ویژه مطالعه در
اتوبوس

بسم الله الرحمن الرحیم

فهرست

تاریخ اتوبوس سواری در تهران ۶
اسکانیا در دنیا حرف اول را می‌زند ۱۰
آقاداداشی: صندلی‌های ما چیزی از صندلی‌های اتوبوس‌های توریستی بین‌المللی کم ندارد ۱۲
اسکانیا در اخبار ۱۴
دوره‌های آموزشی «نحوه استفاده بهینه از اتوبوس‌های عقاب -اسکانیا» ۱۵
استانداردهای آلایندگی وسایل نقلیه ۱۶
فراخوان و بازرسی فنی ۱۶۶۳ دستگاه اتوبوس اسکانیا ۱۸
کابوس مسافر؛ سرویس بهداشتی بین راهی ۲۲
هتل‌هایی که ستاره‌هایش در آسمان‌ها بودند ۲۴
زندگی آیندگان روی دریا ۲۸
جای خالی شهرهای ایران در گردشگری ادبی جهان ۳۰
بی نَفَس شدم ... ۳۲
خون بازی! ۳۶
پشت صحنه کار با کارگردان‌های معروف ۳۸
کتاب‌های فیس بوکی! ۴۰
استقبال گسترده از اولین نمایشگاه گروه هنری یوتاب ۴۴
۱۰ شهر امن برای مسافرت زنان ۴۶
چشمه‌های آب‌گرم و درمان‌های طبیعی ۴۸
۱۲ راه برای درمان اسهال کودک در سفر ۵۰
بایدهای مراقبت از پوست هنگام مسافرت ۵۲
سازمان ایزو و اهمیت ایمنی جاده‌های دنیا ۵۴
۱۵ کلید طلایی برای کسب لذت از خوراکی‌های سفر ۵۶
ارزش‌های سفر با اتوبوس ۵۸
بسکتبال زندگی من است ۶۰
در سوگ آن مرد «سر طلایی» ۶۲
برترین گلزنان تاریخ لیگ برتر انگلیس را بشناسید ۶۴
لیونل مسی؛ نابغه‌ای دست نیافتنی ۶۶
کاپیتان صمد «معروف» ۶۸
برنده‌ها و بازنده‌های شهرآورد هفتاد و نهم پایتخت ۷۰

ماهنامه داخلی شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان
سردبیر: حسن گوهرپور
دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی
مدیر اجرایی: علیرضا محمدی
مدیر داخلی: حسین میاررستمی
مدیر بازرگانی: کاظم سبزی
مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودرزی
دبیر عکس: محمد فتحی
روابط عمومی: علی رحمانی
تحریریه: فاطمه رمضانیان، ابوذر مارکولایی، حامد امینی، علی‌اکبر دهبان، حسین صفدری، شیما شکوه، ناعمه پرهین، معصومه بهرامیان

«کالسکه سبز» را به‌صورت رایگان از رانندگان محترم اسکانیا بخواهید...
این نشریه برای احترام به وقت مسافران و ایجاد سفری همراه با آرامش و آموزش منتشر می شود. نظر مسافران محترم و رانندگان ارجمند در صورت علاقه آن ها حتما در این نشریه منتشر خواهد شد. 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 *kaleskesabz@gmail.com* بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.

ISRI

ISRINGHAUSEN

ISRI بهترین صندلی راننده دنیا در اتوبوس های اسکانیای عقاب افشان

استهبان صنعت پارس

نمایندگی انحصاری صندلی راننده و مسافر با مشخصات فوق الذکر

واحد های خدمات پس از فروش

ترمینال جنوب تهران : ۰۲۱-۵۵۶۷۷۹۰۲

ترمینال غرب تهران : ۰۲۱-۴۴۷۳۰۸۲۵

جاده خاوران : ۰۲۱-۵۵۶۲۹۹۵۴

واحد سیار تهران و البرز : ۰۹۱۲۸۱۲۴۹۴۹

واحد بازرگانی و فروش

مهندس ایمانی ۰۲۱-۸۸۸۲۴۹۵۲-۲

کارشناسان راننده، رانندگان خودروهای اداری بیش از عمر کاری خود را بر روی صندلی های راننده سپری می نمایند! (چیزی نزدیک به ۸۰۰۰۰ ساعت) و این یکی از دلایلی است که در بیش از یکصد خودروهای اداری ساخت اروپا از صندلی های ارزی گاتن استفاده شده است. شرکت عقاب افشان در طول تمامی سالیان گذشته با انتخاب صندلی راننده ارزی، بهترین صندلی راننده دنیا را به صنعت اتوبوس سازی ایران عرضه نموده است.

استهبان صنعت پارس

فروش مدرنترین سیستمهای مانیتور اتوبوس

برای اولین بار در ایران مانیتورهای ۹ اینچ با برنامه صد در صد فارسی در اتوبوس های شرکت عقاب افغان نصب گردید

- سیستم مانیتور VOD با سرور مرکزی و نرم افزار آندروید
- قابلیت تحلیل بیشتر از ۴۰ فیلم ، ۳۰۰۰ موزیک و ده ها بازی مختلف و سرگرم کننده آندرویدی
- دارای صفحه تمام لمسی خازنی (عملکرد فقط با تماس انگشت)
- دارای محیط کاملاً فارسی
- امکان اتصال به اینترنت از طریق 3G و دریافت کانال های تلویزیونی
- با سایزهای متنوع ۷ ، ۹ ، ۱۰ اینچ
- دارای یکسال گارانتی و خدمات پس از فروش
- تعویض و بروزرسانی محتوای سرور شامل فیلم ، موزیک ، عکس بازی و...

شعبه ترمینال غرب : خارج ترمینال غرب ، جنب پمپ گازوئیل ، مجتمع تعمیرگاهی اتوبوس تلفن : ۰۹۱۲ [illegible]
شعبه ترمینال جنوب : ترمینال جنوب ، جنب گازوئیل تلفن : ۰۹۱۲ [illegible]
شعبه جاده کابل : جاده کابل ، بعد از پمپ بنزین سه راه میدان ، جنب مجتمع مسعود تلفن : ۰۹۱۲ [illegible]

تلفن دفتر مرکزی : ۷-۸۸۸۷۶۹۹۶

دعای سفر

بسم الله الرحمن الرحیم

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

اَللّهُمَّ اِنّی اَسْتَوْدِعُكَ الْيَوْمَ

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

نَفْسِی وَ اَهْلی وَ مالی وَ وُلْدی وَ مَنْ كانَ مِنّی بِسَبيلٍ الشّاهِدَ مِنْهُمْ وَالْغآئِبَ

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

اَللّهُمَّ احْفَظْنا بِحِفْظِ الْاِيْمانِ وَاحْفَظْ عَلَيْنا

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

اَللّهُمَّ اجْعَلْنا فی رَحْمَتِكَ وَلا تَسْلُبْنا فَضْلَكَ اِنّا اِلَيْكَ راغِبُونَ.

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

اَللّهُمَّ اِنّا نَعُوذُ بِكَ مِنْ وَعْثآءِ السَّفَرِ وَ كآبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سُوْءِ الْمَنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَالْمالِ وَالْوَلَدِ فِی الدُّنْيا وَالْاٰخِرَةِ.

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

اَللّهُمَّ اِنّی اَتَوَجَّهُ اِلَيْكَ هذَا التَّوَجُّهَ طَلَباً لِمَرْضاتِكَ وَ تَقَرُّباً اِلَيْكَ.

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

[اَللّهُمَّ] فَبَلِّغْنی ما اُؤَمِّلُهُ وَ اَرْجُوهُ فيكَ وَفی اَوْلِيآئِكَ

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

يا اَرْحَمَ الرّاحِمينَ.

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:

اَللّهُمَّ اِلَیْكَ وَجَّهْتُ وَجْهی

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَ عَلَیْكَ خَلَّفْتُ اَهْلی وَ مالی وَ ما خَوَّلْتَنی وَ قَدْ وَثِقْتُ بِكَ فَلا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَیِّبْنی یا مَنْ لا یُخَیِّبُ مَنْ اَرادَهُ وَلا یُضَیِّعُ مَنْ حَفِظَهُ اَللّهُمَّ صَلِّ عَلی مُحَمَّدٍ وَ اٰلِهِ

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

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

وَاحْفَظْنی فیما غِبْتُ عَنْهُ وَلا تَكِلْنی اِلی نَفْسی

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

یا اَرْحَمَ الرّاحِمینَ اَلدُّعاءَ

ای مهربانترین مهربانان.

