

فهرست



استاندارد، نقشی تعیین کننده در رشد اقتصاد کشور دارد/۴
کنترل لحظه‌ای پلیس بر تردد تمام اتوبوس‌های بین شهری کشور/۶
اتوبوس‌های عقاب‌افشان در کشور آذربایجان/۸
آغاز تولید نخستین اتوبوس گازسوز یورو ۶ در کشور/۹
حضور پررنگ اسکاتلند در نمایشگاه خودروهای تجاری هانوفر آلمان/۹
سیستم شناسایی هوشمند NFC در ساختار خودرو/۱۰
تیم‌داری در ایران با اتوبوس‌های اختصاصی/۱۲
از توقف تولید پراید و پژو ۴۰۵ تا نصب دوربین در تمام راه‌های کشور/۱۴
عقاب‌افشان در بدترین روزهای تحریم هیچ‌گاه با عقب نگذاشت/۱۶
خوب و بدهای تغییر ارتفاع خودرو/۱۸
نظارت بر اتوبوس‌های اسکاتلند در ایران هوشمند می‌شود/۲۰
انسان خلاقیت و پیشرفت/۲۴
عجایب درون زمین/۲۶

عمر جاودانه باتری‌های موبایل/۲۸
میلیاردرهای دنیای فناوری/۳۰
آتش زدم به مال/۳۴
خانه‌هایی که ماندگار شدند/۳۶
هر کسی کار خودش بار خودش/۳۸
خیابان‌های هفت‌رنگ/۴۰
وقتی «جنگ»: «گنج» می‌شود/۴۲
سینما: پول و شهرت نیست/۴۶
امام آزادگان حسین (ع) از مدینه و کعبه تا کوفه/۴۸
بزرگان دست‌ساز/۵۰
خوراکی‌های معجزه‌آسا/۵۴
فرهنگ تان را با رانندگی تان نشان می‌دهید/۵۶
رازهای مهم گروه خونی انسان‌ها/۵۸
همسر وابسته: خوب یا بد؟/۶۰
این حسین (ع) کیست/۶۲
که عالم همه دیوانه اوست/۶۲
خشن‌ترین پیست‌های فرمول یک جهان/۶۴
تماشاگران فوتبال حسینی‌اند/۶۶
دشمنان پپ گواردیولا/۶۸

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



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

«کالسه سبز» را به صورت رایگان از رانندگان محترم اسکانیا بخواهید...

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



دعای سفر

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتَوْدِعُكَ الْیَوْمَ

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

نَفْسِیْ وَ اَهْلِیْ وَ مَالِیْ وَ وُلْدِیْ وَ مَنْ کَانَ مِنِّیْ بِسَبِیْلِ الشَّاهِدِ مِنْهُمْ وَ 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 عَلَيْنَا

خدایا حفظ کن ما را به حفظ ایمان و نگهداری ما باش

اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِكَ وَ لَا تَسْلُبْنَا فَضْلَکَ اِنَّا اِلَیْکَ رَاغِبُونَ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنَّا نَعُوْذُ بِکَ مِنْ وَعْثَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سَوْءِ الْمَنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَ الْمَالِ وَ الْوُلْدِ فِی الدُّنْیَا وَ الْاٰخِرَةِ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتَوَجَّهُ اِلَیْکَ هَذَا التَّوَجُّهَ طَلَباً لِمَرْضَاتِکَ وَ تَقَرُّباً 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] فَبَلِّغْنِیْ مَا اَوْمَلُهُ وَ ارْجُوهُ فِیْکَ وَ فِیْ اَوَّلِیَّائِکَ

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان‌ترین مهربانان.

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

اَللّٰهُمَّ اِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِي

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَعَلَيْكَ خَلَفْتُ اَهْلِي وَمَالِي وَمَا خَوْلْتَنِي وَقَدْ وَثَقْتُ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَيِّبُنِي يَا مَنْ لَا يُخَيِّبُ مَنْ ارَادَهُ وَلَا يُضَيِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اَللّٰهُمَّ صَلِّ عَلٰى مُحَمَّدٍ وَ اٰلِهِ

نامیدم 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،

وَاحْفَظْنِي فِيمَا غَبِثْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِي اِلَى نَفْسِي

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

يَا اَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ الدُّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

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

منبع: مفاتیح الجنان

اسحاق جهانگیری تأکید کرد:

استاندارد، نقشی تعیین کننده در رشد اقتصاد کشور دارد



«استاندارد سقف نیست، بلکه حداقل‌هایی است که اگر کالایی از آن برخوردار نباشد باید از تولید و مصرفش جلوگیری به عمل آورد.» این جمله را اسحاق جهانگیری معاون اول دولت یازدهم در همایش روز جهانی استاندارد می‌گوید. او با تأکید بر اینکه باید تلاش کنیم برای محصولاتمان استانداردهای بالا تعریف کنیم، اظهار کرد: «درکالاهای تولیدی، صنعتی و خدماتی معیار سنجش شاخص‌ها استاندارد است و تقریباً همه کشورها برای تولیدات داخلی واقتصادی خود استانداردهای ملی را معرفی می‌کنند.»

جهانگیری با اشاره به اینکه اقتصاد ایران دوران مهمی را پشت سر می‌گذارد، خاطر نشان کرد: «شتاب جدی باید به اقتصاد کشور داده شود تا بتوانیم گذشته را جبران کنیم. بسیار تلخ است که بگوییم هنوز نتوانسته‌ایم سطح رفاه مردم را حتی به سال ۹۰ برگردانیم چون اتفاقاتی که برای اقتصاد کشور در سال‌های گذشته رخ داده است به این سادگی‌ها قابل جبران نیست و ماشین اقتصاد کشور را در گودالی انداخته‌اند که بیرون آوردن و به حرکت در آوردنش زحمت بسیاری می‌خواهد.»

همه برای توسعه اقتصاد متحد شوند

معاون اول رئیس جمهور با اشاره به توانمندی‌های بخش خصوصی و تأثیرات آن در به حرکت درآوردن اقتصاد کشور، گفت: «نیازمند عزم ملی و اراده ملی هستیم و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی خوشبختانه اجماعی ایجاد کرده است که همه سازمان‌ها و نهادها ذیل آن برای توسعه اقتصاد کشور متحد شوند.» جهانگیری با اشاره به نقش تعیین کننده استاندارد در رشد اقتصادی کشور خاطر نشان کرد: «اینکه بگوییم داشتن استاندارد به نفع مصرف کننده است حرف درستی خواهد بود اما یقیناً تولید کننده بیش از همه از استاندارد بالا نفع خواهد برد؛ چرا که به حضور تولید کنندگان در بازار و رقابت در بازارهای داخلی و خارجی کمک می‌کند.»

ضعف در برخی از خدمات پس از فروش

وی با بیان اینکه کالایی که کیفیت مناسب نداشته باشد در بازار داخلی و خارجی امکان ادامه حیات ندارد، خاطر نشان کرد: «استاندارد برای تولیدکننده فرصتی ایجاد می‌کند تا با برنامه‌ریزی منابع خود را بیهوده تلف نکند.» جهانگیری همچنین به ضعف‌های جدی بخش خدمات پس از فروش در کشور اشاره کرد و گفت: «باید به سمتی برویم که مصرف کنندگان در صورتی که از کالایی خریداری شده رضایت نداشتند امکان تعویض آن با محصول جدید وجود داشته باشد، چرا که در این صورت با رعایت استانداردهای بالا واحدهای تولیدی

از تحمیل هزینه‌های این چنینی به شرکت خود جلوگیری خواهند کرد.»

کالاهای وارداتی نشان دار باشند

معاون اول رئیس جمهور با اشاره به این موضوع که پیدا کردن بازار بین‌المللی کار دشواری است اما حفظ بازار بدست آمده، از آن دشوارتر است، اضافه کرد: «سازمان ملی استاندارد وظیفه دارد بر ورود کالاهایی که به طور رسمی به کشور می‌آیند و کیفیت مناسب آن‌ها نظارت داشته باشد و از ورود کالاهایی که کیفیت مناسب ندارند، جلوگیری کند.» وی با تأکید بر ضرورت نشان دار شدن کالاهای وارداتی که از مسیر رسمی به کشور می‌آیند، گفت: «این موضوع می‌تواند یکی از راه‌های مهم مبارزه با ورود کالای قاچاق به کشور باشد و مردم پس از مشاهده نشان استاندارد متوجه شوند که یک کالا از مسیر رسمی به کشور آمده است و در مورد سلامت آن کالای اطمینان حاصل کنند.» جهانگیری در ادامه به اهمیت موضوع فرهنگ‌سازی در حوزه استاندارد اشاره کرد و افزود: «باید به جایی برسیم که مردم زمان خرید کالا قبل از توجه به قیمت آن به نشان استاندارد کالا توجه داشته باشند.»

اقتصاد باید مردمی باشد

معاون اول رئیس جمهور همچنین با بیان اینکه سازمان استاندارد باید موضوع برون‌سپاری مدیریت‌های خود را به طور جدی در دستور کار

کیفیت پیش نیاز یک اقتصاد قوی است

جهانگیری همچنین به اهمیت بخش خدمات در کشور اشاره کرد و گفت: «بخش خدمات بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص ایران را تشکیل می‌دهد و یکی از پیش نیازهای اصلی توسعه اقتصادی کشور است که در این راستا می‌توانیم به حوزه خدمات در بخش‌های گردشگری، توریست و حتی هواپیمایی اشاره داشته باشیم که ممکن است سرویس خدماتی نامناسب در هواپیمایی‌های داخلی باعث رجوع مسافران به شرکت‌های هواپیمایی خارجی شود، پس ضرورت دارد که موضوع استاندارد پیگیری شود.» معاون اول رئیس جمهور با اشاره به اهمیت موضوع استاندارد در سیاست اقتصاد مقاومتی و وجود یک بند در مورد استاندارد در متن سیاست‌های اقتصاد مقاومتی اظهار کرد: «اگر بخواهیم اقتصاد کشور مسیر خوبی را طی کند پیش نیازش توجه به کیفیت آن است.»

جهانگیری در پایان ضمن تقدیر از خدمات مدیریت سازمان ملی استاندارد، اظهار کرد: «تجربه مدیریت خانم پیروزبخت در این سازمان نشان داد توانمندی خانم‌ها در پذیرش مسئولیت مدیریتی سازمان‌های مهم می‌تواند مفید و موثر باشد و ان شاء الله شرایطی به وجود آید که نقش خانم‌ها در مسئولیت‌های مدیریتی مختلف در کشور پررنگ‌تر شود.»



بخش خدمات بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص ایران را تشکیل می‌دهد و یکی از پیش نیازهای اصلی توسعه اقتصادی کشور است که در این راستا می‌توانیم به حوزه خدمات در بخش‌های گردشگری، توریست و حتی هواپیمایی اشاره داشته باشیم که ممکن است سرویس خدماتی نامناسب در هواپیمایی‌های داخلی باعث رجوع مسافران به شرکت‌های هواپیمایی خارجی شود، پس ضرورت دارد که موضوع استاندارد پیگیری شود.

قرار دهد، خاطر نشان کرد: «یکی از رویکردهای اقتصاد مقاومتی، مردمی کردن اقتصاد است و در این راستا سازمان ملی استاندارد با وجود نقش حاکمیتی که دارد می‌تواند از بخش خصوصی در مأموریت‌هایی مثل بازرسی‌ها و آزمایشگاه بهره بگیرد.» جهانگیری با اشاره به اهمیت توجه به استاندارد وسایلی که با ایمنی و سلامت مردم سرو کار دارد گفت: «به طور مثال وسایل شهربازی‌ها که مردم فرزندان خود را برای سپراندن اوقات فراغتشان به آنجا می‌برند، استاندارد این وسایل بازی از اهمیت بالایی برخوردار است.» وی در ادامه به حادثه سقوط آسانسور در دانشگاه صنعتی شریف و آسیب دیدن بعضی از اساتید دانشگاه اشاره کرد و گفت: «اصلاً قابل پذیرش نیست که گفته شود به علت کمبود بودجه این اتفاق رخ داده است. باید بدانیم که استاندارد کالاهایی که با امنیت و سلامت مردم سر و کار دارد، بسیار با اهمیت است و باید نظارت لازم در این زمینه‌ها صورت گیرد.»



سردار مهری، رئیس پلیس راهور ناجا، از سامانه «سپهتن» رونمایی کرد

کنترل لحظه‌ای پلیس بر تردد تمام اتوبوس‌های بین‌شهری کشور



در همه‌جای دنیا ایمنی راه‌ها و جاده‌ها نقش به‌سزایی در امنیت و آسایش مردم هر کشوری دارد و حتی سرعت توسعه اقتصادی آن کشور تا حدود زیادی در گرو این امر به نظر می‌رسد. در کشور ما با توجه به کمبود زیرساخت‌های جاده‌ای از گذشته کنترل عملکرد ناوگان حمل و نقل بار و مسافر، همواره از دغدغه‌های مسئولین بوده و هست؛ چنانکه در سال‌های اخیر سیستم‌های متعددی به همین منظور طرح‌ریزی و حتی اجرا شده‌اند تا ایمنی راه‌ها و مسافرین ارتقا یابد. سیستم‌هایی نظیر دوربین‌های کنترل سرعت، سامانه‌های تردد شمار، تابلوهای هشدار و اطلاع‌رسانی و همچنین سامانه کنترل سرعت (GPS) آفلاین که توسط پلیس راه برای ناوگان اتوبوس اجرا شده است. در همین حال اواسط مهرماه امسال سردار مهری رئیس پلیس راهور ناجا از سامانه‌ای جدید رونمایی کرد که طی آن پلیس راه کشور قادر خواهد بود به طور لحظه‌ای عملکرد اتوبوس‌های بین‌شهری را مورد بررسی و تحلیل قرار دهد. سامانه‌ای که به اختصار «سپهتن» یا «سامانه پیمایش هوشمند تردد ناوگان» نامگذاری شده و قرار است وظیفه پایش و نظارت هوشمند تردد ناوگان جاده‌ای کشور را برعهده داشته باشد.

ردیابی مسیر حرکت، مدت و موقعیت‌های تردد و توقف، میزان پیمایش خودرو بدون نیاز به توقف خودرو، امدادخواهی رانندگان در مواقع اضطراری، دسترسی به سوابق عملکرد راننده و خودرو، ارتباط با سامانه‌های حمل و نقل، دسترسی لحظه‌ای و برخط شرکت‌های حمل و نقل، صاحبان کالا، مسافرین به موقعیت و عملکرد خودرو و ارسال پیام‌های هشدارهای ترافیکی به رانندگان در مواقع بحرانی را از قابلیت‌های این سامانه ذکر کرد.

رئیس پلیس راهور ناجا افزود: «این سامانه در مسیرهای مختلف نظیر تهران - سمنان - مشهد، تهران - قزوین، زنجان - ارومیه، تهران - رشت، خوزستان - لرستان، قزوین - رشت تست شده و نتایج قابل قبولی را به همراه داشته است.» وی همچنین گفت: «هم اکنون ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به این سامانه تجهیز شده‌اند و تا پایان سال تمام اتوبوس‌های بین‌شهری به این سامانه مجهز خواهند شد.»

سامانه پیمایش هوشمند تردد ناوگان (سپهتن) چیست؟

در این سامانه که با هدف ارتقای ایمنی و نظارت دقیق بر عملکرد این ناوگان از سوی مراجع و مسئولین ذیربط طرح ریزی شده است، دستگاهی روی هر خودرو (اتوبوس‌ها، کامیون‌ها، مینی‌بوس‌ها و...) نصب می‌شود که از طریق این دستگاه ارتباط

سردار مهری در مراسم بهره‌برداری از این سامانه که هفدهم مهرماه با حضور فرمانده نیروی انتظامی و وزیر راه و شهرسازی در پلیس راه شریف‌آباد شهرستان پاکدشت برگزار شد، گفت: «اجرای این سامانه از سال ۱۳۹۰ در دستور کار پلیس راهور ناجا قرار گرفت و تفاهم‌نامه اجرایی آن در سال ۱۳۹۳ منعقد شد.» وی درباره کارایی این سامانه اظهار کرد: «سامانه پایش و نظارت هوشمند تردد ناوگان حمل و نقل جاده‌ای (سپهتن) سامانه‌ای است که درون خودروها نصب می‌شود و از طریق سیم کارت GPRS و GFM به طور مستمر اطلاعات تعریف شده داخل خودرو همانند سرعت، توقف و مشخصات گواهینامه راننده را به مرکز استقرار سامانه ارسال می‌کند.»

رئیس پلیس راهور ناجا همچنین گفت: «با نصب دستگاه ارتباطی GSRE در اتوبوس‌های برون شهری، اطلاعات عملکرد وسیله نقلیه به محض نزدیک شدن به پلیس راه تخلیه و در مرکز مورد بررسی قرار می‌گیرد. قسمت‌های اصلی این سامانه شامل تجهیزات درون خودرویی، تجهیزات درون پاسگاه جهت کنترل عملکرد راننده، شبکه ارتباطی بین ستاد راه و پاسگاه‌های پلیس راه سراسر کشور، شبکه ارتباطی بین خودرو و شبکه همراه اول، دیتا سنتر پلیس راه و دیتاسنتر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای می‌باشد.»

وی کنترل برخط و لحظه‌ای عملکرد راننده،



مدت زمان سفر (رسیدن به مقصد بر حسب ترافیک راهها) از طریق ماژول DSRC.

• اتصال به مرکز کنترل الکترونیکی یا ECU خودروهای بهروز (که در صورت بروز خطا قبل از حرکت خودروهای ناوگان حمل و نقل بار و مسافر و یا در حین تردد، آلارمها و هشدارهای لازم را به مسئولین مربوطه می دهد تا در صورت اشکالات جدی از ادامه تردد خودرو در راهها جلوگیری به عمل آید).

بی شک نصب و راهاندازی این دستگاه نوید استقرار سیستم حمل و نقل هوشمند (ITS) را در آینده نزدیک و قابلیت استفاده از آن را برای کلیه خودروها می دهد. امید است این طرح ملی با حمایت دولت در سال اقتصاد مقاومتی اقدام و عمل و با همت متخصصان داخلی به طور کامل اجرایی شده و مردم عزیز کشورمان از مزیت های مطلوب این سامانه بهره مند شوند.

این سامانه در مسیرهای مختلف نظیر تهران - سمنان - مشهد، تهران - قزوین، زنجان - ارومیه، تهران - رشت، خوزستان - لرستان، قزوین - رشت تست شده و نتایج قابل قبولی را به همراه داشته است.» وی همچنین گفت: «هم اکنون ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس به این سامانه تجهیز شده اند و تا پایان سال تمام اتوبوس های بین شهری به این سامانه مجهز خواهند شد.»

پایداری با خودرو برقرار می شود. این دستگاه مجهز به دریافت کننده امواج ماهواره ای ردیابی (GPS، GLONASS، GALILEO) است و از این طریق موقعیت خودرو با بیشترین دقت و سرعت محاسبه می شود.

برخی امکانات کلی سامانه سپهتن

- قابلیت ارسال اطلاعات در بستر شبکه تلفن همراه با پروتکل 3G (که قابلیت ارسال سریع اطلاعات را به دستگاه می دهد).
- قابلیت ذخیره سازی بسیار بالای اطلاعات تردد (حتی تا یک سال).
- مجهز به قرائتگر گواهینامه رانندگان خودرو، دوربین عکس برداری برای تصویر برداری از راننده حین رانندگی و ماژول DSRC.
- قابلیت ارسال بی سیم و سریع اطلاعات تردد خودرو به پاسگاه های پلیس از طریق ماژول DSRC و حذف توقف طولانی در جلوی ایستگاه های پلیس راه.
- ارتباط با سامانه های اطلاع رسانی وضعیت ترافیک راه، آب و هوای جاده و مقصد، گزارش

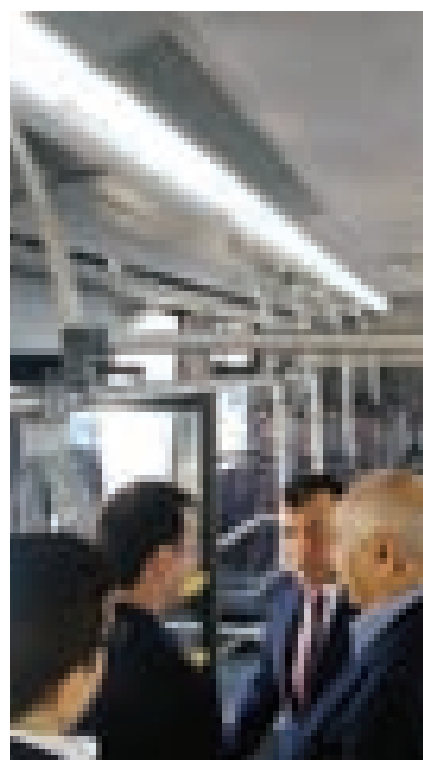
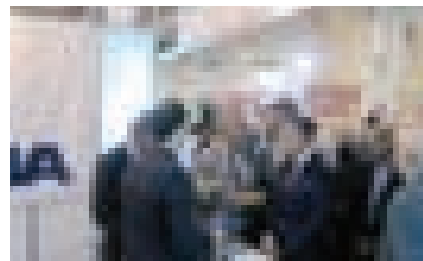


اتوبوس‌های عقاب‌افشان در کشور آذربایجان

به همین منظور در نمایشگاه پروژه ایران در باکو حضور یافت و محصولات مناسب بازار آذربایجان با استاندارد یورو ۴ را به نمایش گذاشت که با استقبال فعالان و مسئولان حوزه حمل و نقل روبه‌رو شد. کشور آذربایجان علیرغم مشکلات اقتصادی ناشی از کاهش بهای جهانی نفت همچنان یکی از بازارهای بسیار مناسب برای محصولات ایرانی به‌ویژه محصولات با استانداردهای جهانی به‌شمار می‌رود.

سرمایه‌گذاری‌ها دارد. محمود غلامی گفت: «این حمایت‌ها شامل معافیت‌های گمرکی و سفارش‌های دولتی است.» وی افزود: «شرکت عقاب‌افشان در دوره پساتحریم با همکاری شرکت اسکانیا برنامه بسیار جامعی برای توسعه بازارهای صادراتی خود تدوین کرده و کشورهای همسایه به‌دلیل نزدیکی جغرافیایی و فرهنگی دارای اولویت هستند.» غلامی تصریح کرد: «شرکت عقاب‌افشان

جمهوری آذربایجان در حال مذاکره با عقاب‌افشان برای راه‌اندازی خط تولید اتوبوس‌های عقاب‌افشان در جمهوری آذربایجان است. مدیر صادرات این شرکت از پیشرفت مذاکرات در این زمینه با طرف آذری خبر داد و گفت که مذاکره با «ساحل بابایف» معاون وزیر اقتصاد طرف آذری برای سرمایه‌گذاری عقاب‌افشان در زمینه راه‌اندازی خط تولید اتوبوس در این کشور ادامه دارد و دولت باکو عزم بر حمایت کامل از این نوع



آغاز تولید نخستین اتوبوس گازسوز یورو ۶ در کشور



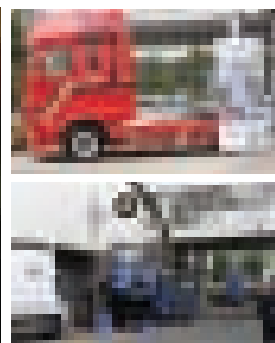
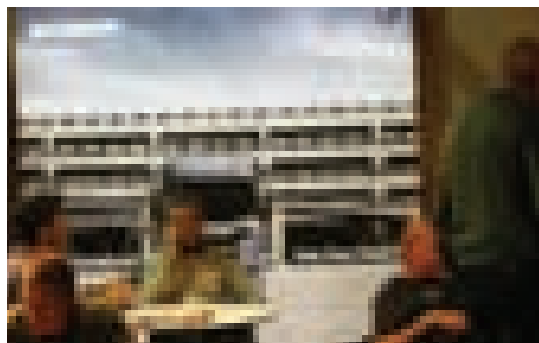
نخستین اتوبوس گازسوز کشور با موتور یورو ۶ و گشتاور بالا را تا پایان سال تولید و وارد بازار مصرف می‌کند. این محصول قطعاً می‌تواند در کاهش آلودگی کلان‌شهرها نقش مهمی داشته باشد و تکنولوژی روز دنیا را وارد کشور کند.

ایلنا: مدیرعامل شرکت عقاب‌افشان از تولید نخستین اتوبوس گازسوز یورو ۶ در کشور خبر داد.

مهندس بهروز مرادی در حاشیه بازدید از بزرگترین نمایشگاه خودروهای تجاری جهان در آلمان در گفت‌وگو با خبرنگار ایلنا با اشاره به این که رویکرد نمایشگاه امسال به سمت استفاده از تکنولوژی‌های سبز است، افزود: «در شصت و ششمین نمایشگاه خودروهای تجاری جهان (IAA) در آلمان اتوبوس‌های برقی، هیبریدی و گازسوز بیش از پیش با جدیدترین تکنولوژی‌های روز دنیا ارائه شده است.»

وی با اشاره به این که شرکت عقاب‌افشان به عنوان تولیدکننده اتوبوس‌های اسکانیا در ایران، تنها شرکت ایرانی است که در نمایشگاه امسال حضور دارد، تصریح کرد: «شرکت اسکانیای سوئد جدیدترین اتوبوس سی‌ان‌جی‌سوز، هیبریدی و درون‌شهری خود را در نمایشگاه امسال عرضه کرده است.» مدیرعامل شرکت عقاب‌افشان با تأکید بر این که رویکرد شرکت عقاب‌افشان نیز همگام با سایر تولیدکنندگان جهانی اتوبوس به سمت استانداردهای جدید است، گفت: «بر این اساس، شرکت عقاب‌افشان

حضور پررنگ اسکانیادار نمایشگاه خودروهای تجاری هانوفر آلمان



تمامی این شرکت‌کنندگان تلاش کردند آخرین محصولات خود را به نمایش بگذارند. مهم‌ترین موضوع نمایشگاه امسال کاهش مصرف سوخت و حفاظت از محیط زیست و کاهش تولید گاز CO_2 بود که در این راستا اسکانیا، ولوو و بنز جدیدترین تولیدات یورو ۶ و کامیون و اتوبوس‌های هیبریدی و برقی خود را به نمایش گذاشتند و با استقبال بازدیدکنندگان مواجه شدند. گفتنی است، آخرین نمایشگاه خودروهای تجاری (IAA) در سال ۲۰۱۴ میلادی برگزار شد. همچنین اولین نمایشگاه IAA بیش از ۱۰۰ سال پیش یعنی در سال ۱۸۹۷ میلادی برگزار شده بود.

نمایشگاه همچنین آخرین تجهیزات این حوزه، حمل‌ونقل و لجستیک به نمایش درآمد. از سوی دیگر نمایش خودروهای هیبریدی و برقی در کنار آخرین تکنولوژی‌های کاهش آلودگی خودروهای سنگین یعنی استاندارد یورو ۶ نیز از جذابیت‌های نمایشگاه به شمار می‌رفت. در نمایشگاه امسال بیش از ۲۰۰۰ شرکت بزرگ تولیدکننده خودروهای تجاری و قطعات از ۵۰ کشور جهان با معرفی ۳۳۰ محصول جدید شرکت داشتند. در میان شرکت‌کنندگان نام مطرح‌ترین برندهای جهان شامل بنز، اسکانیا، ولوو، وی‌دی‌ال، فورد، داف، مان، اویکو، فیات و... به چشم می‌خورد.

شصت و ششمین نمایشگاه خودروهای تجاری (IAA) در هانوفر آلمان با حضور بزرگترین خودروسازان جهان برگزار شد. شرکت‌کنندگان در این نمایشگاه محصولات خود را در ۱۳ فضای نمایشگاهی و ۳ محوطه روباز در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دادند. نمایشگاه خودروهای تجاری (IAA) که بزرگ‌ترین نمایشگاه در این حوزه است هر ۲ سال یک‌بار برگزار می‌شود. نمایشگاه امسال ۱۵ محور شامل اتوبوس، کشنده، روشنایی، صندلی، خودروهای جدید، تجهیزات الکترونیکی، خودروهای برقی و... را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار داد. در این

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

سیستم شناسایی هوشمند NFC در ساختار خودرو

مقدمه

NFC^۱ مخفف Near Field Communication به عنوان زیرمجموعه^۲ RFID، یک فناوری ارتباطی دوطرفه با فاصله کوتاه است. NFC قابلیت انتقال و جابه‌جایی اطلاعات تا فاصله تقریباً ۵ الی ۱۰ سانتی‌متری و حجم حداکثر ۴۲۴ کیلوبایت را دارد. ارتباط NFC با جزء دیگری به نام تگ^۳ صورت می‌گیرد. تگ‌های NFC برای کار کردن نیاز به منبع برق ندارند و از فرآیند الکترومغناطیسی^۴ استفاده می‌کنند (شکل شماره ۱)؛ یعنی وقتی شما تلفن همراه خود را به تگ نزدیک کنید، تگ انرژی مورد نیاز خود را از تلفن همراه تأمین می‌کند.

NFC در سه حالت متفاوت کار می‌کند:

- ۱- حالت P2P^۵: در این حالت بین دو دستگاه که فناوری NFC را دارند، اطلاعات رد و بدل می‌شود.
- ۲- حالت CE^۶: در این حالت گوشی تلفن همراه به عنوان یک کارت هوشمند غیر تماسی عمل می‌کند.
- ۳- حالت خواندن و نوشتن^۷: در این حالت دستگاه می‌تواند روی تگ‌های NFC اطلاعات بنویسد یا اطلاعات آن را بخواند.

انتقال اطلاعات به صورت مستقیم و مستقل نیست بلکه توسط یک کلید صورت می‌پذیرد و بر بستر فناوری‌هایی مانند بلوتوث^۸ و وای‌فای^۹ کار می‌کند و از ویژگی‌های مثبت آن امنیت و سرعت جفت‌شدن بالاست.

ابتدا NFC برای مقاصد مالی در نظر گرفته شد و هدف آن تسهیل پرداخت‌های روزمره بود، اما با پیشرفت تکنولوژی دستگاه‌های هوشمند، این فناوری با اهداف دیگری همچون اشتراک‌گذاری اطلاعات در صنعت پزشکی، صنعت حمل و نقل،

پارکینگ‌ها، مجوزهای امنیتی، کیوسک‌های اطلاع‌رسانی، خانه‌های هوشمند، سرگرمی، مدارس و دانشگاه‌های هوشمند، صنعت توریسم و اخیراً صنعت خودرو مورد استفاده قرار گرفته است [۱ و ۲].

کاربرد NFC در محیط خودرو

نظر به اینکه صنعت خودرو قصد جذب مشتری بیشتر را دارد، فناوری‌های زیادی بر پایه NFC به وجود آمده‌اند. از NFC می‌توان به عنوان یک فوریت در ساختار خودروهای روز دنیا یاد کرد که ضمن ایجاد یکپارچگی بین گجت‌های^{۱۰} داخلی خودرو، استفاده از آن‌ها را تسهیل می‌کند.

موارد کاربرد NFC در خودرو به ترتیب زیر طبقه‌بندی می‌شوند:

- ۱- پشتیبانی ارتباطات
- ۲- برقراری ارتباط بین راننده و خودرو
- ۳- بازیابی اطلاعات
- ۴- سوئیچ خودرو مجهز به NFC
- ۱- پشتیبانی ارتباطات:

یکی از مهم‌ترین کاربردهای NFC همگام‌سازی بلوتوث است. فرآیند همگام‌سازی بلوتوث گوشی تلفن همراه با هندزفری^{۱۱} خودرو فقط با نزدیک کردن گوشی به NFC نصب شده روی داشبورد صورت می‌گیرد. طی ۱ تا ۲ ثانیه با مخابره اطلاعات ضروری نظیر پین‌کد^{۱۲}، آدرس بلوتوث و نام دستگاه، عملیات همگام‌سازی انجام می‌شود. یکی دیگر از موارد مشابه، استفاده از NFC در پیکره وای‌فای است [۳].



امید صفاریان
واحد تحقیق و توسعه

سیستم شناسایی هوشمند NFC، حس و اثر متقابلی را بین انسان و وسایل نقلیه برقرار می‌کند. در این مطلب به بررسی و تحقیق درباره موارد کاربردی بر پایه NFC در محیط خودرو و نکات مربوط به آن می‌پردازیم.



میزان خسارات وارد شده در تصادف و غیره در تگ‌های NFC، خریدار بعدی خودرو می‌تواند شناخت کاملی از خودرو داشته باشد.

- با معرفی نمایندگان خدمات پس از فروش و قید کردن آدرس این نمایندگان در تگ‌ها، رانندگان در صورت نیاز به راحتی به این اطلاعات دست پیدا می‌کنند. همچنین کارخانه سازنده با قرار دادن نقشه‌های پر کاربرد مانند نقشه برق اتومبیل در این تگ‌ها می‌تواند نمایندگان خدمات پس از فروش را در راه ارائه هر چه بهتر خدمات راهنمایی کند.

- تگ‌های NFC می‌توانند کمک بسزایی به صنعت حمل و نقل و توریسم کنند. به‌طور مثال از تگ‌های NFC در اتوبوس‌های درون و برون شهری به عنوان راهنمای مسیر استفاده می‌شود. مسافران با نزدیک کردن گوشی خود اطلاعات کاربردی نظیر نقشه کامل مسیر، ایستگاه‌ها، مناطق گردشگری، هتل‌ها، رستوران‌ها و غیره را دریافت می‌کنند [۲ و ۱].

۴- سوئیچ^{۱۳} خودرو مجهز به NFC:

در تمامی موارد استفاده از NFC که تا به حال ذکر شد، NFC باید داخل خودرو تعبیه شود. اما در این حالت NFC باید در سوئیچ خودرو جاسازی گردد که مزایای زیر را دارد:

- باز کردن در خودرو و استارت زدن بدون کلید. با در دست داشتن سوئیچ و نزدیک شدن به خودرو، سیستم ضد سرقت غیر فعال، درها باز و خودرو قابل استارت زدن می‌شود.

- اطلاع از وضعیت خودرو پس از خاموش کردن. اطلاعات اتومبیل نظیر قفل بودن درها، موقعیت مکانی خودرو، میزان بنزین و غیره توسط امواج رادیویی به سوئیچ منتقل می‌شود و راننده با نزدیک کردن گوشی خود به سوئیچ می‌تواند این اطلاعات را بازخوانی کند.

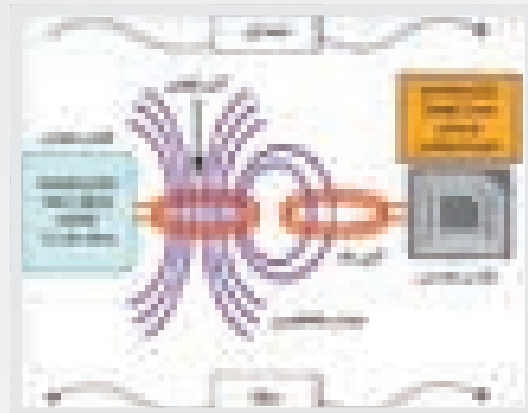
- استفاده از سوئیچ خودرو برای خرید بلیط‌های حمل و نقل الکترونیکی (مانند بلیط مترو) [۳].

نتیجه‌گیری

با توجه به موارد ذکر شده نظیر همگام‌سازی بلوتوث و وای‌فای، پرداخت الکترونیکی، شخصی‌سازی فضای داخل کابین، دریافت اطلاعات خودرو و غیره، به پتانسیل بالای کاربرد NFC در خودرو پی می‌بریم و به علت وجود رقابت در زمینه تأمین رفاه هر چه بیشتر مشتریان، استفاده از این تکنولوژی می‌تواند نقش بسزایی در فروش محصولات و فاصله گرفتن از رقبای صنعت خودروسازی داشته باشد.

منبع

1. www.passagenow.com
2. www.nfcworld.com
3. NFC in an Automotive Environment paper



شکل شماره ۱: چگونگی استفاده تگ از انرژی الکترومغناطیسی گوشی تلفن همراه

۲- برقراری ارتباط بین راننده و خودرو:

در خودروهای روز دنیا گزینه‌های متعددی برای شخصی‌سازی محیط خودرو وجود دارد. برای مثال تنظیمات سیستم تهویه هوا، آینه‌های جانبی، صندلی خودرو، چراغ‌ها، فرمان، پیکربندی شاسی اتومبیل و غیره در یک تگ NFC ذخیره می‌شود. پس از ورود راننده به خودرو و نزدیک کردن تگ به NFC روی داشبورد، تمامی تنظیمات برای راننده به‌صورت خودکار انجام می‌گیرد [۳].

۳- بازیابی اطلاعات:

- NFC می‌تواند اطلاعات خودرو را بازیابی کند، مانند نمایش راهنمای استفاده از ادوات خودرو. در این حالت بعد از خوانده شدن تگ توسط خودرو، اطلاعات در صفحه نمایش روی داشبورد یا گوشی موبایل نشان داده می‌شود. با نصب این تگ‌ها در قسمت‌های مختلف خودرو و نزدیک کردن گوشی، کاربر می‌تواند اطلاعات جزئی مانند تنظیم باد لاستیک‌ها، نوع روغن موتور خودرو، چگونگی پر کردن مخزن آب شیشه‌شوی و اطلاعات مربوط به لوازم یدکی و غیره را نیز دریافت کند [۳].

- کاربرد دیگر NFC، شناسنامه‌دار کردن خودروها به‌صورت کاملاً دقیق است. قراردادن اطلاعاتی همچون نوع خودرو، تاریخ تولید، شماره موتور و شاسی و زمان انجام سرویس‌های دوره‌ای باعث منظم شدن بازدیدهای دوره‌ای و نظارت دقیق بر این امر می‌شود. همچنین با وارد کردن اطلاعاتی نظیر تصادفات قبلی،

پانویس

- | | | |
|--|---------------------------|---------------|
| 1 NFC: Near Field Communication | 6 CE: Card Emulation | 11 Hands-free |
| 2 RFID: Radio Frequency Identification | 7 Read and Write | 12 Pin Code |
| 3 Tag | 8 Bluetooth | 13 Switch |
| 4 Electromagnetic | 9 WiFi: Wireless Fidelity | |
| 5 P2P: Peer to Peer | 10 Gadget | |

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

تیم‌های فوتبال به فکر گسترش زیرساخت باشند

تیم‌داری در ایران با اتوبوس‌های اختصاصی



مدیران پرسپولیس در عقاب افشان

حسن گوهرپور
سرگادیز

باشگاه‌های مهم جهان اغلب سعی می‌کنند امکانات ویژه و اختصاصی برای بازیکنان و کادر فنی خود در نظر بگیرند؛ در واقع داشتن امکانات اختصاصی از دو منظر برای مدیران باشگاه‌ها اهمیت دارد؛ نخست: از این جهت که می‌تواند هزینه‌ها را کاهش دهد، به بیان دیگر: اگرچه ممکن است در ابتدا هزینه‌ای برای ساخت یک سالن اختصاصی تمرین، یک زمین فوتبال یا خرید خودرو و اتوبوس‌های ویژه برای باشگاه داشته باشد؛ اما در بلند مدت کاهش هزینه‌ها را به همراه خواهد آورد. دومین نکته‌ای که مدیران باشگاه به آن توجه می‌کنند این است که یک باشگاه حرفه‌ای، باید امکانات و تجهیزات حرفه‌ای داشته باشد. نمی‌شود با امکانات مقدماتی انتظارات حرفه‌ای داشت؛ از همین روست که اغلب باشگاه‌ها تلاش می‌کنند اوضاع زیرساخت‌های خود را ترمیم کرده یا گسترش دهند.

سفارش ساخت اتوبوس‌های اختصاصی

در خبرها آمده بود که برخی از باشگاه‌های اروپا طرح‌های دکور داخلی اتوبوس‌هایشان را منتشر کرده‌اند. دکوری که برای آرامش هر چه بیشتر بازیکنان مهیا شده است؛ همه می‌دانیم که تیم‌ها طبیعتاً زمان زیادی در این اتوبوس‌ها خواهند بود؛ اما با این وجود و با هدف آرامش و تمرکز بیشتر بازیکنان؛ بیشترین سلیقه را در طراحی دکور داخلی آن به کار می‌گیرند. مسلماً بقیه تیم‌های بزرگ فوتبال اروپا هم دکورهای خاصی را برای اتوبوس‌هایشان در نظر گرفته‌اند هر چند که تصویری از آنها منتشر نشده است.

