر سیکل این انقباضات، در زمانی کمتر از یک ثانیه انجام می‌شود. به همین علت، تعداد تپش طبیعی قلب به ازای هر دقیقه، برای مردان در حدود ۷۰ و برای خانم‌ها در حدود ۷۵ ضربان می‌باشد. این تعداد تپش برای نوزادان که گردش خون تندتری دارند و سریع‌تر نفس می‌کشند در حدود ۱۳۰ ضربان به ازای هر دقیقه است.

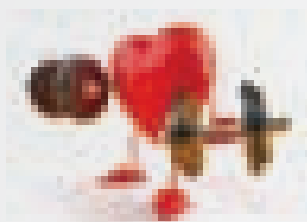
شوید. افرادی نیز که تیروئید آنها پرکار است و علائمی مانند گرگرفتگی و تعریق خیلی زیاد دارند، قلب‌شان سریع‌تر می‌تپد. همچنین در افتادگی دریچه قلب (پرولاپس دریچه میترال) نیز، تپش قلب زیاد دیده می‌شود.

تشخیص علت تپش قلب

در هنگام تپش قلب باید در هر حال برای تشخیص به پزشک مراجعه شود. پس از انجام معاینات از بیمار نوار قلب گرفته می‌شود که می‌تواند علت تپش قلب را مشخص کند. گاه نیز آزمایشاتی برای تشخیص بیماری‌های زمینه‌ای نیاز است. اگر علت تپش قلب مشخص نشود، دستگاهی به نام هولترمانیتور یا نوار قلب متحرک به بیمار وصل می‌شود تا در طول یک روز نوار قلب مداوم از او گرفته شود. اگر بیمار در طی این مدت دچار تپش قلب شود، نوار قلب در همان حالت از بیمار گرفته شده و نوع آریتمی قلب فرد مشخص می‌شود. علاوه بر هولترمانیتورینگ، می‌توان از تست ورزش جهت القای بعضی آریتمی‌های خطرناک بهره برد تا پزشک و بیمار مطمئن شوند که فعالیت شدید، باعث آریتمی خطرناک نیست. برای تشخیص علل و عوامل تپش قلب و درمان آنها، مراجعه به پزشک متخصص قلب لازم است و اگر مسائل روحی و روانی عامل تپش قلب باشند، مراجعه به روانپزشک برای کسب آرامش مفید است و اگر بعد از بررسی‌ها، بیماری قلبی در فرد تشخیص داده شود، اقدامات درمانی لازم توسط پزشک متخصص قلب و عروق انجام می‌شود.

به طور کلی گرفتن نوار قلب و انجام اکوکاردیوگرافی می‌تواند کارکرد عضله قلب، دریچه‌های قلب و گرفتاری لایه اطراف قلب یا پریکارا را نشان دهد. تست ورزش نیز نشان‌دهنده احتمال گرفتگی عروق و مقداری که فرد می‌تواند فعالیت داشته باشد است. آنژیوگرافی عروق کرونر نیز که مقدار و مکان گرفتگی عروق را به صورت صددرصد نشان می‌دهد و تعیین‌کننده روش درمان به حساب می‌آید، به عنوان وسیله‌ای موثر برای تشخیص بیماری‌های قلبی استفاده می‌شود.

علائم و نشانه‌های تپش قلب



به دلیل اینکه معمولاً انسان‌ها، در حالت طبیعی ضربان قلب خود را احساس نمی‌کنند، اگر که متوجه ضربان قلب خود شوند، حالت بدی در فرد بوجود می‌آید که به آن تپش قلب گفته می‌شود و در بیشتر مواقع به دلیل استرس و ورزش‌ها و فعالیت‌های بدنی شدید مثل دویدن بوجود می‌آید و همیشه دلیلی بر وجود بیماری قلبی نیست.

همنشینی با پنج نفر ممنوع

امام سجاد (علیه السلام) به فرزند عزیزشان فرمودند:

با پنج شخص، دوست و همنشین نباش:

۱- دروغگو: زیرا او مثل سرابی است که دور را نزدیک و نزدیک را در نظرت دور جلوه می دهد.

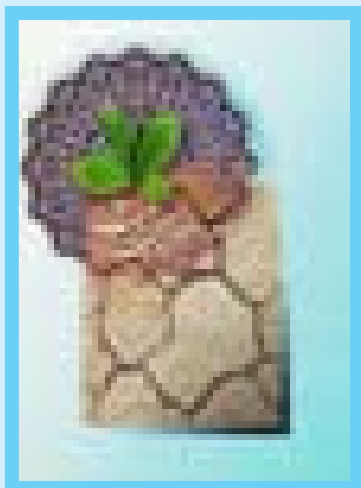
۲- فاسق و گناهکار: زیرا تو را به لقمه نانی، یا کمتر از آن می فروشد.

إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْفَاسِقِينَ (خداوند گناهکاران را دوست ندارد).

۳- بخیل: زیرا او تو را با مال خود در سخت ترین نیازهایت یاری نمی کند.

۴- نادان و کم عقل: زیرا او می خواهد به تو سود رساند، ولی بر اثر حماقت به تو زیان می رساند.