سپس مسافر سوره توحید را یازده مرتبه و سوره اِنّا اَنْزَلْناهُ و آیة الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان

تاریخچه مختصر شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه

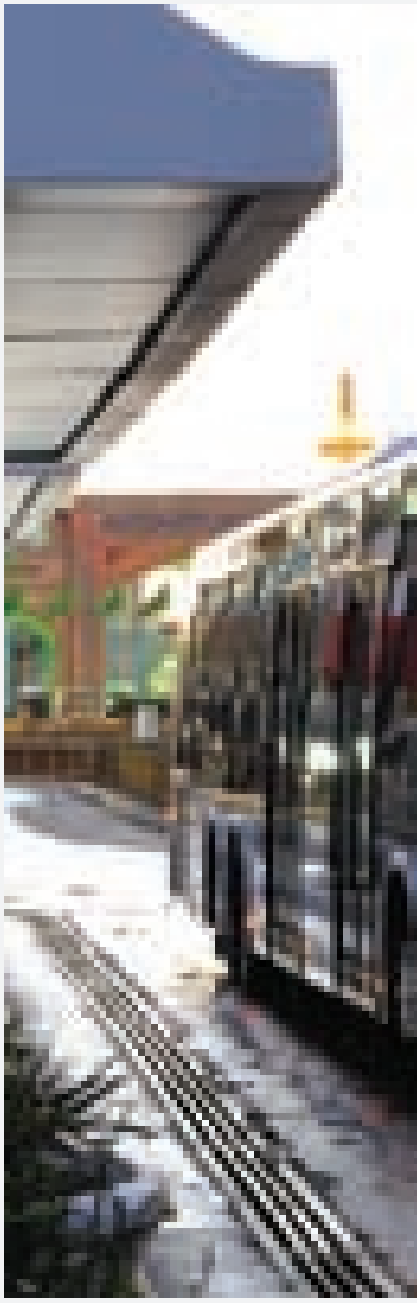
تاریخ اتوبوس سواری در تهران

تا قبل از اینکه به پایتختی انتخاب شود دهکده کوچکی بود در دامنه کوه البرز و نزدیک به شهرری که در آن زمان مرکزیت شهری قابل ملاحظه‌ای داشت. تهران حتی تا سال‌ها بعد از آنکه به عنوان پایتخت انتخاب شد شهر کوچکی بود که به چند دروازه محصور می‌شد و جمعیت قلیلی هم داشت. در تهران آن روز وسایل حمل و نقل محدود به گاری و درشکه و کالسکه‌های اختصاصی می‌شد و بیشتر مردم پای پیاده از این سوی شهر به آن سوی شهر می‌رفتند. سرویس گاری در آن زمان توسط دو نفر از سردمداران گاریچی‌ها به نام میرزا علی علی اصغر و سید حسن گاریچی اداره می‌شد. در تهران قدیم چندین کاروانسرا وجود داشت که اصطلاحاً «بار انداز» خوانده می‌شد. به غیر از این کاروانسراها، چاپارخانه هایی در تهران ایجاد شده بود که کار حمل مسافر به خارج از شهر از همین چاپارخانه ها انجام می‌شد و مسافرین برای رفتن به مسافرت‌های خارج از شهر به یکی از این چاپارخانه‌ها که حکم بنگاه‌های مسافربری امروز را داشت می‌رفتند و از آنجا با گاری و دلیجان یا اسب مسافرت می‌کردند. تا این زمان وسایل نقلیه عمومی در تهران وجود نداشت و نیازی هم به این چنین وسایلی احساس نمی‌شد. اما رفته رفته با افزایش جمعیت مسأله نقل و انتقال مسافر در داخل شهر مورد توجه قرار گرفت. نخستین وسیله نقلیه عمومی که در پایتخت آغاز به کار کرد واگن‌های اسبی بود.

بلژیکی‌ها و حمل و نقل مسافر در تهران

بلژیکی‌ها بعد از ایجاد راه آهن حضرت عبدالعظیم (ماشین دودی شهر ری) به فکر تأسیس چند خط حمل و نقل مسافر در شهر تهران افتادند. به همین منظور حدود سال ۱۲۹۸ هجری شمسی در خیابان‌های ری - لاله زار ناصریه (ناصرخسرو فعلی) و سپه (خیابان امام خمینی) و شاهپور (وحدت اسلامی) ریل کار گذاشتند و پس از نصب ریل در این خیابان‌ها مسافرین را سوار بر واگن اسبی که از روی ریل عبور می کرد به انتهای خط می‌بردند.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱



این واگن‌ها که گنجایش حدود ۱۰۰ مسافر را داشتند به وسیله اسب‌های قوی هیکلی بر روی ریل کشیده می‌شدند. معمولاً ۲ اسب در جلو و چند اسب در اطراف واگن بسته و

درآخر خط اسب‌ها را باز می‌کردند و به طرف دیگر واگن می‌بستند. کرایه این واگن‌ها شاهی بود و از ساعت ۶ صبح تا ۹ شب یکسره کار می‌کردند. یک خط از کار ماشین از سه راه امین حضور شروع می‌شد و با عبور از میدان توپخانه (امام خمینی «ره») به شمس العماره می‌رسید. خط دوم از سبزه میدان آغاز می‌شد و تا انتهای امیریه می‌رفت. خط سوم از بازار شروع می‌شد و به خیابان لختی یا سعدی فعلی می‌رسید و از آنجا به شاه آباد و بهارستان ختم می‌شد. بعدها خط چهارمی نیز در زمان نخست وزیری رضاخان تا باغ شاه کشیده شد.

دانمارکی‌ها و ورودشان به تهران

سرویس واگن اسبی چند سالی ادامه داشت تا اینکه در سال ۱۳۰۳ به واسطه اختلاف نظری که بین شهردار تهران و مدیر بلژیکی این سرویس بر سر احداث یک خط واگن اسبی جدید در اطراف شهر ایجاد شد، این شرکت کار خود را متوقف کرد و مسئولین آن به کشور متبوع خود مراجعت کردند. چندی بعد دانمارکی‌ها وارد میدان شدند. آن‌ها با استفاده از اتوبوس‌های بنزینی بزرگ چند خط اتوبوسرانی در تهران و شمیران دایر کردند ولی به علت کمی درآمد صلاح را در انحلال شرکت و برچیدن خطوط اتوبوسرانی دانستند. درسال ۱۳۰۵ و زمان سلطنت رضاخان تعدادی اتوبوس مدل «ریس» از شوروی خریداری گردید و با ورود آن‌ها ۸ خط اتوبوسرانی خصوصی در تهران دایر شد. مسیر اولین خط احداثی از سبزه میدان تا کار ماشین بود زیرا در آن موقع حضرت عبدالعظیم گذشته از موقعیت زیارتی خود، تفریح گاه عموم مردم نیز محسوب می‌شد و به همین جهت مسافرین از این مسیر بیش از سایر نقاط استفاده می‌کردند.

ماشین‌دارهای جدید اشخاص نسبتاً متمکن بودند که یک یا چند دستگاه اتوبوس خریده بودند و مسافرین را به مقصد می‌رساندند. در ابتدا برای اتوبوسرانی مقررات خاصی وجود نداشت. اتوبوس‌ها نه مبدأ و نه مقصد مشخصی داشتند، ایستگاهی درکار نبود و هرجا مسافر بود اتوبوس توقف می‌کرد و پارکابی (کمک راننده) مسافر را سوار می‌کرد و هرجا مسافر مایل بود پیاده می‌شد. با افزایش جمعیت به تدریج به تعداد اتوبوس‌ها اضافه شد

بلژیکی‌ها بعد از ایجاد راه آهن حضرت عبدالعظیم (ماشین دودی شهر ری) به فکر تأسیس چند خط حمل و نقل مسافر در شهر تهران افتادند. به همین منظور حدود سال ۱۲۹۸ هجری شمسی در خیابان‌های ری - لاله زار ناصریه (ناصرخسرو فعلی) و سپه (خیابان امام خمینی) و شاهپور (وحدت اسلامی) ریل کار گذاشتند و پس از نصب ریل در این خیابان‌ها مسافرین را سوار بر واگن اسبی که از روی ریل عبور می‌کرد به انتهای خط می‌بردند

و به موازات آن صاحبان اتوبوس به فکر ایجاد شرکت اتوبوسرانی افتادند و هر خط به تصرف یکی از شرکت‌ها درآمد و به کارگیری اتوبوس دریک خط سرقفلی پیدا کرد.

