

ماهانما داخلی شرکت
تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سر دبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر بازرگانی: کاظم سبزی
مدیر هنری و صفحه آر: محمد گودرزی، فاطمه رنجبر
دبیر عکس: محمد فتحی
عکس روی جلد: ابوالفضل ماهرخ
روابط عمومی: علی رحمانی
تحریریه: انسیه جنتی، فاطمه رضانیان، ابودر
مار کولایی، حامد امینی، وحیده جلال کمالی،
علی اکبر دهبان، حسین صفدری، شیماشکوه، وحیده
جلال کمالی، ناعمه پرهین، معصومه بهرامیان
گروه ترجمه و ویرایش: کامبیز ربانی، مهرناز نظاری

عدالت و تأمین حداقل‌ها در سیاست‌های اقتصاد مقاومتی» ۴
ارتقای استاندارد خدمات پس از فروش عقاب افشان» ۵
قدر دانی از پرسنل تعمیرگاه مرکزی عقاب افشان» ۵
مبنای کار شرکت عقاب افشان «مشتری‌مداری» است» ۶
فرانکو مینیرو: اتوبوس‌های اسکانیای تولیدی در ایران...» ۱۰
خدمات پس از فروش «قلب تپنده» خودرو سازان» ۱۳
چگونه ضد یخ خودرو را عوض کنیم؟» ۱۵
خودروهای عجیبی که هیچ‌گاه به تولید انبوه نرسیدند» ۱۶
برای یک اسکانیادار، رضایت مسافر مهمتر از هر چیزی است» ۱۹
درس‌های عظیم خودروی بدون راننده گوگل» ۲۰
مکانیسم عملکرد فرمان هیدرولیکی در خودرو» ۲۲
بزرگترین گنبد‌های جهان از «تاج محل» تا «مصلی»» ۲۶
بزرگترین گنبد‌های جهان از «تاج محل» تا «مصلی»» ۲۸
شهر زیر زمینی ایرانی‌ها در ترکیه» ۳۰
تشویق گردشگری در اسلام» ۳۲

گردش دور معروف‌ترین میدان‌های تاریخ» ۳۴
از طهران تا تهران» ۴۰
سوپر استارهای قدیم و گلاب‌ها از هنر هفتم» ۴۴
تأثیر اجتماعی نهضت عاشورا» ۴۷
بر ملا شدن «معمای شاه»» ۴۸
ایمن‌ترین خودروهای سواری جهان در سال ۲۰۱۵» ۵۲
دمنوش‌های دلچسب و پرخاصیت» ۵۴
اختلال استرس پس از آسیب در تصادفات رانندگی» ۵۶
چگونه با شیمی درمانی کنار بیاییم؟» ۵۸
سالمندان عازم سفر بخوانند» ۶۰
جلوه‌های نجات» ۶۱
وقایع ناگواری که ورزش ایران را شوکه کرد» ۶۴
بازگشت «آقای خاص» کشتی‌فرنگی ایران» ۶۶
مادری که «طلای المپیک» را نشانه رفته است» ۶۸



دعای سفر



وقتی مسافر آماده سفر شد غسل کند، پس از آن دو رکعت نماز بگزارد 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 اَسْتَوِدُّكَ 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 بِسَبِیلِ الشَّاهِدِ مِنْهُمْ وَ الْغَائِبِ

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

اَللّٰهُمَّ احْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ احْفَظْ عَلَیْنَا

خدایا حفظ کن ما را به حفظ ایمان و نگهداری 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 وُعْتَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُتَقَلِّبِ وَ سُوْءِ 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 التَّوْجِیْهَ 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] قَبَّلْغْنِیْ مَا اُوْمَلُّهُ وَ اَرْجُوْهُ فِیْکَ وَ فِیْ اَوْلِیَائِکَ

خدایا پس مرا به آرزویم و آنچه از تو و اولیای 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 وَثَّقْتَ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

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

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

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

وَأَحْفَظْنِي فِيمَا غِبْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِي إِلَى نَفْسِي

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

يَا أَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ الدُّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

سپس مسافر سوره توحید را یازده مرتبه و سوره انا انزلناه و آیه الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند
و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

تأکیدات رهبر معظم انقلاب در باب عملیاتی شدن اقتصاد مقاومتی:

عدالت و تأمین حداقل‌ها در سیاست‌های اقتصاد مقاومتی دیده شده است



در مورد اقتصاد، اعتقاد ما این است که پیشرفت اقتصاد کشور، باید همراه با عدالت باشد؛ ما اقتصاد منهای عدالت را قبول نداریم؛ یعنی انقلاب قبول ندارد؛ نظام جمهوری اسلامی قبول ندارد. باید مراقبت بکنید که فاصله طبقاتی پیش نیاید؛ فقرا پامال نشوند؛ اینها جزو مسائل اساسی در برنامه‌ریزی‌های کلان اقتصادی ما است که بعد به اقتصاد مقاومتی اشاره خواهم کرد؛ همین مسئله عدالت و تأمین حداقل‌ها در سیاست‌های اقتصاد مقاومتی دیده شده است.

در مورد اقتصاد مقاومتی یک نکته این است که همه برنامه‌های اقتصادی دولت باید در این مجموعه اقتصاد مقاومتی و در این سیاست‌ها بگنجد؛ حتی برنامه ششم و برنامه و بودجه‌های سالیانه، همه باید براساس این اقتصاد مقاومتی شکل بگیرد؛ یعنی هیچ‌کدام از اینها در هیچ بخشی، غیرمنطبق با این سیاست‌ها نباشد؛ نه اینکه فقط مخالفت نداشته باشد بلکه کاملاً منطبق با این سیاست‌ها باشد.

قدم بعدی این است که یک ستاد قوی و هوشمند و نافذالکلمه تشکیل بشود. من البته اطلاع دارم که آقای رئیس‌جمهور شورایی را تشکیل داده‌اند، خود ایشان هم شرکت

می‌کنند، بسیار هم کار خوبی است؛ اما این آن ستاد فرماندهی نیست. خب آقای رئیس‌جمهور کارهای فراوان دیگری هم دارند که باید به آنها هم برسند، نمی‌شود که همه وقت و همه همت، صرف این کار بشود. یک ستادی لازم است - مثل ستادهای فرماندهی که ما در دوره جنگ داشتیم و در بعضی از کارهای دیگر هم یک ستادهای فرماندهی ایجاد شده که خود شما آقای دکتر روحانی در این مسائل تجربه دارید - یک ستاد فرماندهی لازم دارد که به‌طور دائم رصد کند، نگاه کند، ببیند کدام دستگاه توانسته و پیش رفته، کجا مشکل وجود دارد. چون حرف زدن آسان است، برنامه‌ریزی هم خیلی مشکل نیست، [ولی] عمل کردن با اینها فرق دارد؛ خب آدم بخواهد در میدان وارد بشود و پیش برود، گاهی اوقات یک موانعی پیش می‌آید که قبلاً پیش‌بینی نشده، بعضی پیش‌بینی هم شده لکن موانعی است که پیش می‌آید؛ باید آن ستاد بتواند به‌صورت ضربتی آن موانع را برطرف کند، راه را باز کند و پیش برود؛ و نافذالکلمه باشد.

پیشرفت کار را به مردم گزارش بدهید؛ ببینید واقعاً چه اتفاقی می‌افتد! شما شش ماه مثلاً فرض کنید به همین شکلی که ما گفتیم، [یعنی] این

برنامه وقتی تدوین شد، این ستاد تشکیل بشود و شش ماه فعالیت کند؛ کار به‌صورت چشمگیری پیش خواهد رفت؛ بعد ببینید همان را به مردم بگویید؛ بگویید این کارها را کردیم، آن کارها را کردیم؛ مردم در زندگی [خود] احساس می‌کنند؛ آن امید و خوش‌بینی به آینده که شما می‌خواهید در مردم باقی بماند، به‌طور کامل تأمین خواهد شد؛ یعنی به مردم گزارش داده بشود. و البته تعیین شاخص‌هایی هم برای ارزیابی باید باشد.

یک الزامات قانونی و حقوقی و قضائی هم در مجموعه اقتصاد مقاومتی وجود دارد؛ دو قوه‌ی دیگر حاضرند همکاری کنند، قوه‌ی مقننه - مجلس - در این زمینه آماده است برای همکاری؛ [مثلاً] قانونی هست که شما قانون را باید عوض کنید یا اصلاح کنید یا قانون جدیدی را بر این قوانین اضافه کنید؛ احتیاج به این چیزها پیدا می‌کند؛ یا یک جایی یک حرکت قضائی لازم است؛ همه اینها را دو قوه حاضرند همکاری کنند برای اینکه این اقتصاد مقاومتی انجام بگیرد.

گزیده‌ای از بیانات رهبر معظم انقلاب در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیأت دولت - شهر یورماه ۹۴

کارگاه

[۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

ارتقای استاندارد خدمات پس از فروش عقاب افشان به سطح DOS 4

شرکت اسکانیا به مشتریان می‌دهد. ارزیابان شرکت اسکانیا سوئد پس از بازرسی‌های مستمر از مراکز خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، این شرکت را محق دریافت این استاندارد دانستند. استاندارد عملکرد نمایندگی اسکانیا (Dealer Operating Standard) معیاری است که محقق شدن سطح انتظارات مشتری را اندازه‌گیری می‌کند. این استاندارد در سال ۱۹۹۶ تدوین شد و در طول حدود یک دهه ۴ بار بازبینی شده است. همه نمایندگی‌های اسکانیا در سراسر جهان ملزم به اجرای این استاندارد در مراکز فروش و خدمات پس از فروش خود هستند.

شرکت عقاب افشان موفق شد استاندارد فروش و خدمات پس از فروش را از DOS 3 به DOS 4 ارتقا دهد. با توجه به بازنگری استاندارد خدمات پس از فروش از سوی اسکانیا سوئد و ارتقای آن به DOS 4 برای رضایت‌مندی هر چه بیشتر مشتریان، شرکت عقاب افشان به عنوان نماینده رسمی اسکانیا در تولید اتوبوس در ایران ملزم به بروزرسانی استانداردهای اجباری خدمات پس از فروش شد. در این راستا با برنامه‌ریزی‌های انجام شده و تلاش نمایندگی‌های عقاب افشان در دورترین نقاط ایران، این شرکت موفق شد این استاندارد را در مراکز خدمات پس از فروش خود ارتقا دهد. استاندارد DOS 4 اسکانیا چهارده تعهد را از سوی نمایندگی‌های



قدردانی از پرسنل تعمیرگاه مرکزی خدمات پس از فروش عقاب افشان

مرکز خدمات پس از فروش عقاب افشان در راستای افزایش بهره‌وری و تشویق پرسنل تعمیرگاه مرکزی به صورت فصلی اقدام به اهدای جوایزی به کارکنان خود می‌کند. در همین راستا اوایل مهرماه سال جاری در مراسمی با حضور قائم مقام مدیرعامل شرکت عقاب افشان، مدیر شبکه خدمات پس از فروش و مدیر و سرپرست تعمیرگاه مرکزی این شرکت، به ۴ نفر از کارکنان مجموعه به عنوان نفرات پر تلاش فصل تابستان ضمن تقدیر هدایایی هم به رسم یادبود اهدا شد.

مهندس حمید اکبری راد در این مراسم ضمن تشریح روند تولید محصولات شرکت عقاب افشان در سال جاری، ابراز امیدواری کرد که روز به روز با افزایش بهره‌وری و کارکرد مجموعه عقاب افشان روبرو باشیم. در این مراسم از آقایان محمد اسکندری و مهران اربابی از قسمت برق و همچنین علیرضا بنکدار و جابر فراهانی از قسمت مکانیک و احمد آقا احمد به عنوان پیشکسوت صنعت اتاق‌سازی تجلیل به عمل آمد.



گفت‌وگو با مهندس محسن نوروزی، مدیر کل خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان

مبنای کار شرکت عقاب افشان «مشتري مداری» است

بخش خدمات‌رسان که مستقیم با مشتریان مجموعه در ارتباط هستیم، تاکنون سعی کرده‌ایم در کمترین زمان ممکن و در تمام نقاط کشور خدمات مناسبی را ارائه دهیم. در واقع، اتوبوس تولید شده حاصل تلاش و زحمات هیأت مدیره، مدیران و کلیه پرسنل زحمت‌کش کارخانه عقاب افشان است و ما وظیفه خود می‌دانیم که با ارائه خدمات و سرویس مناسب از دسترنج این عزیزان محافظت کنیم.

با توجه به اطلاعاتی که ما داریم، شرکت عقاب افشان ۲۰ نمایندگی خدمات پس از فروش دارد. آیا فرایند و دستورالعملی برای نحوه فعالیت آن‌ها در نظر گرفته شده است؟

بله، به منظور ارائه خدمات یکسان در کلیه نمایندگی‌های شبکه خدمات پس از فروش، دستورالعمل ویژه‌ای تحت عنوان نظام‌نامه خدمات پس از فروش تدوین شده است و تمام نمایندگی‌ها بر اساس مفاد این نظام‌نامه خدمات لازم را به مشتریان ارائه می‌کنند.

آیا با مینا قرار دادن این نظام‌نامه می‌توانید تأیید کنید که پراکندگی نمایندگی‌های شرکت به صورت کامل و استاندارد رعایت شده است و تمام رانندگان در هر نقطه از ایران می‌توانند از خدمات این شبکه خدماتی استفاده کنند؟

ما خدمات خود را بر اساس مفاد این نظام‌نامه

آقای مهندس نوروزی! از سابقه فعالیت تان در حوزه خودرو و به ویژه شرکت عقاب افشان برای ما بگویید.

من از سال ۱۳۵۶ کارم را در شرکت زامیاد به عنوان رئیس واحد مهندسی محصول آغاز کردم و تا سال ۱۳۷۲ در این شرکت فعالیت داشتیم. پس از آن به شرکت «تراک ایران» رفتم و به مدت ۵ سال مدیریت بخش خدمات پس از فروش این مجموعه را بر عهده داشتم. در سال ۱۳۷۷ به شرکت رانیران رفتم و همان مسئولیت را در این شرکت تا سال ۱۳۸۰ عهده‌دار بودم. بعد از این دوره ۳ ساله، سه سال هم مدیر خدمات پس از فروش شرکت «ایران اسکانیا» بودم. از سال ۱۳۸۳ تاکنون هم به عنوان مدیر کل خدمات پس از فروش در خدمت شرکت عقاب افشان هستم و با مشتریان پرشمار این مجموعه بزرگ در ارتباطم. البته این نکته را باید یادآور شوم که در زمان فعالیت در شرکت ایران اسکانیا نیز با شرکت عقاب افشان همکاری داشتم.

لطفاً به عنوان مدیر شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، شرح مختصری از فعالیت‌های حوزه تحت نظارت خود بفرمایید؟

همان طور که از ماهیت کار خدمات پس از فروش مشخص است، بعد از آن که اتوبوس تولید شده از طرف کارخانه به مشتری تحویل داده می‌شود، مسئولیت پشتیبانی و ارائه خدمات و سرویس‌های لازم به مشتری بر عهده این واحد خواهد بود. ما به عنوان یک

یکی از موضوعات مهم برای خودروسازان در دنیای امروز، خدمات پس از فروش است. به عبارتی شرکت‌های بزرگ تولیدکننده خودروهای سبک و سنگین به این نتیجه رسیده‌اند که تنها تولید یک خودروی باکیفیت برای جلب نظر مشتریان و کسب سهم بیشتر بازار کافی نیست. آنها به خوبی درک کرده‌اند که پس از فروش محصول‌شان نباید مشتری را تنها گذاشت و از این جهت مجموعه‌های بزرگ و به‌روز خدمات پس از فروش خود را راه‌اندازی کرده‌اند. در ایران ما هم اگرچه کلیت این موضوع مورد قبول همه شرکت‌های خودروسازی است اما در بیشتر موارد، مشتریان و کاربران خودروهای داخلی از کیفیت و شرایط ارائه خدمات پس از فروش موجود ناراضی هستند. شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان برخلاف بسیاری از شرکت‌های داخلی، برای خدمات پس از فروش محصولات خود برنامه‌ریزی کاملی داشته و در این راه با صرف سرمایه مالی و انسانی مناسب، رضایت قابل توجه بسیاری از مشتریان کلان و خرد خود را جلب کرده است. در همین رابطه با مهندس محسن نوروزی که نقش بی‌بدیلی در مدرن‌سازی سیستم خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان داشته به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید.





در سال ۹۳ کسب کرد؛ همچنین بر اساس نظرسنجی صورت گرفته توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در بخش رضایتمندی مشتری رتبه ۱ را در بین شرکت‌های خدمات پس از فروش به دست آورده است. بی‌شک این امر مرهون حمایت‌های مدیریت و زحمات کلیه پرسنل شرکت است.

یکی از اتفاقات مهم سال‌های اخیر، عناوین برتری است که سیستم خدمات پس از فروش عقاب افشان از نهادهای مرتبط با استاندارد و وزارت صنعت، معدن و تجارت دریافت می‌کند. چه ویژگی‌هایی موجب شده مجموعه شما چنین موفقیت‌هایی را کسب کند؟

از اینکه می‌بینم شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان جایگاه ممتازی را در بین سایر شرکت‌ها به دست آورده، خوشحالم. ما همواره سعی خواهیم کرد با ارائه خدمات مطلوب و منطبق بر استانداردهای ذکر شده جایگاه فعلی را حفظ کنیم و به جایگاه بالاتری نائل شویم. اما به نظرم مجموعه‌ای از ویژگی‌ها موجب کسب این موفقیت شده است که به آن‌ها اشاره می‌کنم:

- ۱- انجام کار توسط پرسنل آموزش دیده و باتجربه
- ۲- استفاده از قطعات یدکی اصلی
- ۳- استفاده از ابزارهای مخصوص در انجام کلیه تعمیرات
- ۴- استفاده از تجهیزات مدرن کارگاهی در انجام کلیه تعمیرات
- ۵- دقت در انجام کار که موجب ارتقای کیفیت تعمیرات و افزایش رضایتمندی مشتریان می‌شود.

چرا در کشور ما بسیاری از شرکت‌های خودروسازی اهمیت چندانی به خدمات پس از فروش خود نمی‌دهند و بیشتر مردم

خدمات پس از فروش ارائه می‌دهیم و بر همین اساس، رعایت اصول استاندارد، یکی از وظایف نمایندگی‌های شبکه خدمات بوده و خواهد بود. باید یادآوری کنم که فعالیت شبکه خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان با استاندارد تدوین شده توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) و همچنین با «استاندارد عملکرد نمایندگی‌های اسکانیای سوئد» (DOS/Dealer Operating Standard) مطابقت دارد. طبق قانون، عملکرد شبکه خدمات پس از فروش به طور منظم، ۲ بار در سال توسط بازرسان شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و نتیجه آن به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال می‌شود. ضمن این که عملکرد نمایندگی‌ها به طور مستمر توسط پرسنل واحدهای استاندارد، تضمین کیفیت و امور نمایندگان شرکت عقاب افشان مورد بازدید و ارزیابی قرار می‌گیرد.

فکر می‌کنید هم‌اکنون شرایط حاکم بر سیستم خدمات پس از فروش عقاب افشان توانسته رضایت قلبی مالکان و رانندگان اتوبوس‌های اسکانیا را جلب کند؟

بله، عملکرد نمایندگی‌های شبکه خدمات پس از فروش توسط مدیریت و پرسنل واحدهای امور نمایندگان، استاندارد و مهندسی تعمیرگاه همواره زیر نظر است و در صورت مراجعه اتوبوس به یکی از این تعمیرگاه‌ها اقدامات لازم در اسرع وقت انجام می‌شود. بی‌شک اگر به کمک فکری هم نیاز داشته باشند، مدیریت تعمیرگاه مرکزی و پرسنل واحد مهندسی تعمیرگاه راهنمایی‌های لازم را ارائه می‌دهند و در صورت هر نوع توقف احتمالی اتوبوس در بین راه، تیم امداد از نزدیک‌ترین نمایندگی با هماهنگی واحد امداد اعزام می‌شود. ما سعی کرده‌ایم با انجام کلیه سرویس‌های مورد نیاز بر طبق استانداردهای ذکر شده رضایت مشتری را جلب کنیم. مبنای کار ما مشتری‌مداری است. برای تأیید این امر باید اشاره کنم که عقاب افشان در حوزه شبکه خدمات پس از فروش بر اساس اعلام شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران رتبه ۲ را



• عملکرد نمایندگی‌های شبکه خدمات پس از فروش توسط مدیریت و پرسنل واحدهای امور نمایندگان، استاندارد و مهندسی تعمیرگاه همواره زیر نظر است و در صورت مراجعه اتوبوس به یکی از این تعمیرگاه‌ها اقدامات لازم در اسرع وقت انجام می‌شود.

• عملکرد نمایندگی‌ها به طور مستمر توسط پرسنل واحدهای استاندارد، تضمین کیفیت و امور نمایندگان شرکت عقاب افشان مورد بازدید و ارزیابی قرار می‌گیرد.

از شرایط حاکم بر آن‌ها ناراضی هستند؟

موضوع خدمات پس از فروش فقط به تولید خودرو مربوط نمی‌شود و یک موضوع کلی است. هر شرکتی باید همگام با عرضه محصول به بازار، خدمات پس از فروش قوی داشته باشد تا بتواند رضایت مشتری را جلب کند و به دنبال آن سهم مناسبی از بازار را به دست آورد. به طور کلی باید گفت که به دست آوردن مشتری زحمت و تلاش زیادی می‌خواهد، اما حفظ مشتری به مراتب سخت‌تر از آن است. شاید برای آن دسته از شرکت‌ها که به موضوع خدمات اهمیت زیادی نمی‌دهند، صرفاً فروش مهم‌تر است.

آیا شرکت عقاب افشان برنامه‌ای برای توسعه فعالیت خود از نظر افزایش نمایندگی‌های خدمات پس از فروش در آینده دارد؟

بله، متناسب با افزایش تولید و توزیع محصول در استان‌های کشور باید نمایندگی‌های شبکه خدمات پس از فروش نیز افزایش یابد تا مشتریان ما با خیالی آسوده به فعالیت خود ادامه دهند. همچنین یکی از موضوعات مورد توجه شرکت برای توسعه شبکه خدمات پس از فروش، تناسب نمایندگی‌ها با میزان تردد خودروها در مسیرها و شهرهای زیارتی و سیاحتی است. بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته، حتی اگر تعداد اتوبوس‌های بومی در این شهرها کم باشد، باز هم برای ارائه خدمات مطلوب به مشتریان، نمایندگی تأسیس خواهد شد.

یکی از اتفاقات ناراحت‌کننده این است که برخی رانندگان برای سرویس و تعمیر اتوبوس‌های خود به نمایندگی‌های غیرمجاز مراجعه می‌کنند. چرا چنین اتفاقی رخ می‌دهد و پیامدهای آن چیست؟

متأسفانه انجام این کار بین برخی از اتوبوس‌داران رواج دارد. به نظر علت این مسأله حاد، عدم آگاهی از عواقب کار است. مطمئناً برای اصلاح روند فعلی لازم است کار فرهنگی انجام شود و فرهنگ ماشین‌داری تغییر کند. متأسفانه برخی از مالکان اتوبوس فکر می‌کنند انجام کار توسط تعمیرکاران غیرمجاز و با استفاده از قطعات متفرقه به نفع آنان است، چون هزینه کمتری می‌پردازند. ولی اگر به عواقب آن نگاه کنند و در نظر داشته باشند که بعضی اوقات برای انجام این نوع تعمیرات، اتوبوس باید چند بار متوقف شود و یا به دلیل انجام تعمیرات توسط افراد غیرمجاز و با استفاده از ابزارهای غیرمخصوص، آسیب‌های متعددی به اجزای مکانیکی وارد می‌گردد و برای انجام این تعمیرات باید هزینه‌های سنگینی را متحمل شوند، مطمئناً اقدام به چنین کاری نخواهند کرد. در صورتی که اگر تعمیرات توسط افراد

آموزش‌دیده و متخصص و با استفاده از ابزارهای مخصوص و قطعات اصلی انجام شود از توقف‌های مکرر برای انجام تعمیرات جلوگیری خواهد شد و این امر از نظر اقتصادی بسیار به نفع مشتریان خواهد بود.

از تجربه خودتان در حوزه آموزش بفرمایید. نظرتان درباره مدرسانی که با واحد آموزش همکاری می‌کنند چیست؟

یکی از ارکان مهم شبکه خدمات پس از فروش، مقوله آموزش است و چنانچه افراد برای انجام امور محوله آموزش‌های لازم را فرا بگیرند، کیفیت تعمیرات انجام شده به مراتب بالا می‌رود و موجب افزایش ضریب ایمنی می‌شود. همچنین افراد شاغل در کادر اداری نیز با شرکت در دوره‌های آموزشی مرتبط با مسؤلیت شغلی خود می‌توانند بازدهی کیفی کار خود را ارتقا دهند که این امر باعث افزایش رضایتمندی مشتری خواهد شد. در این رابطه باید عرض کنم که مدیریت شرکت همواره بر آموزش پرسنل شبکه خدمات پس از فروش تأکید دارند و در این راستا از هیچ کمک و سرمایه‌گذاری دریغ نکرده‌اند.

ایشان معتقدند هر چه در بحث آموزش سرمایه‌گذاری شود، هزینه‌های بعدی کاهش و کیفیت کار افزایش می‌یابد. به همین منظور ۲ مرکز آموزشی، یکی در تهران و دیگری در مشهد، با سرمایه‌گذاری بالا احداث و تجهیز شده‌اند. وظیفه خود می‌دانم از مدیریت شرکت به خاطر توجه به موضوع آموزش و حمایت‌های ایشان در این زمینه و همچنین از مدیریت نمایندگی مشهد برای اختصاص فضای آموزشی مناسب تشکر و قدردانی کنم. آموزش افراد شاغل در شبکه خدمات باعث افزایش کیفیت و بازدهی کار آنها می‌شود و از خرابی و صدمات احتمالی جلوگیری خواهد شد.

این موضوع همواره مدنظر مدیریت شرکت است، به ویژه آموزش راننده، چون اعتقاد داریم چنانچه راننده در زمینه نحوه نگهداری صحیح و رانندگی اصولی با اتوبوس آموزش لازم را ببیند، ضریب ایمنی سفر افزایش و حوادث احتمالی رانندگی به مراتب کاهش می‌یابد. تجربه چندین سال فعالیت در حوزه خدمات پس از فروش نشان داده که هرچه به آموزش اهمیت بیشتری داده شود و کار توسط افراد آموزش‌دیده صورت گیرد، هزینه‌های بعدی کاهش می‌یابد. در حال حاضر، مدرسان برگزیده از میان پرسنل شاغل در مرکز خدمات پس از فروش، بیشتر مباحث آموزشی را با علاقه و اشتیاق فراوان در ۲ مرکز تهران و مشهد تدریس می‌کنند و تنها چند دوره آموزشی خاص توسط مربیان و مدرسان غیرشاغل در مرکز خدمات برگزار می‌شود.

یکی از نکات حایز اهمیت، ایمنی خودرو است. در یکی دو سال اخیر شاهد انعکاس اخبار حوادث اتوبوس‌ها در رسانه‌های مختلف بوده‌ایم. نظر جنابعالی در مورد رعایت نکات ایمنی از سوی رانندگان چیست؟

به طور کلی، موارد ایمنی در تمام خودروهای تولیدی رعایت می‌شود، ولی متأسفانه بعضی از کاربران به دلایل مختلف پس

برخی از مالکان اتوبوس فکر می‌کنند انجام کار توسط تعمیرکاران غیرمجاز و با استفاده از قطعات متفرقه به نفع آنان است، چون هزینه کمتری می‌پردازند. ولی اگر به عواقب آن نگاه کنند و در نظر داشته باشند که بعضی اوقات برای انجام این نوع تعمیرات، اتوبوس باید چند بار متوقف شود و یا به دلیل انجام تعمیرات توسط افراد غیرمجاز و با استفاده از ابزارهای غیرمخصوص، آسیب‌های متعددی به اجزای مکانیکی وارد می‌گردد و برای انجام این تعمیرات باید هزینه‌های سنگینی را متحمل شوند، مطمئناً اقدام به چنین کاری نخواهند کرد.

اگر خاطره یا نکته‌ای در مورد رانندگان متخلف یا سهل‌انگار دارید، بفرمایید.

یکی از دفعاتی که به محل وقوع حادثه‌ای رفتم، همزمان کارشناسان دیگری برای بررسی موضوع حضور داشتند و از من سؤال کردند که علت حادثه چیست؟ در جواب به ایشان عرض کردم که دستکاری‌های غیراصولی برخی افراد و اضافه کردن باک، اختلال در سیستم برق اتوبوس را به دنبال دارد و منجر به اتصال سیم‌کشی و سوختن فیوز می‌شود و در نهایت راننده، مالک یا برقکار متفرقه برای جلوگیری از سوختن فیوز، فیوز قوی‌تری در محل آن قرار می‌دهد که این امر خطرناک است و می‌تواند باعث بروز حادثه شود. ولی ایشان در جواب گفتند که این استدلال فقط یک فرضیه است و صحت ندارد. چند دقیقه بعد اتوبوسی در حال عبور بود و من از ایشان خواستم که اتوبوس عبوری را به اتفاق بازدید کنیم و ایشان هم موافقت کردند.

پس از توقف اتوبوس و بازدید متوجه شدیم به دلیل تغییراتی که راننده انجام داده، در سیم‌کشی اشکالاتی پدید آمده و چند فیوز سوخته و استفاده از فیوز قوی‌تر باعث ایجاد حرارت در پایه فیوز شده است که این موضوع می‌تواند حوادث ناگوار مشابهی را در پی داشته باشد. وقتی ایشان این مشکل را با چشم خود دیدند، نظر بنده را تأیید کردند.

در خاتمه اگر توصیه یا پیشنهادی برای مالکان و رانندگان اتوبوس‌های اسکانیا دارید، بفرمایید.

چند نکته را دوستانه و فهرستوار به این عزیزان عرض می‌کنم:

- ۱- از دستکاری سیستم‌های اتوبوس به ویژه سیستم برق و سوخت‌رسانی اکیداً خودداری کنید
- ۲- از انجام تعمیرات توسط افراد متفرقه پرهیز کنید
- ۳- از قطعات غیراصلی برای انجام تعمیرات استفاده نکنید.

۴- در کلاس‌های آموزش راننده شرکت کنید تا بتوانید با رعایت اصول استفاده از تجهیزات کنترلی از قبیل عملکرد گیربکس اپتی‌کروز (OPC) و ریتارد (RET) آشنا شوید.

۵- رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی و حرکت با سرعت مطمئنه را همیشه مدنظر داشته باشید. با آرزوی سلامتی برای تمام عزیزانی که با رانندگی صحیح، به ارتقای امنیت جاده و ایمنی سفر اهمیت می‌دهند.



از تحویل خودرو تغییراتی را در آن اعمال و تجهیزاتی را اضافه می‌کنند که بعضی اوقات متناسب با کاربری خودرو نیست. انجام این تغییرات، ضریب ایمنی خودرو را کاهش می‌دهد و باعث ایجاد اشکالات نهفته در خودرو می‌شود و به مرور زمان موجب بروز ایرادات و یا حوادث ناگوار می‌گردد. در طی این مدت که اتفاقات تلخی رخ داده، تمام اتوبوس‌های حادثه‌دیده مورد بازدید و ارزیابی قرار گرفته‌اند و در تمامی آن‌ها آثار دستکاری و تغییرات به وضوح قابل مشاهده بوده است که همین امر یکی از دلایل اصلی حوادث به شمار می‌رود.

البته طی این مدت، حوادث مشابهی برای اتوبوس‌هایی غیر از اسکانیا نیز رخ داده اما به آن‌ها اشاره‌ای نشده و فقط حوادث اسکانیا زیر ذره‌بین قرار گرفته است. همچنین به عنوان یک دلسوز لازم می‌دانم از تمام مالکان گرامی و راننده‌های عزیز خواهش کنم که ساختار اتوبوس را به هیچ وجه دستکاری نکنند و تغییر ندهند تا دیگر شاهد حوادث تلخ نباشیم. علاوه بر این از دوستان دعوت می‌کنم در کلاس‌های آموزش راننده که به منظور آشنایی با ویژگی‌های اتوبوس و نحوه استفاده درست از تجهیزات و امکانات کنترلی و رانندگی صحیح در شرایط مختلف جاده‌ای در مرکز آموزش این شرکت برگزار می‌گردد، شرکت کنند تا بدین وسیله بستر لازم برای افزایش ایمنی اتوبوس و آرامش و آسودگی خاطر در سفر مهیا شود.

چه تمهیداتی برای شرکت عقاب افشان در نظر گرفته شده است تا بتوان از تکرار حوادث احتمالی جلوگیری کرد؟

بعد از حوادث اخیر و شرکت در جلسات مختلف کمیته ایمنی ناوگان، طرح کنترل و بازرسی سلامت فنی اتوبوس‌ها پیشنهاد شد که اعضای محترم کمیته مذکور از آن حمایت کردند و تاکنون ۸۵ درصد از اتوبوس‌ها بر این اساس مورد بازدید قرار گرفته است. از زمان اجرای این طرح، درصد زیادی از دستکاری‌ها و تغییرات خودسرانه اصلاح شده است که می‌تواند کاهش حوادث احتمالی را به دنبال داشته باشد.



مهندس نوروزی: از دوستان دعوت می‌کنم در کلاس‌های آموزش راننده که به منظور آشنایی با ویژگی‌های اتوبوس و نحوه استفاده درست از تجهیزات و امکانات کنترلی و رانندگی صحیح در شرایط مختلف جاده‌ای در مرکز آموزش این شرکت برگزار می‌گردد، شرکت کنند تا بدین وسیله بستر لازم برای افزایش ایمنی اتوبوس و آرامش و آسودگی خاطر در سفر مهیا شود.

برگزاری بزرگترین نمایشگاه حمل و نقل مسافری جهان در بلژیک

فرانکو مینیرو: اتوبوس‌های اسکانیای تولیدی در ایران قابلیت عرضه در اروپا را دارد

مشخص می‌کند. فرانکو مینیرو گفت: ما از طریق همکاری با شرکت عقاب‌افشان توانسته‌ایم طیف کاملی از محصولات خود شامل اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری را عرضه کنیم که موجب برآورده شدن نیازهای مردم ایران شده است.

وی ادامه داد: پاسخ به نیاز مشتریان از نظر خدمات پس از فروش و رسیدگی به نحوه کارکرد محصولات نیز برای ما اهمیت ویژه‌ای دارد که این امر با گذشت زمان توسعه بیشتری یافته است. مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا با اشاره به اتخاذ تدابیر ویژه برای اتوبوس‌های اسکانیای در حال تردد در ایران در سال جاری افزود: ما همواره تلاش کرده‌ایم برای کاهش هزینه کارکرد خودروها به عنوان یکی از الزامات بازار ایران بهترین خدمات را ارائه دهیم. وی در خصوص بازار ایران و استراتژی بلندمدت اسکانیا در آن گفت: فکر می‌کنم بازار

فرانکو مینیرو مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا در حاشیه بازدید از بزرگ‌ترین نمایشگاه اتوبوس جهان در کورتراک بلژیک با رد هر گونه افت کیفیت در تولید اتوبوس‌های اسکانیا در ایران می‌گوید که کیفیت اتوبوس‌های تولیدی اسکانیا در ایران مورد تایید شرکت اسکانیا و قابل رقابت با بازارهای جهانی است. وی افزود: ایران یکی از مهم‌ترین بازارها برای اسکانیا به شمار می‌رود و همواره از نظر حجم کار و تولید جزو ۱۰ بازار برتر محسوب می‌شود و ما همیشه ایران را به عنوان یک بازار آینده‌دار در نظر داریم.

مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا تصریح کرد: پیشرفت گسترده ایران در سالیان اخیر و این حقیقت که بازار شما در بازه زمانی طولانی مدت سال به سال توسعه بیشتری داشته است، اهمیت این بازار را برای اسکانیا



بزرگترین نمایشگاه حمل و نقل مسافر جهان با نام باس ورلد، در شهر کورتراک بلژیک برگزار شد. این نمایشگاه از ۱۶ تا ۲۱ اکتبر با حضور ۳۹۰ شرکت از ۳۴ کشور آخرین دستاوردهای برند معتبر جهان در این حوزه را به نمایش گذاشت و به طور تقریبی ۳۲ هزار بازدیدکننده از ۱۱۶ کشور جهان از این نمایشگاه بازدید کردند. تمرکز امسال این نمایشگاه بر ارائه محصولات پاک از نظر آلایندگی قرار گرفته بود و ارائه اتوبوس‌ها با سوخت‌های سی ان جی و هیبریدی از جمله برنامه‌های این نمایشگاه به شمار می‌رفت. به نقل از مدیران اسکانیا، این شرکت در این نمایشگاه حضوری فعال داشته و اولین اتوبوس‌های درون شهری خود را با سوخت سی ان جی و هیبریدی به نمایش گذاشت.





محصولات و خدمات خود لحاظ کنند.

مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا با تأکید بر اینکه ارتقای کیفیت محصولات تولیدی عقاب‌افشان و تطابق آن با کیفیت محصولات اسکانیا به طور مستمر در دستور کار اسکانیاست، افزود: در واقع، این کار یکی از الزامات ماست، چراکه کیفیت محصولات ما هیچ‌گاه نباید دچار تنزل شود. ما همواره باور داریم که کیفیت یکی از سه ارزش مورد تأکید اسکانیاست و کاهش کیفیت محصولاتمان از دید مشتری به هیچ‌وجه پذیرفتنی نیست. از این‌رو ما برای احراز کیفیت بالای محصولاتمان در ایران تمام توان خود را به کار گرفته‌ایم. وی در خصوص صادرات اتوبوس‌های تولیدی اسکانیا در ایران به کشورهای اروپایی گفت: ما امکان صادرات محصولات تولیدی شرکت‌های تولیدکننده اتوبوس‌های اسکانیا در جهان را با توجه به فن‌آوری‌های مورد استفاده، بررسی و راهکارهای مناسب را در صورت نیاز ارائه می‌کنیم که در این زمینه کیفیت اتوبوس‌های اسکانیای تولیدی در ایران قابلیت عرضه به بازارهای اروپایی را دارد.



مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا: پیشرفت گسترده ایران در سالیان اخیر و این حقیقت که بازار شما در بازه زمانی طولانی مدت سال به سال توسعه بیشتری داشته است، اهمیت این بازار را برای اسکانیا مشخص می‌کند.

اسکانیا همراه با عقاب‌افشان عرضه کامل محصولات را در دستور کار دارد و معتقدیم که قطعا قادر خواهیم بود بهترین راهکارها را برای تحقق نیازها و کاربردهای مدنظر ایرانی‌ها ارائه کنیم.

ایران بهبود خواهد یافت و فعالیت‌های ما در آینده گسترش بیشتری خواهد داشت. کشورهایی همچون ایران ظرفیت بالایی دارند و ما مطمئنیم که با ارتقای زیرساخت‌ها، فرصت مناسبی برای عرضه اتوبوس‌ها در رده جهانی خواهیم داشت.

مدیر بخش فروش جهانی اتوبوس‌های شهری و بین‌شهری اسکانیا تأکید کرد: اسکانیا همراه با عقاب‌افشان عرضه کامل محصولات را در دستور کار دارد و معتقدیم که قطعا قادر خواهیم بود بهترین راهکارها را برای تحقق نیازها و کاربردهای مدنظر ایرانی‌ها ارائه کنیم. فن‌آوری‌های نوین اروپا برای به‌کارگیری در بازار ایران پیاده‌سازی خواهند شد و بدین ترتیب می‌توانیم فرصت‌هایی را برای استفاده از آخرین فن‌آوری‌های قابل اجرا در ایران فراهم آوریم. وی در خصوص کیفیت اتوبوس‌های اسکانیای تولیدشده در شرکت عقاب‌افشان در مقایسه با محصولات سایر شرکت‌های اتاق‌سازی اسکانیا در جهان افزود: یقیناً با تمام شرکت‌های بزرگ اتاق‌سازی از جمله عقاب‌افشان که در سطح جهانی عملکرد ممتازی دارند، همکاری ویژه‌ای داریم تا کیفیت محصولات تولیدی شرکتی همچون عقاب‌افشان هم‌تراز با محصولات ما باشد. بنابراین برای ارتقای کیفیت محصولات تولیدی عقاب‌افشان و تطابق آن با کیفیت محصولات ما در سطح جهانی همواره نظارت و تلاش می‌کنیم و هرگونه بهبود در مراکز تولیدی خود را در اسرع وقت به اطلاع عقاب‌افشان می‌رسانیم تا آنها نیز این تغییرات را در



چقدر مشتری مداری برای صنایع تولیدی مهم است؟

خدمات پس از فروش «قلب تپنده» خودروسازان

۷ ساله با بهره صفر درصد، تخفیف قابل توجه خرید خودرو به صورت نقد، امکان آزمایش هر مدل به مدت چند هفته پیش از خرید قطعی... به روند نشدن خودروهای خانواده و البته فروش محصولات خود کمک می‌کنند. در چنین بستری خدمات پس از فروش کار چندان دشواری نیست چرا که خودروهای نو معمولاً نیاز چندان به تعمیرات اساسی ندارند اما به هر حال بررسی رویکرد این شرکت‌ها در صادرات خودروهای خود جهان سوم یا حتی اروپا و آسیای جنوب شرقی و استراتژی آنان در ارائه خدمات پس از فروش در مناطقی که عمر مفید خودرو به مراتب افزایش می‌یابد، بی‌تاثیر نیست.

مهم‌ترین اصل و خدمات پس از فروش جلب رضایت مشتریان است. حضور مسوولان و پرسنل کارآموده و آموزش دیده در برخورد با مراجعین، بررسی تمامی نقایص موجود و احتمالی، ارائه راهکارهای مقرون به صرفه (در صورتی که خریدار باید هزینه‌ای پرداخت کند)، مطمئن (در صورتی که خودرو همچنان تحت گارانتی است)، انجام تعمیرات و جایگزینی قطعات در حداقل زمان ممکن و در نهایت ارائه خدمات حمایتی از صاحب خودرو ارکان اصلی استراتژی خدمات پس از فروش در این شرکت‌ها را شکل می‌دهند. نتایج بررسی‌های صورت گرفته توسط سازمان حمایت

نقش کیفیت، قیمت نهایی محصول در ترغیب خریداران به خرید محصولات یک شرکت، به ویژه در صنایعی چون خودروسازی که نقطه نهایی صنایع محسوب شده و نرخ پیشرفت در آن سرسام‌آور است، امری بدیهی به شمار می‌رود. در این میان نقش خدمات پس از فروش عمده‌ها مغفول مانده است. نگاهی به آمار فروش حدود ۲۰ میلیون دستگاه خودرو در ایالات متحده واقعیتی جالب را نشان می‌دهد. اگر جمعیت تقریباً ۳۰۰ میلیون نفری این کشور را بر ۳ (حداقل تعداد افراد یک خانواده) تقسیم کنیم. در مجموع این کشور دارای ۱۰۰ میلیون خانواده است. این رقم با توجه به تعادل خانواده‌های پرجمعیت آمریکایی (به ویژه در مناطق جنوبی و کشاورزی) با زوج‌های هم مسکن بدون فرزند (زندگی بدون ازدواج) منطقی به نظر می‌رسد. در چنین بستری اگر میانگین خودرو موجود در هر خانواده یک دستگاه فرض کنیم (اگر چه در اغلب خانواده‌ها این تعداد بیش از یک دستگاه است اما هرم توزیع درآمد آمریکا که در بخش‌های پایین اجتماع به مراتب فراتر است باعث شده تا بسیاری از خانواده‌ها هم فاقد خودرو باشند)، به طور میانگین هر خانواده آمریکایی در هر بازه ۵ ساله یک خودرو را خریداری می‌کند. در این میان شرکت‌های خودروساز آمریکایی هم با ارائه انواع مختلف امتیاز همچون وام‌های ۵ تا



غفلت از نقش خدمات پس از فروش در حدود کالاهای بادوام همانند خودرو، به ویژه در کشورهای که خودرو کالایی سرمایه‌ای و نه مصرفی محسوب می‌شود، تبعات بسیاری را متوجه هر دوسوی معادله تولید و مصرف کرده است. اگر در اروپا و آمریکا خودرو کالایی مصرفی با عمری مفید (و البته محدود) محسوب می‌شود در ایران و اکثر کشورهای جهان سوم خودرو در قالب یک کالای سرمایه‌ای ظاهر شده است که در گذر زمان گاه ارزش آن چند برابر می‌شود. افزایش طول عمر مفید خودرو در چنین کشورهایی نقش خدمات پس از فروش را به مراتب پررنگ‌تر می‌کند.

حضور خودروهایی با چند دهه عمر در خیابان‌ها نشانگر اهمیت تأمین قطعات و خدمات پس از فروش در جهان سوم است. نگرانی قاعدتاً در غرب به چند سال محدود شده و پس از آن تولیدکننده ترجیح می‌دهد خود را صرف ارائه انواع و اقسام مشوق‌ها به خریدار جهت تعویض خودرو با محصولی جدید کند. کیفیت، قیمت و خدمات پس از فروش سه فاکتور عمده در فروش محصولات هستند.





پرداخت غرامت و یا جایگزین کردن خودرویی جدید رضایت وی را جلب می‌کند، ترجیح می‌دهند تا حد امکان دوران «خواب خودرو» در تعمیرگاه‌ها و نمایندگی‌های خود را کاهش دهند.

همین حس مسوولیت در قبال مشتریان است که باعث شده علاوه بر شدیدترین کنترل‌ها بر محصولات خروجی از خطوط تولید، شرکت‌ها خود به عیب‌یابی تولیداتشان رومی‌آورند. بارها گفته و شنیده شده است که مدیران بخش کنترل کیفیت یک شرکت متوجه نقصی در یک سری تولیدات شده و بلافاصله صدها دستگاه خودرو معیوب را، علیرغم آنکه ممکن است هنوز این عیب ظاهر نشده باشد، به کارخانه فراخوانده و با تحمل هزینه تعمیر، انتقال خودرو و پرداخت غرامت یا جایگزینی خودرو، مانع خدشه‌دار شدن شهرت و وجهه خود می‌شوند. بخش‌های خدمات پس از فروش در اکثر شرکت‌های بزرگ دنیا، تنها هدف خود را جلب رضایت خریداران قرار نمی‌دهند. در اکثر خودروسازان ارتباطی مستقیم میان بخش فنی و بخش خدمات پس از فروش برقرار است که به محض مشاهده نقص فنی در یک خودرو مراتب به بخش فنی گزارش می‌شود.

نمایندگی‌های ارایه‌دهنده خدمات پس از فروش در واقع مانند چشم و گوش خودروساز بزرگ عمل کرده و با دیدن کوچک‌ترین نقصی مراتب را به بخش فنی گزارش می‌دهند تا هم برای جلوگیری از تکرار آن در سایر تولیدات چاره‌اندیشی شود و هم تمهیدات لازم برای اقدامات گسترش احتمالی، مانند بازگرداندن خودروها و رفع نقایص آن‌ها در کارخانه، اجرایی شود. چنین ارتباطی باعث می‌شود تا بخش خدمات پس از فروش عملاً به ارتقاء کیفیت تولیدات عرضه شده به بازار هم کمک کند به باور اکثر خودروسازان بزرگ بهترین مکان برای دریافت «بازخوردهای» یک محصول و آشنایی با سلیقه و ذائقه خریداران همین بخش خدمات پس از فروش است. در اکثر نمایندگی‌های معتبر خودروسازان بزرگ، گزارش هر تعمیر خودرو یا تعویض قطعه با خلاصه‌ای از نظرات مشتریان، مشکلاتی که با آن برخورد کرده‌اند نه نگرانی‌ها و رضایت‌های آنان و موارد دیگری که می‌توانند در تدوین استراتژی میان مدت شرکت جهت حضور موفق در بازار موثر باشند، تکمیل می‌شود. بخش خدمات پس از فروش به این ترتیب در گذر زمان گذشته از وظیفه معمول خود عهده‌دار مسوولیت‌ها و نقش‌های دیگری هم شده است.

این نقش‌ها و مسوولیت‌ها را به ترتیب اهمیت می‌توان این گونه برشمرد: - جلب رضایت خریداران با رفع نقایص خودرو - ایجاد اطمینان در خریدار نسبت به کیفیت محصول و مسوولیت‌پذیری شرکت - کمک به شناسایی نقایص و رفع آنان در بخش‌های فنی - کمک و جهت‌دهی به بخش تحقیقات و توسعه جهت حرکت در مسیر رفع معایب - مطلع کردن مدیران ارشد و طراحان هر پروژه از بازخورد محصولات خود در افکار عمومی - سنجش وضعیت بازارها و جهت‌دهی به استراتژی‌های میان مدت شرکت.

مجموعه این موارد نشان می‌دهد که چرا امروزه بخش خدمات پس از فروش، را می‌توان قلب تپنده هر صنعت و به ویژه خودروسازی دانست، قلبی که کارکرد دقیق و منظم آن می‌تواند تضمین بقا و تداوم حیات این صنعت باشد.

از مصرف‌کنندگان آمریکا نشان می‌دهد حدود ۶۰ تا ۶۵ درصد از خریداران کالاهای صنعتی (بسته به بهای پرداخت شده برای آن) مهم‌ترین ویژگی مدنظر خود در هنگام خرید کالا را نوع و چگونگی خدمات پس از فروش و گارانتی محصول می‌دانند.

در این میان نکته جالب به این موضوع برمی‌گردد که اغلب (پس در واقع ۵۷ درصد) معتقدند شنیده‌های آنان در مورد چگونگی برخورد شرکت‌ها در هنگام ارایه خدمات پس از فروش و کیفیت این خدمات بخش عمده تصویر ذهنی آنان از یک محصول را شکل می‌دهد. نقش تبلیغات و آگهی‌ها در مورد اطمینان خریداران به کیفیت خدمات پس از فروش حدود ۲۰ درصد است و سایرین هم ترجیح می‌دهند به روش‌های مختلف در این مورد اطلاع کسب کنند. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که چگونه چند برخورد نادرست با مراجعین یا عدم ارایه خدمات لازم و سیستماتیک می‌تواند اثر هزاران آگهی و تبلیغ را یکسره بر باد بدهد. اهمیت ارایه خدمات پس از فروش مناسب در محل هم موضوعی است که نباید نادیده گرفته شود.

هزینه گزاف انتقال خودرو تا محل کارخانه اصلی، تعمیرات صورت گرفته و بازگرداندن آن چنان بالاست که اغلب شرکت‌های معتبر ترجیح می‌دهند مراکز خدمات پس از فروش خود را مجهز به تمامی امکانات بنمایند. تجهیز مراکز خدمات پس از فروش از طرف دیگر باز هم به نفع خودروسازان است. تولیدکنندگان بزرگ که خود را ملزم به جبران خسارات وارد شده به مشتریان در اثر عیب محصولات خود دانسته و در موارد متعدد با

کدام کشور اولین بار از پلاک برای خودروهای خود استفاده کرد؟

تاریخچه ۱۲۲ ساله پلاک خودرو در دنیا

نصب پلاک خودرو به منظور شناسایی خودرو و مالک آن، اولین بار در سال ۱۸۹۳ در کشور فرانسه به وجود آمده و تا سال ۲۰۱۵ عمر آن به ۱۲۲ سال می‌رسد. پلاک خودروها معمولاً یک تکه از آهن، آلومینیم یا پلاستیک بوده که روی وسایل نقلیه موتوری، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها و تریلرها جهت شناسایی آن‌ها و مالکین مربوطه نصب می‌شود. این شماره معمولاً از اعداد یا حروف یا ترکیبی از آن‌ها تشکیل شده است. پلاک خودرو برای کلیه وسایل نقلیه، منحصر به فرد بوده و در برخی از مناطق این کد به صورت منطقه‌ای یا کشوری در نظر گرفته می‌شود.

پلاک خودرو اولین بار در چه کشورهایی استفاده شد؟

پیش از به کارگیری پلاک خودرو در فرانسه، در ایالت ویکتوریا در کشور کانادا از سال ۱۸۸۴ پلاک‌هایی برای کالسکه‌ها استفاده می‌شد که البته توسط اسب کشیده می‌شدند اما برای اولین بار در سال ۱۸۹۳ دولت فرانسه برای خودروهای پلیس خود از پلاک استفاده کرد. پس از فرانسه، دولت آلمان در سال ۱۸۹۶ و هلند در سال ۱۸۹۸ نصب پلاک خودرو را اجباری کردند. در آمریکا، کاربرد پلاک خودرو از سال ۱۹۰۱ و در نیویورک آغاز شد. با وجود اینکه مالکان خودرو در نیویورک موظف به نصب پلاک روی خودرو بودند، ولی هیچ ارگان دولتی پلاک خودرو را به آن‌ها تحویل نمی‌داد و مالکان خودرو باید شخصاً پلاک

است. نصب این چیپ‌ها در پلاک خودروها به پلیس کمک می‌کند تا در زمان تعقیب یک خودرو بتواند با استفاده از اسکنرهای ویژه‌ای که در اختیار دارد، پلاک خودرو را در یک لحظه اسکن کرده و اطلاعات آن را به دست آورد. این سیستم شامل تکنولوژی شناسایی پلاک خودرو (LPRT) بوده که با گرفتن یک عکس از خودرو و خواندن اعداد روی آن، تشخیص می‌دهد که پلاک در کجا صادر شده و در کسری از ثانیه اطلاعات و سوابق مرتبط با خودرو و مالک آن را در اختیار پلیس قرار می‌دهد. همچنین دوربین‌ها، تجهیزات و سیستم‌های کنترل الکترونیکی کنار جاده‌ها، پلاک خودرو را اسکن کرده و اطلاعات Chip را به صورت مستمر کنترل می‌کند و اطلاعات آن را به مرکز پلیس ارسال می‌کند. اطلاعات موجود در Chip شامل نوع خودرو، مدل، سال ساخت، رنگ، مشخصات مالک خودرو، وضعیت فعلی خودرو و وضعیت بیمه آن هستند.

پلاک‌های اختصاصی خودرو

در برخی کشورها امکان انتخاب شماره موجود در پلاک توسط مالک خودرو وجود دارد تا مشخصاً شماره‌ای که در پلاک خودروی او درج می‌شود را انتخاب کند. راننده می‌تواند شماره تلفن منزل، موبایل، پلاک خانه، سال تولد خود و یا هر شماره دلخواه دیگری را برای پلاک خودروی خود انتخاب کند. مثلاً در ایالت ویرجینیا حدود ۱۶ درصد از شماره پلاک خودروها به این صورت صادر شده‌اند. بعضی از شماره پلاک‌های اختصاصی خودروها دارای ارزش زیادی هستند و افراد ثروتمند مبالغ هنگفتی را برای خریدن آن‌ها می‌پردازند. مثلاً در سال ۲۰۰۸ در انگلستان، شماره پلاک F1 به قیمت ۸۷۵ هزار دلار فروخته شد که معادل هزینه خرید ۲ دستگاه خودروی لوکس رولزرویس است. در همان سال نیز در کشور امارات متحده عربی، شماره پلاک ۱ در یک حراجی خیره در شهر ابوظبی به قیمت باور نکردنی ۱۴ میلیون دلار فروخته شد که معادل هزینه خرید ۸ دستگاه بوگاتی ویرون سوپراسپرت است.

خود را می‌ساختند. این روند تا سال ۱۹۰۳ ادامه یافت تا اینکه ایالت ماساچوست برای اولین بار پلاک‌های یکسانی از جنس آهن با روکش لعاب را به مالکان خودروها ارائه کرد که البته تولید آن‌ها بر عهده دولت آمریکا بود. در دهه ۱۹۱۰ استفاده از فلز در پلاک خودرو به جای چرم، برزنت، سرامیک و چوب رواج یافت و در ۱۹۲۰ پلیس ماساچوست در زندان ایالتی چارلزتون پلاک خودروهای ویژه این ایالت را تولید کرد. در ۱۹۳۱ ایالت پنسیلوانیا برای خودروها پلاک شخصی ارائه کرد. در ۱۹۴۸ روی پلاک خودروهای آیداهو، عکس برگردان سیب زمینی توسط دست اعمال می‌شد و پس از آن روی پلاک لاک الک زده می‌شد. در ۱۹۵۶ اندازه پلاک‌های خودرو در تمام ایالت‌های آمریکا از ۱۵ سانتی‌متر به سیز استاندارد ۳۰ سانتی‌متر تغییر یافت. در سال ۱۹۵۷ در ماساچوست، اولین پلاک برای رانندگان معلول که عضوی از بدن خود را از دست داده بودند، تولید شد. ۶ سال بعد در کالیفرنیا برای آخرین بار پلاک‌های سالیانه خودرو را به تولید رساند، در صورتی که شماره‌های فعلی برای طول عمر خودرو توزیع می‌شوند. در سال ۱۹۸۷ فلوریدا برای بزرگداشت فاجعه انفجار شاتل فضایی Challenger پلاک‌های ویژه‌ای را ارائه کرد و در اواسط دهه ۱۹۹۰ پلاک‌های خودرو با نقش برجسته در نیویورک، کلرادو و آیووا تولید شد و پلاک‌های با شماره دیجیتال چاپی رواج یافتند. در حال حاضر در کشور آمریکا هر ایالت، پلاک خاص خود را با مدل و طرح خاص ویژه آن ایالت، برای شماره‌گذاری خودروها ارائه می‌کند. اندازه استاندارد پلاک خودروها برای کلیه ایالت‌های آمریکا، طول ۳۰ سانتی‌متر و عرض ۱۵ سانتی‌متر است، در حالی که پلاک‌های استاندارد اروپا دارای ۵۲ سانتی‌متر طول و ۱۱/۵ سانتی‌متر عرض هستند.

پلاک‌های مدرن خودرو

در حال حاضر در بسیاری از کشورهای جهان، در داخل پلاک خودروها Chip‌های شناسایی (RFID) تعبیه می‌شوند که شامل اطلاعات خودرو و مالک آن



چگونه ضد یخ خودرور را عوض کنیم؟



در فصل پاییز قرار داریم و باید کم کم خود را برای رویارویی با سرمای زمستان آماده کنیم. یکی از مهم‌ترین اقدامات برای شروع رانندگی در فصل زمستان استفاده صحیح از ضد یخ است. در این مقاله طرز صحیح و ایمن تعویض ضد یخ اتوبوس را بیان کرده‌ایم. در ابتدا یک ظرف بیست لیتری برای دور ریختن ضد یخ کهنه نیاز داریم چون به شدت سمی است و به موجودات زنده آسیب می‌رساند. اجازه دهید موتور کاملاً سرد شود سپس در رادیاتور را باز کنید. در قسمت زیر موتور و پایین رادیاتور به دنبال یک شیر T شکل یا درپوش بگردید. به این شیر، شیر تخلیه رادیاتور می‌گویند.

قبل از باز کردن شیر تخلیه، ظرف بیست لیتری را زیر رادیاتور بگذارید. برای باز کردن شیر از دست یا یک آچار مناسب استفاده کنید. اجازه دهید کل مایع ضد یخ درون ظرف بیست لیتری تخلیه شود سپس شیر تخلیه را ببندید. باید ضد یخ موجود در پوسته موتور را نیز تخلیه کرد چون حدوداً ۴ لیتر مایع ضد یخ درون آن وجود دارد. روی پوسته موتور، یک یا دو شیر وجود دارد که این شیرها معمولاً با آچار آلن یا آچار تخت باز می‌شوند. روش دیگری نیز وجود دارد که در آن مجبور نیستید این شیرها را پیدا کنید. در این روش باید شیر تخلیه و در رادیاتور را باز کنید. موتور

را روشن کرده و از در بالای رادیاتور آب بریزید. این کار آب را درون پوسته موتور به جریان انداخته و ضد یخ باقی مانده در آن را خارج می‌کند. وقتی آب زلال از شیر تخلیه رادیاتور خارج شد، نشان می‌دهد که کل ضد یخ قدیمی خارج شده است. اما ایراد این روش این است که نمی‌توان آن ۴ لیتر ضد یخ قدیمی را جمع‌آوری کرد و به صورت صحیح دفع کرد.

موتور را خاموش کنید، شیر تخلیه را ببندید و رادیاتور و مخزن آب را تا حد مجاز از مخلوط ضد یخ و آب پر کنید. موتور را روشن کنید و در صورت لزوم مقداری مایع اضافه کنید چون مایع باید درون موتور به جریان بیفتد. در رادیاتور را ببندید. بعد از این مرحله، چنانچه دیدید موتور داغ می‌کند، مقداری ضد یخ اضافه کنید. این مراحل ساده را سالی یک یا دو بار بنا به شرایط جغرافیایی محل سکونتتان انجام دهید چون ضد یخ مهم‌ترین بخش از سیستم خنک‌کننده خودرو محسوب می‌شود. و تذکر بسیار مهم اینکه اطمینان حاصل کنید ضد یخ قدیمی به گونه‌ای دفع شود که به حیوانات و محیط زیست آسیبی وارد نکند.

۱۰ ایده و خلاقیت جالب در زمینه ساخت اتومبیل

خودروهای عجیبی که هیچ گاه به تولید انبوه نرسیدند!



ذهن بشر هیچ محدودیتی ندارد. برخی از ایده‌ها و تصوراتش را به زحمت جامه عمل می‌پوشاند و برخی دیگر را هم مجبور است در همان حد ایده نگه دارد، اما چه عملی بشود و چه نه، تصورات و ایده‌پردازی ارزشمند و ریشه تمام پیشرفت‌هایی است که انسان تا به امروز به آنها دست یافته است. در متن جالب زیر با ۱۰ طرح و ایده‌ای که در زمینه ساخت خودرو مطرح شده اما هیچوقت عملی نشدند، آشنا می‌شوید.

هدایت می‌شود، طراحی کرده است. در این خودرو به جای فرمان یک دسته جوی استیک قرار دارد و هدایت خودرو هم درست به همان روشی که در بازی‌ها از جوی استیک استفاده می‌شود، صورت می‌گیرد. بزرگترین دلیل طراحی این کانسپت کاهش صدماتی بود که در تصادفات از برخورد صورت و سر راننده با فرمان ایجاد می‌شود. ساب پس از مدتی متوجه شد که بهتر است برای کاهش خستگی ایجاد شده در راننده، دو جوی استیک قرار دهد. البته این طرح هیچوقت به بازار راه نیافت.

۳- خودروی پروانه‌دار

بشر همواره علاقه زیادی به پرواز در آوردن خودرو داشته است. ایده ساخت خودرو پروانه‌دار هم به سال‌های ۱۹۲۰ باز می‌گردد. آن زمان‌ها هواپیما دنیای

۱- خودروهای هسته‌ای

سال ۱۹۵۸ شرکت فورد یک کانسپت هسته‌ای طراحی کرد. در واقع ایده اصلی پشت این طراحی، به نمایش گذاشتن محصولی بود که می‌توانست از انرژی هسته‌ای که با رآکتورهای کوچک شده ایجاد می‌شود حرکت کند. مشخصاً آن زمان به مسائلی چون فجایی که می‌تواند ایجاد شود، قیمت و البته نشت رادیو اکتیو فکر نشده بود، زیرا آن موقع علم افراد درباره انرژی هسته‌ای به اندازه‌ای که الان است، نبود. این کانسپت در واقع تنها یک نمایش از ظاهری که یک خودروی هسته‌ای می‌تواند داشته باشد بود، نه چیزی بیشتر.

۲- هدایت خودرو با جوی استیک

ساب که یک شرکت خودروسازی سوئدی است کانسپتی از یک خودرو که با جوی استیک (اهرمک)



ساخته شده تا هم حرکت روانتری ایجاد کند و هم در تصادفات آسیب کمتری ببیند. بسیاری از جنبه‌های خودروهای استریم لاین در حال حاضر در صنعت خودروسازی استفاده می‌شود، اما ایده کلی آن هنوز کاملاً عملی نشده است.

۹- خودروهای مجهز به چراغ وسط و گلگیرهای دفاعی

استفاده از چراغ سوم هدایت‌شونده و گلگیرهای دفاعی دو نوآوری در خودروی Tucker 48 بودند که نتوانستند هیچوقت راهی به بدنه خودروهای معمول پیدا کنند. پرستون تاکر نام طراح این خودروست که آن را پس از جنگ جهانی دوم طراحی کرده است. از دیگر ویژگی‌های منحصر بفرد این خودرو ترمزهای صفحه‌ای، شیشه جلوی



بیرون زده، عدم وجود داشبورد و تعبیه موتور در پشت خودرو بود. متأسفانه شانس تاکر یار نبود و صنعت خودرو پس از جنگ پیشرفت زیادی کرده و دیگر علاقه‌ای به این نوع خودروها وجود نداشت.

۱۰- خودروی مجهز به توالت همراه

استفاده از توالت همراه پیش از این در خودروها امتحان شده است، ولی هیچوقت نتوانسته به عنوان یک ایده جالب پذیرفته شود. مسائل بهداشتی و البته فضای که توالت اشغال می‌کند از مواردی است که مانع عملی شدن این ایده شده است. البته جالب است بدانید که لویی متر در این کادیلک ۱۹۴۷ از یک توالت همراه استفاده کرده و ۱۰ هزار کیلومتر بدون توقف رانندگی کرده است.

باشد. البته این ایده‌ها هیچوقت عملی نشد و امروزه هم نقش زیر دریایی‌ها به موارد جنگی و البته قاچاق خلاصه می‌شود.

۶- خودروهای بدون راننده

خب این یکی زیاد هم قدیمی نیست و با اینکه اخبار زیادی از آن می‌شنویم هنوز هم نتوانسته راه خود را به خیابان‌ها و به صورت انبوه باز کند. جامعه خیلی زود شاهد به حقیقت پیوستن رویای ۵۰ ساله ما انسان‌هاست و بزودی شاهد حضور این خودروهای بدون راننده خواهیم بود.

۷- خودروی پرنده

بله دغدغه همیشگی بشر از زمان اختراع خودرو. با این که در حال حاضر فن آوری قادر به ایجاد

سفر و حمل و نقل را دچار تحول کرده بود و همه به این فکر می‌کردند که به زودی خودروها هم پروانه‌دار خواهند شد. یک مهندس فرانسوی به نام مارسل لیات هم فرصت را غنیمت شمرده و یک خودروی پروانه‌دار با نام هلیکارا طراحی کرده بود. این خودرو هیچوقت پرواز نکرد، اما چرخش پروانه باعث می‌شد که به جلو حرکت کند. البته هلیکارا مشکلات فراوانی داشت و قطعات اصلی چون ترمز و فرمان را شامل نمی‌شد.

۴- خودروهای ریلی

با تماشای کارتون‌های سال‌های ۱۹۶۰ همه به این باور رسیده بودند که نیاز به ساخت اتومبیل‌هایی است که روی ریل حرکت می‌کنند. در واقع قرار بود از این خودروهای ریلی برای



مسیرهایی استفاده شود که امکان قرار دادن قطار برای آنها وجود نداشت. در بیشتر کانسپت‌های ایجاد شده، از این خودروها روی زمین استفاده می‌شد. البته خیلی زود بشر به این نتیجه رسید که استفاده از اتوبوس و مترو هم راحت‌تر خواهد بود و هم هزینه کمتری در بر خواهد داشت.

۵- خودروهای زیر دریایی

زیر دریایی‌های زیادی پیش از قرن بیستم ساخته شدند که البته همه آنها شکست خوردند. با حضور بیشتر خودروها، درست مثل علاقه به ساختن انواع پرنده، افراد زیادی به فکر ساختن انواع زیر دریایی افتادند. خیلی‌ها در این فکر بودند که بتوانند خودرویی بسازند که هم روی زمین و هم زیر آب قابلیت حرکت و کار داشته

بسیاری از چیزهایی است که حتی فکرش را هم نمی‌کردیم، هنوز بشر نتوانسته خودروی پرنده بسازد. البته اگر هم چنین شود مسائل زیادی برای رسیدگی وجود خواهد داشت. باید اعتراف کرد که فعلاً باید به دیدن خودروهای پرنده در فیلم‌های علمی تخیلی بسنده کنیم.

۸- خودروهای استریم لاین

در سال‌های دهه ۳۰ میلادی بحث ساخت خودروهای استریم لاین بسیار داغ شده بود. بسیاری بر این باور بودند که قدم بعدی فناوری ساخت خودروهای کشیده‌تری خواهد بود که با استفاده از طراحی بکار رفته در هواپیما می‌توانند روان‌تر حرکت کنند. در این طراحی قسمت جلویی خودرو بسیار کشیده‌تر از حالت معمول

گفت‌وگوی کالسکه سبز با حبیب‌الله براهویی، مالک و راننده اسکانیا

برای یک اسکانیادار، رضایت مسافر مهم‌تر از هر چیزی است



حبیب‌الله براهویی یک اسکانیادار حرفه‌ای است. او با مالکیت ۲۰ دستگاه اتوبوس اسکانیا نقش قابل توجهی در جابه‌جایی مسافران شهر زاهدان به استان‌های همجوارش دارد. او می‌گوید از سال‌ها پیش با اتوبوس سر و کار داشته و طی سالیان متمادی با نحوه جلب رضایت مسافران آشنا شده است. او با اتوبوس‌هایش به کارکنان منطقه ویژه اقتصادی عسلویه و پارس جنوبی نیز علاوه بر مسیرهای دیگر خدمات‌رسانی می‌کند. وقتی از براهویی می‌پرسیم که چگونه از ۲۰ دستگاه اتوبوس مراقبت و نگهداری می‌کنی، پاسخ جالبی می‌دهد: می‌گوید نگهداری و سالم نگه داشتن اتوبوس‌ها کار ساده‌ای نیست اما ما با انتخاب رانندگان مطمئن سعی در حفظ سلامت اتوبوس‌هایمان داریم. گفت‌وگوی کالسکه سبز با این اسکانیادار را در ادامه بخوانید.

حفظ و نگهداری از این اتوبوس‌ها چگونه انجام می‌شود؟

نگهداری از این اتوبوس‌ها واقعاً کار سختی است. ما همیشه سعی می‌کنیم سرویس‌های دوره‌ای اتوبوس‌ها را به موقع انجام دهیم و تا جایی که می‌شود از رانندگان مطمئن استفاده کنیم. اما گاهی اتفاقاتی در رانندگی رخ می‌دهد که نمی‌شود کاری کرد. تا جایی که به ما و رانندگان‌مان مربوط می‌شود تلاش داریم کیفیت اتوبوس‌هایمان را در حد ایده‌آل نگه داریم.

از سرویس‌دهی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان رضایت دارید؟

ما واقعاً مشکلی در این زمینه نداریم و از نمایندگی‌های کرمان، زاهدان و اصفهان سرویس می‌گیریم. خوشبختانه اسکانیا در داخل ایران خدمات پس از فروش بسیار خوبی دارد و تا جایی که من می‌دانم خدماتی به مراتب مطلوب‌تر از دیگر برندهای اتوبوس در کشور به مشتریان‌شان ارائه می‌کند.

آیا تا حالا شده مشکلی را به مدیران شرکت عقاب افشان اطلاع دهید و اقدامی صورت گرفته باشد؟

من خیلی رابطه‌ای با مدیران این شرکت ندارم اما یک بار که برای کاری به دفتر مرکزی عقاب افشان رفتم، ایشان رفتار بسیار خوبی داشتند و واقعاً با

از دلیل اسکانیادار شدن‌تان برایمان بگویید.

من تقریباً از ۱۸ سال پیش درگیر اتوبوس، جاده و مسافر بوده‌ام. با اتوبوس برندهای مختلفی هم کار کرده‌ام اما از ۹ سال پیش سراغ اتوبوس‌های اسکانیا رفتم و در حال حاضر ۲۰ دستگاه اتوبوس اسکانیا دارم که تعدادی از آنها کارکنان پتروشیمی رادر عسلویه جابه‌جایی کنند و تعدادی دیگر هم در خطوط بندرعباس - زاهدان، اصفهان - زاهدان و مشهد - زاهدان به مسافران محترم خدمات می‌دهند.

چرا با توجه به حضور چند برند معتبر دیگر اتوبوس در ایران سراغ اسکانیا رفتید؟ آیا از انتخاب‌تان بعد از ۹ سال رضایت دارید؟

دلایل مختلفی برای این انتخاب وجود داشت. نخست اینکه اسکانیا واقعاً نسبت به سایر اتوبوس‌ها استهلاک کمتری دارد؛ این مورد، ویژگی بسیار مهمی برای یک اتوبوس‌دار محسوب می‌شود. مورد دیگر، تأمین قطعات اتوبوس‌هاست که شرکت عقاب افشان به عنوان نماینده انحصاری اسکانیا در ایران، تأمین قطعات را به بهترین شکل ممکن انجام می‌دهد.

نکته دیگر، خدمات پس از فروش گسترده اسکانیا در سراسر کشور و مهم‌تر از همه، کیفیت بالای موتور، گیربکس و ریتارد در این اتوبوس‌ها و تکنولوژی برتر سوئد در این زمینه است.



جایی مجبور شویم به تعمیرگاه‌های متفرقه برویم. البته در بیشتر مواقع، هنگام بروز مشکل، با نمایندگی‌های مجاز تماس می‌گیریم و آنها انصافاً با نهایت همکاری خودشان را به ما می‌رسانند. ولی گاهی شرایطی پیش می‌آید که هیچ چاره‌ای وجود ندارد.

قطعات غیر اصلی زیادی در بازار وجود دارند و خیلی‌ها شاید به خاطر صرف هزینه کمتر سراغ این قطعات می‌روند. شما چقدر بر استفاده از قطعات اصلی تأکید دارید؟

راستش را بخواهید ما هم گاهی برخی قطعات مورد نیاز خود را به جای نمایندگی‌های مجاز از بازار تهیه می‌کنیم که واقعاً کیفیت مطلوبی ندارند. به نظرم بسیاری از افراد برای هزینه کمتر به سراغ این قطعات می‌روند. البته وقتی به تبعات این کار نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که استفاده از قطعات بی‌کیفیت خیلی هم به نفع‌مان نیست، چراکه با گذشت زمان باعث آسیب‌دیدگی سایر قطعات می‌شوند.

پیشنهادی برای بهتر شدن کیفیت اتوبوس‌های اسکانیا دارید؟
موتور و گیربکس اتوبوس‌های اسکانیا که مشخصاً کیفیت بسیار بالایی دارند، اما فکر می‌کنم بهتر است کمی ظرافت تزئینات اتاق اتوبوس‌ها بیشتر شود. البته اتاق‌های کنونی هم کیفیت بسیار خوبی دارند.

رضایت از دفتر شرکت خارج شدم.

با توجه به اینکه معمولاً مسافران از خدمات ارائه شده در داخل اتوبوس‌ها گلایه دارند، چقدر شخصاً رضایت مسافر را مدنظر قرار می‌دهید؟

به جرأت می‌گویم که رضایت مسافر برای من و همکارانم مهم‌تر از هر چیزی است. اصلاً اساس کار ما بر مبنای رضایت مسافران شکل گرفته است. اگر شما از مسافرت با اتوبوس یک شرکت اتوبوس‌رانی ناراضی باشید، آیا حاضرید یک بار دیگر مسافرت با اتوبوس آن شرکت را تجربه کنید؟ ما طبیعتاً باید طوری رفتار کنیم که مسافر هم احساس امنیت و هم احساس رضایت داشته باشد. من فکر می‌کنم در این ۱۸ سال آنقدر تجربه کسب کرده‌ام که می‌دانم چه چیزهایی برای مسافر مهم است و بر طبق آن موارد عمل می‌کنم.

یکی از ویژگی‌های جنوب شرق کشور، گرما و خشکی بسیار زیاد هواست. اتوبوس‌های شما با این آب و هوا مشکلی پیدا نمی‌کنند؟

یادم نمی‌آید اسکانیا به خاطر گرما و خشکی هوادر راه مانده باشد. مطمئن باشید اگر راننده برخی مسائل را در مورد اتوبوس خود رعایت کند هیچ مشکلی پیش نخواهد آمد.