۵- قطع کننده رحم: زیرا در قرآن کریم از او به عنوان زیانکار یاد شده است.



حضرت امام صادق (علیه السلام) فرمودند: برای محکم شدن دوستی و صمیمیت، علاقهات را اظهار کن. مثلاً اگر مرد به زن بگوید تو را خیلی دوست دارم، هیچ گاه این محبت از ذهن زن بیرون نمی رود.

هم چنین بحث و جدل کردن الفت و محبت و دوستی را از بین می برد. مرد به جای بحث، باید سکوت اختیار کند و یا خانه را ترک نماید و با هدیه ای یا دسته گلی به منزل برگردد.

چه زیباست سخن دلنشین حضرت علی (علیه السلام) که فرمودند: هنگامی که عقل آدمی کامل شود کلام انسان کوتاه و کم می شود. تحقیقات مولای متقیان را در این خصوص بنگیرید که فرموده اند تورات، زبور، انجیل و قرآن را مطالعه کردم و از میان حقایق آنها، نکاتی را انتخاب نمودم:

از تورات این نکته را برگزیدم که: نجات انسان در سکوت و کم حرفی است. و از انجیل این نکته را انتخاب کردم که: شخص قناعت پیشه، احساس بی نیازی می کند.

و از زبور این نکته را اختیار نمودم که: نگه داشتن شهوت مایه سلامت ماندن از آفات و بلاهاست.

و از قرآن کریم این نکته را انتخاب کردم که: کسی که توکل به خدا کند خدا او را کفایت می کند.

پیامبر اکرم (صلی الله علیه و آله و سلم) فرمود: کسی که خدا را شناخت و به عظمتش پی برد دهان خود را از سخن (بی مورد) و شکم را از غذای حرام باز می دارد و به استقبال روزه و نماز، جهت دریافت پاداش و جلب رضایت حق می شتابد.

بر گرفته از کتاب جلوه های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)

ورزش

باشگاه پرسپولیس ۳ دستگاه اتوبوس اسکائیا خریداری می کند

با خدا عهد کردم به «کودکان کار» کمک کنم

ایران در پارالمپیک ۲۰۱۶ ریو

دستمزدهای نجومی رانندگان فرمول یک!



اسکائیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

جعفر کاشانی، عضو هیأت مدیره باشگاه پرسپولیس، در گفت و گو با کالسکه سبز

باشگاه پرسپولیس ۳ دستگاه اتوبوس اسکانیا خریداری می کند



حسین پورفتحی
روزنامه نگار

جعفر کاشانی یکی از اسطوره ها و پیشکسوتان بزرگ باشگاه پرسپولیس است. او از جمله بازیکنانی بود که فوتبالش را از باشگاه فوتبال شاهین تهران شروع کرد و بعداً پس از انحلال این باشگاه در سال ۱۳۴۶ به تیم پرسپولیس پیوست و تا پایان دوران ورزشی خود در این تیم باقی ماند. کاشانی به عنوان یک دیپلمات وزارت خارجه در سال های دور، چهارمین کاپیتان تاریخ پرسپولیس هم به شمار می رود. او هم اکنون به عنوان یک پیشکسوت، عضو هیأت مدیره باشگاه پرسپولیس است و پیش از هر چیزی هم و غم خود را بر توسعه زیرساخت های حرفه ای این باشگاه قرار داده است. با جعفر کاشانی درباره تصمیم اخیر مدیران باشگاه پرسپولیس مبنی بر خریداری چند دستگاه اتوبوس اختصاصی اسکانیا در جهت توسعه زیرساخت حمل و نقل این باشگاه و بازدید که از خط تولید شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان در سمنان داشته اند، به گفت و گو نشستیم که در ادامه می خوانید.

چه شد که به فکر خرید اتوبوس اختصاصی برای باشگاه پرسپولیس و تیم فوتبال این باشگاه افتادید؟

در همه جای دنیا وقتی حرف از یک باشگاه زده می شود، منظور فقط یک تیم فوتبال نیست، خیلی چیزها هست که باید در کنار یکدیگر قرار بگیرند تا معنا و مفهوم یک باشگاه درست باشد. برای مثال، اگر چه ما باشگاه بارسلونا را با نام تیم فوتبال این باشگاه و امثال لیونل مسی، نیمار و سوارز می شناسیم، اما باشگاه بارسلونا در کنار تیم فوتبال، تیم والیبال، بسکتبال و هندبال و همچنین بسیاری دیگر از رشته های ورزشی را به طور جداگانه در قالب تیم هایی در دل خود دارد. سواى این ها، این باشگاه تمامی اصول باشگاه داری از جمله امکانات سخت افزاری و نرم افزاری را هم برای خود تعریف کرده است. برای مثال، کمپ اختصاصی دارد، مدارس فوتبال، سیستم حمل و نقل مستقل و خیلی چیزهای دیگر دارد. در کشور ما اینطور نیست. متأسفانه علی رغم اینکه نام باشگاه بر هر یک از تیم های ایران گذاشته شده اما در اینجا ما فقط تیم داری می کنیم؛ یک تیم فوتبال با امکانات محدود. ما در هیأت مدیره باشگاه پرسپولیس چند وقتی است برای ارایه تعریف جدیدی از باشگاه داری در کشور به دنبال توسعه زیرساخت های باشگاه هستیم. از این رو بعد از اینکه با کمک شهرداری تهران یک کمپ اختصاصی گرفتیم، حالا می خواهیم با خرید یک

دستگاه اتوبوس اسکانیا از شرکت عقاب افشان شرایط این بخش را هم به سمت حرفه ای گری سوق دهیم.