امپراطوری پا رکابی‌ها

از آنجاکه مسیر خطوط این شرکت‌ها در چند نقطه با هم تلاقی داشت، اصطکاک منافع این شرکت‌ها اختلافاتی بین شرکت‌ها ایجاد می‌کرد و بالاخره ۷ سال قبل از تأسیس اداره راهنمایی و رانندگی قرار شد خطوط اتوبوسرانی به مناطق شمالی - جنوبی - شرقی و غربی تقسیم شود تا از اختلاف بین شرکتهای اتوبوسرانی کاسته گردد. برای هر دستگاه اتوبوس یک راننده و یک پارکابی استخدام می‌شد. کرایه اتوبوس یک ریال بود و پارکابی‌ها موظف بودند آخر شب به صاحب یا صاحبان اتوبوس ها دخل روزانه را تحویل دهند. اما این روش کار به صرف صاحب اتوبوس نبود، چون از دخل واقعی اتوبوس اطلاع درستی پیدا نمی‌کرد. بالاخره صاحبان اتوبوس فکر دیگری کردند. آن‌ها برای دخل روزانه هر اتوبوس مبلغی ثابت تعیین کردند که هر شب باید به آنها تحویل داده می‌شد. این رویه جدید موجب شد تا تهران شاهد مسابقه وحشت آور اتوبوس‌ها در شهر باشد، چون هر پا رکابی سعی داشت با حداکثر توان اتوبوس را مملو از مسافر کند و راننده تلاش می‌کرد در حداقل زمان به انتهای خط برسد تا سقف تعیین شده برای دخل روزانه کسری نیاورد و صاحب اتوبوس نیز رضایت خاطرش جلب شود.

در زمستان اغلب سقف این اتوبوس‌ها چکه می‌کردند و مسافرین به شوخی می‌گفتند در تابستان به فکر کاه گل کردن سقف آن‌ها نبوده‌اند. سخت گیری‌های مأمورین اداره راهنمایی و رانندگی و اخذ جریمه از اتوبوس‌ها برای ایجاد نظم و ترتیب بهتر برای اتوبوسرانی نیز نتوانست بهبود قابل ملاحظه‌ای در این زمینه ایجاد کند و دولت حریف بی‌بندو باریهای شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی نمی‌شد

اوضاع بد مسافر در زمان تردد

وضعیت مسافرین در این اتوبوس‌ها رقت انگیز بود، چون به تناسب افزایش جمعیت محلات تعداد اتوبوس‌ها افزایش نمی‌یافت و صاحبان اتوبوس‌ها سعی داشتند با افزایش طول مسیر و معدود نگه داشتن تعداد اتوبوس‌ها در هر مسیر حداکثر بهره برداری از اتوبوس را به عمل آورند و تا می توانند مسافر بار اتوبوس کنند و اگر مسافر بخت برگشته‌ای هم به این وضع اعتراض می‌کرد، رکیک ترین فحش ها از طرف راننده و پارکابی نثار او می‌گشت وگاه نیز مشت و مالی نوش جان می‌کرد. داخل اتوبوس‌ها بسیار کثیف و غیر بهداشتی بود و از همه بدتر آن که سوار شدن به اتوبوس در ساعات اول روز و آخر شب دست کمی از یک جنگ تن به تن نداشت و چه لباس‌ها که در معرکه پاره و چه جیب‌ها که توسط جیب‌برها خالی نمی‌شد. مجادله و کتک کاری پارکابی‌ها برای جذب مسافر از سایر اتوبوس‌ها از مناظر یومیه آن روزهای تهران بود. بعد از شهریور ۱۳۲۰ اتوبوسرانی شکل مرتب تری به خود گرفت و مردم خود مبادرت به ایجاد صف برای سوار شدن به اتوبوس‌ها کردند و تا قبل از تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در سال ۱۳۳۵ تعداد خطوط اتوبوسرانی تهران به ۳۸ خط افزایش یافت.

چکه کردن سقف اتوبوس

اغلب اتوبوس‌هایی که در این خطوط کار می‌کردند قدیمی و قراضه بودند اما صاحبان آنها حاضر به تعویض اتوبوس نمی‌شدند. در زمستان اغلب سقف این اتوبوس‌ها چکه می‌کرد و مسافرین به شوخی می‌گفتند در تابستان به فکر کاه گل کردن سقف آن‌ها نبوده‌اند. سخت گیری‌های مأمورین اداره راهنمایی و رانندگی و اخذ جریمه از اتوبوس‌ها برای ایجاد نظم و ترتیب بهتر برای اتوبوسرانی نیز نتوانست بهبود قابل ملاحظه‌ای در این زمینه ایجاد کند و دولت حریف بی‌بندو باریهای شرکت‌های خصوصی اتوبوسرانی نمی‌شد.

در سال ۱۳۳۳ در زمان نخست وزیری زاهدی تعدادی اتوبوس بنز از شرکت دایملر بنز آلمان وارد ایران شد که بسیار مورد استقبال مردم قرار گرفت، چون راحتی و آسایش زیادی برای مردم ایجاد می‌کرد. با این وجود جمعیت ۱/۵ میلیون نفری آن زمان تهران را نمی‌شد با این وضع اتوبوسرانی آشفته جابجا کرد، بنابراین از چندسال قبل دولت به فکر ایجاد شرکت واحد اتوبوسرانی با سرمایه دولتی افتاد و قانون تأسیس چنین مؤسساتی در بهمن ماه ۱۳۳۱ از تصویب مجلس شورای ملی وقت گذشت.

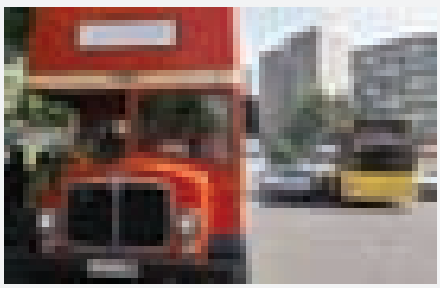
تأسیس شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه

دولت مصمم گردید در جهت ایجاد رفاه برای عامه و نشان دادن چهره‌ای مردمی از خود در امر ایاب و ذهاب شهری رأساً سرمایه گذاری کند. بدین

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

منظور در سال ۱۳۳۱ قانون تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی در شهرها از تصویب مجلس گذشت. مطابق این قانون، امتیاز اتوبوسرانی و نقل و انتقال دسته جمعی مسافرین در شهرها کلاً به شهرداری‌ها واگذار گردید. شهرداری‌ها مخیر گردیدند تا نسبت به تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی که به صورت شرکت سهامی در قانون پیش بینی شده بود، اقدام کنند، مشروط براینکه حداقل ۵۱ درصد سهام این شرکت‌ها متعلق به شهرداری و بقیه سهام قابل عرضه به سایر افراد ایرانی ساکن شهرهای محل تأسیس شرکت‌های اتوبوسرانی عمومی باشد.

از آنجاکه دولت پیش از تصویب قانون شرکت‌های اتوبوسرانی هیچگاه به طور مستقیم درگیر خدمات اتوبوسرانی شهری نبود، به طور طبیعی تجربه‌ای نیز در این زمینه وجود نداشت و بنابراین لازم بود که با شرکت دادن بعضی از صاحبان اتوبوسرانی‌های موجود در امور شرکت واحد و استفاده از پرسنل عملیاتی اتوبوسرانی‌ها (رانندگان و کمک رانندگان) از تجربیات موجود این گروه استفاده شود. چنانچه کلیه عوامل فیزیکی و پرسنلی اتوبوسرانی‌های موجود به کار گمارده می‌شدند در عمل تنها مالکیت اتوبوس‌ها به دولت منتقل شده بود و رانندگان و پارکابی‌های سابق که همه موجبات آزار و نارضایتی عمومی مردم را فراهم آورده بودند نه تنها خلع ید نمی‌شدند بلکه افتخار به ورود به جرگه کارکنان دولتی را هم می‌یافتند، به دیگر سخن، با گردنی افراشته‌تر و اتکا به قدرت دولتی مجدداً بر مردم حاکم می‌شدند.