چقدر در انتخاب راننده اتوبوس‌های تان دقت می‌کنید؟

بسیار زیاد. یک راننده خوب باید چند ویژگی داشته باشد. اول اینکه از نظر جسمی کاملاً سالم باشد. دوم اینکه ضمن بهره‌گیری از نیروی جوانی به قدر کافی تجربه داشته باشد و سوم هم اینکه با مسائل فنی مربوط به اتوبوس به خوبی آشنا باشد. ما همواره در تلاشیم از رانندگانی استفاده کنیم که حداقل این سه ویژگی را داشته باشند.

گاهی اوقات دیده می‌شود برخی رانندگان و مالکان، اتوبوس‌های خود را برای تعمیر و سرویس به تعمیرگاه‌های بین‌راهی و کمتر شناخته شده می‌برند. چگونه از بروز چنین اتفاقی برای اتوبوس‌های تان خودداری می‌کنید؟

ما معمولاً سعی می‌کنیم تا حد ممکن به نمایندگی‌های مجاز مراجعه کنیم مگر اینکه واقعاً در



● اسکانیا در داخل ایران خدمات پس از فروش بسیار خوبی دارد و تا جایی که من می‌دانم خدماتی به مراتب مطلوب‌تر از دیگر برندهای اتوبوس در کشور به مشتریان ارائه می‌کند.

● رضایت مسافر برای من و همکارانم مهم‌تر از هر چیزی است. اصلاً اساس کار ما بر مبنای رضایت مسافران شکل گرفته است.

اسکانیا

خبرشنکر

فرهنگ‌جوهر

ساخت

ورزش

News

پایبندی به قانون هم حدی دارد

در دسرهای عظیم خودروی بدون راننده گوگل

یک تصادف تأمل انگیز

ماه گذشته، یکی از خودروهای بدون راننده گوگل حین نزدیک شدن به محل عبور عابر پیاده، طبق برنامه‌ریزی از سرعت خود کاست که ناگهان «راننده احتیاط» (راننده‌ای که برای حصول اطمینان بیشتر در خودروی هوشمند گوگل حاضر است) به این نتیجه رسید خودرو باید سرعت متوقف شود و به همین دلیل پدال ترمز آن را فشار داد. خوشبختانه عابران پیاده آسیبی ندیدند، اما خودروی عقبی به دلیل این ترمز ناگهانی از پشت با خودروی گوگل برخورد و به آن خسارت وارد کرد. همان‌طور که اشاره شد، مجموعه خودروهای هوشمند و بدون راننده گوگل به گونه‌ای طراحی شده‌اند که قوانین راهنمایی و رانندگی را به‌طور دقیق و شفاف دنبال کنند، اما شاید این رویه در دنیای واقعی و در برابر تعداد زیاد رانندگانی که به‌طور کامل از قانون تبعیت نمی‌کنند، چندان هم کاربردی نباشد.

سال ۲۰۰۹ و در جریان یکی از آزمایش‌های میدانی خودروی گوگل، این وسیله نتوانست از میان یک تقاطع چهارراه عبور کند، زیرا حسگرهایش منتظر بود تا رانندگان دیگر خودروها در سه مسیر دیگر به‌طور کامل بایستند تا خودش از این تقاطع عبور کند. مشکل وقتی ایجاد می‌شود که در این گونه تقاطع‌ها، رانندگان معمولاً توقف کامل نمی‌کنند و هرچند ثانیه یک‌بار اندکی جابه‌جا می‌شوند تا فرصت بیشتری برای عبور از تقاطع بیابند و همین

مساله سبب شد الگوریتم خودروی گوگل نتواند کارکردی متناسب با این موقعیت داشته باشد و مدت زیادی در این تقاطع بدون حرکت ایستاد. البته این مساله فقط به گوگل محدود نمی‌شود؛ یکی از اصلی‌ترین مشکلات شرکت‌ها و موسسات پژوهشی دیگری که روی خودروهای مستقل و هوشمند کار می‌کنند، این است که خودروهای بدون راننده قرار است در دنیایی به حرکت درآیند که بسیاری از رانندگان به‌طور کامل به قوانین راهنمایی و رانندگی پایبند نیستند.

درواقع با وجود پیروی کامل خودروهای هوشمند از مقررات راهنمایی و رانندگی، همیشه انحرافات هرچند جزئی در مسیرهای تردد روی می‌دهد و همین امر، عملکرد الگوریتم این خودروها را با مشکل روبه‌رو می‌کند. برای مثال یک خودروی هوشمند قطعاً بیش از یک متر هم نمی‌تواند در خیابان‌های تهران تردد کند و حتماً تصادف می‌کند. به همین دلیل شاید لازم باشد در این الگوریتم‌ها تغییراتی ایجاد کرد و براساس ویژگی رانندگان هر شهر یا منطقه خاص، برخی الزامات قانونی را اندکی تغییر داد، اما این تغییرات باید بر چه اساسی طراحی شود؟

خطای انسان یا ماشین؟

هدف از طراحی خودروهای بدون راننده، از بین بردن اصلی‌ترین دلیل تصادفات یعنی خطای انسانی است. با این حال برخی پژوهش‌ها از این حکایت



صالح سپهری‌فر

گوگل به دلیل پیشتازی در طراحی فناوری‌های عجیب و غریب که هنوز برای بسیاری از افراد باورنکردنی است، شهرت دارد. یکی از مشهورترین این پروژه‌ها، ساخت خودروی بدون راننده است. از سال ۲۰۰۹ تاکنون، گوگل سرمایه‌گذاری زیادی را روی این پروژه کرده و البته به نتایج ارزشمندی نیز دست یافته است.

از آنجا که خودرو به‌صورت مستقیم با جان سرنشینان ارتباط دارد و هرگونه خطا در زمینه رانندگی می‌تواند به خسارت‌های جانی و مالی بینجامد، کارشناسان گوگل تلاش زیادی کرده‌اند تا قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی را به‌صورت دقیق در الگوریتم خود بگنجانند، اما بررسی‌های جدیدتر نشان می‌دهد شاید این پایبندی به قوانین، آنقدرها هم که ابتدا تصور می‌شد سودمند نباشد.



اقدام راننده احتیاطی که در خودروی گوگل حضور داشت در ترمز کردن شدید، کار درست و به جایی بود، اما اگر او در این خودرو حضور نداشت، این خودرو آرام تر ترمز می کرد و کمی به خط عابر پیاده نزدیک تر می شد و به این ترتیب، خودروی پشتی نیز فرصت بیشتری برای متوقف شدن می یافت. طبق اعلام گوگل، محصول این شرکت تاکنون فقط یک بار در ایجاد تصادف مقصر شناخته شده است. آگوست ۲۰۱۱ یکی از خودروهای گوگل با یک خودروی در حال حرکت برخورد کرد. البته این را هم باید اضافه کرد که این خودرو در آن بازه زمانی از سوی راننده احتیاط هدایت می شد و باز هم این تصادف را باید به حساب خطای انسانی گذاشت.

ضرورت تغییر الگوریتم

به این ترتیب دیگر تردیدی نمی ماند که الگوریتم خودروی بدون راننده باید تغییر یابد و به جای پایبندی چشم و گوش بسته به قوانین و مقررات مکتوب، گوشه چشمی هم به رفتارهای عرفی رانندگی انسانی داشته باشد. البته این کار آن قدرها هم ساده نخواهد بود. برای نمونه، در بسیاری از موارد می بینیم که یک راننده برای این که بتواند کاری مثل ورود از مسیر فرعی به مسیر اصلی را انجام دهد، با راننده ای که حق تقدم دارد «تماس چشمی» برقرار می کند و به این ترتیب به صورت غیرمستقیم از او می خواهد تا اجازه حرکت بدهد، اما در خودروی بدون راننده دیگر خبری از چشم نیست که بخواهیم تماس چشمی برقرار کنیم.

تخمینی نه چندان دقیق

خودروی بدون راننده در بسیاری موارد، رفتار خودروهای دیگر را نیز به شکل نادرستی حدس می زند. برای نمونه همین چند ماه پیش بود که خودروی گوگل در حین نزدیک شدن به چراغ قرمز در مسیری با ترافیک سبک، با استفاده از لیزر متوجه شد خودرویی که از پشت او به چراغ قرمز نزدیک می شود سرعتی بالاتر از سرعت مطمئنه دارد. الگوریتم گوگل طوری برنامه ریزی شده که در این صورت به کنار بروی تا از تصادف جلوگیری شود، اما نتیجه این پیش بینی درست نبود. شاید شما هم بارها دیده باشید که خودرویی با سرعت اندکی بیشتر از سرعت مطمئنه به چراغ قرمز نزدیک شود، اما راننده با ترمز به موقع، بتواند خودرو را در موقعیت مناسب متوقف کند. این بار هم پایبندی صد درصدی الگوریتم گوگل در دنیای واقعی کاربرد مشخصی نداشت.

دارد که شاید تصادفات و مرگ ناشی از آن با ورود گسترده خودروهای هوشمند افزایش یابد. با این که هنوز با استفاده گسترده از خودروهای بدون راننده فاصله زیادی داریم، اما برخی تهدیدها نظیر هک سیستم مرکزی و نیز برخی تهدیدهای جهان واقعی نظیر خرابی خودروی بدون راننده در یک بزرگراه از جمله مواردی است که چالشی جدی در برابر ایمنی این محصولات به شمار می رود.

البته اکنون با چالشی ملموس تر در خصوص ترکیب راننده رباتیک و انسانی روبه رو هستیم و آن هم سامانه های گوناگونی است که برای ایمنی بیشتر در این وسایل طراحی شده است. برخی شرکت های مطرح خودروسازی جهان مدتی است فناوری هایی طراحی کرده اند که می تواند در صورت مشاهده خطر به راننده هشدار دهند یا این که خودشان اقدام کنند. این کار می تواند از طریق سیستم پیشرفته کنترل هدایت خودرو یا ترمز اضطراری باشد، اما این سامانه های هوشمند هم می توانند در در سراساز باشند. برای نمونه یکی از فناوری هایی که در برخی خودروهای هوشمند مورد استفاده قرار گرفته، سیستم هشدار خروج از خط است. این سیستم به محض این که خودرو از مسیر مشخص شده در جاده یا خیابان خارج شده و وارد مسیر مقابل شود، هشدار را به صورت صوتی یا لرزش فرمان به راننده می دهد.

در این میان پژوهشی که سال ۲۰۱۲ به انجام رسید همه را شگفت زده کرد. در این پژوهش مشخص شد تعداد تصادفات در خودروهایی که به این سامانه مجهز بودند، اندکی بیشتر از خودروهای دیگر بود!

یکی از کارشناسان مطرح در زمینه تصادفات بر این باور است ناراحتی راننده خودروی هوشمند به دلیل شنیدن مداوم صدای بوق سامانه سبب می شود دستگاه را خاموش کند. در واقع گاهی پیش می آید که راننده بخواهد از یک باند بزرگراه وارد باند مجاور شود و هر بار که این تغییر روی می دهد، باید صدای بوق دستگاه را بشنود. به همین دلیل است که بسیاری از رانندگان ترجیح می دهند این عملکرد را از کار ببندازند. یکی دیگر از مواردی که می توان آن را هم جزو تفاوت های هوش مصنوعی و راننده انسانی دانست، به فاصله مجاز با خودروی جلویی مربوط می شود. در شرایط مختلف ترافیکی، خودروهای هوشمند فاصله ای را که در قانون به عنوان فاصله مجاز شمرده می شود با خودروی جلویی رعایت می کنند، اما این فاصله به اندازه ای است که خودرویی دیگر بتواند از لاین کناری وارد این فاصله شود و احتمال برخورد نیز در این حالت به صورت قابل توجهی افزایش می یابد.

تحلیل گوگل از تصادفات خودروی بدون راننده

از سال ۲۰۰۹ تاکنون، خودروی بدون راننده گوگل ۱۶ تصادف داشته که البته بیشتر آن ها چندان جدی نبوده و علت همه آن ها نیز خطای انسانی اعلام شده است. آخرین تصادف صورت گرفته یعنی برخورد یک خودروی دیگر به عقب خودروی گوگلی نیز حاصل ترمز شدید راننده این خودرو بود. توضیح گوگل در مورد این تصادف نیز جالب است. براساس این گزارش، اگرچه



یکی از کارشناسان مطرح در زمینه تصادفات بر این باور است ناراحتی راننده خودروی هوشمند به دلیل شنیدن مداوم صدای بوق سامانه سبب می شود دستگاه را خاموش کند. در واقع گاهی پیش می آید که راننده بخواهد از یک باند بزرگراه وارد باند مجاور شود و هر بار که این تغییر روی می دهد، باید صدای بوق دستگاه را بشنود.

مکانیسم عملکرد فرمان هیدرولیکی در خودرو

متصل می شود. روغن پر فشار به اطراف این پیستون هدایت می شود و عمل تقویت کنندگی را انجام می دهد.

In-line •

در این سیستم، دستگاه هیدرولیک بر روی اهرم بندی فرمان و خارج از جعبه فرمان نصب می شود.

تقسیم بندی فرمان های پر قدرت از نظر ساختار

• پلانجر دار

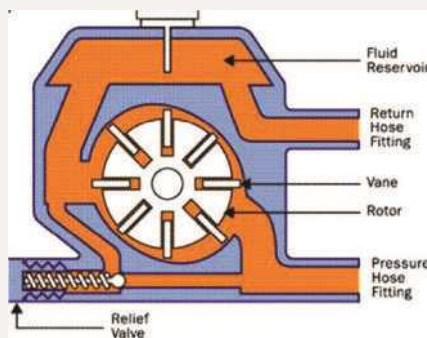
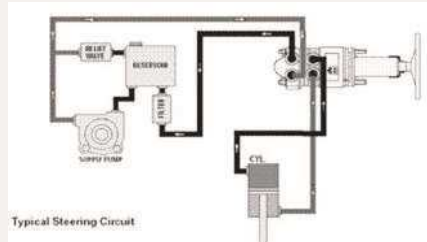
دستور قطع و وصل مدار هیدرولیک با تغییر وضعیت پلانجرها صادر می شود.

• میل پیچشی

دستور قطع و وصل مدار هیدرولیک فرمان با تغییر موقعیت سوپاپ دوار صادر می شود.

فرمان پر قدرت پلانجر دار

پمپ روغن در جلو موتور قرار گرفته و توسط تسمه پروانه به حرکت در می آید. این پمپ با روشن شدن موتور، روغن را به سوپاپ قرقره ای می فرستد. اگر فرمان نیازی به تقویت نداشته باشد، روغن از اطراف برجستگی سوپاپ قرقره ای وارد می شود و ضمن این که اثر یکنواختی را بر دو طرف پیستون قدرت می گذارد، به مدار برگشت نیز راه پیدا می کند و به مخزن پمپ هیدرولیک بازمی گردد. بنابراین با توجه به این که برآیند نیروهای وارد شده بر پیستون قدرت صفر است، پیستون حرکتی ندارد و نیرویی را اعمال نمی کند. به عبارت



تقسیم بندی فرمان های پر قدرت از نظر محل قرار گیری

یا محل نصب

Offset •

دستگاه هیدرولیک در انتهای شفت فرمان سوار می شود. در این سیستم قفل فرمان به صورت پیستون قدرت در آمده و یا اینکه در جعبه فرمان از یک پیستون قدرت استفاده شده است که به محور خروجی جعبه فرمان (محور هزار خار)

چرخاندن فرمان در خودروهایی که در جا متوقف شده اند و یا خودروهای سنگین نیاز به صرف انرژی عضلانی زیادی دارد و برای راننده مشکل ساز است و از تسلط راننده بر کنترل و هدایت فرمان می کاهد. به همین منظور سیستم هایی طراحی شده اند تا در چنین مواردی به کمک راننده بیایند و مانند بوستری در زمان نیاز راننده عمل کنند و انرژی وارد شده به سیستم فرمان را افزایش دهند.

سالمه است که از فرمان های پر قدرت هیدرولیکی، پنوماتیکی و الکتریکی در خودروهای سنگین و خودروهای سواری استفاده می شود. قدرت مورد نیاز فرمان های پر قدرت را می توان از هوای فشرده، دستگاه های الکتریکی و فشار هیدرولیک تأمین کرد که البته نوع هیدرولیک آن بیشتر رواج یافته است.

در فرمان های پر قدرت هیدرولیکی از یک پمپ روغن استفاده می شود که به طور دائم کار می کند و در مواقع لزوم، از طریق مدارها و سوپاپ های موجود، روغن پر فشار را به طرف پیستون قدرت می فرستد و باعث اعمال نیرو برای فرمان دادن می شود.





شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان
تولید کننده انواع هلیکوپتر عقاب - اسکاتیا بر ایران

پلانجر فشرده می‌شود و تمایل دارد پلانجرها را به وضعیت مرکزی برگرداند. بنابراین تا نیروی وارد بر غربلیک فرمان به میزان از پیش تعیین شده‌ای نرسد، پلانجرها حرکت نمی‌کنند و سیستم هیدرولیک کار خاصی را انجام نمی‌دهد. به طور مثال، در یک نوع فرمان پر قدرت ساخت کارخانه ساگینا، فنر موقعی فشرده می‌شود که نیرویی معادل ۱۳۰۰ نیوتن به آن وارد گردد. این نیرو با وارد ساختن یک نیروی ۱۷ نیوتنی به غربلیک فرمان از طرف راننده تأمین می‌شود. افزایش نیروی ایجاد شده به دلیل نسبت دنده موجود در جعبه فرمان به وجود می‌آید. این نیرو باعث می‌شود که سوپاپ بر نیروی فنرها غلبه کند و به یک سمت حرکت داشته باشد. در نتیجه، با فعال شدن مدار هیدرولیک پیستون قدرت نیز شروع به حرکت می‌کند. در شرایطی که فرمان دادن آسان باشد، سیستم هیدرولیک فرمان هیچ عملی را انجام نمی‌دهد و فرمان مانند یک سیستم فرمان معمولی کار می‌کند، زیرا فنر فشرده نشده و در نتیجه پلانجرها و متعاقب آن سوپاپ قرقره‌ای هیچ حرکتی نمی‌کنند.

فرمان پر قدرت از نوع میله پیچشی

در این نوع فرمان که بیشتر از فرمان‌های پر قدرت پلانجر دار مورد استفاده قرار گرفته‌اند، سوپاپ قرقره‌ای، پلانجرها و فنر مارپیچی پلانجرها جای خود را به سوپاپ دوار و میله پیچشی داده‌اند. همان طور که در اشکال بعدی مشاهده می‌شود، مهره قفلی یا سکتور جعبه فرمان وظیفه پیستون قدرت را نیز بر عهده دارد.

در این نوع جعبه فرمان، سکتور را طوری طراحی می‌کنند که پوسته جعبه فرمان آببندی شده باشد و با ارسال روغن تحت فشار به یکی از طرفین آن (بسته به جهت گردش خودرو) در مواقع لازم به نیروی وارد شده توسط راننده کمک می‌شود.

در این نوع سیستم فرمان، از سوپاپ دوار به جای سوپاپ قرقره‌ای استفاده می‌شود. این سوپاپ از روتور داخلی، روتور خارجی، فنر پیچشی و کانال‌های روغن تشکیل

دیگر، روغن از پمپ به مجرای مرکزی محفظه سوپاپ هدایت می‌گردد، سپس به دو انشعاب تقسیم می‌شود و به آرامی به مخزن روغن بازمی‌گردد. در این صورت به دلیل باز بودن مدار، فشار روغن بالا نمی‌رود و به دو طرف پیستون قدرت فشار مساوی اعمال می‌شود؛ بنابراین پیستون تمایلی به حرکت از خود نشان نمی‌دهد.

حال اگر سوپاپ قرقره‌ای حرکت کند، باعث می‌شود که فشار روغن در یک طرف پیستون قطع شود و به مخزن روغن راه یابد. همچنین بر جستگی سوپاپ قرقره‌ای مجرای را که طرف دیگر پیستون را به مخزن روغن ارتباط می‌دهد، مسدود می‌کند. زمانی که این مجرا بسته شود، روغن نمی‌تواند به مخزن برگردد، و در نتیجه فشار روغن در مدار بالا می‌رود و باعث حرکت پیستون قدرت می‌شود.

در انتهای دسته پیستون، یک قسمت دندانه‌دار وجود دارد که با مقطع دندانه‌دار (تاج خروسی) سر شفت هزارخار درگیر است. این پیستون در زمان حرکت، نیروی خود را از طریق دسته پیستون و تاج خروسی به محور هزارخار منتقل می‌کند. این پیستون موقعی حرکت می‌کند که به آن فشار هیدرولیکی وارد شود. در مدل‌های دیگر دو مقطع دندانه‌دار در طرفین شفت هزارخار قرار دارند.

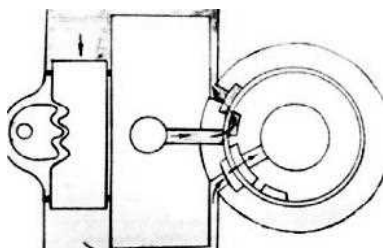
همان طور که گفته شد، حرکت سوپاپ قرقره‌ای از وضعیت وسط به یک سمت باعث می‌گردد روغن به یکی از دو طرف پیستون هدایت شود و طرف دیگر پیستون در مدار برگشت به مخزن روغن متصل گردد. این عمل موجب حرکت پیستون و چرخش شفت هزارخار می‌شود. وقتی غربلیک فرمان چرخانده شود، سوپاپ نیز حرکت می‌کند.

سوپاپ در موقع حرکت مستقیم به وسیله مجموعه پلانجر و فنرها در وضعیت مرکزی نگه داشته می‌شود. این مجموعه‌ها با فاصله مساوی در محفظه سوپاپ قرار داده شده‌اند و دو انتهای آنها با یاتاقان در تماس است. وقتی سوپاپ حرکت می‌کند، فنر بین دو

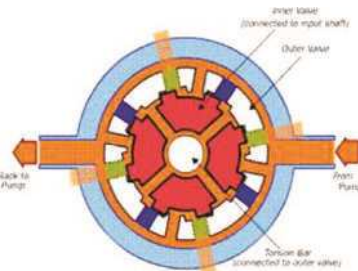
فرمان پر قدرت از نوع میله پیچشی: در این نوع جعبه فرمان، سکتور را طوری طراحی می‌کنند که پوسته جعبه فرمان آببندی شده باشد و با ارسال روغن تحت فشار به یکی از طرفین آن (بسته به جهت گردش خودرو) در مواقع لازم به نیروی وارد شده توسط راننده کمک می‌شود.



در این حالت چنانچه راننده غریبک فرمان را ثابت نگه دارد و یا اینکه نیروی مقاومت چرخ کاهش یابد، فنر پیچشی به حالت اولیه بازمی گردد، سوپاپ در حالت عادی قرار می گیرد، ارتباط مدار هیدرولیک با مدار برگشت برقرار می شود و فرمان به حالت عادی باز می گردد.

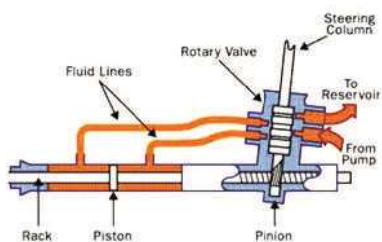


با بسته شدن مدار برگشت روغن، فشار در مدار هیدرولیک افزایش می یابد و پیستون قدرت (سکتور) تحت تأثیر فشار مدار هیدرولیک به حرکت در می آید که به نیروی دست راننده کمک می کند.



فرمان پر قدرت در جعبه فرمان های کشویی

اصول کار این جعبه فرمان شبیه فرمان های پیشین است و سیستم هیدرولیک آن فقط از نظر سوپاپ استفاده شده در مدار هیدرولیک تفاوت دارد. سوپاپ این نوع فرمان شبیه فرمان های پر قدرت پلانجر دار است، اما سوپاپ در امتداد میل فرمان قرار گرفته و با افزایش مقاومت چرخ و بسته به جهت گردش خودرو، به طرف بالا یا پایین به حرکت در می آید و مسیر مدار هیدرولیک را تعیین می کند.



شده است. بر روی روتور خارجی سه شیار وجود دارد که شیارهای سمت چپ و راست آن به طرفین پیستون قدرت و شیار مرکزی آن به مدار پر فشار متصل می شوند. پمپ روغن، روغن را به صورت دائم از مخزن می کشد و به سوپاپ دوار ارسال می کند.

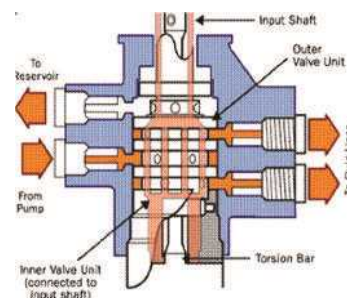
بر روی روتور داخلی یک مجرا قرار گرفته که روغن را به طرف مرکز روتور هدایت می کند و به مدار برگشت مرتبط می سازد. همچنین شیارهایی وجود دارند که ورود روغن پر فشار به یک طرف پیستون قدرت و خارج شدن روغن از طرف مقابل این پیستون را ممکن می سازند. این روتور از نظر اتصالات مکانیکی بین میل فرمان و مارپیچ فرمان قرار گرفته و نیروی دست راننده را از طریق فنر پیچشی خود بین این دو قطعه منتقل می کند.

فرمان در حالت عادی

هرگاه خودرو در مسیر مستقیم حرکت کند و یا این که نیروی مورد نیاز به حدی کم باشد که فنر پیچشی تحت تأثیر قرار نگیرد، مسیر عبور روغن از پمپ به طرف روتور خارجی، روتور داخلی، مجرای تخلیه روتور داخلی، مرکز روتور و مدار برگشت باز است و روغن ارسالی توسط پمپ به مخزن بازمی گردد. بنابراین با وجود این که روغن پمپ به دو طرف پیستون راه می یابد و با توجه به اینکه روغن در مدار بسته ای قرار نمی گیرد، در آن فشار زیادی که بتواند بر حرکت پیستون تأثیر بگذارد تولید نمی شود و هیچ تأثیری در کار فرمان ندارد.

فرمان در حالت تقویت

چنانچه چرخ در هنگام فرمان دادن مقاومت بیشتری از خود نشان دهد به نحوی که بر نیروی فنر پیچشی غلبه کند، فنر که به روتور داخلی متصل است مقداری تحت پیچش قرار می گیرد، روتور داخلی بر اساس جهت دوران غریبک فرمان چند درجه در روتور خارجی می چرخد و در نتیجه مدار برگشت روغن مسدود و به یک طرف از پیستون هدایت می شود.



گردشگری

بزرگترین گنبد های جهان از «تاج محل» تا «مصلی»

شهر زیر زمینی ایرانی ها در ترکیه!

تشویق گردشگری در اسلام

گردش دور معروف ترین میدان های تاریخ



بزرگترین گنبدهای جهان از «تاج محل» تا «مصلی»

سقف آسمان به خوبی پاسخ می‌دهد. در معماری رومی نیز می‌توانیم فرم گنبدی را مشاهده کنیم. بهترین نمونه آن را شاید بتوان گنبد پانتئون دانست. تفاوت گنبدهای رومی با گنبدهای ایرانی گذشته از فرم و شکل اجرای آن این است که ساخت گنبدهای رومی، روی زمینه‌ی گرد است. با توجه به سهولت قابل توجه این نوع اجرا در مقایسه با اجرای گنبد بر روی ته رنگ چهارگوش، می‌توان دلیل این انتخاب را ریشه‌های اعتقادی ایرانیان برای ترجیح ته رنگ مستطیل به دایره دانست. این موضوع چه قبل از اسلام (در آتشکده‌ها) و چه پس از ورود اسلام به ایران (در مساجد) قابل مشاهده است. مورد دوم همان نکته‌ای است که «دکتر پیرنیا» در معماری اسلامی از آن به عنوان استفاده از مصالح بوم آورد یاد کرده‌اند. معمار ایرانی برای پوشاندن سطحی نسبتاً وسیع با استفاده از مصالحی چون خشت و آجر

برای فرم گنبد همواره معانی ویژه‌ای ذکر شده است؛ این معانی نمادین در برخی فرهنگ‌ها با یکدیگر اشتراکاتی نیز دارند. ساختمان مربع یا مستطیل شکل که «بشن» خوانده می‌شود را نماد زمین و زمینه گنبد را نماد آسمان خوانده‌اند. این تعبیر را می‌توان در فرهنگ‌های دیگر نیز مشاهده کرد، به طور مثال در فرهنگ بودایی نیز می‌توان گونه‌هایی از این اعتقاد را یافت. استوپا بوداییان و گنبدهای ساخته شده در قسمت مرکزی کلیساهای بیزانس نیز تا حدی گویای این معنی هستند. در فرهنگ اسلامی علاوه بر معانی ذکر شده قوس مقرنس کاری شده آن همچون حلقه واسطه زمین و آسمان تلقی می‌شود. حضرت رسول (ص) در روایت معراج، گنبد عظیمی را وصف می‌کند که از صدف سفیدی ساخته شده و بر چهار پایه در چهار کنج قرار گرفته است. پوشش گنبد همچنین به اشتیاق مسلمانان برای تجربه نیایش زیر

گنبد ایرانی جدا از معنای ویژه‌ای که نزد معماران دارد، همواره در نهاد هر ایرانی حس تعلق را زنده کرده است. گنبد ایرانی با روح ما پیوندی عمیق دارد، این حس را چه در به تماشا نشستن آن از بیرون و چه با غرق شدن در آسمان گنبد از درون بنا می‌توان یافت.

در فرهنگ و معماری ایرانی فرم گنبد همواره از جایگاهی خاص برخوردار بوده تا جایی که می‌توان گنبد را یکی از نمایندگان معماری ایرانی-اسلامی خواند. سابقه ساختمان‌های گنبدی به هزاره سوم پیش از میلاد و منطقه میان رودان می‌رسد. نمونه این گنبدها در زیگورات چغازنبیل و کاخ سارگون قابل مشاهده هستند. اما در این فرم‌ها به مرور زمان تغییرات زیادی ایجاد شد که حاصل پیشرفت چشمگیر معماری ایرانی در ساخت این‌گونه بنا بود. برای استفاده از فرم گنبدی در معماری ایرانی می‌توان دو دلیل عمده را برشمرد:

یک: جایگاه اعتقادی ویژه شکل کروی در فرهنگ ایرانی
دو: مصالح در دسترس معمار.

گنبد معبد پانتئون در رم



و گنبدها را می‌توان در انواع بناها از آتشکده‌ها گرفته تا پل‌ها و سدها مشاهده کرد. روش گنبدسازی بعد از اسلام نیز دچار تغییراتی می‌شود تا این که در دوران سلجوقی به اوج پیشرفت خود می‌رسد و معمار عصر صفوی عنصر زیبایی را به بهترین شکل به گنبد ایرانی هدیه می‌دهد.

نکته قابل توجه در این میان این است که در تمامی این دوران روش گنبدسازی همواره ویژگی اجرایی و فرهنگی خاص خود را دنبال کرده است و اکثر تحولات در روش‌های گوشه‌سازی آن بوده است. از این ویژگی‌های خاص گنبد ایرانی می‌توان به شکل ظاهری و همچنین روش اجرای آن اشاره کرد. در معماری ایرانی گنبد را بدون استفاده از قالب می‌ساختند ولی در عین حال نظم حاکم بر آن، آن‌چنان دقیق است که در برابر انواع نیروهای لرزه‌ای و رانشی بهترین مقاومت را از خود نشان می‌دهد.

به دنبال بهترین جواب بود که توانست آن را در فرم گنبدی شکل که اتفاقاً به بهترین شکل پاسخ‌گوی نیازهای زیبایی‌شناسانه بود بیابد؛ اما در دوران هخامنشیان به دلیل برخورداری از توانایی لازم و وضع مناسب اقتصادی دولت، بیشتر ساختمان‌های بزرگ به کمک چوب‌های محلی و وارداتی به روش قابی شکل ساخته می‌شده‌اند و چنین پیداست که فرم‌های قوسی جز در سردرها رواج چندانی نداشته‌اند. استفاده از فرم قوسی بار دیگر در دوران اشکانی و ساسانی رواج یافت. از اولین نمونه‌های این فرم، می‌توان به گنبد موجود در شهر فیروزآباد اشاره کرد که در سفرنامه‌ی ابن بلخی به آن اشاره شده است. این گنبد متعلق به اواخر دوره‌ی اشکانی است.

در دوران ساسانی پیشرفت‌هایی در ساخت گنبدها به چشم می‌خورد

گنبد کلیسا جامع (سانتا ماریا دل فیوره) در فلورانس



گنبد قصر سلطنتی سنت پیترو در رم



گنبد رایشستاگ در برلین



گنبد کنگره آمریکا در واشنگتن



در ادامه به برخی از گنبدهای مهم جهان اشاره می‌شود.

گنبد تاج محل در هندوستان

تاج محل یک آرامگاه بزرگ با نمایی از سنگ مرمر سفید است که در سال ۱۶۳۲ میلادی تا سال ۱۶۵۳ به دستور جهان شاه برای یاد بود همسرش، ممتاز محل ساخته شد. تماشایی‌ترین منظره این بنا؛ گنبد مرمرین آن بوده که دقیقاً بالای قبر قرار گرفته است. این گنبد ۳۵ متر ارتفاع دارد و با طرح‌های نیلوفری شکل تزئین شده است. این مقبره مشهورترین بنای یاد بود در تمام شبه قاره هند است و از معماران آن می‌توان به دو معمار سرشناس ایرانی آن زمان، احمد و حمید لاهوری، اشاره نمود. همچنین خطاطان کتیبه‌های تاج محل عیسی خان شیرازی و امانت خان شیرازی بوده‌اند.

گنبد مسجد قبة الصخره در فلسطین اشغالی

این بنا که بسیاری از ما آن را به اشتباه مسجد الاقصی می‌نامیم، قبة الصخره نام دارد و مسجد الاقصی اصلی در سمت دیگری قرار دارد. این بنا که در فلسطین

اشغالی واقع شده، گنبدی از طلا دارد و با معماری اسلامی ساخته شده است. این مکان برای مسلمانان، مسیحیان و یهودیان ارزش معنوی بسیاری دارد و بر روی صخره‌ای ساخته شده که در هر سه این ادیان مقدس است. قبة الصخره به دستور عبدالملک مروان ساخته شده است و در زمان سلطه مسیحیان بر آن منطقه، به عنوان کلیسا استفاده می‌شد. معماران این مسجد، رجب بن حیوی و یزید بن سلام هستند.

گنبد کلیسا جامع سنت بازل در مسکو

کلیسای جامع سنت بازل، یک کلیسا ارتودوکس است که در میدان سرخ مسکو واقع شده است. ساخت این بنا به دستور ایوان مخوف در ۱۵۵۵ میلادی شروع شد و در ۱۵۶۱ به پایان رسید. این بنا از لحاظ هندسی دقیقاً در مرکز مسکو قرار دارد.

گنبد کنگره آمریکا در واشنگتن

گنبد آهنین نصب شده بر روی ساختمان کنگره آمریکا در واقع دومین گنبدی است که روی این ساختمان قرار می‌گیرد. در دهه ۱۸۵۰ که بنای ساختمان را به‌منظور جای دادن تعداد بیشتری قانون‌گذار گسترش دادند، گنبد چوبی جای خود را به گنبد آهنین داد.

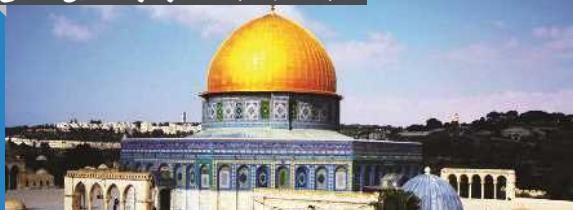
گنبد مسجد امام در اصفهان

مسجد امام در سراسر دنیا به عنوان یکی از شاهکارهای معماری پارسی شناخته می‌شود. ساخت این مسجد از ۱۶۱۱ میلادی شروع شد. شکوه و جلال این مسجد به

گنبد کلیسا جامع سنت بازل در مسکو



گنبد مسجد قبة الصخره در فلسطین اشغالی



گنبد موزه ایاصوفیه در استانبول



خدایان روم استفاده می‌شد. از قرن هفتم میلادی این معبد به عنوان کلیسا کاتولیک شناخته می‌شود. در بالای این معبد یک گنبد قرار گرفته که مرکز آن باز است. این بنا پس از گذشت ۲ هزار سال از ساخت آن هیچگاه ترمیم یا تقویت نشده و همچنان پا برجاست و از این جهت مقام اول را در دنیا دارد.

گنبد قصر سلطنتی سنت پیتر در رم

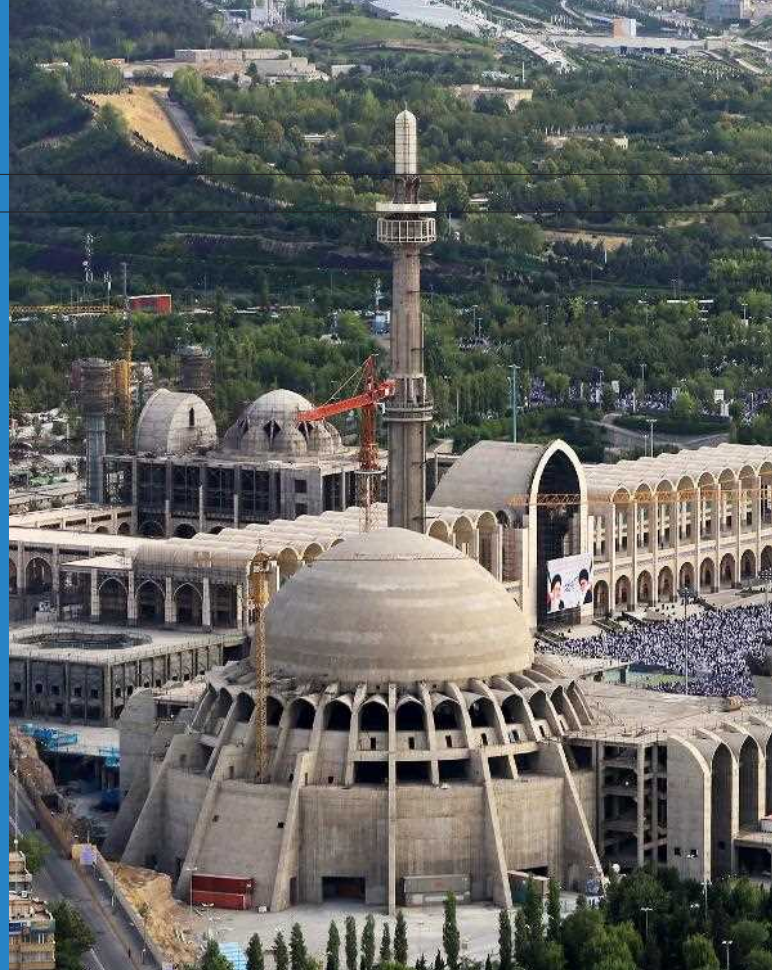
ساختمان قصر بین سال‌های ۱۵۰۶ تا ۱۶۱۵ ساخته شد. گنبد آن نیز در سال ۱۵۴۷ بوسیله میکلاژ با الهام از یک گنبد دیگر طراحی شد. ارتفاع این گنبد از سطح کاخ ۱۳۶/۵۷ متر است و بلندترین گنبد دنیاست.