برنامه شما به خرید همین یک دستگاه اتوبوس ختم می شود؟

قطعاً نه. طی صحبت هایی که در هیأت مدیره باشگاه و بعد با مدیران شرکت عقاب افشان داشتیم، قرار است یک دستگاه اتوبوس اسکانیا برای تیم فوتبال بزرگسالان باشگاه طراحی و تولید شود و ان شاء الله دو دستگاه دیگر برای سایر تیم های باشگاه تولید و خریداری خواهد شد.

گویا اخیراً به همراه چند تن از مدیران باشگاه پرسپولیس به شهر سمنان سفر کردید و ضمن دیدار با مدیران ارشد شرکت عقاب افشان بازدید هم از خط تولید این کارخانه داشتید. درباره آن توضیحاتی می دهید؟

بله، ما بعد از تصمیم هیأت مدیره باشگاه مبنی بر خرید اتوبوس، به همراه مدیرعامل باشگاه و چند تن دیگر از مسؤولان سفری به استان سمنان داشتیم و از خط تولید کارخانه بزرگ عقاب افشان بازدید کردیم که برای ما بسیار جذاب و قابل توجه بود. باور کنید در این مجموعه صنعتی، عشق و علاقه کارکنان و کارگران به کارشان موج می زد. بنده در آنجا دیدم اتوبوس هایی با جدیدترین

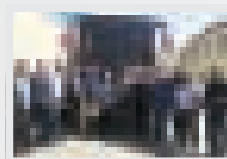
بر زیبایی منحصر به فرد، شهرت و سابقه بسیار طولانی ای دارد. یقین بدانید ما خیلی ویژگی‌ها را در نظر گرفتیم تا به این تصمیم برسیم و بنده از این موضوع بسیار خوشحالم.

با توجه به اهمیت توسعه زیرساخت‌های باشگاه‌داری در کشور، آیا به باشگاه‌های دیگر هم خرید اتوبوس‌های اختصاصی را پیشنهاد می‌کنید؟

بله صد در صد. اتفاقاً ما چاره‌ای غیر از این نداریم. ما در جلسه‌ای که با مهندس اکبری‌راد، یکی از مدیران ارشد شرکت عقاب افشان داشتیم به خوبی علاقه وی را به ورزش و توسعه فرهنگ حرفه‌ای‌گری در ورزش احساس کردیم. ایشان از موضوع کمک به ورزش و فوتبال کشور به عنوان علاقه قلبی خود یاد کردند و تأکید داشتند که اگر باشگاه استقلال و دیگر باشگاه‌ها هم تمایل داشته باشند، حتماً چنین تمهیداتی برای آنها نیز در شرکت عقاب افشان در نظر گرفته خواهد شد.

در پایان اگر صحبتی دارید بفرمایید.

به نظرم اگر فوتبال ما می‌خواهد از دنیای حرفه‌ای این رشته عقب نماند، باید هرچه سریعتر در گام نخست، داشته‌های خود را به‌روز و در ادامه، امکانات مورد نیازش را تأمین کند. ما باید هرچه سریعتر از تیم‌داری به باشگاه‌داری تغییر وضعیت دهیم و اگر زیرساخت‌های موجود را نداریم با کمک بخش‌های دیگر به وجود آوریم. امیدوارم روزی برسد که همه باشگاه‌های ما صاحب کمپ اختصاصی، اتوبوس اختصاصی و در کل یک ساختار اصولی باشند.



تکنولوژی‌های دنیا تولید می‌شوند که انصافاً هیچ تفاوتی با نمونه‌های اروپایی ندارند. خوشبختانه، یک مدیریت یکپارچه و متحد نیز این تلاش و همبستگی را هدایت می‌کند تا در نهایت یک محصول باکیفیت به ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور خدمت کند.

درباره طراحی این اتوبوس هم که گویا قرار است نمونه‌ای خاص برای باشگاه پرسپولیس باشد، توضیحی بفرمایید.

خوشبختانه در این مورد همه توافقات انجام شده و قرار است اتوبوسی که از نظر طراحی بیرونی کاملاً نمایانگر باشگاه پرسپولیس باشد، تولید و ساخته شود. این اتوبوس از نظر طراحی داخلی به جای ۲۵ صندلی، ۳۰ صندلی خواهد داشت و امکانات مورد نیاز هم در آن قرار خواهد گرفت.