اولین شرکت سهامی اتوبوسرانی عمومی کشور

بالاخره اولین شرکت سهامی اتوبوسرانی عمومی کشور در شهر تهران با نام شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با سرمایه ۳۰۰ میلیون ریال (سی هزار سهم ده هزار ریالی با نام) در ۲۵ فروردین ماه سال ۱۳۳۵ تحت شماره ۵۱۳۷ به ثبت رسید و محل قانونی آن در ساختمان شهرداری وقت تعیین گردید. ۵۱ درصد سهام شرکت واحد اتوبوسرانی متعلق به شهرداری تهران و ۴۹ درصد بقیه آن متعلق به اتوبوسداران سابق شد. هیأت مدیره‌ای هفت نفره مسئولیت اداره شرکت را به عهده گرفتند که ۳ نفر از اعضای آن از بین ۴۹ درصد سهامداران بخش خصوصی سابق و ۴ نفر به طرفیت سهام شهرداری تهران انتخاب گردیدند. اخذ کرایه بلیط یک ریالی خدمات اتوبوسرانی آغاز گردید و سپس به تدریج خطوط اتوبوسرانی موجود از بخش خصوصی تحویل گرفته شد. شروع به کار شرکت واحد اتوبوسرانی تهران به معنای پایان کار اتوبوسرانی‌های بی‌بند و بار بخش خصوصی در تهران بود و آنچنان که از مندرجات سال ۱۳۳۵ مستفاد می‌گردد این اقدام دولت همواره با نظارت‌های شدیدی همراه بود که در آغاز کار بر فعالیت خطوط اتوبوسرانی اعمال می‌شد. پاکیزگی و نظم و ترتیب سیستم جدید اتوبوسرانی با استقبال بالای مردم تهران روبرو شد و رضایت عامه را جلب کرد.

وضعیت شرکت واحد در اولین سال تأسیس

تاریخ تصویب اولین قانون تأسیس شرکت اتوبوسرانی عمومی تهران: ۱۷ آبان ماه ۱۳۳۴

نخستین سرمایه قانونی شرکت واحد: ۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

درآمد روزانه اتوبوسرانی تهران: ۸۰۰۰۰۰ ریال

درآمد یک روز یک دستگاه اتوبوس: ۲۰۰۰ ریال

آمار جابجایی روزانه در سال (۱۳۳۵)۱۵۰۰۰۰نفر

نرخ کرایه‌ها: ۲/۱ ریال

اولین خط شرکت واحد: خط ۱- میدان امام حسین (شهناز) - (سبزه میدان)

تعداد ناوگان شرکت واحد: ۲۴۶ دستگاه اتوبوس

تعداد خطوط شبکه: ۵ خط

سود سال اولین فعالیت: ۱۲میلیون ریال

هزینه‌های استهلاک و بهره برداری از هر اتوبوس: ۷۳۰ ریال

هزینه سوخت مصرفی هر اتوبوس در روز: ۲۵۰ ریال

طول اولین شبکه خطوط: ۳۰/۸ کیلومتر

گفت‌وگوی «کالسکه سبز» با مصطفی جنگی، راننده و مالک اتوبوس اسکانیا

اسکانیا در دنیا حرف اول را می‌زند

مصطفی جنگی، راننده ۴۳ ساله اتوبوس‌های اسکانیاست. وی که از ۲۳ سالگی به این فن اشتغال دارد، حالا هشت سال است که اسکانیا را برای سفرهای برون شهری خود انتخاب کرده و اسکانیا رفیق سفرهای دور و نزدیکش شده. او اعتقاد دارد اسکانیا بهترین برندی است که می‌توان برای رانندگی انتخاب کرد. گفتگوی این راننده را با «کالسکه سبز» در ادامه می‌خوانیم.

چند سال است راننده اتوبوس هستید؟

من چهل و سه سال سن دارم و بیش از دو دهه است که به حرفه رانندگی اشتغال دارم. از بیست و سه سالگی شغلم رانندگی است و عاشق این شغل هستم.

تجربه کار با چه برندهای اتوبوسی را دارید و چند سال است که مالک اسکانیا هستید؟

من با یک اتوبوس ولوو رانندگی را آغاز کردم و از سال ۸۵ اتوبوسم را به اسکانیا تغییر دادم و تا امروز با همین اتوبوس وظیفه جابجایی مسافران را دارم.

چه چیز باعث شد که اسکانیا را به سایر برندها ترجیح دهید؟

اسکانیا از هر نظر محصول مطمئن و تضمین شده‌ای است. خدمات به روز فنی و اطمینان از کیفیت محصول و خدمات پس از فروش سبب شده است تا به این باور برسم که اسکانیا برترین برند در حرفه من است.

مهم‌ترین مسئولیت یک اسکانیادار چیست؟

از اتوبوسی که دارد درست استفاده کند، همین!

فکر می‌کنید مهمترین عاملی که سبب می‌شود رانندگان به درستی از اتوبوس‌های‌شان استفاده نکنند، چیست؟

وقتی درآمدها پایین می‌آید و هزینه‌ها بالا می‌رود، رانندگان هم سعی می‌کنند هزینه‌های اتوبوس خود را پایین بیاورند و برای همین هم هست که برای اتوبوس مشکل پیش می‌آید. از همین جاست که اشتباهات آغاز می‌شود. ماشین دستکاری می‌شود و مشکلاتی برای سیستم فنی‌اش پیش می‌آید.

فکر نمی‌کنید این موضوع به سبب عدم آگاهی اتفاق می‌افتد؟

به نظرم در طول سال‌های گذشته آنقدر اتفاقات ناگوار برای اتوبوس‌ها افتاده و رسانه‌ها آنقدر به این موضوع پرداخته‌اند که نمی‌توان گفت مشکل ناآگاهی است. من فکر نمی‌کنم از نظر آگاهی فقدانی وجود داشته باشد. همه می‌دانند ماشین را نباید دستکاری کرد و باید آن را به نمایندگی مجاز سپرد اما باز هم می‌بینیم که این اتفاق نمی‌افتد. به نظر من مشکل اصلی این است که درآمد با هزینه سازگاری ندارد و راهکار حل این مشکل تنها این است که مسئولین بیشتر از این صنف حمایت کنند. اگر راننده مشکل مالی نداشته باشد، سیستم خودرو را دستکاری نخواهد کرد. در شرایطی که درآمدها به نسبت میزان هزینه‌ها پایین است نمی‌توان انتظار تصمیم منطقی و برخورد اصولی داشت، چراکه پرداخت هزینه‌ها گاه در توان راننده نیست. در چنین شرایطی چرا بیمه اتوبوس‌ها اینقدر گران هستند؟ در شرایطی که در طول سال تنها یک بار بلیط اتوبوس افزایش می‌یابد اما تا آخر سال روغن موتور شش بار افزایش قیمت دارد. مطمئنا در چنین فضایی دور از ذهن نیست که راننده خطر را به جان بخرد و سعی در کم کردن هزینه‌ها داشته باشد.

پس چرا گاهی همه کاسه کوزه‌ها سر کمپانی تولید کننده شکسته می‌شود؟

این واقعا بی‌انصافی است. متاسفانه ما هم می‌بینیم وقتی مشکلی پیش می‌آید همه چیز به اسم صاحب برند محصول تمام می‌شود، در حالی که اشتباه از راننده است نه شرکت تولیدکننده. به عنوان مثال، رانندگان سیم‌کشی را دستکاری می‌کنند و چراغ‌های

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

داخلی را تغییر می‌دهند تا اتوبوس را برای مسافر جذاب کنند. در صورتی که من معتقدم ماشین اگر سالم باشد نیاز به هیچ چیز دیگری ندارد. طبیعی است که برق دستگاه جوابگوی این همه چراغ نیست و با تغییر استانداردها سیستم برق خودرو به مشکل برمی‌خورد. آیا در این مورد شرکت تولیدکننده تقصیری در نقص سیستم برق دارد.