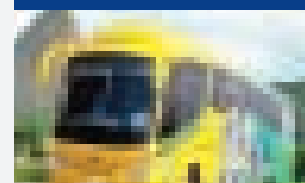
اینترمیلان، بایرن مونیخ، پاری سن ژرمن، اسپورتینگ لیسبون، بارسلونا، اوساسونا، یونتوس، سویا، سمپدوریا و ... فقط تعداد اندکی از تیم‌های مطرح جهان هستند که از اتوبوس‌های اختصاصی برخوردار بوده و به موضوعات زیرساختی و باشگاه‌داری نوین به دقت پرداخته و توجه دارند. باشگاه‌های ایرانی هم اخیراً در پی این هستند که اتوبوس‌های اختصاصی برای تیم‌هایشان داشته باشند.

جعفر کاشانی، رئیس هیئت مدیره باشگاه پرسپولیس در مورد سفارش اتوبوس به شرکت «عقاب افشان» (اسکانیا) می‌گوید: «امکانات زیادی را برای این اتوبوس سفارش داده‌ایم. ان‌شالله

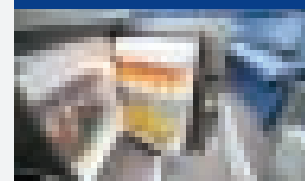
بتوانیم از این اتوبوس در ادامه لیگ استفاده کنیم، چون با این کار، آسایش و آرامش بیشتری را برای بازیکنانمان به ارمغان می‌آوریم.» او معتقد است که «این اتوبوس متعلق به یک تیم نیست؛ بلکه همه تیم‌های پایه و آکادمی‌مان می‌توانند از آن استفاده کنند.»

کاشانی در پاسخ به این پرسش که چقدر برای خرید اتوبوس هزینه شده است، ادامه می‌دهد: «چه فرقی می‌کند ما چقدر برای خرید اتوبوس هزینه کرده باشیم. شما فکر کنید هزینه سنگینی را بابت خرید اتوبوس متقبل شدیم، اما این هزینه سنگین در ادامه به سودمان تمام می‌شود. باشگاه حرفه‌ای باید این هزینه‌ها را بپردازد، وگرنه هیچ باشگاهی بزرگ نمی‌شود.»

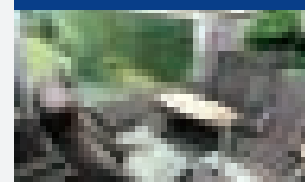
این نگاه درست در مورد باشگاه‌داری؛ شایسته است که به سایر تیم‌های لیگ برتری کشور هم تسری یابد. اگر امروز داریم پول حرفه‌ای به بازیکن می‌دهیم، باید امکانات حرفه‌ای هم برای آن‌ها ایجاد کنیم. البته این را هم به‌طور قطع باید عرض کنم که بازی بازیکنان فوتبال ایران به اندازه پولی نیست که روی کاغذ، بین آن‌ها و باشگاه رد و بدل می‌شود؛ اما کار زیرساختی ربطی به این موضوعات ندارد؛ هر تیمی بخواهد هزینه‌هایش را کاهش دهد و نگاهی به آینده داشته باشد باید به موضوعات باشگاه‌داری در جهان توجه داشته باشد.



تیم برزیل



سمپدوریا



سویا

کارگاه

[۱۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

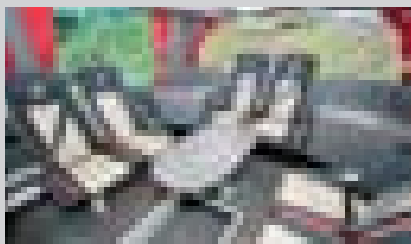
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

نمی‌شود؛ بنابراین الگو گرفتن از برخی باشگاه‌ها در فوتبال حرفه‌ای به ما کمک می‌کند در پی اختراع دوباره چرخ نباشیم. موضوع دیگر تأثیر روانی این حرکت‌ها بر تماشاگر و بیننده‌ی ماست. وقتی در مسیر حرکت تیم به ورزشگاه؛ اتوبوسی با رنگ خاص و دیزاین داخلی ویژه از کنار مردم می‌گذرد، هواداران تیم احساس خوش‌آیندی پیدا می‌کنند که همین اسباب ایجاد سرمایه اجتماعی بیشتر را برای تیم مهیا می‌کند. باشگاه‌های جهان این را خوب دانسته‌اند که داشتن امکانات اختصاصی هم تأثیر فیزیکی و روحی بر بازیکنان و هم بر هواداران دارد.

تأثیر فضای حرفه‌ای تلاش بر نظم می‌کند. یکی از این مشخصه‌های زیر ساختی وسایل نقلیه برای ورزشکاران است. وقتی اتوبوسی که قرار است ورزشکاران را به محل مسابقه برساند دارای دیزاین خوب و آرامش‌دهنده باشد، رنگ و طرح آرامش‌دهنده‌ای داشته باشد تأثیر روانی‌اش را بر بازیکن گذاشته و به عنوان یک عنصر محیطی او را دعوت به آرامش می‌کند. اگر در عکس‌ها دقت کنید دیزاین داخلی اتوبوس‌های تیم‌های مهم با اتوبوس‌های معمولی تفاوت زیادی دارد اگرچه از منظر فنی تفاوتی با اتوبوس‌های دیگر در آن‌ها دیده

تأثیرات روانی اتوبوس‌های اختصاصی بر ورزشکاران و هواداران

یکی از مهمترین موضوعاتی که در ورزش می‌تواند تأثیر مطلوبی بر بازده بازیکنان داشته باشد موضوعات روانی است. وقتی فضای باشگاه برای بازیکن فضایی حرفه‌ای باشد؛ به این معنا که ساختمان، سالن‌های انتظار، سالن‌های مذاکره، اتاق مدیرعامل و هیأت مدیره، میلمان داخلی و دیزاین داخلی باشگاه با نظم و نظام خاصی سامان‌دهی شده باشند؛ از طرف دیگر زمین بازی، رختکن، وسایل تمرین و ... هم در حد و حدود استاندارد باشد؛ بازیکن تحت



▲ اوساسونا



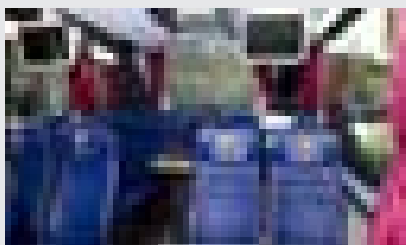
▲ اسپورتینگ لیسبون



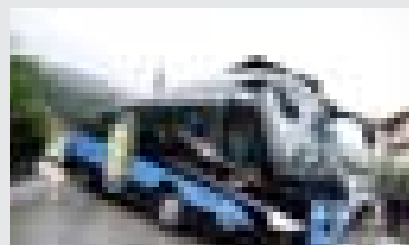
▲ اتوبوس میلان



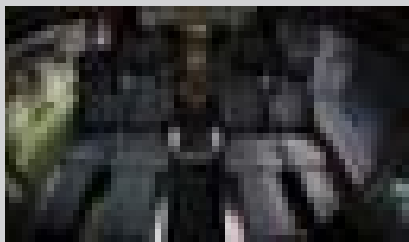
▲ بایرن مونیخ



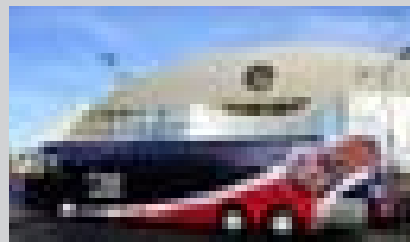
▲ بارسelونا



▲ اینتر میلان



▲ یوونتوس



▲ پاری سن ژرمن

از توقف تولید پراید و پژو ۴۰۵ تا نصب دوربین در تمام راه‌های کشور

اهمیت نگهداری مطلوب راه‌های بین شهری

داوود کشاورزیان معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس این سازمان می‌گوید: دولت باید برای نگهداری و حفظ راه‌ها اعتبار پایدار مصوب کند و حفظ راه‌ها یک اولویت است اما باید مراقب بود که اعتبارات اندک در چه محل‌هایی و برای چه کارهایی هزینه می‌شود. وی تأکید کرد: کیفیت انجام کار بسیار مهم است حتی اگر هزینه‌های بیشتری پرداخت شود مانعی ندارد، زیرا بهتر از این است هزینه اندک کنیم ولی

خروج پراید و پژو ۴۰۵ از خط تولید؟

طبق قانون، اتومبیل‌هایی که ۱۰ سال از تولید آن‌ها می‌گذرد باید از خط تولید خارج شوند در این زمینه رییس سازمان استاندارد از برنامه خودروسازان جهت خروج پراید و پژو ۴۰۵ از خط تولید خبر داد. در حالی که کش و قوس‌ها در خصوص پایان کار خط تولید خودروهایی که ۱۰ سال از شروع تولید آن‌ها می‌گذرد، ادامه دارد، نیره پیروزبخت گفت: توقف تولید خودروها نیاز به یک برنامه عمیق و دقیق دارد



یک آسفالت با کیفیت پایین اجرا شود. رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور با اشاره به اینکه ایمنی راه‌ها یک اولویت است، گفت: هزینه در جاده‌ها به گونه‌ای است که مردم به سرعت آن را مشاهده می‌کنند، بنابراین باید کارها به درستی و کیفیت بسیار بالا انجام شود زیرا جاده‌ها با جان مردم در ارتباط هستند. کشاورزیان در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به وضعیت حمل و نقل مسافری کشور نیز گفت: حدود ۲۵۰۰ شرکت حمل و نقل مسافری در کشور وجود دارد که باید این تعداد شرکت را ساماندهی کرد، لذا ارتقا کیفیت و برندسازی در این بخش یک اولویت است به همین دلیل برنامه‌ریزی‌های مناسب در جهت تبدیل این تعداد شرکت به برندهای محدود در حال انجام است.

که سازمان استاندارد نظر خود را در این باره اعلام کرده و وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز در حال رسیدگی به آن است. وی افزود: در راستای برنامه‌ای که براساس قانون توقف تولید خودروهایی با بیش از ۱۰ سال تولید را در خود دیده است، خودروهایی مانند پراید یا پژو ۴۰۵ نیز از خط تولید خودروسازان داخلی خارج خواهند شد.

رییس سازمان ملی استاندارد درباره اقدامات خودروسازان در این باره بیان کرد: در جریان هستم که خودروسازان در حال انجام مقدمات کار برای حذف خودروهای قدیمی و اصلاح خط تولید خود هستند، ولی این که زمانی در این خصوص داده شود باید از طریق خودروسازان و وزارت صنعت، معدن و تجارت باشد.

بازگشت سانگ یانگ موسو در لباس پیکاپ

سانگ یانگ تصمیم گرفته برای پیکاپ جدید خود اسمی قدیمی انتخاب کند. این پیکاپ که مدل بهسازی شده کوراندو اسپرت می‌باشد به موتور و گیربکس جدید مجهز شده است. اگر شما به دنبال یک پیکاپ دو کابینه برای کارهای سنگین و با قیمت مناسب هستید قطعاً موسو را نمی‌توانید نادیده بگیرید. اگر در دهه ۹۰ می‌خواستید یک اتومبیل کره‌ای متفاوت را نام ببرید سانگ یانگ موسو قطعاً می‌توانست یکی از آن‌ها باشد. یک اتومبیل دو دیفرانسیل با قیمتی پایین که می‌توانست جایگزین خوبی برای لندروور دیسکاووری یا تویوتا لندکروز باشد. این نام انقدر برای سانگ یانگ ارزش داشت که اکنون و در سال ۲۰۱۶ دوباره آن را زنده کند. اما این بار این نام بر روی یک پیکاپ گذاشته شده است. موسو در زبان کره‌ای به معنای کرگدن است و این می‌تواند به خوبی جان سختی این پیکاپ را توصیف کند.

هیوندای تولید خودروهای چینی را افزایش داد

هیوندای موتور برای مقابله با رقابت خودروسازان چینی و کندی رشد بزرگ‌ترین بازار خودروی جهان، قصد دارد تولید خودروهای چینی و دوستدار محیط زیست را در دو کارخانه چینی جدیدش افزایش دهد. این کارخانه‌ها بخشی از استراتژی هستند که در زمان گشایش چهارمین کارخانه چینی هیوندای اعلام شدند. پنجمین کارخانه چینی این خودروساز کره‌ای سال آینده راه اندازی خواهد شد. هیوندای و شرکت تابعه‌اش، کیا موتورز، به اتفاق یکدیگر سومین خودروساز پرفروش در چین هستند اما سهم بازار این





نصب دوربین در تمام راه‌های شریانی کشور

عبداله‌اشم حسن‌نیا
معاون راهداری
سازمان راهداری
و حمل و نقل جاده‌ای
اعلام کرد که ۹۵۰۰



میلیارد ریال به بازسازی راه‌های کشور اختصاص یافته است که با این اعتبار می‌توان حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد از راه‌های کشور را بهسازی و بازسازی کرد. وی خاطرنشان کرد: ۳۲ اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اضافه شدن مجموعه راهداری و جدا شدن آن از مجموعه اداره کل راه و شهرسازی در استان‌های کشور فعال و مأموریت جدیدی را آغاز کرده‌اند. حسن‌نیا با تأکید بر ایمنی سفر هموطنان در راه‌های کشور ادامه داد: به منظور نظارت و مدیریت بهتر بر راه‌های کشور تا پایان سال ۹۶ تمام راه‌های شریانی به سامانه دوربین‌های کنترل سرعت مجهز می‌شوند تا هموطنان با آرامش خاطر سفر کنند.

وام ۱۰ میلیون تومانی دولت به دوچرخه‌سواران

محمد درویش مدیرکل دفتر مشارکت‌های مردمی سازمان حفاظت محیط زیست در خصوص اختصاص وام به دوچرخه‌سواران، اظهارداشت: افراد می‌توانند برای خرید موتورسیکلت برقی و یا دوچرخه مبلغی ما بین ۳ میلیون تا ۱۰ میلیون وام دریافت کنند. وی گفت: اختصاص وام به خریداران دوچرخه و یا موتورسیکلت برقی در جهت کاهش استفاده از خودروهای تک سرنشین و آلودگی هوای شهر در نظر گرفته شده است. مدیرکل دفتر مشارکت‌های مردمی سازمان حفاظت محیط زیست با بیان اینکه ۴۴ هفته از آغاز پویش سه‌شنبه‌های بدون خودرو می‌گذرد، بیان داشت: با حذف خودروهای تک سرنشین می‌خواهیم کاری کنیم که آلودگی صوتی شهر کم و تحرک به شهروندان باز گردد.

شرکت‌ها امسال هشت درصد کاهش پیدا کرده و به پایین‌ترین سطح از سال ۲۰۰۷ رسیده است. رقیبان چینی هیوندای و کیا موفق شده‌اند مشتریان آن‌ها را با مدل‌های شاسی بلند ارزان‌تر جلب کنند. شرکت بیجینگ هیوندای که سرمایه‌گذاری مشترک میان هیوندای و بایک موتور است، به منظور تقویت قابلیت فروش مدیرش را در اکتبر تغییر داد. هیوندای اعلام کرده است کارخانه‌های جدید که هر یک ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰ هزار خودرو را خواهند داشت، مجموع ظرفیت تولید این شرکت در چین را به ۱/۸۱ میلیون خودرو افزایش می‌دهند.

ظرفیت تولید هیوندای با در نظر گرفتن تولید کیا به ۷ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید. این خودروساز در بیانیه‌ای اعلام کرد این شرکت با گشایش کارخانه جدید، تلاش‌هایش را تسریع خواهد کرد تا به سهم بازار بیش از ۱۰ درصد دست پیدا کند.

اسکانیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

گفت‌وگوی اختصاصی «کالسکه سبز» با احمد همتی، نماینده مردم سمنان در مجلس

عقاب افشان در بدترین روزهای تحریم هیچ گاه پا عقب نگذاشت



احمد همتی، نماینده مردم سمنان در مجلس شورای اسلامی

توسعه را دارد. با توجه به اینکه طی ۱۲ سال گذشته، رئیس جمهور کشور از این استان بوده است، همگان این تصور را دارند که به این استان توجه ویژه‌ای شده است، در حالی که به میزان مورد نیاز به این استان توجه نشده است.

علت کم توجهی به این استان چیست؟

شاید یکی از دلایل، کم بودن جمعیت این استان است، چراکه معمولاً در معادلات مدیریتی، بودجه‌ای و سیاسی جمعیت را لحاظ می‌کنند. موضوع دیگر فکر می‌کنم کمبود آب در این استان است. متأسفانه این کمبود آب در بخش‌های مختلف و از جمله جذب جمعیت تأثیرگذار است، ضمن اینکه همین موضوع باعث شده بخش کشاورزی و صنعت استان سمنان نتواند به جایگاه واقعی خود برسد.

دولت یازدهم تا چه حد در زمینه حمایت از توسعه صنعت در استان سمنان همت داشته است؟

اخیراً حرکت‌های خوبی توسط دولت در حمایت از صنعت در این استان آغاز شده و حتی تسهیلاتی را به کارخانه‌ها و صنایع تولیدی یا بخش کشاورزی استان اختصاص داده‌اند و پیگیری‌هایی برای رفع موانع آن‌ها توسط مجریان انجام شده است، ولی از نظر ما این حمایت‌ها کافی نیست و باید تلاش‌های دولت در این زمینه بیشتر شود. مطمئناً این استان با شاخص‌هایی که دارد به راحتی می‌تواند در مسیر توسعه گام بردارد.

شرایط صنعت در استان سمنان نسبت به استان‌های دیگر چگونه است؟

صنعت استان سمنان متأسفانه به دلایل مختلفی از جمله اتفاقات سال‌های گذشته و به هم ریختگی اقتصاد کشور در آن سال‌ها وضعیت خوبی ندارد. اغلب واحدهای صنعتی این استان یا تعطیل و یا نیمه‌تعطیل هستند و به همین دلیل کارخانه‌هایی که زمانی صادرات داشتند و درآمدزا بودند مجبور شدند بخش عمده‌ای از کارگران خود را اخراج کنند که این موضوع، افزایش نرخ بیکاری در این استان را به دنبال داشت.

با توجه به اینکه استان سمنان از موقعیت جغرافیایی خوبی برخوردار است، چقدر از ظرفیت این استان در راستای توسعه کشور و خود استان استفاده شده است؟

وسعت استان سمنان ۹۸ هزار کیلومتر مربع است و از نظر وسعت جزو ۶ استان اول کشور به شمار می‌رود. این استان به عنوان یک چهارراه استراتژیک و طلایی، بهترین استان برای کریدور شمال به جنوب و غرب به شرق محسوب می‌شود. ۹۹ درصد از مردم استان سمنان باسواد هستند و سه برابر میانگین کشوری به نسبت جمعیتش دانشجو دارد، در نتیجه این استان زمینه رشد و توسعه را دارد؛ از نظر معادن و منابع هم پنجمین استان کشور است. باید بار دیگر تأکید کنم که استان سمنان از نظر وسعت، نیروی انسانی و منابع و معادن زمینه رشد و

استان سمنان از نظر اقتصادی جایگاه درخوری در توجهی در اقتصاد کشور دارد. بخش صنعت این استان به علت نزدیکی با استان تهران، بهره‌مندی از شبکه ارتباطی پیشرفته و ریلی با استان‌های تهران، خراسان و مازندران و در آینده از سمت گرمسار و آزادان به آران و بیدگل در اصفهان و جنوب کشور، و همچنین کشف ذخایر معدنی مهم، طی سال‌های اخیر اهمیت ویژه‌ای یافته است. احمد همتی، نماینده مردم سمنان و مهدی‌شهر در خانه ملت و عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس شورای اسلامی در گفت‌وگوی خود با «کالسکه سبز» در ابتدا به نقش صنعت در استان سمنان و همچنین حمایت از بخش خصوصی و سپس نقش شرکت عقاب افشان در توسعه صنعت این استان پرداخته است که در ادامه می‌خوانید.

کالسکه

[۱۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

این استان داشته است. اتفاقاً در آخرین گفت‌وگویی که با مدیران این کارخانه داشتیم ایشان تأکید کردند که به دنبال توسعه صادرات هستند و گویا به کشورهای دیگری در حال مذاکره‌اند و قراردادهایی نیز در این زمینه منعقد کرده‌اند. این‌ها کارهای بزرگی است که بخش خصوصی با تکیه بر توان مالی خود دارد برای کشور انجام می‌دهد و واقعاً باید قدردان آنها باشیم.

شما چگونه می‌توانید از این شرکت حمایت کنید؟

قطعاً بنده هر کمکی که برای حمایت از شرکت عقاب‌افشان لازم باشد انجام خواهم داد و حتی برای تسهیل صادرات محصولات این شرکت مذاکراتی با وزیر صنعت و مسئولان استانی داشته‌ایم. البته توجه داشته باشید که مجموعه مدیریت این کارخانه خود به قدر کافی قوی هستند و اگر مانعی بر سر راه این کارخانه نباشد خودشان می‌توانند با مدیریت درست مسایل را پیگیری کنند. با این حال بنده اعتقاد دارم این شرکت و کل بخش خصوصی کشور به حمایت مجلس و دولت نیاز دارند و یقیناً ما در مجلس این حمایت را از آن‌ها دریغ نمی‌کنیم.

حتماً می‌دانید که شرکت عقاب‌افشان به عنوان شریک تجاری اسکانیای سوئد فعالیت می‌کند؛ نظر تان درباره کیفیت محصولات این شرکت چیست؟

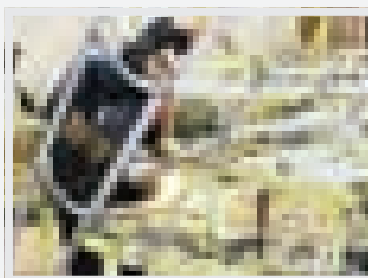
به هر حال برند اسکانیا در دنیا شناخته شده است و نیاز به تعریف و تمجید کسی ندارد. خوشبختانه شرکت عقاب‌افشان هم تمام استانداردهای تدوین شده توسط این شرکت اروپایی را در تولیدات خود رعایت می‌کند و این را برای خود یک الزام می‌دانند. حتماً شما می‌دانید که تولیدکنندگان اروپایی به هیچ وجه اجازه نمی‌دهند محصولی با کیفیت پایین به نام‌شان تولید شود؛ ضمن آنکه سطح کیفی تولیدات شرکت عقاب‌افشان به قدری بالاست که بسیاری از کشورهای همسایه خواهان خرید آنها هستند.



داخل، به صادرات خود هم ادامه داد. البته بعد از توفیقات کشور در عرصه سیاست خارجی، اخیراً این شرکت بخش صادرات خود را نیز گسترش داده و کارخانه‌اش نیز به تبع آن در حال توسعه است و روند مثبت و خوبی را در این زمینه طی می‌کند.

نقش این شرکت را در توسعه صنعتی شهر سمنان چگونه ارزیابی می‌کنید؟

همانطور که عرض شد، شرکت عقاب‌افشان از جمله شرکت‌های شاخص استان سمنان است که نقش بسیار تأثیرگذاری در توسعه



ارزیابی تان از فعالیت بخش خصوصی در این استان چگونه است؟ فکر می‌کنید این بخش تا چه حد به اهدافش رسیده است؟

بخش خصوصی، هم در کل کشور و هم در این استان، می‌تواند نقش اول و اساسی را در ساختار کلی اقتصاد داشته باشد؛ البته شرایط مناسبی باید برای این بخش فراهم باشد. متأسفانه بخش خصوصی، چه در کل کشور و چه در این استان، هنوز به آن نقطه مطلوب نرسیده است، اگرچه در چند سال اخیر و در دولت یازدهم شرایط از قبل بهتر شده ولی هنوز به نقطه مطلوب نرسیده است. بنابراین ما باید کل کشور و از جمله استان سمنان را به نقطه‌ای برسانیم که سرمایه‌گذار خارجی و داخلی با اطمینان کامل سرمایه‌گذاری کند و کشور به یک نقطه ثبات برسد.

به عنوان نماینده مردم، بفرمایید که آیا مجلس توانسته بخش خصوصی را در مسیر نیل به اهدافش کمک کند؟

مجلس در حمایت از بخش خصوصی نقش مؤثری دارد و قوانین در این بخش باید با ثبات و شفاف باشد. به نظرم قوانینی که توسط مجلس در این بخش تصویب می‌شود باید علاوه بر شفافیت و ثبات، علمی و کاملاً حساب‌شده باشد. قطعاً اگر در این راه قوانینی نیاز به اصلاح دارند باید اصلاح و مسیر هموار شود. مطمئناً یکپارچه‌سازی قوانین، هماهنگی مطلوبی را در اجرا پیش پای بخش خصوصی خواهد گذاشت و این بخش، محکم‌تر و باثبات‌تر گام برخواهد داشت.

اتفاقاً یکی از شرکت‌های صنعتی فعال در بخش خصوصی استان سمنان، شرکت عقاب‌افشان، تولیدکننده اتوبوس‌های اسکانیا است. نظر تان در رابطه با این شرکت چیست؟

خوشبختانه من شرکت عقاب‌افشان را خیلی خوب می‌شناسم. این شرکت از جمله شرکت‌های موفق استان سمنان و حتی کشور است. مدیران عقاب‌افشان در روزگاری که کشور تحت شدیدترین تحریم‌ها و بحران‌های اقتصادی قرار داشت، هیچگاه پا عقب نگذاشت و علاوه بر تأمین باکیفیت‌ترین اتوبوس‌ها برای

وقتی اسپرت کردن وسایل نقلیه باعث جذابیت می شود

خوب و بد های تغییر ارتفاع خودرو



علی بابائیان
گازتاس مکاریک خودرو

طراحی های عجیب و زیبا، رنگ های مات و اغواکننده، لاستیک های بزرگ و کوچک، انواع وسیله هایی که روی خودروها بسته می شوند، سیستم های صوتی با صدای ویرانگر، تقویت پیکر پیکر، آگزوز ها و... همگی در راستای فرونشاندن تب هیجان، برتری و جلب توجه آدمی هستند که البته نه می توان آن را تایید کرد و نه محکوم! بالاخره خودرو در همه جای دنیا به وسیله ای مهم در زندگی بشر تبدیل شده و برای بسیاری از عاشقان این ساخته بشر، کارکردی بالاتر از نامش پیدا کرده است. در این بین و در خلال کارهایی که روی خودروها انجام می شود، تغییر در ارتفاع آن یک راه ساده، پراستقبال و مشترک در بین خودرو سازهای دنیاست. اما این تغییر دارای ابعاد مختلفی است که شامل محاسن و معایب این کار می شود. پس در ادامه نگاهی کوتاه به روش های انجام این کار و نکات مثبت و منفی آن داریم.

عنوان می کنند تا خودرو در عبور از چنین مسیرهایی سواری نرته نری داشته و آسیب کمتری در مواجهه با این عوارض زمین داشته باشد. ارتفاع بازی در خودروهای شاسی بلند نیز وجود دارد که معمولاً از نوع افزایش ارتفاع است و درست در راستای کمک به عبور از مسیرهای ناهموار انجام می شود. اما انجام این کار در خودروهای سواری اهداف دیگری را دنبال می کند.

ناگفته نماند که اگر افزایش ارتفاع در خودروهای بیابانی نیز به درستی صورت نگیرد، خطرات و هزینه های خاص خود را به همراه خواهد داشت.

می کنند تا با تغییر در ماهیت مولکولی جنس فلز سازنده فنر، جمع شده و ارتفاع اتومبیل پایین بیاید. در این صورت نیز باید بدانیم که هر چند فنر از نظر جنس آن تغییری نکرده است، اما تنش های گرمایی ایجاد شده، آن را ترد می کند که احتمال شکستن فنر را بالا می برد. همچنین چون فاصله لایه های فنر از حالت استاندارد آن کمتر شده است، در نیروی دریافتی آن اثر منفی خواهد گذاشت و حتی ممکن است به واسطه کمتر شدن بازی فنر، در پستی و بلندی های مسیر، لایه های فنر به هم برخورد کنند و کلافه وجود فنر در خودرو از بین برود.

پس با این وجود تنها راهی که می تواند این خواسته را تامین کند و هزینه های جانبی و خطرات آن را به شدت بکاهد، استفاده از وسایل استاندارد آن مثل فنرهای اسپرت، کمک فنرهای اسپرت و تقویت شده، کیت های کاهش ارتفاع و رینگ و تایرهای با کیفیت است.

محاسن و معایب کلی کاهش ارتفاع

کاهش ارتفاع در خودروهای سواری در حالت کلی منجر به پایین آمدن مرکز ثقل و در نتیجه فرمان پذیری بهتر خودرو در مسیر می شود، اما اگر این کاهش ارتفاع به صورت اصولی و علمی صورت نگیرد، به خاطر کاهش بازه کاری مجموعه

ارتفاع بازی عملی است که در بین ماشین باز های همه نقاط دنیا رواج دارد. اما این کار دارای چند بعد مهم است: ابعادی که می تواند ارتفاع بازی را لذت بخش، علمی و مفید کند و یا برعکس موجب کاهش سلامت قطعات و لذت رانندگی و وارد شدن هزینه های جانبی و تهدیدهای جانی شود. اما باید یکی از مهم ترین علل این کار را در کشورمان، نبود خودروهای روز دنیا و ارتفاع نادرست خودروهای داخلی در کنار سایر نامتعارف تایرهای آن ها بدانیم؛ ارتفاعی که از حالت استاندارد و مشابه نمونه خارجی خود بیشتر است و مهم ترین علت آن را نیز وجود دست انداز ها و چاله های مسیر

رایج ترین و اشتباه ترین راه ممکن

رایج ترین روشی که برای کاهش ارتفاع خودرو در نظر گرفته می شود، بریدن و یا گرم کردن فنرهای لول آن است. در خودروها با سیستم تعلیق فنر لول، کمک فنر مسئول جذب ضربات و جلوگیری از بازی زیاد فنر در مواجهه با ناهمواری های مسیر است و قسمت اصلی جذب ضربه توسط فنرها صورت می گیرد. سیستم تعلیق خودرو که از رینگ و تایر گرفته تا فنر و کمک فنر را شامل می شود، توسط مهندسین این کار و با استفاده از پارامترها و فاکتورهایسی چون نوع کاربری، وزن خودرو، تعداد سرنشینان، کلاس، قدرت پیکر و... توسط برنامه های کامپیوتری و با دقت بسیار زیاد طراحی می شود. در این میان فنرها به عنوان یک عضو اصلی دارای جنس، اندازه، بازه کاری و دیگر مشخصات مخصوص به خود هستند.

با بریدن چند حلقه فنر و کوتاه کردن آن، در واقع بازه کاری فنر تغییر می کند و در حقیقت تمامی محاسبات فنی مربوط به آن برهم می ریزد که متناسب با جنس و اندازه آن نخواهد بود و همین اتفاق، منجر به کاهش کارایی آن می شود. راه دیگری که در این میان برخی آن را در پیش می گیرند و به مراتب ضرر بیشتری از بریدن فنر دارد، گرم کردن فنر و کاهش ارتفاع آن است. به این ترتیب که فنر را در زیر خودرو آقدرم گرم

با استفاده از تعویض فنرها و کیت‌های افزایش ارتفاع این خواسته محقق می‌شود. راه استاندارد کاهش و افزایش ارتفاع استفاده از کیت‌های مخصوص و همچنین انجام این تغییرات به صورت علمی و استاندارد است. معمولاً در این کیت‌ها، مجموعه فنرها، مندل‌ها، کمک فنرها، گوشواره‌ها و... به‌طور همزمان و متناسب با یکدیگر تغییر پیدا می‌کنند. در خودروهایی که سیستم تعلیق آن‌ها از انواع تخت است، آوردن دسته فنرها از زیر محورها به روی محورها، یک راه افزایش ارتفاع است که دقیقاً به اندازه قطر محور به ارتفاع خودرو می‌افزاید. در این نوع تغییر ارتفاع لازم است تا گوشواره‌ها تغییر پیدا کنند، فنرها به منظور افزایش توانایی در دریافت ضربه‌ها، بادگیری شوند تا از حالت کاملاً صاف خارج درآیند، میل فرمان برای دوری از گجج شدن فرمان اصلاح و بهینه شود، زاویه دیفرانسیل، پینیون و گاردان اصلاح شود و...

کمک فنر دست‌ساز چیست؟

هنگام کاهش ارتفاع اتومبیل، یکی از قطعاتی که باید تعویض شود تا کیفیت رانندگی و هندلینگ خودرو دچار ضعف نشود، کمک فنر است. در اینگونه مواقع گفته می‌شود تا از کمک فنرهای اسپرت که اندازه کوچک‌تری نسبت به نمونه استاندارد خودرو دارند، استفاده شود. اما برخی مکانیک‌ها با استفاده از کمک فنرهای فابریک و به جای اینکه هزینه خرید کمک فنرهای اسپرت به مالک تحمیل شود، نمونه‌ای از کمک فنرهای دست‌ساز را پیشنهاد می‌کنند. در این کمک فنرها، میله وسطی کمک فنر کوتاه‌تر شده است و درون سیلندر کمک فنر را با روغن یا گریس با ویسکوزیته پایین که به قدر کافی روان باشد، پر می‌کنند. به این ترتیب کمک فنر به صورت هیدرولیکی تبدیل می‌شود که برخلاف داشتن یک بازه کاری کم، عملکرد نرمی خواهد داشت. به این صورت با کاهش ارتفاع خودرو، کوبیدن‌های خودرو کمتر می‌شود و سواری نرم‌تری به دست خواهد آمد.

و آنچنان که دیده می‌شود، بازار خرید و فروش خودرو به اتومبیل‌هایی که دچار اینگونه تغییرات شده‌اند، روی خوشی نشان نمی‌دهد و از آنجا که اینگونه کارها اکثراً غیراصولی صورت گرفته‌اند، خریداران در ذهن خود خرابی و هزینه‌های ناشی از آن‌ها را مرور می‌کنند. ضمن اینکه معمولاً و البته کمی سلیقه‌ای نیز با این اعمال توسط پلیس مقابله می‌شود که خود در دسرهای رفتن به پارکینگ، برگشتن به حالت استاندارد و هزینه‌های خود را دارد و همین دلایلی است که اکثر اینگونه خودروها بعد از مدتی به حالت استاندارد خود برمی‌گردند. ناگفته‌نماند که کاهش نادرست ارتفاع خودرو به دلیل افزایش تنش‌های وارد بر سیستم تعلیق تأثیر منفی قابل توجهی بر مجموعه بلبرینگ چرخ‌ها و مجموعه پلوس وارد می‌کند.

رایج‌ترین روش‌های تغییر ارتفاع خودرو

برخی خودروها به صورت استاندارد دارای سیستم تعلیق نئوماتیک هستند. همچنین انواع مختلف این سیستم‌ها برای نصب روی دیگر خودروها موجود است. با کمک این سیستم به راحتی می‌توان ارتفاع خودرو را تغییر داد. خودروهای دارای سیستم‌های هیدرولیکی نیز می‌توانند از انواع با قابلیت تغییر ارتفاع باشند. این نوع سیستم تعلیق به واسطه وجود پمپ‌ها و وسایل لازم برای سیستم هیدرولیک دارای قیمت و هزینه‌های نگهداری بالاتری است. معمولاً در خودروهای سواری این سیستم در همراهی با سیستم نئوماتیک است. بریدن و یا کوتاه کردن فنرها در خودروهای فنر لول یکی از راه‌های غیرعلمی و غیراستاندارد در کم کردن ارتفاع خودرو است. همچنین در خودروهایی که هدف مالک در آن‌ها بالا رفتن ارتفاع خودرو است، باز هم تغییر در همین ناحیه صورت می‌گیرد.

خودروهای شاسی‌بلند معمولاً دستخوش افزایش ارتفاع می‌شوند تا ابهت و کارایی خود را افزایش دهند. در این میان اگر سیستم فنربندی از انواع تخت باشد که با بلند کردن گوشواره‌ها (محل اتصال فنر به شاسی) و همچنین بادگیری (افزایش قوس فنرها) دسته فنرها این کار انجام می‌شود. در نمونه‌های دارای فنرهای لول نیز

قطعات سیستم تعلیق و کم شدن بازی آن‌ها، باعث افت کارایی این مجموعه می‌شود که به شدت از لذت رانندگی خواهد کاست. ضمن اینکه افزایش ضربات وارده به سیستم تعلیق و در نتیجه منتقل شدن بخش بیشتری از آن‌ها به اتاق و شاسی منجر به بروز عیب‌هایی مثل به صدا افتادن اتاق و بخش‌های داخلی آن و همچنین بالا رفتن استهلاک قسمت‌های زیربندی خودرو می‌شود. این عمل معمولاً با بهره‌گیری از رینگ‌های اسپرت به منظور افزایش زیبایی نیز همراه می‌شود. رینگ عضو مهمی در کارایی خودرو شامل شتاب‌گیری، ایمنی، کیفیت رانندگی و... به حساب می‌آید و این در حالی است که کمتر کسی به آن توجه می‌کند.

رینگ‌های ارزان قیمت از آلیاژهای نامرغوب و سنگینی تولید می‌شوند که هم منجر به افزایش وزن خودرو می‌شوند و هم با وزن بالای خود، از شتاب‌گیری و دور گرفتن سریع چرخ‌ها جلوگیری می‌کنند. ضمن اینکه در برخورد با موانع مسیر و پستی و بلندی‌های راه هم، این ضربات را به واسطه وزن بالای خود، به شدت به مجموعه سیستم تعلیق منتقل می‌کنند. ضمن اینکه این رینگ‌ها به همان علت نداشتن آلیاژ مناسب، در درازمدت دارای تابیدگی و ترک‌های ریز می‌شوند که ایمنی خودرو را به عنوان تنها تکیه‌گاه خودرو روی زمین به شدت تحت تنش قرار می‌دهند. همچنین اگر در این بین از رینگ‌هایی با آفست (اگر از روبه‌رو به یک رینگ نگاه کنیم و رینگ را با یک خط عمود به زمین به دو نصفه مساوی تقسیم کنیم، به فاصله این خط تا محلی که رینگ روی کاسه چرخ و محور خودرو می‌نشیند، آفست یا فاق رینگ گفته می‌شود) نادرست استفاده شود، هنگام چرخش فرمان، احتمال برخورد تاپر به شاسی و یا لبه‌های گلگیر بسیار ممکن خواهد بود که در کنار افزایش استهلاک آن، در صورت پارگی تایر، خطرات زیادی را ممکن می‌شود. اما همان‌طور که گفته شد اگر این کار به صورت علمی و صحیح انجام شود، نه تنها باعث زیباتر شدن خودرو می‌شود، بلکه می‌تواند هم فرمان‌پذیری را افزایش دهد و هم سواری بهتری را نصیب سرنشینان کند اما ذکر یک نکته لازم و ضروری است که معمولاً

گفت‌وگو با مهندس امیر عباس محمدقلی پور، مدیر سامانه هوشمند ناوگان شرکت عقاب افشان

نظارت بر اتوبوس‌های اسکانیا در ایران هوشمند می‌شود



حسین پورافغانی
روزنامه‌نگار

به روزرسانی صنعت در هر شرایطی یکی از عواملی است که یقیناً کشور های توسعه یافته و حتی در حال توسعه آن را دنبال می‌کنند؛ پدیده‌ای که در عصر حاضر با رشد تکنولوژی سرعتی و رای تصویر گرفته و طبیعی است که هر مجموعه صنعتی اگر نتواند در این کارزار به روز شدن، خود را چابک نشان دهد، از قافله رقابت با رقیب خواهد ماند.

بر همین اساس یکی از صنعت‌های بزرگ دوره کنونی، صنعت حمل و نقل جاده‌ای مسافران است که بخش اعظم آن را اتوبوس‌ها تشکیل می‌دهند؛ صنعتی که با گذشت سال‌ها از عمر آن همچنان یکی از پرکاربردترین ابزار مسافرت در تمام جهان هستی است و بزرگترین شرکت‌های تولید اتوبوس همچنان سرمایه‌گذاری در آن را با قدرت هر چه بیشتر ادامه می‌دهند. در ایران ما، شرکت عقاب افشان بزرگترین تولیدکننده اتوبوس بین‌شهری است که به عنوان شریک تجاری اسکانیای سوئد، بزرگترین اتوبوس‌ساز خاورمیانه به شمار می‌رود. این شرکت علاوه بر اعمال تمام استانداردهای بین‌المللی و به‌روز در محصولات خود، اخیراً فرایند ایجاد سامانه FMS یا «سامانه هوشمند مدیریت ناوگان» را بر روی اتوبوس‌های بین‌شهری تولیدی خود کلید زده و گام‌های بزرگی را هم در جهت تحقق آن برداشته است. این سامانه که برای اولین بار در کشور به کار گرفته خواهد شد، قرار است کنترل آنلاین رفتار رانندگان و شرایط فنی اتوبوس‌های اسکانیا در ایران را برعهده گیرد و قطعاً تأثیر شگرفی در آینده ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مسافران کشور خواهد داشت. ماهنامه «کالسنکس سبز» در همین رابطه با مهندس امیر عباس محمدقلی پور، مدیر سامانه هوشمند ناوگان شرکت عقاب افشان نشستیم که حاصل آن را در ادامه می‌خوانید.