چرا برای خرید اتوبوس سراغ شرکت عقاب افشان و برند اسکانیا رفتید؟

اولین نکته اینکه اتوبوس اسکانیا، در داخل کشور تولید می‌شود و برای ما به عنوان یک ایرانی این یک اصل اساسی است که از تولید داخل حمایت کنیم. سوای این، اتوبوس اسکانیا بسیار حرفه‌ای و به‌روز است و علاوه

ما در هیأت مدیره باشگاه پرسپولیس چند وقتی است برای ارایه تعریف جدیدی از باشگاه‌داری در کشور به دنبال توسعه زیرساخت‌های باشگاه هستیم. از این رو بعد از اینکه با کمک شهرداری تهران یک کمپ اختصاصی گرفتیم، حالا می‌خواهیم با خرید یک دستگاه اتوبوس اسکانیا از شرکت عقاب افشان شرایط این بخش را هم به سمت حرفه‌ای‌گری سوق دهیم.



گفتگو با کیمیا علیزاده، دختر برنزی المپیک ۲۰۱۶ ریو

با خدا عهد کردم به «کودکان کار» کمک کنم

تو همیشه تأکید داشتی که با مربی دوران کودکی‌ات تمرین کنی در صورتی که می‌توانستی انتخاب‌های دیگری داشته باشی. این که در تمام این مدت مربی دوران کودکی‌ات کنارت بود، چقدر در موفقیت نقش داشت؟

اینکه مربی کودکی‌ام کنارم بود، پوئن مثبتی برایم بود و خیلی کمک کرد. اگر این اتفاق نمی‌افتاد، اطمینان دارم که نمی‌توانستم مدال بگیرم. بعد از باختم مقابل حریف اسپانیایی دیگر دوست نداشتم مسابقه بدهم چون خیلی ناراحت بودم اما صحبت‌های استاد کامرانی شرایط من را تغییر داد. باورتان نمی‌شود اگر بگویم که حتی یک لحظه دعا کردم که ورزشکار اسپانیایی به فینال نرود چون واقعا نمی‌خواستم مسابقه بدهم اما استادم به من گفت برای نماینده اسپانیا از راه دور انرژی بفرست که به فینال برود. این صحبت‌ها خیلی روحیه من را تغییر داد و مرا برای کسب مدال مصمم کرد.

ظاهرا با آسیب دیدگی‌های زیادی هم به المپیک رفتی؟

بله همین‌طور است. من با شرایط بدی وارد اردو شدم و آسیب دیدگی‌های قبلی خیلی من را اذیت می‌کرد. البته از لحاظ فنی آماده بودم و مشکلی نداشتم. در مسابقات یونان راستم راه افتاده بود و ۷۰ درصد از ضربه‌های سمت راستم استفاده کردم اما آسیب دیدگی در پای چپم باعث شد نتوانم چپ

وقتی همه مردم ایران از برنز تو خوشحال بودند، تو ناراحت بودی که چرا طلا نگرفتی. چرا؟

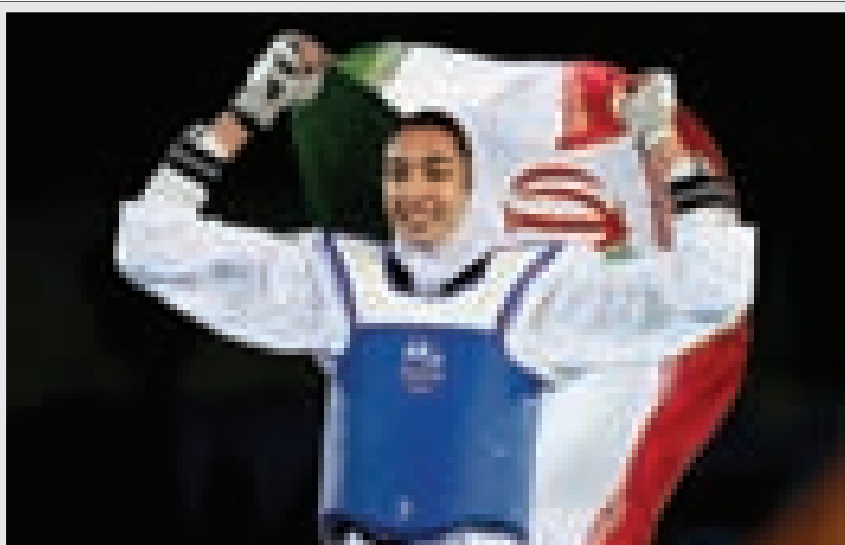
بله همه از این که من توانسته بودم برنز بگیرم خوشحال بودند اما خودم نه. چون می‌دانستم می‌توانم برنده باشم و طلا بگیرم. من با یک اختلاف نسبت به حریف اسپانیایی‌ام بازنده شدم. از تکنودوکاری هم شکست خوردم که چند ماه قبل با ۵ امتیاز اختلاف او را شکست داده بودم و می‌توانستم به راحتی فینالیست شوم. «جید»، آن یکی حریفم را هم ۲ بار شکست داده بودم و به همین دلیل انتظار رفتن به فینال و طلا گرفتن را داشتم. خودم از مدال‌م راضی نبودم چون می‌شد که بهتر نتیجه بگیرم. بالاخره المپیک است و جو زمین خیلی سنگین و قابل مقایسه با بقیه رقابت‌ها نبود. واقعا در المپیک هیچ چیز قابل پیش‌بینی نیست اما باز هم خدا را شکر می‌کنم که توانستم برنز بگیرم.