به عنوان یک راننده، چطور از این خودرو نگهداری می‌کنید؟

اسکانیا در دنیا حرف اول را می‌زند و من با آن هیچ مشکلی نداشته‌ام. تا امروز که ۴ دستگاه اسکانیا دارم معتقدم هیچ ماشینی به اندازه اسکانیا کم هزینه نیست. کارایی این اتوبوس را هیچکدام از برندها ندارند و من از داشتن‌شان راضی هستم. تنها کاری که تا امروز کرده‌ام این است که به موقع اتوبوس را برای بازدید به تعمیرگاه مجاز می‌برم و آن را به هنگام نیاز برای تعمیر یا سرویس تنها به دست تعمیرکاران شرکت عقاب‌افشان می‌سپارم.

فکر می‌کنید این عوامل چه قدر در جلوگیری از بروز نقص فنی و دیر مستهلک شدن خودرو موثر باشند؟

هیچ تردیدی نیست که استفاده درست از محصول مشکلات را کاهش می‌دهد و احتمال بروز خطر را به حداقل می‌رساند. بهترین شیوه استفاده از نظر من این است که راننده باید کتابی که موقع تحویل خودرو

اسکانیا در دنیا حرف اول را می‌زند و من با آن هیچ مشکلی نداشته‌ام. تا امروز که ۴ دستگاه اسکانیا دارم معتقدم هیچ ماشینی به اندازه اسکانیا کم هزینه نیست. کارایی این اتوبوس را هیچکدام از برندها ندارند و من از داشتن‌شان راضی هستم. تنها کاری که تا امروز کرده‌ام این است که به موقع اتوبوس را برای بازدید به تعمیرگاه مجاز می‌برم و آن را به هنگام نیاز برای تعمیر یا سرویس تنها به‌دست تعمیرکاران شرکت عقاب‌افشان می‌سپارم.

به او داده می‌شود را مطالعه کند و اگر نکات مورد نظر را رعایت و به توصیه کارخانه سازنده توجه نکند؛ مشکلاتی پیش می‌آید که مسئول مشکلات خود راننده است و مقصر هیچ کس دیگری نیست.

همه راننده‌ها مثل شما فکر می‌کنند؟

این نظر شخصی من است اما مطمئنم هر کس از این اتوبوس به درستی استفاده کند همین نظر را خواهد داشت و هیچ مشکلی برای او به وجود نخواهد آمد.

در این چند سال بهترین خاطره‌ای که از هم سفری با اسکانیا داشته‌اید چه بوده؟

بهترین خاطره من به نوروز ۱۳۸۸ بر می‌گردد. در نوروز آن سال که اتوبوس‌های وی آی پی تازگی داشتند، من به همراه چندین راننده دیگر در مسیر ترکیه کار می‌کردیم. جاده‌های ترکیه عموماً کوهستانی هستند و بعضاً تردد در آن‌ها آسان نیست. خاطره من به مسیر آنکارا که گردنه‌ای برف‌گیر است مربوط می‌شود. مسیری که آن روزها علاوه بر من و چند اتوبوس دیگر ایرانی، اتوبوس‌های ترک نیز در آن تردد داشتند و مسافران هموطن خود را به مقصد آنکارا حمل می‌کردند. اما در جاده پر برف و یخ آن روز در مسیر آنکارا هیچ یک از اتوبوس‌ها نتوانستند از گردنه عبور کنند به جز اتوبوس من و اسکانیاهای دیگری که تردد از مسیر آن گردنه برف‌گیر را انتخاب کرده بودند. اسکانیا به سبب همخوانی قطعات و کیفیت برترش بدون سُر خوردن و با امنیت کامل از گردنه گذشت و تنها ماشینی بود که به راحتی از کولاک عبور کرد؛ در حالی که نه بنز توانست عبور کند و نه ولوو. معتقدم اگر راننده واقعی پشت فرمان اسکانیا بنشیند با هیچ مشکلی روبرو نخواهد شد.

خانواده از اینکه اسکانیادار هستید رضایت دارند؟

بله، من و برادرم همکار هستیم و شکر خدا از شغل خود رضایت داریم.

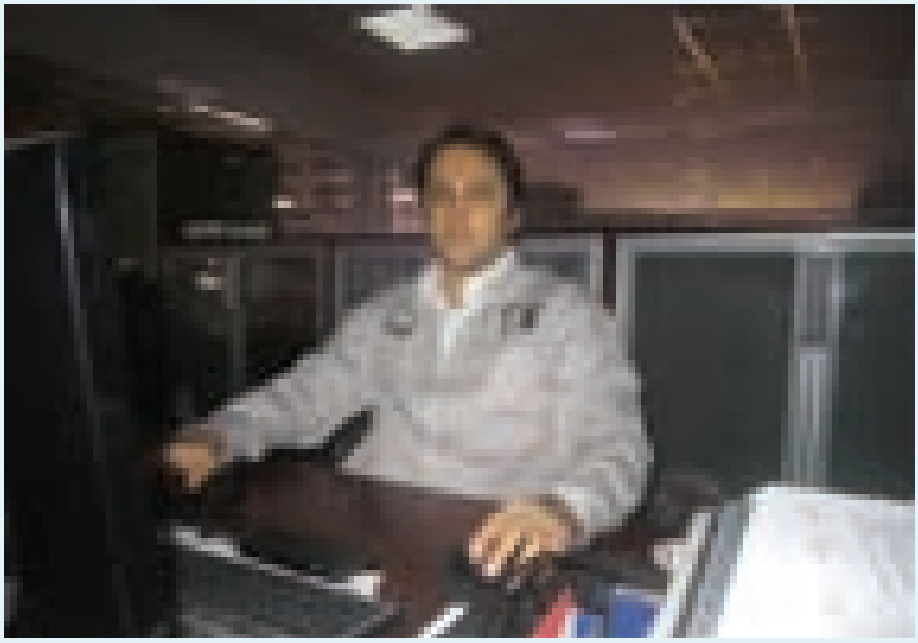
پس همیشه مالک و راننده اسکانیا خواهید ماند؟

سال‌هاست که بدون دردسر با اسکانیا کار می‌کنم. خدمات پس از فروش شرکت اسکانیا را هیچ شرکتی ندارد. حتی اگر ایرادی مربوط به مجموعه اسکانیا اتفاق افتاده به سرعت رفع شده است. اگر روزی بگویند اسکانیا دیگر تولید نمی‌شود اتوبوس‌داری را کنار می‌گذارم!

رئیس بخش مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان در گفت‌وگو با «کالسکه سبز»

آقاداداشی: صندلی‌های ما چیزی از صندلی‌های اتوبوس‌های توریستی بین‌المللی کم ندارد

مرتضی آقاداداشی متولد مردادماه ۱۳۵۷، ۳۶ ساله و رئیس بخش مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان است. وی دانش‌آموخته رشته مهندسی مکانیک است و کار در مجموعه مهندسی خدمات پس از فروش اسکانیا وی را به یک متخصص تمام عیار تبدیل کرده است.
گفت‌وگوی «کالسکه سبز» با رئیس بخش مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان را در ادامه می‌خوانید:



کار در شرکت عقاب افشان را از چه زمانی آغاز کردید؟

فعالیت خود را در شرکت عقاب افشان از تیر ماه ۱۳۸۳ شروع کردم. در ابتدای راه، کار خود را به عنوان مکانیک آغاز کردم و بعد از مدتی در بخش لیزر تعمیرگاه مشغول به کار شدم. مدتی بعد، به عنوان کارشناس مهندسی کارم را ادامه دادم و چند سال با این عنوان فعالیت کردم. هم‌اکنون بیش از یک سال است که ریاست بخش مهندسی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان را بر عهده دارم.