گنبد مصلی تهران

مصلای تهران یا مصلای امام خمینی (ره) مجموعه‌ای از بناها و فضاهای لازم برای حضور جمعیت‌های میلیونی و برگزاری مراسم عبادی، سیاسی، اجتماعی و انجام فعالیت‌های متنوع فرهنگی، آموزشی و هنری نظیر برگزاری نمایشگاه‌های بزرگ فرهنگی، کلاس‌های آموزشی و ... در تهران است.

محور اصلی طرح مصلی که طولانی‌ترین محور طرح است، در جهت قبله قرار داشته و همه ساختمان‌ها به تبعیت از این محور، در جهت قبله یا عمود بر آن هستند. در طراحی معماری مصلی از اعداد طلایی استفاده شده است به طوری که به یاد و نام معصومین علیهم السلام دارای ۱۴ گلدسته، ۱۲ صحن و ۵ ورودی است. ارتفاع ایوان بزرگ مصلی ۷۲ متر به عدد شهدای کربلا و ارتفاع گنبد مسجد جامع ۶۳ متر به عدد سال‌های عمر پیامبر اکرم (ص) است.

مصلی دارای ۷ گنبد است که متأثر از معماری گنبد‌های ایرانی مناطق مختلف کشور طراحی شده‌اند. گنبد اصلی مصلی، از بزرگترین گنبد‌های جهان اسلام بوده و بدیع‌ترین طرح را دارد. ۵ ورودی اصلی به نام‌های باب رسول الله (ص)، باب امیر المومنین (ع)، باب فاطمه الزهرا (س)، باب امام حسن (ع)، باب امام حسین (ع) نام گذاری شده اند. در مجموعه هر ورودی دو گلدسته، یک ایوان و یک گنبد با معماری و بناهای متفاوت وجود دارد.



واسطه به کاربردن کاشی‌های زیبا و متشکل از هفت رنگ مختلف در داخل و سطح خارجی گنبد و خطاطی‌های زیبای آن، زبان‌زد است. گنبد این مسجد ۳۵ متر ارتفاع دارد.

گنبد موزه ایاصوفیه در استانبول

ایاصوفیه که در گذشته کلیسای ارتودوکس بوده، از سال ۵۳۷ تا ۱۴۵۳ میلادی به عنوان کلیسا جامع شرقی شناخته می‌شد و جایگاه اسقف اعظم قسطنطنیه بود و بین سال‌های ۱۲۰۴ تا ۱۲۶۱ برای مدت کوتاهی تبدیل به کلیسای کاتولیک روم شد. این مکان از ۱۴۵۳ تا ۱۹۳۱ مسجد بوده و از ۱۹۳۵ تا به امروز، به موزه تبدیل گشته است.

گنبد کلیسا جامع (سانتا ماریا دل فیوره) در فلورانس

ساخت این کلیسا در ۱۲۹۶ به سبک معماری گوتیک آغاز شد و در ۱۴۳۶ ساخت گنبد آن به پایان رسید. داخل راهروی این کلیسا با مرمرهای متنوع پوشانده شده است. این بنا را باعث بقای سبک گوتیک تا قرن نوزدهم میلادی می‌دانند.

گنبد رایشستاگ در برلین

این ساختمان در ۱۸۹۴ کامل شد و به عنوان پارلمان آلمان از آن استفاده می‌شد. در سال ۱۹۳۳ بخش‌هایی از این بنا در آتش تخریب شد و پس از اتمام بازسازی در ۱۹۹۹ به محل ملاقات‌های پارلمان آلمان بدل گشت و در طول بازسازی نمای شیشه‌ای هم به گنبد اضافه شد. این گنبد نمای ۳۶۰ درجه از شهر برلین را هم در اختیار می‌گذارد.

گنبد معبد پانتئون در رم

معبد پانتئون در ۱۲۶ پیش از میلاد ساخته و به عنوان عبادتگاه برای پرستش

حتی دشمن هم به آن دست نمی‌یابد!

شهر زیرزمینی ایرانی هادر ترکیه!

بسیاری از افراد نیروهای فرا زمینی را عامل مخفی‌شدن در این شهرها می‌دانند ولی عده دیگری عوامل طبیعی مثلاً یک زمستان سرد و طولانی را عامل این امر می‌دانند. البته در قسمتی از کتاب زرتشتیان «وندیدای دو» اهورامزدا از پیروانش خواسته است که برای در امان ماندن از شر دیوان، تهاجم دشمنان و همچنین برای نجات از زمستانی سرد و شیطانی اقدام به حفر شهری در زیر زمین کنند. در تمام قلمرو ساسانیان چندین شهر به این صورت حفر شده‌اند ولی بزرگ‌ترین و عجیب‌ترین آن‌ها شهر درینکویو در ترکیه بوده است.

شگفت‌انگیزترین کشف تاریخ آیین زرتشت، ایران باستان و پیروان آن در آنجا قرار دارد. درینکو به معنی چاه عمیق؛ شهری است زیرزمینی و اعجاب‌آور که بر اثر یک رویداد ساده کشف شد. در سال ۱۹۶۳ کارگرانی که برای ایجاد ساختمانی به کندن زمین مشغول بودند، ناگهان با چاه یا تونل ژرفی درون زمین روبرو شدند. پژوهش‌های بعدی کشف یک شهر زیرزمینی از دوران کهن را خبر داد، با آثار و نشانه‌هایی از آیین زرتشت و نمادهایی از فروهر و اسب‌های پارسی. شهری در ژرفای ۸۵ متری زمین در هشت طبقه با گنجایش زندگی برای ۲۰ تا ۳۰ هزار مرد، زن، کودک، گاو، گوسفند و اصطبل اسب و نیز محلی برای ذخیره غذا و نوشیدنی، وجود نیایشگاه‌هایی برای مراسم دینی و غیره. در این شهر زیرزمینی که توسط ایرانیان باستان، پیروان دین زرتشتی ساخته شده، طبقه نخست ویژه نگهداری حیواناتی چون گاو، گوسفند و اسب

کاپادوکیه Kapadoukia یا نام قدیمی و پارسی این سرزمین کاپادوسیه Cappadocia به معنای سرزمین اسب‌های زیبا، بخش باستانی و پهناوری است که امروز در ترکیه مرکزی قرار گرفته و به دلیل ارزش‌های تاریخی و باستانی، توریستی‌ترین بخش استان نوشهیر ترکیه کنونی را در بر می‌گیرد. این محوطه باستانی از سال ۱۹۸۵ از طرف یونسکو جزو میراث فرهنگی جهان شناخته و ثبت شده است.

آنچه به این سرزمین ارزش تاریخی و گردشگری داده است، خانه‌ها و پناهگاه‌های پرشمار و کوچکی است که در دل کوه‌ها و تپه‌های به جا مانده از آتشفشان وجود دارد؛ بازمانده‌های آتشفشان‌های نزدیک آن با سواحل جنوبی دریای سیاه منظره عجیب و شگفت‌آوری به وجود آورده است. اما شگفت‌آورترین بخش سرزمین کاپادوکیه یا کاپادوسیه، شهری است زیر زمینی با نام درینکویو derinkuy که یکی از

شهر زیر زمینی درینکویو، با آثار و نشانه‌هایی از آیین زرتشت و نمادهایی از اهورامزدا، زرتشت، فروهر و اسب‌های پارسی، یک شهر باستانی زیرزمینی چند طبقه، بازمانده از دوران امپراطوری ماد واقع در منطقه درینکویو در استان نوشهیر ترکیه است. شاید بدانید که تا به حال چند شهر زیر زمینی از جمله شهری در نوش آباد کاشان و یا شهری در سامن ملایر کشف شده است که به نظر می‌رسد همه این شهرها در دوره ساسانیان و توسط پیروان اهورامزدا یعنی زرتشتیان ساخته شده‌اند.

باتوجه به اینکه در زمان ساسانیان قلمرو کشور ایران بسیار گسترده بوده و قسمت‌های زیادی از عراق و ترکیه کنونی جزو این قلمرو بوده است؛ شاید بتوان شهر زیرزمینی عظیم و عجیبی که در منطقه درینکویو ترکیه کشف شده را متعلق به ایرانیان باستان دانست زیرا آثار بدست آمده در این شهر همگی متعلق به زرتشتیان بوده است. باستان‌شناسان این شهر عجیب را هم ردیف با اهرام ثلاثه مصر دانسته‌اند؛ اما چرا در زمان ساسانیان مردم اقدام به ساخت چنین شهرهایی کرده‌اند؟ بی‌شک مردم آن زمان از طرف نیرویی تهدید می‌شده‌اند؛ نیروی سهمگینی که انسان قادر به مقابله با آن نبوده است.

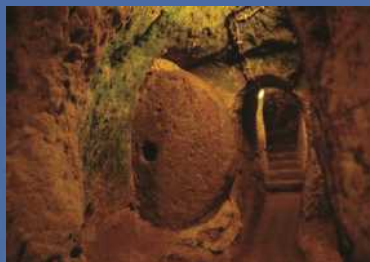


رجیمه زرگر

می گرفته است. این سیستم همچنین قابلیت انتقال آب را از شهر زیرزمینی به خارج و از خارج به داخل شهر را داشته است. برخی پژوهشگران نقطه ضعف سیستم دفاعی در این شهر را در آن دانسته‌اند که مهاجمین می‌توانستند با ریختن سم‌های کشنده در هواکش‌ها ساکنان شهر را از پای در آورند.

از نظر گزنفون *xénophon*، تاریخ نگار و فیلسوف یونانی که زمانی جزو سپاهیان کوروش کوچک در لشکرکشی برعلیه برادرش اردشیر بوده است، ساخت این شهر و شهرهای زیرزمینی در قرن‌های چهارم و پنجم پیش از میلاد بوده است؛ روزگاری که همه سرزمین‌های گسترده میان دو رود هالیس و فرات را کاپادوسیه می‌نامیدند.

از زمان مادها این سرزمین جزو بخشی از ایران بوده است. در تاریخ، برای نخستین بار در پایان سده ششم پیش از میلاد است که نامی از کاپادوکیه می‌رود؛ آن هم در سنگ نبشته‌های سه زبانه دو تن از پادشاهان هخامنشی «داریوش بزرگ» و «خشایار شاه».



بوده است. پله‌های تودرتو و پرشمار در هر طبقه، اتاق‌هایی با آشپزخانه و محل بزرگی برای نگهداری نوشیدنی‌ها و مواد غذایی نیز در این شهر به چشم می‌خورد. نکته قابل توجه تعداد تونل‌ها و هواکش‌هایی ست که به بیرون راه دارند و طوری ساخته شده‌اند که در اعماق این شهر زیرزمینی هوا جریان دارد و هیچگاه کمبود اکسیژن احساس نمی‌شود.

در چهارمین طبقه این شهر زیرزمینی، سنگ‌های سنگین و بزرگی با اندازه‌های سنگ آسیاب وجود دارند که به گفته پژوهشگران در صورت حمله و نفوذ دشمن با این سنگ‌ها از پایین راه‌های ورودی را می‌بستند تا از نفوذ دشمن جلوگیری کنند. شهر زیرزمینی درینکویو دارای یک اتاق منحصر به فرد وسیع با سقف طاقی در طبقه دوم نیز است. از این اتاق به عنوان یک مدرسه تعلیم دینی استفاده می‌شده است. بین طبقات سوم و چهارم یک راه پله عمودی قرار دارد که از این راه می‌توان به یک عبادتگاه در طبقه زیرین (پنجم) دسترسی پیدا کرد. یک سیستم تهویه بزرگ ۵۵ متری نیز مورد استفاده قرار



تشویق گردشگری در اسلام

چنین ویژگی‌هایی از جهانگردی مورد تأکید اسلام و حمایت سرزمین‌های اسلامی است و نیز باعث انتقال حقایق در سرزمین‌های دور دست دنیا می‌شود. انسان موجودی جستجوگر و منبعی از توان و استعداد های بالقوه است که به کمک ابزار حسی، تلاش بر شناخت و درک پدیده‌ها و دریافت آگاهی از جهان هستی دارد تا با بهره‌گیری از قوای عقل و فکر به معرفتی نایل آید که وارستگی و شرف انسانی‌اش را در نظام آفرینش به اثبات رساند. یکی از راه‌های نایل به این هدف، تحرک و تفحص است، زیرا وقوف و سکون، راهی به سوی کمال ندارد.

قرآن و گردشگری

می‌توان ادعا کرد، قرآن اولین کتاب آسمانی است که جهانگردی را در آیات متعدد مورد اهتمام و تأکید قرار داده است. در این کتاب آسمانی، سیاحت و جهانگردی به سبب آثار و فایده‌های فراوان آن، مشروع و مباح شمرده شده و سیر و سیاحت را سبب تعقل و اندیشه و بالا رفتن سطح آگاهی و بینش انسان دانسته؛ یعنی همان عنصری که سنگ بنا و شالوده رشد و توسعه زندگی انسان در ابعاد گوناگون فرهنگی، سیاسی و اقتصادی است. روشن است که یک جامعه بسته و بی‌خبر از دیگر ملت‌ها در هیچ زمینه‌ای رشد شایسته و بایسته ندارد و از تجربه‌ها و دستاوردهای علمی و فکری و اجتماعی دیگران

محروم است. قرآن می‌فرماید: ای پیامبر، به مردم بگو در سرزمین گردش کنید و به سرانجام کار مجرمان بنگرید. در این گونه آیات، هدف از سفر و جهانگردی، پند و عبرت‌گیری از گذشتگان اعلام شده، ولی در برخی آیات دیگر به هدفی فراتر از این اشاره شده و آن، اندیشه و مطالعه در عالم خلقت و آگاهی یافتن از چگونگی آفرینش و شگفتی‌های آن است؛ همان چیزی که امروزه هدف گروهی از جهانگردان محسوب می‌شود.

می‌توان نتیجه گرفت، از نظر اسلام و قرآن جهانگردی اهدافی از قبیل جستجوی دانش و معرفت، عبادت و زیارت، دیدن شگفتی‌ها، فزونی معرفت و ژرف‌اندیشی، تقویت صبر و استقامت عبرت



اسلام در آیات و روایات متعدد، سیاحت و جهانگردی را مورد تشویق قرار داده و اعتقاد دارد هر فضایی که بستر مهاجرت سیاحان با رعایت اصول اخلاقی و قراردادهای بین‌المللی قرار گیرد تمدن و مدنیت در آن محقق می‌شود و محیط آماده رشد و تعالی خواهد بود.

بشر در طول تاریخ به عناوین گوناگون، ناگزیر به سیر و سفر بوده، زیرا ادامه حیاتش در گرو برقراری ارتباط و تعامل با افراد اقوام و قبایل دور و نزدیک بوده تا به این وسیله، نتایج قابل توجهی در زمینه‌های فرهنگی، اعتقادی و اجتماعی به دست آورد. بنابراین سیر و سفر به اماکن دیدنی و جایگاه‌های تاریخی و رویت جلوه‌ها و مظاهر طبیعت در تاریخ زندگی بشر، سابقه طولانی داشته و همواره مورد توجه و اهتمام انسان بوده است. از دیرباز انسان‌ها به واسطه نیاز فطری و طبیعی که همانا میل به کاوشگری و تنوع طلبی بوده، روانه سرزمین‌های ناشناخته می‌شدند تا درباره چگونگی زندگی مردم و ماهیت فرهنگ و آثار تاریخی آنان پویش و تحقیق کنند. به همین ترتیب، سرگذشت ملت‌ها و آگاهی از آرا و عقاید کلامی و فلسفی آنان منشأ آثار مثبت و سازنده و رهاورد رشد و بالندگی برای جوامع بشری بوده است.

فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی محروم می‌کنند، بلکه مانع آشنایی جهانگردان نقاط گوناگون جهان با مواهب طبیعی و فرهنگی و ملی این مرز و بوم می‌شوند. همچنین توصیه حفظ و حراست از میراث فرهنگی و ملی برای نسل آینده - که از اهداف توسعه پایدار جهانگردی است - کشورهای عضو را بر آن داشت تا چارچوبی را برای رعایت اصول و موازین به وسیله جهانگردان طراحی کنند که این خود بهترین ابزار مقابله با جوسازی غلط به وسیله رسانه‌هاست و براساس آن، مبانی حقوق بشر و ارزش‌های مورد احترام کشورها بویژه کشورهای میزبان متناسب با اهداف توسعه جهانگردی حفظ خواهد شد.

تنها صنعتی که می‌تواند روابط کشورمان و مردم را با سراسر جهان برقرار کند، بیشترین درآمد و کمترین هزینه را ایجاد کند، اثرات فوری در امور بین‌المللی از جهات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی داشته باشد و از طرفی، تبلیغات منفی علیه کشورمان را خنثی کند، همین صنعت جهانگردی است. باور داشته باشیم تا مردم جهان برای دیدن واقعیت‌های کشورمان به ایران نیایند، به دلیل اثرات منفی تبلیغات ۳۶ ساله نمی‌توانند دیدگاه و ذهنیت خود را عوض کنند. لذا در این مقطع که توجه جهانیان به سمت ایران معطوف شده است، تحقق این مهم از اهداف ملی و مذهبی کشور به شمار می‌آید. گذشته از این مهم، کسب سهم جهانی کشورمان از درآمد صنعت جهانگردی اجتناب‌ناپذیر است. سازمان جهانی جهانگردی (UNWTO) در جدیدترین گزارش خود، ضمن پرداختن به گردش مالی و درآمد جهانی صنعت جهانگردی در سال گذشته، نتیجه‌گیری کرده، درآمدهای حاصله رقمی بالغ بر ۱۲۵۰ میلیارد دلار است. به این ترتیب می‌توان محاسبه کرد، کشور ما با جایگاه جهانی خود می‌توانست و می‌تواند تا چه حدودی از این صنعت درآمد کسب کند.

آموزی، سفر به قصد دیدار فرهیختگان، سفر به قصد تبلیغ دین، سفر به قصد ارتزاق و تجارت دارد که در مجموع همه این اهداف ارزشمند است و در رأس همه اهداف، سیر صعودی و کمال تا رسیدن به خداوند متعال نهفته است.

ایران و جهانگردی اسلامی

از آنجا که سیاست توسعه جهانگردی کشور مبتنی بر جذب جهانگردان فرهنگی است، ضمن معرفی مناسب ارزش‌های عالی تمدن و فرهنگ اسلامی، کشور اسلامی ایران می‌تواند بزرگ‌ترین عامل جذب گروه‌های جهانگرد باشد. در نتیجه بر این باوریم که حرکتی نوین، پایه‌های اصول و موازین اخلاق اسلامی در جهانگردی را رقم خواهد زد.

سال ۱۹۹۷ در دوازدهمین مجمع عمومی سازمان جهانی جهانگردی در استانبول اکثر کشورهای عضو درباره مظلومیت تبلیغاتی برخی کشورهای که تحت تأثیر بی‌توجهی رسانه‌های کشورهای قدرتمند قرار گرفته‌اند، بحث و گفت‌وگو می‌کردند؛ کشورهایی که با وجود فناوری‌های پیشرفته خود، تصویر مناسب و واقعی از این کشورها ارائه نمی‌کنند و به این ترتیب، نه تنها آنان را از آثار و برکات مثبت

گردش دور معروف ترین میدان های تاریخ

ظهور کردند که میدان ها با کاربری های گوناگون، نقش اصلی را در شکل گیری آن ها داشتند.

میدان در ایران

در ایران نیز از شهرهای ساسانی گرفته (که در آن ها، سلسله مراتب فضایی برای شهروندان وجود داشت) تا بعد از ورود اسلام (که برابری فضایی برای همه حاکم شد)، نقش میدان به عنوان مرکزی برای تجمعات شهری، داد و ستد و مراسم های مذهبی و حکومتی غیر قابل انکار است، اما توسعه و رشد میدان رادر شهرسازی اسلامی با شکل گیری محله های نیمه مستقل با محوریت مسجد، بازار و میدان می توان دید که برحسب قومیت یا شغل ساکنان ظاهر می شوند. در این شهرها میدان های اصلی در مرکز شهر، به خاطر حضور مسجد جامع به عنوان اصلی ترین مکان تجمع مذهبی ظهور می کنند و رفته رفته نقش چند منظوره ای می یابند. از آن جمله میدان نقش جهان در اصفهان، یادگار معماری با کاربری های مختلف چون بازار، مساجد، زمین ورزشی و نهادهای اداری

دوره مهم تاریخی بعدی در تکامل میدان ها را باید سده های ۱۰ و ۱۱ میلادی در ایتالیا دانست که «پیاتزا» یا میدان بر پایه فوروم های رومی پدید آمد و توسعه یافت. در این دوره ابتدا به خاطر انحصار طلبی اشراف و کلیسا، فضاهای عمومی و خیابان ها با ساختن دیوار و قلعه از دسترس عموم خارج شد. در نتیجه این اتفاق، فضاهای باز کوچکی مقابل کلیساها و میان قلعه ها شکل گرفت که امروزه به صورت میدانچه هایی کوچک در محله های قدیمی شهرهای ایتالیا دیده می شوند.

مانند «پیاتزا دلایس ترنا» (Piazza della Cisternà) در مرکز سن جیمی نیانو، که به در و یک چاه آب در میان چندین عمارت خانواده های اشرافی توسعه یافته است، اما به تدریج با تشکیل دولت - شهرها، قدرت اشراف و کلیسا کاهش یافت و خیابان ها و مکان های عمومی به روی همه شهروندان باز شدند. میدان ها بازسازی و کلیساهای بزرگ، دادگاه ها، دفاتر شورای شهر و بازار در اطراف آن ها ساخته شدند. در قرن های بعدی شهرهای جدیدی



محمدصادق فرهادیان



«میدان» در مفهوم واقعی آن، فضای باز و وسیعی است که معمولاً برای اجتماعات مردمی و ارائه خدمات شهری احداث می شود. ریشه شکل گیری میدان با این مفهوم را باید در «آگورا» های یونان باستان جست و جو کرد. آگوراها فضاهای بازی بودند که معمولاً در مرکز شهرها ساخته و توسط ساختمان های عمومی و معابد احاطه می شدند. آگورا در واقع میدان عمومی شهر بود که برای فعالیت های گوناگون مذهبی، سیاسی، فضایی، اجتماعی، تجاری و روزانه به کار گرفته می شد.

«فوروم» ها نیز در روم باستان تحت تاثیر آگوراها به صورت میدان های عمومی مستطیل شکلی در محل تقاطع دو خیابان اصلی شهر طراحی و ساخته می شدند. فوروم ها که مراکز اصلی فعالیت های مذهبی، سیاسی، آموزشی و تجاری بودند تا اوایل قرون وسطی نقشی محوری در شکل دهی شهرهای رومی داشتند، اما از قرن پنجم میلادی با انحطاط امپراطور روم و قدرت گرفتن کلیساها، فضاهای تجمع شهری به سمت کلیساها کشیده شدند. در نتیجه مهم ترین فضای باز شهری برای فعالیت های اقتصادی، تجمعات عمومی و از همه مهم تر مراسم مذهبی در مقابل کلیساها شکل گرفت.

Old Town Squar

کارگاه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴



میدان آزادی



Piazza del Campo

و حکومتی است که نه تنها مکمل و مرتبط با یکدیگرند، بلکه کالبد مشترکی را برای حضور بیشتر مردم ایجاد می‌کنند و نقش میدان را از یک میدان حکومتی فراتر می‌برند. اوج شکوفایی شهرسازی در دوره قاجار، منجر به ایفای نقش مهم میدان در فضای شهری می‌شود.

میدان‌های محلی با داشتن مسجد، بازارچه، حمام و... نیازهای روزمره ساکنان را برطرف می‌کنند و میدان‌های مرکزی نقش‌ها و عملکردهای متفاوت تجاری، ورزشی، مذهبی، اداری و حکومتی می‌گیرند. پنج میدان مهم این دوره در تهران میدان‌های توپخانه، بهارستان، ارگ، پاقاپیق (میدان محمدیه)، و مشق بودند که بعد از دوره قاجاریه تا به امروز دستخوش تغییرات بسیاری شده‌اند و کاربری اولیه خود را از دست داده‌اند.

گذر از میدان به فلکه

میدان که از دوره سلجوقیان به بعد تثبیت‌اش شروع شده، در دوره صفویه رشد و توسعه پیدا کرده و در دوران قاجار به نهایت نقش خود دست یافته بود، رفته رفته نقش باخت تا جایی که از سال‌های میانی دوره پهلوی هویت خود را از دست داد و در دهه‌های اخیر نیز در بلاتکلیفی مطلق به سر می‌برد. از مهم‌ترین عوامل این دگرگونی، وقوع انقلاب صنعتی در اروپاست. ورود اتومبیل به فضاهای شهری اروپایی، تأثیر فراوانی بر شکل و عملکرد سنتی میدان‌ها گذاشت و آن‌ها را از محل اجتماع به محل تقاطع و جهت دهنده سواره تبدیل کرد. این شکل جدید که امروزه به اشتباه نام میدان بر آن می‌گذارند، «فلکه» نامیده شد.

آثار و نتایج انقلاب صنعتی برخلاف رشد پیوسته‌اش در اروپا، یک باره و به صورت درهم ریزنده‌ای وارد ایران شده است. هر چقدر شهرهای اروپایی این امکان را داشتند که عملکردهای میدان را به دیگر فضاهای شهر ببخشند، در ایران احداث پی‌درپی خیابان‌ها با نادیده گرفتن سازمان فضایی شهرها، منجر به نابودی فضاهای عمومی و از آن جمله میدان گردید. تغییر و تحولات بعدی شهرها عمدتاً معطوف به حرکت سواره و توزیع ترافیک

وسایل نقلیه شد، تا جایی که به تدریج تقریباً همه میادین شهری را به فلکه تبدیل کرد. در میان تقاطع‌های جدید، فلکه‌هایی با کانون‌هایی غالباً دایره شکل با پوشش گیاهی، آب نما و بعضاً مجسمه ساخته می‌شوند که عملکرد آن‌ها توزیع و تسهیل حرکت سواره هاست و معمولاً حضوری از انسان و فعالیت او در آن مطرح نیست.

میدان در فضای شهری امروز

میدان در طول تاریخ تکامل شهرسازی و نسبت به ضرورت‌های موجود در زمان و مکان شکل‌گیری‌اش، کاربری‌های متفاوتی داشته و به واسطه عملکردهای فضاهای اطراف و درون خودش، هویت می‌یافته است. در گذشته بیشتر فعالیت‌های اقتصادی، مذهبی و عملکردهای گوناگون حکومتی و اجتماعی در این فضای روباز انجام می‌گرفته و امروزه بیشتر فضایی برای قدم‌زدن، رفع خستگی، خوردن، آشامیدن، خریدکردن و تماشای اطراف است، اما آنچه که در هر دو دوران اهمیت دارد، نقش انسان پیاده و اولویت حضور او به عنوان زندگی بخش و قلب تپنده این فضا است.

نمی‌توان عملکردهای گوناگون دوران گذشته میدان را از آن انتظار داشت، اما دو عملکرد مهم آن، هم چنان در جامعه امروز ضروری و مورد نیاز هستند. میدان از یک طرف محلی برای مکث و آسایش در میان هیاهوی خیابان برای شهروندان است و از طرف دیگر یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری است که منجر به شکل‌گیری بر خوردهای اجتماعی می‌شود.

انسان ماشین زده امروز نیاز دارد در لحظاتی از روز در مکان‌هایی خاص متوقف شود، نگاهی به اطراف



به راحتی می‌توان یک روز را در نهایت خوشی در این میدان نه چندان بزرگ قلب پراگ سپری کرد و رفت و آمد توریست‌ها و مردم محلی را به نظاره نشست. دیدن جوان‌های شاد که بر سکوهای فواره زیبایی در مرکز آن نشسته‌اند و توریست‌هایی که مقابل دهکده‌های فروش سوغاتی جمع شده‌اند و افرادی که روی صندلی‌های کافه‌ها و رستوران‌ها در فضای باز رو به روی کلیسایی تاریخی به خوردن و نوشیدن مشغولند، در فواصل به صدا درآمدن زنگ ساعت معروف آن، به راستی سرگرم کننده

در ایران نیز از شهرهای ساسانی گرفته (که در آن‌ها، سلسله مراتب فضایی برای شهروندان وجود داشت) تا بعد از ورود اسلام (که برابری فضایی برای همه حاکم شد)، نقش میدان به عنوان مرکزی برای تجمعات شهری، داد و ستد و مراسم‌های مذهبی و حکومتی غیر قابل انکار است

مثال‌هایی که در بالا آمده است، میدان‌هایی هستند که هم چنان به عملکرد خود به مفهوم واقعی «میدان» پای بند مانده‌اند و نه تنها محیطی امن و مفرح برای شهروندان پیاپی فراهم می‌کنند، بلکه فضایی برای تبادلات اجتماعی و سرگرمی‌های فردی و جمعی به شمار می‌روند.

یکی از قدیمی‌ترین نمونه‌های میدان در شهر «سی‌ینا» ایتالیا است که می‌توان تاثیر و گسترش‌اش را در شهر حس کرد. میدان دل کامپو به شهر هویت می‌بخشد و به نظر می‌رسد تمام راه‌ها به آن ختم می‌شوند. شیب ملایم به سمت مرکز، توجه افراد را به مرکز آن جلب می‌کند، در حالی که فعالیت‌های جدی‌تر مانند نشستن در کافه‌ها یا خرید از مغازه‌ها در کنارها صورت می‌گیرد. در هر نقطه از این میدان به راحتی می‌توان همه جایش را تحت نظر داشت.

یکی از بزرگ‌ترین و هم‌چنین بهترین میدان‌های اروپا، میدان «رینک گلونی» در شهر تاریخی کراکوف لهستان است. این میدان بسیار پویا و پرتحرک است که رهگذران را از هر نقطه شهر به خود فرامی‌خواند. میدانی مستطیلی که با خانه‌های تاریخی، قصرها و کلیساها احاطه شده است. در گذشته عملکرد اصلی آن تجارت بود و امروز نیز محلی برای برگزاری فستیوال‌ها و کنسرت‌ها به شمار می‌رود.





Plaza Hidalgo

است. این میدان همچنین دسترسی پیاده به مکان‌هایی دیدنی چون پل و دانشگاه «چارلز» و میدان بزرگ‌تر «ونسالانس» را ممکن می‌کند.

پلازا هیدالگو (Plaza Hidalgo)

این میدان، یکی از مراکز مهم زندگی اجتماعی در مکزیکوسیتی است. کلیسای «پگلسیاسن خوان باتیستا» در همسایگی این میدان، مکانی جذاب برای بازدیدکنندگان محلی و همچنین توریست‌ها است. افراد به راحتی و آزادانه از سویی به سوی دیگر میدان می‌روند و برگزاری بازارهای هفتگی رونق بیشتری به این فضا می‌بخشد. در اینجا نیز از حضور وسایل نقلیه خبری نیست. در یک سو، دکه‌های کوچک فروشندگان و در سوی دیگر نیمکت‌ها و سایه درختان، مردم پیاده را گرد هم می‌آورد و فضایی مطبوع ایجاد می‌کند.

که میدان سرخ میدان مرکزی مسکو و گاهی کل روسیه به شمار می‌آید. علاوه بر جاذبه‌های گردشگری، میدان سرخ امروزه محل اجرای جشن‌ها و کنسرت‌های بسیار بزرگ روسیه نیز هست.

میدان تقسیم (Taksim Square)

این میدان در بخش اروپایی استانبول ترکیه واقع شده و یکی از مراکز خرید، جاذبه‌های گردشگری و تفریحی این شهر به حساب می‌آید. میدان تقسیم، قلب استانبول مدرن محسوب می‌شود که به خاطر رستوران‌ها، مغازه‌ها و هتل‌های متعددش شهره شده است. میدانی پویا و سرشار از زندگی که هم برای شهروندان و هم گردشگران مقصدی دلخواه است.

میدان سرخ (Red Square)

این میدان در مسکو پایتخت روسیه قرار دارد که کاخ کرملین و کلیسای جامع سنت باسیل را در خود جای داده است. بسیاری از خیابان‌های اصلی مسکو به این میدان منتهی می‌شوند و این امر به گونه‌ای است

Rynek Główny





بامانمار بندیرید

۰۹۱۲۹۳۳۲۳۶۰

۶۶۴۳۳۳۹۸

۶۶۴۲۳۲۷۷

۶۶۹۳۶۳۵۷

فکس:

۶۶۹۱۱۳۹۴



✓ راه‌ها رسید به هدف را معرفی کنید

✓ خودنار را معرفی کنید

✓ راه‌ها موفقیتنار را معرفی کنید

✓ سپر به معرفی برندنار بپردازید

✓ و بعد کالاینار را تبلیغ کنید

فرهنگ و هنر

از طهران تا تهران
سوپرستارهای قدیم و گلایه‌ها از هنر هفتم
تأثیر اجتماعی نهضت عاشورا
بر ملاشدن «معمای شاه»!



[۳۹]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

اسکانیا

گرایشگر

فرهنگ و هنر

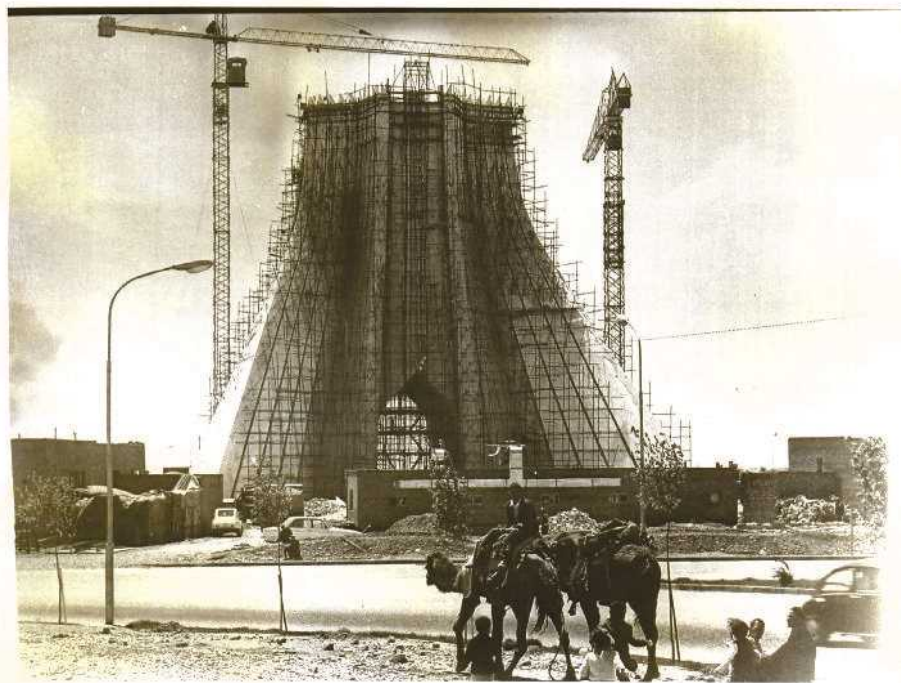
ساخت

ورزش

News

نگاهی به تهران در رمان‌های فارسی

از طهران تا تهران



حسین کوهرپور

پاریس شهری است اسطوره‌ای، این را فقط فرانسوی‌ها نمی‌گویند؛ خیلی از روشنفکران و هنرمندان جهان علاقمندند یکبار به پاریس بروند، حتی برخی از آن‌ها به دلیل علاقه‌شان به فضا و اتفاقات اجتماعی این شهر، نامش را بر اثر هنری خود گذاشتند. به طور حتم آثار بسیاری در حوزه رمان، نقاشی، موسیقی، تئاتر و به ویژه سینما خوانده یا دیده‌اید که «پاریس» نام اثر یا بخشی از نام آن بوده است، اما آیا این شهر یا شهری مثل تهران که مرکز بحث در این نوشتار است بر اساس یک کهن‌الگو و صورتی مثالی، ساخته شده‌اند یا کانون تخیل هنرمندان شکلی اساطیری به آن‌ها داده است. برای درک این مساله به چرایی و چگونگی ایجاد شهرها می‌پردازیم.