چه چیزی بعد از کسب مدال برنز برایت اهمیت داشت؟

از خوشحالی مردم خیلی خوشحال شدم. وقتی دیدم چقدر این مدال برای مردم مهم بوده و خوشحال شده‌اند، از ته دلم خندیدم. وقتی متوجه شدم توانستم برای لحظه‌ای لیخنه را روی لب مردم بیاورم و این که راهی برای مدال گرفتن بقیه بانوان ورزش باز شده، من هم خوشحال شدم.

هلنا حبیبی‌خواه
روزنامه‌نگار

وقتی با کیمیا علیزاده هم‌کلام می‌شوید، می‌فهمید که چرا خدا چنین نظری به او کرده تا بتواند با یک مدال برنز المپیک دل ۸۰ میلیون ایرانی را شاد کند. می‌فهمید که چرا او با تمام هم‌سن و سال‌هایش فرق دارد که توانسته در ۱۸ سالگی به چنین موفقیت بزرگی برسد. کیمیا از جنسی خاص است. جنسی که خیلی زود به دل می‌نشیند و دلتان می‌خواهد برایش بهترین‌ها را آرزو کنید. وقتی با سادگی و مهریانی می‌گوید که قبل از رفتن به المپیک چه عهدی با خدا بسته و چه دغدغه‌ای داشته، دلتان می‌خواهد تا تکواندو هست و المپیک هست، کیمیا در آن طلا بگیرد. طلایی از جنس وجود خودش که بتواند اتفاقات بزرگی را رقم بزند. صحبت کردن با این دختر آن قدر دوست‌داشتنی بود که دلمان می‌خواست ساعت‌ها پای حرف‌هایش بنشینیم. وقتی یادمان می‌افتد کیمیا تازه ۱۸ سال دارد و دست کم می‌تواند در ۳ المپیک دیگر هم مدال بگیرد. او را روی سکو با طلا تصور می‌کنیم و از صحبت با او لذت می‌بریم. گفتگوی او را بخوانید.



به جای بیاورم و تا جایی که می‌توانم به این کودکان بی‌گناه محبت کنم. زندگی اجباری این کودکان خیلی سخت و دردناک است. واقعا دشوار است که زندگی به سختی بگذرد آن هم در دورانی که این بچه‌ها باید شاد و فکر و ذکرشان بازی کردن باشد نه این که به اجبار کار کنند. می‌خواهم هر کاری از دستم برمی‌آید برای این کودکان انجام دهم و حتی برای یک لحظه هم که شده خوشحالشان کنم.

وقتی تو مسابقه داشتی فرزانه عاشورزاده روی سکوها بالا و پایین می‌پرید و حرص می‌خورد و واکنش‌های جالبی نشان می‌داد. این صحنه‌ها را دیدی؟

بالاخره ما در ریو یک تیم بودیم و مجزا از هم نبودیم. ما همیشه از برده‌های یکدیگر خوشحال می‌شویم و از باخت‌ها ناراحت. می‌دانستم که همه بچه‌ها برای من آرزوی موفقیت می‌کنند همان‌طور که من دوست داشتم پیروزی آنها را ببینم. همان‌طور که آنها از خوشحالی من خوشحال شدند من هم از ناراحتی‌شان غصه خوردم.

فکر می‌کنی چرا مردان تکواندو نتوانستند مثل همیشه باشند؟

خیلی ناراحت شدم وقتی این اتفاق افتاد. واقعا زمین المپیک با همه مسابقه‌ها فرق دارد و نمی‌شود پیش‌بینی کرد چه اتفاقاتی در آن رخ می‌دهد. نباید فراموش کنیم همین بچه‌ها سال گذشته قهرمان جهان شدند. هر ۳ ورزشکار المپیکی تکواندو در هر مسابقه آسیایی و جهانی که حضور داشتند طلا گرفتند و قهرمان بودند. آنها باعث شدند که ما همیشه به تکواندو افتخار کنیم و نباید اینها فراموش شوند.

موفقیت تو در المپیک آن قدر بزرگ بود که رئیس‌جمهوری به تو پیغام شخصی داد. آن لحظه چه حسی داشتی؟

وقتی رئیس‌جمهوری شخصا به من پیغام دادند خیلی خوشحال شدم و به خودم افتخار کردم. در آن لحظه احساس شادی و غرور داشتم و انگیزه‌ام از همیشه بیشتر شد.

تا حالا به این موضوع فکر کرده‌ای که اگر با پیشنهاد خارجی از طرف بقیه کشورها روبه‌رو شوی چه واکنشی نشان می‌دهی؟

تاکنون اصلا به این موضوع فکر نکرده‌ام که اگر پیشنهاد خارجی داشته باشم چه تصمیمی می‌گیرم. درواقع تا حالا یک لحظه هم از ذهنم عبور نکرده که چه واکنشی به پیشنهاد کشورهای خارجی نشان خواهم داد.