اسکانیا اولین تجربه کاری شما بود؟

پیش از این هم در زمینه مکانیک خودرو فعالیت کرده بودم، اما فقط خودروهای سبک. در واقع تجربه مشخصی در بخش تعمیر خودروهای سنگین نداشتم.

فکر می‌کنید چرا اسکانیا در طی فعالیت کاری خود تجربه موفق‌تری را نسبت به سایر برندها به دست آورده است؟

وقتی شرکت عقاب افشان اتوبوس‌های اسکانیا را عرضه کرد، بازار ما پر از ماشین‌های فرسوده بود. در واقع، این شرکت محصول مطلوبی را در بازاری عرضه کرد که مملو از اتوبوس‌های فرسوده بود. آغاز راه سخت بود اما کیفیت بالای محصول و خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان باعث شد این برَند جایگاه خود را خیلی زود در میان صنف اتوبوسداران و رانندگان به دست آورد. بعد از مدتی، شرکت عقاب افشان کیفیت اتاق اتوبوس را ارتقا داد، به طوری که امروز صندلی‌های ما چیزی از صندلی‌های اتوبوس‌های توریستی بین‌المللی کم ندارد. همه مسافران با بهبود کیفیت صندلی، بسیار راحت‌تر از گذشته سفر می‌کنند و با خستگی کمتری به مقصد می‌رسند. در واقع، اسکانیا با قدرت و کیفیت بالا وارد شد و دو هدف را که یکی رضایت مشتری اولیه یعنی صاحبان اتوبوس و دیگری رضایت مشتریان نهایی یعنی مسافران بود به بهترین شکل مورد توجه قرار داد. شاید کیفیت خدمات‌رسانی به مسافران یکی از دلایل رونق بازار صاحبان اتوبوسهای اسکانیاست.

بارها گفته شده دستکاری راننده‌ها یا تعمیرکاران غیرمتخصص آسیب‌زاست. چرا راننده‌ها همچنان این موضوع را رعایت نمی‌کنند؟

ما ایرانی‌ها ضربالمثلهایی از نسلهای گذشته به یادگار داریم که گاه آنها را فراموش می‌کنیم. اگر راننده‌ها ضربالمثلِ «هیچ گرانی بی‌حکمت و هیچ ارزانی بی‌علت نیست» را فراموش نکنند خیلی از مسائل حل می‌شود. اگر قطعات اصلی گران هستند، در واقع، کیفیت تولید بالاتر و همچنین گارانتی دارند، اما متأسفانه راننده‌ها و صاحبان اتوبوس ترجیح می‌دهند مشکلات اتوبوس را با هزینه پایین‌تری برطرف کنند و شاید هم حوصله منتظر ماندن در صف نمایندگیهای مجاز را ندارند و می‌خواهند سریع‌تر به مقصود خود برسند. آنها در نهایت با خودرویی به نمایندگیهای عقاب افشان مراجعه می‌کنند که سیستم‌های آن توسط تعمیرکاران غیرمتخصص دستکاری و فرسوده شده‌اند و سرانجام، هزینه‌ای که متحمل می‌شوند و زمانی که صرف می‌کنند خیلی بیشتر از هزینه و زمانی است که می‌توانستند در همان ابتدا با مراجعه به تعمیرگاه‌های مجاز و استفاده از قطعات اصلی برای رفع مشکلات اتوبوس‌های خود اختصاص دهند.

عدم استفاده درست و مراجعه به نمایندگی‌های مجاز اسکانیا گاهی حاصل بی‌اطلاعی راننده‌هاست؛ در صورتی که شرکت عقاب افشان در هنگام تحویل

خودرو به رانندگان آموزش می‌دهد. چرا با وجود آموزش اولیه چنین خطاهایی بروز میکند؟

ما هنگام تحویل خودرو به راننده‌ها، نحوه استفاده از آن را تعلیم می‌دهیم. اما یک راننده خودرو را تحویل می‌گیرد و بعد خودرو در اختیار رانندگان مختلف گذاشته می‌شود و دست به دست می‌گردد. بیشتر مشکلات خودرو حاصل بی‌اطلاعی راننده آموزش‌ندیده‌ای است که استفاده درست از خودرو را بلد نیست. این قصور از شرکت عقاب افشان نیست، بلکه از بی‌اطلاعی برخی رانندگان است.

فکر میکنید چگونه میتوان خطا در استفاده صحیح از خودرو را کاهش داد؟

ما عادت کرده‌ایم در پاسخ به چنین سؤالاتی بگوییم «فرهنگ‌سازی میخواهد». اما این یک شعار نیست. ما واقعاً به فرهنگ‌سازی نیاز داریم. فرهنگ‌سازی در این زمینه به ابتدایی‌ترین آموزش‌های رانندگی مربوط است. در واقع، شرایط اعطای گواهی‌نامه‌ها ایراد دارد. این ایراد نه تنها در مورد خودروهای سنگین بلکه در مورد گواهینامههای پایه دو هم وجود دارد. آموزشگاه‌های رانندگی فقط نحوه حرکت با خودرو را میآموزند و رانندهای که در نهایت پشت فرمان می‌نشینند حتی مهارت رانندگی را هم ندارد، چه رسد به مهارت فنی! به عنوان مثال، راننده‌های کشور آلمان کم‌خلاف‌ترین راننده‌های دنیا هستند. کسب گواهینامه در آلمان کار راحتی نیست؛ پروسه طولانی و هزینه‌بری دارد و با اخذ گواهی از هر مرحله امکان ورود به مرحله بعدی ممکن خواهد بود. از طرف دیگر، کوچک‌ترین خطا بر گواهینامه تأثیر می‌گذارد.

معتقدم برخی مسائل باید به بنیان رفتاری مردم نفوذ کند. در ایران، فرهنگسازی کار دشواری نیست، همان طور که بستن کمربند ایمنی برخلاف بسیاری از کشورهای دیگر خیلی زود تبدیل به فرهنگ شد. اگر هنگام تعلیم رانندگی، متقاضی مراحل فنی دقیقی را بگذراند، آگاهی او بالاتر میرود و کمتر به خودرو خسارت وارد می‌شود. بسیاری از مشکلات ما به سبب عدم آگاهی و مشورت با افراد غیرمتخصص است. وقتی علت استفاده از یک قطعه نامطلوب را می‌پرسیم، در پاسخ می‌شنویم: «می‌گویند این قطعه جواب می‌دهد!»

> وقتی شرکت عقاب افشان اتوبوس‌های اسکانیا را عرضه کرد؛ بازار ما پر از ماشین‌های فرسوده بود. در واقع یک محصول مطلوب را در بازاری عرضه کرد که اتوبوس‌های فرسوده در ناوگان جاده‌ای آن جولان می‌دادند. آغاز راه سخت بود اما کیفیت بالای محصول و خدمات پس از فروش شرکت عقاب‌افشان باعث شد این برَند جایگاه خود را خیلی زود در میان صنف اتوبوس‌داران و رانندگان به دست آورد.

اما فکر نمی‌کنند که چه کسی چنین نظری را ارائه کرده است. چند نفر که کارشناس نیستند چنین نظری را دادهاند. به عنوان مثال، پمپ باد غیر استاندارد را جایگزین پمپ باد خودرو می‌کنند اما از خود نمیپرسند چرا این محصول ارزان‌تر است. بدتر آن که اگر همین قطعه به درستی کار نکند به بسیاری از قطعات دیگر هم صدمه میزند. تعویض دیرهنگام فیلترهای سیستم هوا در یکی از خودروها سبب از بین رفتن پمپ باد شده بود و پمپ باد معیوب نیز باعث انتقال روغن به مدار هوای فشرده و در نهایت خرابی قطعاتی شده بود که با باد کار می‌کنند. این مشکل و سهل‌انگاری راننده در تعویض فیلترها و انجام تعمیرات تا جایی پیش رفته بود که روغن حتی به بوق بادی روی سقف اتوبوس نیز نفوذ کرده بود! مشکلات سیستم هوا اتفاقی است که سلسله‌وار در عملکرد سیستم‌های دیگر تأثیر می‌گذارد. گیربکس، درها، کلاچ، صندلی راننده، فنرها و ... همه به باد نیاز دارند. باد در همه جای ماشین می‌چرخد و همچون رگ در کل بدن وجود دارد. اختلال کوچکی در سیستم باد، کل ماشین را به هم میریزد. وقتی پمپ باد آسیب ببیند، بقیه اجزای ماشین هم دچار مشکل می‌شوند. میتوان برای تعویض به موقع قطعه فرسوده از جایگزین مرغوب آن استفاده کرد و نباید برای صرفه‌جویی، خودرو آسیب ببیند و صاحب آن متضرر شود. هزینه تعویض فیلترهای هوا خیلی زیاد نیست، اما عدم تعویض به موقع آنها منجر به تخریب قطعات گران‌قیمت می‌شود. چنین مشکلی را نمی‌توان به پای کارخانه تولیدکننده نوشت. مثال دیگر در این زمینه، فواصل استاندارد مشخصی است که در طراحی اتاق خودرو برای فضای بین صندلی‌ها در نظر گرفته می‌شود. اگر صاحب اتوبوس برای افزایش تعداد صندلی، فاصله میان صندلیها را کم کند و یا فضایی برای قاچاق اضافه کند، باعث از بین رفتن آسایش مسافران می‌شود. این مشکلات به شرکت تولیدکننده مربوط نمی‌شود و نباید تولیدکننده اتوبوس را مسؤول دانست.