زمینه ایجاد چنین سیستمی از کجا شکل گرفته است؟

این سیستم برای اولین بار توسط شرکت عقاب افشان در ایران اجرایی می‌شود. شرکت عقاب افشان به عنوان مجری پایلوت این پروژه در کشور، اجرای این طرح را بر عهده گرفته و برای اینکه بتواند خودروهای تولیدی خود را کنترل کند و بر آنها نظارت داشته باشد، این طرح را اجرایی کرده است. شرکت اسکانیای سوئد دستگاهی را به صورت آرچینال برای نصب بر روی خودروهای اسکانیا تولید کرده که شرکت عقاب افشان نیز تعدادی از این دستگاه‌ها را خریداری و بر روی اتوبوس‌های تولیدی خود نصب کرده و در حال دریافت اطلاعات و پایش آنها به صورت پایلوت است.

یعنی شما در حال حاضر در مرحله اجرای آزمایشی آن هستید یا هنوز به این مرحله هم نرسیده‌اید؟

در حال حاضر این طرح در مرحله آزمایشی و بحث‌های فنی و تخصصی قرار دارد و ما با نصب این سامانه بر روی خودروهای تولیدی شرکت عقاب افشان، در حال دریافت و تجزیه و تحلیل اطلاعات ارسالی از خودروها هستیم و اقدامات لازم برای نصب تجهیزات و اجرای پایلوت طرح را انجام داده‌ایم و وارد مرحله کنترل خودروها شده‌ایم. در تلاش هستیم با ایجاد سازوکارهای مناسب، شرایط

لطفاً در ابتدا بفرمایید سیستم FMS چه سامانه‌ای است و قرار است چه کارکردی داشته باشد؟

این سیستم، FMS یا Fleet Management System نام دارد که شرکت عقاب افشان آن را تحت عنوان «سامانه هوشمند ناوگان» اجرا می‌کند. این سامانه با سیستم‌های متعددی در ارتباط است که در نهایت خروجی آن، کنترل آنلاین و از راه دور خودرو است. کلیه اطلاعات درون خودرو اعم از ارتباط بین بردها، ECU و ... با اطلاعات موقعیت مکانی خودرو که از طریق GPS مشخص می‌گردد، توسط اینترنت همراه GPRS به این سامانه مخابره و در پایگاه داده ذخیره می‌شود که بر اساس این اطلاعات، رفتار راننده، شرایط خودرو، موقعیت جاده و ... مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد و در مواقع لزوم، از جمله تحلیل تصادفات، به ناوگان حمل و نقل کشور کمک می‌کند و در کنترل و مدیریت شرایط، به سیستم‌های مختلف یاری می‌رساند. ما با استفاده از اطلاعات این سیستم می‌توانیم بر رفتار رانندگان و خودروهای خویش نظارت داشته باشیم و ارتباط مستمر و پیوسته‌ای با سازمان‌هایی از جمله پلیس، سازمان پایانه‌ها و ... برقرار کنیم. به طور کلی، FMS سیستم بسیار پیچیده‌ای است که به ناوگان اتوبوسرانی بین شهری کشور خدمات مفیدی را ارائه خواهد کرد.

نزدیک، ایمنی و آرامش آنها در سفرهای برون شهری بیش از پیش تأمین خواهد شد و ما از قبل از شروع سفر تا پایان سفر با نظارتی هوشمند و دقیق همراه این عزیزان خواهیم بود.

سؤال مهمی که در اینجا مطرح می شود، موضوع نحوه دریافت این اطلاعات از اتوبوس هاست. با توجه به اینکه ممکن است مثلاً یک اتوبوس در نقطه ای خارج از محدوده سرویس دهی شرکت مخابراتی قرار داشته باشد، تکلیف دریافت اطلاعات آنلاین چه می شود؟

به طور کلی، فرآیند ارسال اطلاعات خودرو از طریق شبکه GPRS و اینترنت همراه اپراتورهای مخابراتی انجام می پذیرد و در حال حاضر اکثر مناطق و جاده های کشورمان تحت پوشش شبکه همراه قرار دارد و در این مناطق مشکلی برای ارسال و دریافت اطلاعات نداریم ولی برای مواقع و مناطقی که به هر دلیلی شبکه اینترنت همراه دچار قطعی یا عدم پوشش باشد نیز تمهیداتی اندیشیده شده است و به دلیل مجهز بودن سخت افزار نصب شده در داخل خودرو به بافر ذخیره اطلاعات، تا زمانی که ارتباط اینترنت همراه برقرار گردد اطلاعات مورد نیاز در داخل این بافر ذخیره و در زمان برقراری مجدد ارتباط به پایگاه داده و سرورهای مرکزی ارسال می شود. این ویژگی از گم شدن و گسستگی اطلاعات جلوگیری می کند.

مزایای این سامانه برای ناوگان حمل و نقل و ساختار اقتصاد کل کشور چیست؟

این سیستم مزایای مختلفی دارد که از جمله مهم ترین آن ها نظارت بر مصرف سوخت خودرو هاست. همه ما می دانیم رفتار مناسب راننده و شرایط مطلوب خودرو بر میزان مصرف سوخت اثر گذار است و موجب کاهش مصرف سوخت می گردد؛ این یک قاعده کلی است. در سیستم FMS بعد از اینکه اطلاعات دریافت و پایش شد، نرم افزار به صورت هوشمند راهکارهایی را به راننده اتوبوس پیشنهاد می کند تا او با انجام اقداماتی در مورد نحوه رانندگی، سرعت مطلوب، شرایط فنی خودرو و ... بتواند مصرف سوخت خودرو را تا جایی که ممکن است، کاهش دهد. قطعاً کاهش و کنترل مصرف سوخت، منافع اقتصادی زیادی برای مالک اتوبوس و همچنین کل کشور در بر دارد. مزیت مهم دیگر سیستم FMS

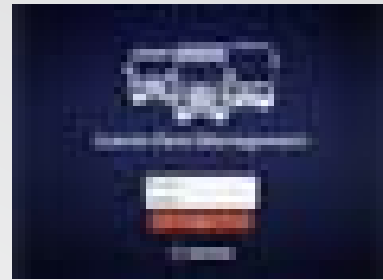


را برای گسترش طرح بررسی کنیم و در نهایت مطابق با مهلتی که قائم مقام محترم مدیر عامل شرکت تعیین کرده اند، طرح را تا پایان آبان ماه نهایی و سخت افزار آن را بر روی کلیه خودروهای ناوگان خود نصب کنیم. حاصل کلیه این بحث های فنی و نصب آزمایشی، در آینده ای بسیار نزدیک بهره برداری انبوه از این سامانه در ناوگان حمل و نقل کشور خواهد بود.

چنین سامانه ای قطعاً نیاز به مکمل هایی دارد که باید توسط سازمان های دیگر تأمین شود. این همکاری وجود دارد؟ دورنمای این طرح چیست؟

همان طور که عرض کردم، این پروژه با سیستم های متعددی از سازمان های دیگر در ارتباط است. علاوه بر نصب دستگاه بر روی خودروها، این سیستم باید از اطلاعات مکان یابی هم استفاده کند تا بر اساس اطلاعات خودرویی و موقعیت مکانی مشخص شود که خودرو در حال حاضر در چه شرایط و چه موقعیت مکانی قرار دارد. سپس اطلاعات خودرو اعم از شرایط خودرو، موقعیت مکانی، رفتار راننده و ... در این سامانه هوشمند تبدیل به یک بسته اطلاعاتی می شود که به شکل آنلاین برای ما ارسال و در یک پایگاه اطلاعاتی ذخیره می گردد. در نتیجه این سامانه ارتباط تنگاتنگی با شبکه مخابراتی و زیرساخت های آن دارد که در حال حاضر در حال بررسی کمیت و کیفیت ارتباطات اپراتورهای مختلف مخابراتی هستیم تا موانع و پیش نیازهای مورد انتظار برای اجرای مناسب این طرح را شناسایی کنیم و به دنبال آن انتظار همکاری از سوی سازمان های ذیربط را داریم. خدا را شکر در حال حاضر اهتمام ویژه ای برای اجرای این طرح بین سازمان های ذیربط وجود دارد و در صدد گسترش روابط و همکاری های بین سازمانی هستیم.

در جواب سؤال شما در خصوص دورنمای این طرح، باید به کلیه هموطنان عزیز و مسافران بخش حمل و نقل جاده ای کشور و به ویژه عزیزانی که با اتوبوس های اسکانیای تولیدی شرکت عقاب افشان سفر می کنند این نوید را بدهیم که با اجرای این طرح در آینده ای



این است که ما به راحتی می‌توانیم روی رفتار رانندگان خود کنترل داشته باشیم. رانندگی که روی اتوبوس اسکانیا در حال رانندگی است، از نحوه رانندگی خود اطلاعاتی را به طور هوشمند برای ما ارسال می‌کند که ما می‌توانیم با تحلیل معیارهایی مثل سرعت خودرو، دور موتور، ترمزهای ناگهانی، شتاب ناگهانی، زاویه چرخشی که اتوبوس در پیچ داشته و ... رفتار راننده را به بهترین نحو بررسی کنیم و زیر نظر داشته باشیم. این کار علاوه بر نظارت هرچه بیشتر بر نحوه عملکرد رانندگان، زمینه مناسبی را برای فرهنگ‌سازی در کل ناوگان حمل و نقل کشور فراهم می‌آورد تا در نهایت گامهای مطلوب و اساسی در جهت بهینه‌سازی و اصلاح نحوه رانندگی تمام رانندگان ناوگان حمل و نقل عمومی برداشته شود.

نظارت بر خودروها از دیگر مزایای این طرح است. به طور کلی در صورت بروز هر ایراد، خطا یا مشکلی در خودرو، این سیستم به طور آنلاین به ما گزارش می‌دهد و ما می‌توانیم آلارمهای هشداردهنده‌ای را برای این خطاها تعریف کنیم و از این طریق به صورت اتوماتیک هر اتوبوس در حال حرکتی را که در هر نقطه‌ای از کشور، دچار نقص فنی می‌شود، شناسایی و پیغام‌هایی را از طریق سیستم FMS برای راننده خودرو ارسال کنیم. از طریق این سیستم، تمام آلارمها برای ما ارسال می‌شود و این آلارمها به ما نشان می‌دهد خودرویی با مشخصات معین در کدام موقعیت جغرافیایی دچار نقص فنی شده است؛ بدین ترتیب ما می‌توانیم اقدامات پیشگیرانه و مورد نیاز برای جلوگیری از حوادث ناشی از استمرار حرکت با خودرو دارای نقص فنی را انجام دهیم. همانطور که اشاره شد، ما می‌توانیم یک بانک اطلاعاتی برای هر خودرو تعریف و کلیه ایرادات خودرو و رفتارهای راننده آن را ثبت و ذخیره کنیم و در مواقع لزوم مانند تصادفات با تحلیل این اطلاعات به نتایج دقیقی برسیم.

مزیت دیگر این طرح ارتباط با سایر سازمان‌هاست که البته باید تعریف شود و شکل

بگیرد. ما اگر این طرح را به سایر سازمان‌ها نیز ارتباط دهیم، می‌توانیم تدابیر پیشگیرانه و مثبتی را برای جلوگیری از حوادث و اتفاقات ناگوار اتخاذ کنیم.

شاید بزرگ‌ترین نگرانی در سیستم حمل و نقل جاده‌ای موضوع تصادفات است. این طرح چقدر به کاهش تصادفات سالانه کمک می‌کند؟

اصولاً تصادفات ما سه علت عمده دارند که همیشه هم مورد بحث قرار گرفته‌اند: ۱- خطای انسانی و رفتار رانندگان؛ ۲- نقص فنی خودرو؛ ۳- شرایط جاده. اجرای این طرح می‌تواند بر روی دو مورد اول تأثیرگذار باشد و میزان تصادفات را کاهش دهد. نظارت بر رفتار رانندگان و رصد آنها توسط یک سیستم هوشمند و آنلاین، بر رفتار آنها اثرگذار است و مانع از بروز پسپاری از رفتارهای نادرست می‌شود. قطعاً رانندگان ما با علم به اینکه کسی ناظر رفتار آنهاست، بسیاری از اعمال را به نحو احسن انجام می‌دهند و نوع درستی از رفتار رانندگی را به نمایش می‌گذارند. در مورد نقص فنی خودرو، گاه راننده به علت منافع اقتصادی و سهل‌انگاری خود، ممکن است رسیدگی به وضعیت خودرو را به تأخیر بیندازد. خودرویی که دچار نقص فنی شده، در جاده عملکرد مناسبی نخواهد داشت و ممکن است همین مسأله منجر به بروز حادثه شود. وقتی بدانیم خودرویی دچار نقص فنی شده است، اختارهای لازم به راننده ارسال می‌شود. در صورت عدم توجه راننده به این اختارها، می‌توان با ایجاد ارتباطی مناسب با سایر سازمان‌ها و نهادها، از پلیس راه برای کنترل و ممانعت از ادامه مسیر چنین خودرویی استفاده کرد و مانع از بروز حادثه شد.

آیا سابقه‌ای از اجرای این طرح در ایران وجود دارد؟

خیر. سیستم مدیریت ناوگان، سامانه‌ای است که کل کشورهای اروپایی از آن برای ارسال اطلاعات خودروهای خویش استفاده می‌کنند و این سیستم در کشورهای اروپایی چند سالی است که اجرا می‌گردد اما در خاورمیانه و ایران، برای اولین بار توسط شرکت عقاب‌افشان اجرایی شده و در حال حاضر، در شرف نهایی شدن است. شرکت عقاب‌افشان یکی از پیشگامان راه‌اندازی این سامانه بوده و به مرور شاهد کارایی و فواید استفاده از آن خواهیم بود.

و به عنوان سؤال پایانی، فکر می‌کنید امکان نصب این سامانه بر روی سایر خودروهای ناوگان حمل و نقل جاده‌ای، مخصوصاً سایر برندهای اتوبوس فعال در کشور نیز وجود دارد؟

این سامانه با انجام تغییرات فنی و تخصصی بر روی سایر خودروها نیز قابل نصب است و شرکت عقاب‌افشان می‌تواند به عنوان یک مرکز کنترل ناوگان حمل و نقل کشور عمل کند و اطلاعات دریافتی از سایر برندهای خودرویی کشور را نیز مورد پایش و بررسی قرار دهد. در فازهای بعدی امکانات بیشتری به این طرح اضافه خواهد شد و ارتباط سازمان‌ها و ارگان‌ها با آن افزایش خواهد یافت. امیدواریم ارگان‌ها و سازمان‌های مختلف برای اجرای درست این طرح، همراهی و همکاری لازم را داشته باشند. شرکت عقاب‌افشان عزم خود را برای اجرای این طرح جزم کرده و هزینه‌کرد بالایی نیز در این زمینه داشته است. علی‌رغم وجود مشکلات فراوان، مدیران این شرکت با دیدی مثبت به شرایط می‌نگرند و تمام تلاش خود را برای کنار زدن موانع به کار گرفته‌اند. اجرای صحیح این طرح، نتیجه درخشانی برای ناوگان حمل و نقل کشور در پی خواهد داشت.



علم و فناوری

خبرهای دنیای علم و فناوری اطلاعات

عجایب درون زمین

عمر جاودانه باتری های موبایل!

میلیاردهای دنیای فناوری



کارگاه

[۲۳]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

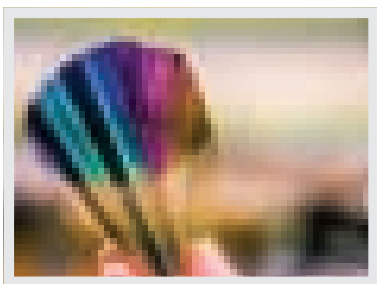
ورزش

News

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

انسان خلاقیت و پیشرفت

وقایعی مانند سبقت یک خودرو را برای جلوگیری از برخورد دوبرخه سوار به وی نشان خواهد داد.



ساخت نمایشگری به نازکی کاغذ

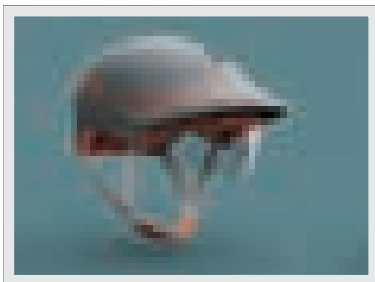
محققان سوئدی موفق به تولید صفحه نمایشگر انعطاف پذیر با قطر کمتر از یک میکرومتر شدند. نمایشگر کاربردی جدید از نظر قطر یک رکورد محسوب می شود، و قابلیت تولید رنگ های مشابه نمایشگرهای LED را نیز دارد. مصرف انرژی در نمایشگر کاغذی حتی کمتر از یک دهم تبلت کتاب خوان کیندل و دارای ظاهری شفاف و انعطاف پذیر است. سرپرست تیم محققان دانشگاه تکنولوژی چالمز در مورد میزان پیشرفت پروژه و روند تجاری سازی آن عنوان کرد: اگرچه فناوری نمایشگر کاغذی هنوز تا مرحله تجاری فاصله دارد، اما پیشرفت های انجام شده در این طرح جای تقدیر داشته و به زودی اولین گجت الکترونیکی با نمایشگر کاغذی تولید می شود.

رباتی که زمان ورزش عرق می کند!

محققان ژاپنی ربات انسان نمايي درست کرده اند که حین ورزش، عرق می کند؛ قابلیت تعریق در این ربات، سازوکاری برای خنک نگه داشتن آن است. بالا رفتن دما در بدن انسان ها و ربات ها هنگام کار، وجه مشترک آن ها است. اما محققان ژاپنی رباتی طراحی کرده اند که برای خنک ماندن «عرق» می کند و این سازوکار کمک می کند که ربات برای ۱۱ دقیقه پشت سرهم روی زمین تمرین ورزشی شنا (پرس سینه) انجام دهد و موتور هایش نسوزد. ساختار اسکلتی این ربات به نام «کنگورو» به نحوی طراحی شده است که آب می تواند درون لایه های متخلخل چارچوب آن نفوذ کند و در نهایت با تبخیر آب، ۱۸۰ موتور آن خنک شوند. اسکلت کنگورو - یا چارچوب



مرحله اولیه تولید قرار داشته و احتمالاً سال ۲۰۱۷ به بازار ارائه خواهد شد. نام این سطل زباله هوشمند از یوجین پوبله، سیاستمدار فرانسوی گرفته شده که در سال ۱۸۸۴ از شهروندان پاریس خواسته بود زباله های خود را در سطل های مخصوص بریزند. این سطل ها به مرور زمان پوبله نامیده شدند.



دید ۳۶۰ درجه با کلاه ایمنی جدید

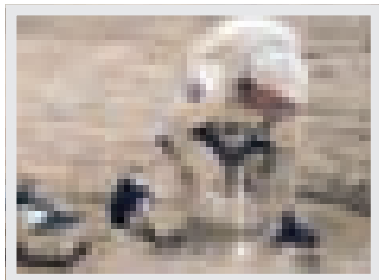
محققان موفق به طراحی یک کلاه واقعیت افزوده شدند که به دوبرخه سواران یک نمای ۳۶۰ درجه از جاده ها داده و از وقوع حوادث و تصادفات جلوگیری می کند. بر خلاف ماشین ها؛ دوبرخه ها دارای آینه عقب نیستند به همین دلیل یک شرکت بریتانیایی دست به طراحی محصولی به نام کلاه نوری (DCA) زده است. این کلاه ایمنی واقعیت مجازی دارای دوربین جلو و عقب بوده که نمای زنده ای از اطراف را به کاربر نشان می دهد و وی را از حضور موانع و وسایل نقلیه آگاه می کند. این کلاه همچنین

در دنیای فناوری نمی توان ادعا داشت که هر روز اتفاقات تازه ای رخ می دهد! شاید این تعبیر برای دنیای فناوری بهتر باشد که بگوییم در هر لحظه، رخداد تازه ای در این دنیا به وقوع پیوسته که می تواند تمام معادلات پیش از خود را دستخوش تردید کند. امروز فناوری اطلاعات یکی از مهمترین مولفه های قدرتهای اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و علمی است. کشوری که توانایی فناوریانه دارد می تواند در لیست قدرتهای بزرگ باشد. با این مقدمه به برخی از اخبار این حوزه که قطره ای از دریاست اشاره می کنیم.

طراحی سطل زباله هوشمند برای تفکیک زباله

یک شرکت فرانسوی نوعی سطل زباله هوشمند طراحی کرده که به کاربران در مورد زباله دور ریختنی و موارد قابل استفاده مجدد آموزش می دهد. «یوجین» یک سطل زباله پدالی مجهز به اسکنر بارکد است که اقلام قابل بازیافت را شناسایی کرده و به کاربران اجازه می دهد مواد مصرفی خود را پیگیری کنند. سطل زباله هوشمند «یوجین» دارای یک اپلیکیشن تلفن هوشمند است که طیف گسترده ای از ویژگی های بیشتر را ارائه می کند. برای مثال، این برنامه می تواند زباله دور انداخته شده را پیگیری کرده و آن را به فهرست خرید کاربر در مراجعه بعدی وی به سوپرمارکت بیفزاید. همچنین این اپلیکیشن می تواند هر آیتیم دور انداخته شده را به فهرست خرید آنلاین اضافه کند. این محصول هنوز در

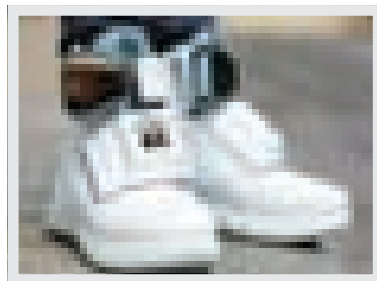
می‌گذرد قیمت آن در میان طرفداران به ۴۹۵۰ دلار افزایش یافته است. از نظر کارشناسان طراحی و تولید چنین کفشی یکی دیگر از جلوه‌های پیشرفت اینترنت اشیا محسوب می‌شود.



اختلالات شدید مغزی در انتظار مسافران مریخ

تحقیقات جدید دانشمندان نشان می‌دهد به فرض آنکه رسیدن به مریخ چندان سخت نباشد اما این سفر می‌تواند با آسیب‌هایی به عملکرد مغز فضانوردان همراه باشد. دانشمندان دانشگاه کالیفرنیا در تحقیقی که می‌تواند آینده برنامه‌های فضایی مهمی همچون سفر به مریخ را تحت شعاع قرار دهد به این نتیجه رسیده‌اند که حضور طولانی مدت در اعماق فضا اثرات منفی زیادی بر مرکز فرماندهی بدن گذاشته و بدین ترتیب سلامت فضانوردان در معرض خطرات جدی قرار می‌گیرد. این تحقیقات نشان می‌دهد پرتوهای کیهانی با اثرگذاری بر بدن فضانوردانی که راهی سفر به مریخ می‌شوند، اختلالاتی شبیه جنون مغز ایجاد می‌کنند. بدین ترتیب می‌توان گفت پیش‌تازانی که در قالب مأموریت سفر به مریخ راهی اعماق فضا خواهند شد با خطرات جدی مواجه می‌شوند. آزمایشات صورت گرفته بر روی موش‌های آزمایشگاهی نشان می‌دهد قرار گرفتن برای مدت طولانی در معرض ذرات قدرتمند کیهانی به شکل‌گیری عارضه‌ای موسوم به «مغز فضایی» منجر می‌شود که طی آن لطمات جدی به سیستم عصبی فضانوردان وارد می‌شود. در نتیجه این اختلالات فضانوردان در تشخیص اتفاقاتی که در اطرافشان روی می‌دهد دچار مشکل شده و نمی‌توانند تصمیمات درستی اتخاذ کنند. این تحقیقات در حالی صورت گرفته که به تازگی دولت آمریکا اعلام کرده که احتمالاً تا سال ۲۰۳۰ فضانوردان ناسا راهی مریخ خواهند شد.

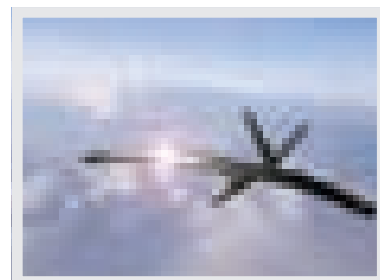
نظامی به خبرگزاری روسیا سگودنیا در باره سلاح رادیوالکترونی گفت: این جنگ افزار با توان تولید فرکانس بسیار بالا، در نمایشگاه نظامی سال گذشته وزارت دفاع روسیه به صورت خصوصی رونمایی شد. بنا به مشخصات اعلام شده، نوع آزمایش شده سلاح رادیو الکترونی می‌تواند تا شعاع ۱۰ کیلومتری، حریم هوایی امن با زاویه ۳۶۰ درجه در اطراف خود ایجاد کند و تجهیزات الکترونیکی دقیق هر هواپیما، پهپاد و موشک‌های هدایت شونده‌ای را که در مسیر رادار آن قرار گیرد، از کار بیندازد.



کفش ورزشی سازگار با وای فای

یک شرکت تجاری به نام Eleven کفش ورزشی جالبی تولید کرده که هم به عنوان ابزار ارتباط با شبکه‌های بی‌سیم وای - فای قابل استفاده است و هم برای شارژ گوشی و نمایش ویدئو به کار می‌رود. این کفش دارای نمایشگرهای کوچک و باریکی در روی سطح بسته شدن چسب کفش است و فایل‌های ویدئویی مختلفی از این طریق قابل مشاهده است. این کفش برای تامین انرژی دارای باتری نیز هست که بعد از هر بار شارژ به مدت سه ساعت قابل استفاده خواهد بود. قرار است بخشی از درآمد ناشی از فروش این کفش‌های عجیب و غریب صرف امور خیریه و خرید کفش و لباس برای افراد محروم شود. شاید مهم‌ترین مزیت این کفش از نظر بسیاری از کاربران امکان شارژ کردن گوشی همراه باشد. زیرا می‌توان با وصل کردن سیم رابط گوشی به پورت یو اس بی آن را شارژ کرد. فعلاً تنها یک جفت از این کفش تولید شده و برای فروش با اهداف خیریه در سایت حراجی آن‌لاین ای - بی قرار گرفته است. در هشت روزی که از زمان عرضه این کفش در ای - بی

فلزی - از آلومینیوم ساخته و هر «استخوان» با استفاده از یک لیزر چاپ شده است.



طراحی و ساخت پهپاد خورشیدی در ایران

رئیس دانشکده صنعت هواپیمایی کشور از بررسی پروژه طراحی و ساخت پهپاد خورشیدی به سفارش وزارت علوم در این مرکز دانشگاهی خبر داد. دکتر «حسین قنبری» اظهار داشت: جزئیات تولید پهپاد (پرنده هدایت پذیر از دور) خورشیدی در دانشکده صنعت هواپیمایی هنوز نهایی نشده است ولی مسلماً کاربردهای آن غیرنظامی خواهد بود. وی افزود: با ساخت این پهپاد در نظر داریم به عمده نیازهای کشور در حوزه هواشناسی پاسخ دهیم و مباحثی مانند پیش بینی آب و هوا، شناسایی ابرها و ریزگردها را از طریق آن پیگیری کنیم. به گفته قنبری، این پرنده بدون سرنشین قرار است ابتدا با حداقل دو ساعت تداوم پروازی، روانه آسمان شود ولی در مراحل بعد، این زمان به ۲۴ و ۴۸ ساعت افزایش خواهد یافت. مهندسین انگلیسی نیز اخیراً پهپاد خورشیدی ساختند تا نیروهای ویژه انگلیس بتوانند برای ردیابی تروریست‌ها از آن استفاده کنند.

شلیک به مهاجمان هوایی با اسلحه الکترونیکی در روسیه

روسیه یک سلاح جدید رادیوالکترونیک یا توپ مایکروویو را با موفقیت آزمایش کرد که هواپیماها، پهپادها و کلاهک‌های جنگی موشک‌ها را با استفاده از شلیک فرکانسی بدون استفاده از پرتاب مواد منفجره از کار می‌اندازد. این سلاح را شرکت دولتی سازنده تجهیزات نظامی (UIMC) وابسته به شرکت صنایع دفاعی روس تک (شرکت فناوری‌های پیشرفته روسیه)، ساخته است. یک مقام شرکت دولتی سازنده تجهیزات

وقتی دمای هسته کره زمین به ۶ هزار درجه سلسیوس می‌رسد

عجایب درون زمین

حمیده خادم زاده
نویسنده و مترجم



انسان در سراسر زمین قدم گذاشته و سرکشی کرده است. می‌توان گفت ما نقطه به نقطه زمین را فتح کرده‌ایم؛ در هوای پیرامون خود پرواز کرده‌ایم؛ در عمیق‌ترین اقیانوس‌ها غواصی کرده‌ایم؛ حتی به ماه هم رفته‌ایم؛ اما هیچ وقت به هسته سیاره خودمان نزدیک هم نشده‌ایم. مرکزی‌ترین بخش زمین بیش از ۶۰۰۰ کیلومتر با ما فاصله دارد. حتی خارجی‌ترین بخش هسته زمین ۳۰۰۰ کیلومتر زیر پاهای ما است. از طرفی عمیق‌ترین چاهی که بشر تاکنون قادر به حفر آن شده است، تنها کمی بیشتر از ۱۲ کیلومتر عمق دارد. تمام وقایع آشنای روی زمین هم در نزدیکی پوسته صورت گرفته‌اند. مواد مذابی که از دهانه آتشفشان‌ها فوران می‌کنند، تنها چند کیلومتر با پوسته فاصله دارند. حتی الماس که برای شکل‌گیری به حرارت و فشار زیادی نیاز دارد، در عمقی کمتر از ۵۰۰ کیلومتر ساخته می‌شود. این‌که در آن پایین چه اتفاق‌هایی در حال رخ دادن است، در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. با این‌که دست‌مان (یا بهتر است بگوییم پای‌مان!) تاکنون به هسته زمین نرسیده است، اما اطلاعات فوق‌العاده‌ای درباره آن پیدا کرده‌ایم. حتی بدون داشتن هیچ نمونه فیزیکی، نظریه‌هایی درباره شکل‌گیری هسته در طی میلیاردها سال ارائه داده‌ایم. اطلاعات پیرامون هسته زمین، طی روندی که به آن اشاره خواهیم کرد، به دست آمده است.

زمین

سیمون ردفرن (Simon Redfern) از دانشگاه کمبریج انگلستان، در نظر گرفتن جرم زمین را شروع خوبی برای این بررسی می‌داند. می‌توانیم جرم زمین را با مشاهده اثر گرانش این سیاره بر روی اشیای واقع در سطح آن تخمین بزنیم. برآوردها نشان داده‌اند که جرم زمین نزدیک به ۶ سکتیلیون (یک سکتیلیون عددی است برابر با یک میلیارد تریلیون) تن است. برای درک بهتر این رقم، بیست عدد صفر در مقابل عدد ۵۹ بگذارید. هیچ نشانه‌ای مبنی بر وجود چنین جرمی بر روی سطح زمین وجود ندارد.

جرم زمین

پس، بیشتر جرم زمین باید به سمت مرکز این سیاره متمایل باشد. گام بعدی این است که به دنبال مواد تشکیل دهنده هسته باشیم. تقریباً بیشتر حجم هسته را آهن تشکیل داده است. به طوری که تصور می‌شود حدود ۸۰ درصد هسته آهن باشد. هر چند که مقدار دقیق آن جای بحث بیشتری دارد. شاهد اصلی این تقریب، فراوانی آهن در جهان اطراف است. آهن یکی از ده عنصر رایج در کهکشان ما بوده که به کرات در شهاب سنگ‌ها پیدا شده است. میزان آهن سطح زمین کم‌تر از انتظار ما است. بنابراین، این طور فرض می‌شود که وقتی زمین ۴ و نیم میلیارد سال پیش شکل گرفت، مقادیر زیادی از آهن به سمت هسته راهی شدند.

به همین دلیل جرم زمین در هسته متمرکز شده و اینجا همان نقطه‌ای است که باید بیشترین مقدار آهن را داشته باشد. آهن در شرایط عادی یک عنصر نسبتاً متراکم است و تحت فشار شدید در هسته زمین می‌تواند چگالی بیشتری پیدا کند. بنابراین یک هسته آهنی می‌تواند معمای جرم زیاد زمین را حل کند. اکنون این پرسش مطرح می‌شود که آهن چگونه به سمت هسته راه پیدا کرده است؟

آهن مذاب

این طور که مشخص است، آهن باید به معنای واقعی کلمه جذب مرکز زمین شده باشد. اما دلیل این مسئله در یک نگاه سطحی واضح نیست. بیشترین بخش از قسمت‌های باقی مانده زمین از سنگ سیلیکات شکل گرفته‌اند و آهن مذاب تلاش می‌کند تا از طریق آن جریان پیدا کند. همانند آب که در سطوح چرب به صورت قطرات گرد در می‌آید، ذرات آهن هم به یکدیگر می‌چسبند و مانع از گسترش جریان می‌شوند. در سال ۲۰۱۳، وندی مانو (Wendy Mao) و همکارانش از دانشگاه استنفورد، راه حل ممکن برای این مسئله پیشنهاد دادند. آن‌ها



این موضوع را در نظر گرفتند که پس از تحت فشار قرار گرفتن شدید آهن و سیلیکات چه اتفاقی در اعماق زمین می‌افتد. از این رو، از طریق بلورهای الماس، به این نتیجه رسیدند که در شرایط تحت فشار، آهن مذاب می‌تواند از سیلیکات عبور کند.

زلزله

در این مرحله ممکن است تعجب کنید که اطلاعات مربوط به ابعاد هسته از کجا آمده است؟ دانشمندان چطور فهمیده‌اند که بخش بیرونی هسته در ۳۰۰۰ کیلومتری ما قرار دارد؟ یک پاسخ برای این پرسش وجود دارد: زلزله‌شناسی. وقتی زلزله اتفاق می‌افتد، امواج آن در سراسر این سیاره پخش می‌شود. زلزله‌شناسان این ارتعاشات را ضبط می‌کنند. به عنوان مثال فرض کنید با یک چکش غول پیکر ضربه‌ای به یک سمت زمین وارد می‌کنیم و ارتعاش این ضربه را در سمت دیگر می‌شنویم.

لرزه نگار

در اوایل شروع علم زلزله‌شناسی مشخص شد که از بعضی از ارتعاشات خبری نیست! انتظار می‌رفت که این «امواج به فرم S» بتوانند نشان دهند که در سمت دیگر زمین چه ارتعاشی صورت گرفته است اما هیچ رد و اثری از آن‌ها نبود. دلیل این امر ساده بود. امواج S

شبیه‌سازی شده آن ناحیه در آزمایشگاه است. در سال ۲۰۱۳، تیمی از محققان فرانسوی بهترین تخمین را تا به امروز ارائه دادند. آنها آهن خالص را در معرض فشاری معادل (کمی بیش از) نصف فشار هسته قرار دادند. سپس نتیجه گرفتند که نقطه ذوب آهن خالص در دمای هسته حدود ۶۲۳۰ درجه سلسیوس است. حضور دیگر مواد در هسته می‌تواند دمای نقطه ذوب را کمی کاهش دهد و تقریباً به ۶۰۰۰ درجه سلسیوس برساند. با این حال، هنوز هم هسته دمایی نزدیک به دمای سطح خورشید دارد.

به لطف گرمای تشکیل دهنده این سیاره، هسته همچنان داغ باقی مانده است. عوامل دیگری مانند اصطکاک مواد متراکم اطراف آن و فروپاشی عناصر رادیواکتیو هم به حفظ این حرارت کمک می‌کنند. با این حال، در هر یک میلیارد سال، دمای هسته ۱۰۰ درجه سلسیوس کاهش پیدا می‌کند. دانستن دمای هسته از آن جهت مفید است که بر سرعت امواج ارتعاشی گذرنده در آن تأثیر می‌گذارد. امواج P به طور غیرمنتظره‌ای سرعت آهسته‌ای در عبور از هسته دارند. به طوری که این سرعت آهسته‌تر از حالتی است که تمام هسته، آهن خالص باشد. این واقعیت نشان می‌دهد که پای مواد دیگری در میان است. یک حدس خوب می‌تواند نیکل باشد. اما دانشمندان با بررسی امواج لرزه‌ای عبوری از آلیاژ آهن - نیکل چنین فرضی را رد کردند.

میدان مغناطیسی

معمای زیادی در مورد هسته زمین وجود دارند که هنوز حل نشده‌اند. با وجود این که حفر کردن تا اعماق زمین غیرممکن است، باز هم دانشمندان موفق شده‌اند تا بر آورد قابل قبولی از اتفاقات ممکن در هزاران کیلومتر زیر پای ما داشته باشند. فرآیندهای پنهانی زیادی در اعماق زمین شکل می‌گیرند که در زندگی روزانه ما موثر هستند. برای مثال، میدان قوی مغناطیسی زمین به لطف هسته نسبتاً مذاب آن است. حرکت آهسته و پیوسته آهن مذاب باعث ایجاد جریان الکتریسیته در داخل زمین می‌شود و همین امر یک میدان مغناطیسی در فضای دورتر فراهم می‌کند. میدان مغناطیسی در برابر اشعه‌های مضر خورشید از ما محافظت می‌کند. اگر هسته زمین به شکل فعلی نبود، میدان مغناطیسی هم در کار نبود و با انواع و اقسام مشکلات دست به گریبان بودیم.

در نهایت، هر چند که هیچ یک از ما هسته زمین را ندیده‌ایم، اما خوب است که از وجود آن باخبر باشیم.

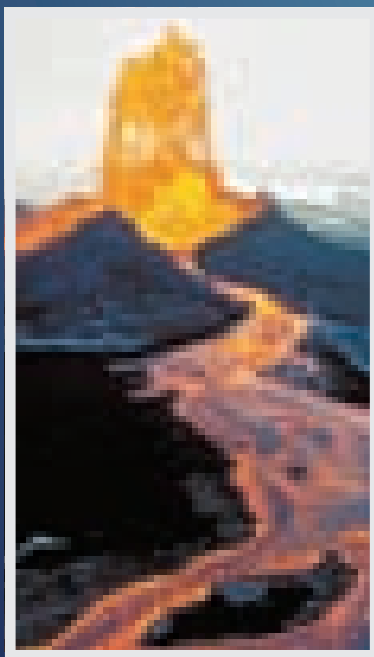
توسعه سلاح‌های هسته‌ای است! انفجارهای هسته‌ای هم می‌توانند در زمین، تولید امواج کنند. بنابراین دیگر کشورها برای ردیابی آزمایش‌های هسته‌ای از علم زلزله‌شناسی بهره می‌برند. در طول جنگ سرد این موضوع از اهمیت پررنگ‌تری برخوردار بود. از این رو زلزله‌شناسانی مانند لمان تشویق‌های زیادی دریافت کردند.

انفجار هسته‌ای

کشورهای رقیب، از این طریق اطلاعات زیادی در مورد توانایی‌های هسته‌ای یکدیگر به دست آوردند. هرچند که زلزله‌شناسی هنوز هم برای شناسایی انفجارهای اتمی کاربرد دارد. اکنون می‌توانیم یک تصور کلی از زمین داشته باشیم. در نیمه راه رسیدن به مرکز زمین، یک هسته بیرونی مذاب وجود دارد که در داخل آن هسته داخلی جامد به قطر ۱۲۲۰ کیلومتر قرار گرفته است. اما هنوز هم چند و چون بیشتری در مورد هسته، خصوصاً بخش درونی آن وجود دارد. به عنوان مثال، حرارت داخل هسته چقدر است؟

حرارت داخل زمین

به گفته لیدونکا وکادلو (Lidunka Vočadlo) از کالج لندن انگلستان، این سوال بسیار چالش‌برانگیز و دشوار است و ذهن دانشمندان را مدت‌ها به خود مشغول کرده بود. نمی‌توان در هسته زمین یک دماسنج قرار داد. تنها راه ممکن ایجاد فشار



تنها می‌توانند از جامدات عبور کنند و توانایی عبور از مایعات را ندارند. پس این امواج در مسیر خود با مواد مذاب داخل زمین مواجه شده‌اند. با نقشه‌برداری از مسیر امواج S مشخص شد که ۳۰۰۰ کیلومتر پایین‌تر از پوسته زمین سنگ به مایع مذاب تبدیل می‌شود. از این رو پیشنهاد شد که کل هسته یک مجموعه مذاب در نظر گرفته شود. اما زلزله‌شناسی نتیجه غافل‌گیرکننده دیگری ارائه داد. در دهه ۱۹۳۰، یک زلزله‌شناس دانمارکی به نام اینگه لمان (Inge Lehmann) نوع دیگری از امواج را شناسایی کرد که توانایی عبور از هسته را دارند و می‌توانند در سمت دیگر زمین شناسایی شوند. این امواج به عنوان امواج P شناخته شدند.