حتما الان با جوایزی که گرفته‌ای پولدار شده‌ای. فکر کردی که می‌خواهی با جوایزت چه کاری انجام دهی؟

قبل از این که صاحب این جوایز شوم، از خدا خواسته بودم روزی این توانایی مالی را به من بدهد که به بچه‌های کار و کودکان یتیم کمک کنم. زندگی این کودکان و زحمتهایشان همیشه من را ناراحت می‌کرد و یکی از دغدغه‌های ذهنی‌ام بود. همیشه از خدا می‌خواستم پولدار شوم تا بتوانم برای این کودکان سرپناه درست کنم و به آنها کمک کنم. خدا را شکر که الان توانایی این کار را دارم و می‌خواهم عهدی را که با خدا بسته‌ام،

را محور کنم و با راست ضربه بزنم. شرایط برایم سخت بود. اطمینان دارم که اگر مربی‌ام نبود، نمی‌توانستم مدال بگیرم چون آسیب‌های قبل اذیت می‌کرد. برنامه‌هایی که استادم داد باعث شد تا فشار زیادی به پایم نیاید و بهتر تمرین کنم. خودم هم قبل از المپیک فکر نمی‌کردم به آمادگی کامل برسم اما در المپیک با آمادگی کامل به میدان رفتم و این را مدیون تمرینات و برنامه‌های استاد کامرانی هستم.

استقبال فوق‌العاده‌ای از تو در فرودگاه شد. خودت فکر می‌کردی مردم چنین برخورد گرمی موقع برگشتن به ایران داشته باشند؟

باید اعتراف کنم که خیلی غافلگیر شدم. جمعیت زیادی به فرودگاه آمده بودند و فکرش را نمی‌کردم که این همه مورد استقبال قرار بگیرم. وقتی حضور مردم و مهربانی‌هایشان را دیدم انگیزه‌ام بیشتر شد که تمرینات و برنامه‌های آینده‌ام را با قدرت بیشتری ادامه دهم و به فکر موفقیت‌های بزرگتری باشم.

دوست داری مدالت را به چه کسانی تقدیم کنی؟

من این مدال را تقدیم به شهید گمنامی می‌کنم که زمان شهادتش فقط ۱۷ سال داشته و در فدراسیون تکواندو به خاک سپرده شده است. مدالم تقدیم به این شهید و تمام شهیدانی که برای آزادی و استقلال ایران جنگیدند تا من الان با خیال راحت در کشورم زندگی کنم و آسوده باشم.

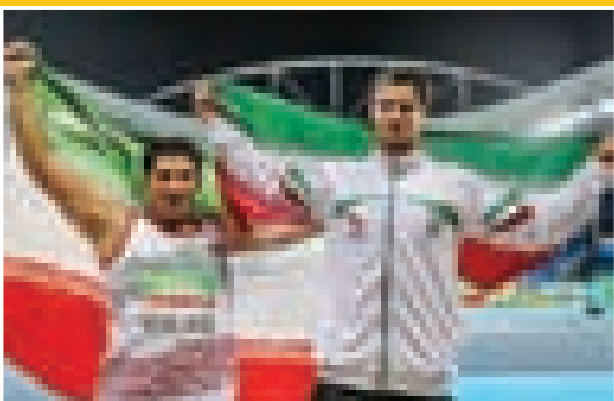
در فرودگاه صحنه زیبایی را رقم زدی، وقتی دست پدرت را بوسیدی. درباره این موضوع صحبت کن.

من موفقیت‌م را مدیون زحمات پدر و مادرم می‌دانم. لازم بود که از آنها به‌ویژه از مادرم تشکر کنم چون واقعا زحمات زیادی برای من کشیده‌اند. هر فرزندی هم باید بداند که بعد از هر موفقیتی همیشه باید قدر دان زحمات پدر و مادرش باشد. من هم همیشه قدر دان پدر و مادرم هستم و خوشحالم که توانستم زحمات آنها را تا حدودی جبران کنم.

ایران در پارالمپیک ۲۰۱۶ ریو



کاروان ورزش ایران در مسابقات پارالمپیک ۲۰۱۶ ریودوژانیرو برزیل که با نام «کاروان منا» در این مسابقات حضور یافته بودند با کسب بیش از ۲۰ مدال رنگارنگ عملکردی تحسین برانگیز در بزرگترین فستیوال ورزش جانبازان و معلولین جهان داشتند.