در ابتدا شهرسازی بر پایه معادلات آسمانی و ستاره‌شناسی ساخته شده و عموماً علی‌رغم توجه به مباحث بومی و زیستی مباحث ماورای طبیعی هم در انتخاب محل شهر و شکل آن تاثیر داشته است. از این شهرها در ایران نمونه‌های بسیاری می‌توان یافت، در واقع پایتخت‌های ایران در دوران پادشاهی‌های هخامنشی، ساسانی، اشکانی و... از این دسته‌اند. امدسته و گروه دوم، شهرهایی هستند که زاییده جهان صنعتی‌اند، جهانی که انسان به دستاوردهای سیاسی اقتصادی شهرها بیش از هر ویژگی دیگری می‌اندیشد. انسان در این شهرها قرار نیست کشف و شهودی از جنس سده‌های پیش داشته باشد، خیابان‌های شلوغ، بزرگراه‌ها، ماشین‌ها، ساختمان‌های بلند بدون توجه به الگویی فراطبیعی و گاه جادویی (در معنای کهن آن) ساخته می‌شوند و رشد می‌کنند. همین حالت و رشد ناموزون آن اتفاقات تازه‌ای را حاصل می‌شود که شکلی فرا واقعی دارند و به اصطلاح نه چندان درست آن را اسطوره‌ای می‌خوانند. به هر حال مقصود نظر ما از اسطوره در این نوشتار شقی دوم است که توسط نویسندگان و هنرمندان به شکلی تخیلی به اسطوره بدل شده‌اند. تهران حالا از همین شهرهای اسطوره‌ای است. رمان‌ها و فیلم‌های متفاوتی با نام تهران تا به حال نوشته و ساخته شده است، گدایان تهران، تهران ساعت هفت صبح، شب‌های تهران و... فیلم‌هایی با این عنوانند و کتاب‌های رمانی چون تهران مخوف، تهران شهر بی‌آسمان و... و البته رمان‌های و فیلم‌هایی که محل اتفاقاتشان تهران است اما تهران در نام اثر گنجانده نشده است.

و خدا طهران را آفرید

دکتر جلال سستاری در کتاب «اسطوره تهران» می‌نویسد: «در تاریخ از تهران زمانی که قصبه یا آبادی کوچکی بیش نبود تا هنگامی که دارالخلافه سلسله قاجار شد و رو به گسترش و توسعه نهاد چنین باورها و آیین‌هایی که پی افکنی شهر یا گزینش جایش را به امداد غیبی توجیه کند، نمی‌توان یافت. آنچه از نوشته‌های قدیم که به تهران اشاراتی مختصر دارند

برمی‌آید این است که ساکنان اولیه قریه تهران مردمانی یاغی و نافرمان و راهزن و چپاولگر و اهل غارت و قتل بوده‌اند که همواره برای یاغیگری بهانه می‌جست‌اند و بر سلطان و سپاهیان می‌شوریده‌اند و مالیات را به زور سکوت نمی‌پرداخته‌اند؛ بلکه به جای نقود و وجوه رایج، خروس و مرغ می‌داده‌اند و در مغاک‌ها و حفره‌ها سرداب‌های زیرزمینی شبیه لانه مورچگان می‌زیسته‌اند و ساکنان محلات مختلف شهر

کارگاه

[۴۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

را این گونه وصف می‌کند: «تهران کنونی البته هیچ حال و هوای خالص ایرانی ندارد، شهر در هم و ناموزون است و با نماها و بناهای محقر خود به ریگزاری می‌ماند که کلبه‌هایی در آن ردیف شده باشند».

در واقع همه کسانی که به عناوین مختلف وارد ایران شده‌اند؛ نظراتی راجع به وضعیت اقتصادی، سیاسی، فرهنگی این سرزمین داده‌اند و البته در مورد تهران اغلب یادداشت‌های ویژه‌ای نوشته‌اند که از همه آن‌ها این نکته و مشخصه برداشت می‌شود که تهران شکل موزون و متناسبی ندارد و این شهر، شهری فرنگ‌زده است. اساساً آن دوران شرق‌شناسانی که وارد ایران می‌شدند به شهرهایی توجه می‌کردند که تاریخ و فرهنگ باستانی دارند و مسلم است وقتی به شهری مثل تهران به عنوان پایتخت می‌رسیدند نظر چندان مساعدی درباره آن نداشتند. حال آنکه تهران داشت بزرگ می‌شد و در خودش فرهنگی تولید می‌کرد و این فرهنگ هنرمندانی را پرورش می‌داد که از پستی و بلندی‌های او بنویسند و بسازند و بنگارند، انگار این غول غمگین می‌خواهد تاریخ کوتاه خودش و زحماتی را که کشیده تا بزرگ شود توسط عده‌ای هنرمند، به تاریخ بسپارد و ثبت کند و البته هنرمندان هم این چنین کردند.

تهران در عنوان رمان‌ها

نویسندگان مختلفی از تهران نوشتند و از شرایط اجتماعی آن، اما برخی به نوعی واقع‌نگاری اجتماعی کردند و این واقع‌نگاری نقاط مشترک زیادی با مشخصه‌هایی داشت که مسافران تهران از آن‌ها نام می‌بردند. حسین میرعابدینی در کتاب صد سال داستان نویسی ایران می‌نویسد: «اغلب نویسندگان رمان‌های اجتماعی بر اثر محدود بودن دید اجتماعی و تاریخی کمتر به عوامل اساسی فحشا نظیر فقر، بیکاری و محرومیت جنسی توجه کردند و غالباً به برداشت‌های احساساتی و اخلاقی اکتفا کردند. اما در «تهران

همه کسانی که به عناوین مختلف وارد ایران شده‌اند؛ نظراتی راجع به وضعیت اقتصادی، سیاسی، فرهنگی این سرزمین داده‌اند و البته در مورد تهران اغلب یادداشت‌های ویژه‌ای نوشته‌اند که از همه آن‌ها این نکته و مشخصه برداشت می‌شود که تهران شکل موزون و متناسبی ندارد و این شهر، شهری فرنگ‌زده است.

دائماً با هم نزاع می‌کرده‌اند و از معاشرت و هم نشینی دوری می‌جسته‌اند؛ چون اهالی هر محل بیم داشته‌اند؛ که ساکنان محله‌ای دیگر، اموالشان را به یغما برند و بنابراین قریه، مجتمع غارتگران و طایفانی زاغه‌نشین و نیمه‌وحشی و بی‌رحم بوده است که دخمه‌هایشان به سبب دشواری نفوذ آن‌ها پناهگاه مطلوبی برای فراریان و اختفای اموال دزدی به شمار می‌آمده است و لذا شاهان و حاکمان با آنان به رفق و مدارا عمل می‌کرده‌اند نه به قهر و جبر».

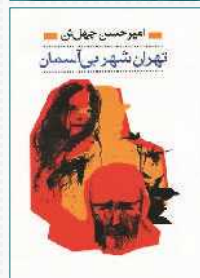
سال‌هایی گذرد و تهران در گذر ایام رنگ و بویی می‌گیرد و آدم‌هایش می‌آموزند که چگونه باید به شکلی اجتماعی زندگی کنند تا این گونه لقب بگیرند. حدود سال‌های ۱۲۰۰ ه‍.ق تهران پایتخت می‌شود و از شکل قدیمی‌اش بیرون می‌آید. این توضیحات برای این است که بدانیم تهران چه روزگاری را گذرانده تا به این مرحله رسیده است و اینکه بعد به نتیجه برسیم تهران چگونه کانون توجه هنرمندان قرار گرفته است. شهری که سابقه چندان ندارد و انگار از حسادت خودش را بر بام ایران نشانده است. چندین سال بعد یعنی حدود سال‌های ۱۸۹۲ «لرد جرج کورن» در نامه‌ای به دوستش می‌نویسد: «چه شباهت افسون کننده‌ای به هزار و یک شب دارد (منظور تهران است و وضعیت داد و ستد در آن) و این محیط همه افسون آن را بی‌کم و کاست در خود دارد و هیچ چیز آن تغییر نکرده است، هر روز قلندرانی پیر و بانوانی را می‌بینم که مطمئن هستم در صندوقی در خانه، تخت خوابی از پرفرو دارند و گاهی هنگام باز کردن یک شیشه گلاب، یقین دارم که به جای رایحه آن دود غلیظ یکی از عفريت‌های سلیمان از دهانش بیرون خواهد آمد.» (تصویری از ایران، گروتوودیل، ترجمه بزرگمهر ریاحی). آکیوکازاما نخستین وزیر مختار ژاپن در ایران نیز در حدود سال‌های ۱۹۲۹ تهران



شکوفای دیگر تبدیل شد. قابلیت‌های تاریخی‌ای که می‌توانست حتی ایران را به عنوان یک کشور متمدن و تاریخی بیش از امروز در سطح جامعه جهانی معرفی کند.

رمان «شب‌های تهران» نوشته غزاله علیزاده دیگر رمانی است که با نام تهران، نام گذاری شده است. این رمان حکایت سرگذشت نسل جوان عاصی و طاعی است که پسری از فرنگ برگشته به آن می‌پیوندد و سرانجام سرخورده و تلخ کام از زندگی و دردمند از شکست در عشق به دین پناه می‌آورد. داستان از این قرار است بهزاد مومتن، نواده خانم نجم که در فرانسه درس خوانده و بزرگ شده کارش نقاشی است. او در ایران با پسران و دختران جوانی آشنا می‌شود، نسترن و برادرش فرزین، فرزندان سرهنگ کیانی بازنشسته و یک دارو دسته «وحشی» که (علاوه بر فرزین) عبارتند از مردی سی ساله، چهار شانه و تنومند به نام اکبر شیرزاد و داوود و فرخ و احمد (که شاعر است) و ابوالعلا (که معمار و عاشق ادبیات است). بهزاد به دعوت اکبر عضو این گروه «وحشی» می‌شود. این گروه با آسیه دختر دکتر فضل آشنا هستند و به حرف‌های او گوش می‌دهند اما او زبانی نیشدار دارد و عقاید عجیب و غریب، مثل اینکه معتقد است عشق آدم را خراب می‌کند! این گروه خشن و وحشی به جاهای زیادی در تهران سر می‌زنند. این رمان زمانی تهران را خیلی ریز توصیف می‌کند که اکبر شیرزاد به همراه نسترن کیانی به دنبال فرزین برادر نسترن می‌گردند.

او چریک شده و جایی در پایین شهر تهران مخفی شده است و توصیفی از این کوچه‌ها و محله‌ها می‌دهند: «به لاله زار رسیدند دکان‌ها بسته بودند، کرکره‌های فلزی مشبک پایین کشیده، قفل طلایی خورده، کف پیاده رو از پوست تخمه زاپنی و کدو، تشک‌های نوشابه، روزنامه‌های کهنه، تفاله چای و زباله‌های دیگر پوشیده بود.» این رمان در «پیرنگ» اصلی داستان، قرار است به عشق بهزاد و آسیه بپردازد، عشقی که به ازدواج منجر می‌شود و هر دو به پاریس می‌روند و آسیه در پاریس وقتی قبر مادرش را می‌یابد به بهزاد می‌گوید عشق ما در اینجا به پایان رسید و او را به حال خود وا می‌گذارد، پس از بازگشت و فوت خانم نجم، ثروتی عظیم به بهزاد می‌رسد و او به مذهب گرایش پیدا می‌کند و حال معنوی به او دست می‌دهد و با نسترن ادامه زندگی را می‌گذراند، اما در عین اشاره به این عشق، تهرانی را توصیف



مخوف» فساد با دید و رویکردی جامعه‌شناختی در ادبیات ما ظاهر می‌شود. مرتضی مشفق کاظمی نویسنده رمان «تهران مخوف» متولد سال ۱۳۸۱ بود و در سال ۱۳۵۶ درگذشت. تیزبینی او برای انتخاب نام کتابش در مضمون آن کتاب است.

در جای دیگر از صد سال داستان نویسی در معرفی کتاب آمده است: «رمان تهران مخوف در یک هنگام مناسب مساله زن را در جامعه تحول جوی عهد مشروطه مطرح کرد و تاثیر بارزی در این زمینه باقی نهاد. «تهران مخوف» در سال ۱۳۰۱ به صورت پاورقی روزنامه ستاره ایران و در سال ۱۳۰۳ به صورت کتابی منتشر می‌شود. داستان در مورد عشق فرخ و مهین است. نویسنده با تکیه بر سنت حکایت‌های عامیانه فارسی قهرمان داستان را درگیر حوادث متعدد و اغراق آمیز می‌کند که نمایانگر بینش مبتنی بر قهرمان گرایی فردی نویسنده است. فرخ پسر یکی از درباریان قاجار است که بر اثر انقلاب مشروطه مقام و ثروت خود را از دست داده است. مهین هم از آن خرده بورژواهایی است که تازه دارد به مقام و منصب می‌رسد. فرخ، مهین را در مسیر تهران - قم می‌رساند و فردای آن روز ماموران دربار او را دستگیر می‌کنند. مهین که حالا دور از دسترس فرخ است برای فرخ نگرانی‌هایی ایجاد می‌کند، این نگرانی‌ها تا پایان داستان ادامه می‌یابد تا اینکه مهین آبستن می‌شود و مادر مهین فرخ را تبعید می‌کند و مهین هم سر زامی‌رود و می‌میرد.

این رمان بخشی از زندگی اجتماعی و سیاسی آن دوران تهران را نشان می‌دهد و اینکه در آن روزگار تهران در مسیری از تجدد بوده است. در حاشیه‌های این رمان که البته نام «تهران مخوف» شاید به دلیل به نوشتار در آوردن این حاشیه‌هاست مکان‌های نامناسبی از تهران را توصیف می‌کند که افراد مفسد در آنجا حضور دارند، این فضاها برای آن روزگار تهران متعجب کننده نیست! چرا که تاریخ این شهر چیزی جز این را ننویسد نمی‌داد! اما محله‌هایی که رمان از آن‌ها نام می‌برد مثل: چهارراه حسن آباد، دروازه قزوین، دروازه باغ شاه، دروازه یوسف آباد، دروازه دولت، میدان توپخانه، بازار، گذر وزیر دفتر، گذر تقی خان، کوچه قاجار، خیابان‌های شنی، نادری، ناصریه، لاله زار و... عموماً از شمال تا جنوب تهران هستند. در جایی از رمان می‌خوانیم: «تهران اگرچه شهر بزرگی است ولی جز در قسمت‌های شمال آن درشکه و واگن عبور نمی‌نماید و قسمت‌های جنوبی، آنکه مسکن مردم طبقه سوم و فقیر است، دارای کوچه‌های بسیار تنگ و پرپیچ و خم و گود می‌باشد.

در این قسمت یعنی جنوب شهر محله‌ای است به نام «چاله میدان» که شباهت زیادی به محله «کورو دو میراکل» در پاریس دارد، چه در این محله چاله میدان هم مثل آن محله پاریس، عده‌ای از مردم وجود دارند که در اثر بی‌سوادی و بی‌اطلاعی از همه جا و همه چیز، اخلاق غریبی داشتند، چنان که برای اختلافات کوچکی که بر سر مختصر پول یا حرفی بین آنان پیش آید و یا حوادث بی‌اهمیتی مانند جلودافتادن علامت یا نخل یا دسته محله‌ای بر دسته محله‌ای دیگر، کمر به قتل و از میان بردن یکدیگر می‌بندند.»

این‌ها توصیفات است که از تهران آن روزگار می‌کند و اینجاست که مثلاً آدمی که در بندر عباس، زابل، اهواز، رشت، بیرجند، نیشابور، ایلام، اسلام آباد، همدان و... زندگی می‌کند می‌داند «چاله میدان» محله‌ای است در تهران و حتی مثالی در این مورد هست که می‌گویند طرف «بچه چاله میدونه» این مساله فقط درباره تهران اتفاق می‌افتد، شهری که با همین وسایل و ابزارها به اسطوره‌ای در میان سایر استان‌های ایران با قابلیت‌های

می‌کند که محلی است بزرگ، کثیف و ناامن. «من در تهران» نام رمانی است از ابراهیم رهبر که سال ۱۳۵۲ نوشته شده است.

در صد سال داستان نویسی درباره این اثر می‌خوانیم: «من در تهران» از دید یک شهرستانی سرگردان در جو دل‌مره پایتخت، آشفتگی زندگی در تهران را به عنوان نمونه‌ای از بی‌نظمی اجتماعی و روحی بازتاب می‌دهد و چشم‌انداز تاریکی از شهر بزرگ ترسیم می‌کند. این زندگی به دلیل بیگانگی آدم‌ها از هم، فقدان مفهوم واقعی زیست و تنهایی آدم‌ها در حصارهای آهنی و سیمانی، پوچ و زهر آلود به نظر می‌رسد. احساس بطلان به آرزوی نابودی همه چیز می‌انجامد. کارمندان به صورت عکس‌هایی در می‌آیند که در پرونده‌ها خاک می‌خورند و ذرات خاکستری تشویش و ملال آرام آرام نابودشان می‌کند.

رمان دیگری که با نام «تهران» در عنوانش به نوعی به زندگی در تهران اشاره می‌کند، رمان «تهران، شهری آسمان» امیر حسن چهل تن است. او در این رمان به زندگی «کرامت» قهرمان اصلی داستان می‌پردازد: «این رمان از عهد کودکی کرامت است تا دوران یاری با شعبان بی‌مخ (گل جاهل‌های تهران)، کودتای شاه، سقوط دولت مصدق و انقلاب ایران در سال ۱۳۵۷ و بخشی از سال‌های پس از آن». در جایی از رمان می‌خوانیم: «تهرون بزرگ و درندشت بود، لاله زار و زن بی‌حجاب داشت، بهارستان و کافه لقانطه داشت، سینما و میدان توپخانه داشت، باغ ملی و ایستگاه قطار داشت.» یار گرمابه و گلستان شعبان بی‌مخ و داش مشدی‌ها و لوطی‌ها و جاهل‌های پاشنه‌ور کشیده با کلاه مخملی مشکی و کت روی کول و دستمال یزدی و چاقوهای ضامن دار با دسته‌های صدفی - مزین به نقش زن، کوه، ستاره، نخل، قایق و دریا و در این رمان به نوعی به شهرستانی‌ها هم اشاره‌هایی دارد، شهرستانی‌هایی که به تهران آمده‌اند و دلشان می‌خواهد در این کلان شهر بمانند و زندگی کنند. آنان شب‌ها یا کنار خیابان می‌خوابند یا در حاشیه شهر سکنی گزیده‌اند. «آنها (شهرستانی‌ها) همه جا بودند بیشتر از همه در حاشیه تهرون، تهرون قدیم، مثل دریا بزرگ بود، هزار تا خیابون آسفالت داشت، صدتا میدون گل کاری شده با فواره و مجسمه. در تهرون هر کس فیلم فارسی خودش را می‌ساخت و بچه‌های شهرستان با دستمزدی نازل سیاهی لشکر همه این فیلم‌ها بودند» و

بعد در مورد خود تهران می‌نویسد: «هر کجای تهرون مخصوص چیزی بود، کفش اگر می‌خواستی باید می‌رفتی کوچه باغ سپهسالار، کاموا، چاراه حسن آباد، لات، چاله میدان: جاهل، پامنار. تهرون مرکز کارهای غریب بود، مرکز حرکات عجیب، مثلاً بادمجان را هم توی قوطی می‌کردند و می‌فروختند، حتی خورش قیمه و سبزی و شیر را به اسم تغذیه رایگان به‌دست بچه مدرسه‌ای‌ها، می‌دادند یا پنیرهایی که کبریتشان می‌زدی آتش می‌گرفت.» این‌ها همه توصیفاتی است از تهران که در واقع تصویر کلی این شهر را ارائه می‌دهد و وقتی چنین توصیفاتی که ساخته زبان هنرمندان است به استان‌های دیگر یا به کشورهای دیگر می‌رسد، تهران را به عنوان یک کلان شهر در دنیا مورد ارزیابی قرار می‌دهد. مثلاً در داخل کشور به آن به شکل اساطیری نگاه می‌کنند. جایی که ممکن است همه آرزوهایشان را در آن ببایند، مثلاً بازیگرانی را ببینند که تا به حال آن‌ها را فقط در تلویزیون دیده‌اند یا خوانندگان مطرح را در خیابان مشاهده کنند یا مثلاً نویسنده‌ای، شاعری، نقاشی، کارگردانی یا هر آدم محبوب یا مشهوری را می‌توانند در این کلان شهر ببینند و همین مساله به اضافه هزاران دلیل سیاسی، اقتصادی و فرهنگی دیگر باعث شده است این کلان شهر به شکلی اسطوره‌ای بدل شود. اسطوره‌ای که زاینده انسان‌های اطراف آن است. «روزی روزگاری طهران» نوشته حسن هدایت، «شب‌های طهران یا اسرار ثروت اعیان» نوشته محمدعلی خلیلی و «ولگردان تهران» نوشته عبدالله حکیم عراقی از دیگر رمان‌هایی هستند که در عنوان آن‌ها نام تهران گنجانده شده است. به جز رمان اول از حسن هدایت که موضوع آن ساختن فیلم حاجی آقاآکتور سینماست و در واقع به سینما پرداخته است دو رمان دیگر به تهران و شرایط و اتفاقات آن مربوط است و شخصیت‌هایش در تهران زندگی می‌کنند.

تهران در مضمون رمان‌ها

همانطور که قبلاً گفته شد، تهران چه به عنوان یک شهر که شخصیت‌های رمان‌ها در آن زندگی می‌کنند و چه به عنوان یک موضوع، در بسیاری از رمان‌های فارسی آمده است و این حوزه آن قدر گسترده است که نمی‌توان آن را این گونه در نوشتار کوتاهی معرفی کرد و البته معرفی آن هم کاری عبث است چون ده‌ها کتاب یا حتی صدها کتاب را نمی‌توان یکجا به عنوان

«رمان‌هایی در تهران» معرفی و مشخص کرد. به هر حال در برخی رمان‌ها فضای تهران مورد نکویش و مردمانش مورد تنفر قرار می‌گیرند و در بعضی دیگر این کلان شهر به عنوان اسطوره‌ای پایدار و غمگین و مردمانش هم مثل آدم‌های اساطیری دیرپاب و قدرتمند جلوه می‌کنند. گرچه هر دو این ملاحظات می‌توانند درگیر اغراق‌ها و مبالغه‌ها باشند.

اساساً تهران هم مانند هر کلان شهر دیگری ویژگی‌ها و مشخصه‌های مثبت و منفی زیاد دارد. مشخصه‌هایی که دیگر برای آدم‌هایی که دارند در آن نفس می‌کشند نمایان نیست، بلکه کسانی می‌توانند آن را درک کنند که خارج از آن سکنی گزیده‌اند.

محمد مسعود در «تلاش معاش» درباره کسانی که به تهران کوچ کرده‌اند می‌نویسد: «آب آلبالو فروش‌های نطنزی، قاشق تراش‌های خوانساری، پوست خر کن‌های همدانی، هجوم به طهران کرده، به طفیل کسب و کار خود، پول پیدا می‌کنند و حال می‌کنند، اما دیپلمه‌های طهران به واسطه بی‌هنری باید در دهات و بیابان‌ها، کاغذ نویس شده و رمالی کنند.»

و باز می‌نویسد: «طهران جای خوبی است و اگر افکار با لیاقت و مکفی در مجرای صحیحی به کار افتد تنها در طهران است که می‌توان آن را به نتیجه مطلوب رسانید. طهران مرکز پستی و بلندی، کانون عزت و ذلت، جایگاه سعادت و شقاوت و بالاخره محیطی است که عموم افراد و اخلاق و افکار و عادات و آداب و رسوم اجتماعی را در آغوش خود می‌پذیرد و سرنوشت خود و قلمرو خود را از روی آن‌ها معین می‌کند.»

در آثار محمدعلی جمالزاده، محمد حجازی در رمان «زیبا»، رمان «شکر تلخ» جعفر شهری در «هندو»، «فتنه» و «جادو» علی دشتی تصاویری از تهران را شاهدیم. از میان رمان‌های نو «چشم‌هایش» اثر بزرگ علوی، داستان «سگ کوره‌پز» اثر محمود گلابدره‌ای، «شلغم میوه بهشته» و «شوهر آهو خانم» از علی محمد افغانی، داستان «جاوید» اثر اسماعیل فصیح و البته رمان «دل‌کور» این نویسنده، «تالار آینه» امیر حسن چهل تن و ... از جمله رمان‌هایی هستند که در روزگار معاصر به تهران و زندگی در آن پرداخته‌اند.

بی‌شک رمان‌های دیگری هم هستند که می‌توان نامشان را در این فهرست آورد که هم در تهران اتفاق افتاده‌اند و هم شخصیت‌هایشان از تهران حرف می‌زنند.

سوپر استارهای قدیم و گلایه‌ها از هنر هفتم



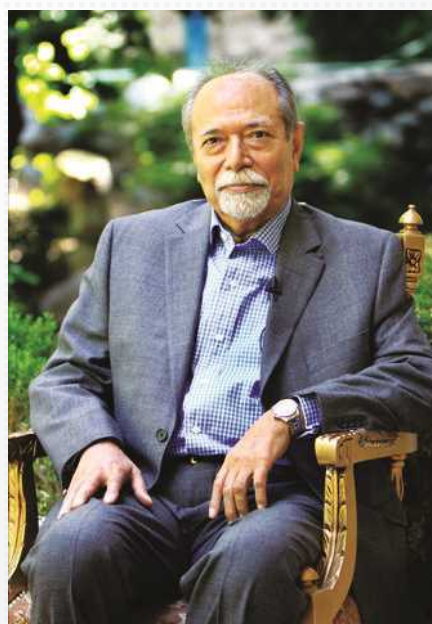
روزگاری استارهای سینما با ستاره‌های امروز تفاوت داشتند؛ فیلم‌ها فقط به گیشه نمی‌اندیشیدند؛ و صاحبان فیلم‌ها تنها به جیبشان فکر نمی‌کردند. در آن روزگار خیلی از موضوعات دیگر این چنین بود؛ وقتی پای درد و دل فوتبال‌ها هم می‌نشینی همین نظر را دارند؛ پیشکش‌سوتان فوتبال می‌گویند دوران آن‌ها فوتبال پولی نبوده است. اما امروز همه چیز پولی شده؛ هنر هم متأسفانه در برخی مواقع تحت‌الشعاع این موضوع قرار گرفته است. در این مطلب به گلایه‌های ستاره‌های سینمایی سابق می‌پردازیم.

۵۰ سال بازیگری «عزت» سینمای ایران

به دلیل علاقه‌ام به بازیگری با هر اثری به سینما بازگردم. اگر فیلمنامه خوبی به دستم برسد حتماً بازی در آن را خواهم پذیرفت.

نصیریان و فرار از فراموشی در خاطره‌ها

نقش‌های متفاوتی چون مش اسلام (گاو)، تقی پستیچی (پستیچی)، ابوالفتح (هزارستان)، فرحان (ناخدا خورشید)، آعلی یار (شیر سنگی)، میرزا نوروز (در فیلمی به همین نام)، دایی غفور (بوی پیراهن



در طول نزدیک به نیم قرن، آقای بازیگر همواره کوشیده تا حضورش در هر فیلمی یک اتفاق مهم باشد و نتیجه‌اش کارنامه‌ای غبطه‌برانگیز با بیش از ۵۰ فیلم است. عزت‌الله انتظامی بازیگر فیلم‌های «گاو»، «اجاره نشین‌ها»، «حاجی واشنگتن» و «روسی آبی» طی چند سال اخیر چندین بار به خاطر بیماری تنفسی و آلودگی هوا در بیمارستان بستری شده است. آخرین نقش‌آفرینی خان مظفر سریال «هزارستان» در سینما و فیلم «چهل سالگی» علیرضا رئیس‌یان در سال ۸۸ است. او که چند سالی است در گیر موزه سینما و خانه تئاتر است، خرداد ماه امسال ۹۱ سالگی‌اش را جشن گرفت. این روزها بیشتر وقتش را صرف خواندن می‌کند و اگر فیلم خوبی باشد در خانه به تماشای آن می‌نشیند و بعضی وقت‌ها به تماشای نمایش‌های خوب می‌رود.

به تازگی مسعود کیمیایی و داریوش مهرجویی نیز به وی پیشنهاد بازی در فیلم‌های جدیدشان را کرده‌اند. انتظامی تصریح می‌کند: «با وجود سن و سال و بیماری و گرفتاری‌های موجود، خیلی دلم می‌خواهد مقابل دوربین بروم منتهی در فیلمی که آن را ببینم. دوست ندارم تجربه‌ای که این سال‌ها اندوخته‌ام را پای یک کار بی‌ارزش یا کم‌ارزش حرام کنم. می‌خواهم در آثاری بازی کنم که جزو فیلم‌های ماندگار سینمای ایران محسوب شوند. نمی‌خواهم



کارگاه

[۴۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

رشیدی و تمایل به تمایز در ایفای نقش

بازیگر فیلم‌های «هیولای درون»، «شیلات»، «کمال الملک» و «گل‌های داوودی» و مفتش شش انگشتی سریال «هزارستان» به تازگی ۸۲ سالگی‌اش را جشن گرفت. داوود رشیدی سال ۸۷ به دلیل یک عمر فعالیت در عرصه تئاتر، سینما و تلویزیون جزو چهره‌های ماندگار ایران شناخته شد. با این که حدود ۲۰ سال است مدیریت انجمن بازیگران سینمای ایران را برعهده دارد اما مدتی است در سینما حضور ندارد. سال ۹۰ در فیلم سینمایی «کباتان» ساخته مهرشاد کارخانی بازی کرد و سال ۱۳۹۲ نیز جلوی دوربین مستند «دست بافته‌های مادری‌ام» به کارگردانی «علی لایق‌زاده» رفت. آخرین کارش در عرصه تئاتر نیز به سال ۹۰ و نمایش «قای اشمیت کیه؟» برمی‌گردد. در سریال «کلاه پهلوی» هم نقش «موسیو آلفونس» را ایفا کرد. مجموعه‌ای چهار جلدی شامل تمامی فعالیت‌ها و دستاوردهای تئاتری داوود رشیدی نیز به کوشش محمدعلی منصوری توسط نشر افراز منتشر شده است. داوود رشیدی از جمله هنرمندان شناخته‌شده تئاتر ایران است که بعد از حضور خود در ایران از سال ۱۳۴۲ فعالیت تئاتری را با ترجمه و اجرای آثار نمایشی آغاز کرد. وی اولین اجرای نمایش «در انتظار گودو» اثر بکت را در ایران به صحنه برد.



رشیدی خاطرنشان می‌کند: «در هر کاری که حاضر شدم یا نقشی را قبول کردم با انتخاب و دقت خودم این کار را انجام دادم اما واقعیت این است برای فیلم‌های سینمایی بیشتر نقش‌های یک پیرمرد که دو تا سه سکانس در فیلم بازی دارند، به من پیشنهاد می‌شود. اصلاً علاقه ندارم در چنین نقش‌هایی حضور یابم. بیشتر دوست دارم نقشی به من در سینما پیشنهاد شود که با آن درگیر شوم. اما به خاطر سن و سالی که دارم چنین پیشنهادی به من نمی‌شود.»

مشایخی و کلا

جمشید مشایخی که بازی‌اش در فیلم‌هایی چون «گل‌های داوودی»، «کمال الملک» و رضا خوشنویس سریال «هزارستان» در خاطره‌ها حک شده است، سال ۹۳ مقابل دوربین یدالله صمدی رفت و در فیلم



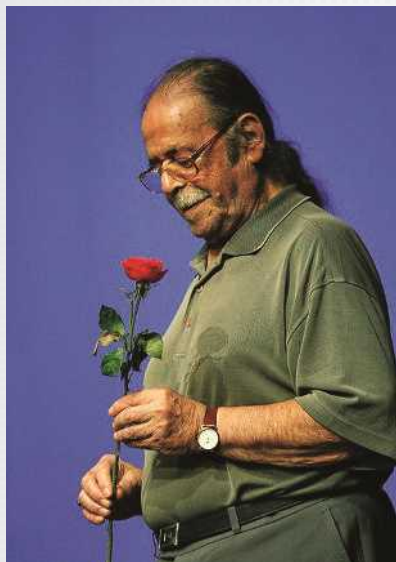
داوود رشیدی از جمله هنرمندان شناخته‌شده تئاتر ایران است که بعد از حضور خود در ایران از سال ۱۳۴۲ فعالیت تئاتری را با ترجمه و اجرای آثار نمایشی آغاز کرد. وی اولین اجرای نمایش «در انتظار گودو» اثر بکت را در ایران به صحنه برد.

داوود رشیدی سال ۸۷ به دلیل یک عمر فعالیت در عرصه تئاتر، سینما و تلویزیون جزو چهره‌های ماندگار ایران شناخته شد. با این که حدود ۲۰ سال است مدیریت انجمن بازیگران سینمای ایران را برعهده دارد اما مدتی است در سینما حضور ندارد.



یوسف)، حاج یونس (میوه ممنوعه) و ... با او جاودانه شده‌اند. علی نصیریان ایفاگر نقش قاضی شارح سریال «سربداران» که بین تمام نقش‌هایش منحصر به فرد است امسال با دو فیلم «ایران برگر» مسعود جعفری جوزانی و «گاو» داریوش مهرجویی که در هر دو ایفاگر یکی از نقش‌های اصلی است میهمان سینماهای کشور بود. آخرین حضورش در تلویزیون ایفای نقش در «رویای گنجشک‌ها» ساخته رامنا قویدل در سال ۹۱ است. این بازیگر به تازگی با حسن فتحی کارگردان مجموعه «شهرزاد» که برای شبکه نمایش خانگی ساخته می‌شود قرارداد بسته تا ایفاگر یکی از نقش‌های اصلی باشد. سال گذشته جشن تولد ۸۰ سالگی نصیریان با حضور اهالی هنر در موزه هنرهای دینی امام علی (ع) برگزار شد. نصیریان بر خلاف بازیگران پیشکسوت و هم‌نسل خود، با انرژی در عرصه سینما و تلویزیون گاه و بی‌گاه حضور می‌یابد. نصیریان می‌گوید: «زمانی را برای بازنشستگی در نظر نگرفته‌ام و تا زمانی که بتوانم، بازیگری را کنار نمی‌گذارم. فکر نمی‌کنم بازیگران دیگر هم چنین کاری انجام دهند و یک روز مثل کارمندان خودشان را بازنشسته کنند. ما چون سال‌ها با مردم بوده و با آن‌ها هم‌نفس شده‌ایم، دوست نداریم از یاد برویم و فراموش شویم. با این حال سعی می‌کنم در تئاتر هم دست کم هر سال یک بار روی صحنه بازی کنم.»

خاطرات وی در آن ثبت شده است. چندی پیش شایعه درگذشت وی در فضای مجازی منتشر و سبب آزردهی خاطر کشاورز شد. این روزها بیشتر به خاطر کسالت جسمانی اغلب در حال استراحت است و با مطالعه یا تماشای فیلم اوقات فراغت خود را سپری می‌کند. خودش می‌گوید: «بیشتر ساعات استراحتم را به خواندن کتاب می‌گذرانم. حس می‌کنم کتاب خواندن تسکین همه دردهایم است. مدت زیادی است فیلمی بازی نمی‌کنم و دیگر محیط برایم مناسب نیست.



من اعتقاداتی برای خودم دارم و به آن‌ها پایبند هستم. سینمای ما افت محسوسی داشته و بیشتر به سمت تجارت رفته است. قصه‌هایی که نوشته می‌شود بسیار سطح پایین است و همه شبیه هم شده‌اند؛ حتی بعضی فیلم‌هایی که سال ۴۵ ساخته شده الان با نام دیگری دوباره ساخته می‌شوند. بعضی وقت‌ها خاطرات را در ذهنم مرور می‌کنم و لبخندی بر لبانم می‌آید.



محمدعلی کشاورز که در آثار خاطره‌انگیز و ماندگاری چون فیلم‌های «گبار»، «کمال الملک»، «کفش‌های میرزاانوروز»، «ناصرالدین شاه آکتور سینما»، «دلشدگان»، «زیر درختان زیتون»، «روز واقعه» و «کمیتة مجازات» و سریال‌های هزار داستان، سربداران، سلطان و شبان، پدرسالار و ... به نقش آفرینی پرداخته است چند سالی است به علت بیماری در خانه بستری است. آخرین نقش آفرینی کشاورز در سینما به سال ۸۱ و فیلم «به من نگاه کن» ساخته شهرام اسدی برمی‌گردد



«پدر آن دیگری» ایفای نقش کرد که در بخش خارج از مسابقه جشنواره فجر به نمایش درآمد. سال گذشته نیز سریال «همه چیز آن جاست» به کارگردانی شهرام شاه‌حسینی با بازی وی از شبکه سوم سیما پخش شد. وی سال گذشته جلوی لنز دوربین فیلم «من ناصر حجازی هستم...» رفت و از خاطراتش در مورد او سخن گفت. قرار بود در سریال «پایتخت ۴» سیروس مقدم بازی کند اما سرپرست گروه کارگردانی و برنامه‌ریزی این سریال حضور جمشید مشایخی را منتفی اعلام کرد.

جمشید مشایخی که به عنوان مسئول هیأت مدیره انجمن بازیگران سینما و تلویزیون فعالیت دارد نقش کوتاه یک خطاط را در سریال «معمای شاه» ایفا کرده است. این چند سال اخیر بیشتر کتاب می‌خواند و موسیقی گوش می‌کند. وی از سینما گلایه‌مند است و اظهار می‌کند: «سینمای امروز ما از لحاظ محتوا دچار سردرگمی شده است. متأسفانه مقابل دوربین رفتن هیچ ضابطه‌ای ندارد و عده‌ای بیرون از دایره حرفه‌ای‌ها در حال بازی هستند، در حالی که بچه‌های بازیگر بیکارند.»

کشاورز و کتابخوانی این روزها

محمدعلی کشاورز که در آثار خاطره‌انگیز و ماندگاری چون فیلم‌های «گبار»، «کمال الملک»، «کفش‌های میرزاانوروز»، «ناصرالدین شاه آکتور سینما»، «دلشدگان»، «زیر درختان زیتون»، «روز واقعه» و «کمیتة مجازات» و سریال‌های هزار داستان، سربداران، سلطان و شبان، پدرسالار و ... به نقش آفرینی پرداخته است چند سالی است به علت بیماری در خانه بستری است. آخرین نقش آفرینی کشاورز در سینما به سال ۸۱ و فیلم «به من نگاه کن» ساخته شهرام اسدی برمی‌گردد و در سال ۸۷ نیز در تله‌تئاتر تلویزیونی «آدم خوابش می‌گیرد» به کارگردانی محمد یعقوبی بازی کرد. سال گذشته قرار بود مقابل دوربین فیلم مستند «من ناصر حجازی هستم...» قرار گیرد اما به دلیل شرایط نامناسب جسمانی از حضور در این فیلم انصراف داد. کشاورز سال گذشته در جشنواره فیلم فجر مورد تقدیر قرار گرفت و به تازگی نیز کتابی به نام «دل شده» درباره وی به چاپ رسیده که شاهین امین آن را گردآوری کرده و بیشتر

تأثیر اجتماعی نهضت عاشورا



فریاد بزرگ که کربلا مانم نیست
میراث حسین، درد و داغ و غم نیست
جان ماهی نهضت حسنی نیست:

این دو اصل عهده دار تبیین رخداد عاشورا هستند. سرشار از اندیشه و رفتار توحیدی است به مثابه یک الگوی تربیتی در بعد فردی و مدل مدیریتی در بعد اجتماعی ارائه کرد. تفسیر اجتماعی توحید، عینیت بخشی به قابلیت های این تعلیم است و بی توجهی به زمینه های راهبردی آن در عرصه های جدی زندگی اجتماعی، فرصت سازی برای تکمیل پروسه های شرک آلود در سطح جوامع خواهد بود.