لمان توضیح مبهوت‌کننده‌ای در این مورد ارائه داد: «هسته به دو لایه تقسیم شده است. بخش درونی هسته که ۵۰۰۰ کیلومتر عمق دارد، کاملاً جامد است. تنها بخش بیرونی هسته است که از مواد مذاب تشکیل شده است.» در نهایت، نظریه لمان در سال ۱۹۷۰ تایید شد. از آن به بعد لرزه‌نگارهای ساخته شده در ثبت امواج P و انحراف زوایای آن حساس‌تر شدند. البته این تنها زمین‌لرزه نبود که اطلاعات مفیدی را به لرزه‌نگارها ارسال کرد. در واقع، زلزله‌شناسی بخش اعظمی از موفقیت خود را مدیون

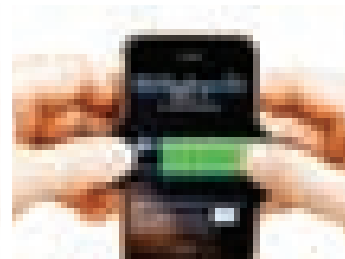
۸ روشی که رعایت آن حیات باتری تلفن های همراه را بیشتر می کند

عمر جاودانه باتری های موبایل!



حمید حق جو
کارشناس نرم افزار

با وجود پیشرفت در بسیاری از قطعات سخت افزاری و همین طور نرم افزارهای تلفن های هوشمند، باتری ها هنوز هم نیازهای کاربران را مرتفع نمی کنند. بد نیست بدانید اغلب تصورات مرسوم در خصوص افزایش عمر باتری موبایل، در کاهش مصرف باتری کم اثر بوده یا تاثیری معکوس دارد. در ادامه برخی نکاتی که باعث افزایش عمر شارژدهی گوشی موبایل می شود را با هم مرور می کنیم.



و در شرایط مشابه، مرورگر کروم در گوشی Moto X با اندروید خالص نزدیک به ۲۲ درصد از باتری را مصرف کرد. پس از نصب اپلیکیشن محدودکننده تبلیغات در آیفون و تکرار آزمایش، میزان مصرف به ۹ درصد کاهش یافت و در اندروید نیز استفاده از اپلیکیشن های مشابه تنها هشت درصد باتری را طی دو ساعت مصرف کرد.

۳-تنظیمات ایمیل ها

ایمیل ها می توانند تأثیر زیادی روی مصرف باتری داشته باشند. اگر شما از چندین آدرس ایمیل روی گوشیستان استفاده می کنید، احتمالاً روزانه چندین ایمیل دریافت می کنید. تلفنتان با کمک تکنولوژی Push، ایمیل های شما را به صورت خودکار به روز می کند. این قابلیت اگرچه دریافت ایمیل های جدید را فوراً اطلاع می دهد، اما بر میزان مصرف باتری هم مؤثر است. در آزمایش ها انجام شده، یک گوشی آیفون برای دریافت ایمیل های سه حساب کاربری که ۲۰ تا ۳۰ ایمیل در ساعت را با کمک اپلیکیشن Mail دریافت می کردند، حدود ۵ تا ۱۰ درصد باتری را مصرف کرد که نمی توان از آن چشم پوشی کرد. برای بهبود مصرف، اغلب تلفن های هوشمند امکان تغییر تنظیمات و زمان بندی ایمیل های تازه

۱-تنظیم خودکار نور صفحه

بخش قابل توجهی از باتری گوشی، برای روشن نگه داشتن نمایشگر آن مصرف می شود و یکی از آسان ترین راه ها برای کاهش مصرف باتری، کاهش میزان درخشش نور (Brightness) صفحه است. در آزمایش های ساعتی انجام شده، یک دستگاه آیفون با کمترین میزان نور صفحه، ۵۴ درصد باتری کمتری در قیاس با تنظیم نور بر روی حداکثر، مصرف کرد. با این حال باید توجه داشت که تنظیم حداقل میزان درخشش صفحه در نور روز، کار با تلفن را مشکل می کند. در حال حاضر تقریباً همه تلفن های هوشمند امکان تنظیم خودکار نور صفحه با توجه به میزان نور محیط را دارند. فعال کردن قابلیت AutoBrightness با توجه به تأثیر آن بر کاهش مصرف باتری، توصیه می شود.

۲-تبلیغات

به هنگام استفاده از مرورگر گوشی، دانلود تبلیغاتی که در صفحات وب وجود دارند، انرژی مصرف می کند. با نصب اپلیکیشن هایی که این تبلیغات را حذف می کنند، می توانید به عمر باتری بیفزایید. در آزمایش انجام شده، مرورگر سافاری در گوشی آیفون و با اتصال Wi-Fi حدود ۱۸ درصد از باتری

کارگاه

[۲۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

است. برای بهبود مصرف باتری، در چنین مواقعی بهتر است در تنظیمات گوشی، آن را روی حالت پرواز (Flight Mode) قرار دهید. برای مثال اگر آنتن موبایل اپراتور در محل کارتان ضعیف است، می‌توانید پس از قرار دادن گوشی در حالت پرواز، Wi-Fi را روشن کرده و از اینترنت استفاده کنید. بدین ترتیب از باتری گوشی به خاطر مصرف بیشتر در راستای جست‌وجوی سیگنال موبایل، خالی نمی‌شود.

۶- اپلیکیشن‌های پر مصرف



با یافتن ردپاهای مصرف باتری در بین اپلیکیشن‌ها، می‌توانید به نتایج مثبتی برسید. هم در آی. او. اس و هم اندروید، امکان دسترسی به لیست اپلیکیشن‌هایی که بیشترین میزان مصرف باتری را دارند، وجود دارد. در تنظیمات گوشی‌های آیفون و اندروید، می‌توانید در منوی مربوط به باتری، لیست این اپلیکیشن‌ها را پیدا کنید. در بخش تنظیمات باتری آیفون، روی ساعت تپ کنید تا اطلاعاتی در مورد میزان مصرف

باتری در زمان فعالیت و زمان آماده‌به‌کار هر اپ، مشاهده کنید. همچنین در اندروید می‌توانید این اطلاعات را در بخش CPU Total و CPU Foreground مشاهده کنید که با کم کردن آن دو از هم می‌توانید به میزان مصرف اپلیکیشن مربوطه در زمان آماده‌به‌کار، پی ببرید. احتمالاً اپلیکیشن‌های ایمیل، خبرخوان‌ها و همچنین اپلیکیشن‌هایی که برای زیر نظر داشتن فعالیت‌های فیزیکی در گوشی فعال هستند، بیشترین مصرف را دارند.

۷- موقعیت‌یاب پر مصرف

اپلیکیشن‌های نصب‌شده روی گوشی که از GPS استفاده می‌کنند را لیست کنید. اپلیکیشن‌های نقشه و اپ‌هایی که وضعیت سلامت را می‌سنجند معمولاً از این قابلیت گوشی استفاده می‌کنند و بخش عمده‌ای از باتری گوشی به واسطه آن‌ها مصرف می‌شود. اپلیکیشن‌هایی که میزان تحرک شما را می‌سنجند، برای سنجش میزان حرکت، از موقعیت‌یاب گوشی استفاده می‌کند که مصرف باتری را سرعت می‌دهد. اگر اپلیکیشن‌هایی وجود دارد که از موقعیت‌یاب استفاده می‌کند و باتری زیادی را هم مصرف می‌کند می‌توانید در آیفون با مراجعه به بخش Privacy و سپس Location Service امکان دسترسی به موقعیت‌یاب گوشی را از آن سلب کنید. برای این کار در اندروید، در تنظیمات، به بخش Apps رفته و پس از انتخاب اپلیکیشن مربوطه، در بخش Permissions، گزینه مربوط به Location را برای آن اپ، خاموش کنید.

۸- نوتیفیکیشن‌های غیر ضروری

غیرفعال سازی اعلان‌های گوشی (نوتیفیکیشن‌ها) برای بهبود مصرف باتری توصیه‌ای است که از سوی اپل و گوگل نیز روی آن تأکید شده است. دریافت این اعلان‌ها، نیازمند ارتباط مستمر با سرور نوتیفیکیشن‌های اپل و گوگل است. بسته به تنظیمات، هر اعلانی که روی گوشی‌تان ظاهر می‌شود، احتمالاً صفحه گوشی را جهت نمایش، برای چند ثانیه روشن می‌کند. با در نظر گرفتن باتری مصرفی برای بخش احتمالی صدای اخطار و ویبره و همچنین امکان جلب توجه و استفاده از گوشی، میزان مصرف باتری به صورت تصاعدی به واسطه دریافت هر اخطار بالا می‌رود. در آزمایش‌ها انجام شده، دریافت چند ده اخطار در طول یک ساعت تأثیر چندانی روی میزان مصرف باتری نداشت؛ اما با محاسبه کلیه نوتیفیکیشن‌ها در طول یک روز و انرژی مصرفی برای بررسی هر یک از آن‌ها روی اپلیکیشن‌های مجزا (توییت، جیمیل و...) به میزان قابل توجهی از انرژی می‌رسیم که نهایتاً بهتر است با هدف کاهش مصرف انرژی، آن‌ها را غیرفعال کنیم.



را دارند. بازه زمانی ۳۰ دقیقه یک‌بار، زمانی معقول و مناسب است.

۴- پخش موسیقی

این روزها پخش آنلاین موسیقی از طریق سرویس‌هایی مثل اسپاتیفای، پاندورا و اپل موزیک طرفداران بسیاری دارد؛ اما استفاده از این سرویس‌ها متعاقباً باتری زیادی هم مصرف می‌کند. پخش آنلاین موسیقی از طریق اینترنت Wi-Fi برای دو ساعت، حدود ۱۰ درصد باتری آیفون را مصرف می‌کند و پخش همان موسیقی از حافظه داخلی گوشی میزان مصرف باتری برای دو ساعت را به حدود پنج درصد کاهش می‌دهد. البته اغلب سرویس‌های آنلاین، امکان پخش به صورت آفلاین را هم مهیا کرده‌اند که یک مزیت به حساب می‌آید.

۵- wifi را خاموش کنید

شاید خودتان هم متوجه شده باشید که وقتی از لحاظ فیزیکی از Wi-Fi یا اینترنت اپراتور موبایل‌تان دور هستید، مصرف باتری موبایل، افزایش می‌یابد. دلیل این مسئله، افزایش مصرف باتری برای جست‌وجوی یک سیگنال قوی‌تر

میلیاردرهای دنیای فناوری



حسین خلیلی صفا
مترجم

پیشرفت صنعت فناوری در چند دهه گذشته، صاحبان ایده را در این حوزه بسیار مرمول کرده است، به طوریکه بخشی از لیست افراد ثروتمند در کل جهان متعلق به فعالان حوزه IT است. از میان ۱۰ میلیارد برتر دنیای فناوری ۴ نفر تحصیل در دانشگاه را رها کرده اند. لیست ۱۰ نفر میلیارد دنیای فناوری از دو کشور آمریکا و چین هستند.

مجموع ثروت ۱۰ نفر مورد بحث بیش از ۱۸/۲ میلیارد دلار برآورد شده که شامل پول نقد، سهام و سایر داراییها است. شماری از این افراد با سودای تغییر شرایط و بهبود وضعیت جهان اقدام به هزینه کردن داراییهای خود میکنند، حال آنکه شمار دیگری از افراد به سرمایه گذاری در تیمهای ورزشی پرداخته و عده ای نیز به گسترش کسب و کاری که از طریق آن ثروتمند شده اند، میپردازند. لیست مورد نظر با همکاری بیزنس اینسایدر و موسسه تحلیلی Wealth-X با استفاده از لیست ۵۰ ثروتمند برتر دنیا تهیه شده است.

و پس از AT&T دومین کمپانی بزرگ غیر نفتی منطقه است.

استیو بالمر (Steve Ballmer)؛ ارزش دارایی: ۲۵/۹ میلیارد دلار

استیو بالمر در سال ۱۹۸۰ تحصیل در مدرسه تجارت استنفورد را کنار گذاشت تا همراه با دوست هارواردی خود، بیل گیتس، میکروسافت را تأسیس کنند. وی به عنوان اولین مدیر تجاری میکروسافت، دستمزدی ۵۰۰۰۰ دلاری دریافت می کرد به علاوه اینکه سهام میکروسافت را هم داشت؛ او پس از کنار کشیدن گیتس، به عنوان مدیرعامل میکروسافت به انجام وظیفه پرداخت. بالمر پس از بیل گیتس و خانواده وی، دومین فردی است که موفق شد از طریق سهام دریافت شده به عنوان پاداش، میلیارد شود. بالمر پس از خروج از میکروسافت، به سمت تیم داری ورزشی رو آورد و با پرداخت دو میلیارد دلار، تیم لس آنجلس کلیپرز را در سال ۲۰۱۴ از آن خود کرد.

جک ما (Jack Ma)؛ ارزش دارایی: ۲۶/۳ میلیارد دلار

جک ما را به عنوان «جف بزوس» چین می شناسند. وی با تأسیس و مدیریت «علی بابا» در این کشور که یک فروشگاه آنلاین نظیر آمازون در چین است، به ثروت هنگفتی دست پیدا کرد. «علی بابا» در سال ۲۰۱۴ با بزرگترین بسته سهام جهان به ارزش ۲۵ میلیارد دلار وارد تالار بورس شد.

پونی ما (Pony Ma) ارزش دارایی: ۱۸/۲ میلیارد دلار

با کسب درآمد از بازار بورس، ما هوآنگ (پونی ما) کمپانی «تنسنت» را با همکاری دوستش تأسیس کرد. اولین محصول این کمپانی سرویس پیام رسانی بود که در چین با نام QQ معرفی شد. با توجه به نبود رقیب، این سرویس به پیام رسان استاندارد در فضای آنلاین تبدیل شد. از آن پس تنسنت رشد بسیار بالایی را تجربه و سرویس های بیشتری را عرضه کرده است که شامل سرویس های موزیک، استودیو بازی سازی - که یکی از محبوب ترین بازی های رایانه ای جهان با نام League of Legends است - و ... را شامل می شود.

مایکل دل (Michael Dell)؛ ارزش دارایی: ۱۸/۹ میلیارد دلار

مایکل دل همزمان با تحصیل در دانشگاه تگزاس در سال ۱۹۸۴، یک کمپانی را با نام PC Ltd تأسیس کرد. او برای تولید کامپیوتر، دانشگاه را رها کرد و همین موضوع باعث شد او رشد بیشتری در کارش داشته باشد. در آن زمان دل تنها ۲۳ سال داشت. کمپانی دل پس از عرضه عمومی سهام موفق به جذب سرمایه ۳۰ میلیون دلاری شد که ۱۸ میلیون دلار آن مستقیماً به دل رسید. این کمپانی در طول سال های بعد اقدام به جذب بیش از ۱۰۰۰۰۰ نفر نیروی کار در کشورهای مختلف کرد؛ دفتر مرکزی دل همچنان در تگزاس قرار دارد.

کارگاه

[۳۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

استفاده از پتانسیل اینترنت و فضای آنلاین تسهیل کرده و از این طریق به ثروت عظیمی دست یافت. بزوس ابتدا به فروش کتاب پرداخت، اما پس از مدتی؛ دیگر آمازون همه چیز می فروخت. پس از شکل گرفتن آمازون و گسترش کسب و کار این سرویس آنلاین و استحکام شالوده‌های آن، بزوس سرمایه‌گذاری در سایر حوزه‌ها را نیز آغاز کرد، به‌طوریکه وی اکنون رسانه‌هایی نظیر روزنامه واشنگتن پست را در اختیار داشته و کمپانی Blue Origin را نیز با هدف توسعه موشک‌های چندبار مصرف تأسیس کرده است.

آمازون امروزه دیگر تنها یک فروشگاه اینترنتی نیست، چراکه این کمپانی فعالیت‌های خود در حوزه سرگرمی را نیز گسترش داده و با سرویس «آمازون پرایم» نام خود را به عنوان یک سرویس استریم ویدیو مطرح کرده است. آمازون اخیراً سرویس استریم موسیقی خود را نیز عرضه کرد. فعالیت در حوزه ارائه خدمات ابری از دیگر حوزه‌هایی است که آمازون به آن وارد شده و وب‌سرویس این کمپانی میزبان وبسایت‌های بی‌شماری است. جف بزوس در پی آن است تا با استفاده از پهپاد، روند ارسال کالا را دگرگون کند.

بیل گیتس (Bill Gates)؛ ارزش دارایی: ۸۹/۴ میلیارد دلار

بیل گیتس نه تنها ثروتمندترین فرد در میان میلیارد‌های دنیای فناوری، بلکه متمول‌ترین انسان حال حاضر روی کره زمین است. گیتس در سال‌های اول فعالیت خود موفق شد تا به ثروت عظیمی دست یابد. بیل گیتس در سن ۳۰ سالگی و همزمان با عرضه عمومی سهام مایکروسافت ثروتمند شد. گیتس پس از تأسیس مایکروسافت، این کمپانی را برای سال‌ها اداره کرد. گیتس در سال ۲۰۰۰ از مدیرعاملی مایکروسافت کناره‌گیری کرد، اما وی کرسی خود در هیئت مدیره را حفظ کرده است. پس از کناره‌گیری از سمت مدیرعاملی، گیتس تمرکز خود را بیشتر روی امور خیرخواهانه قرار داده است. بیل گیتس با همکاری همسر خود، ملیندا گیتس، هدایت بنیاد خیریه گیتس را بر عهده دارد.

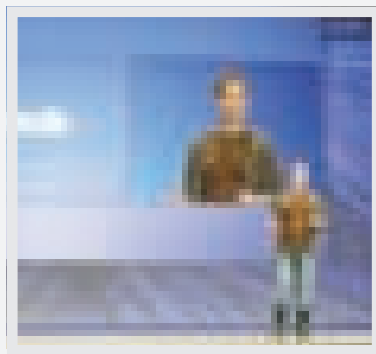
دیتابیس برای کسب و کارها و نهادهای دولتی از جمله خدمات این کمپانی بزرگ است. اوراکل همچنین با ارائه بستر مورد نیاز برای توسعه‌دهندگان، امکان کدنویسی و ایجاد نرم‌افزارها را در اختیار افراد قرار می‌دهد. پس از مایکروسافت، اوراکل را باید دومین کمپانی خواند که نرم‌افزارهایش به‌صورت گسترده در سراسر جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. لری ایسون زمانی لقب پردرآمدترین مدیرعامل جهان را یدک می‌کشید. ایسون یک جزیره در هاوایی در اختیار دارد و استیو جابز یکی از بهترین دوستان وی بود.

مارک زاکربگ (Mark Zuckerberg)؛ ارزش دارایی: ۴۶/۲ میلیارد دلار

زاکربگ را باید جزو نسل جدید ثروتمندان دنیای فناوری خواند که با ایده‌های جدید خود را به ثروت رساندند. زاکربگ توسعه فیسبوک را از دانشگاه هاروارد، زمانی که دانشجو بود، آغاز کرد. وی برای توسعه و عرضه سرویس خود دانشگاه را کنار گذاشته و هرگز برای ادامه تحصیل بازنگشت. زاکربگ هم‌اکنون ۳۱ سال دارد و پس از ازدواج صاحب یک فرزند شده است. زاکربگ تصمیم گرفته تا ۹۹ درصد از ثروت خود را به مرور طی دوران زندگی برای مبارزه با مشکلاتی نظیر بیماری ابولا و کمک به سیستم آموزش عمومی واگذار کند.

جف بزوس (Jeff Bezos)؛ ارزش دارایی: ۵۱/۲ میلیارد دلار

جف بزوس با آغاز کار کمپانی در پارکینگ منزلش، فرآیند خرید و فروش اجناس را با



سرگئی برین (Sergey Brin)؛ ارزش دارایی: ۳۶/۲ میلیارد دلار

سرگئی برین و لری پیج پس از آنکه در سال ۱۹۹۵ در دانشگاه استنفورد یکدیگر را دیدند، گوگل را در سال ۱۹۹۸ تأسیس کردند. گوگل در سال‌های اخیر تغییرات زیادی به خود دیده است و وارد حوزه‌های فراوانی شده، به‌طوریکه علاوه بر عرضه پلتفرم اندروید، حضور قدرتمند در حوزه هوش مصنوعی، خودروهای هوشمند و سایر حوزه‌ها را باید دستاورد این کمپانی عنوان کرد. در حال حاضر سرگئی برین به عنوان مسئول پروژه‌های تحقیقاتی در آلفابت فعالیت می‌کند.

لری پیج (Larry Page)؛ ارزش دارایی: ۳۷/۸ میلیارد دلار

لری پیج یکی از شرکای گوگل است که ثروتی بیش از دیگر مالک این کمپانی، یعنی سرگئی برین دارد. پیج؛ سمت مدیریت عملی آلفابت را بر عهده دارد. هلدینگ آلفابت را باید کمپانی مادر گوگل خواند که برای کاهش بار گوگل و همچنین درآمدزایی از سایر کمپانی‌های تحت تملک غول جستجو تأسیس شد. پیج و برین دو نفری بودند که گوگل را تأسیس کرده و این سرویس را از ابتدا توسعه دادند. وظیفه پیج توسعه الگوریتم هسته اصلی موتور جستجوی گوگل بود که نتایج را طبق یک رده‌بندی مشخص مرتب می‌کرد. او در سن ۳۰ سالگی ثروتمند شد و در زمان تصاحب اندروید توسط گوگل، سکان هدایت غول جستجو را بر عهده گرفت. هرچند پیج برای یک دهه از سمت مدیرعاملی گوگل کنار کشید، اما پس از ۱۰ سال و در سال ۲۰۱۱ دوباره به عنوان مدیرعامل گوگل، هدایت این کمپانی را در دست گرفت.

لری ایسون (Larry Ellison)؛ ارزش دارایی: ۴۶/۱ میلیارد دلار

لری ایسون، بنیان‌گذار کمپانی اوراکل، یکی از بزرگ‌ترین کمپانی‌های نرم‌افزاری جهان است. اگر نام اوراکل را نشنیده باشید، چندان جای تعجبی ندارد، چراکه اغلب نرم‌افزارهای اوراکل برای استفاده عموم نیست. توسعه نرم‌افزارهای

پازل و کور

ساده

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

خیلی ساده

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

متوسط

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

سخت

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

گردشگری

آتش زدم به مالم!

خانه‌هایی که ماندگار شدند

هر کسی کار خودش بار خودش

خیابان‌های هفت‌رنگ!

وقتی «جنگ»؛ «گنج» می‌شود



تب بالای تورهای لحظه آخری

آتش زدم به مالم!

فاطمه اکرمی
روزنامه نگار

نام سفرهای لحظه آخری روی خودشان است، سفرهایی که تصمیم به انجام آن در لحظات آخر گرفته شده، خیلی زود بلیت سفر خریداری و چمدانها بسته می‌شود آن هم بدون برنامه‌ریزی.

فروش صندلی ارزان

این نوع سفر کردن ارزان؛ چند سالی است که توسط یکی دو آژانس گردشگری مد شده است. این آژانس‌ها پروازهای یکی دو ایرلاین را خریداری کردند و برای اینکه هنگام پرواز دچار زیان نشوند، صندلی‌ها را به قیمت بسیار پایین فروختند. استقبال مردم از این حراج آنقدر زیاد بود که آن‌ها را تشویق کرد از این به بعد اگر صندلی‌های هواپیما خالی ماند، آن‌ها را در پروازهای چارتی در آخرین لحظات مانده به پرواز بفروشند. در آن صورت هم این دفاتر ضرر نخواهند کرد و هم هواپیما خالی پرواز نمی‌کند همچنین از آنجا که تعدادی از این صندلی‌ها مدت‌ها پیش به قیمتی بالاتر فروخته شده بود، تنزل قیمت ضرری به آن‌ها وارد نمی‌کرد. همین شد که بسیاری دیگر از آژانس‌های مسافرتی نیز چنین کاری را تکرار کردند و اکنون تب فروش تورهای لحظه آخری و بلیت‌های دقیقه نودی برای سفر به کشورهای خارجی به خصوص آنهایی که نیاز به ویزا ندارند، بالا رفته است. به گونه‌ای که مسافران در تماس با دفاتر مسافرتی اولین سوال‌شان درباره داشتن تور لحظه آخری است. اما باید دید چه اتفاقی در این نوع از تورها می‌افتد.

فروش گنجشک رنگ شده به جای قناری!

معمولا شکایت‌هایی که از بسته‌های سفر آژانس‌ها به سازمان میراث فرهنگی می‌شود نیز حول و حوش همین تورهای لحظه آخری است؛ چرا که افراد با خرید یک تور ارزان تحت تأثیر تبلیغات دفاتر قرار گرفته و اقدام به سفر می‌کنند، اما در هنگام سفر متوجه می‌شوند که اگر چه به آن‌ها وعده هتل ۴ ستاره، ترانسفر و ... را داده‌اند؛ اما در واقع هتل دو ستاره به مسافر داده شده و از دیگر خدمات تور نیز کاسته‌اند، همین موضوع موجب اعتراض گردشگران می‌شود، اما دفاتر به آن‌ها پاسخ می‌دهند که اگر خدمات بیشتری می‌خواستید باید پول بیشتری نیز می‌پرداختید. در حقیقت این دفاتر از خدمات تور کم کرده‌اند تا بسته سفر ارزان‌تر شود! در این باره، رضا اباذری، رئیس هیأت مدیره انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی تهران وجود تورهای بدون ضابطه را موجب برهم خوردن تعادل بازار می‌داند و می‌گوید: ماهیت وجود تور لحظه آخری اشتباه نیست بلکه نیاز بازار است اما باید ضوابط آن به گونه‌ای باشد که اختلال در بازار ایجاد نکند.

برخی از دفاتر مسافرتی از آنجا که تقاضای بازار را در فروش حداکثری تورهای لحظه آخری می‌دانند از این ترفند استفاده کرده و نام تورهای خود را دقیقه نودی می‌گذارند آن‌ها در حقیقت همان تور همیشگی را می‌فروشند با این تفاوت که با کم کردن ستاره هتل‌ها و یا برخی از خدمات دیگر تور، قیمت را پایین آورده و برای آن زمان تعیین می‌کنند. اباذری این کار را کم‌فروشی می‌داند و می‌گوید: در همه جای دنیا چارتر کردن و یا فروش تورهای لحظه آخری،

«لست سکند» و یا ثانیه آخری وجود دارد این یک بخش از بازار است؛ اما باید در نظر داشته باشیم که وقتی خدماتی ارائه می‌کنیم چند شاخص را در نظر بگیریم؛ یکی اینکه قیمت لحظه آخری با قیمت بسته سفر فرق کند و دیگری آنکه یک گزینه ویژه در نظر گرفته شود که تابع زمان باشد؛ به این معنی که از کیفیت بسته سفر اولیه کاسته نشود بلکه چون تابع زمان شده، نرخ آن پایین بیاید.

این فعال گردشگری ادامه می‌دهد: آژانس‌داری که صندلی هواپیماهای چارتری خود را فروخته اعلام می‌کند که هنوز چند صندلی دیگر باقی مانده است و برای اینکه صندلی‌ها پر شود، آن تعداد باقی مانده را به ارزان‌ترین نرخ می‌دهد آن هم در دقایق آخری که همه ثبت نام‌ها انجام شده و تورها آماده حرکت است؛ بنابراین این صندلی‌ها را افرادی انتخاب می‌کنند که بدون برنامه‌ریزی قبلی قصد سفر دارند؛ اما در برخی دیگر از کشورها افراد از ۴ ماه قبل صندلی خود را خریده و چون زودتر اقدام کرده‌اند از تخفیف برخوردار می‌شوند در کشورهای دیگر مردم به دنبال خرید تور در دقیقه ۹۰ نیستند؛ بلکه از ماه‌ها قبل خرید کرده و از تخفیف استفاده می‌کنند؛ اما در ایران شرایط کاملاً متفاوت شده است. در حالی که تجربه نشان داده افرادی که همیشه دنبال خرید ارزان هستند در بیشتر مواقع گران خرید کرده‌اند چون اگر به بازار مراجعه کنند می‌بینند که چه اتفاقی در حال جریان است مردم اگر تور لحظه آخری واقعی به دست آوردند خرید کنند اما اگر دیدند که قیمت این بسته از سفر همیشه همین مقدار بوده بدانند که تور لحظه آخری نخریده‌اند.

کارگاه

[۳۴]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

دهند و چون این خرید زودتر از زمان پرواز انجام شده و پول مسافر نیز مدتی در اختیار ایرلاین قرار می‌گیرد و سودی را عاید ایرلاین می‌کند، این خرید برای مسافر با تخفیف بسیار انجام می‌شود در این صورت مسافر می‌داند که چه زمانی پرواز دارد و چطور برای سفر خود برنامه‌ریزی کند اما اکنون ایرلاین‌های ما در ایران چنین کاری را انجام نمی‌دهند همین می‌شود که آژانس و ایرلاین سرمایه در گردش ندارد و نظم بازار را بر خلاف دیگر کشورها بر هم می‌زنند و مهم‌تر از آن موجب می‌شوند که مسافران نیز بدون برنامه‌ریزی به سفر بروند.

آهنگری ادامه می‌دهد: حتی درباره هتل‌ها نیز این مشکل وجود دارد. در ایران اگر اتاق هتل را در ایام تعطیلات بخواهید باید چندین برابر قیمت بخرید اما در ایام دیگر و زمانی که کسی در هتل اقامت نمی‌کند نرخ اتاق پایین می‌آید اما در کشوری مانند روسیه نرخ اتاق هتل در ایام تعطیلات ارزان‌تر است چون بر این عقیده هستند که مردم باید بتوانند در زمان تفریح و استراحت‌شان اتاق هتل را به ارزان‌ترین نرخ بخرند. تورهای لحظه آخری به نوبه خود اتفاق نامبارکی نیست اما باید توجه شود که بخشی از سفر، لذت آن و آرامش خاطری است که در سفر به وجود می‌آید بنابراین عدم برنامه‌ریزی از لذت سفر کم می‌کند. از سویی اگر قرار باشد که از خدمات تورهای لحظه آخری استفاده شود باید به نکات ریز قرارداد با دفاتر مسافرتی دقت کرد مثل زمان پروازها، نرخ بلیت و ویزا، مسافت هتل با مرکز شهر و... چرا که در بسیاری از موارد، تورهای لحظه آخری به این دلیل ارزان هستند که یا هزینه ویزا از آن‌ها کسر شده و یا هتل خارج از شهر است.

آن‌ها بلیت تنها تعدادی از ایرلاین‌های طرف قرارداد خود را به فروش می‌رسانند نه همه ایرلاین‌ها را.

در «تور» برخی تورها لپتید!

اما خرید تور لحظه آخری واقعی تنها به دست برخی از افراد مطلع و اهل سفر می‌رسد نه همه مردم. چون مردمی که همیشه در حال سفر هستند اطلاعات خوبی در این باره به دست آورده‌اند و می‌دانند که چه زمانی به کجا مراجعه کنند تا بلیت هواپیمای ارزان و یا هتل ارزان قیمت بخرند. به همین دلیل نسبت به کسانی که این خدمات را در همان زمان اما با قیمت عادی خریده‌اند سود بیشتری کرده‌اند چون شناخت آن‌ها بیشتر بوده است.

مجید آهنگری از فعالان حوزه گردشگری و برگزارکننده تورهای خارجی نیز می‌گوید: مردم باید بدانند که معمولاً می‌توانند تورهای ارزان قیمت را تنها از مجریان برگزار کننده آن تور خریداری کنند اکنون برخی از دفاتر خدمات مسافرتی هستند که کار را از بقیه می‌گیرند و اجازه نمی‌دهند رقابت سالم وجود داشته باشد به همین دلیل پروازها را چارتر می‌کنند و جز گروه خودشان به کسی اجازه ورود نمی‌دهند و موجب می‌شوند که تعدادی از دفاتر مسافرتی از چرخه حذف شوند. متأسفانه چند سالی است که قانون فروش بلیت و تور در ایران بر عکس کشورهای دیگر شده است در همه جای دنیا اگر زودتر بلیت هواپیما را بخری ارزان‌تر است اما در ایران کار را برعکس کرده‌اند.

وی بیان می‌کند: برخی از ایرلاین‌های خارجی سیستم خرید بلیت هواپیما را از چند ماه قبل باز می‌گذارند تا متقاضیان خرید زودتر از موعد انجام

تشخیص طلا از مغرغ!

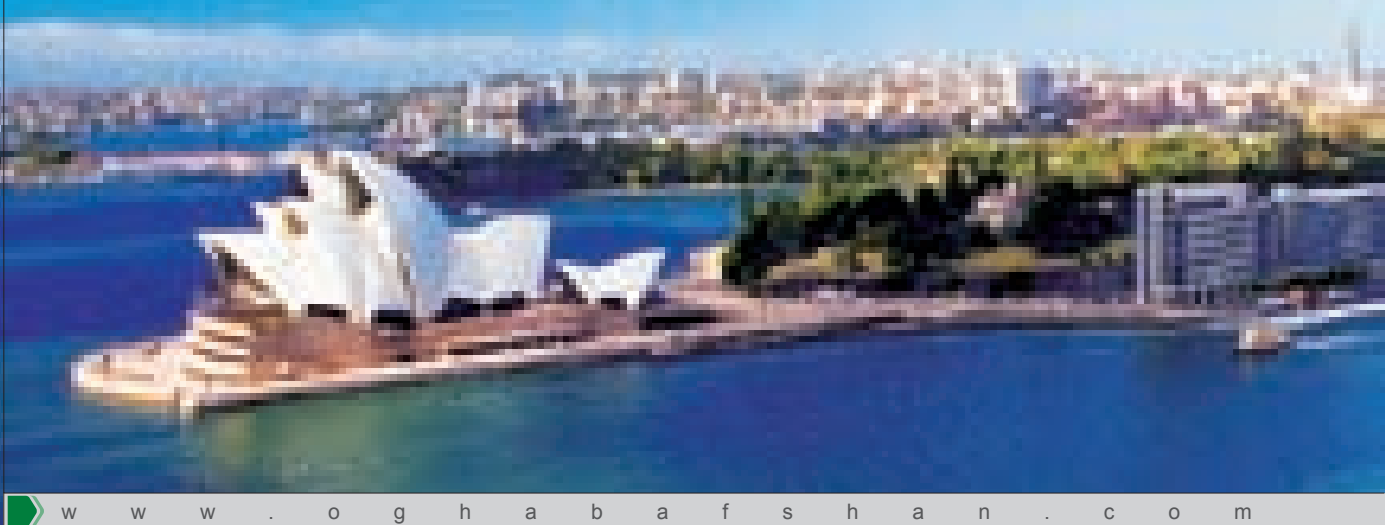
هشدار اباذری درباره خرید تورهای لحظه آخری را بسیاری از کارشناسان گردشگری نیز تکرار می‌کنند آن‌ها بر این باورند که باید تور واقعی لحظه آخری را از تور غیر واقعی تشخیص داد.

در این باره، لیلیا زوار از فعالان گردشگری و مدیر یکی از دفاتر خدمات مسافرتی می‌گوید: من موافق این هستم که پروازها خالی نروند و صندلی‌ها حتی اگر شده به ارزان‌ترین نرخ فروخته شوند؛ اما به شرط اینکه این نرخ‌ها و تورهای لحظه آخری واقعی باشند. در این صورت ایرلاین و چارتر کننده ضرر نمی‌کنند و مسافر هم سود می‌برد. اما اگر مردم زودتر از موعد خرید کنند و این خرید برای آن‌ها ارزان تمام شود تور لحظه آخری از بین می‌رود و با آرامش خاطر بیشتر و با برنامه سفر می‌کنند.

زوار هم معتقد است که ایرلاین‌های داخلی از فروش زودتر از موعد تخفیفی به مسافر نمی‌دهند و همین موضوع موجب بر هم خوردن نظم بازار سفر شده است. در حالی که شرکت‌های خارجی پرواز امن‌تر و ارزان‌تر خود را زودتر می‌فروشند.

این فعال گردشگری به سایت‌های فروش بلیت چارتر در فضاهای مجازی نیز اشاره می‌کند و می‌گوید: این مشکل آژانس‌داران است که هر کسی آمده و یک سایت به نام چارتر پرواز راه‌اندازی کرده و بلیت چارتر کننده دیگران را می‌فروشد. اکنون اگر مسافر در اینترنت کلمه بلیت ارزان را سرچ کند همه این سایت‌ها باز می‌شود. این نوع سایت‌ها تنها یک موتور جستجوگر هستند.

همانطور که زوار می‌گوید تعداد موتورهای جستجوگر بلیت ارزان در فضای مجازی کم نیست همچنین همه



خانه‌هایی که ماندگار شدند

روایات هاشمی
روزنامه‌نگار

فرق آدم‌های معمولی با آدم‌های غیر معمولی در این است که آدم‌های خاص در حیطه کاری خودشان حرفی برای گفتن دارند، آنقدر خوب کار می‌کنند که رفته رفته مردم یک سرزمین اجازه می‌دهند که اسم‌شان را در گوشه‌ای از ذهنشان به حافظه بسپارند یا بعدها عکس‌شان را روی دیوار اتاق جوان و نوجوان‌شان بچسبانند و صدایشان بزنند «الگو».

الگوهای هر دوره در هر سرزمینی به خودی خود آنقدر جذاب هستند که بیشترمان دوست داریم از حال و هوا و ریزه کاری‌های روزانه و سبک زندگی‌شان خبر دار شویم. یکی از چیزهایی که می‌تواند ما را به گوشه‌ای از زندگی این آدم‌ها وصل کند محل زندگی‌شان است؛ یعنی جایی که در آن روزهای‌شان را به شب رسانده‌اند، خانه‌هایی که در دیوارهایش بزرگ شدن و چهره شدن مباحثان‌شان را دیده‌اند. در طول این سال‌ها خانه‌های زیادی هستند که بعد از مرگ صاحبانشان تبدیل به موزه شده‌اند و هر روز از مردمی که قصد بازدید از این مکان‌ها را دارند استقبال می‌کنند. خانه‌هایی که شاید بسیاری از ما از وجودشان در نزدیکی‌مان خبر نداریم، خانه‌هایی که حالا برای مردم حرف‌های زیادی دارند از سبک زندگی مباحثان‌شان.

خانه آقای بازیگر

خانه «آقای بازیگر» جزو معدود مکان‌هایی است که مسئولان فرهنگی در زمان حیات همان فرد به فکر پرداختن و شناساندن وجوه مختلف زندگی او به مردم شده‌اند. در حال حاضر چند سالی است که در خیابان قیصریه تهران از افتتاح خانه عزت الله انتظامی به عنوان موزه گذشته است. خانه‌ای که طبق صحبت‌های خود او جایی است که از سال ۴۹ تبدیل به محل سکونت استاد شده است و طی سال‌های گذشته محل رفت و آمد و نشست و برخاست هنرمندانی مثل علی حاتمی، ناصر تقوایی، جمشید مشایخی و... بوده است. خانه عزت‌الله انتظامی از بخش‌های متفاوتی مثل شهر فرنگ، اتاق آینه، تماشاخانه، گالری و... تشکیل شده است و حتی در پشت بام خانه این بازیگر، کافی شاپی برای علاقمندان ترتیب داده شده که مدیریت آن را هم به نوه آقای انتظامی سپرده‌اند.