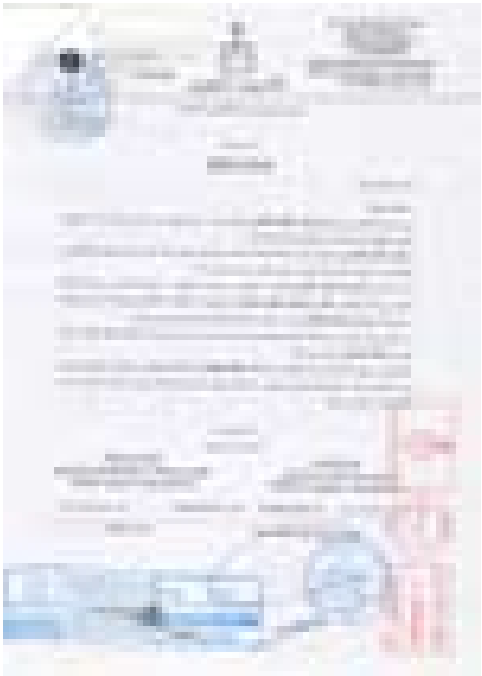
و سخن آخر؟

امیدوارم روزی برسد که فرهنگ در همه زمینه‌ها نهادینه شود و دیگر نگوییم این مشکل نیاز به فرهنگ‌سازی دارد؛ روزی برسد که هر کس در تخصص خودش کار کند و متخصص واقعی حرفه خود باشد.

اسکانیا در اخبار

دُرسا در نمایشگاه ترکمنستان

شرکت عقاب افشان در تاریخ ۲۷ آبان‌ماه ۱۳۹۳ (۱۸ نوامبر ۲۰۱۴) با ارائه اتوبوس عقاب – اسکانیا مدل دُرسا در نمایشگاه بین‌المللی نفت و گاز که در کشور ترکمنستان برگزار شد، پرچم جمهوری اسلامی ایران را به اهتزاز درآورد. لازم به ذکر است که هنگام انجام تست جاده‌ای اتوبوس‌های حاضر در این نمایشگاه توسط کارشناسان حمل و نقل کشور ترکمنستان در جاده‌ای که به محل استقرار مرکز صدا و سیمای آن کشور ختم می‌شود و بالای تپه‌ای با شیب نسبتاً تند قرار دارد، اتوبوس عقاب – اسکانیا با ظرفیت مسافر کامل تنها اتوبوسی بوده که تست مذکور را با موفقیت طی کرده است و سایر برندها در این مورد با مشکل مواجه شده‌اند.



نامه کارخانه اسکانیا به وزارت صنعت، معدن و تجارت ایران

وفاداری عقاب افشان به انتظارات اسکانیا بی‌همتاست

بدین وسیله گواهی می‌شود شرکت عقاب افشان، نماینده ما در حوزه اتوبوس در کشور ایران است و همکاری عالی و متقابل ما به مدت یک دهه است که ادامه دارد.

شرکت عقاب افشان با شصت سال سابقه توسعه، تولید و بازاریابی اتوبوس‌ها امروز دارای طیف گوناگونی از محصولات با کیفیت بالا شامل اتوبوس‌های شهری و بین شهری است.

مرکز تولیدی شرکت عقاب افشان واقع در شهرستان سمنان، مطابق با دستور العمل اتاق سازی اسکانیا فعالیت می‌کند. تعهد و وفاداری شرکت عقاب افشان به توقعات و انتظارات اسکانیا، بی‌همتاست. دستاوردها و محصولات عقاب افشان نیز در داخل اسکانیا محترم شمرده می‌شوند.

به منظور بهبود کیفیت و با هدف حفظ سطح کیفیت بالا، کارمندان بخش تولید فنی اسکانیا به طور منظم از مرکز تولیدی عقاب افشان بازدید می‌کنند.

همچنین در حوزه خدمات پس از فروش، دو شرکت عقاب افشان و اسکانیا همکاری نزدیکی با یکدیگر دارند و بدین منظور شرکت اسکانیا بازدیدهای منظمی را با هدف بهبود مستمر توسعه کارمندان و شبکه خدمات پس از فروش ایران انجام می‌دهد.

تورستن لیندر
مدیر پروژه فروش و بازاریابی ایران

هنریک اورلینک
معاون مدیرعامل در بخش فروش و بازاریابی در خاورمیانه

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

برای مالکان و رانندگان محصولات شرکت عقاب افشان برگزار می‌شود

دوره‌های آموزشی «نحوه استفاده بهینه از اتوبوس‌های عقاب –اسکانیا»

مصطفی حبیبی، رییس واحد آموزش خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، با اشاره به روند برگزاری دوره‌های آموزشی این شرکت برای رانندگان اتوبوس‌های عقاب – اسکانیا، گفت: «کسب گواهینامه این دوره‌ها برای تمامی رانندگان این اتوبوس‌ها الزامی است، چراکه رانندگان نحوه استفاده صحیح از تجهیزات جدید و سیستم کامپیوتری این خودروها را فرا می‌گیرند.»

ایشان با اشاره به اینکه آموزش رانندگان در زمینه نحوه استفاده از اتوبوس‌های عقاب – اسکانیا همواره در طول سال‌های گذشته انجام شده است، افزود: «حضور در این دوره‌ها برای رانندگان الزامی است و حواله تحویل خودرو بدون اخذ این گواهینامه به آنان تحویل داده نمی‌شود.» وی با اشاره به اینکه آموزش رانندگان به دو دسته اتوبوس‌های شهری و بین شهری تقسیم می‌شود، ادامه داد: «از ابتدای سال جاری تا پایان آبان‌ماه، ۹۰۴ نفرساعت معادل ۱۱۳ نفر در بخش شهری و ۷۳۶ نفرساعت معادل ۹۲ نفر در بخش بین شهری آموزش دیده‌اند.»

حبیبی با بیان اینکه آموزش‌های اسکانیا به رانندگان از سال ۱۳۸۵ شروع شده است، بیان کرد: «از سال ۱۳۸۵ تا پایان آبان‌ماه امسال در مجموع ۱۸۱۰۴ نفرساعت معادل ۲۲۶۳ نفر در بخش شهری و ۷۲۱۶ نفرساعت معادل ۹۰۲ نفر در بخش بین شهری از آموزش‌های اسکانیا بهره برده‌اند.» وی تشریح عملکرد برخی سیستم‌های جدید اتوبوس، عملکرد علائم و چراغ‌های روی صفحه آمپر و لزوم توجه به آن، کارکرد کلیدها و اهرم‌های کنترلی خودرو، توضیح عمومی فنی خودرو به صورت تئوری، توضیح عملکرد و نحوه تعویض دنده و رانندگی با گیربکس‌های اُپتی‌کروز و تشریح عملکرد و نحوه تعویض دنده و رانندگی با گیربکس‌های زِد اِف (ZF) را از جمله موارد آموزشی در این دوره‌ها عنوان کرد.