نسبت یابی اندیشه کلامی توحید با تحولات اجتماعی و سیاسی نیازمند تبیین نظامواره حیات انسانی و مشاهده تأثیر عقیده توحید بر لایه های مختلف اجتماع است. «عبودیت» و «یکتا پرستی» به عنوان اصل خلوص در عقیده و کرنش نکردن در مقابل غیر خدا و اصل «حریت» نیز به عنوان آزادی و آزادمنشی دغدغه ای مهم و دائم پیش روی خود دارند که از جنس همان دغدغه ای است که نهضت عاشورا را شکل می دهند. بر این پایه، هدف نهضت عاشورا مبتنی بر فلسفه یکتا پرستی و نفی سلطه غیر خدا ولو در لباس دین چهره پنهان کرده باشد و اقدام علیه ظلم در همه عصرها و مکان ها، با الهام از روحیه آزادمنشی و حریت است.

از منظر معرفت شناسی و فهم ابعاد کلامی قیام کربلا هستند. مضمون درونی «توحید» و «آزادی» به مثابه جوهره فرهنگ عاشورا معرف ابعاد مختلفی است که هر یک فرایندهای تربیتی و مدیریت اجتماعی هستند. در نگاه دین «یکتا پرستی» در چارچوب فکر اصلاحی، بهره ای است برای خالص سازی فکر و عمل دینی و «حریت» تربیتی است در طول «عبودیت» که همراستا با آن به نقد عرصه های مختلف فردی و اجتماعی میسر دازد و حرکت های اعتراضی را علیه جریان های مشرک، مستبد و بدعت گذار سامان می دهد.

انسان سازی و جامعه سازی در مفهوم به ثمر رسیدن تلاش های کمال جو و توسعه گرا حاصل جریان پویای اندیشه توحید و روحیه آزادمنشی خواهد بود، چرا که راهبردهای نهفته در این دو اصل، قابلیت هدایت و مدیریت هدفمند تحولات جوامع «هم مختصات» با جامعه عاشورا را داراست. عقیده به توحید از جمله موضوعات کلانی است که در طول دیدگاه های روانشناختی، جامعه شناسی و تاریخی قرار دارد و می توان تعالیم عاشورا را که

اندیشه اجتماعی نهضت عاشورا در حوزه درون دینی الگویی ارائه می کند که کاملاً تجربه پذیر و قابل دسترس است. مبنایی ترین آموزه این اندیشه، «عبودیت» و «حریت» است.

براساس این آموزه باید ها و نبایدهای بینشی، ارزشی و هنجاری بر پایه بندگی خداوند و آزادی پی افکنده می شود. برخی از اصول ثابت این آموزه ها عبارتند از: اصل کرامت انسان، جایگاه و منزلت آگاهی و عقلانیت، نظم پذیری و قانون گرایی، ارجمندی ایمان و تقوا، همبستگی هدفدار انسان و هستی، نفی سلطه غیر خدا، پایداری در راه آرمان های متعالی، شهادت طلبی و... مجموعه این اصول ساختار اندیشه اجتماعی نهضت عاشورا را شکل می دهند.

«عبودیت» و «حریت» به عنوان دو اصل مهم در اندیشه اجتماعی نهضت عاشورا، صرف نظر از برداشت های متعارف، راهنمای بدیعی به اصل فکر اصلاحی و مبنای نظری فلسفه و هدف قیام کربلا هستند. محتوای این اصول چنانچه با حقیقت شریعت همراه شوند، تبلور عینی یک الگوی راهبردی برای احیای دین و اصلاح امور دینداران خواهند بود.

به کارگردانی ورزی صورت خواهد گرفت

بر ملا شدن «معمای شاه»!



مجموعه تلویزیونی الف ویژه «معمای شاه» با ژانر تاریخی به کارگردانی محمدرضا ورزی و تهیه‌کنندگی علی لدنی، محصول شبکه یک سیما است که تولید آن از سال ۱۳۹۰ آغاز شد. این سریال، داستان زندگی محمدرضا پهلوی را از زمان بازگشت وی از سوئیس در سال ۱۳۱۵ تا زمان مرگ به تصویر می‌کشد. این مجموعه بیش از ۷۰۰ لوکیشن دارد که در آن ۱۶۰۰ بازیگر ایفای نقش کردند و بیش از ۱۵۰ نفر از عوامل سینمای ایران در آن حضور دارند.

معمای شاه جریانات سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی در دوره سلطنت محمدرضا پهلوی را به تصویر می‌کشد که قرار است در حدود ۸۰ قسمت ۶۰ دقیقه‌ای تولید و از شبکه یک سیما پخش شود. کارگردان معمای شاه در مورد این پروژه می‌گوید: این کار یک کار تاریخی و دشواری است و نیاز به دقت بالایی دارد، صرفاً فقط تصویربرداری نیست و مراحل فنی و پست‌پروداکشن آن بسیار مهم است به این موارد باید صداگذاری، موسیقی و مونتاز را هم اضافه کرد که در کنار تصویربرداری باید مورد توجه قرار گیرد. چون کار به صورت صدا سر صحنه است، از دوبله خیلی کم و محدود استفاده شده ولی برخی از شخصیت‌هایی که احساس کردیم بهتر است صدای مناسب‌تری داشته باشند، آن‌ها را دوبله می‌کنیم که اینک این اتفاق برای تعدادی از کاراکترها افتاد و کار دوبله شد. او تا به حال غیر از کارهای سینمایی، سریال‌هایی چون تبریز در مه، سال‌های مشروطه، کیمیاگر، پدر خوانده، عمارت فرنگی، معمای شاه را کارگردانی کرده است. اظهار نظر برخی از بازیگران این مجموعه را با هم مرور می‌کنیم.

جمشید مشایخی و نقش کریم دواتگر

جمشید مشایخی بعد از سال‌ها، خاطره‌بازی در نقش رضا خوشنویس در «هزارستان» را با نقش آفرینی در سریال تلویزیونی «معمای شاه» به کارگردانی محمدرضا ورزی تکرار می‌کند. جمشید مشایخی - بازیگر پیشکسوت سینما، تئاتر و تلویزیون - که از چندی پیش جلوی دوربین سریال «معمای شاه» به تهیه‌کنندگی علی لدنی و کارگردانی محمدرضا ورزی رفته درباره بازی در این مجموعه تلویزیونی گفت: رضا تفنگچی که بعدها در داستان به رضا خوشنویس معروف شد را من سال‌ها پیش در «هزارستان» بازی کرده بودم و در «معمای شاه» نقش کریم دواتگر یعنی شخصیت تاریخی که رضا خوشنویس بر اساس آن شکل گرفته بود را ایفا می‌کنم. بازیگر مجموعه‌های تلویزیونی «پهلوانان نمی‌میرند» و «روشن‌تر از خاموشی» افزود: وقتی سریال «معمای

شاه» به من پیشنهاد شد با دقت بسیار زیادی فیلمنامه را خواندم بعد پذیرفتم که در آن بازی کنم، البته به شرطی که حساسیت من روی ادای دیالوگ‌ها در نظر گرفته شود.

نیک‌پور: «معمای شاه» صرفاً سیاسی نیست

سعید نیک‌پور بازیگر سریال «معمای شاه» با اشاره به داستان «معمای شاه» گفت: این مجموعه درباره خانواده وزیری است که از سال‌های ۱۳۱۷ تا ۱۳۵۹ را به تصویر کشیده است. نیک‌پور با اشاره به اینکه «معمای شاه» کار بزرگی است که با اهداف به تصویر کشیدن دو مقطع تاریخی ایران، سلطنت رضا شاه و محمدرضا شاه ساخته می‌شود، ادامه داد: این مجموعه تأثیرات این دو سلطنت بر جامعه و اتفاقات سرنوشت ساز این دو مقطع را بررسی می‌کند و سپس با اشاره به اینکه «معمای شاه» صرفاً کار سیاسی نبوده است،

کارگاه

[۴۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

فصل آمریکا و قاهره تا زمان مرگ شاه به طور گسترده پرداخته می‌شود.

وی افزود: سکانس افتتاحیه سریال، سکانس مرگ شاه است که در آن صحنه شاه می‌میرد و فرح پرده‌ها را می‌کشد و قصه آغاز می‌شود اما شروع اصلی حضور کاراکتر فرح در داستان از قسمت بیست و چهارم و فصل فرانسه است. او درباره سکانس‌های به‌یادماندنی حضور خود در این مجموعه گفت: یکی از سکانس‌هایی که به شدت به آن علاقه مندم و در اجرا نیز بسیار زیبا و خلاقانه طراحی شده سکانس تاجگذاری است که در آن صحنه تصاویر مستند فرح با پرسوناژ فرح تلفیق می‌شود و علاوه بر جذابیت بصری به دلیل تنوع طراحی صحنه، گریم و لباس او که در حدود شش متر دنباله داشت بیننده را وادار به تعمق درباره زرق و برق بی‌اندازه این خاندان می‌کند. در این سکانس که ضبط آن تا دوازده شب به طول انجامید من به دلیل سنگینی لباس امکان تحرک چندانی نداشتم و از این منظر بسیار سخت بود.

پرداختن به زندگی دکتر فاطمی

علی سلیمانی که ایفاگر نقش دکتر فاطمی در «معمای شاه» است، گفت: این سریال ابعاد مختلف شخصیت سیاسی دکتر حسین فاطمی را به طور کامل به مردم معرفی می‌کند تا «فاطمی» برای مردم تنها نام یک میدان نباشد.

علی سلیمانی درباره حضورش در مجموعه «معمای شاه» گفت: من پیش از این، کتاب «معمای شاه» را مطالعه کرده بودم. زمانی که این سریال کلید خورد، من خارج از کشور بودم و به محض ورودم به ایران از دفتر این پروژه با من تماس گرفته شد و اولین ملاقات من با محمدرضا ورزی درباره این کار، در لوکیشن این سریال واقع در لاله‌زار نو بود و من تا آن زمان نمی‌دانستم که برای ایفای چه نقشی از من دعوت شده است. بعد از اینکه کارگردان، نام دکتر حسین فاطمی را عنوان کرد، برایم بسیار جالب بود، زیرا جز اینکه می‌دانستم او وزیر امور خارجه کابینه مصدق بوده است، اطلاعات دیگری درباره

گفت: این مجموعه قرار است کار سرگرم‌کننده‌ای هم باشد درست است که به موضوعی سیاسی می‌پردازد اما به دنبال جذابیت هم هست و در کنار وقایع تاریخی که رخ داده است، یک قصه را روایت می‌کند.

نقش فرح؛ سخت و دشوار و حساس

ساغر عزیزی - بازیگر نقش فرح پهلوی در سریال تلویزیونی «معمای شاه» - این نقش را دشوارترین و حساسترین نقش زندگی خود می‌داند. او درباره نحوه حضور خود در این مجموعه گفت: من پیش از این در دو سریال «سال‌های مشروطه» و «تبریز در مه» با آقای ورزی همکاری داشتم و جنس کار ایشان را به خوبی می‌شناسم. یکی از روزهای تصویربرداری «تبریز در مه» با وجود اینکه آن روز بازی نداشتم برای دیدن دوستان سر صحنه حاضر شدم و چون یک پالتویست قهوه‌ای بر تن داشتم کارگردان به همراه همکارانی که در صحنه حضور داشتند متفق القول اعلام کردند که من با این فیزیک و نوع پوشش شباهت زیادی با فرح دیبا دارم و بعدها محمدرضا ورزی عنوان کرد که در حال نگارش مجموعه‌ای است و من را برای نقش همسر محمدرضا پهلوی مناسب می‌داند و پیشنهاد داد که کتاب «دخترم فرح» را مطالعه کنم. وی افزود: بعد از گذشت چند ماه زمانی که من برای بازی در سریال «بیلدا» در شاهرود به سر می‌بردم با من تماس گرفته شد که برای تست گریم این نقش به تهران بیایم. تست گریم انجام شد و با توجه به گستردگی کار مطمئن نبودم که انتخاب نهایی برای این کاراکتر باشم اما بعد از مدتی کارگردان اعلام کرد که برای عقد قرار داد به دفتر آقای لدنی بروم و به این ترتیب بازی من در «معمای شاه» در نقش فرح پهلوی آغاز شد.

این بازیگر در ادامه اذعان کرد: در این سریال به آشنایی شاه و فرح، ازدواج آن دو، تولد فرزندان، تاجگذاری و مراسم مختلف، نقش فرح در مناسبات سیاسی و اجتماعی دربار اقداماتی که او منشاء اصلی آن‌ها بود همانند جشن‌های دوهزار و پانصد ساله شاهنشاهی و جشن هنر شیراز که البته اعتراضات گسترده‌ای را نیز در پی داشت، همچنین بناهای فرهنگی که او پایه‌گذار آن‌ها بود که می‌توانست وجوه مثبت داشته باشد اما به دلیل استفاده بی‌حد و حصر از مظاهر مدرنیته در جامعه‌ای سنتی و با مولفه‌های مذهبی عمیق واکنش‌های منفی را نیز در پی داشت، تا فرار شاه و فرح از ایران،



در این سریال به آشنایی شاه و فرح، ازدواج آن دو، تولد فرزندان، تاجگذاری، نقش فرح در مناسبات سیاسی و اجتماعی دربار اقداماتی که او منشاء اصلی آن‌ها بود همانند جشن‌های دوهزار و پانصد ساله شاهنشاهی و جشن هنر شیراز که البته اعتراضات گسترده‌ای را نیز در پی داشت، همچنین بناهای فرهنگی که او پایه‌گذار آن‌ها بود که می‌توانست وجوه مثبت داشته باشد اما به دلیل استفاده بی‌حد و حصر از مظاهر مدرنیته در جامعه‌ای سنتی و با مولفه‌های مذهبی عمیق واکنش‌های منفی را نیز در پی داشت...





محب اهری و اولین کسی است که متوجه بیماری سرطان شاه شد!

حسین محب اهری بازیگر سریال «معمای شاه» در خصوص نقش خود در این سریال و ویژگی‌های آن گفت: دکتر عبدالکریم ایادی نقشی است که در سریال «معمای شاه» بازی می‌کنم. ایادی دکتر مخصوص شاه و مورد اعتماد او و بسیار به دربار نزدیک بوده است. وی افزود: دکتر ایادی، از نظر تاریخی شخصیت عجیب و غریبی است که خیلی شناخته شده نبوده و ترجیح می‌داده که به شکل پنهانی فعالیت کند. او دارای اموال بسیاری بوده، اما در شروع انقلاب بدون دارایی‌های خود در وضعیت بدی از ایران فرار کرده است.

همچنین او اولین کسی بوده که متوجه بیماری سرطان شاه شده است. محب اهری اظهار کرد: لوکیشن‌هایی که در آن‌ها کار کرده‌ام، عبارتند از: کاخ سعدآباد، گلستان، نیاوران و به احتمال زیاد فیلمبرداری یکی دو صحنه دیگر از شهرک غزالی و میدان بهارستان باقیمانده است.

وی در مورد ویژگی بارز این مجموعه گفت: در این سریال تاریخ را مرور می‌کنیم. اکثر مردم با وقایع آن زمان آشنایی داشته و از آن دور نیستند. «معمای شاه» مسائل مختلفی در حوزه‌های اجتماعی و خانوادگی دربار را فرا گرفته و ابعاد گوناگونی از زندگی و موقعیت اقتصادی، اجتماعی، سیاسی ایران را به نمایش می‌گذارد. دنبال کردن این داستان‌ها و آشنایی با شخصیت‌ها بسیار جذاب خواهد بود.

درگذشت خسرو فرخزادی در معمای شاه

خسرو فرخزادی - بازیگر پیشکسوت تلویزیون و رادیو - عمرش به دنیا نبود و نتوانست دسترنجش را در سریال از تلویزیون ببیند. کارگردان این سریال درباره این واقعه گفت: پروژه «معمای شاه» با این اتفاق خودش را صاحب عزا می‌داند.

وی خاطرنشان کرد: متأسفم از اینکه بازیگری را از دست دادیم که من شخصاً سعادت همکاری ۱۷ ساله با ایشان را داشتم. این کارگردان اعلام کرد: مرحوم خسرو فرخزادی در سریال «معمای شاه» نقش آخرین سفیر آمریکا را ایفا می‌کرد که متأسفانه به دلیل سانسور راندگی جان خود را از دست داد.

دادگاه و اعدام تب شدید داشته است که این تب می‌توانسته هم منشأ فیزیکی داشته باشد و هم بازتاب روح ملت‌هت‌او باشد. در مجموع این کاراکتر دارای افت و خیزهای فراوانی است و من امیدوارم در زمان پخش اجرای آن توسط من برای مردم باورپذیر باشد.

ارجمند در نقش پسر دکتر وزیری

امیریل ارجمند گفت: فضای ساخت سریال «معمای شاه» صمیمی بود و نتیجه کار به دل مخاطب می‌نشیند. بازیگر سریال «معمای شاه» در خصوص نقش خود در این سریال گفت: در این مجموعه نقش پسر دکتر وزیری را بازی می‌کنم. شخصیت دکتر وزیری را آقای سعید نیکپور و همسر او را خانم گوهر خیراندیش ایفا کرده و آزاده اسماعیل خانی و یوسف صیادی در نقش دختر و پسر دکتر وزیری حضور دارند. وی افزود: داستان کلی «معمای شاه» از زمان ازدواج محمدرضا پهلوی با فوزیه و ورود آن‌ها به ایران آغاز می‌شود و اتفاقات مختلف تا سال ۵۷ را پوشش می‌دهد. این مجموعه دارای دو قسمت تاریخی و داستانی است که بخش تاریخی آن مربوط به وقایع سیاسی و شاه بوده و بخش داستانی مربوط به خانواده دکتر وزیری است و در واقع قسمت مردمی آن محسوب می‌شود. ارجمند خاطرنشان کرد: به مدت سه سال و اندی است که درگیر کار در این مجموعه هستم یعنی از ابتدای کار در حال حاضر فصل جدید این مجموعه آماده است اما اینکه نحوه پخش آن به چه صورت باشد، هنوز مشخص نیست.

این شخصیت نداشتم و به این نتیجه رسیدم که بهترین فرصت است تا دکتر فاطمی را از نزدیک بشناسم. وی افزود: اوایل سال ۹۲ بود که کار من به طور رسمی در «معمای شاه» آغاز شد و قرار است تا پایان سال ۹۴ نیز ادامه داشته باشد. با توجه به اینکه می‌میک‌چهره من تا حدی به این شخصیت شباهت دارد، پس از انجام تست گریم توسط شهرام خلج، طراح چهره‌پردازی این سریال که به جرأت می‌توانم بگویم یکی از قدرتمندترین طراحان گریم در شبیه‌سازی چهره‌ها در ایران است، این شباهت به بیشترین حد خود رسید و من در آن لحظه حس کردم شمایی از دکتر فاطمی در من زاده شده است و باید در طی این چند سال همواره همراه من باشد و از او دور نشوم.

علی سلیمانی درباره نوع قرارگیری این کاراکتر در کنار سایر شخصیت‌های «معمای شاه» گفت: در بیست و چهار قسمت اول کار حضور دارد تا به اینجا بخش عمده‌ای از سکانس‌های مربوط به او ضبط شده است و ما به تازگی به فصل دادگاه او رسیده‌ایم که این فصل بسیار حساس و دشوار است. همچنین فصل اعدام نیز که آن هم از فصل‌های سخت است، باقی مانده و با توجه به اینکه مثل تمام کارهای الف و ب معمولاً فاصله بین تصویربرداری سکانس‌ها زیاد است و ما در فواصل سرکارهای دیگری نیز حاضر می‌شویم، من تلاش می‌کنم به لحاظ حسی از دکتر فاطمی فاصله نگیرم و شرایط فیزیکی خود را نیز تا جاییکه ممکن است ثابت نگه دارم. وی افزود: به گفته دکتر معتضد حسین فاطمی در فصل

سلامت

ایمن ترین خودروهای سواری جهان در سال ۲۰۱۵
دمنوش های دلچسب و پرخاصیت!
اختلال استرس پس از آسیب در تصادفات رانندگی
چگونه با شیمی درمانی کنار بیاییم؟
سالمندان عازم سفر بخوانند
جلوه های نجات



کارگاه

[۵۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

اسکانیا

گاردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

ایمن‌ترین خودروهای سواری جهان در سال ۲۰۱۵

سرعت خودرو در مواقع ضروری به ۴۰ و ۲۰ کیلومتر در ساعت برسد. سقف مرسدس E، می‌تواند تا ۵ برابر وزن خود پیش از خرد شدن را تا فاصله ۵ اینچ تحمل کند! این یعنی چیزی بیش از نسبت مناسب برای کسب رتبه خوب در این حوزه. این مدل در یک تست برخورد از جلو، توانست به طور میانگین به امتیاز مناسبی دست پیدا کند. فضای مربوط به راننده به خوبی حفظ شده اما پس از برخورد احتمال آسیب رسیدن به پاهای راننده و صدمه دیدن آن وجود دارد و به همین دلیل امتیاز کامل به آن تعلق نگرفته است.

Lexus RC ③

این خودروی زیبای لکسوس توانسته است رتبه‌ای عالی را از IIHS دریافت کند. این خودرو نیز می‌تواند با نصب سیستم هشدار پیش از برخورد (که خریدار می‌تواند به صورت آپشن از آن بهره‌مند شود) سرعت خود را در مواقع ضروری و پیش از تصادف به ۴۰، ۲۰ و ۱۰ کیلومتر در ساعت برساند. در آزمون تست مقاومت سقف نیز این خودرو توانست رتبه خوب را کسب کند. سقف این لکسوس زیبا نیز می‌تواند تا ۵/۱۵ برابر وزن خود را تا پیش از خرد شدن در فاصله ۵ اینچ تحمل کند. نتایج تست تصادف از جلو نشان داد که سرنشینان صندلی‌های جلو، با کمترین مصدومیت مواجه خواهند شد.

VolksWagen Golf ④

محصولی آلمانی که هم اکنون جز امن‌ترین خودروهای دنیا محسوب می‌شود. این خودرو

Volvo S 80 ①



این خودروی کمپانی ولوو محصولی است که توانسته از تمامی لحاظ امتیازات مناسبی کسب کند. یکی از بهترین

امتیازهای این خودرو در حوزه تست تصادف است که توسط موسسه بیمه و امنیت اتوبان (IIHS) به آن اعطا شده است. این خودرو از امکانات خوبی نظیر سیستم هشدار و ترمز هوشمند برخورد است که می‌تواند سرعت خودرو را در مواقع اضطراری به ۴۰ کیلومتر در ساعت برساند. سقف این خودرو قادر است تا ۴ برابر وزن وسیله را قبل از خرد شدن تحمل کند. این ویژگی یکی از بالاترین نمونه‌ها در تمامی خودروهای تولید شده است. این خودرو در تست تصادف از روبه‌رو یکی از قدرتمندترین خودروهای تولید شده تاکنون است تا جایی که پس از یک تصادف شدید امنیت جان سرنشینان جلو به طور کلی تامین شده و از پرتاب آنان به بیرون نیز جلوگیری می‌شود.

Mercedes E Class ②

سری E کمپانی مرسدس بنز یکی از بهترین سری محصولات این کمپانی است. این خودرو نیز بر اساس امتیاز اعطا شده توسط IIHS یکی از مقاوم‌ترین خودروها در تصادفات از روبه‌رو محسوب می‌شود. یکی از ویژگی‌های این خودرو پکیج کمک‌کننده راننده نام دارد. این پکیج، شامل سیستم پیشگیری از برخورد و ترمز هوشمند بوده که باعث می‌شود

امنیت موضوعی است که هنگام خرید خودرو نمی‌توان به سادگی از کنار آن گذشت. امکانات جانبی، سیستم‌های مولتی مدیا، قدرت موتور، شتاب و ... همگی وقتی ارزش دارند که خودروی مورد نظر بتواند امنیت راننده و سرنشینان را به خوبی تامین کند! البته در کشور ما و با توجه به شرایط موجود، شاید آن‌چنان به این مقوله پرداخته نشده و تست‌های ایمنی، تصادف و ... یکی از مظلوم‌ترین حوزه‌های صنعت خودروسازی کشور است و البته قربانی اصلی نیز مردم و مصرف‌کنندگانی هستند که به‌جز این محصولات انتخاب دیگری ندارند. حال سعی می‌کنیم تا در ادامه ۱۰ خودروی ایمن سال ۲۰۱۵ را برای شما معرفی کنیم.



محصول توانست نمره قابل قبولی دریافت کند. البته عملکرد کیسه هوای سری ۲ کمپانی BMW نیز عالی بوده و از صدمه به سر راننده جلوگیری می‌کنند.

7 Toyota Camry

تویوتا کمری یک محصول نام آشنا در کشور ماست. این خودروی غول پیکر و قدرتمند توانسته است از موسسه IIHS امتیازی عالی را در خصوص تست‌های تصادف دریافت کند. بهره‌گیری از سیستم‌های کاهش سرعت که به صورت آپشن بر روی این خودرو عرضه می‌شود، می‌تواند در مواقع ضروری جان سرنشینان را نجات دهد. همچنین سقف تویوتا کمری می‌تواند تا ۴/۷۸ برابر وزن خود را تحمل کند که درصد قابل قبولی است.

8 Mazda 6

این خودروی شرقی نیز توانسته است به رتبه قابل قبولی در بخش امنیت برسد. امتیاز مزدا ۶ در تست تصادف از جلو بسیار عالی است. بهره‌گیری از سیستم کاهش سرعت هوشمند، یکی از قابلیت‌های این محصول است؛ اما متأسفانه این پکیج قابلیت پشتیبانی از معیارهای اداره ملی ایمنی بزرگراه‌ها را نداشته و در این حوزه کمی ناقص است. همچنین امتیاز تعلق گرفته به مزدا ۶ در حوزه نصب صندلی کودک، با توجه به عمق صندلی‌ها و عدم قدرت مانور بسیار پایین بوده است. سقف مزدا ۶ می‌تواند تا ۵/۲۱ برابر وزن خود پیش از خرد شدن را تحمل کند که امتیازی عالی است.

در تست تصادف از روبرو، امتیازی قابل قبول به مزدا داده شده و در حوزه صدمات وارده به سر و سینه راننده نیز توانست به رتبه خوبی دست پیدا کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در تصادفات سنگین احتمال آسیب دیدگی راننده از ناحیه سمت راست پایین بر روی پاها امکان پذیر است؛ اما در قسمت بالایی به لطف عملکرد مناسب کیسه هوا و کمرندهای قدرتمند آسیب دیدگی تا حد زیادی کم شده است.

9 Subaru XV Crosstrek

محصولی که با توجه به هیکل درشتش، به خوبی توانسته است در آزمون‌های تصادف و ایمنی به رتبه‌های خوب و عالی دست پیدا کند. سیستم کمک بینایی راننده که البته به صورت اختیاری بر روی این محصول نصب می‌شود، می‌تواند سرعت خودرو را در کمترین زمان ممکن به ۲۰ یا ۱۰ کیلومتر بر ساعت برساند.

سقف این خودرو می‌تواند تا ۲/۵ برابر وزن خود را پیش از خرد شدن تحمل کند. به لطف عملکرد مناسب کیسه هوا، راننده این وسیله نقلیه نیز در صورت تصادف از روبرو آسیب کمی خواهد دید.

10 Toyota Prius

آخرین خودروی لیست ما باز هم محصول کمپانی تویوتا است که در تمامی حوزه‌های امنیتی توانسته است امتیازات مناسب و خوبی را از موسسات مختلف کسب کند.

سقف خودرو می‌تواند تا ۴/۲ برابر وزن خود

را تحمل کرده و سیستم کاهش سرعت هوشمند نیز در صورت نصب به خوبی از عهده کار خود بر می‌آید.



توانسته است در قسمت تست تصادف از روبرو IIHS را برای اعطای امتیاز خیلی خوب راضی کند.

این خودرو با نصب سیستم ترمز اورژانسی و کمکی، البته به صورت اختیاری، می‌تواند سرعت خود را در مواقع ضروری تا ۱۰ کیلومتر بر ساعت کاهش دهد. سقف این هاچ‌بک آلمانی می‌تواند تا ۵/۷۸ برابر وزن خود را تا پیش از خرد شدن تحمل کند.

هم چنین در تست تصادف با موانع مصنوعی و عدم حرکت بیجای خودرو در هنگام برخورد، این خودرو توانست امتیازهای قابل قبولی را کسب کند. یکی از دلایلی که باعث شد تا کمی از امتیاز این خودرو در هنگام تصادف کم شود این بود که کمرندهای به کار گرفته شده، نتوانستند در هنگام برخورد از حرکت سر و تنه راننده به جلو به خوبی جلوگیری کنند. به همین دلیل پس از تصادف سر راننده قطعا به ایرپگ باز شده برخورد می‌کند.

5 Hyundai Genesis

این خودرو اکثر تست‌های مربوط به تصادفات را با موفقیت پشت سر گذاشته و توانسته است از موسسه IIHS امتیاز بسیار عالی را در قسمت تصادف از روبرو کسب کند. پکیج اضطراری جنسیس نیز با بهره‌گیری از سیستم ترمز هوشمند در مواقع اورژانسی، از تصادفات سنگین جلوگیری کرده و سرعت خودرو را تا کمترین حد ممکن کم می‌کند. سقف جنسیس می‌تواند تا ۴/۹۵ صدم برابر وزن خود پیش از خرد شدن را تحمل کند. در آزمون تصادف از روبرو نیز هیوندای جنسیس توانست به خوبی از پس آن برآید.

پس از تصادف هیچ مصدومیتی ثبت نشد و فضایی برای سلامت راننده به طور کامل وجود داشت.

همچنین تعادل و عدم جابه‌جایی اضافه خودرو نیز کاملاً تحت کنترل بوده است. همچنین ایربگ نصب شده بر روی جنسیس به خوبی عمل کرده و از برخورد سر راننده به جلو و حتی کناره بدنه جلوگیری کرد.

6 BMW 2 Series

سری دو محصولات BMW نیز توانسته است در تست‌های مربوط به ایمنی از امتیاز خوبی بهره‌مند شود و در تست تصادف از روبرو به نتیجه عالی دست پیدا کند. همانند موارد قبلی، مشتری می‌تواند با نصب پکیج کمکی راننده موسوم به Asistance Plus از سیستم‌هایی نظیر هشدار پیش از برخورد و ترمز هوشمند برای فضای شهری بهره‌مند شود. همچنین این خودرو در مواقع اضطراری می‌تواند در کمترین زمان ممکن سرعت خودرو را به ۲۰ و ۱۰ کیلومتر بر ساعت برساند. این خودرو در تست استقامت سقف نیز به امتیاز خوبی رسید. توانایی تحمل ۴/۹۸ برابر وزن خود توسط سقف این خودرو پیش از خرد شدن دلیل این امتیاز است. البته در تست تصادف از جلو و سلامت راننده، این

با نوشیدن‌های سالم از بیماری مصون بمانید

دمنوش‌های دلچسب و پرخاصیت!



پای صحبت مادر بزرگ که می‌نشستیم، دنیایی از علم و اطلاعات عالم پزشکی به زبان سستی را یاد می‌گرفتیم. اما با خود فکر می‌کردیم چون مادر بزرگ سواد چندانی ندارد پس اطلاعاتش هم ارزنده نیست و ترجیح می‌دادیم درمان هر چیزی را در دنیای قرص و دوا پیدا کنیم. داروهای داروخانه سریع‌تر جواب می‌داد، اما مصرف خودسرانه آن همراه با یک دنیا تن‌لرزه از ترس عوارض احتمالی بود که می‌توانست در انتظارمان باشد.

حال بعد از گذشت سال‌ها و پیشرفت علم، طب سستی هم توانسته در عالم پزشکی قدم کند و حرف‌هایی جدید و جذاب به میان آورد. در این شرایط باز هم برمی‌گردیم به حرف‌های مادر بزرگ و درمی‌یابیم که چرا با وجود سختی‌های آن دوران، باز هم دانستن خاصیت خوراکی‌ها و دمنوش‌ها می‌توانسته سلامتی را برای مردم حفظ کند و از آن‌ها، افرادی قوی و توانمند بسازد. هر داروی گیاهی و هر دمنوش برای خود داروخانه‌ای کوچک است و مصرف هر یک به‌طور جدی می‌تواند بخشی از سلامتی را به انسان‌ها هدیه کند.

دمنوش‌ها سرشار از آنتی‌اکسیدان‌های مفیدی است که تاثیر مخرب رادیکال‌های آزاد و استرس را خنثی می‌کند و به این ترتیب از بروز بسیاری از ناراحتی‌ها از جمله سرطان جلوگیری می‌کنند. فلوراید موجود در آن‌ها به سلامت دهان و دندان کمک می‌کند. ویتامین D دمنوش‌ها برای بهبود وضع استخوان‌ها مفید است و همچنین برخی آنتی‌اکسیدان‌های دمنوش به بهتر شدن قلب افرادی که یک تجربه سکته قلبی را داشته‌اند یاری می‌رساند. پس بد نیست ماهم امروز فرصتی را به شناخت چند دمنوش اختصاص دهیم و مصرف آن‌ها را در برنامه روزانه خود بگنجانیم:

چای نعنای فلفلی: نعنای فلفلی معطر و خوشبوست و به همین دلیل، نوشیدن یک فنجان از آن مایه آرامش روح و روان است. این دمنوش ناراحتی تهوع را درمان می‌کند، سیستم دفاعی بدن را تقویت می‌کند، دمای سرفه و آسم ملایم است و دردهای مزمن را رفع می‌کند. مصرف این دمنوش برای بیماران قلبی توصیه نمی‌شود.

چای علف لیمو: به گیاه عجایب معروف است و این به دلیل فواید فراوانی است که در خود گنجانده است. آنتی‌اکسیدان‌های موجود در آن رادیکال‌های آزاد را کاهش می‌دهد و به این ترتیب، از بروز سرطان و شکل‌گیری تومور جلوگیری می‌کند. چای علف لیمو میزان کلسترول و تری‌گلیسیرید خون را تقلیل می‌دهد. از این گذشته، این دمنوش روند پوسیدگی دندان را به تعویق می‌اندازد، سیستم دفاعی بدن را تقویت می‌کند، سلامت بدن را در مقابل حمله ویروس‌ها حفظ می‌کند و فشار خون را نیز پایین می‌آورد. پس اگر به سلامتی‌تان اهمیت می‌دهید، در فکر دم کردن آن برای خود و

خانواده‌تان باشید.

چای بابونه: استرس را کاهش می‌دهد و هاضمه را بهبود می‌بخشد. اگر وضع خوابتان تعریفی ندارد، از این دمنوش بنوشید و راحت بخوابید. اما اگر به بابونه حساسیت دارید سراغ آن نروید.

چای میوه گل رز: این دمنوش که از میوه گل رز گرفته می‌شود سرشار از ویتامین C است. چای میوه گل رز عملکرد آدرنالین را بهبود می‌بخشد، برای سلامتی بافت‌های بدن مفید است، دوستی خوب برای پوست شماسست و همچنین سیستم دفاعی بدن را تقویت می‌کند.

چای اسطوخودوس: گیاه خوشبو و خوشرنگ اسطوخودوس، این دمنوش فوق‌العاده محبوب را به ما ارائه می‌کند. به درمان مشکلات تنفسی، سرفه، آسم، برونشیت و اختلال دمای بدن کمک می‌کند و یکی از بهترین راه‌کارها برای پایین آمدن تب است. همچنین نوشیدن چای اسطوخودوس موجب خوب شدن جای زخم‌ها و بریدگی‌ها می‌شود. هرجا سخن از رنگ زیبا و عطر دل‌انگیز

چای زنجبیل: چای زنجبیل انرژی را افزایش می‌دهد و همچنین مانند یک محرک عمل می‌کند. این دمنوش به هضم غذا کمک می‌کند و دل‌آشوب را درمان می‌کند. خواص ضدالتهابی آن به سلامت افرادی که دچار آرتрит هستند یاری می‌رساند.

چای هل: آن را با گل‌های سفیدرنگ خشک شده هل یا خود دانه‌های هل دم می‌کنند. خودتان بخوبی با هل آشنا هستید و می‌دانید که چه عطر دل‌انگیز و اغواگری دارد. چای هل سوءهاضمه و دل‌درد را کاهش می‌دهد و به درمان نفخ و دل‌آشوب کمک می‌کند. این دمنوش مفید همچنین علاج سرفه است و اختلالات ریوی را اصلاح می‌کند. نوشیدن آن موجب دفع کافئین از بدن می‌شود. به خانم‌ها توصیه می‌شود این چای را در دوران عادت ماهیانه بخورند تا روحیه شاداب‌تری پیدا کنند.

چای شبدر قرمز: این چای با دم کردن شکوفه‌های خشک شده گیاه بادوام شبدر قرمز آماده می‌شود. نوشیدن آن به آرام گرفتن در مقابل ناراحتی‌های حاصل از دوران یائسگی کمک می‌کند. اگر می‌خواهید خوابی خوش و فارغ از هرنوع استرس داشته باشید، چای شبدر قرمز بنوشید. همچنین نوشیدن آن به سلامت استخوان‌ها و بهبود کیفیت حافظه کمک می‌کند.