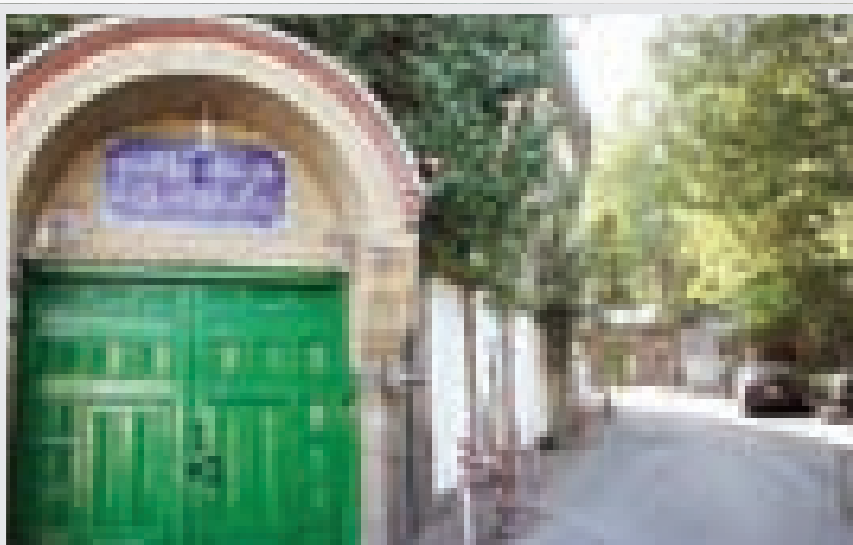
سید جعفر شهیدی

سید جعفر شهیدی را خیلی‌های مان به عنوان یکی از مفاخر ادبی می‌شناسیم و با آثار و ترجمه‌های او آشنایی داریم. یکی از خانه‌های دیگری هم که در این سال‌ها از خانه مسکونی نه به موزه که به یک کتابخانه عمومی تغییر کاربری داده است خانه علامه سید جعفر شهیدی است. او در سال ۱۳۷۴ خانه خودش را وقف عام کرد و حالا

۲۱ سال است که این کتابخانه ۵۷۰ متری پذیرای علاقه‌مندان به فرهنگ است. کتابخانه‌ای که اگر سری به آن بزنید روی دیوار آن با این جمله رو به رو خواهید شد «فرهنگ چیزی نیست که اگر ویران شد با ده و صد سال بتوان آنرا ترمیم کرد. ارادتمند - دکتر سید جعفر شهیدی»

منزل شهید بهشتی در خیابان دستجردی

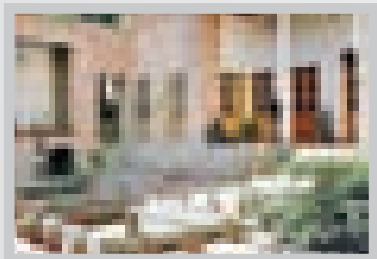
شهروندان تهرانی در بین رفت و آمدهای هر روزه‌شان اگر مسیرشان به خیابان شریعتی و خیابان دستجردی بیفتد می‌توانند سری به منزل شهید بهشتی هم بزنند. خانه‌ای که در سال ۹۰ توسط شهرداری خریداری شد و به موزه تبدیل شد. خانه شهید بهشتی از بخش‌های متفاوتی تشکیل شده که هر بخش به یک موضوع اختصاص پیدا می‌کند. در طبقه همکف این موزه فضای شورای انقلاب اسلامی بازسازی شده است و در کنارش می‌توانید به کتابخانه شخصی این شهید هم نگاهی بیندازید. از دیگر بخش‌هایی که در این خانه موزه وجود دارد قسمت گالری است که از عکس‌های خود شهید بهشتی تشکیل شده است و به دوره‌های مختلف زندگی او اختصاص دارد. علاوه بر همه این‌ها یکی دیگر از قسمت‌های این خانه فضای پژوهشگاه آن است که شامل یک بانک اطلاعاتی جامع از کتاب‌های شخصی، مقالات تدوین شده و تالیف شده اوست.



و سالیان درازی است که مردم از مناطق و دور و نزدیک کشور برای بازدید از این مکان بازدید می کنند برای خلاف خانه های قبلی که در بالا معرفی کردیم این خانه علاوه بر اینکه خانه نیما پوشیچ محسوب می شود از لحاظ ویژگی های معماری و بافت تاریخی دارای ارزش است. خانه پدری نیما در روستای آبا و اجدادی اش در روستای «یوش» یکی از جاذبه های گردشگری استان مازندران به حساب می آید.

پروفسور حسابی در تجریش

اگر به خیابان تجریش رفتید و خواستید از خانه دکتر حسابی هم دیدن کنید به این فکر کنید که خانه پروفسور حسابی پیش از اینکه محل سکونت یک دانشمند سرشناس ایرانی باشد یک بنای تاریخی محسوب می شود چون خانه از جهت معماری و بافت دارای ویژگی های منحصر به فردی است به عنوان نمونه یکی از ویژگی های این خانه که نشان دهنده شیوه زندگی خود استاد هم هست توجه ایشان به تغییراتی است که در خانه برای راحتی و آسایش همسر کم بینایش ترتیب داده است.



شهید چمران در محله بازار

یکی دیگر از خانه هایی که تماشایش خالی از لطف نیست خانه پدری شهید چمران است خانه ای که در محله بازار و چهار راه سیروس قرار دارد و قدیمی ترها آن محله را صدا می زدند «چاله میدان» این خانه در سال های دهه ۳۰ محل سکونت شهید چمران بوده است و در سال ۸۷ بعد از بازسازی های صورت گرفته به موزه تبدیل شده تا جایی باشد برای علاقه مندانی که دوست دارند کمی با حال و هوای کودکی های این شخصیت بزرگ آشنا شوند.

به حسینییه ارشاد به این خانه نقل مکان کرده و حالا ۹ سالگی از موزه شدن آن برای بازدید علاقه مندان این شهید می گذرد. خانه ای که طبق گفته ها محلی است که شهید مطهری بیشترین آثار خودش را در آنجا تالیف کرده است و علاوه بر آن در زمان خودش محفلی بوده است برای رفت و آمد اشخاص بزرگی همچون رهبر معظم انقلاب، آیت الله طالقانی، دکتر شریعتی، آیت الله هاشمی رفسنجانی و شخصیت های دیگر. اگر به خیابان شریعتی رفتید و سری به خانه این استاد شهید زدید در طبقه اول می توانید از وسایل شخصی و دست نوشته های او و در طبقه دوم از کتاب های شهید مطهری دیدن کنید.



علامه جعفری در بزرگراه آیتاله کاشانی

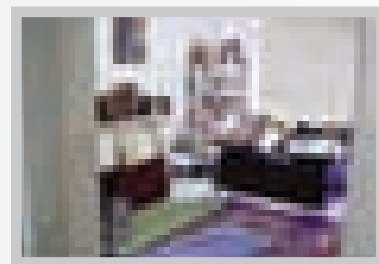
یکی دیگر از مکان هایی که در حال حاضر کارایی خود را از منزل مسکونی به کتابخانه تغییر داده است منزل علامه محمد تقی جعفری است. خانه ای که از سال ۸۷ با همکاری خانواده و شهرداری به کتابخانه ای برای عموم مردم تبدیل شده است؛ کتابخانه ای که در آن پر است از کتاب هایی که روزی متعلق به خود استاد بوده است و در حال حاضر در اختیار همگان قرار گرفته است. شمار این خانه می تواند از کتابخانه شخصی استاد دیدن کنید، از دیدن چیدمان و سادگی وسایل علامه جعفری لذت ببرید. خانه ای که این روزها در کنار کتابخانه، طبقه دوم آن هم به موسسه نشر و تدوین آثار او تبدیل شده است. این خانه در تهران، بزرگراه آیت الله کاشانی و خیابان حسن آباد جنوبی است.

نیما پوشیچ در یوش

خانه نیما پوشیچ یکی از معروف ترین خانه موزه هایی است که در سطح کشور وجود دارد

خانه شهریار در محل تولدش

به غیر از پایتخت می شود خانه مشاهیر را در شهر های دیگر و محل تولدشان جستجو کرد. برای اینکه بتوانید بازدیدی از خانه قدیمی سید محمد حسین بهجت تبریزی داشته باشید باید سری به تبریز بزنید. خانه ای که ۹ سال پیش به عنوان یکی از آثار ملی ایران ثبت رسمی شد. شما در این خانه دو طبقه می توانید با تصاویر و آثار او، مثل دست نوشته های نستعلیقش آشنا بشوید و با دیدن اسباب خانه از آن همه سادگی صاحب خانه لذت ببرید.



دکتر شریعتی در جمالزاده شمالی

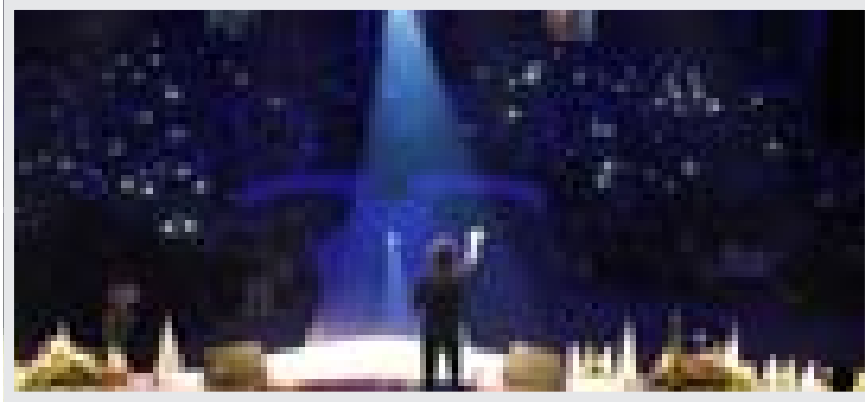
به خیابان جمالزاده شمالی بروید، نرسیده به خیابان فاطمی، کوچه نادر پلاک ۱۰ درست جایی است که الان ۱۰ سالگی می شود که از خانه به موزه دکتر علی شریعتی تبدیل شده و روزانه بازدیدکننده های زیادی می توانند به آنجا سر بزنند. خانه این دسته از مشاهیر معاصر شاید به لحاظ ساختمان و معماری ویژگی منحصر به فردی نداشته باشند اما خوبیشان این است که می توانید قسمت کوچکی از حال و احوال چهره ای که دوست داشتید را از نزدیک لمس کنید. خانه دکتر شریعتی مثل هزاران خانه قدیمی است که در پایتخت وجود دارد ولی با این تفاوت که در خانه های دیگر نمی شود به مدارک دوران تحصیل دکتر شریعتی و حتی مکاتبات ساواک در باره فعالیت های وی دست پیدا کرد. یکی دیگر از ویژگی هایی که می شود در این خانه پیدا کرد این است که در آن نهایت سعی بر این شده است تا اتاق کار شخصی آقای شریعتی را عینا بازسازی کنند.

شهید مطهری در نزدیکی حسینییه ارشاد

شهید مرتضی مطهری در سال ۴۶ برای نزدیکی

بازیگرانی که به آواز خوانی روی آوردند و کم توفیق بودند

هر کسی کار خودش بار خودش



زنشهر نقاشی فرد
روزنامه نگار

هر تپی دیر یا زود فروکش می‌کند. تب‌های عالم هنر هم عمر چندانی طولانی ندارند و اغلب دیر یا زود فرو می‌نشینند. جالب است به این نکته هم اشاره کنیم که تب‌های این عالم ماجرایی همان ضرب‌المثل معروف است که می‌گوید «تب تند زود به عرق می‌نشیند». تب‌های هنری با شتاب آغاز می‌شود، اوج می‌گیرد و خیلی هم زود به افول می‌رسد. می‌توان اغلب آنها را خوانندگان تک‌آلبوم نامید!

یکی از این تب‌ها که اکنون تا حد زیادی رنگ باخته، خواننده شدن بازیگران سینما و تلویزیون است. ستاره‌هایی که اغلب شناخته شده‌اند و همین موضوع آنها را به این سمت سوق می‌دهد که ستاره اقبالشان را در هنرهای دیگر هم بسنجند و برای بیشتر درخشیدن تلاش کنند. البته از قدیم گفته‌اند سنگ مفت، گنجشک هم مفت. از نظر خیلی‌ها اشکالی ندارد که آنها هم شانس خود را امتحان کنند و بکوشند به ستاره‌ای در عرصه موسیقی تبدیل شوند. البته این حرف تا حد زیادی درست است و باید گفت همه حق دارند هر گونه تجربه‌ای را که به دیگران و جامعه آسیبی نمی‌زند به دلخواهشان تجربه کنند. هر چند این اتفاقات می‌تواند بر فعالیت موزیسین‌های حرفه‌ای سایه بیندازد اما تجربه نشان داده عمر این سایه‌ها خیلی کوتاه است و با غروب آفتاب افول می‌کنند.

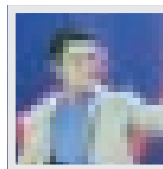
کسانی که خوانند و رونق نداشتند

اگر بخواهیم نگاهی به بازیگرانی داشته باشیم که وارد عرصه خوانندگی شدند با فهرست چندانی کوتاهی روبه رو نخواهیم بود.

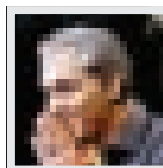
رضا رویگری تا به حال سه آلبوم را روانه بازار موسیقی کرده است و بسیاری صدایش را با سرود انقلابی «ایران ایران» شنیده‌اند.



می‌توان او را یکی از خوانندگان موفق این عرصه به شمار آورد، چرا که بر خلاف اغلب همکارانش این شانس را داشته که اثری با صدایش در ذهن و حافظه مردم ثبت شود.



محمد رضا گلزار هم شانس خود را در این حوزه امتحان کرد. او در «روز برفی» (اجرای مشترک با مرتضی پاشایی) «یه موقع‌هایی دلم می‌گیره» (اجرای مشترک با مازیار فلاحی) و «همه چی آرومه» (بازخوانی آهنگ حمید طالب زاده) خواند و البته کارهای زیاد دیگری هم در این حوزه انجام داد.



مهران مدیری هم یکی دیگر از این هنرمندان است که گفته می‌شود به پیشنهاد فردین خلعتبری وارد این عرصه شده است. مدیری هم آلبوم‌هایی را روانه بازار موسیقی کرده اما تنها کارهایی را که مردم با صدای او خاطره دارند، تیتراژ خوانی‌هایی

است که اغلب برای ساخته‌های خودش انجام داده است. شب‌های برره، باغ مظفر، قهوه تلخ و فیلم هم‌نفس که البته مهدی فخیم‌زاده کارگردانی آن را انجام داده از جمله تیتراژ خوانی‌های این بازیگر است.

حامد بهداد از جمله بازیگرانی است که چند سالی می‌شود به خوانندگی روی آورده اما با انتقاداتی هم مواجه شده است. او همان‌طور که سعی می‌کند



در بازیگری چهره متفاوتی از خودش نشان دهد، در عرصه موسیقی هم همین رویه را در پیش گرفت و سعی کرد نشان دهد متفاوت است. او کوشید در قالب‌های مدرنی بخواند اما نتیجه‌ای متفاوت از اغلب همکارانش عایدش نشد.

صدای محمدرضا فروتن در «شب یلدا» ساخته کیومرث پوراحمد به یادماندنی شد و بعد از آن بود که به فروتن پیشنهاد شد ترانه‌های دیگری را هم



اجرا کند اما او نپذیرفت. محمدرضا فروتن قبل از این که بازیگر شود، در کلاس‌های آواز شرکت کرده بود و پیش استادانی چون صدیق تعریف و سپهری درس آواز گرفته بود، البته پس از شنیدن قطعاتی که با صدای او منتشر شد، احتمالاً خیلی‌ها با خودشان گفته‌اند همان بهتر که این بازیگر خوانندگی را ادامه نداده و سراغ تجربه‌های موفقش در عرصه بازی رفته است!

چرا باز یگر - خوانندگان ماندگار نمی شوند؟

همان طور که گفتیم این بازیگران در عالم موسیقی زود آمدند و زود هم رفتند! اما چرا اغلب آنها نمی توانند عمر چندان طولانی در عرصه موسیقی داشته باشند و صدایشان را ماندگار کنند؟

ابوالحسن مختاباد، روزنامه نگار و کارشناس حوزه موسیقی، انتشار این آلبومها را گذرا دانسته و می گوید: این گونه کارها مانند بادهای موسمی است که سرعت می آید و می رود. موسیقی نخبه، جایگاهش والاتر از این است که تحت تأثیر آن قرار بگیرد.

او درباره تأثیر انتشار این آلبومها بر موسیقی کشور نیز اظهار نظر می کند: فکر نمی کنم کسی بتواند با یک آلبوم ضعیف، سنت های یک موسیقی را متزلزل کند. به نظرم در کل انتشار این آلبومها مقطعی و اتفاقا تأثیری بر عملکرد کاملاً مادی بازار است و راهش از آثار حرفه ای و معنوی جداست.

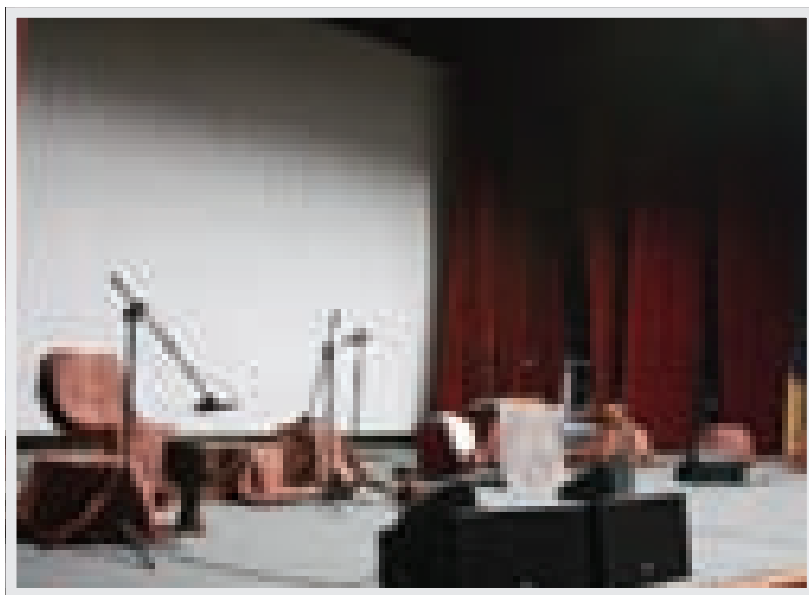
این کارشناس موسیقی معتقد است: مردم تا حدودی آگاهند که چه کالایی مصرف کنند. معتقدم باید به فکر و انتخاب مخاطب احترام گذاشت.

مردم آلبومها را تهیه می کنند، اگر به نظرشان ارزشمند آمد، جایگاهی برای آن باز می کنند و گرنه راحتی دورش می اندازند. باید به مخاطبان موسیقی احترام گذاشت، چرا که آنها همیشه با گوش موسیقایی قوی، زشت را از زیبا و خوب را از بد تشخیص داده و نگذاشته اند جریانات غیراصیل، در جریان اصیل موسیقی تأثیر بگذارد.

مختاباد تأکید می کند: بازار موسیقی نشان داده است، موسیقی ضعیف را کنار می زند. به عنوان مثال، اگر کار آقای رادان به دل مردم بنشیند، طبیعی است می ماند و گرنه جامعه آن را حذف و از گردونه خارج می کند. نبض بازار موسیقی در دست مخاطبان است، آنها هستند که تصمیم می گیرند یک اثر ماندگار باشد یا نه. مردم دیگر با شنیدن نام یک هنرمند به سمت خرید آلبومش نمی روند و به این درک رسیده اند که هر کس روی صحنه بازیگری درخشید، حنجره اش هم طلایی نخواهد بود!

از واکنش های منفی تا اتفاقی مثبت

هر چند حضور این بازیگران در عالم موسیقی واکنش های منفی زیادی را به همراه داشت، اما باید این اتفاق را مثبت ارزیابی کرد، چرا که مخاطبان موسیقی را به مسیر خوبی برای انتخاب راهنمایی کرد؛ مسیری که به حذف خواننده - بازیگرها و ماندگاری موسیقی خوب انجامید.



شهاب حسینی هم خوانندگی را

تجربه کرد. البته او هم از معدود

افرادی بود که توانست آهنگی را

در ذهن همه با صدای خودش

ماندگار کند؛ آهنگی که البته بازخوانی یکی از

ساخته های فراموش شده زنده یاد همایون خرم بود

و اغلب مردم آن را با مصرع اولش یعنی «یه شب تو

خواب وقت سحر» می شناسند.

امین حیایی تا به حال در دو

فیلم «سرود تولد» و «بوی

بهشت» به صورت اختصاصی،

خوانندگی کرده است. شاید

بسیاری فراموش کرده باشند که امین حیایی

حدود ده سال پیش یک آلبوم به نام «باران»

منتشر کرد، آلبومی که مورد استقبال قرار

نگرفت و خیلی زود از یادها رفت.

رضا عطاران، بازیگر و کارگردان

مجموعه های تلویزیونی طنز

است که گاهی هم صدایش را

امتحان می کند. او در «کوچه

آقاقیا» ترانه ای خواند و در متهم گریخت و ترش

و شیرین به قول معروف رپ خوانی کرد.

رادان هم در موسیقی و در

سبک های مختلف شانس خود

را امتحان کرده و البته فکر

نمی کنم هیچ کس قطعاًش را

بیشتر از یک بار شنیده باشد!

امیرحسین مدرس و محمدرضا

هدایتی البته جزو خوانندگانی اند

که صدایشان از دیگر

همکارانشان ماندگارتر شد.

مدرس چند آلبوم منتشر کرده

و البته آلبوم های هدایتی توانست بیش از همه

مردم را به شنیدن صدا و کارهایش وادارد.

هنگامه قاضیانی و شهرسلطانی

هم بازیگران زنی بودند که

خواننده شدند. قاضیانی خیلی

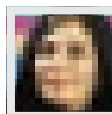
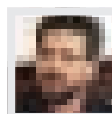
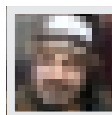
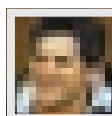
زود فهمید که در این هنر

نمی تواند جایگاه خوبی را کسب کند اما سلطانی

که مدت زیادی هم از ورودش به این عرصه

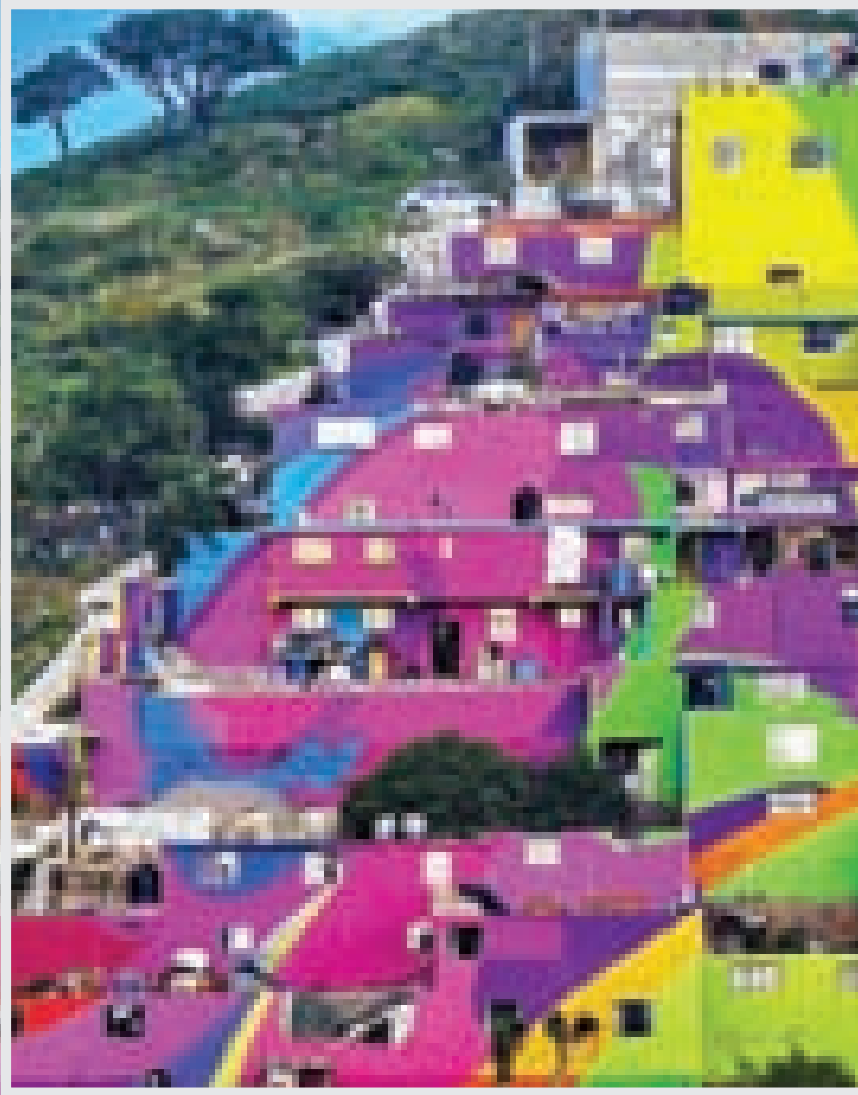
نمی گذرد، همچنان سعی می کند حضور پررنگی

در عالم موسیقی داشته باشد.



نگاهی به خلاقیت‌های گردشگری مردم دنیا در زیستگاه‌هایشان

خیابان‌های هفت رنگ!



حسین صفوری
فعال فرهنگی

تاریخ معماری به زمانی بر می‌گردد که آدمی برای زندگی مجبور به ساخت سرپناه برای خویش بود. معماری، از دوره‌های پیش از تاریخ اساسی‌ترین نیازهای بشری را همچون ساخت سرپناه و خانه برآورده ساخته است. در عین حال معماری به دلیل قابلیت خلق طرح‌هایی در ابعاد بزرگ و با شکوه امکان یافته تا به عنوان واسط خود بزرگنمایی و نمایشی در خدمت افراد، گروه‌ها و یا کل جامعه قرار بگیرد.

به علاوه معماری بر خلاف ساخت ابزار مانند یک تبر سنگی یا یک جام سفالی تقریباً همیشه با کمک و تلاش جمعی صورت می‌گیرد و نه همت فردی، در واقع نوعی فعالیت هدفمند و خلاق گروهی از افراد است که در درون یک محیط تاریخی خاص عمل می‌کنند.

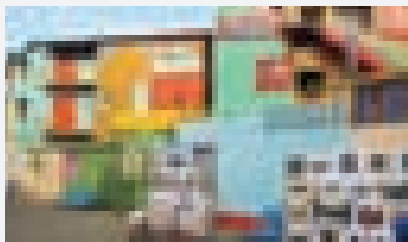
به همین علت معماری در طی زمان به هیچ وجه صرفاً یک مقوله مختص تاریخ هنر نبوده است؛ بلکه همیشه به عنوان عاملی مهم، تاریخ اجتماعی تژاد انسانی را نیز تحت تاثیر خود قرار داده است.

آپارتمان‌ها و دلگیری‌های مدام

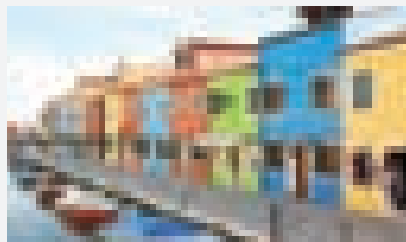
همه جای دنیا ساختمان‌های دلگیر و آسمان‌خراش‌های کسل کننده وجود دارد. تقریباً همه جا کمبود رنگ در زندگی احساس می‌شود؛ اما در میان تمام این یکنواختی‌ها در برخی کشورها خیابان‌های رنگارنگی مانند رنگین کمان و پر از حس زندگی وجود دارد.

حالا موضوع مهم این است که مردم ایران و مدیران حوزه میراث فرهنگی به این توجه داشته باشند که در جهان واقعاً چه موضوعات پیش پا افتاده‌ای باعث جذب گردشگر می‌شود. به بیان دیگر در کشورهای مختلف - و لزوماً نه اروپایی - هر امکانی را مردم

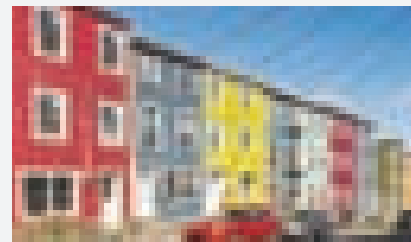
به عنوان یک ابزار برای جذب گردشگر استفاده می‌کنند. مثلاً حتی سفر یک نویسنده، شاعر، بازیگر، سیاستمدار و به طور عام؛ چهره مطرح در کشور و جهان در یک شهر و ماندن در آنجا برای مردم شهر امکانی است برای جذب توریست. مثلاً روی در اتاق فلان مهمان پذیر نوشته شده که یک شب ویکتور هوگو اینجا خوابیده است؛ یا کافکا در این کافه قهوه خورده یا ... اما در ایران اینقدر ظرفیت برای پذیرش گردشگر وجود دارد و کم کاری می‌شود که مثلاً یک بنای ۴۰۰ ساله را به راحتی تخریب و جای آن پاساژ می‌سازند و صدای کسی هم در نمی‌آید. یا مثلاً خانه چهره‌های مطرح سیاسی، فرهنگی، هنری به راحتی



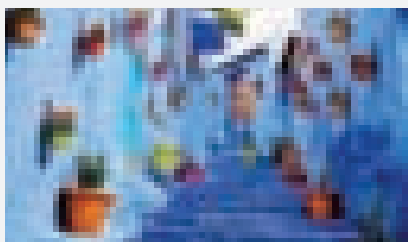
▲ خیابان El Caminito در بوئنوس آیرس



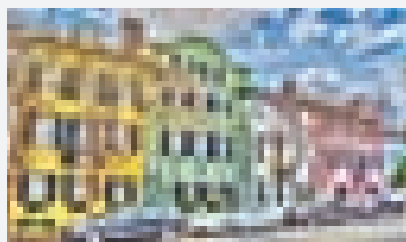
▲ خیابان Fondamenta Pontinello در جزیره بوراتو، ایتالیا



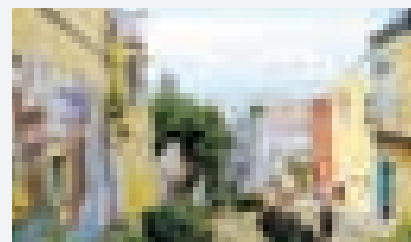
▲ خیابان Jellybean Row در جزیره نیوفاوندلند، کانادا



▲ شفشاون در مراکش



▲ خیابان Rainbow Row در چارلستون، کارولینای جنوبی



▲ خیابان Paseo Gervasoni در ولیرسو، شیلی

مناطق در همسایگی مکزیک است. دولت مکزیک در پی یک نوسازی شهری این منطقه راه با هنر خیابانی، تبدیل به بهشت کرد در این فرایند حدود ۲۰۰۰ ساختمان تبدیل به هنر نقاشی انیمیشنی شده‌اند.

شهری شهره به رنگ در شیلی

در این شهر بندری رنگ، همه چیز است. به خصوص در خیابان پیاده‌روی Paseo Gervasoni. شیب این خیابان آن را بسیار جذاب و دیدنی کرده است؛ اما دلیل اصلی برای بازدید از آن؛ هنر است که می‌توان در دیوارهای رنگ آمیزی شده ساختمان‌های آن مشاهده کرد.

میدان بازار در ورشو

میدان بازار ورشو پر از ساختمان‌های زیبایی است که به قرن سیزدهم باز می‌گردد. بیشتر این ساختمان‌ها در جنگ جهانی دوم تخریب شدند ولی دوباره بازسازی شده‌اند.

شهری به رنگ ماهیگیران

جزیره رنگارنگ بورانو شهر ماهیگیران و هنرمندان با خانه‌های رنگین کمانی در کنار کانال آب سبز زمردین است. طبق گفته قدیمی‌های شهر، ماهیگیران خانه‌های خود رنگی کرده‌اند تا بتوانند از فاصله دور تالاب آن را بشناسند.

کریستین اندرسن» در یکی از خانه‌های همین شهر زندگی می‌کرده است.

۱۳ ساختمان رنگی در چارلستون

چارلستون شهری است بسیار زیبا؛ در این شهر خیابانی وجود دارد به نام Rainbow Row. این خیابان از ۱۳ ساختمان با رنگ‌های زیبا تشکیل شده و یکی از دیدنی‌های جذاب شهر به حساب می‌آید.

رؤیای بهشت در شفشاون مراکش

اطراف این شهر زیبای مراکشی را کوهستان‌ها احاطه کرده‌اند. معماری این شهر ترکیبی از معماری اسلامی و اسپانیایی و به رنگ آبی است. رنگ آبی توسط مهاجران برای شهر تعیین شده تا آن را به رنگ آسمان و بهشت دریاورند.

روزهای سرد کانادا در رنگ‌های گرم خانه‌ها

ممکن است زمستان‌های سرد و خاکستری کانادا بسیار کسل کننده باشد؛ اما نه برای کسانی که در خیابان Jellybean Row زندگی می‌کنند. ساختمان‌های این خیابان به رنگ‌های قرمز، آبی، زرد و بنفش رنگ آمیزی شده‌اند.

«لاس پالمیتاس» شهری با رویای بهشت

«لاس پالمیتاس» یکی از کم درآمدترین

تخریب می‌شود و هیچکس هم معترض نیست. موضوع اینجاست که ما بدانیم در دنیا به قول مثل معروف ایرانی «ز آب کره می‌گیرند» اما در ایران کفران نعمت می‌کنند در برابر داشته‌های تاریخی. حالا در ادامه برخی از این تلاش‌های مردم جهان برای جذب گردشگر را بخوانید و ببینید.

خیابانی در بوئنوس آیرس پر از رنگ و کافه

این خیابان در اصل محل سکونت برای مهاجران محسوب می‌شد؛ اما اکنون در همسایگی طبقه کارگران، سرشار از رنگ و معروف به هنر خیابانی است؛ ال کامینیتو قطعه‌ای است هفت رنگ سرشار از هنرمندان و کافه‌های روباز.

شهری به نام ونیز کوچک

این شهر زیبای فرانسوی (Colmar)، همانند شهرهای افسانه‌ای است؛ معماری منحصر به فرد و فرهنگی این شهر شامل پنجره‌های کرک‌های فرانسوی و ساختمان‌های آلمانی است. کانالی که از کنار این شهر قدیمی رد می‌شود آن را به «ونیز کوچک» معروف کرده است.

نیپاوان شهر «هانس کریستین اندرسن»

نمای رنگین ساختمان‌های «نیپاوان» آن را در ذهن‌ها حک می‌کند. واقعیت جالبی که در رابطه با این شهر بیان شده این است که «هانس

گردشگری جنگ؛ ظرفیتی بزرگ در ایران

وقتی «جنگ»؛ «گنج» می شود

سعدقلی پور
روزنامه نگار

گردشگری جنگ؛ ظرفیتی بزرگ در ایران است؛ اینقدر که می تواند برای درآمدهای گردشگری ایران مانند «گنج» عمل کند. بسیاری از کشورها که در طول جنگ های مختلف متحمل مدممات فراوانی شدند پس از سپری کردن دوران بازسازی، به منظور معرفی اتفاقات رخ داده در کشورشان و عبرت آموزی از این رویدادها و از ظرفی تقویت موقعیت خود در سطح بین الملل و حتی بهره برداری های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی، به گردشگری جنگ به عنوان مسیر مهمی در جهت رسیدن به اهداف خود پرداخته اند. گردشگری جنگ از جمله منابع خدماتی است که در سال های اخیر با سرعت زیادی در حال توسعه است؛ انسان محور بودن صنعت گردشگری موجب شده تا عوامل انسانی در توسعه آن نقش بسیار چشمگیری داشته باشند. احترام به قربانیان جنگ ها بویژه ارج نهادن به فداکاری فرماندهان، سربازان و حتی غیرنظامیانی که جان خود را در جنگ از دست داده اند تقریباً وجه مشترک تمامی ملل و فرهنگ ها است و محدود به دین و آیین خاصی نمی شود.

کمتر جایی را در جهان می توان یافت که از پدیده جنگ و منازعات مسلحانه در امان بوده باشد. تاریخ جهان بویژه تاریخ معاصر مملو از خاطرات تلخ و شیرین شکست و پیروزی در جنگ ها بوده و نقاط زیادی در جهان یادآور حوادث خونین و خاطره قربانیان این نبردها، رزمندگان و فداکاری های آنان است، از همین رو گردشگری جنگ در بسیاری از نقاط دنیا رایج بوده و مقاصد گردشگری جنگ به کشور یا منطقه خاصی محدود نمی شود. با این همه برخی از این نقاط و مناطق به عنوان مقاصد شناخته شده اند. گردشگری جنگ در دنیا شهرت و جاذبه بیشتر دارند و گردشگران زیادی را از نقاط مختلف دنیا به سوی خود جذب می کنند. که از جمله می توان کشورهای روسیه، فرانسه، بلژیک، ترکیه، ژاپن، ویتنام و... را نام برد که همه ساله هزاران گردشگر در قالب تورهای گردشگری جنگ از موزه ها و مناطق نبرد و یادمان ها بازدید می کنند. بعد از جنگ جهانی اول نخستین زمزمه های گردشگری جنگ مطرح شد. ایده ای که طرح آن در ابتدا، هدفی جز رونق دوباره مناطق جنگ زده و بهبود وضعیت اقتصادی این مناطق نداشت، اما بعد از مدتی وجهه تاریخی آن قوت گرفت و با بهبود وضعیت مناطق جنگ زده، به حاشیه دنیای گردشگری رانده شد. این تنها هدیه ای است که دنیای گردشگری جنگ به بازدیدکنندگان می دهد تا با تماشای فجایع انسانی، عواطف بشر دوستانه و جنگ ستیزی و کمک به هم نوع در آنها بیدار شود. گردشگری

جنگ با تمام بهره ای که نصیب دولت ها می کند، چیز زیادی برای گردشگران ندارد، اما همین شاخه گردشگری وقتی به مرزهای ایران می رسد، رنگ و بوی دیگری می گیرد. تاریخ، معنویت و حماسه، دستاوردهایی هستند که گردشگران جنگ در ایران، از آوار مناطق جنگی کسب می کنند و بدین ترتیب این شاخه گردشگری در ایران، چارچوب های تازه ای می یابد. در فرهنگ کهن و غنی ایرانی، پاسداشت و تکریم قهرمانان و مدافعان میهن ریشه ای دیرینه دارد. حماسه سرایان پارسی گوی همواره در نکوداشت مقام این قهرمانان و سرداران و سربازان و نیز کشتگان دفاع از ایران زمین، اشعار و قصاید نغزی سروده اند. در آموزه ها و ادبیات دینی ما نیز شهیدان و مجاهدان همدیف مقام انبیا و اولیا شمرده شده و از ارزش فوق العاده ای برخوردارند. در بیشتر فرهنگ ها و ملل دنیا نیز این سنت دیرین وجود دارد. بر همین اساس، گردشگری جنگ به عنوان یکی از قابلیت های توسعه در استان های درگیر جنگ تحمیلی در ایران جایگاه ویژه ای دارد. ایران پتانسیل متعددی در زمینه گردشگری جنگ دارد که هریک از آنها با توجه به ماهیت شان، به عنوان محصول گردشگری جنگ می تواند مورد توجه قرار گیرد. موزه عبرت که شکنجه زندانیان سیاسی در دوران پهلوی دوم را در معرض نمایش عموم قرار می دهد، موزه شهدا، موزه صلح و همچنین نمایشگاه های دائمی و موقتی که تصاویری از شهدای انقلاب اسلامی و جنگ

کارگاه

[۴۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

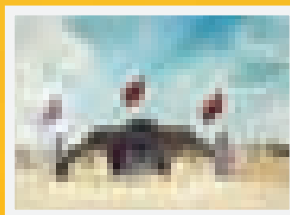
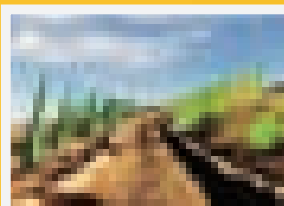
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

گروه‌هایی از علاقه‌مندان، تحت عنوان «راهیان نور» راهی مناطق جنگی شده و از یادمان‌ها و مناطق خاصی بازدید می‌کنند. بنابر اعلام سازمان بسیج، سالانه ۵ میلیون نفر در قالب این کاروان‌ها از مناطق جنگی جنوب و غرب کشور بازدید کرده‌اند. اردوهای راهیان نور در نیمه اول فروردین و نیمه دوم اسفند با بیشترین استقبال مواجه است.

از جمله رهیافت‌های توسعه گردشگری جنگ، در نظر گرفتن آن به عنوان عاملی برای حفظ ارزش‌ها، خاطرات و افتخارات جنگ است. همچنین از دیگر رهیافت‌های توسعه گردشگری جنگ می‌توان به مواردی چون: تجدید دیدار رزمندگان و افراد درگیر در جنگ از مناطق جنگی، تجلیل از رشادت‌ها، افتخارآفرینی‌ها و ایثار رزمندگان و انتقال ارزش‌ها، خاطرات و افتخارات جنگ به بازدیدکنندگان و گردشگران داخلی و خارجی، اشاره کرد.

این رهیافت‌ها نشان از نقش مهم و کارکرد مناسب توسعه گردشگری در مناطق جنگی، در پاسداشت دستاوردها و ارزش‌های دوران دفاع مقدس برای نسل‌های کنونی و آینده، چه در داخل کشور و چه در خارج از کشور دارد.