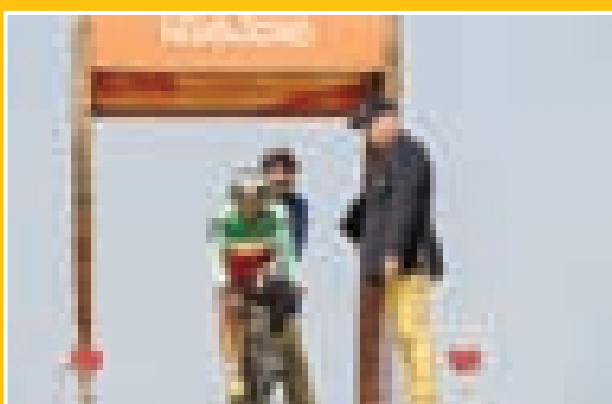
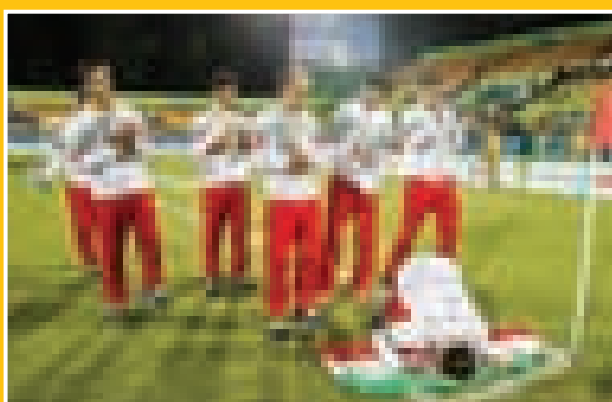
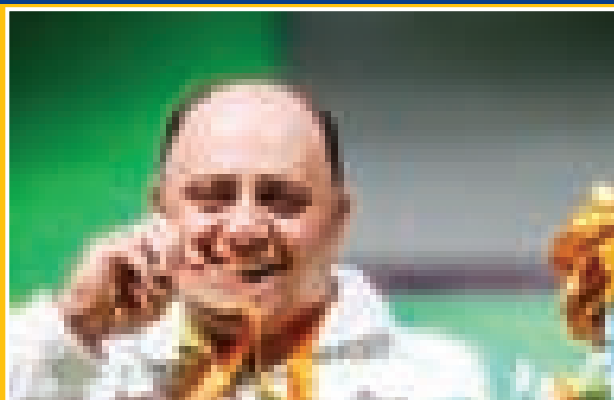


کارگاه

[۶۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵



وقتی فرناندو آلونسو از کریستیانو رونالدو سبقت می گیرد

دستمزدهای نجومی رانندگان فرمول یک!

علیرضا شاملو
روزنامه نگار

کاهش یافت و به نیم میلیون رسید. او عضو تیم ردبول است.

دنیل ریکاردو که در سال ۲۰۱۴ هم تیمی فتل آلمانی بود یک سال بعد به عنوان راننده نخست رد بول شناخته شد. اتومبیلران استرالیایی اکنون فراستبان را در کنار خود دارد اما پنج میلیون بیشتر از هم تیمی هلندی اش دریافت می کند. جانسن بوتون، عضو تیم مک لارن در نزدیکی رزبرگ قرارداد. راننده آمریکایی که از سال ۲۰۰۲ وارد فرمول یک شد اکنون سالیانه ۱۶ میلیون یورو کسب می کند. بوتون توانست در سال ۲۰۰۹ به عنوان قهرمانی دست یابد.

کیمی رایکونن، از دیگر رانندگان مشهور جهان که در تیم فراری حضور دارد، دستمزدی هشت میلیون یورویی دارد. اتومبیلران آلمانی مسن ترین راننده حاضر در فرمول یک است و ۳۶ سال دارد. سرخیو پرس و نیکو هالکنبرگ که هر دو در تیم فورس ایندیا حضور دارند، دستمزدی یکسان (چهار میلیون) دریافت می کنند. فلیپه ماسا برزیلی عضو تیم ویلیامز در شرایطی مشابه قرارداد دارد. ماسا از معدود رانندگانی است که با چهار قهرمان جهان به نام های ژاک ویلانوه، آلونسو، مایکل شوماخر و رایکونن هم تیمی بوده است. او پیش از سال ۲۰۱۴ در تیم فراری بود.

که بیشترین دستمزد را در فوتبال اسپانیا دریافت می کند، فاصله زیادی دارد. او با این که از دوران طلایی اش دور شده است، ۹ میلیون بیشتر از کریستیانو ستاره پرتغالی درآمد دارد.

انتهای جدول به ریو هاریانتو اختصاص دارد. اتومبیلران اندونزیایی از تیم خود سالیانه تنها ۱۵۰ هزار یورو می گیرد. پس از او مارکوس اریکسن سوئدی و لوییس فلیپه برزیلی، عضو تیم سابر با ۱۸۵ هزار یورو در این فهرست دیده می شوند. پاسکال ورلین آلمانی، هم تیمی هاریانتو ۵۰۰ هزار یورو درآمد دارد. کارلوس ساینس، دیگر راننده اسپانیایی اختلاف زیادی با هموطنش آلونسو دارد. با وجود اینکه دستمزدش نسبت به فصل قبل بیشتر شده است اما فقط ۳۵۰ هزار یورو دریافت می کند. عضو تیم تورو روسو، هم تیمی به نام دنیل کویت دارد که ۷۵۰ هزار یورو کسب می کند. استبان گیترس مکزیکی که از سال ۲۰۱۱ وارد مسابقات فرمول یک شد، توانست بهترین رکورد (رتبه سوم) خود را به ثبت برساند. گیترس در سال جاری به تیم هاس پیوست و یک میلیون یورو دریافت خواهد کرد. مکس وراستیان جوانترین (۱۷ سال و ۱۶۶ روز) شرکت کننده گرند پری استرالیا در سال ۲۰۱۵ دستمزدش نسبت به سال گذشته

رانندگان فرمول یک بیش از ستارگان مشهور جهان فوتبال دستمزد دریافت می کنند. این شاید باورنکردنی، باشد اما واقعیت دارد. ورزشکاران مشهور جهان معمولاً دستمزدهای بالایی دریافت می کنند و قاعدتاً کریستیانو رونالدو و لیونل مسی، برترین بازیکنان کنونی فوتبال جهان باید پردرآمدترین ورزشکاران محسوب شوند. با منتشر شدن دستمزد رانندگان فرمول یک اما مشخص شد رونالدو و مسی در فاصله زیادی با اهالی «فرمول یک» قرار دارند. چند ماه پیش بود که نیکو رزبرگ با مرسدس بنز قراردادش را تمدید کرد. قراردادی که به دو برابر شدن دستمزد اتومبیلران آلمانی منجر شد. «رزبرگ» بعد از این قرارداد ۱۶ میلیون یورو دریافت خواهد کرد.