چای رویبوس: یکی از محبوب‌ترین دمنوش‌ها در سرتاسر جهان است. این چای سرشار از انواع ویتامین‌ها، آنتی‌اکسیدان‌ها و مواد معدنی است. چای خوش‌عطر رویبوس به فراغت شما از استرس کمک می‌کند و خوابی راحت را برایتان فراهم می‌آورد.

چای دارچین: خوشبختانه ما ایرانی‌ها بخوبی با دارچین و خواصش آشنا هستیم و این ادویه معطر را در انواع پلو و خورش‌های خوشمزه‌ای که داریم، مصرف می‌کنیم. چای دارچین هم از قدیم برای ما آشنا بوده و آن را گهگاه مصرف می‌کرده‌ایم. اما از این به بعد باید جدی‌تر به نوشیدن آن فکر کنیم. چای دارچین به کاهش وزن کمک فوق‌العاده‌ای می‌کند، از بدن در مقابل ویروس‌ها محافظت می‌نماید، قندخون را کنترل می‌کند و چندین خاصیت فوق‌العاده دیگر را نیز در خود می‌گنجاند. دم کردن آن بسیار راحت است و شما دیگر هیچ عذر و بهانه‌ای برای آماده کردن آن نخواهید داشت. اگر می‌خواهید تأثیرش را به اوج برسانید، این چای را همراه عسل نوش جان کنید.

چای گزنه: این دمنوش با برگ‌های گزنه درست می‌شود. چای گزنه کم‌خونی را درمان می‌کند، فشارخون را کاهش می‌دهد، درد رماتیسم را آرام می‌کند، سیستم دفاعی بدن را تقویت می‌کند و چاره سرفه و عطسه است. مشکلات عفونت ادرار، کلیه و مثانه را با نوشیدن این دمنوش مفید حل کنید.

حال که کمی اطلاعات در مورد خواص دمنوش‌ها کسب کردید، دیگر در جایگزین کردن آن‌ها برای فنجان‌های مکرر چای یا قهوه روزانه شک نکنید. دمنوش‌ها هریک دنیایی از خاصیت و فایده‌اند، اما بیشتر آن‌ها همچنان برای ما مهجور باقی مانده‌اند و در برنامه تغذیه‌مان جایگاهی قابل قبول پیدا نکرده‌اند. حال که این مقاله را مطالعه کرده‌اید، فعلاً برای مصرف یکی دو تا از آن‌ها تصمیمی جدی بگیرید و بتدریج خودتان را به نوشیدن انواع دمنوش‌ها عادت دهید.

است، نام اسطوخودوس می‌درخشد.

چای بادرنجبویه: هم به سلامتی جسم کمک می‌کند و هم به سلامتی روح. نوشیدن این چای شفابخش شما را از استرس‌ها و فشارهای روانی روزمره‌ها می‌کند و آرامش را در روحتان نهادینه می‌سازد. درمان تیروئید، بی‌خوابی و تشویش در نوشیدن این چای نهفته است. چای بادرنجبویه به حافظه کمک می‌کند و نشاط روحی می‌آورد. مشکلات معده، نفخ و هاضمه را با نوشیدن این دمنوش معجزه‌گر حل کنید.

چای گل بامیه: گل بامیه را خشک می‌کنند و آن را دم می‌کنند. چای گل بامیه کلسترول و فشارخون را تقلیل می‌دهد. آنتی‌اکسیدان‌های موجود در آن، بدن را درمقابل تخریب رادیکال‌های آزاد محافظت می‌کند.

چای خارشیر: این دمنوش کبد را پاک می‌کند و ترکیبات آن عملکرد کبد را بهبود می‌بخشد. خارشیر صفرا تولید می‌کند و به همین دلیل، وضع هاضمه را اصلاح می‌نماید.

چای گل قاصدک: همیشه وقتی قاصدکی را در هوا می‌بینیم به یاد خبری خوش می‌افتیم، اما قاصدک بیش از تنها یک خبر را در خود گنجانده است. این چای از گل و برگ گل قاصدک (نام دیگر آن خبرسانک) دم می‌شود. چای گل قاصدک سرشار از انواع ویتامین و مواد معدنی است. دمنوش قاصدک موجب جریان یافتن مایعات در بدن می‌شود، درد آرتريت را تخفیف می‌دهد، بهبوددهنده هاضمه است و عملکرد کبد را اصلاح می‌کند.

چای کیالک: معمولاً پایه چای هلو یا توت، کیالک است و در واقع چای کیالک را با هلو یا توت خوش‌طعم کرده‌اند. این دمنوش وضع جریان خون را بهبود می‌بخشد و به سلامت قلب و عروق کمک می‌کند. چای کیالک بنوشید تا از استرس‌ها شویید و رسوبات حاصل از مصرف نمک اضافی از بدنتان دفع شود.



هر داروی گیاهی و هر دمنوش برای خود داروخانه‌ای کوچک است و مصرف هریک به‌طور جدی می‌تواند بخشی از سلامتی را به انسان‌ها هدیه کند.

داروهای داروخانه سریع‌تر جواب می‌داد، اما مصرف خودسرانه آن همراه با یک دنیا تن‌لرزه از ترس عوارض احتمالی بود که می‌توانست در انتظارمان باشد.

اختلال استرس پس از آسیب در تصادفات رانندگی



نازنین خدایی
کارشناس ارشد روانشناسی و مشاوره خانواده

تصادفات رانندگی علاوه بر این که باعث ایجاد مشکلات جسمانی و مالی برای افراد می‌شوند، از جمله عوامل مؤثر در ایجاد مشکلات روانی نیز هستند که گاهی به این موضوع توجهی نمی‌شود. مشکلات روانی در صورت استمرار، مسائل ناراحت‌کننده فراوانی را در پی خواهند داشت. از جمله مشکلات روانی که تصادفات رانندگی می‌توانند ایجاد کنند، اختلال استرس پس از آسیب است.

اختلال استرس پس از آسیب، یکی از زیرگروه‌های اختلالات اضطرابی است که در آن مشکلات روان‌شناختی به دنبال یک رویداد استرس‌زا و غیرقابل تحمل رخ می‌دهد؛ رویدادهای آسیب‌رسانی از جمله قربانی خشونت بودن، مورد تجاوز جنسی قرار گرفتن، آتش‌سوزی، زلزله، سیل، جنگ و تصادفات که با آسیب‌های جدی جسمی همراه است و یا خطر مرگ را به دنبال دارد.

در پی چنین حوادثی، فرد دچار ترس شدید، درماندگی و یا وحشت می‌شود؛ حتی ممکن است دچار احساس کراتی، احساس غیرواقعی بودن و فراموشی شود. این افراد، رویداد آسیب‌زا را به صورت افکار، رؤیایا و صحنه‌های بازگشت به گذشته (فلاش‌بک) دوباره تجربه می‌کنند و اغلب اوقات بسیار مضطرب هستند و به سختی می‌توانند بخوابند یا تمرکز کنند. آنها معمولاً تحریک‌پذیر و گوش‌به‌زنگ هستند و با کوچکترین صدایی آشفته می‌شوند.

- دردناک
- ۹) کناره‌گیری از دیگران
 - ۱۰) نگرش بدبینانه، اختلال خواب، اضطراب و فقدان تمرکز
 - ۱۱) حالت آماده‌باش مفرط (گوش‌به‌زنگ بودن بیش از حد)
 - ۱۲) وحشت‌زدگی اغراق‌آمیز
 - ۱۳) افکار خودکشی
 - ۱۴) سوء مصرف مواد مخدر و الکل
 - ۱۵) علائم به مدت بیش از یک ماه وجود داشته باشد.

- از جمله عواملی که احتمال مبتلا شدن به اختلال استرس پس از آسیب را افزایش می‌دهند، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- جنسیت (احتمال ابتلای زنان بیشتر است)
 - همزیست بودن سایر اختلال‌های روانی؛ یعنی قبل از وقوع و همزمان با وقوع اختلال استرس پس از آسیب، اختلالاتی نظیر افسردگی، اسکیزوفرنی، اختلال اضطرابی دیگر و سوء مصرف مواد مخدر وجود داشته باشد.
 - فقدان حمایت اجتماعی پس از آسیب

بعضی افراد می‌توانند تا چند هفته بعد از حادثه به حالت عادی برگردند، اما اگر این علائم بیش از یک ماه ادامه پیدا کند، نشان می‌دهد که دچار اختلال استرس پس از آسیب یا PTSD هستند.

علائم

- ۱) مواجه شدن با خطر مرگ یا آسیب جدی که منجر به پاسخ هیجانی و شدید ترس و ناامیدی یا وحشت می‌شود.
- ۲) مشاهده حوادث مرگبار مثلاً مشاهده انفجار در جبهه جنگ یا مشاهده تصادفات مرگبار جاده‌ای
- ۳) افکار یا تصورات پریشان‌کننده که موجب یادآوری وقایع دردناک می‌شود.
- ۴) احساس این که واقعه دوباره اتفاق می‌افتد.
- ۵) در موقع نمایش و یادآوری وقایع دردناک، دچار آشفتگی عمیق می‌شود.
- ۶) پرهیز از افکار، احساسات یا گفت‌وگوها در مورد وقایع دردناک
- ۷) پرهیز از فعالیت، مکانها یا مردمی که حوادث دردناک را تداعی می‌کنند.
- ۸) ناتوانی در یادآوری جنبه‌های مهم حوادث



و دردی است که احتمال دارد برای هر فردی در طول زندگی رخ دهد.

درمان دارویی: داروهای ضدافسردگی و ضداضطراب حتماً باید توسط روان‌پزشک تجویز شوند.

نقش حمایت خانواده و اطرافیان: حمایت اعضای خانواده و دوستان صمیمی بسیار مؤثر است. آنها با رازداری، ایجاد فضایی امن، اعلام حمایت همه‌جانبه از فرد و انجام اقدامات عملی در این زمینه، نقش مهمی در پیشگیری و درمان خواهند داشت. از این نوع حمایت‌ها می‌توان به تحمل و صبوری در برابر بی‌قراری یا خشم فرد پس از ضربه اشاره کرد. البته همان‌طور که گفته شد، با طولانی شدن مدت بروز علائم، درمان ضرورت پیدا می‌کند.

پیشگیری: براساس برخی مطالعات، مداخله زودهنگام در مورد افرادی که از فاجعه‌ای رنج می‌برند، ممکن است برخی نشانه‌های اختلال استرس پس از آسیب را کاهش دهد و یا به کلی از بروز آنها جلوگیری کند.

منابع

- آسیب‌شناسی روانی، ریچارد پی. هالچین
- سوزان کراس ویتبورن، ترجمه یحیی سید محمدی
- آسیب‌شناسی روانی، دیویسون، نیل و کرینگ، ترجمه دکتر مهدی دهستانی

• فقر

روان‌درمانی

تمرکز تمام انواع روان‌درمانی‌های مؤثر در PTSD، بر روی آن حادثه ناگواری است که علائم را ایجاد کرده، نه بر روی زندگی گذشته بیمار. شما نمی‌توانید آنچه را که اتفاق افتاده است، تغییر دهید و یا فراموش کنید اما می‌توانید یاد بگیرید طور دیگری درباره آن حادثه، درباره جهان و درباره زندگیتان فکر کنید.

شما باید قادر باشید آنچه را که اتفاق افتاده است تا حد ممکن بدون اینکه دچار وحشت و اضطراب شوید، به خاطر آورید. این درمان‌ها به شما کمک می‌کنند تا حوادث ناگواری را که تجربه کرده‌اید، به زبان آورید.

از جمله درمان‌های مؤثر برای PTSD، درمان شناختی-رفتاری است. این مدل درمانی شامل یادگیری، تشخیص و تغییر الگوی فکری است که منجر به عواطف، احساسات و رفتارهای رنج‌آور می‌شود. درمان شناختی-رفتاری راهی است که به شما کمک می‌کند تا به گونه‌ای دیگر درباره خاطرات نامطلوب‌تان فکر کنید، به طوری که کمتر استرس‌زا و بیشتر قابل کنترل باشند. معمولاً این نوع درمان، چند جلسه آرامش‌بخشی (ریلکسیشن) را هم شامل می‌شود.

درمان مواجهه‌سازی: نوعی درمان شناختی-رفتاری است که فرد در آن تجارب فاجعه‌آمیز را دوباره برای خود یادآوری می‌کند و یا اینکه در معرض موضوعات یا موقعیت‌هایی که باعث اضطراب می‌شوند، قرار می‌گیرد. این امر طی روندی کنترل شده و در محیطی ایمن انجام می‌گیرد. این درمان، فرد را در مواجهه شدن با ترس‌هایش کمک می‌کند و به تدریج باعث می‌شود در شرایطی که قبلاً ترس‌آور و اضطراب‌زا بودند، احساس راحتی کند. بعضی از انواع درمان مواجهه‌سازی، درمان غرقه‌سازی تجسمی و حساسیت‌زدایی منظم هستند. در این مدل‌های درمانی، فرد را با محرک‌هایی که تداعی‌کننده رویداد آسیب‌زا هستند، مواجه می‌کنند تا خاطرات رویداد به تدریج زنده شود؛ یا این که فرد را در موقعیتی قرار می‌دهند که به

طور همزمان خود را شل کند و در حالت آرمیده رویداد را به خاطر بیاورد و در نهایت به واکنش اضطراب خاتمه دهد.

قربانیان این نوع اضطراب می‌توانند یاد بگیرند از طریق برخورد منطقی با شرایطشان و تجزیه کردن مشکلاتشان به واحدهای قابل کنترل، اضطراب خود را کاهش دهند. افرادی که به خاطر نقششان در رویداد آسیب‌زا بیش از حد احساس گناه می‌کنند، باید متوجه شوند که مسئولیتشان آن قدر که تصور می‌کنند سنگین نبوده است و برعکس کسانی که احساس می‌کنند بر آنچه برایشان اتفاق می‌افتد، کنترلی ندارند و بنابراین از مواجهه شدن با مشکلاتشان اجتناب می‌کنند، می‌توانند یاد بگیرند احساس تسلط بیشتری بر روند زندگیشان داشته باشند.

درمان هستی‌گرایانه: این رویکرد درمانی، درد و رنج را یک جزء از زندگی می‌داند و معتقد است بعد از فاجعه، فرد نباید از درد، رنج و سوگ اجتناب ورزد بلکه باید رویداد آسیب‌زا را به صورت فرصتی برای روبه‌رو شدن با بحرانهای اجتناب‌ناپذیر زندگی مورد استفاده قرار دهد و از درون آنها معنایی بیرون بکشد تا بعد از اتمام آن دوره زمانی، به احساس نیرومندتری از معنای حقیقی و مهم زندگی دست یابد. به عبارت ساده‌تر، هدف نهایی این درمان، یافتن معنا در درون هر رنج

چگونه با شیمی درمانی کنار بیایم؟

با این حالت بیماران، بهتر است از مصرف غذاهای چرب و سرخ کرده، کافئین، نوشیدنی‌های شیرین، آبمیوه و سالاد سبزیجات برگ سبز خودداری کنند. در این میان، بلغور، بیشتر میوه‌های بدون پوست، سیب‌زمینی شیرین و کدو قابل تحمل‌تر هستند و مشکل خاصی را برای بیماران ایجاد نمی‌کنند.

کنترل وزن

برخی مبتلایان به سرطان در طول درمان دچار اضافه وزن می‌شوند. کاهش مصرف چربی‌ها، اسنک‌ها، میان‌وعده‌ها و مصرف بیش از حد سبزیجات و میوه‌ها راهی مناسب برای کاهش اضافه وزن به دست آمده محسوب می‌شود.

مدیریت اشتهای بیمار

بیشتر بیمارانی که تحت شیمی‌درمانی قرار می‌گیرند، دچار کاهش اشتها می‌شوند. درواقع، کاهش اشتها در بیمارانی که تحت شیمی‌درمانی قرار می‌گیرند، تغییر اشتها و کم‌اشتهایی مساله غیرعادی تلقی نمی‌شود و در روزها و هفته‌های اول درمان طبیعی است، ولی به مرور، اشتهای فرد به حالت عادی برمی‌گردد. از آنجایی که کربوهیدرات‌ها راحت‌تر هضم می‌شوند، بهتر است

طعم‌دار کردن غذاها

در طول شیمی‌درمانی مزه غذاها به نظر بیمار نامطبوع می‌رسد و به همین دلیل تمایلی برای غذا خوردن پیدا نمی‌کند. مواد غذایی و نوشیدنی‌ها طعم فلز یا طعم ناخوشایندی به خود می‌گیرند که در این میان گوشت قرمز و آب بیشترین طعم ناخوشایند را پیدا می‌کنند. از این‌رو، طعم‌دار کردن آب و مواد غذایی مختلف به برگشت اشتهای بیمار کمک می‌کند به عنوان مثال، اگر فرد تمایلی به خوردن آب ندارد، می‌توانید با افزودن لیموترش داخل آب، آن را مزه‌دار کنید. از انواع مختلف گوشت‌ها هم می‌توانید در این دوره استفاده کنید.

مبارزه با یبوست و اسهال

برخی بیماران در طول شیمی‌درمانی دچار یبوست یا اسهال می‌شوند. تأمین آب مورد نیاز بدن از جمله راه‌هایی است که از بروز یبوست جلوگیری می‌کند. گنجاندن انواع فیبرها از قبیل میوه‌ها و سبزیجات مختلف مانع از بروز یبوست می‌شود. ورزش کردن و حداقل روزی ۲۰ دقیقه پیاده‌روی، روده‌ها را تحریک کرده و خطر بروز یبوست را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، برخی نیز در فرآیند درمان دچار اسهال می‌شوند. برای مبارزه



نداء الطهری
مترجم

با توجه به مطالعاتی که طی سال‌ها روی روند درمان مبتلایان به سرطان انجام شده، همچنان شیمی‌درمانی موثرترین راهکار درمانی در این زمینه محسوب می‌شود. این داروها به‌رغم عوارض بسیار شدیدی که دارند، تا حد زیادی می‌توانند سلول‌ها و تومورهای سرطانی را نابود کنند و پزشکان را به اهداف درمانی مورد نظر نزدیک کنند.

بیماران سرطانی که تحت شیمی‌درمانی قرار می‌گیرند معمولاً از نظر بدنی بشدت افت می‌کنند و دچار ضعف می‌شوند؛ از این‌رو، باید با سالم نگه داشتن آنها علاوه بر حفظ سلامتی، با تغذیه مناسب بدن را نیز تقویت کرد تا در برابر درمان ایستادگی کنند. تغذیه نقش مهمی در بهبود و درمان سرطان ایفا می‌کند. سو تغذیه در این بیماران امری شایع است و به دلیل نرسیدن مواد مغذی لازم به بدن، بدن دچار مشکل می‌شود. کاهش وزنی که این بیماران به آن مبتلا می‌شوند بیشتر به دلیل سو تغذیه در این دوران است و خود شاخصی برای شناسایی بیماران مبتلا به سرطان به شمار می‌رود.



از قبیل گیاهان برگ‌سبز، جوانه و غلات تشکیل دهد و مابقی مواد نیز انواع غذاهای حیوانی از قبیل گوشت قرمز، ماهی، پنیر و ماست باشد. در کنار مواد غذایی که بیماران سرطانی باید مصرف کنند، برخی مواد هم هستند که مصرف نکردن آنها می‌تواند شرایط را بهبود بخشد. نوشیدنی‌های شیرین، انواع کیک، شکلات و آبنبات؛ کربوهیدرات‌های تخلیص شده مانند آرد سفید، نان سفید، برنج سفید و پاستای سفید؛ گوشت قرمز و گوشت‌های فرآوری شده مانند انواع سوسیس و کالباس؛ چربی‌های ترانس و غذاهایی که با روغن‌های ترانس تهیه می‌شوند از قبیل کره، کلوچه‌ها، غذاهای سرخ‌شده، کیک‌های بسته‌بندی و آماده و کره‌های مارگارین جزو موادی هستند که در این گروه از بیماران بهتر است مصرف نشوند.

مقابله با حالت تهوع

حالت تهوع شایع‌ترین عارضه شیمی‌درمانی در بیشتر بیماران است که آنها را آزرده خاطر می‌کند. مصرف داروهای تجویزی و رعایت برخی اصول ساده می‌تواند این وضع را برای بیماران قابل تحمل‌تر کند. بهتر است بیماران پیش از شیمی‌درمانی، غذای کم حجم و سبکی میل کنند. خالی بودن شکم هنگام درمان ممکن است حالت تهوع را تشدید کند. بهتر است از غذاهای مورد علاقه در این مدت استفاده کنند. برنج، نان و سیب‌زمینی برای بیماران قابل تحمل‌تر است. نوشیدن مقادیر کافی آب و مایعات می‌تواند کمک‌کننده باشد. چای‌های گیاهی، آب، نوشیدنی‌های ورزشی و آب‌میوه‌های رقیق بهترین گزینه برای نوشیدنی‌های کافئین‌دار و گازدار به شمار می‌روند. این قبیل بیماران بهتر است برای تغذیه بهتر، در طول درمان تحت نظر یک پزشک تغذیه قرار گیرند.

منابع:

chemocare.com

ucsfhealth.org

از این مواد در رژیم غذایی بیماران استفاده کنید. میان‌وعده‌هایی مثل غلات داغ، نان تست به همراه کره بادام زمینی، نان پیتا، ماست و سوپ مخلوط گزینه‌های مناسبی هستند.

مصرف محدود مکمل‌ها

متخصصان تغذیه مراکز درمان سرطان معتقدند که بیماران نباید در دوران شیمی‌درمانی از مکمل‌های غذایی استفاده کنند. این قبیل مکمل‌ها عبارتند از: ویتامین‌ها، مواد معدنی، مکمل‌های گیاهی و گونه‌های گیاهی. درواقع، مصرف هرگونه مکملی در طول شیمی‌درمانی باید تحت نظر پزشک معالج انجام گیرد.

محدودیت مصرف چای سبز

برخی متخصصان معتقدند بیماران که تحت شیمی‌درمانی قرار می‌گیرند، بهتر است مصرف چای سبز و سفید را محدود کنند. این دو نوع چای مملو از آنتی‌اکسیدان‌های فوتوشیمیایی است که با برخی عوارض شیمی‌درمانی تداخل پیدا می‌کنند.

بایدها و نبایدها

برای بیماران که تحت شیمی‌درمانی قرار دارند، مصرف انواع میوه‌ها و سبزیجات در رنگ‌های مختلف که بتواند اشتها را تحریک کند بسیار مفید است. غذاهای پروتئینی شامل پروتئین‌های گیاهی مثل لوبیا، عدس، دانه‌های خوراکی و آجیل، پروتئین‌های حیوانی مثل جوجه، بوقلمون و مواد غذایی سرشار از اسیدهای چرب امگا ۳ مانند روغن ماهی و تخم‌مرغ از بهترین گزینه‌ها به شمار می‌روند. از سوی دیگر، مصرف مواد لبنی کم‌چرب مثل شیر، پنیر و ماست نیز باید در رژیم غذایی آنها قرار گیرد. در هر وعده غذایی بیماران که تحت شیمی‌درمانی هستند، باید حدود دوسوم ظرف غذا را مواد گیاهی



سالمندان عازم سفر بخوانند



دکتر گلرخ قربا

سالمندان عزیز، اگر می‌خواهید سفر کنید، باید چند نکته زیر را که برای آمادگی‌های قبل از سفر و نیز طی سفر مناسب است، بدانید.

سری به پزشکستان بزنید:

اگر دچار بیماری خاصی هستید، قبل از مسافرت به پزشکستان سر بزنید. در این جلسه، پزشک یک معاینه کلی از شما به عمل خواهد آورد و شرایط کلی بدن را کنترل خواهد کرد. اگر احتیاج به تزریق واکسن داشته باشید، واکسن لازم را برایتان تجویز می‌کند.

یک جعبه کمک‌های اولیه همراه داشته باشید:

شما دیگر پا به سن گذاشته‌اید، پس بهتر است قبل از سفر یک جعبه کمک‌های اولیه برای خودتان تدارک ببینید. در این جعبه می‌توانید داروهای مورد نیاز خود را قرار دهید: قرص سردرد، ضد اسیدهای معده، محلول‌های ضد عفونی کننده، پنبه، بانداژ، دستکش استریل، کرم‌های ضد آفتاب و انواع قرص‌ها و اسپری‌های حشره کش. البته باید داروهایی که به دلیل بیماری‌های احتمالی خودتان هر روز مصرف می‌کنید را نیز حتماً همراه ببرید.

داروهایتان را فراموش نکنید:

شاید در طول مسافرت به شما آن قدر خوش

میکروب باشند.

در استفاده از غذاهای آماده محتاط باشید:

مراقب غذاهای آماده باشید. ساندویچ‌ها، سالادها و میوه‌ها ممکن است آلوده باشند و چون دستگاه گوارش شما در این سن بسیار حساس است، شما را دچار مشکل کنند.

کفش مناسب بپوشید:

ممکن است لازم باشد همراه افراد دیگر در یک تور مسافرتی در یک منطقه دیدنی، ساعات زیادی را پیاده روی کنید. در این شرایط باید حتماً یک کفش مناسب بپوشید. یک کلاه بر سر بگذارید که از تابش آفتاب در امان بمانید و از کرم‌های ضد آفتاب استفاده کنید. در فواصل زمانی مناسب صبر کنید. کمی بنشینید و استراحت کنید، ولی پیش از آن راهنمای تور را در جریان بگذارید که حواسشان به شما باشد تا جا نمانید.

هوای پاهایتان را داشته باشید:

برای جلوگیری از لخته شدن خون در رگ‌های پائین، هنگامی که روی صندلی قطار، هواپیما یا اتوبوس نشسته‌اید پاهایتان را بکشید و گاهی آن‌ها را دراز کنید. در طول مسافرت درون قطار، اتوبوس یا هواپیما و در سفرهای طولانی کمی راه بروید. البته به شرط اینکه مسیر صاف بوده و امکان زمین خوردن شما حین تکان‌های وسیله نقلیه وجود نداشته باشد. نوشیدن آب کافی را فراموش نکنید.

بگذرد که فراموش کنید داروهایتان را مصرف کنید، ولی این اصلاً بهانه خوبی نیست و ممکن است همین فراموش کاری، تمام مسافرت شما را خراب کند. بنابراین می‌توانید از یکی از همراهانتان بخواهید مصرف داروهایتان را به شما یادآوری کند و ساعت زنگ دار یا ساعت موبایلتان را طوری تنظیم کنید که در ساعات مصرف دارو زنگ بزند و مصرف داروها را به شما یادآوری کند. در ضمن مقدار کافی از داروهای روزانه‌تان را همراه ببرید. شاید اگر داروهایتان در طول مسافرت تمام شود، نتوانید نسخه دارو را به آسانی تجدید کنید.

آب معدنی بنوشید:

در طول سفر زیاد فعالیت نکنید، به ویژه اگر به مناطق جنوبی کشورمان یا کشورهای سفر می‌کنید که آب و هوای گرم دارند. این نکته‌ای است که سالمندانی که به حج می‌روند باید دقیقاً مدنظر داشته باشند. همیشه بهتر است در این سفرها بطری‌های آب معدنی همراه داشته باشید. استفاده از آب شیرهای شهری که به آن سفر می‌کنید، ممکن است چندان سالم نباشد. بنابراین شیشه آب خودتان را همراه ببرید و حتماً در این شیشه‌های آب را محکم کنید. فراموش نکنید از آب همین شیشه‌ها برای شست و شوی دهانتان پس از مسواک زدن و شست و شوی دندان مصنوعیتان استفاده کنید و از آب شیر استفاده نکنید. مراقب یخ‌های آماده‌ای که در نوشیدنی‌ها می‌اندازند نیز باشید. این یخ‌ها می‌توانند حاوی

جلوه‌های نجات

داستان سخاوت همسر حضرت زینب(س)

حضرت زینب (س) شوهر بسیار مهربانی داشتند که خوش اخلاق بود و همیشه با لبخندی ملایم با دیگران برخورد می‌کرد و این همه حسن خلق و نیکی را از پدر بزرگوارش جعفر طیار به ارث برده بود. این مرد خدا، عبدالله نام داشت و برادرزاده حضرت علی (علیه‌السلام) بود. عبدالله نخلستانی داشت که بسیار آن را دوست می‌داشت. یک روز که بر اثر کار کردن بسیار گرسنه شده بود، تصمیم گرفت به خانه برود که متوجه شد موقع اذان است. سخن گهربار رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) را به یاد آورد که برای شخص اذان گو چه اجر و پاداشی مقرر شده است.

عبدالله، غلام سیاهی داشت که به دلیل داشتن یک صفت نیک به عالی‌ترین درجات رسید. این غلام سیاه مشاهده کرد که عبدالله اذان می‌گوید در حالی که در نخلستان و دور از شهر است که کسی حضور ندارد. با تعجب پرسید: چرا اذان را بلند گفتی؟ او با محبت این گونه پاسخ داد: روز قیامت تمام این نخل‌ها و ریگ‌های بیابان شهادت می‌دهند و سخن خواهند گفت. این غلام سیاه چهره فهمیده با ایمان که روحی به زلالی اشک و به لطافت شبنم داشت، شروع کرد به اذان گفتن با صدای بلند و آن گاه به نماز ایستاد. عبدالله خیلی شاد و خرسند شد و مقداری نان داشت که به او هدیه کرد. سپس مشاهده کرد سگی به طرف این غلام آمد. غلام در ابتدا مقداری از آن نان را به سگ داد. سپس بقیه نان را جلوی سگ نهاد. عبدالله به غلام گفت: غذای تو همین بود؟ او گفت: آری. عبدالله گفت: برای خود چیزی نگذاشتی و همه را به سگ دادی، پس چگونه گرسنگی خود را رفع می‌کنی؟ غلام گفت: روزه می‌گیرم. عبدالله گفت: این غلام از من سخاوتمندتر است. در نتیجه آن نخلستان را با تمام وسائل و لوازمش به او بخشید و او را آزاد کرد. غلام گفت: من آزاده شده‌ای از برکت این آیه مبارکه هستیم: لَنْ تَنَالُوا الْبِرَّ حَتَّى تُنْفِقُوا مِمَّا تُحِبُّونَ هرگز به نیکی نمی‌رسید، مگر آن که آن چیزی را که بیشتر دوست دارید، در راه خدا انفاق کنید.



هر کس به اندازه وسعش آزمایش می‌شود

خداوند به پیامبرش خطاب کرد: ای داوود تو پیامبر خوبی هستی، اما اگر مستمندان و درمندان و ایتام را فراموش کنی، لذت خدا خدا گفتن در دل شب را از تو می‌گیرم. آن بزرگوار بگریست و پول‌های زحمت کشیده حاصل از قضاوت و زمامداری خویش را ایثار کرد. خداوند کریم به او قدرتی داد که آهن را در دست خویش نرم می‌کرد و از آن زره می‌ساخت و می‌فروخت. هر سه روز یک زره می‌ساخت، وقتی که ۱۱۴ زره درست کرد، از دنیا رفت و به ملکوت اعلی پیوست و خلافت به حضرت سلیمان رسید. آیا می‌دانید که قرآن کریم هم دارای ۱۱۴ سوره می‌باشد، یعنی ۱۱۴ زره برای خود و جامعه درست کن. مثلاً یکی از زره‌ها جمله زیر می‌باشد که در تفسیر نمونه آمده است: هر کس سوره مبارکه نور را مرتب بخواند هیچ کس از اعضای خانواده‌اش دچار انحرافات اخلاقی نخواهد شد.

برگرفته از کتاب جلوه‌های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)

پازل

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

ساده

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

سخت

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

متوسط

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

خیلی سخت

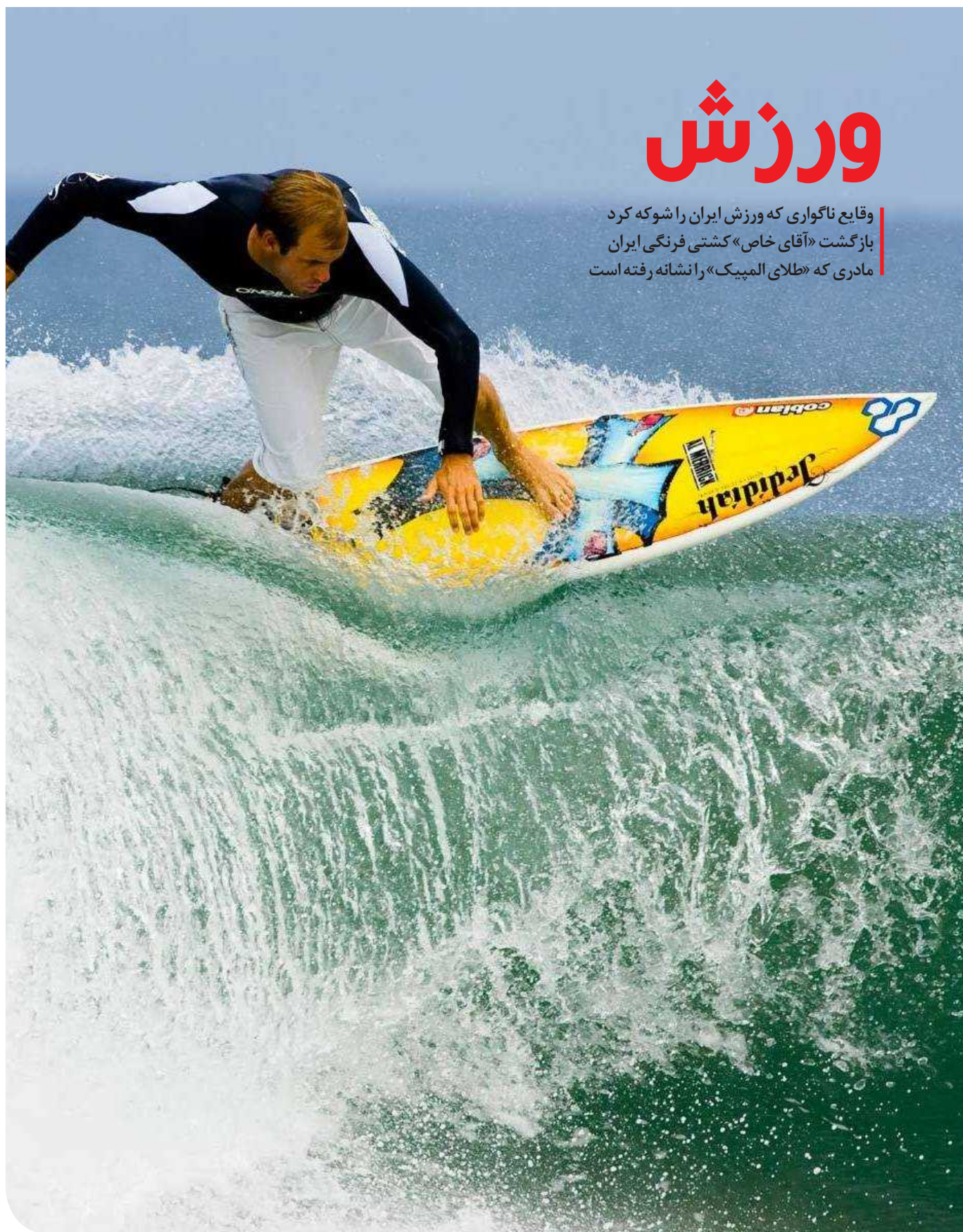
کارگاه

[۶۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
 شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

ورزش

وقایع ناگواری که ورزش ایران را شوکه کرد
بازگشت «آقای خاص» کشتی فرنگی ایران
مادری که «طلای المپیک» را نشانه رفته است



از مرگ غلامرضا تختی تا درگذشت کاپیتان هادی نوروزی

وقایع ناگواری که ورزش ایران را شوکه کرد

مرگ غلامرضا تختی

در دی ماه سال ۱۳۴۶، تختی در گذشت و مرگ ناگهانی او باعث ازدحام از «پارک شهر» تا «ابن بابویه» شد. حضور مردم در مراسم ختم او چنان بود که گروه‌های سیاسی با شعارهای سیاسی وارد معرکه شدند، جنازه تختی در وضعیتی عجیب بعد از اذان مغرب دفن شد، تابوت تختی هر بار که به سمت گور می‌رفت، در ازدحام منحرف می‌شد و قدیمی‌ها و ریش سپی‌ها می‌گفتند که جنازه، به علت دلبستگی به دنیا نمی‌خواهد زیر خاک برود! حسین فکری در سوگ او در کیهان ورزشی مطلب تندی نوشت و توسط ساواک احضار شد.

مرگ محمود نامجو

در بهمن ۱۳۶۸ اولین قهرمان ورزشی ایران در دنیا، در ۷۱ سالگی درگذشت. فوت نامجو که به علت فشار روی ستون مهره‌ها و اشکال استخوانی صورت گرفته بود، بازتابی زیاد در جامعه ورزش داشت و تلویزیون پوشش زیادی داد. مردم در امجدیه غوغای به پا کردند و برای اولین بار، امجدیه برای اتفاقی به جز فوتبال، از جمعیت پر شد.

مرگ پرویز دهداری

مرحوم دهداری ملقب به استاد اخلاق در آذر ۷۱ درگذشت. اتفاقاتی که طی سال‌های ۶۵ و جدایی او از تیم ملی در سال ۶۷ رخ داده بود، او را بار دیگر به صدر

برای قهرمانان ورزشی، در میادین ورزشی، دور افتخار زده می‌شود، در زیر به ۱۲ حادثه تلخی که عزم عمومی جامعه را برانگیخته و حضور پرتعدادشان را در بیمارستان محل فوت قهرمان رقم می‌زند و یا اتفاقات مرتبط به آن را مرور می‌کنیم. بیشترین حضور در مراسم تشییع جنازه مربوط به مرحوم تختی، مرحوم نامجو، مرحوم دهداری، مرحوم حجازی، مرحوم آیدین نیکخواه بهرامی، مرحوم قایقران، فوت همسر ناصر محمدخانی و حادثه بیماری عابدزاده بوده است.