علاوه بر این، توسعه گردشگری در مناطق جنگی پاسخی برای جست و جوی گذشته و میراث یک جامعه است. گردشگری در این مناطق می‌تواند با عرضه مکان‌های اصیل برای ایجاد تجربه و درک مفاهیم و ارزش‌های مرتبط، در هویت‌یابی و برجسته‌سازی ارزش‌ها و مفاهیم ناب دفاع مقدس برای نسل‌های امروز و آتی، نقش عمده‌ای را بر عهده گیرد. بنابراین، توسعه گردشگری جنگ و گردشگری در مناطق جنگی کشور موجب به وجود آمدن تجربه بازدید از مکان‌ها، یادمان‌ها و رویدادهای مرتبط با مفاهیم و عناصر دفاع مقدس برای بازدیدکنندگان می‌شود. این نوع گردشگری می‌تواند کارکردهای اجتماعی و فرهنگی گوناگونی را در جامعه به دنبال داشته باشد که تسهیل در جریان هویت‌بخشی به جامعه بویژه جوانان از جمله مهم‌ترین آن‌هاست.



تحمیلی را عرضه می‌کنند، از جمله جاذبه‌های جنگ محسوب می‌شوند؛ اما به نظر می‌رسد در حال حاضر میراث جنگ تحمیلی ایران و عراق مهم‌ترین پتانسیل گردشگری جنگ در ایران باشد. این جنگ که از سوی عراق آغاز و بر ایران تحمیل شد، از سال ۱۳۵۹ تا سال ۱۳۶۷ به طول انجامید و در این هشت سال، کل کشور و خصوصاً مناطق غرب و جنوب درگیر این جنگ بود.

بعد از جنگ، میراث تلخ فراوانی از آن به جای ماند که همانند دیگر مناطق جنگ‌زده جهان، از جمله ویتنام در آسیا، این پتانسیل را دارد تا تبدیل به مقصد مهم گردشگری جنگ شود. در این صورت هم داستان شجاعت فرزندان ایران در پاسداری از وطن و هم رنج‌ها و مصیبت‌های مردم ایران خصوصاً هموطنان در مناطق جنگی، با صدای حقیقی‌تر و رساتری به گوش جهانیان می‌رسد.

از مهم‌ترین مسائل این جنگ استفاده مکرر عراق از سلاح‌های شیمیایی علیه مردم بی‌دفاع بوده که آثار این فجایع در آن مناطق هنوز باقی است. فاجعه‌ای که بر اثر بمباران شیمیایی عراق در حلبچه، سردشت، پیرانشهر و دیگر مناطق رخ داد، با فجایعی همچون بمباران اتمی شهرهای هیروشیما و ناگازاکی ژاپن به دست امریکا قابل مقایسه است، اما تاکنون این مقاصد چنانکه باید عرضه نشده‌اند و برنامه خاصی برای جذب گردشگران بین‌المللی به این مقاصد نیز وجود نداشته است. فقط در ایام خاصی از سال

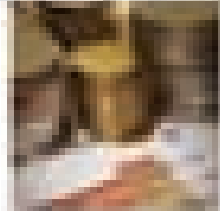
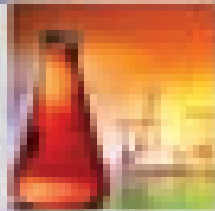
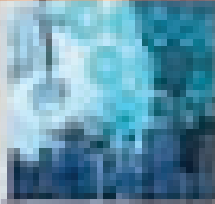


بانک صنعت و معدن

Bank of Industry & Mines



بانک پیشرفت و توسعه



• بانک ملی ایران

• بانک ملی ایران - شعبه تهران

• بانک ملی ایران - شعبه مشهد

• بانک ملی ایران - شعبه اصفهان

• بانک ملی ایران - شعبه شیراز

• بانک ملی ایران - شعبه تبریز

• بانک ملی ایران - شعبه اهواز

• بانک ملی ایران - شعبه کرمان

• بانک ملی ایران - شعبه یزد

• بانک ملی ایران - شعبه خراسان

• بانک ملی ایران - شعبه قزوین

بانک پیشرفت و توسعه



بانک پیشرفت و توسعه - شعبه تهران

بانک پیشرفت و توسعه - شعبه مشهد

بانک پیشرفت و توسعه - شعبه اصفهان

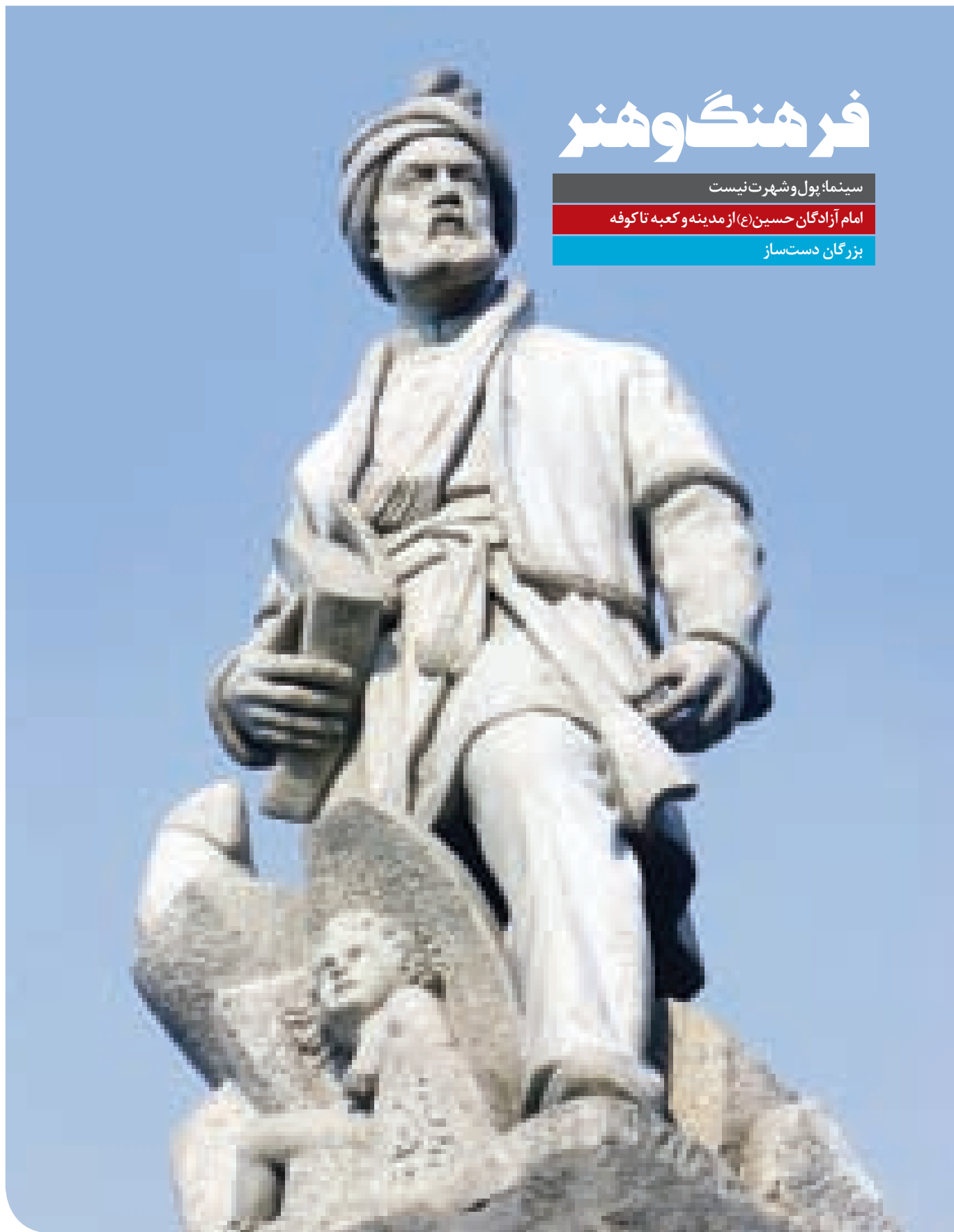
بانک پیشرفت و توسعه - شعبه شیراز

فرهنگ و هنر

سینما؛ پول و شهرت نیست

امام آزادگان حسین(ع) از مدینه و کعبه تا کوفه

بزرگان دست ساز



اسکاتیا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

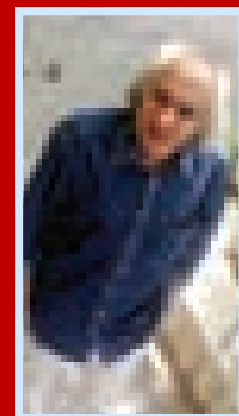
سیروس الوند:

سینما؛ پول و شهرت نیست



ظاهر آشنایی
روزنامه‌نگار

کارگردان ۶۶ ساله ایرانی
فهرستی از بهترین فیلم‌های
سینمایی را در کارنامه خود دارد؛
آوار، یک بار برای همیشه، چهره،
هتل کارتن، دست‌های آلوده،
برگ برنده، رستگاری در هشت
و بیست دقیقه و غیره. سیروس
الوند آنقدر تجربه و آگاهی دارد
که می‌توان درباره بخش‌های
مختلف زندگی با او هم‌صحبت
شد. با این کارگردان کپ کوتاهی
زدیم درباره جوانی، استقلال،
سینما و...



مطبوعات رشد کردم. ۱۷ ساله بودم که از مجلات
حقوق می‌گرفتم و برای روزنامه اطلاعات گزارش
شهری می‌نوشتم. خیلی زود به سینما علاقه‌مند
شدم و این هنر جایگزین ادبیات شد.

۱۷ ساله بودید که استقلال مالی را تجربه کردید؟

بله، اولین چکی را که مبلغش سیصد تومان بود
از روزنامه اطلاعات دریافت کردم. وقتی رفتم بانک
آن را نقد کنم، متصدی بانک به من گفت چرا خود
آقای الوند نیامده؟ گفتم: خودم هستم! باور نمی‌کرد
که نویسنده روزنامه اطلاعات باشم و برای حقوق به
من چک داده باشند.

وقتی چک را نقد کردید، چه احساسی داشتید؟

اولین امتیازش ایجاد اعتماد به نفس در من بود،
چون تا قبل از این از پدرم پول می‌گرفتم. معتقدم
هر جوانی از هر نهادی برای کاری که انجام می‌دهد،
حقوق بگیرد، فارغ از این که مبلغ آن چقدر است؛
اعتماد به نفس‌اش بالا می‌رود و این احساس در
او به وجود می‌آید که هویت پیدا کرده و فقط
خانواده نیست که به او شخصیت و هویت می‌دهد.
اولین حقوق در سرنوشت آدم‌ها خیلی موثر است
به خصوص این که حقوق را برای کاری بگیری که به
آن علاقه‌مند هستی. من از روزنامه اطلاعات حقوق
گرفتم و چون به نوشتن علاقه داشتم خیلی برایم
مهم و لذت‌بخش بود.

صحبت‌مان را با این سوال شروع کنیم که سینما چگونه به حرفه شما تبدیل شد؟

من در خانواده‌ای متولد و بزرگ شدم که اساس
آن فرهنگ و هنر بود. همه اعضای خانواده‌ام به هنر
علاقه‌مند بودند و حتی تفریح ما تماشای تئاتر بود.
ما هیچ وقت برای تفریح به پارک یا سرپل تفریح
نمی‌رفتیم که مثلاً بالال و گردو بخوریم. مادرم
خانمی سنتی و مذهبی بود؛ اما به شدت به تئاتر
علاقه داشت. پدرم استاد ادبیات و یکی از دبیران
نمونه تهران بود. او همراه جلال آل احمد در دهه
۳۰ لیسانس گرفتند، در دوره‌ای که دیپلمه‌های
تهران خیلی کم بود تا چه برسد به لیسانس.

پس ادبیات در خانواده شما ریشه داشته است؟

بله! عمومیم شاعر و نویسنده رادیو بود، دایی‌ام یکی
از شاخص‌ترین سردبیران تهران بود و یکی دیگر
از دایی‌هایم شاعر و دوست اخوان، شاملو، نصرت
رحمانی و... اطرافم پر بود از کتاب، نویسنده و
شاعر.

این فضا چقدر در شکل دادن رویاهای شما تأثیرگذار بود؟

اول به ادبیات و شعر علاقه‌مند شدم. مجموعه
شعری هم در دوران دبیرستان نوشتم، بعد به
قصه‌نویسی روی آوردم و در ادامه روزنامه‌نگاری را
تجربه کردم. ۱۶ ساله بودم که به همکاری با نشریات
و مجلات سینمایی دعوت شدم. خیلی سریع در

کارگاه

[۴۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵



جوان ها فکر می کنند سینما سکویی است به سمت پول و شهرت! به عنوان سینماگر پیشکسوت برای این جوان ها چه حرفی دارید؟

برای کسانی که فکر می کنند سینما یعنی پول و شهرت، حرفی ندارم! خیلی ها با این تفکر وارد سینما شدند و اتفاقاتی برایشان پیش آمد و حذف شدند! برخی هم هر جور بود به پول و شهرت رسیدند. اما آنهایی که نگاهشان به سینما، ابزار ارتباطی است که بتوانند به وسیله آن با مردم صحبت کنند؛ حرف و سلیقه، تلقی خود از هستی، جهان و... را بگویند سینما ابزار خوبی است. بیشترین مخاطب را بین همه هنرها دارد. هنری است که ثبت می شود و مردم به آن مراجعه می کنند تا ببینند مثلاً سیروس الوند در دهه ۶۰ چگونه فکر می کرده است. فیلم «یک بار برای همیشه» که علاقه‌مندان زیادی دارد، نشان می دهد در نیمه دهه ۷۰ جامعه ما درگیر چه مسائلی بود، قشر متوسط به پایین چه مشکلاتی داشتند و... این فیلم و هر فیلم خوب دیگر به حیات خود در سال های بعد از تولید ادامه می دهد. از این منظر سینما حال آدم را خوب می کند. پول و شهرت در سینما ماندگار نیست. بازیگری بوده که تا دو سال قبل جزو پرکارترین ها بود اما الان مدت هاست بیکار است. در دهه ۶۰ با گونی پول می آمدند سر صحنه که یک بازیگر را راضی کنند در فیلم آنها بازی کند اما بعد از مدتی کسی یادش نمی آمد که چنین بازیگری هم وجود دارد! آنچه می ماند، هنر و کاری است که فرد انجام داده، کارهای خوب به یاد مردم می ماند و روزنامه نگاران و منتقدان درباره آنها می نویسند.

گفتید کاری باید انجام داد که حال آدم را خوب کند؛ از این حال خوب بر ایمان بگویید.

حدیثی از امام علی (ع) همیشه در ذهنم هست و خیلی دوستش دارم. ایشان می فرمایند: بزرگ ترین تفریح کار است. من با تمام وجود این کلام امام علی (ع) را درک کردم. اگر آدمی کاری را که دوست دارد، انجام دهد، بهترین تفریح را نصیب خود کرده و حالش همیشه خوب است. اگر حقوق کم باشد اما کارت را دوست داشته باشی، مشکلی پیش نمی آید. همین که زندگی آبرومند و شریفی داشته باشی، کفایت می کند. باید هدفمند کارت را انتخاب کنی. به نظرم اهداف قبل از ۲۰ سالگی مشخص می شوند. در ۴۰ سالگی نمی توانی شغلی را که دوست داری انتخاب کنی. شغل مورد علاقه در دوران دبیرستان در آدم ها شکل می گیرد که اگر آنها را ادامه دهی از شغلت لذت خواهی برد و حس خوبی خواهد داشت.

خانواده شما احتمالاً مشکل مالی نداشتند که شما برای کمک به آنها پول در بیاورید، بیشتر برای دل خودتان کار می کردید، شاید به همین دلیل خیلی از آن لذت می بردید؟

خانواده ما به قشر متوسط تعلق داشت. پدرم چون افکار مخالف رژیم پهلوی داشت، گاهی بیکار می شد و این بیکاری ها بر وضعیت اقتصادی خانواده ما تأثیر می گذاشت، این طور نبود که من فقر را تجربه نکنم. پدرم دبیر بود و در مدرسه های مختلف تدریس می کرد و ما بنا به محل مدرسه او خانه مان را تغییر می دادیم و گاهی در جنوبی ترین نقطه شهر زندگی می کردیم. اما واقعیت این است بیشتر از روی علاقه مندی و برای دل خودم کار می کردم.

امروزه جوان ۱۶، ۱۷ ساله را بچه ای می دانند که نباید به او مسئولیت داد و از او خواست کار کند، به نظر تان آقای الوند ۱۶ ساله که کار و پول در آوردن را تجربه کرده، موفق تر است یا جوانی که این سبک زندگی را تجربه نمی کند؟

بیشتر جوانان امروز استقلال را در این می بینند که کسی از آنها سوال نکند و آنها به والدین پاسخگو نباشند. در حالی که پدر و مادر بهترین مشاوران هستند چون خیر و خوبی فرزندان خود را می خواهند. اما متأسفانه الان بیشتر جوان ها درباره کار، ازدواج و... خود را از مشاوره والدین بی نیاز می دانند و اگر پدر و مادر به آنها مشاوره بدهند، آن را دخالت می دانند. استقلال یعنی پیدا کردن هویت اجتماعی، نه زندگی در آپارتمانی که پدرت برایت اجاره کرده و تو آنجا زندگی می کنی! این استقلال آسیب زاست. در جامعه سنتی ما فرزندان تا زمان ازدواج در خانه پدری زندگی می کردند و من طرفدار این سبک زندگی هستم. جوان وقتی با خانواده زندگی می کند به دلیل حریم امن خانواده، درگیر بسیاری از ناهنجاری ها نمی شود اما وقتی جوان مستقل می شود ناهنجاری ها به او نزدیک شده و به زندگی او راه پیدا می کند. خیلی اوقات اعتیاد از همین آپارتمان ها، جوان ها را درگیر می کند. معتقدم خانه مجردي، بستری است برای ظهور بسیاری از آسیب های اجتماعی.

امام آزادگان حسین(ع) از مدینه و کعبه تا کوفه



دکتر محمدحسین رجبی‌دوانی
پژوهشگر تاریخ اسلام

متأسفانه عده‌ای سعی کرده‌اند با ایجاد شبهاتی بر پیکره فرهنگ عاشورا اصل و ریشه آن را زیر سوال ببرند ولی عظمت این واقعه و حقانیت آن فراتر از ایجاد چنین تشکیکاتی بوده است و نتوانسته است اندکی از عظمت آن بکاهد. در این فرصت‌هایی که دل‌ها همراه با کاروان غم حسینی از کربلا تا شام نشسته است به بازخوانی وقایع عاشورا می‌پردازیم.

چرا امام حسین به کوفه رفت؟

اولین دلیل: حضرت اباعبدالله وقتی دید یزید حرمت حرم الهی و حرم نبوی را نگه نمی‌دارد و یزید لعنت‌الله چون در عمل نشان داد که به هیچ مسأله شرعی و اخلاقی پایبند نیست و این دو حرم قداست دارند و کشتار و خونریزی در آنجا حرام و گناه بزرگی است و همچنین یزید حرمت‌ها را می‌شکند و بر خلاف آیه صریح قرآن حرمت ماه حرام را نگه نمی‌دارد و در ماه حرام جنایت می‌کند و زمانی که بر خلاف سیره نبوی و قرآن، به راحتی فرمان قتل امام حسین علیه السلام در صورت عدم بیعت صادر می‌کند از چنین شخصی و دستگاه حکومتی او قطعاً چنین بر می‌آمد که اگر امام تنها مدینه را ترک می‌کرد خانواده ایشان توسط حکومت یزیدی دستگیر و به زندان افکنده می‌شدند.

حتی نمونه هم داریم: پدر یزید یعنی معاویه که بسیار سیاستمدارتر و در ظاهر متشرع‌تر از فرزند خبیثش بود، وقتی که عمرو بن حمق خزاعی آن صحابه بزرگ پیغمبر (ص) و امام علی (ع) را می‌خواست دستگیر کند و او متواری شد همسر این شخص او را که پیر زنی بود دستگیر کرده و به زندان انداختند تا خود را تسلیم کند. بنابراین دستگاه جبار خلافت اموی خیلی برایش

ساده بود که با تعرض به خانواده امام حسین (ع) و دستگیری و به زندان انداختن آن‌ها، بخواهد امام حسین (ع) را زیر فشار مجبور به تسلیم شدن در برابر آن‌ها بکند.

دومین دلیل: امام حسین (ع) قصد جنگ نداشت، امام باید فساد و تباهی امت اسلام را که با روی کار آمدن یزید نابودی اسلام را ندا می‌داد برای مردم روشن و این موضوع را اصلاح کند. امام حسین (ع) از مدینه خارج شد ولی به سمت عراق نرفت بلکه به سمت مکه که حرم امن الهی بود رفت. لذا امام حسین (ع) که نمی‌توانست حتی یک روز در مدینه باقی بماند ۴ ماه و ۵ روز در مکه ماند و در امنیت بود. به همین دلیل خانواده خود را به مکه آورد تا امنیت برای آن‌ها هم باشد. در آن زمان مکه موقعیت استثنایی داشت و زائران از جاهای مختلفی برای زیارت خانه خدا و امام حسین (ع) می‌آمدند، امام اگر بتواند در مکه ندای خود را به گوش زائران و مجاوران حرم امن الهی برساند، انعکاس بسیار عمیقی خواهد داشت. چون زمانی که این زائران به اوطان خود برگردند همه پیام و دیدگاه امام را با خود می‌برند و یک اشاعه بزرگ برای دین اسلام خواهد شد. از این جهت امام مقیم مکه شدند و خانواده هم باید جایی باشد که خود امام علیه السلام است.



حمایت کردند. حتی بعضی از زنانی که همراه امام بودند به امام هم محرم نبودند. ولی وظیفه دارند چون امام زمانشان در خطر است او را یاری کنند. حتی اگر به قتل و اسارت بینجامد. آن‌ها باید در معیت امام زمانشان در خطر قتل باشند. این هم دلیلی است که نه تنها بانوانی که محرم امام هستند بلکه زنان دیگری که در اوج معرفت و ولایت‌مداری هستند وظیفه خود می‌دانند که امام زمانشان را در برابر خطری که او را تهدید می‌کند تنها نگذارند.

البته از همین‌جا در می‌یابیم که چه بسیار مردانسی که کوتاهی کردند و به تکلیف و وظیفه خود عمل نکردند. بانوان می‌دانستند که در این موقعیت حساس نباید امام زمان خود را تنها بگذارند. چون وظیفه و تکلیف شرعی خود می‌دانند. اما گروهی از مردان حتی از خویشان و بستگان امام حسین (ع) حاضر نشدند امام را در این مسیر و در این راه حق همراهی نکنند. طبیعی است وقتی مادری با امام همراه می‌شود کودکان خود را هم با امام می‌برد.

این ادله‌هایی که بر شمرده شد تنها اندکی از دلایلی بود که امام به خاطر آن‌ها راهی کوفه شد و مردم کوفه در برابر تاریخ، شرمسار امام بزرگ و آزاده شیعیان شدند.

خود به کوفه بیاید و اگر هم کار به جنگ بکشد حداقل خانواده امام در کوفه تحت حمایت باشند، منتهی قضیه کاملاً عوض شد. با تغییر موضع کوفیان و عهد شکنی‌شان و همچنین پیش دستی عبید الله ابن زیاد در ورود به کوفه و ترسی که در بین مردم انداخت، امام که همراه با خانواده قصد ورود و اقامت به کوفه را داشتند در کربلا فرود آمدند و محاصره شدند و قضیه به جنگی نابرابر اتفاق افتاد و آن چیزی شد که نباید می‌شد.

سومین دلیل: امام حسین (ع) در مدینه در معرض خطر جدی قتل و شهادت قرار داشت. یعنی یزید به فرمانروای مدینه نوشته بود که حسین (ع) را احضار کند و از او بیعت بگیرد و اگر بیعت نکرد سر او را به سرعت برای او به شام بفرستد.

امام قصد بیعت کردن نداشت و حتی اگر از سوی یزید هم ملزم به این امر نشده بود، باید به عنوان تکلیف شرعی در برابر این انحطاط و فساد که اسلام را به نابودی تهدید می‌کرد می‌ایستاد، امام حرکت کرد. منتهی در معرض قتل بود. به طرف مکه رفت. اینجا هر کس اعتقاد به حقیقت راه او دارد وظیفه دارد از حجت خدا دفاع کند. بنابراین خانواده ایشان برای دفاع از امام زمانشان مرد و زن از ایشان

زمانی که امام با یزید این حاکم جاعل و غاصب بیعت نمی‌کند، این خبر به گوش کوفیان می‌رسد و بعداً مردم کوفه از امام دعوت می‌کنند تا امام با حضور خود در آنجا پایگاهی برای خود درست کند. البته امام هم با رسیدن هزاران نامه احتیاط می‌کند و مسلم را برای بررسی و تحقیق به کوفه می‌فرستد تا ببیند اگر کوفیان آنگونه که در نامه‌ها نوشته‌اند هستند و با او از جانب امام بیعت می‌کنند، به امام نامه بنویسد تا به سوی کوفه حرکت کند. مسلم هم برای بیعت به کوفه رفت و استقبال بسیار خوبی از او کردند و حتی بیعت خون بستند که تا آخرین قطره خون در راه امام حسین (ع) خواهند جنگید. بیعت یک تعهد شرعی اخلاقی و سیاسی است. لذا مسلم به امام نامه داد که بشتابید، مردم آماده حضور شما هستند و دعوت آن‌ها برای امام حجت شد و تکلیف جدیدی برای امام حسین (ع) تعیین گردید.

امام حسین (ع) رفتن به سوی کوفه را برای جنگ انتخاب نکرد همانگونه که امام علی (ع) وقتی به خلافت رسید و کوفه را محل خلافت خود قرار داد با خانواده خود به کوفه رفت، امام حسین (ع) هم می‌خواست با خانواده

معروف ترین مجسمه های ایران را چه کسی ساخته است؟

بزرگان دست ساز



سمیرا زال پور
گزارشگر

ابوالحسن صدیقی متولد ۱۲۷۳ در محله عودلجان تهران، (شاگرد کمال الملک)، استاد هنر مجسمه سازی ایران است. کسی که با ساخت مجسمه ها و تندیس های منحصر به فرد از شخصیت ها و مشاهیر ایرانی، سهم بزرگی در حافظه و خاطرات دیداری مردم ایران داشته است.

اولین مجسمه ای که توسط صدیقی ساخته شد، نمونه ای از مجسمه ونوس دومیلو بود که آن را از روی عکس مجسمه ساخت و به احمدشاه قاجار هدیه داد. پس از آن مجسمه های زیادی توسط این استاد ساخته شد که از آن ها می توان به مجسمه گچی فردوسی، مجسمه های نیم تنه و تمام قد امیرکبیر، مجسمه الیاس دور مگرد، دلاک حمام و مجسمه سیاه نژین (حاج مقبل) اشاره کرد.

پس از تبعید خودخواسته کمال الملک، صدیقی برای ادامه تحصیل به فرانسه رفت و به مدت چهار سال در مدرسه عالی ملی هنرهای زیبای پاریس زیر نظر آتژ البر به فراگیری و کسب تجربه در مجسمه سازی و حجاری مشغول شد. در این زمان او بیشتر وقت خود را صرف نقاشی می کرد که خلق تابلوهای بسیار حاصل این دوران است. صدیقی پس از بازگشت به ایران در دانشکده ریاست دیار تمان حجاری را بر عهده گرفت. پس از این دوره بود که این هنرمند در ایران و ایتالیا به فعالیت هنری خود ادامه داد و مجسمه هایی از شخصیت ها و مفاهیر ایرانی ساخت که تبدیل به معروفترین مجسمه های ایرانی شدند.

فردوسی

تاکنون تندیس ها و مجسمه های بسیاری از حکیم ابوالقاسم فردوسی توسط هنرمندان مجسمه ساز ساخته شده، اما معروف ترین آن ها مجسمه ای است که ابوالحسن صدیقی آن را ساخته و در میدانی به نام این شاعر در تهران نصب شده است. این مجسمه که در سال ۱۳۳۸ ساخته شد از جنس سنگ مرمر کارارا و به ارتفاع سه متر است. این تندیس در ۱۷ خرداد ۱۳۳۸ طی مراسمی توسط فریدون صدیقی، فرزند این مجسمه ساز، در میدان نصب شد. از مهم ترین اتفاقاتی که برای این مجسمه افتاده، جدا شدن سر آن در بنبوحه انقلاب بود که بعدها مرمت شد.

انجمن حفظ آثار و میراث ملی در سال ۱۳۳۷ پیشنهاد ساخت آن را به ابوالحسن خان صدیقی داد. صدیقی از این پیشنهاد استقبال می کند و کار ساخت آن را در مدت یک سال به پایان می رساند. در کنار پای پیکر فردوسی، مجسمه کودکی است که درباره اینکه هدف صدیقی از ساخت آن چه بوده بین افراد مختلف اختلاف نظر وجود دارد، اما به گفته فرزند استاد این مجسمه پیکر کودکی زال از شخصیت های شاهنامه تصویر شده است و چون زال روی کوه قاف بزرگ شده است، بنابراین پایه مجسمه به صورت یک تخته سنگ طبیعی طراحی شده است که حکایت از داستان زندگی زال دارد.

البته مجسمه نصب شده در میدان فردوسی تنها تندیس ساخته شده از این شاعر ایرانی توسط صدیقی نیست و او مجسمه های دیگری هم از فردوسی ساخته که در مکان های مختلفی از ایران و جهان نصب شده است.

نادر شاه افشار

بیشتر کسانی که برای زیارت و سیاحت به شهر مشهد سفر می کنند، پس از زیارت آرامگاه امام رضا (ع)، سری هم به آرامگاه نادرشاه افشار، پادشاه قدرتمند ایرانی می زنند.

کارگاه

[۵۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

برای متحد کردن ایران و گسترش این سرزمین و همچنین قدرت و صلابت نادر در زمان حکومتش بود.

امیرکبیر

یکی از جالب‌ترین اتفاقاتی که برای آثار صدیقی افتاده است، داستان ساخت مجسمه میرزا تقی خان امیرکبیر و انتقال آن به ایران است. مجسمه امیرکبیر در سال ۱۳۵۶ به سفارش انجمن مفاخر ملی ایران در کشور ایتالیا ساخته شد و به دلیل همزمانی ساخت و آماده شدن آن با روزهای پیروزی انقلاب، انتقال آن به ایران ۳۲ سال به تاخیر افتاد. در سال ۱۳۸۸ و با پیگیری اسناد ساخت این مجسمه محل نگهداری آن شناسایی و با طی مراحل قانونی در سال ۸۹ وارد ایران شد. جنس مجسمه امیرکبیر برنز، ارتفاع آن سه متر و ۱۰ سانتیمتر و وزنش ۴۵۰ کیلوگرم است. این مجسمه پس از انتقال به ایران در پارک ملت تهران نصب شد.



• فردوسی

این بنا در باغی به مساحت ۱۴۴۰۰ متر مربع ساخته شده است. در مجاورت قبر نادر، سکویی مرتفع تعبیه شده که مجسمه برنزی نادرشاه سوار بر اسب و سه تن از سربازان او قرار گرفته است. این مجسمه از معروف‌ترین ساخته‌های ابوالحسن صدیقی است. صدیقی این مجسمه را در ایران طراحی کرد و در زمان اقامتش در ایتالیا کار ساخت آن را انجام داد و به مشهد منتقل کرد. آنچه که در ساخت این مجسمه مورد توجه صدیقی قرار گرفت تلاش نادرشاه



ابوعلی سینا

ابوالحسن صدیقی را بیشتر به عنوان استاد مجسمه‌سازی در ایران می‌شناسند، اما او کار هنری خود را با هنر نقاشی و شاگردی کمال‌الملک آغاز کرد. برای همین بود که تصویری که او از ابوعلی سینا با قلم سیاه کشیده بود، در بیست‌ویکمین جلسه هیأت مؤسسان انجمن آثار ملی به تصویب رسید و تصمیم بر آن شد که مجسمه‌ای هم برای یادبود این دانشمند و پزشک ایرانی توسط استاد صدیقی ساخته شود. حاصل کار صدیقی مجسمه‌ای ایستاده از ابن‌سینا به ارتفاع سه متر و ۱۰ سانتیمتر شد که در ساخت آن از سنگ مرمر سفید استفاده شده بود. این مجسمه نزدیک به هشت دهه است که بر روی پایه‌ای در میدان بوعلی شهر همدان قرار دارد. در قسمت شمالی پایه مجسمه لوحی از سنگ سفید قرار گرفته که بر روی آن نام ابوعلی سینا و تاریخ تولد و وفات او به خط نستعلیق حک شده است. از طرح نیم‌رخ که ابوالحسن صدیقی از چهره ابوعلی سینا طراحی کرده بود بعدها برای تهیه تمبر یادبود و مدال و موارد دیگر استفاده شد.

خیام

مجسمه خیام پارک لاله یکی از معروف‌ترین کارهای ابوالحسن صدیقی است. به گفته فریدون صدیقی، پدرش این مجسمه و مجسمه فردوسی را بسیار دوست می‌داشت. مجسمه خیام در سال ۱۳۵۱ به سفارش انجمن آثار ملی با سنگ مرمر کارار در ایتالیا ساخته شد. پس از انتقال به ایران آن را در پارک لاله تهران نصب کردند و امروز به یکی از نمادهای این بوستان تبدیل شده است. به دلیل نوع قرار گرفتن و در دسترس بودن این اثر، بارها آسیب‌هایی به پیکره آن وارد شد که توسط فریدون صدیقی مورد مرمت و بازسازی قرار گرفت. در جریان انقلاب هم این مجسمه آسیب دید و به دلیل پرتاب سنگ، بخشی از صورت و انگشتان دستش شکست.

چند سال پیش نیز به دلیل افزایش آسیب‌دیدگی‌های این مجسمه و ترک‌های آن، تصمیم گرفته شده بود که آن را از پارک لاله خارج کنند و در محل دیگری نصب کنند که ریزنی‌ها در این زمینه به نتیجه نرسید و مجسمه در اقامتگاه ۴۰ ساله خود باقی ماند.

یعقوب لیث صفاری

تندیس یعقوب لیث صفاری در ورودی شهر

• ابوعلی سینا



• سعدی



دزفول نیز یکی از زیباترین مجسمه‌هایی است که توسط ابوالحسن صدیقی ساخته شده است. این مجسمه که تندیس یعقوب لیث را سوار بر اسب نشان می‌دهد، در سال ۱۳۵۶ ساخته شد. یعقوب از پادشاهان معروف ایرانی است که برای متحد کردن اقوام ایرانی تلاش کرد و از طرفداران زبان فارسی بود، به طوری که به شاعران مدیحه‌سرا دستور داده بود جز فارسی به زبان دیگری شعر نگویند. آرامگاه یعقوب لیث در ۱۲ کیلومتری شهر دزفول در منطقه تاریخی جندی شاپور قرار دارد و مجسمه برنزی او یکی از نمادهای شهر دزفول و از قدیمی‌ترین مجسمه‌هایی است که برای یادبود شخصیت‌های ملی ساخته و نصب شده است.

سعدی

این تندیس از روی تصویر سعدی به قلم ابوالحسن صدیقی طراحی و ترسیم شده و انجمن آثار و مفاخر فرهنگی آن را مانند صورت سعدی قبول کرده است. صدیقی آن را از سنگ مرمر تراشیده و سه متر و یک دهم ارتفاع آن است. این مجسمه‌ساز مدت یکسال و نیم در تهیه آن وقت صرف کرده، در شهر شیراز و در میدانی بیرون دروازه اصفهان به نام سعدی، نصب شده است.

فردوسی در «ویلا بورگز» شهر رم

ابوالحسن صدیقی در طول عمر خود بیش از ۸۰ مجسمه ساخت و تابلوهای نقاشی بسیاری را از خود به جا گذاشت. گوستینوس امبروزی، مجسمه‌ساز ایتالیایی در دیدار از مجسمه فردوسی که در «ویلا بورگز» شهر رم قرار گرفته است، گفته بود: «دنیا بداند، من خالق مجسمه فردوسی را «میکل آنژ شرق» شناختم. میکل آنژ بار دیگر در مشرق زمین متولد شده است.»

پدر مجسمه‌سازی ایران سرانجام در سال ۱۳۷۴ و پس از یک عمر فعالیت هنری درگذشت.

• خیام





سلامت

خوراکی‌های معجزه آسا

فرهنگ تان را با رانندگی تان نشان می‌دهید!

رازهای مهم گروه خونی انسان‌ها

همسر وابسته؛ خوب یا بد؟

این حسین(ع) کیست که عالم همه دیوانه اوست

اسکایا

فناوری اطلاعات

گردشگر

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

برخی باورهای قدیمی نسبت به خواص بهداشتی و درمانی گیاهان حقیقت دارد

خوراکی‌های معجزه آسا

سید شریاف
روزنامه‌نگار

زندگی سال‌های گذشته سرشار از تجربه‌هایی بوده است که در هر فرهنگی نسل به نسل منتقل شده است؛ تجربه‌هایی که در بسیاری از موارد سودمند بوده و در مواردی هم به ضرر ما تمام شده است. امروزه با پیشرفت علم و فناوری، کاربرد بسیاری از این تجربه‌ها کمتر شده؛ در حالی که دلایل و توجیهات بسیاری از آن‌ها به مرور زمان شناخته می‌شود. در طول سال‌ها باورهایی که خیلی وقت‌ها عجیب به نظر می‌رسید، زندگی انسان را ساده‌تر کرده و باعث درمان بسیاری از بیماری‌های سخت شده‌اند. اگرچه بعضی از روش‌های درمانی عجیب و دور از واقعیت به نظر می‌رسند و با استانداردهای دنیای مدرن تناقض دارند، در بسیاری از موارد درست عمل کرده و به نتیجه رسیده‌اند. این باورها در مواردی خرافه‌های غیر واقعی هستند، اما در مواردی دلایل علمی محکمی پشت آنهاست که نتیجه تجربه زندگی پیشینیان ما بوده است. این نمونه‌ها فقط چند مورد از باورهای گذشتگان است که امروز به کار می‌آیند.

عسل، داروی شیرین بیماری‌ها

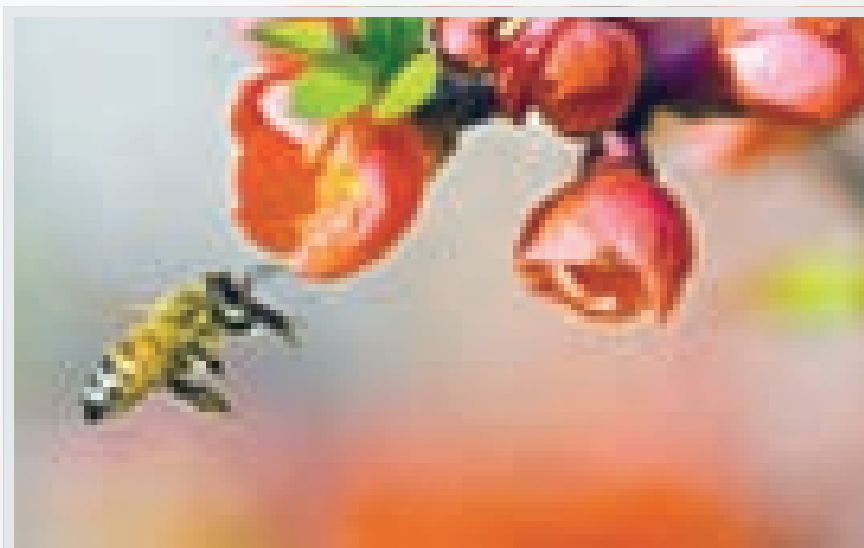
عسل محصول معجزه‌آسایی با خواص درمانی به‌شمار است. این شهد شیرین علاوه بر فرهنگ ما، در تمدن‌های قدیمی مصر، آفریقا، هند و چین نیز با استقبال فراوانی روبه‌رو بوده است. عسل در گذشته در بهبود زخم‌ها، سوختگی‌ها و بیماری‌های پوستی نیز استفاده می‌شده است و اکنون پزشکان برای بهبود زخم‌ها و آسیب‌های پوستی از آن استفاده می‌کنند. در تحقیقاتی که نتایج آن در مجله دانشگاه میشیگان آمده، به برخی از استفاده‌های پزشکی این ماده اشاره شده است. غلظت این شهد و خاصیت ضدباکتریایی عسل مانع اتصال باکتری به بافت‌ها می‌شود و می‌تواند در کاهش عفونت اطراف زخم نیز نقش داشته باشد. عسل شهد غلیظ شده‌ای است که بسته به نوع گلی که زنبور از آن تغذیه می‌کند انواع مختلفی مثل عسل یونجه، کاج، اقاقیا و... دارد.