دستمزد رزبرگ راننده آلمانی تنها نصف دستمزد لوییس همپلتون انگلیسی است. رقیب رزبرگ بالاتر از همه قرار دارد که ۳۲ میلیون یورو است. قهرمان مسابقات فرمول یک در سال ۲۰۰۸ در نزدیکی خود فرناندو آلونسو اسپانیایی را می بیند. راننده تیم مک لارن با اختلاف دو میلیون دلاری، جایگاه دوم را به خود اختصاص داده است. البته سبستین فتل آلمانی، عضو تیم فراری با همین رقم در کنار آلونسو قرار دارد. بر این اساس، راننده اسپانیایی با کریستیانو رونالدو



کارگاه

[۷۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۸ - شهریور ماه ۱۳۹۵

Changes in Oghab Afshan towards Customer Orientation

The introduction ceremony of the sales and financial managers was held in the Oghab Afshan's head office on September 14, 2016.

According to the report of the Oghab Afshan's public relation department, Behrouz Moradi as the CEO of the company appreciated the unsparing and congenial efforts of the former financial manager and introduced him as the sales manager. He mentioned that the decision was based on the notion of improvement of the sale procedure and employment of the new software in the sale process. Sadeq Asqari, the appointed sales manager, stated that customer orientation and facilitation of the sale procedure are his most important goals in sales management.

Afterwards, Afsaneh Jalavandi was introduced as the new financial manager. Appreciating the efforts of Mr. Asqari, she referred to discipline, creativity and integrated interaction as her main concerns.

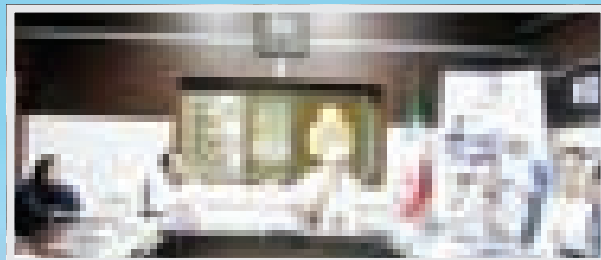


Three New International Standards in Oghab Afshan

Oghab Afshan recently obtained three international certificates regarding customer satisfaction through approval of the global inspection companies. According to the report of the Oghab Afshan's public relation department, the company obtained three internationally-approved standardization certificates regarding respect for customers during the latest audits conducted by TÜV NORD.

These certificates include ISO 10002:2014 which provides guidance on the process of complaints handling, ISO 10004:2012 which provides guidance in defining and implementing processes to monitor and measure customer satisfaction, and 5S which provides guidance on organization of workplaces. Also, the ISO 9001:2008 certificate was validated for another three-year period.

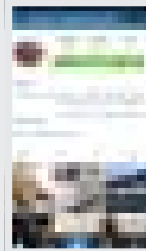
In the ceremony held for grant of the international certificates, Abdollah Akbari Rad, the Oghab Afshan's vice-chairman of the board of directors said, "We, as the largest bus manufacturer in the Middle East, are really delighted that our performance is in compliance with the international regulations and standards and has been approved by the auditors".



Interview with a Coach Driver



Najaf Obeidi is a coach driver with more than 24000 followers on Instagram under the username: NAJAF_SCANIAOGHAB. He truly believes in culture-building practices for improving the current position of the bus and coach drivers in our society. He is dressed in graceful driving uniforms in most of his Instagram photos to re-define the occupation of driving in a more appropriate manner. He tries to observe all the traffic regulations including the speed limits in order to prevent distasteful driving accidents. He is obsessed with Scania coaches and asserts that they are really popular in Boushehr, the city he lives in. He believes that Scania coaches are uncluttered and attractive with low maintenance expenses. "My dearest wish is to own an Oghab-Scania Maral coach," he concludes.



Interview with a Legendary Football Figure

Jafar Kashani is a veteran legendary figure from Persepolis football club. Once a diplomat in the Ministry of Foreign Affairs, he is the fourth captain in the history of the Persepolis football team. At the present time, he is a member of the club's board of directors and is preoccupied with the development of the related professional infrastructure. In this regard, he recently visited the factory of Oghab Afshan industrial and manufacturing company in Semnan and consulted with the other board members to purchase one Scania coach for the adult football team and two Scania coaches for other teams of the club. He appreciated the interest of Mr. Akbari Rad, one of the Oghab Afshan's superior managers, in sports and development of professional sports culture. "The exterior design of the first coach should be indicative of the nature of the club. The coach will be equipped with the required amenities and 30 seats," he says.