اخبار فوتبال آورد. حرف درباره او بسیار بود، گروهی به شکلی افراطی حامی او بودند و بسیاری منتقدش اما هنگام مرگ او در بیمارستان دی و تدفینش در قطعه ۲۰ بهشت زهرا، حدود ۵ هزار تماشاگر در بهشت زهرا حاضر شده و در محل جاده قدیم قم و در قدیم (در گلدسته) ازدحامی شدید پدید آمد.

فوت سیروس قایقران و فرزندش

فوت قایقران در فروردین سال ۱۳۷۷، سیل جمعیت را به استان گیلان، شهر بندرانزلی و محله کلیور کشاند. قایقران کاپیتان تیم ملی و اهل رفاقت و صمیمیت بود، چنانچه در تشییع جنازه‌اش بسیاری از فوتبالیست‌ها مثل عابدزاده، از اردوی تیم ملی خارج شده و به بندرانزلی رفتند. او، نماد انزلی بود. چنانچه از زمان مرگش همه فوتبالیست‌های بزرگ این شهر را با او مقایسه کرده‌اند. یکی از وجوه منحصر به فرد مرگ قایقران، همراهی راستین فرزند کوچک او در سفر مرگ بود!

سکته عابدزاده

بیمارستان کسری در تهران چنان صحنه‌هایی را هیچگاه به چشم ندیده بود. میدان آرژانتین از سیل حضور مردم توان نفس کشیدن نداشت، عابدزاده از مرگ نجات یافت اما در تمام روزهای حضورش در بیمارستان، میدان آرژانتین، مسیر پیاده‌روی جماعت علاقه‌مندان به فوتبال شده بود.





قتل روح الله داداشی

روح الله داداشی با عنوان قویترین مرد ایران، در یک نزاع خیابانی به ضرب چاقو کشته شد. این خبر صرف نظر از آثار اجتماعی، موجی بلند و خبرساز به راه انداخت که تا زمان مجازات قاتل ادامه داشت. مرگ داداشی در ۳۰ سالگی و در شهرستان کرج رخ داد.

مرگ بیت اله عباسپور

یکی از دو بدنساز قرن ایران آنقدر با سکوت رفت که می توان از کوچ او به عنوان یکی از مظلومانه ترین مرگ های ورزش یاد کرد، بیت اله عباسپور معروف به «بیتو» با سال ها سابقه قهرمانی در انواع و اقسام رقابت های جهانی و کوهی از عضله های خوش تراش، پس از مدت ها دست و پنجه نرم کردن با بیماری خود، قبل از عزیمت به خارج از کشور برای معالجه، به کما رفت و پس از آن نیز دیگر چشم باز نکرد.

مرگ هادی نوروزی

نوع مرگ هادی نوروزی، کاپیتان اولی در پرسپولیس، آرامش و بی حاشیه بودنش و داشتن ۲ فرزند کوچک باعث شد مرگش جامعه ورزش را تکان دهد. هادی نوروزی یکی از تابلوهای خاطره انگیز را در تاریخ فوتبال خلق کرد. همچنین فوتبالیست ها و ورزشکاران بزرگی مثل غلامحسین مظلومی، مجید پاشامقدم، فریدون بهنام پور، منصور امیرآصف، بابک معصومی، مجید سبزی و... با سفر ابدی خود جامعه ورزش ایران را عزادار کرده اند که شاید بد نباشد باز هم فاتحه ای بدرقه جای خالی آنها کنیم.

جنایت در خانواده محمدخانی

مرگ همسر ناصر محمدخانی، اولین جنایت از این نوع بود. ماجرای این مرگ باعث شد جامعه ورزشی تکان اساسی بخورد و تا سال ها ماجرای این جنایت ورد زبان ها بود و سال ها بعد که قاتل، اعلام شد، رفته رفته سروصدای این واقعه تلخ فروکش کرد.

فوت آیدین نیکخواه بهرامی

آیدین نیکخواه بهرامی، قهرمان رشته تازه اوج گرفته بسکتبال در ایران بود، صحنه قهرمانی بسکتبال در جام ملت ها که برای اولین بار رخ داد و منظره بریدن تور از سید محل برگزاری مسابقات، هنوز در خاطر و چشم مردم بود که ناگهان خبر تصادف و مرگ او در جامعه بسکتبال پیچید، فوت آیدین، تکان دهنده بود و دفنش در قطعه نام آوران بهشت زهرا، جای سوزن انداختن در این منطقه گذاشت.

بیماری و مرگ ناصر حجازی

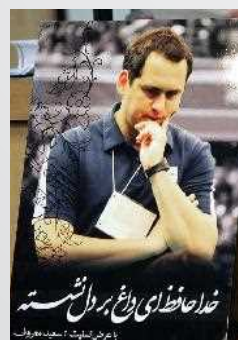
ناصر حجازی، مثل علی پروین، قلیچ خانی، عابدزاده، مهدوی کیا، علی کریمی و علی دایی، یکی از اسطیر فوتبال ما بود که به جز ماهیت قهرمانی او، مربی گریش در استقلال و مصاحبه های تندش مثال زدنی بود. بیماری او، اوج گرفتن بیماری، حساسیت مردم در اطراف بیمارستان کسری، صحنه های حضور عابدزاده را به یاد می آورد، مرگ حجازی و تشییع پیکرش خاطره انگیز بود.

مرگ حسین معدنی

حسین معدنی مربی جوان والیبال ایران یکی از غمبارترین مرگ های سال اخیر را رقم زده است. معدنی در اوج جوانی و طراوت، به دلیل بیماری در بیمارستان درگذشت و جامعه ورزش ایران را عزادار کرد. او بازیکن و سپس مربی ای خوش اخلاق و بزرگمنش بود که به دلیل گرفتگی مجرای صفرا و سپس اختلال ریه خیلی زود و در سن ۴۳ سالگی درگذشت. عکس های منتشره از مراسم تشییع او از جانکاه ترین تصاویر ورزش ایران است.



حسین معدنی مربی جوان والیبال ایران یکی از غمبارترین مرگ های سال اخیر را رقم زده است. معدنی در اوج جوانی و طراوت، به دلیل بیماری در بیمارستان درگذشت و جامعه ورزش ایران را عزادار کرد. او بازیکن و سپس مربی ای خوش اخلاق و بزرگمنش بود که به دلیل گرفتگی مجرای صفرا و سپس اختلال ریه خیلی زود و در سن ۴۳ سالگی درگذشت. عکس های منتشره از مراسم تشییع او از جانکاه ترین تصاویر ورزش ایران است.



محمد بنا چگونه به مردی محبوب بدل شد؟

بازگشت «آقای خاص» کشتی فرنگی ایران

فرنگی ایران افتخار آفرینی کند. باری بنا در جهانی جوانان، توانمندی خود را نشان داد و این سرآغازی بود بر راه پرافتخار این مربی.

صعود به رده سنی بزرگسالان

پس از آن رویداد و مقارن رقابت‌های جام جهانی تهران با تدبیر فدراسیون کشتی محمد بنا در کادر فنی تیم ملی بزرگسالان قرار گرفت تا به عنوان دست راست حسن بابک مدیر وقت تیم ملی در این رویداد مهم که به میزبانی تهران برگزار می‌شد کشتی فرنگی ایران خودی نشان دهد؛ همین گونه هم شد. تیم ایران که تا آن زمان جایگاهی در کشتی دنیا نداشت در عین ناباوری به رتبه سومی دست یافت. با وجود این که زوج بابک - بنا عملکرد درخشانی داشتند، اما بعدها همین همکاری باعث شکل‌گیری اختلاف نظر ادامه‌دار این دو شد و دیدیم که تا همین چندی پیش که بابک عملاً مدیریت تیم ملی بزرگسالان کشتی فرنگی را داشت، بنا حاضر به همکاری با این تیم نبود.

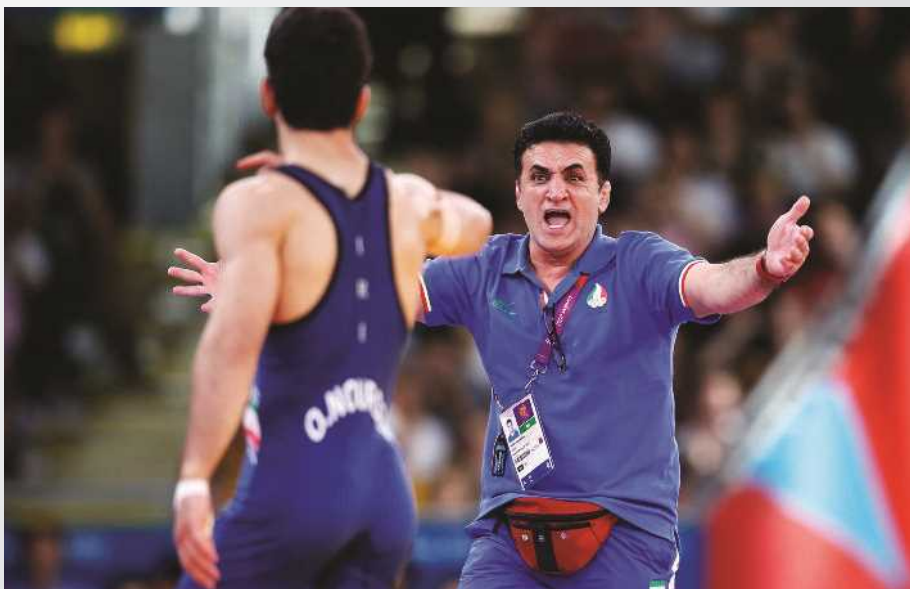
محمد بنا در حالی در کسوت سرمربیگری تیم ملی بزرگسالان، حمید سوریان قهرمان جوانان جهان را به رده بزرگسالان آورد و قلم قرمز بر نام حسن رنگرز با تجربه کشید که با این اقدام خود، حاشیه‌های زیادی را به جان خرید، اما تسلیم نشد. حاصل اعتماد او به سوریان طلای جهانی بزرگسالان برای سوریان بود. این کشتی‌گیر جوان در حالی که با هدایت بنا دو طلای جهان را کسب کرده بود، به امید شماره یک ورزش ایران برای کسب طلای المپیک ۲۰۰۸ پکن تبدیل شده بود

کشتی فرنگی ایران در حالی که با کسب مدال‌های جهانی در رده‌های پایه از وجود پتانسیل قابل اتکا برای درخشش جهانی در رده بزرگسالان خبر می‌داد و این مهم حتی در سال ۲۰۰۳ با طلایی شدن حسن رنگرز در سبک وزن رقابت‌های جهانی بزرگسالان به اثبات رسیده بود، انگار به یک شوک برای خودباوری نیاز داشت. تا آن مقطع، مربیان زیادی در رده‌های سنی مختلف برای این ورزش زحمت کشیدند؛ اعم از مربیان سازنده در نقاط مختلف کشور و مربیان ملی. همزمان با این وضعیت، محمدرضا طالقانی رئیس وقت فدراسیون کشتی به تأسی از شیوه مدیریتی خود - که همواره بر جذب همه بزرگان کشتی تأکید دارد - دست روی محمد بنا گذاشت؛ مردی که مقیم خارج از کشور بود. تلاش طالقانی برای بازگرداندن بنا به ایران و کشتی ایران، حاشیه‌ها و انتقادات زیادی را متوجه فدراسیون کشتی کرد. با این حال رئیس فدراسیون کشتی ایستادگی کرد و از انتقادات و همه‌ها نلرزید و محمد بنا در راس کادر فنی تیم جوانان قرار گرفت. شیوه تمرین دادن این مربی در همان بدو کار، مورد توجه اهالی کشتی قرار گرفت. هرچه می‌گذشت او بهتر خودش را ثابت می‌کرد و پاسخ اعتماد رئیس محبوب فدراسیون کشتی را می‌داد. در جهانی جوانان سال ۲۰۰۵ وقتی چهره‌ای به نام حمید سوریان با هدایت او قهرمان جهان شد، نگاه‌ها بیشتر متوجه محمد بنا شد. هر چند او هیچ گاه ادعا نداشته و ندارد که مربی سازنده سوریان بوده لیکن به گواه هر منتقد منصفی، شیوه مربیگری بنا باعث شد از ۲۰۰۵ تا همین الان نابغه‌ای چون حمید سوریان برای کشتی



مهر آذر
روزنامه نگار

رجیم علی‌آبادی، مرحوم فیروز عزیزاده، محمد بنا، رضا سیم‌خواه و حسن رنگرز، همه مدال‌آوران کشتی فرنگی ایران از رقابت‌های جهانی و المپیک تا پیش از سال ۲۰۰۵ بودند. البته علی‌آبادی تنها مدال‌آور کشتی فرنگی از بازی‌های المپیک بود. فرنگی‌کاران در همه این سال‌ها تحت سایه سنگین کشتی آزاد قرار داشتند و کمتر کسی تصور می‌کرد با وجود همه مشقت‌هایی که آنها متحمل می‌شوند، سرانجام کشتی فرنگی نیز پا به پای کشتی آزاد و گاهی فراتر از آن در جهان بدرخشد. در همه این سال‌ها، کشتی فرنگی ایران به مدال‌های رنگارنگ قاره‌ای بسنده می‌کرد، هر چند بعضاً در رویدادی چون المپیک ۹۲ بارسلونا مردانی چون عبدالله چمن‌گلی و حسن بابک تایک‌قدمی کسب مدال هم پیش رفتند، اما بیدار شدن کشتی فرنگی همواره یک رویا برای اهالی این رشته بود. به بهانه بازگشت محمد بنا به راس کادر فنی تیم ملی کشتی فرنگی، مردی که نقش اول را در این درخشش ایفا کرده است، نگاهی گذرا می‌اندازیم به یک دهه حضور این مرد محبوب در کشتی فرنگی ایران و این که اساساً چرا محمد بنا را معمار موفقیت کشتی فرنگی ایران می‌دانند؟



کارگاه

[۶۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

که با این درخشش مسئولان به شما توجه بایسته و شایسته خواهند کرد اما این درخشش رقم خورد و خبری نشد. دیگر رویم نمی‌شود به بچه‌ها نگاه کنیم. زمانی آنها کشتی گیرانی گمنام در سطح دنیا بودند، اما امروز چندین و چند قهرمان جهان و المپیک داریم و جوانانی که سودای رسیدن به آنها را دارند... نمی‌شود بدون حمایت از این کشتی گیران کار کرد. اشاره بنا به قهرمانانی چون حمید سوریان، امیر علی اکبری، طالب نعمت پور، امید نوروزی، سعید عبدولی، حبیب اخلاقی، فرشاد علیزاده، قاسم رضایی و دیگر مدال آورانی بود که در طول هدایت محمد بنا به کشتی دنیا معرفی شدند.

تلخ‌ترین قهر و بازگشتی دیگر

بنا سرانجام پس از کش و قوس فراوان با رسول خادم رئیس فدراسیون کشتی به مذاکره نشست و پذیرفت به تیم ملی کشتی فرنگی برگردد در حالی که آخرین قهر او از تیم ملی تلخ‌ترین قهر هم بود و انتقادهایی را متوجه آقای خاص کشتی ایران کرد. او دو هفته مانده به جام جهانی تهران تیم ملی را رها کرد و دست فدراسیون کشتی را لای پوست گردو گذاشت، هرچند با تلاش فدراسیون کشتی تیم ملی در غیاب بنا دوباره شکل گرفته و کشتی‌گیرانی که هم که به تبع مربی خود قهر کرده بودند دوباره به اردو برگشتند و تیم ایران قهرمان جام جهانی ۲۰۱۴ شد. با این حال کار بنا غیرقابل دفاع بود. با وجود این به دنبال ناکامی در جهانی لاس و گاس درخواست از فدراسیون کشتی برای بازگرداندن بنا بالا گرفت و در حالی که خود خادم رئیس فدراسیون نیز به توانمندی‌های بنا ایمان داشت، در نهایت فصل جدید همکاری بین این دو شکل گرفت و حالا بنا ابتدا باید سه سهمیه باقیمانده المپیک در اوزان اول، دوم و سنگین وزن را کسب کند و سپس با همان مردانی که چهار سال پیش در اختیار داشت، برای دفاع از جایگاه سه طلایی کشتی فرنگی ایران در المپیک مبارزه کند، البته بنا به اذعان خود هنوز به یک آرزویش نرسیده است؛ قهرمانی با تیم ملی کشتی در رقابت‌های جهانی. باید دید او بعد از المپیک و برای جهانی ۲۰۱۷ همچنان در رأس تیم ملی باقی خواهد ماند تا برای رسیدن به این آرزو تلاش کند؟



رسول خادم در رأس فدراسیون کشتی بنا بار دیگر به تیم ملی برگشت. این بار ساختاری جدید تعریف شده بود و فدراسیون جدید ایده‌های نو را دنبال می‌کرد. بار دیگر حسن بابک به عنوان مدیر تیم‌های ملی و بنا فقط سرمربی بزرگسالان. گرچه ابتدا همه چیز گل و بلبل بود، اما زخم اختلاف نظر کهنه این دو بالاخره سر باز کرد و بنا دوباره قهر کرد تا جهانی ۲۰۱۴ را نیز خانه‌نشین باشد. جهانی ای که تیم ملی ایران در غیاب او قهرمان جهان شد تا فاصله او با فدراسیون بیشتر شود. با این حال ناکامی در جهانی ۲۰۱۵ بار دیگر نگاه‌ها را متوجه بنا کرد تا کسی که در المپیک قبلی سه طلا کسب کرده بود در فاصله کمتر از یک سال به المپیک ریو برای درخششی دوباره آستین‌ها را بالا بزند.

ایده‌ها و روحیات خاص

محمد بنا در همه سال‌هایی که به کشتی ایران بازگشته، پستی و بلندی‌هایی در همکاری با مدیران وقت فدراسیون کشتی داشته و این پستی و بلندی‌ها منجر به چندبار قهر و آشتی او شده است. خود او بارها و همچنین نزدیکانش عنوان کرده‌اند این قهر و آشتی‌ها نه به خاطر مقاصد شخصی که فقط در جهت حمایت از کشتی‌گیران بوده است. او پس از المپیک لندن در تشریح دلیل کناره‌گیری‌اش تصریح کرد: در همه این سال‌ها تنها انگیزه‌ای که می‌توانستم به بچه‌ها تزریق کنم، درخشش در المپیک بود و این

که محمدرضا یزدانی خرم، رئیس وقت فدراسیون کشتی به دلیل برخی کج سلیقگی‌ها محمد بنا را از تیم ملی کنار گذاشت؛ عاملی که بسیاری بر این عقیده بودند باعث ناکامی سوریان در المپیک شد. هر چند بعد از المپیک فدراسیون کشتی به اشتباه خود پی برد و بنا را بازگرداند، اما کشتی فرنگی یک المپیک دیگر را بی‌مدال پشت‌سر گذاشت.

هنر نمایی در لندن ۲۰۱۲

با بازگشت بنا درخشش کشتی فرنگی ادامه یافت. سه قهرمانی پیاپی در جام‌های جهانی، نایب‌قهرمانی و عنوان سومی در رقابت‌های جهانی، درخشش خیره‌کننده در بازی‌های آسیایی گوانگجو همه و همه در این سال‌ها و تحت فرماندهی بنا رقم خورد، گرچه منتقدانش بر این عقیده‌اند که بنا حاصل دسترنج مربیان سازنده و دیگران را به نام خود زد. با این حال حتی آنها نیز منکر توان مدیریتی بنا نیستند. در این سال‌ها او فقط کسب مدال طلا در المپیک را زمزمه می‌کرد و این که می‌خواهد حماسه تاریخی راه بیندازد که همین گونه هم شد. شاگردان او یعنی حمید سوریان، امید نوروزی و قاسم رضایی سه مدال طلای المپیک کسب کردند و به این ترتیب کشتی فرنگی ایران که سال‌ها در عطش یک برنز در المپیک بود، یکباره سه طلا کسب کرد. این نتیجه را همگان به حساب هدایت و مربیگری اصولی محمد بنا و همکارانش گذاشتند و این مربی شایسته به پاس این حماسه نشان درجه یک لیاقت از رئیس‌جمهور دریافت کرد.

غیبت در سه جهانی

محمد بنا پس از المپیک ۲۰۱۲ لندن که گویی به آرزوی بزرگ خود دست یافته بود، از سمت خود کناره‌گیری کرد و به خواسته دوستداران کشتی برای بازگشت به صحنه پاسخ منفی داد چرا که به قول خودش شرایط را مهیا نمی‌دید و آنچنان که باید، از شاگردانش تجلیل نشده بود. او جهانی ۲۰۱۳ را از دور نظاره‌گر بود؛ جایی که تیم ملی ایران هر چند ابتدا به دو طلا دست یافت، اما چندی بعد یکی از طلاها به اتهام دوپینگ بودن کشتی‌گیر کشورمان بازپس گرفته شد و تیم ایران در رده نازل هشتمی قرار گرفت. با قرار گرفتن

با الهه احمدی بانوی تیرانداز ایرانی

مادری که «طلای المپیک» را نشانه رفته است

سمیه حسن زاده
خبرنگار

پس از اینکه بهترین بانوی ورزشکار ایران در المپیک لقب گرفت صاحب فرزند شد تا مرحله جدیدی از زندگی را تجربه کند. او در شرایط جدیدی که در زندگی شخصی‌اش ایجاد شد وارد دوران افت در ورزش قهرمانی شد. برخی او را دیگر تمام شده می‌دانستند اما همه نامهربانی‌ها را تحمل کرد و با گذر از دورانی سخت، بار دیگر ثابت کرد که هنوز می‌تواند بهترین بانوی ورزش ایران باشد. الهه احمدی توسط پدرش به سوی تیراندازی کشیده شد. اوایل علاقه‌ای به این ورزش نداشت اما او حالا دیگر عاشق تیراندازی است و این ورزش به بخش مهمی از زندگی‌اش تبدیل شده است. او که موفقیت خود را مدیون خانواده و مربی‌اش می‌داند باور دارد که پسرش «باور» نیز برای کسب طلای المپیک به مادرش کمک می‌کند. احمدی طریقه مواجه شدن با شکست را از پدرش آموخته و بعد از حضور لازلو سوچک مربی مجاری تیم ملی استعدادش در تیراندازی شکوفا شده است. الهه احمدی حالا برای مدال المپیک ۲۰۱۶ ریودوژانیرو خیز برداشته و می‌خواهد به اولین بانوی مدال‌آور ایران در بازی‌های المپیک بدل شود. او درباره شرایط پیش رویش در راه رسیدن به المپیک و موفقیت در این فستیوال بزرگ نکات جالبی را مطرح کرده است که در ادامه می‌خوانید.

به طور تفریحی تیراندازی را شروع کردم

سال ۸۰ بعد از گرفتن دیپلم در کنکور شرکت کردم اما در هیچ رشته‌ای پذیرفته نشدم. به دلیل اینکه پدرم مربی تیراندازی بود به طور تفریحی به این رشته روی آوردم و اولین مربی‌ام هم پدرم بود. من نمی‌خواستم تیراندازی را حرفه‌ای ادامه دهم. قصد ادامه تحصیل داشتم. در رشته تجربی درس خواندم و چون به رشته زیست‌شناسی علاقه داشتم، می‌خواستم دوباره کنکور بدهم و در این رشته قبول شوم. هنوز هم زیست‌شناسی را دوست دارم و هر از چند گاهی کتابی از این رشته مطالعه می‌کنم.

گریه می‌کردم تا تیراندازی را کنار بگذارم

زمانی که یک دختر ۱۸ ساله بودم و به تازگی به رشته تیراندازی روی آورده بودم به هیچ عنوان از این رشته خوشم نمی‌آمد. حتی به مدت یک ماه در خانه گریه می‌کردم و می‌گفتم نمی‌خواهم تیراندازی را ادامه دهم و تنها دوست داشتم ادامه تحصیل دهم و به تیراندازی به طور تفریحی نگاه می‌کردم. در ابتدای راه با اینکه جثه کوچکی داشتم اما دوستان پدرم معتقد بودند که استعداد زیادی دارم و می‌توانم به زودی قهرمان شوم. با این حرف‌ها من سرگرم شدم تا اینکه بالاخره خودم به تیراندازی علاقه‌مند شدم. تیراندازی را نمی‌توان از بیرون دید و باید شلیک کنید تا زیبایی و هیجان این رشته را درک کنید. هیجانی که در رشته تیراندازی وجود دارد من را سال‌ها در این رشته نگه داشت.

از کارهایی که در زندگی کرده‌ام پشیمان نیستم

من در زندگی همیشه حرف بزرگترهای خود را گوش می‌کنم و شاید کارهایی بوده که دوست نداشتم اما با مشورت بزرگترها انجام داده‌ام. هیچوقت از کارهایی که در زندگی انجام داده‌ام پشیمان نیستم. ممکن است که در زندگی موفقیت‌ها به سختی به دست آید و حتی در شرایطی با شکست رو به رو شوم اما از کارهای کرده پشیمان نمی‌شوم زیرا با فکر و مشورت دیگران انتخاب می‌کنم. تیراندازی هم جزو انتخاب‌هایی بود که در ابتدا از حضور در آن رضایت نداشتم و با اصرار پدرم در این رشته ماندم اما حالا دیگر عاشق تیراندازی هستم.

قهرمان چینی المپیک الگوی فنی من است

در تیراندازی محدودیت سنی زیادی وجود ندارد. یک تیرانداز ۲۰ ساله می‌تواند در کنار تیراندازی ۴۰ ساله شلیک کند. سالهاست که من «لی دو» تیرانداز چینی را الگوی فنی خود قرار داده‌ام. همه تیراندازان می‌دانند که من لی دو را خیلی قبول دارم و حتی خودش هم متوجه این قضیه شده است. فیلم‌های تیراندازی او را با پدرم نگاه می‌کنم و تجزیه و تحلیل می‌کنیم. اما از او تقلید نمی‌کنم زیرا شرایط تیراندازی هر فرد با دیگری متفاوت است. اما نکات خوبی از این قهرمان المپیک یاد گرفتم.

بمب در وجود من بود که منفجر شد

با اینکه از سال ۸۲ حضور در تیم ملی را تجربه کردم اما زمان شکوفایی من در تیراندازی سال ۸۷ بود. آن



کارگاه

[۶۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱۷ - مهر ماه ۱۳۹۴

مهم‌ترین عاملی که من در لندن مدال نگرفتم به دلیل همین کم تجربه‌گی بود. مدال نگرفتن در المپیک را بدشانسی تلقی نمی‌کنم زیرا معتقدم شانس خیلی در قهرمانی دخیل نیست. استرس زیادی در فینال نداشتیم و این استرس قابل کنترل بود. می‌توانستم نتیجه بهتری بگیرم که نشد. اما در ادامه راه از تجربه حضور در فینال المپیک به خوبی بهره بردم.

بعد از المپیک حدود یک سال و نیم از تیراندازی دور بودم و در شرایطی که به تازگی مادر شده بودم به ورزش قهرمانی بازگشتم. بعد از این بازگشت یک سالی در اکت بودم و چند ماهی است به شرایط آرمانی بازگشته‌ام. سال گذشته شکست‌های سختی را متحمل شدم. دچار افت بدنی و ذهنی شده بودم که بهبود این شرایط برایم سخت بود. به حدی تیراندازی ایران خوب است که اگر قهرمانی هم از این رشته کنار رود، جای خالی او خیلی زود پر می‌شود. پیش از بازی‌های آسیایی اینچئون رکورد کمی بهبود یافت و جزو سه نفر تیم ملی تفنگ بادی به مدال نقره تیمی ماده ۱۰ متر رسیدم.

فکر دیگران برایم مهم نیست

شاید خیلی از افراد الهه احمدی را بعد از المپیک لندن تمام شده می‌دانستند اما فکر آن‌ها برایم مهم نبود. پدرم به من یاد داد که تنها به فکر خودم اهمیت دهم زیرا انسانی که با افکار دیگران زندگی کند همیشه بازنده است. من به عنوان ورزشکار وظیفه‌ام این است که خوب ورزش کنم و در این راه ممکن است شکست‌ها و پیروزی‌هایی را تجربه کنم. از تمام این افت و خیزها لذت می‌برم و سختی پیروز شدنم را امید بخش می‌دانم.

برای بازگشت به شرایط آرمانی سخت تمرین کردم

بعد از بازی‌های آسیایی حدود چهار ماه در تمرین‌ها حضور پیدا نکردم. البته در آن مدت حدود دو ماه هم سرمربی تیم در ایران حضور نداشت. بعد از این دوری چهار ماهه سعی کردم ایراداتم را برطرف کنم. اشتباهاتم را بازبینی کردم و برای بازگشت به شرایط قبل سخت تمرین کردم و از لحاظ بدنی خود را بالا بردم. البته هنوز هم جا دارد که بهتر از این باشم. در ماه‌های آخر سال ۹۳ در چند مسابقه داخلی شرکت کردم که شاید به لحاظ فنی سطح بالایی نداشت اما از جهت ذهنی من را آماده کرد. در رکورد گیری‌ها عملکرد خوبی داشتم و اعتماد به نفسم برگشت و توانستم خیلی چیزها را به خیلی از آدم‌ها ثابت کنم.

مدال طلای آزاد اروپا سرآغاز موفقیت‌های بعدی بود

تا اینکه به سال ۹۴ رسیدم و در نوروز امسال یک اردوی تدارکاتی در آلمان داشتیم و در مدت زمان حضور در آلمان در مسابقات آزاد اروپا نیز شرکت کردیم که من توانستم به مدال طلا برسم و اولین مسابقه بعد از دوران اقامت بود که مدال گرفتم. همان رقابت‌ها به من خیلی کمک کرد تا سرآغازی برای موفقیت‌های بعدی باشد.

امکانات فراهم شود ایران مدال المپیک در تیراندازی می‌گیرد

ایران برای کسب سهمیه المپیک باز هم فرصت دارد و در رقابت‌های قهرمانی آسیاد کویت فرصت خوبی است تا سهمیه ایران بیشتر شود. بعد از اینکه سهمیه تکمیل شد باید یک برنامه ریزی مناسب برای فرصت باقی مانده داشته باشیم. تیراندازی ایران مدال طلا، نقره و برنز جهان را در کارنامه دارد. توجه تیراندازان دنیا به بانوان تیرانداز ایرانی جلب شده است. اگر برنامه ریزی خوبی تا المپیک شود به مدال المپیک هم می‌رسیم. ما باید در ایران تمرینات خوبی داشته باشیم و نباید هزینه‌ای چند برابر کنیم تا مثلاً در کشوری دیگر اردو بر پا کنیم.

از همان ابتدا که به طور حرفه‌ای به تیراندازی نگاه کردم می‌دانستم روزی قهرمان جهان می‌شوم. قدرت ذهنم ۱۴ سال قبل بیشتر از حالا بود. ای کاش شادابی آن سال‌ها را داشتم. البته چون سنم پایین‌تر بود و مسئولیت کمتری نیز داشتم فکرم بازتر بود. من برای قهرمانی جهان گام برداشتم و خوشبختانه این اتفاق رخ داد. پله‌های ترقی را یکی پس از دیگری پشت سر گذاشتم تا اینکه در قهرمانی جهان مدال نقره گرفتم و بعد از آن هم گام به میدان المپیک ۲۰۱۲ لندن گذاشتم. تجربه المپیک واقعا متفاوت است.



زمان تازه لازلو سوچک به ایران آمده بود و از آن سال بود که به معنای واقعی تیراندازی کردم. قبل از آمدن سوچک امکانات تمرینی ما بسیار محدود بود و تجهیزات و سلاح‌های تمرینی ضعیفی داشتیم. سلاحی که من در آن دوران استفاده می‌کردم حتی برای شلیک یک نوجوان که امروز وارد عرصه تیراندازی می‌شود هم مناسب نبود. حتی به مدت دو سال لباس مخصوص تیراندازی هم نداشتیم. امکانات آن زمان قابل قیاس با حالا نبود. من در تیراندازی مستعد بودم اما در ابتدا این استعداد شکوفا نشده بود. یک دوره خاموشی را در تیراندازی گذراندم. بمبسی در وجود من بود که شرایط انفجار را نداشت اما پس از دوره جدیدی که در تیراندازی به وجود آمد، به یک باره منفجر شد و فهمیدم که تیرانداز خوبی خواهیم شد.

می‌دانستم قهرمان جهان می‌شوم

از همان ابتدا که به طور حرفه‌ای به تیراندازی نگاه کردم می‌دانستم روزی قهرمان جهان می‌شوم. قدرت ذهنم ۱۴ سال قبل بیشتر از حالا بود. ای کاش شادابی آن سال‌ها را داشتم. البته چون سنم پایین‌تر بود و مسئولیت کمتری نیز داشتم فکرم بازتر بود. من برای قهرمانی جهان گام برداشتم و خوشبختانه این اتفاق رخ داد. پله‌های ترقی را یکی پس از دیگری پشت سر گذاشتم تا اینکه در قهرمانی جهان مدال نقره گرفتم و بعد از آن هم گام به میدان المپیک ۲۰۱۲ لندن گذاشتم. تجربه المپیک واقعا متفاوت است. آرزوی هر ورزشکاری است که بتواند در المپیک شلیک کند. تنها کسی می‌تواند از عهده المپیک بر آید که از لحاظ ذهنی آماده باشد. مطمئناً داشتن مربی خوب و فراهم بودن امکانات مهم است اما در زمین المپیک خود ورزشکار است که می‌تواند به خودش کمک کند و قهرمانی را رقم بزند.

تجربه داشتم در لندن مدال می‌گرفتم

در المپیک لندن من در مقدماتی خوب شلیک کردم و در بین قدرت‌های این رشته به فینال تفنگ بادی ۱۰ متر رسیدم. تجربه شلیک کردن در فینال فرق دارد و من تجربه حضورم در فینال‌های بزرگ کم بود و شاید

Interview with General Manager of After Sales Services



Mohsen Norouzi is the general manager of the Oghab Afshan's after sales services. At the beginning of his career, he worked as the head of the product engineering department in Zamyad Company from 1977 to 1993. Then, he moved to Truck Iran in which he worked as the manager of the after sales services for 5 years. Afterwards, he moved to Runiran in 1998 and had the same position for 3 years. After this 3-year period, he continued as the after sales service manager in Iran Scania Company for another 3 years during which he also cooperated with Oghab Afshan. In 2004, he started his job officially in Oghab Afshan as the general manager of the after sales services. He states that a specific by-law has been prepared for Oghab Afshan's after sales services and all of its dealers/workshops throughout Iran are obliged to follow the related instructions. "It should be noted that the activities of the Oghab Afshan's after sales service network is in compliance with the standards set forth by Iran Standard and Quality

Inspection Company (ISQI) and also Dealer Operating Standard (DOS) provided by Scania. The performance of our service network is regularly evaluated by the ISQI auditors and the results are sent to Ministry of Industry, Mine and Trade. Meanwhile, it is also assessed by the domestic personnel of the standard, quality assurance and dealer affairs departments," he says.

He believes that the following characteristics of the Oghab Afshan's services have led the company to achieve the highest ranks in the field of the quality of the after sales service network and customer satisfaction according to the ISQI reports:

1. Competence and proper experience of the personnel
2. Use of genuine spare parts
3. Use of special tools in all repairs
4. Use of modern workshop equipment in all repairs
5. Carefulness

He also mentions that the company has planned to develop the service network and to establish new dealers/workshops proportionate to the number of vehicles travelling to or out of different areas.

He recommends that the drivers and owners of Oghab - Scania buses and coaches take their vehicles to the authorized workshops to increase uptime and road safety and decrease total repair costs. He also describes that training is highly accentuated by the company's superior managers, and that a lot of financial and human resources are allocated to training of the workshop and office personnel.



Biggest Passenger Transportation Exhibition of the World in Kortrijk, Belgium

The biggest passenger transportation exhibition of the world, Busworld, started in Kortrijk, Belgium on 16 October 2015 and ended on 21 October 2015 with 390 exhibitors from 34 countries showing their latest authentic achievements to 32,000 visitors from 116 countries. The focus of the exhibition was on sustainable hybrid and CNG-powered products. Scania was also one of the active exhibitors showing its first hybrid and CNG-powered city buses.



Improvement of Oghab Afshan's After Sales Service Standard



Oghab Afshan has improved the standard of its after sales services from DOS3 to DOS4 (Scania Dealer Operating Standard). With regard to the revision of the after sales service standard from Scania and its improvement to DOS4, Oghab Afshan, as the Scania official representative in Iran in the field of buses and coaches, was required to implement the related mandatory after sales service standard set out by Scania. Accordingly, the after sales service center obtained the relative

standard certificate through predetermined plans and efforts of the company's standard department personnel. The dealer operating standard was first prepared in 1996 and has been revised four times. It provides the quality criteria for fulfillment of customers' expectations. Scania and its global dealers/workshops give 14 pledges to their customers according to DOS4. All Scania dealers/workshops around the world are required to implement the standard.

Interview with a Scania Coach Driver and Owner

Habibollah Barahouei started his job as a coach driver and owner about 18 years ago. Meanwhile, he has worked with different brands. However, he has only used Scania coaches in the last 9 years. Currently, he owns 20 Scania coaches which operate in Zahedan-Bandarabbas, Zahedan - Isfahan and Zahedan-Mashhad routes and Asalouyeh district. He states that he prefers to use Scania coaches to other brands because:

- They are less prone to depreciation;
- Their spare parts are supplied in the best way possible by Oghab Afshan;
- The Oghab – Scania after sales service network covers all parts of Iran;
- They are equipped with high quality chassis parts including the engine, gearbox and retarder.



Appreciation Ceremony for the Personnel of the Central Workshop



The Oghab Afshan's after sales service center, in line with the increase in efficiency and persuasion of the personnel of the central workshop, awards prizes to its selected staff quarterly. The summer ceremony was held on 27 September 2015 at the presence of the deputy managing director, manager of the after sales service network and central workshop supervisor and manager. Describing the manufacture process of the current year, Mr. Hamid Akbari Rad, the deputy managing director, expressed his hope for steady increase in the Oghab Afshan's efficiency. In the ceremony, Mr. Mohammad Eskandari and Mr. Mehran Arbabi as electricians, Mr. Alireza Bonakdar and Mr. Jaber Farahani as mechanics and Ahmad Agha Ahmad as the veteran in the vehicle bodybuilding industry were appreciated.