حالت ضد میکروبی عسل به دلیل داشتن آب اکسیژنه و مواد مغذی گیاهی شبیه خواص فیتوکمیکال‌هاست که در گیاهان یافت می‌شود. در آزمایشی که روی کودکان انجام شده است، سه نمونه از محصولات عسل قبل از خواب به کودکان داده می‌شد و نتیجه نشان می‌داد خوردن عسل ۳۰ دقیقه پیش از خواب برای آرام کردن سرفه کودکان نسبت به داروهای شیمیایی نتیجه‌بخش‌تر است. محصولات عسل به کودکان کمک می‌کند

در زمان استراحت سرفه‌ها کمتر شود و آزاردهنده نباشد. استفاده از عسل روی زخم‌ها نیز ویژگی کاربردی است که از سال ۱۹۸۸/۱۳۶۷ آزمایش شده است و در نشریه تخصصی جراحی انگلیس نتایج آن آمده است.

بوی تند سیر ضامن سلامت

استفاده از سیر و پیاز در سید غذایی خانواده‌ها از گذشته بسیار پررنگ بوده و بسیاری از خواص این مواد غذایی واضح و غیرقابل انکار است. بوی تند سیر یکی از فیتوکمیکال‌های معروف گیاهی است که خواص درمانی بسیاری دارد. استفاده از سیر برای درمان بیماری سیاه‌سرفه یکی از کاربردهای رایج سیر است. گرچه درمان این بیماری به طور قطع با استفاده از سیر ممکن نیست، اما تحقیقات مرکز علوم سلامت دانشگاه آریزونا نشان می‌دهد سیر فواید و خواص بسیاری برای انسان دارد. سیر ویژگی‌های منحصر به فردی مثل خاصیت ضد ویروسی، ضد قارچ و ضد باکتریایی دارد. ماده شیمیایی به نام آلیسین (Allicin) در سیر میکروب‌های ناشی از تماس را به سرعت می‌کشد، ضد انعقاد خون است و اثرات آنتی‌اکسیدانی قوی دارد. آلیسین در گیاه سیر سازوکار دفاعی دارد و با میکروب‌ها و آفت‌های گیاه مبارزه می‌کند. همین خاصیت در حبه‌های سیر می‌تواند بدن انسان را نیز در برابر میکروب‌ها و باکتری‌ها ایمن کند.





برگ لوبیا، حشره کش های طبیعی

کاشت و نگهداری گیاه لوبیا در اتاق خواب و وجود برگ های این درخت نزدیک محل خواب باعث دوری ساس و حشرات ریز از اتاق خواب می شود. این باوری است که بسیاری از افراد دارند و به همین دلیل از گیاهانی استفاده می کنند که به دوری حشرات کمک می کنند. در پژوهشی که سال ۲۰۱۳/۱۳۹۲ محققان دانشگاه اروین و دانشگاه کنتاکی در زمینه رشته های میکروسکوپی برگ انواعی از لوبیا انجام دادند، مشخص شد الیاف پرز مانند روی برگ های گیاه، حشرات بسیار ریز را به دام می اندازد و آن ها را می کشد. حشرات به مرور زمان به حشره کش ها مقاوم می شوند و مبارزه با آن ها به این روش تأثیر طولانی مدت نخواهد داشت. اکنون محققان به دنبال ساخت نمونه های مصنوعی از برگ لوبیا با توجه به الیاف های آن هستند تا به جای حشره کش های شیمیایی مورد استفاده قرار گیرند.

ترکیبات شیمیایی باطبیعی؟

فیتوکمیکال ها (Phytochemical) ترکیبات شیمیایی هستند که به طور طبیعی در گونه هایی از گیاهان یافت می شوند. این ترکیبات ارزش غذایی بالایی ندارند، اما اهمیت زیستی و استفاده های پزشکی آن ها گوناگون است. در واقع گیاه برای حفاظت از خود در برابر باکتری ها و میکروب ها فیتوکمیکال تولید

خاصیت به سبک پیاز

پیاز یکی از مواد جدایی ناپذیر و پایه ای در فرهنگ غذایی ایرانیان است که طرفداران و مخالفان بسیاری دارد. در گذشته برای بیماری های بسیاری مثل کپهرهای پوستی از پیاز استفاده می شده است که پایه و اساس علمی ندارد، اما امروز در تحقیقاتی که یکی از نمونه های آن در موسسه علوم تغذیه دانشگاه تگزاس انجام شده است، پیاز به عنوان منبعی سرشار از ویتامین C، ترکیبات سولفور و مواد شیمیایی گیاهی (Phytochemical) با خواص دارویی معرفی می شود. این مواد شیمیایی طبیعی در پیشگیری از سرطان ها، پوکی استخوان و دیابت و بیماری های قلبی موثر هستند؛ هر چند نمی توان گفت مصرف پیاز به طور قطعی از بروز چنین بیماری هایی جلوگیری می کند. فلاونوئید (Flavonoid) ماده شیمیایی رنگدانه های گیاهان و میوه هاست و وجود آن در پیاز، خطر ابتلا به پارکینسون و بیماری های قلبی و عروقی را کاهش می دهد.

زنجبیل با خواص خوراکی و درمانی

زنجبیل نوعی از ساقه های زیرزمینی ضخیم گیاهی است که خواص خوراکی و درمانی بسیاری دارد و طعم آن کمی تند است. در گذشته افراد برای بهبود سرماخوردگی، دل درد یا تسکین تهوع از این ساقه گیاهی استفاده می کردند که خواص درمانی آن حداقل در چند مورد اثبات شده است. زنجبیل می تواند داروی مطمئن و تأثیرگذاری برای از میان بردن حالت تهوع در دوران بارداری، بعد از عمل جراحی یا شیمی درمانی باشد. آزمایش های محققان مرکز تحقیقات علوم سلولی و مولکولی دانشگاه آریزونا نشان می دهد زنجبیل کاربردهای دیگر مانند کاهش خطر سرطان روده و درمان التهاب روده را نیز دارد. زنجبیل در حالت های مختلف به صورت تازه، قرص، عصاره زنجبیل، ریشه خشک شده گیاه، طعم دهنده و چای زنجبیلی مورد استفاده قرار می گیرد.

می کند. این مواد شیمیایی در بدن انسان هم نقش دارویی ایفا می کنند و می توانند به مبارزه با بیماری ها کمک کنند. به همین دلیل استفاده این مکمل های شیمیایی گیاه به اندازه مصرف میوه و سبزیجات و حبوبات برای پایداری سلامت بدن لازم است.

گیاهان حاوی فیتوکمیکال به طور طبیعی در رژیم غذایی ما وجود دارند. در واقع بیشتر غذاهای طبیعی، خواص شیمیایی طبیعی در خود دارند. در مواردی که فردی با بیماری خاصی روبه رو می شود، مصرف نوعی از این مواد ضرورت بیشتری پیدا می کند. در حال حاضر مهندسان زیستی نیز در تلاش هستند ترکیبات گیاهی بیشتری از این مواد تشکیل دهند و از این خواص بیشتر بهره ببرند. فیتوکمیکال ها، ترکیبات پیچیده شیمیایی در اجزای مختلف گیاهان هستند که معمولاً به عنوان مواد اولیه ساخت داروها استفاده می شوند. این مواد شیمیایی با خواص دارویی عامل پدید آمدن رنگ های تند یا بوهای تند در بعضی میوه ها و گیاهان است. مثال های ملموسی از اجزای شیمیایی گیاهی، رنگ بنفش میوه بلوبری یا بوی شدید سیر است. فیتوکمیکال ها بیش از ۴۰۰۰ نوع مختلف دارند که در گیاهان یافت می شوند. خواص فیتوکمیکال در گیاهان تازه بیشتر است و حرارت دادن به گیاه اثر فیتوکمیکال آن را بسیار کاهش می دهد.

رابطه ویژگی‌های شخصیتی افراد با سبک رانندگی آنها

فرهنگ تان را بارانندگی تان نشان می‌دهد!



دکتر علیرضا اسماعیلی
استادیار دانشگاه علوم انتظامی

فرهنگ رانندگی؛ حتما این اصطلاح را بارها در جملات دیگران شنیده‌اید یا خودتان به کار برده‌اید. در سال‌های اخیر فرهنگ رانندگی در جامعه ما اندک اندک نمود پیدا کرده است و از سطح روشنفکر و قانونمند اجتماعی آغاز و بین تمام اقشار اجتماعی، در حال توسعه است. در دنیای امروز، اتومبیل یکی از وسایلی است که نیاز انسان را به خود هر لحظه بیشتر و بیشتر می‌کند و انگیزه برخورداری از آن بین خانواده‌ها روز به روز افزایش می‌یابد.

نشان‌دهنده وجوه مختلف شخصیتی و رفتاری و درک اجتماعی یک انسان است. در واقع نحوه رانندگی نمونه‌ای بارز از اخلاق اجتماعی شماسست، چراکه رعایت قانون و مقررات، احترام به حقوق دیگران، کنترل اعصاب فردی در مقابل محرک‌های ترافیکی و میزان پاکیزگی و سلامت اتومبیل و ایجاد فضای آرام برای سرنشینان و رانندگان دیگر، همگی نمونه‌هایی از رفتار اجتماعی راننده است که در هنگام رانندگی ناخودآگاه از شخصیت واقعی او منعکس می‌شود و میزان رعایت موارد مختلف اجتماعی توسط وی را مشخص می‌کند.

اخیرا با افزایش توجه افراد به اتومبیل، رفتارهای جالبی از رانندگانی که سعی دارند با اتومبیل یا شیوه رانندگی خود نظر دیگران را جلب کنند، سر می‌زند. آنها معمولا با سرعت و سبقت غیرمجاز و هراس‌انگیز و انجام حرکات نمایشی در محل‌هایی که رانندگان معمولی و خانواده دیگران در آن رهگذرند، لجبازی با دیگر رانندگان، سعی بر جذب افراد خاص و جلب توجه اطرافیان دارند. اما این کار نه تنها جذاب و شایکار نیست بلکه نشانه ضعف فرهنگی و عدم کنترل فردی نیز به شمار می‌رود. در هیچ کجای قوانین رانندگی یا اجتماعی درج نشده است که استفاده از عینک دودی و یا سیستم صوتی پر قدرت با صدایی فراتر از مافوق صوت و همچنین استفاده از شیشه‌های تیره، پرده عقب خودرو یا چراغ‌های غیرمجاز، سرعت و سبقت‌های

همه ما خواهان اتومبیل‌های مدل بالا و گران‌قیمت هستیم و در رویاهایمان آن‌ها را جستجو می‌کنیم یا دست کم سعی می‌کنیم تا در اولین فرصت ممکن، در حد توانایی خود اتومبیلی تهیه کنیم و از رانندگی با آن لذت ببریم. احساس برخورداری از یک اتومبیل زیبا و پیشرفته از جانب خانواده‌ها به علت سهولت در رفت و آمد، ایجاد راحتی و رفع سختی و مشکلات تردد به وجود می‌آید اما جالب است بدانید برخورداری از یک اتومبیل گران‌قیمت و پیشرفته در تصور برخی افراد، نوعی افتخار و سربلندی محسوب می‌شود و اغلب آن را نشانه شخصیت و ارزش اجتماعی خود می‌دانند. این آدم‌ها افتخار خود را در دارایی‌هایشان می‌بینند و از طریق آن‌ها دستاورد موفقیت‌های خود را به رخ دیگران می‌کشند. در این میان اتومبیل زیبا و گران‌قیمت ابزار خوبی برای نشان دادن افتخارات این افراد به دیگران می‌باشد غافل از این که موفقیت و ارزش اجتماعی انسان، تنها صرف داشتن دارایی یا یک اتومبیل گران‌قیمت نیست. در فرهنگ رانندگی و اتومبیل‌داری، نحوه رانندگی و روش استفاده افراد از اتومبیل است که شخصیت اجتماعی آن‌ها را رتبه‌بندی می‌کند.

همان طور که گفته شد برخلاف تصور برخی از آدم‌ها، نحوه رانندگی با اتومبیل بیش از ظاهر آن می‌تواند فرهنگ و سطح اجتماعی فرد را نمایان سازد. زیرا چگونگی رانندگی با اتومبیل، به خوبی

کارگاه

[۵۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

از نیازهای شخصی فرد شده؛ هر چند که با سیستم قانونمند محیط اطراف مغایرت دارد.

محققان ترافیک معتقدند بیش از ۹۰ درصد تصادفات به دلیل شخصیت راننده و وابسته به رفتارهای راننده است و رانندگی مخاطره‌آمیز سبب نتایج منفی می‌شود. رانندگی خطرناک شامل رانندگی رقابت‌جویانه (لذت بردن از مانور دادن در میان دیگر رانندگان)، رانندگی خطرپذیر (پذیرش خطرات رانندگی برای هیجان و لذت)، رانندگی همراه با خطرپذیری بالا (سرعت و سبقت ناگهانی) و رانندگی پرخاشجویانه (رانندگی با فاصله کم با خودروهای دیگر که اغلب به منظور تنبیه رانندگان صورت می‌گیرد، گاز دادن از روی خشم، ژست‌های خشنماک) می‌شود. نگرش‌های مزبور، ویژگی‌های شخصیتی و گسترش این رفتارها، ایمنی را به طور جدی تهدید می‌کند.

به هر حال اکثر جوانان با رفتار رانندگی پرمخاطره درگیر هستند و آمار تصادفات جوانان بیانگر این موضوع است. ویژگی‌های شخصیتی این افراد به احتمال قوی در بروز رفتارهای پرخطر دخیل است که برای بسط و توسعه سیاست‌های ایمنی ترافیک نیاز به توضیح و بررسی بیشتر دارد. تا راه‌حلی برای کاهش درصد تصادف و مرگ‌ومیر پیدا شود.

بی‌تردید عدم رعایت حقوق دیگر رانندگان و تجاوز به حریم آنها یا ایجاد وحشت و اضطراب در بین دیگران نشانه خشونت و بدرفتاری فرد است و او را شخصی گستاخ و متجاوز معرفی می‌کند. رانندگی در دو جمله یعنی رعایت قانون و مقررات و رعایت حقوق و حریم دیگران معنی می‌شود. ما باید این باور را در ذهن خود بپرورانیم که از عدم رعایت قانون و مقررات راهنمایی و رانندگی نمی‌توان برای نمایش توانمندی‌ها و استعدادها بهره‌مند شد. خود استفاده کرد؛ چراکه با این کار تنها شخصیت ما نزد دیگران تضعیف می‌شود و موجب ترویج و توسعه فرهنگ غلط رانندگی در بین اطرافیان و اعضای خانواده خود می‌شویم.

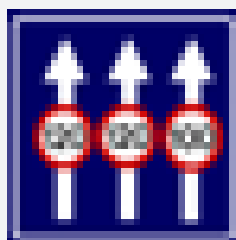
در کنار همه این‌ها تحقیقات متعدد نشان می‌دهد که ویژگی‌های شخصیتی در رانندگی پرمخاطره نقش دارد. با توجه به شیوع رفتارهای حادثه‌ساز رانندگی و رانندگی‌های پرمخاطره و همچنین ازدیاد تصادفات در بین رانندگان جوان شناسایی رانندگان پرخطر و ارائه مشاوره و راهنمایی و آموزش اختصاصی به آنان از طریق مشاورین روانشناسی و پلیس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

همچنین تشویق رانندگان هیجان‌جو برای حضور در فضاهای کنترل‌شده همچون مسابقات اتومبیلرانی، موتورسواری و... می‌تواند سبب ارضای نیازهای هیجان‌جویی و تجربه‌جویی آنان شود که با افزایش این فضاها می‌توان رفتارهای رانندگی پرمخاطره را کم و نهایتاً التهاب و هیجانات رانندگی پرخطر آنان را در بزرگراه‌های شهری و آزادراه‌های خارج از شهر شدیداً کاهش داد.

حادثه‌آفرین و خطرناک، نصب بوق‌های گوشخراش و استفاده عمدی و بی‌مورد از آنها، اتومبیل و رانندگی افراد را به نوعی هنر و افتخار تبدیل می‌کند.

بوق زدن‌های بی‌مورد و متوالی، استفاده غیرمجاز از نوربالا، مسدود کردن راه، سبقت از سمت راست، عدم استفاده از چراغ راهنما، توقف در محل‌های غیرمجاز یا در عرض خیابان، تجاوز به خط عابرپیاده، عدم رعایت فاصله قانونی با اتومبیل جلویی، انجام حرکات نمایشی، نوربالا زدن‌های پیاپی، ایجاد وحشت و استرس در رانندگان دیگر و بیرون انداختن زباله از مواردی هستند که بی‌توجهی به آنها نشانه عدم آشنایی با فرهنگ صحیح رانندگی و ضعف شخصیتی راننده محسوب می‌شود. درست است با انجام این موارد می‌توان توجه دیگران را به خود جلب کرد، حتی برخی این کارها را شاهکار یا جرات و جسارت خارق‌العاده می‌پندارند و از شما تعریف و تمجید می‌کنند. اما این جلب توجهات در ذهن افراد قانونگرا و دارای اعتبار اجتماعی بار منفی دارد و در نظر اغلب آدم‌ها نشانه بی‌فرهنگی و ضعف اخلاقی به شمار می‌آید.

درواقع نحوه رانندگی، نمونه‌ای بارز از اخلاق اجتماعی اشخاص می‌باشد؛ چراکه رعایت قانون و مقررات، احترام به حقوق دیگران است. آستانه تحمل فردی در مقابل محرک‌های ترافیکی و میزان پاکیزگی و سلامت اتومبیل و ایجاد فضای آرام برای سرنشینان و رانندگان دیگر، همگی نمونه‌هایی از رفتار اجتماعی راننده است که در هنگام رانندگی ناخودآگاه از شخصیت واقعی او منعکس می‌شود. آمارها نشان می‌دهد که در ۹۰ تا ۹۵ درصد تصادفات، رفتار انسان، عامل تعیین‌کننده اصلی است و رفتارهای ضداجتماعی با خشونت در رانندگی و نحوه رانندگی خشن نیز با تصادفات رابطه داشته است. در این راستا، بررسی‌های متعددی درخصوص رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی صورت گرفته است. به نظر می‌رسد عناصر خاصی از شخصیت باعث رفتارهای قانون‌شکنانه در رانندگی می‌شود، از این‌رو این رفتارها منجر به برآورده شدن برخی



درواقع نحوه رانندگی، نمونه‌ای بارز از اخلاق اجتماعی اشخاص می‌باشد؛ چراکه رعایت قانون و مقررات، احترام به حقوق دیگران است. آستانه تحمل فردی در مقابل محرک‌های ترافیکی و میزان پاکیزگی و سلامت اتومبیل و ایجاد فضای آرام برای سرنشینان و رانندگان دیگر، همگی نمونه‌هایی از رفتار اجتماعی راننده است

خون، بازتاب دهنده چه چیزهایی در بدن شماست

رازهای مهم گروه خونی انسان‌ها

سیدشیراز
روزنامه‌نگار

لابد شما هم بارها آزمایش خون داده‌اید تا بدانید چه مشکلی دارید و درواقع خون به‌عنوان مرجعی برای شناخت بدن به‌کار می‌رود. خون یکی از مهم‌ترین موادی است که در بدن ما جاری است و روزی چندصدبار در بدن ما جریان می‌یابد. بنابراین می‌تواند در بسیاری از مسائل و حتی مشکلات دخیل باشد. حتماً شما هم می‌دانید که نوع گروه خونی در بسیاری از مسائل مهم است، یعنی با دانستن گروه خونی خود، می‌توانید اطلاعات بیشتری راجع به بدن خود به‌دست آورید. تا آنجا که از اوایل قرن بیستم تا به امروز محققان توانسته‌اند ارتباط‌هایی بین نوع گروه خونی و برخی بیماری‌ها بیابند. به‌علاوه از طریق دانستن گروه خونی می‌توانید بفهمید که به چه کسانی می‌توانید خون بدهید یا از چه کسانی خون بگیرید. در این مطلب به برخی از این یافته‌ها درباره گروه خونی اشاره می‌کنیم. اگر گروه خونی خود را می‌شناسید و می‌خواهید اطلاعات بیشتری در این باره داشته باشید این مطلب مخصوص شماست.

تحقیقات چه می‌گویند؟

خون انسان از عناصر حیاتی و ضروری مشابه ساخته شده است، اما در همین زمینه، تفاوت‌هایی وجود دارد که باعث شده چهار گروه خونی مختلف ایجاد شود (که هر کدام به دو گروه مثبت و منفی تقسیم می‌شوند). چیزی که باعث تفکیک این چهار گروه می‌شود پادگن آنهاست؛ همان سیستم دفاعی ایمنی که بر سطح گلبول‌های قرمز قرار دارد. تحقیقات زیادی در این زمینه انجام شده که نشان می‌دهد چگونه جزئیات نوع گروه خونی می‌تواند الگوهای سلامت شخصی را نشان دهد. به‌علاوه گفته می‌شود انواع گروه‌های خونی می‌توانند از ما در برابر بیماری‌های مختلف محافظت کنند.

اگر گروه خونی تان A باشد

گروه خونی A دارای پادگن A روی گلبول‌های قرمز پادتن‌های B در پلاسماست؛ اگر گروه خونی تان A باشد، می‌توانید به گروه خونی A و AB خون بدهید. ترکیب پادگن‌های یک فرد در گلبول‌های قرمز این مسئله را مشخص می‌کند که چه میزان هورمون می‌تواند منتشر شود. اگر گروه خونی تان A باشد، میزان هورمون استرس یعنی همان کورتیزول در بدن تان بیشتر خواهد بود. از طرفی خطر پیشرفت سرطان معده در مقایسه با

گروه خونی O و B در این افراد ۲۰ درصد بیشتر است. از طرفی آمار نشان می‌دهد که خطر بیماری قلبی در این افراد در مقایسه با افرادی که گروه خونی O دارند هم ۵ درصد بالاتر است. علاوه بر این، خطر انواع سرطان‌ها مانند برخی از انواع سرطان لوزالمعده و سرطان خون هم بین افرادی که این گروه خونی را دارند بیشتر گزارش شده است. افرادی که این گروه خونی را دارند اغلب افرادی جدی و کوشا، خلاق، حساس، محافظه‌کار، صبور و مسئولیت‌پذیر هستند.

اگر گروه خونی تان B باشد

اگر گروه خونی تان B باشد، تنها پادگن B روی گلبول‌های قرمز پادتن‌های A در پلاسما می‌باشد و وجود دارد و می‌توانید به افرادی که گروه خونی B و AB دارند، خون بدهید. خطر بیماری قلبی در افرادی که گروه خونی B دارند نسبت به افرادی که گروه خونی‌شان O است، ۱۱ درصد بیشتر گزارش شده است. محققان دانشگاه هاروارد دریافتند زنانی که گروه خونی AB یا B دارند خطر پیشرفت سرطان تخمدان در آن‌ها بیشتر وجود دارد، اما اگر گروه خونی تان B باشد، اصلاً جای نگرانی نیست. آن دسته از افرادی که گروه خونی B دارند، تعداد دسته‌های باکتری‌های خوب





این معناست که بر سطح گلبول‌های قرمز تان آنتی‌ژن A و در پلاسمای خونتان آنتی‌بادی B دارید.

۲- گروه خونی B در سطح گلبول‌هایشان آنتی‌ژن B و در پلاسما آنتی‌بادی A دارند.

۳- فرد گروه خونی AB روی گلبول قرمزش هر دو نوع آنتی‌ژن A و B را دارد و واضح است که در پلاسما هیچ مخالفی نداشته باشد و آنتی‌بادی موجود نباشد.

۴- و نهایتاً، گروه خونی O به دلیل نداشتن هیچ کدام از آنتی‌ژن‌های A و B بر سطح گلبول، آزادانه هر دو نوع آنتی‌بادی A و B را در پلاسما دارد.

تشکیل دهنده‌های خون

۱- گلبول قرمز (RBC) نوعی سلول است که حدود ۱۲۰ روز در بدن ما زنده است و ۲۰ ثانیه طول می‌کشد تا هر کدام آن تمام بدن را دور بزند و ۴۰ درصد خون را تشکیل می‌دهد. ۲- گلبول سفید (WBC) که مسئول جنگ با عفونت‌ها و مواد بیگانه در خون است.

۳- پلاکت (PLT) که کوچک‌ترین سلول خونی است و در امر انعقاد خون نقش اساسی دارند و پلاسما نیز جزو اصلی خون است که ۹۵ درصد آن را آب و ۵ درصد باقی‌مانده را هورمون، پروتئین و مواد غذایی تشکیل می‌دهد.

کمتر از افرادی است که گروه‌های خونی دیگری دارند. افرادی که این گروه خونی را دارند، افرادی با اعتماد به نفس، مصمم و با اراده و اهل شهود هستند اما متأسفانه ممکن است سردمزاج، غیرقابل پیش‌بینی و نیز معتاد به کار هم باشند.

چرا گروه‌های خونی متفاوت هستند؟

عامل تفاوت گروه خونی افراد «وجود یا عدم وجود مولکول‌های پروتئینی مشخصی به نام آنتی‌ژن و آنتی‌بادی» است. «آنتی‌ژن‌ها» (در صورت حضور) بر سطح گلبول قرمز و «آنتی‌بادی‌ها» داخل پلاسما یا همان مایع خون هستند. پس خون من و شما از نظر کلیات آن یکسان است و آنچه باعث می‌شود ما امکان اهدای خون به یکدیگر را داشته یا نداشته باشیم همین پروتئین‌های ذکر شده است. «گروه خونی» هر فرد به‌طور مستقیم به پدر و مادر و آنچه از آنان به او ارث می‌رسد، ارتباط دارد. یکی از روش‌های معمول و مهم ارزیابی تفاوت بین انواع خون‌ها، سیستم ABO است. به‌طور قطع شما فردی با گروه خونی A - B - O یا AB هستید و راه فراری هم ندارید. براساس این سیستم دسته‌بندی خون و با توجه به آنچه در مورد آنتی‌ژن و آنتی‌بادی گروه خونی گفته شد:

۱- اگر شما گروه خونی A داشته باشید به

و مفید در آن‌ها ۵۰ هزار برابر بیشتر از افرادی است که گروه خون‌شان A یا O است. افرادی که این گروه خونی را دارند اغلب افرادی هستند که می‌توانند به شوق و شوق، فعال بودن، خلاقیت و مقاومت خود افتخار کنند.

اگر گروه خونی تان AB باشد

این افراد هم پادگن‌های A و هم B روی گلبول‌های قرمز دارند و پادتن‌های A و B در پلاسمایشان وجود ندارد. اگر گروه خون تان AB مثبت باشد، می‌توانید به کسی که گروه خونی‌اش AB است، خون بدهید. افرادی که گروه خونی AB دارند خطر بیماری قلبی در آن‌ها نسبت به گروه خونی O حدود ۲۳ درصد بیشتر است. در واقع داشتن گروه خونی AB احتمال این مسئله را دو برابر بیشتر می‌کند که مادری از مشکلات مربوط به فشار خون - که آن را پره اکلامپسی می‌نامند - رنج ببرد. تحقیقات نشان می‌دهد آن دسته از افرادی که گروه خونی AB دارند ۸۲ درصد احتمال بروز مشکلات شناختی در آن‌ها در مقایسه با افرادی که گروه‌های خونی دیگری دارند بیشتر است؛ خصوصاً مواردی مانند یادآوری خاطره، زبان و دقت و توجه. اگر گروه خونیتان AB است، فردی خون‌سرد، آرام، منطقی و انعطاف‌پذیر یا فردی مردود و دودل، فراموشکار و بی‌مسئولیت هستید.

اگر گروه خونی تان O باشد

اگر در دسته گروه خونی O قرار دارید، پادگن‌های A و B روی گلبول‌های قرمزتان وجود ندارد اما هر دو پادتن A و B در پلاسمایتان هست. گروه خونی O مثبت یکی از شایع‌ترین گروه‌های خونی است؛ گروه خونی O منفی فقط می‌تواند به O منفی خون بدهد. اگر گروه خونی تان O است، معمولاً جراحات‌ها در مقایسه با دیگر افراد دیرتر در بدنتان بهبود می‌یابد. در شما خطر وبا نیز بیشتر است.

خبر خوب این است افرادی که گروه خونی O دارند خطر بروز سرطان لوزالمعده و میزان مرگ و میر ناشی از مالاریا در آن‌ها

همسر وابسته؛ خوب یا بد؟

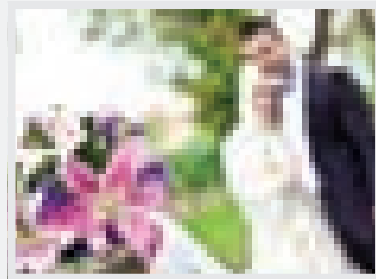
نارژین شادابی
روانشناس و مشاور خانواده

شخصیت وابسته

ویژگی برجسته شخصیت وابسته این است که نیاز شدیدی به مراقبت شدن دارد. اعتماد به نفس این افراد پایین است و احتیاج به راهنمایی در امور مختلف دارند. افراد وابسته به علت هراس از تنهایی و ترس از این که پشتیبانی در زندگی نداشته باشند، انفعالی عمل می کنند و ترجیح می دهند اطرافیان را راضی نگه دارند و حمایت آن ها را جلب کنند. این افراد مستقل نیستند و اگر فرد آشنایی در کنارشان نباشد، احساس بیچارگی می کنند. افراد وابسته ترس فراوانی از وانهاده شدن دارند و به همین دلیل سخت می کوشند تا دیگران آن ها را متقاعد کنند که به آن ها وفادار خواهند ماند. می توان فرد وابسته را مانند دهانی باز برای گرفتن محبت و توجه بدانیم که هیچ گاه سیر نمی شود و به سمت استقلال گام بر نمی دارد. آنها به دلیل احساس بی کفایتی، به ندرت رهبری گروهی را به عهده می گیرند و اصولاً برای رسیدن به هدفی خاص تلاش نمی کنند. اوج بازدهی آن ها زمانی است که وظایفی از قبل برای شان تعیین شود و مورد تشویق و تحسین قرار گیرند. یک فرد وابسته به دیگران، به حضور افراد دیگر نیازمند است و همواره سعی دارد اطراف خود را پر از افرادی کند که نیازهای او را برآورده سازند. به طور خلاصه رفتار افراد مبتلا به اختلال شخصیت وابسته، تا حدود زیادی تحت کنترل ترس آن ها از تنها شدن است. آن ها به افراد دیگر می چسبند و این چسبندگی در آن ها احساس بی کفایتی را بیشتر می کند و این چرخه معیوب در نهایت به افسردگی شدید منجر می گردد.

شخصیت وابسته چگونه شکل می گیرد؟

احتمالاً تلاقی چندین عامل باعث ایجاد شخصیت وابسته می شود. به نظر می رسد این افراد در دوران کودکی، والدینی کنترلگر و بسیار مراقبت کننده داشته اند و نیازهای آن ها به شکلی افراطی برآورده شده است. این رفتار والدین مانع از کسب استقلال کودک شده است و در به دست آوردن هر چیزی به والدین خود متکی شده اند. بنابراین این گونه بچه ها



هیچ گاه تصمیم گیری را یاد نمی گیرند و گاهی از سوی همسالان خود برچسب «لوس بودن» می خورند. این عوامل به همراه استعداد ذاتی ترس از تنهایی، مسیر وابسته بودن فرد را فراهم می کنند.

فرد وابسته به عنوان شریک زندگی

اگر شما روابط عاطفی با افراد وابسته را تجربه کرده باشید، می دانید که این روابط در ابتدا بسیار شیرین و جذاب و به تدریج محدود کننده و طاقت فرسا هستند. اگر همسر شما وابسته است، تقاضاهای او به حدی پیشرونده هستند که زمان فراوانی از زندگی شما را به خود اختصاص می دهند. به نظر می رسد همسر وابسته شما تلاشی برای استقلال نمی کند و جالب این که هر چه تلاش شما برای خودکفایی او بیشتر باشد، احساس ناامنی بیشتری می کند و وابسته تر می شود. این مدل رابطه تا آنجا پیش خواهد رفت که شما احساس خشم و رنجش می کنید. همسر وابسته شما فاقد مهارت ارتباط دوسویه و برابر است و نقش شما در ارتباط او نه یک عاشق بلکه یک والد است؛ والدی که مجبور است نیازهای کودک خود را برآورده کند و در انتها تبدیل به فردی خواهید شد که از نظر روانی خسته و فرسوده است. زندگی با فرد وابسته نیازمند طاقت و تحمل بالا در طولانی مدت است.

چرا مجذوب فرد وابسته شده ام؟

اگر در زندگی خود به دفعات فراوان جذب فردی با خصوصیات زیر شده اید:

- بدون راهنمایی دیگران تصمیم گیری نمی کند،
- نیازمند است دیگران مسؤولیت همه

- حیطه های زندگی او را برعهده بگیرند،
- به دلیل ترس از تنها شدن به ندرت با دیگران مخالفت می کند،
- هنگام تنهایی احساس درماندگی و بدبختی می کند،

• شروع کارهای مهم برایش دشوار است،
برای فهم چرایی مجذوب شدن تان به این مدل افراد، به تحلیل روابط عاطفی خود بپردازید. بزرگترین عامل در این که مجذوب فرد وابسته می شویم، نیاز شدید آن ها به حمایت و مراقبت دیگران است. در واقع با حامی بودن، خود فرد حمایت کننده نیز به آرامش خاطر می رسد. ریشه نیاز به مراقبت کننده بودن را در کودکی می توان جستجو کرد. شاید در دوران کودکی مراقب خواهر و برادر بودند و به دنبال آن پاداش گرفته اند. گاهی به علت بیماری یکی از والدین، کودک مجبور به مراقبت از او می شود. در نهایت این حامی بودن در بزرگسالی نیز ادامه می یابد. گاهی رفتار جذاب فرد وابسته، شباهت به رفتار والد جنس مخالف دارد و برای ما دلنشین است و در نتیجه مجذوب فرد وابسته می شویم. در واقع ارتباط با فرد وابسته باعث می شود احساس قدرت و کنترل در ما ایجاد شود، چرا که فرد وابسته از انجام هیچ خدمتی برای نگه داشتن ما در رابطه فروگذار نخواهد کرد. عامل دیگری که باعث می شود در ارتباط با فرد وابسته بمانیم، احساس گناه است. ما او را فردی شکننده می دانیم که در صورت جدایی از هم فرو می پاشد، پس خود را متقاعد به ماندن می کنیم.

زندگی مشترک با فرد وابسته

با توجه به طاقت فرسا بودن این رابطه، این سؤال مطرح می گردد که آیا می شود رابطه با همسر وابسته را ادامه داد؟ جواب این سؤال بستگی به این دارد که همسر وابسته تا چه میزان حاضر به تغییر است. این گونه افراد بینش کافی از ناکارآمدی رفتار خود ندارند و اگر به بن بست برسند دیگران را سرزنش می کنند. به هر حال اگر او احساس کند روابط عاطفی اش دچار بحران شده است، امکان دارد سریعاً وارد رابطه دیگری شود، چون تحمل تنهایی و

کارگاه

[۶۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

محدود است و او دوستان صمیمی کمی دارد که نیازهای او را برآورده سازند. تحقیقات نشان داده‌اند هر چه ارتباطات اجتماعی فرد وابسته گسترده‌تر شود، به همان میزان از نظر روانی سلامت بیشتری خواهد یافت و خوشحال‌تر خواهد بود. بنابراین اگر همسر شما بتواند منابع حمایتی خود را افزایش دهد و نیازهای خود را از چندین منبع مرتفع گرداند، وابستگی او به شما کمتر خواهد شد. به او کمک کنید دوستان جدیدی پیدا کند و در موقعیت‌های اجتماعی بیشتری قرار گیرد تا اتکالی او به شما کمتر شود.

شرایط را برای اظهار نظر همسر خود فراهم کنید

افراد وابسته از این که در مواردی صاحب نظر شوند اجتناب می‌کنند. برای همین باید موقعیت‌هایی بدون خطر فراهم کنید و نظر او را بپرسید (مثلاً، فردا شب کدام رستوران برویم؟) چون آن‌ها به علت ترس نظر خود را نمی‌گویند. پس باید خلاقیت داشته باشید و نظرخواهی کنید تا به مرور در آن‌ها اعتماد به نفس و عزت نفس شکل گیرد. سیستم پاداش‌دهی هنگام انتخاب و نظر دادن را فراموش نکنید. این افراد خود را از آنچه هستند ناتوان‌تر نشان می‌دهند تا همسر خود را از دست ندهند و مسؤولیتی بر عهده نگیرند؛ مثلاً رانندگی یاد نمی‌گیرند تا مسؤولیت خرید یا بردن شما به جایی را به عهده نگیرند. با صبر، موقعیت‌هایی برای شکل‌دهی به رفتارشان فراهم آورید. در ضمن اطمینان یافتن او از این که روابط عاطفی شما پایدار خواهد ماند به او کمک می‌کند تا به استقلال برسد.

آیا درمان مؤثر واقع می‌شود؟

این اختلال شخصیت نسبت به سایر اختلالات پیش‌آگاهی‌بهتری دارد. اگر به درمانگر متبحری مراجعه شود و رابطه درمانی خوبی با همسر شما برقرار گردد، خود فرد با گرفتن تأیید و پاداش درمانی لازم، به ادامه درمان علاقه‌مند می‌شود. به هر حال فرد وابسته از وابستگی خود نیز دچار افسردگی و اضطراب است و دوست دارد که تغییر کند. البته خطر وابستگی به درمانگر وجود دارد که روان‌شناس ماهر خود می‌تواند این جریان را مدیریت کند. در نظر داشته باشید که درمان طولانی خواهد بود و شما نیز باید رفتار خود را در جهت شکست حلقه معیوب گذشته تغییر دهید. در نهایت اگر تصمیم به جدایی گرفتید، بدانید که تا مدت‌ها با التماس و گریه‌های شدید او مواجه خواهید بود و او بسیار پریشان خواهد شد و امکان دارد احساس گناه را به شما القا کند و شما احساس شرمندگی کنید. حتی اگر تصمیم شما عاقلانه باشد احساس‌های منفی را تجربه خواهید کرد. برای جدایی از فرد وابسته باید قاطعانه برخورد کنید تا متوجه شود که برگشتی در کار نخواهد بود. از خانواده و دوستان کمک بگیرید تا به شما خاطر نشان کنند که شما ظالم نیستید و زندگی با فرد وابسته به صلاح شما نبوده است.

اضطراب آن را ندارد. اگر مایل هستید رابطه خود را با همسر وابسته خویش ادامه دهید، توصیه‌های زیر می‌تواند کمک‌کننده باشد:

نسبت به درمان همسر وابسته خود خوش‌بین نباشید

تغییر، احتیاج به زمان و انگیزه فراوان دارد. درمانگران اشاره می‌کنند زوجی که یکی از آن‌ها وابسته است، معمولاً زمانی برای درمان مراجعه می‌کنند که رابطه دچار بحران شده است. در این مواقع فرد وابسته دچار ترس از دست دادن شریک خود می‌شود و هم‌زمان دچار احساس اضطراب و خشم نسبت به خود می‌گردد که چرا مستقل نیست. لازم به ذکر است در بهترین شرایط درمانی نیز احتمال تغییر فرد وابسته کم است. گاهی فرد وابسته فقط به خاطر جلب نظر همسرش اقدام به درمان می‌کند که این نیز انگیزه مناسبی برای درمان نیست.

به همسر خود کمک کنید به موفقیت‌هایی هر چند کوچک دست یابد

همسر شما دیرزمانی است که برای تصمیم‌گیری محتاج دیگران بوده است. به او کمک کنید کم‌کم خودش تصمیم بگیرد؛ مثلاً این افراد حتی در مورد رنگ لباس خود نیز تردید دارند؛ می‌توانید بگویید: «من، هم رنگ سبز را دوست دارم هم آبی، حالا خودت تصمیم بگیر». گاهی مابرای رفتارهای ناخوشایند دیگران پاداش می‌دهیم؛ مثلاً وقتی کودکی جیغ و داد می‌کند به او بستنی می‌دهیم، در این صورت کودک یاد می‌گیرد همیشه جیغ بزند تا به خواسته‌اش برسد. پس به رفتارهای مستقل همسر خود می‌توانید پاداش دهید. به رابطه خودتان توجه کنید. هنگامی که همسر شما ناراحت است یا احساس گناه می‌کند و هر چه خواسته اوست را فراهم می‌کنید؟ اگر شما رفتارهای مبنی بر وابستگی را تقویت می‌کنید، چرا از ادامه این رفتارها تعجب می‌کنید. بهتر است به شکستن این چرخه معیوب پاداش‌دهی بیندیشید.

دنیای همسر خود را گسترش دهید

دنیای اجتماعی یک فرد وابسته معمولاً



افراد وابسته از این که در مواردی صاحب نظر شوند اجتناب می‌کنند. برای همین باید موقعیت‌هایی بدون خطر فراهم کنید و نظر او را بپرسید (مثلاً، فردا شب کدام رستوران برویم؟) چون آن‌ها به علت ترس نظر خود را نمی‌گویند. پس باید خلاقیت داشته باشید و نظرخواهی کنید تا به مرور در آن‌ها اعتماد به نفس و عزت نفس شکل گیرد.

منبع:

«عشق ویرانگر»، دکتر برد جانشون و دکتر کلی موری، ترجمه زهرا حسین‌زاده و الهام شفیعی

این حسین (ع) کیست که عالم همه دیوانه اوست

روزی مردم در مسجد جمع شده بودند که رسول الله (صلی الله علیه و آله و سلم) کار عجیبی انجام دادند که همه را آگاه و متوجه کرد. ایشان امام حسین (علیه السلام) را با خودشان به منبر بردند و با صدای بلند فرمودند: ای مردم این است حسین بن علی، او را بشناسید و بر همه کس فضیلت دهید، سپس دعا کردند:

«خدا یا، پروردگارا، بارالها، حسین را به تومی سپارم و به نیکان امت خودم»

پس امام حسین (علیه السلام) ودیعه و امانت پیامبر هستند. در شب تولد امام حسین (علیه السلام) همانند شب قدر (شب نزول قرآن) ملائکه به امر الهی نازل شدند و روح الامین تبریک و تهنیت از جانب خدای کریم آورد. قرآن برای تمام کسانی که مرتب آن را تلاوت نمایند شفاعت کننده است و حسین (ع) برای کسانی که به زیارتش می روند و یا برای او اشک می ریزند، شفاعت کننده است.

قرآن هر سوره اش و هر آیه اش و هر کلمه اش کرامتی دارد که مشکل هر انسانی را حل می کند و حسین (علیه السلام) کرامتش در خاکش است و حرکتش و مقامش. قرآن همیشه تازه و به روز است و کهنه نمی شود، چرا که برای تمام عصرها و نسل ها تا روز قیامت است و ذکر مصیبت حسین (علیه السلام) هم همیشه تازه است و هیچ گاه به فراموشی سپرده نمی شود. خواندن قرآن و شنیدن قرآن و نگاه به قرآن عبادت است و مرثیه بر حسین (علیه السلام) و نشستن در مجلس عزای حسین (علیه السلام) و گریه بر حسین (علیه السلام) هم عبادت است.

قرآن کلام الله صامت است و حسین کلام الله ناطق.

قرآن، کریم است و شریف است و مجید است و حسین (علیه السلام) کریم و شریف و مجید و شهید است.

قرآن دارای داستان های عبرت انگیز است و حسین (علیه السلام) آیت آن داستان هاست. خداوند حکیم قرآن را مبارک خوانده است:

هَذَا كَرَّمَبَارِكًا

سخن گفتن باموسی (علیه السلام) را شجره مبارک نامیده است.

شجره زیتون را در سوره نور، مبارک خوانده است.

حضرت عیسی (علیه السلام) را مبارک خوانده است.

شب قدر را مبارک خوانده است و حسین (علیه السلام) در وحی بلا واسطه مبارک نامیده شده است که پیامبر اکرم (صلی الله علیه و آله و سلم) فرمودند: بر این مولود صلوات و رحمت و برکات باد.

قرآن، شفا و رحمت است برای مومنین و حسین، شفاست از امراض باطنی و تربتش شفاست از امراض ظاهری. او رحمت است از برای مومنین که بیشتر رستگاری ها از جانب اوست. قرآن نور است و حسین (علیه السلام) هم نور. قرآن روح است و حسین (علیه السلام) ریحانه رسول الله (ص). قرآن حکیم است که قلب ها را به هدایت معالجه می کند و حسین (ع) حکیمی است که جمعی را به هدایت معالجه می کند و جمعی را به شفاعت.

قرآن بشیر و نذیر است و کتاب مبین، و حسین بشیر و نذیر است و امام مبین، که حق را از باطل جدا کرد.

قرآن ذکر است برای مومنین و حسین (ع) ذکر است برای پیامبر و مومنین، در قرآن آیت الکرسی است و سوره نور و در حسین (علیه السلام) کرسی علم الهی است و نشانه نور.

قرآن دارای آیات رحمت و شفا و رجا و امیدواری است و حسین (علیه السلام) دارای آیات و صفاتی از شفا و اسبابی از رحمت و رجا و امیدواری.

بر گرفته از کتاب جلوه های نجات

نوشته عبدالکریم شمشیری (محمد دوست)



ورزش

خشن ترین پیست های فرمول یک جهان

تماشاگران فوتبال حسینی اند

دشمنان پپ گواردیولا!



اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

وقتی تاپای مرگ باید سریع و دقیق بود

خشن ترین پیست‌های فرمول یک جهان



مسابقات فرمول یک از جمله مهیج‌ترین رویدادهای ورزشی جهان است که سالانه چشم میلیون‌ها انسان را به خود خیره می‌کند. مسابقاتی که علاوه بر هیجان گاه با حوادثی همراه است که خاطره آن سال‌ها در ذهن طرفداران این رشته باقی می‌ماند. معمولاً مسابقات فرمول یک در طول سال در کشورهای مختلف برگزار می‌شود و رانندگان برای قهرمان شدن باید در پیست‌های مختلفی رقابت کنند. برخی از این پیست‌ها خطرناک هستند، انقدر خطرناک که گاهی باعث مرگ اتومبیل‌رانان هم می‌شود. پس این قهرمانی در پیست‌هایی خشن به سختی به دست می‌آید. در ادامه به خطرناک‌ترین و خشن‌ترین آن‌ها اشاره می‌شود.

ژیل وینو

یکی از خشن‌ترین پیچ‌ها در پیست ژیل وینو کانادا قرار داد. پیچ سیزدهم این پیست معروف به «دیوار قهرمانان» است. این پیچ تاکنون قربانیان زیادی داشته است. اتفاق سال ۱۹۹۹ از مهم‌ترین آن‌هاست. اتومبیل‌های سه قهرمان جهان، دامون هیل (۱۹۹۶)، میشائیل شوماخر (۲۰۰۴، ۲۰۰۳، ۲۰۰۲، ۲۰۰۱، ۲۰۰۰، ۹۵، ۱۹۹۴) و ژاک وینو (۱۹۹۷) به شدت با هم برخورد کردند. پس از این اتفاق این پیچ به دیوار قهرمانان معروف شد، پس از این تاریخ، دیوار، قهرمانان جهان را با مشکل رو به رو کرد. سببستین فتل یکی از آن‌ها بود که در سال ۲۰۱۱ در این پیست با حادثه رو به رو شد.



سن ماریو

یکی از اتفاقات تلخ پیست سن ماریو در سال ۱۹۹۴ رخ داد. آیرتون سنا داسیلوا برزلی جان

خود را در این پیست از دست داد. پس از مرگ سنا، گرهارد برگر در سال ۱۹۸۹ با فراری‌اش در این محل تصادف کرد و اتومبیلش دچار حریق شد. نلسون پیکت در سال ۱۹۸۷ و ریکاردو پاترسه در سال ۱۹۹۲ تصادف سختی در این پیست داشتند. اتومبیل‌هایی که با سرعت بالا در این پیست حرکت کنند، با حادثه روبرو خواهند شد. سن ماریو یکی از تندترین پیچ‌های پیست‌های جهان را دارد.



سیلوراستون

این یکی از سخت‌ترین پیست‌های فرمول یک است. مسابقات جایزه بزرگ انگلیس از سال ۱۹۵۰ در این پیست برگزار شد. یکی از ترسناک‌ترین پیچ‌ها «بکتس» نام دارد. با وجود آسان به نظر رسیدن این پیچ، اتومبیل‌رانان در بیشتر مواقع دچار اشتباه می‌شوند.

در سال ۱۹۶۰ رخ داد. در این حادثه در عرض ۱۵ دقیقه دو راننده جان خود را از دست دادند.



نوردشلیف نورنبرگ

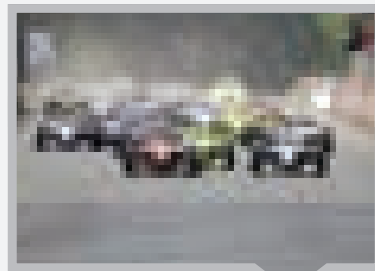
جک استوارت (اتومبیل ران انگلیسی) پیست نورد شلیف را «جهنم سبز» نامیده است. بدون شک پیست نورنبرگ یکی از خطرناک ترین ها در طول تاریخ بوده است. این پیست، ۱۶۰ پیچ دارد و طول آن ۲۲ کیلومتر و ۸۰۰ متر است. ده ها راننده در نوردشلیف جان خود را از دست دادند. این پیست شاهد شدیدترین تصادف های تاریخ فرمول یک بوده است. یکی از بدترین آن ها در سال ۱۹۷۶ اتفاق افتاد. نیکو لائودا در این پیست جان خود را از دست داد که باعث شد قهرمانی اش در آن فصل از دست برود.



پسکارا

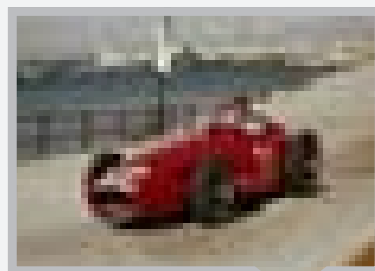
پسکارا ایتالیا خطرناک ترین و طولانی ترین پیست فرمول یک است. به خاطر طولانی بودنش (۲۵ کیلومتر و ۸۰۰ متر) تنها یک بار میزبان مسابقات گرند پری در سال ۱۹۵۷ بوده است. سطح این پیست پر از پستی و بلندی و دست انداز است و این باعث ناامنی این پیست شده است. این پیست با وجود اینکه تنها یک بار میزبان مسابقات رسمی بوده است، خیلی از تیم ها از حضور در این رقابت انصراف دادند.

رالف شوماخر در سال ۲۰۰۷ در این محل دچار حادثه شد.



زولدر

پیست زولدر بلژیک در دهه های هفتاد و هشتاد، ۱۰ بار میزبان مسابقات جایزه بزرگ بود. یکی از دلخراش ترین اتفاقات اتومبیلرانی در این پیست رخ داد. ژیل ونیو در سال ۱۹۸۲ در تعیین خط، جانش را از دست داد. پس از این اتفاق، تغییرات زیادی در این پیست انجام شد. آخرین مسابقات جایزه بزرگ که در زولدر برگزار شد، با قهرمانی میشل آلبرتو به پایان رسید.



موناکو

پیست موناکو در ابتدا با حصارهایی پوشانده شده بود اما بعد از مدتی این حصارها به طور کامل برداشته شدند. با گذشت زمان پیست موناکو امن تر شد. پایان تونل و نخستین پیچ، از خطرناک ترین بخش های این مسیر بودند.

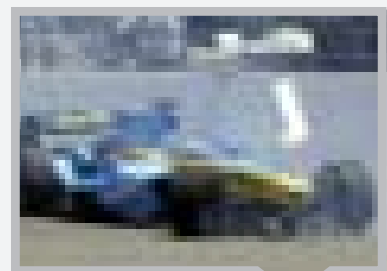
اسپا

پس از تغییرات زیاد در طول پیست اسپای بلژیک، در نهایت طول این پیست ۱۴ کیلومتر و ۱۰۰ متر شد. با وجود طولانی بودن آن، هیچ امنیتی در این پیست وجود ندارد چون در یک دهه، ۱۰ اتومبیل ران در این پیست کشته شدند. یکی از تلخ ترین آن ها



سوزوکا

پیست ژاپن هم یکی از خطرناک ترین پیچ ها را دارد. در «پیچ ۱۳۰» رقابت های اتومبیلرانی در بخش های دیگر نیز برگزار می شود ولی آن ها نمی توانند از سرعت فرمول یک ها فراتر روند. در واقعیت این پیست آن چنان خطرناک و سخت به نظر نمی رسد و فقط طراحی اش فریب دهنده است. همچنین پیچ ۱۳۰، سریع ترین پیچ در ژاپن به حساب می آید. نام این پیست از «رادیو ۱۳۰» گرفته شده است.



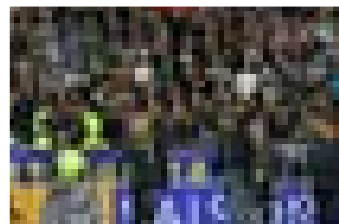
ایندیانا پولیس موتور اسپیدوی

پیست ایندیانا پولیس در سال ۱۹۰۹ ساخته شد. سراسر این پیست با دیوارهایی پوشانده شده بود. با این شرایط، مسابقات فرمول یک در سال ۲۰۰۱ در این محل برگزار شد. با وجود اینکه در طول این سال ها در این پیست تغییراتی به وجود آمد اما یکی از خطرناک ترین ها در جهان محسوب می شود. در قسمتی از این پیست، اتومبیل سرعتی بالاتر از ۳۲ کیلومتر پیدامی کند اما مسیر طوری طراحی شده است که راننده نمی تواند از چیزی کمک بگیرد و سرعت را پایین بیاورد. به همین دلیل کنترل اتومبیلش را از دست می دهد.

۱۰ نکته پیرامون دیدار حساس ایران و کره جنوبی در شب تاسوعا

تماشاگران فوتبال حسینی‌اند

تیم ملی فوتبال ایران عصر روز تاسوعای حسینی در یک بازی خوب، هفتمند و کاملاً منسجم موفق شد کره جنوبی را با تک گل سردار آرمون شکست دهد و با اقتدار در صدر جدول خود در جریان مسابقات مقدماتی جام جهانی ۲۰۱۸ روسیه بایستد. این مسابقه اما از خاص‌ترین مسابقاتی است که تا به حال دیده‌ایم. ده نکته از این بازی را با هم مرور می‌کنیم.



۱- برگزاری بازی در شبی که از آن به عنوان پرسوز و گدازترین شب تاریخ تشیع یاد می‌شود با حاشیه‌های بسیاری همراه بود. در حالی که عموم مردم بر این باور بودند که این مسابقه بدون مشکل برگزار خواهد شد، عده‌ای راهپیمایی کردند. کسانی تبلیغ کردند که مردم نیایید ورزشگاه. برخی فریاد زدند که هر کس برود ورزشگاه مسئولیتش با خودش است. کسانی تقلا کردند بازی از تلویزیون پخش نشود. سایت بلیت فروشی دچار اختلال شد. بنر منتشر کردند و تسلیت گفتند به ائمه اطهار و برائت جستند. دولت هم در میانه این کارزار مثل انگشتی که لای در بماند فقط درد کشید و احتمالاً ترجیح داد سخن نگوید. بازی در فضای ویژه‌ای برگزار شد، مردم تیمشان را تشویق کردند و بار دیگر با رخت سیاه به تکیه‌ها و حسینه‌ها برگشتند و برای سالار آزادگان سوگواری کردند. آن‌ها بار دیگر نشان دادند که اگر اعتماد شود نیازی به این همه فضا سازی نیست. با این مردم هر کوهی مقابل ما ترک بر می‌دارد.

۲- تیم ملی ایران در چهارمین دیدار متوالی موفق شد دروازه‌اش را بسته نگه دارد. رکورد گل نخوردن ایران در بازی‌های آسیایی به ۷۵۰ دقیقه رسید! مرور این چهار بازی هم نشان می‌دهد که علیرضا بیرانوند علاوه بر آمادگی فیزیکی از بخت بلندی برخوردار است، که خط دفاعی ایران در

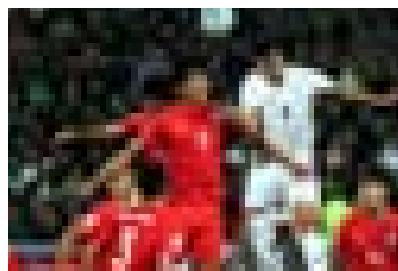
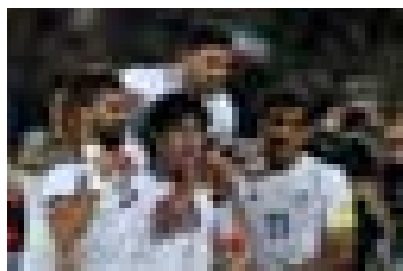
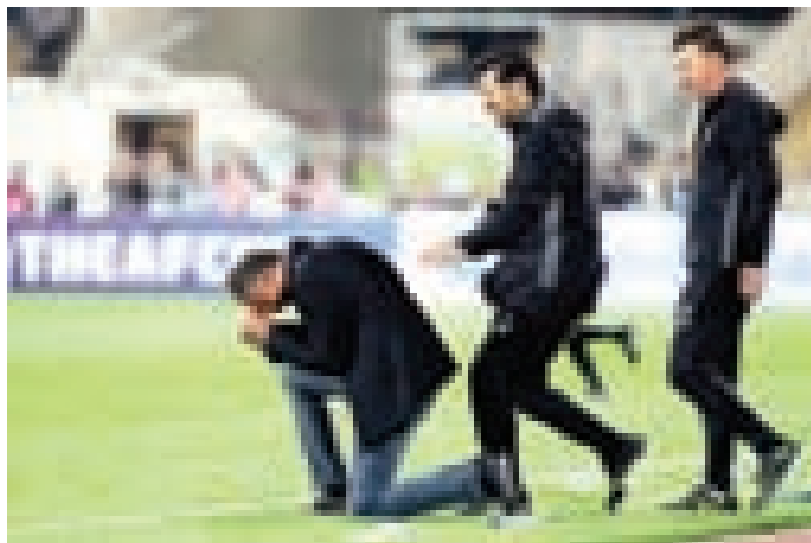
آماده‌ترین روزهایش به سر می‌برد. آن‌ها اجازه عبور هیچ توپی را نمی‌دهند. شاید این اولین مسابقه تاریخ کره جنوبی مقابل ما باشد که حتی یک توپ هم در چهارچوب ایران شلیک نکردند! یک آمار خیره‌کننده برای خط دفاعی که رهبری آن را مردی آهنین به نام سیدجلال حسینی بر عهده دارد.

۳- «عالیجناب کی‌روش» این لقبی است که ورزشی‌نویسان حالا بیش از هر وقت دیگر آن را شایسته کارلوس کی‌روش می‌دانند. مردی که توانست با فوتبال اقتصادی و منظم خود ما را به سمت یکی از آسان‌ترین و کم استرس‌ترین صعودها به جام جهانی رهنمون سازد. تازنمای ورزشی ایران تیت‌ر زد «سلام جام جهانی!» باور کنیم یا هنوز زود است؟

۴- بی‌تردید محمدرضا احمدی گزارشگر بازی و پیمان یوسفی مجری فوتبال برتر مثل بازیکنان داخل زمین روز پرفشاری را تحمل کردند. این دو نیک می‌دانستند که هر واژه‌ای که به کار می‌برند مورد قضاوت قرار می‌گیرد و این یک بازی معمولی نیست. آن‌ها از این آزمون سربلند بیرون آمدند. شاید بعدها در مورد این بازی و توصیه‌های ویژه آن حرف بزنند.

۵- در شبکه‌های اجتماعی بسیاری گله کردند که چرا صدای تماشاگران در حین بازی قطع شد. آن‌ها می‌پرسیدند مگر این‌ها همان تماشاگرانی





فدراسیون فوتبال در پاسخ به اظهار نظر بازیکن کُره‌ای بگوید او را «چه به این غلطها!» زمین فوتبال بهترین جا برای اثبات توانمندی‌های فوتبالی است. به جای دامن زدن به حاشیه‌ها روی تیم خودمان تمرکز کنیم. این تیم می‌تواند بسیار بهتر، چشم‌نوازتر و درخشان‌تر باشد.

۱۰- این مردم عاشق کشورشان هستند. آن‌ها هشت سال جنگیدند، تحریم و تورم و گرانی و فقر و بیکاری و اختلاس را تحمل کردند و هنوز عاشق این سرزمین هستند. چرا این عده خاص که اتفاقاً صدای بلندی هم دارند به ما مردم اعتماد نمی‌کنند؟ کی اعتماد کردند و زیان دیدند؟ ما مردم ایران سالهاست بلدییم چطور بدون بودجه و بخشنامه عید نوروز را جشن بگیریم، بلدییم چطور محرم سوگواری باشیم، چطور ماه رمضان حرمت‌ها را نگاه داریم، واقعاً فکر می‌کنید ما هنوز همان بچه مدرسه‌ای‌های سرصف صبحگاهی هستیم که ناظم مدام باید نصیحتمان کند و ناخنمان را نگاه کند و جوراب سفیدمان را از پایمان در بیاورد و...؟ خودتان خسته نشدید؟ دریغ است ایران ویران شود.

این پیروزی مبارک همه ایرانیان. سوگواری‌هایتان مقبول درگاه پروردگار که بخشنده‌ترین بخشندگان است.

نیستند که قبل از سوت بازی سینه‌زنی و نوحه‌خوانی هماهنگ آن‌ها را با افتخار روی آنتن بردید؟ پیش از این نیز البته تلویزیون در برخی موارد مثل انتخابات و راهپیمایی‌ها چنین رفتارهایی را از خود بروز داده بود.

۶- سردار آزمون یکبار دیگر نشان داد می‌تواند جایگزین شایسته‌ای برای علی دایی باشد. ضربه هوشمندانه او روی پاس ارسالی رضائیان مثل چاقویی که کیک را از میان نصف می‌کند، کاری و کشنده بود. سردار بی‌شبهت به کیمیا علیزاده دختر تکواندوکار ایرانی نیست. همه ایرانیان آن‌ها را مثل فرزندان خود دوست دارند. با چهره‌هایی کودکانه و صمیمی.

۷- خط هافبک ایران با بهره‌گیری از تجربه و تکنیک اشکان دژاگه، بازی حریصانه رامین رضائیان برای اثبات خود به برانکو ایوانکوویچ، دوندگی بی‌امان وحید امیری، خلاقیت جهانبخش، اعتماد به نفس و جنگندگی سعید عزت‌اللهی و هوشمندی احسان حاج‌صفی در این دیدار نشان داد که هرگاه اراده کند می‌تواند به بازی جان بدهد. یادمان نرود که همواره هافبک‌ها هستند که بیش از سایر بازیکنان می‌توانند به یک بازی ریتم و رنگ ببخشند و آن را از یک بازی کسل‌کننده به یک رقابت هیجان‌انگیز تبدیل کنند. نقدی که برخی به تیم کی‌روش وارد می‌دانند.

۸- بعید است هیچ ایرانی از برگزاری مسابقه‌ای تا این درجه مهم در چنین زمان عزیزی راضی بوده باشد. به جای سرزنش کردن AFC و گله کردن از دست فیفا، بهتر است مدیران فدراسیون فوتبال یک تقویم جیبی با خود همراه داشته باشند تا در هنگام قرعه‌کشی تورنمنت‌های بین‌المللی با مقایسه تاریخ میلادی و شمسی از همان روز اول درخواست خود را برای تعویق زمان بازی مطرح کنند نه اینکه یک هفته مانده به مسابقه شکوه کنند!

۹- ما تیم شایسته زمین برای پیروز شدن بودیم. مسلط و بی‌حرف و حدیث. بی‌هیچ گله‌ای از داور. بدون اینکه نیاز باشد با مشت گره کرده با کُره‌ای‌ها روبرو شویم یا رئیس



بعید است هیچ ایرانی از برگزاری مسابقه‌ای تا این درجه مهم در چنین زمان عزیزی راضی بوده باشد. به جای سرزنش کردن AFC و گله کردن از دست فیفا، بهتر است مدیران فدراسیون فوتبال یک تقویم جیبی با خود همراه داشته باشند تا در هنگام قرعه‌کشی تورنمنت‌های بین‌المللی با مقایسه تاریخ میلادی و شمسی از همان روز اول درخواست خود را برای تعویق زمان بازی مطرح کنند نه اینکه یک هفته مانده به مسابقه شکوه کنند!

همه بازیکنانی که با مراد اسپانیایی کنار نیامدند

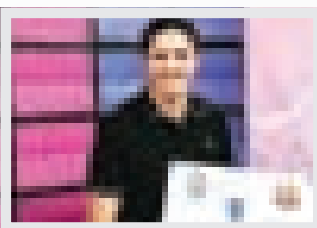
دشمنان پپ گواردیولا!



علیرضا شاملو
روزنامه‌نگار

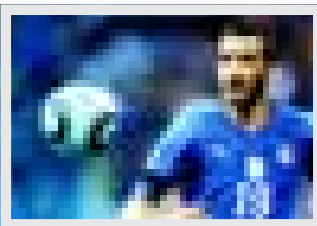
پپ گواردیولا با وجود کسب افتخارات زیاد، با برخی بازیکنان مشکل داشته است که همه‌شان مجبور به ترک تیم‌هایشان شدند. او که اکنون سرمربی منچستر سیتی انگلیس است، پیشینه به دست داشتن هدایت تیم‌های بارسلونا و بایرن مونیخ را در کارنامه دارد. او در طول مدتی که هدایت این تیم‌ها را بر عهده داشته است، با بازیکنان زیادی به مشکل خورده است و خیلی از این بازیکنان را با وجود شایستگی‌های بالایی که داشتند، از تیم خود کنار گذاشته است. آخرین مورد، یحیی توره بوده است که در منچستر سیتی با این مربی به مشکل خورد. حتی پای مدیربرنامه‌های او نیز به میان آمد و جنجال بیش از حد بالا گرفت. در ادامه با ۱۵ بازیکن شاخصی که گواردیولا آن‌ها را از تیم خود کنار گذاشته است، آشنا می‌شویم:

ادمیلسون (بارسلونا)



مدافع - هافبک برزیلی که با تیم ملی کشورش قهرمانی در جام جهانی را تجربه کرده است، چهار سال را در بارسلونا سپری کرد تا اینکه گواردیولا هدایت این تیم را بر عهده گرفت. او در سال ۲۰۰۵، جایی که تیم فرانک رایکارد توانست قهرمانی در لیگ و لیگ قهرمانان اروپا را کسب کند، نقش مهمی ایفا کرد. با این حال او در ۳۲ سالگی دیگر جایی در تیم گواردیولا نداشت و از این تیم به ویرتال پیوست و سه سال بعد نیز در رئال ساراگوسا از فوتبال خداحافظی کرد.

جانلوکا زامبروتا (بارسلونا)



دومین بازیکنی که بعد از قهرمانی در جام جهانی، بارسلونا را در تابستان ۲۰۰۸ ترک کرد، زامبروتا بود. او جای خود را به دنی آلوس داد که با ۳۰ میلیون یورو از سویا راهی نوکمپ شد؛ جایی که رکورد گرانتقیمت‌ترین مدافع را نیز به خود اختصاص داد. او بعد از جدایی از تیم گواردیولا با هشت میلیون یورو به میلان پیوست و با این تیم در سال ۲۰۱۱ قهرمانی در لیگ ایتالیا را تجربه کرد.

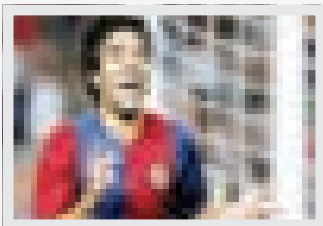
کارگاه

[۶۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۲۹ - مهر ماه ۱۳۹۵

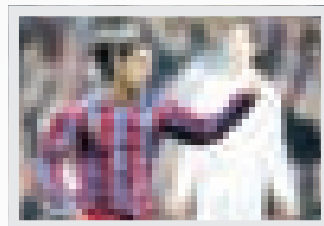
دکو (بارسلونا)



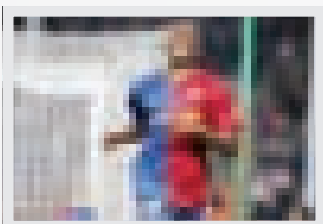
این بازیکن برزیلی الاصل که برای تیم ملی فوتبال پرتغال بازی می کرد، در سال ۲۰۰۵ نقش مهمی در قهرمانی بارسلونا در لیگ قهرمانان اروپا داشت ولی گواردیولا در اولین نشست خبری خود در بارسلونا، آب پاکی را روی دست او ریخت و عنوان کرد دکو آینده ای در بارسلونا ندارد. دکو که با ژوزه مورینیو در پورتو قهرمانی در اروپا را کسب کرده بود، بعد از بارسلونا به تیم لویس فیلیپه اسکولاری در چلسی رفت و در سال ۲۰۱۳ در حالی که ۳۶ ساله بود، از فوتبال خداحافظی کرد.

رونالدینیو (بارسلونا)

سومین قهرمان جام جهانی که در تابستان ۲۰۰۸ بارسلونا را ترک کرد، رونالدینیو بود. او تأثیر بالایی در بارسلونا داشت و در پنج فصل به این تیم کمک کرد به دو قهرمانی در لیگ و یک قهرمانی در لیگ قهرمانان اروپا دست یابد. با این حال رونالدینیو با لقب «شاعر فوتبال» از بارسلونا رفت تا بازیکنی چون لیونل مسی در بارسلونا مطرح شود و نام خود را بر سر زبان ها بیندازد. او پیشنهاد منچستر سیتی را رد کرد تا به همراه زامپروتا به میلان برود و در سال ۲۰۱۱ قهرمانی در لیگ را تجربه کند ولی در ادامه به چند تیم در قاره آمریکای جنوبی رفت.



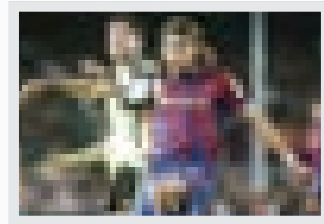
ساموئل اتوئو (بارسلونا)



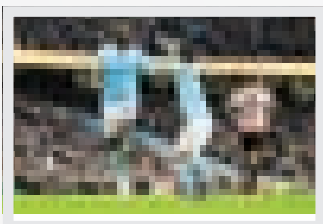
اتوئو در بازی های پیش فصل با گواردیولا درخشید ولی نتوانست این مربی را متقاعد کند تا با او به ادامه همکاری بپردازد. او در تابستان ۲۰۰۹، یک سال بعد از رونالدینیو و دکو از این تیم جدا شد. اتوئو در اولین سال گواردیولا عملکرد خوبی داشت ولی رفتن او از تیم گواردیولا تصمیم عجیبی بود. او به اینتر رفت و با این تیم قهرمانی در لیگ قهرمانان را زیر نظر مورینیو تجربه کرد. همکاری اتوئو با تیری آنری و مسی در بارسلونا تضمین شده بود ولی او با رفتن از بارسلونا جای خود را به زلاتان ایبراهیموویچ داد.

دیمتری چیرگینسکی (بارسلونا)

وقتی بارسلونا این بازیکن اوکراینی را به خدمت گرفت، همه از ظهور یک پدیده در بارسلونا صحبت کردند ولی او در تیم گواردیولا تنها ۱۲ بار به میدان رفت و بعد از نیمکت نشینی های پیاپی مجبور شد تا از جمع بازیکنان بارسلونا جدا شود. چیرگینسکی بعد از بارسلونا راهی شاختر دونتسک شد.



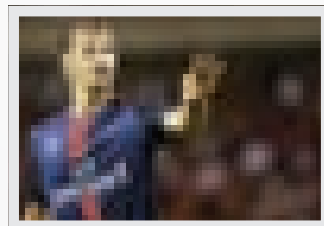
یحیی توره (بارسلونا - منچستر سیتی)



این بازیکن دو بار از تیم گواردیولا کنار گذاشته شد. رفتن او از منچستر سیتی بدون شک سر و صدای زیادی ایجاد خواهد کرد. بعد از اینکه در فصل آخر حضور خود در بارسلونا تنها ۹ دیدار به میدان رفت، عنوان کرد بازیکن پیری نیست که ۹ بازی انجام دهد و می خواهد بازی کند. به همین خاطر با ۲۴ میلیون پوند به منچستر سیتی پیوست. او در منچستر سیتی نیز پس از ورود گواردیولا، با این مربی به مشکل خورد. سرمربی اسپانیایی منتظر عذرخواهی مدیر برنامه های توره است و این بازیکن نیز به نظر می رسد در فصل نقل و انتقال های زمستانی از تیم جدا شود.

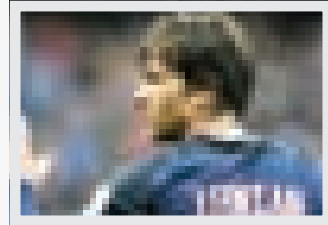
زلاتان ایبراهیموویچ (بارسلونا)

یکی از دشمنان پپ گواردیولا در بارسلونا این بازیکن سوئدی بود که بعدها بارها از خجالت گواردیولا درآمد. او در سال ۲۰۰۹ به بارسلونا آمد و در ال کلاسیکو نیز گلزنی کرد ولی از اینکه این بازیکن زیاد در ترکیب تیمش به میدان نرفت، مجبور شد تا از جمع بازیکنان تیمش جدا شود. او در ۲۹ بازی برای تیمش موفق شد ۱۶ گل به ثمر برساند. زلاتان معتقد بود گواردیولا بیشتر به مسی در این تیم توجه دارد. به همین خاطر به پاری سن ژرمن رفت و چهار قهرمانی پی در پی در این تیم را کسب کرد و هم اکنون به منچستر یونایتد نقل مکان کرده است.



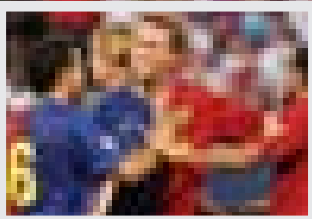
مکسول (بارسلونا)

این مدافع برزیلی نیز بعد از انتقاد مستقیم گواردیولا، راهی جز درهای خروج را پیش روی خود ندید. مکسول برزیلی شروع خوبی در بارسلونا داشت ولی رفته رفته جایگاهش را در بارسلونا از دست داد. گواردیولا معتقد بود مکسول توجهی به نظم و انضباط در تمرینات ندارد و به همین خاطر او را فروخت.



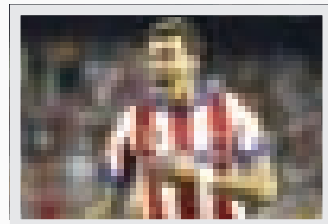
الکساندر هلب (بارسلونا)

هلب بلاروسی بعد از درخشش در آرسنال به بارسلونا پیوست و در اولین فصل حضور این مربی در ایالت کاتالان، تنها پنج بازی برای این تیم بازی کرد. او در ادامه سه فصل پیاپی به تیم‌های مختلف قرض داده شد و فرصتی در اختیار این بازیکن برای نشان دادن توانایی‌هایش داده نشد. شاید ترافیک بازیکنان در خط هافبک بارسلونا باعث شد تا فرصتی برای این بازیکن در بارسلونا نباشد.



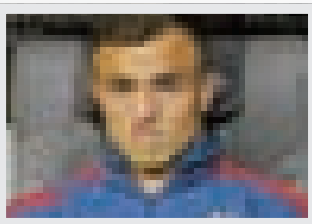
ماریو مانژوکیچ (بایرن مونیخ)

مهاجم کروات و گلزن بایرن مونیخ نیز یکی دیگر از بازیکنانی بود که با گواردیولا ناساخت. او ۲۶ گل در اولین فصل حضور گواردیولا در بایرن مونیخ به ثمر رساند ولی در ادامه در انتقالی عجیب به اتلتیکومادرید پیوست. مانژوکیچ بعدها عنوان کرد با سیستم تمرینی گواردیولا مشکل داشته و همین دلیل جدایی او از بایرن مونیخ بود.



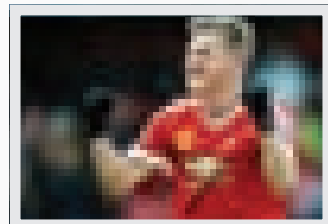
ژردان شکیری (بایرن مونیخ)

هافبک سوییسی بایرن مونیخ بعد از اینکه ۱۸ ماه با رفتار سرد گواردیولا روبرو شد، مجبور شد از این تیم جدا شده و به اینتر بپیوندد. شکیری بعد از بایرن مونیخ در حالی به اینتر رفت که در بایرن مونیخ با حضور آرین روبن و فرانک ریهیری فرصتی برای بازی نداشت. او بعدها عنوان کرد گواردیولا با او صحبت نمی‌کرد و دلیل کم بازی نکردنش را نیز به وی توضیح نداده است.



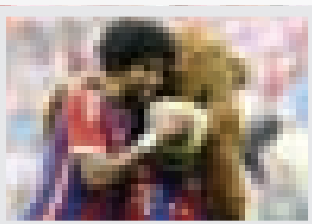
باستین شواین اشتایگر (بایرن مونیخ)

هافبک بایرن مونیخ در اولین فصل حضور در بایرن مونیخ، ۳۴ بازی برای تیمش انجام داد ولی در فصل سوم حضور این مربی مجبور شد از بایرن مونیخ جدا شود. او همکاری خوبی با ژابی آلونسو در بایرن مونیخ داشت و گل قهرمانی تیمش را نیز به ثمر رساند ولی مصدومیت‌هایی که برای او پیش آمد باعث شد تا شواین اشتایگر به منچستر یونایتد بپیوندد.



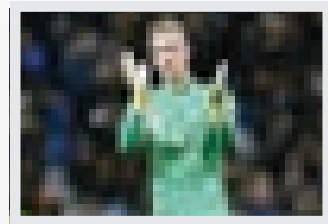
دانتیه (بایرن مونیخ)

مدافع برزیلی نیز جایی در برنامه‌های گواردیولا نداشت. بعد از نمایش ضعیف برابر آلمان در جام جهانی که به شکست هفت بر یک کشورش انجامید، دانتیه جایگاه خود را در تیم بایرن مونیخ از دست داد و به ولفسبورگ پیوست. این در حالی بود که او فصل قبل در ترکیب ثابت برای بایرن به میدان رفته بود.



جوهارت (منچستر سیتی)

کمتر کسی فکر می‌کرد با پیوستن گواردیولا به منچستر سیتی، جوهارت، دروازه‌بان با سابقه سیتی از این تیم جدا شود. هارت یک بار برای سیتی زیر نظر گواردیولا بازی کرد و مجبور شد از این تیم جدا شود. هارت بعد از سیتی راهی تورینو شد. شاید اشتباهات هارت در بازی برابر ایسلند و ولز در یورو ۲۰۱۶ باعث شد تا گواردیولا اعلام کند نیازی به هارت ندارد. این مربی حتی قبل از اینکه کلودیو براوو به تیمش بپیوندد، از ویلی کابایرو به جای هارت استفاده کرد.



Interview with Intelligent Fleet System Manager

Amir Abbas Mohammad Gholipour is the Oghab Afshan's intelligent fleet system manager. He has been appointed to implement Scania's FMS (Fleet Management System) in Iran. He says: "The system has communication with several other internal systems of the buses and coaches. Its final output is the online remote control of the vehicles. All of the internal data of the vehicles, including the communication data between the control units, are sent to the system. The driver's behavior, the road and vehicle's conditions are, on the basis of the received data, analyzed. This can effectively help the whole country's transportation fleet, especially in analysis of the accidents. We can observe and monitor the drivers' behaviors and have constant communication with organizations such as



the police and terminal organizations. The system will be implemented in Iran for the first time by Oghab Afshan Company. The implementation of the system is in progress and will be finalized soon."

Interview with a Member of Iran's Parliament

Ahmad Hemmati is an Islamic Consultative Assembly member representing Semnan Province. He says: "In my opinion, Oghab Afshan is one of the most successful companies in Semnan Province and even throughout Iran. The managers of the company endured the harshest conditions during the economic sanctions and manufactured the high quality Oghab-Scania buses and coaches for domestic and foreign markets in the mentioned era. After the sanctions, the export domain of the company has been expanded and the factory is under further development. I believe that the company and the whole private industrial and manufacturing sector of our country should be supported by the government and parliament."



اسکایا

علم و فناوری

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

News

Oghab Afshan to Establish Assembly Line in Azerbaijan

The discussion of the Republic of Azerbaijan with Oghab Afshan is in progress regarding the establishment of an assembly line of the Oghab Afshan buses in Azerbaijan.

Announcing the progress in the discussion with the Azeri side, Mr. Gholami, the Oghab Afshan's export manager said, "The discussion with Sahil Babayev, Azerbaijan's Deputy Minister of Economy, regarding the Oghab Afshan's investment in establishment of a bus assembly line in the country continues and the Azerbaijan's government is inclined to support such investment. The support includes the customs duty exemptions and governmental orders. Oghab

Afshan, in cooperation with Scania, has prepared a comprehensive plan for development of the export markets in the post-sanction era, and the neighboring countries are given priority due to the geographical and cultural closeness."

For this purpose, Oghab Afshan participated in Iran Project Exhibition in Baku and exhibited its products with Euro 4 emission rating suitable for the Azerbaijan's market, which were widely welcomed by the transportation officials. Azerbaijan is regarded as one of the most appropriate markets for Iranian products, especially the ones complying with the international standards.