حبیبی ادامه داد: «در این دوره همچنین بر اهمیت بازدید اطراف وسیله نقلیه قبل از شروع رانندگی تأکید می‌شود و توضیحاتی درباره عملکرد ریتاردر و مزیت‌های مهم استفاده از آن، عملکرد و استفاده بهینه از ترمز پایی، عوامل تأثیرگذار بر کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا، سرویس‌های ادواری و تأثیر آن در کاهش هزینه‌های تعمیرات، نحوه استفاده صحیح از سیستم سرمایش/گرمایش، کم شدن روغن و دلایل آن، لاستیک‌سایی، شرایط گارانتی، جابه‌جایی لاستیک‌های جلو با عقب، انتخاب دنده مناسب برای شروع حرکت (با مسافر یا بی‌مسافر)، کور نکردن کلیدهای درهای بادی از بیرون، در دسترس قرار دادن چکش‌های اضطراری، جلوگیری از یخ زدن گازوئیل در فصل زمستان، رعایت نکات ایمنی در مواقع لزوم و استفاده از باتری کمکی به رانندگان ارائه می‌شود.»

وی همچنین با توجه به اهمیت آموزش رانندگان در پیشگیری از حوادث ناگوار خاطرنشان کرد شرکت عقاب افشان آمادگی دارد تا با مشارکت نهادهای مرتبط برای آموزش رانندگان فعال در چرخه حمل و نقل همکاری لازم را به عمل آورد.

کسب گواهینامه دوره‌های آموزشی برای تمامی رانندگان اتوبوس‌های عقاب – اسکانیا الزامی است، چراکه رانندگان نحوه استفاده صحیح از تجهیزات جدید و سیستم کامپیوتری این خودروها را فرا می‌گیرند و حواله تحویل خودرو بدون اخذ این گواهینامه به آنان تحویل داده نمی‌شود.

استانداردهای آلایندگی وسایل نقلیه

استانداردهای آلایندگی الزامات قانونی هستند که بر آلاینده‌های انتشار یافته در هوای جو نظارت می‌کنند. این استانداردها که در کشورهای مختلف شرایط متفاوتی دارند، محدودیتهای کمی را بر روی میزان آلاینده‌های خاصی اعمال می‌کنند که از منابع مختلف در طی یک زمان مشخص خارج می‌شوند.
در ادامه مروری بر وضعیت قوانین آلایندگی در آمریکا، اتحادیه اروپا و ایران خواهیم داشت.

ایالات متحده آمریکا

در ایالات متحده آمریکا، استانداردهای آلایندگی زیر نظر آژانس حمایت از محیط زیست (EPA) مدیریت می‌شود. علاوه بر این، ایالت کالیفرنیا استانداردهای آلایندگی ویژه خود را دارد و سایر ایالتهای آمریکا نیز از یکی از قوانین ملی (EPA) و یا قوانین ایالت کالیفرنیا تبعیت می‌کنند.

استانداردهای آلایندگی ایالت کالیفرنیا (CARB) از آن جا اهمیت دارد که این ایالت یکی از بزرگترین بازارهای خودرو در جهان است و از این رو، تمام خودروسازانی که قصد فروش محصولات خود را در این بازار دارند باید این استانداردها را رعایت کنند. به دلیل نفوذ زیاد قوانین ایالت کالیفرنیا در صنعت خودرو، ۱۶ ایالت دیگر آمریکا نیز از قوانین آلایندگی این ایالت تبعیت می‌کنند. علاوه بر این ایالت‌ها، استانداردهای آلایندگی ایالت کالیفرنیا بر استانداردهای مشابه اتحادیه اروپا نیز تأثیر گذاشته است.

اتحادیه اروپا

استانداردهای آلایندگی اتحادیه اروپا محدودیت‌هایی را برای میزان آلایندگی خودروهای نو که در کشورهای عضو این اتحادیه به فروش می‌رسند، وضع می‌کند. استانداردهای آلایندگی در ذیل یک سری دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا تعریف می‌شوند که همواره محدودیت‌های سخت‌گیرانه‌تری را برای آلایندگی خودروها به صورت

Tier	Date	Test cycle	CO	HC	NOx	PM	Smoke
Euro I	[illegible]		4.5	1.1	8.0	[illegible]	
	[illegible]	[illegible]	4.5	1.1	8.0	[illegible]	
Euro II	October [illegible]		4.0	1.1	7.0	[illegible]	
	October [illegible]		4.0	1.1	7.0	[illegible]	
Euro III	October [illegible]	[illegible]	1.0	[illegible]	2.0	[illegible]	[illegible]
	October [illegible]		1.1	[illegible]	5.0	[illegible]	[illegible]
Euro IV	October [illegible]	[illegible]	1.5	[illegible]	3.5	[illegible]	[illegible]
Euro V	October [illegible]		1.5	[illegible]	3.5	[illegible]	[illegible]
Euro VI	31 December [illegible]		1.5	[illegible]	0.4	[illegible]	

مرحله به مرحله وضع می‌کنند. در حال حاضر، آلایندگی‌های ناشی از اکسید نیتروژن (NOx)، هیدروکربن‌ها (THC)، هیدروکربن‌های غیرمتانی (NMHC)، مونوکسیدکربن (CO) و ذرات معلق (PM) دارای قوانینی در بسیاری از وسایل نقلیه به غیر از کشتی‌ها و هواپیماها هستند. برای هر نوع وسیله نقلیه، استانداردهای مختلفی اعمال می‌شود. انطباق وسایل نقلیه با قوانین اتحادیه اروپا به وسیله آزمون موتور آنها در یک دوره آزمون استاندارد تعیین می‌شود و در صورت عدم انطباق، وسیله نقلیه اجازه فروش در کشورهای عضو اتحادیه اروپا را به دست نخواهد آورد. استفاده از هیچ‌گونه فن‌آوری خاصی به منظور انطباق با این استانداردها الزام‌آور نمی‌شود ولی در عین حال، فن‌آوریهای موجود در زمان وضع قوانین جدید مد نظر قرار می‌گیرند. پس از وضع قوانین جدید، مدل‌های جدید خودروها باید با الزامات جاری و یا برنامه‌ریزی شده انطباق داشته باشند.

مراحل مختلف ارتقای استانداردهای آلایندگی

مراحل مختلف استانداردهای آلایندگی در اتحادیه اروپا به صورت Euro۱ تا Euro۶ دسته‌بندی و برای خودروهای سنگین همین مراحل به صورت اعداد رومی نوشته می‌شوند؛ یعنی Euro I تا Euro VI.

زمان‌بندی مراحل مختلف ارتقای استانداردهای آلایندگی اتحادیه اروپا به شرح زیر است:

- استاندارد یورو ۱: سال ۱۹۹۳
- استاندارد یورو ۲: سال ۱۹۹۶
- استاندارد یورو۳: سال ۲۰۰۰
- استاندارد یورو۴: سال ۲۰۰۵
- استاندارد یورو۵: سال ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹
- استاندارد یورو۶: سال ۲۰۱۴

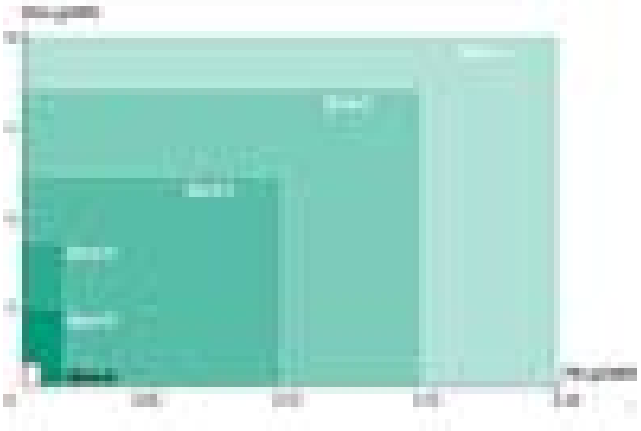
در جدول زیر، محدودیت‌های وضع شده بر میزان آلاینده‌های مختلف را که از اگزوز اتوبوس‌ها و کامیون‌های سنگین خارج می‌شود، مشاهده می‌کنید. لازم به ذکر است برای دسته‌بندی‌های مختلف محصولات، جداول مشابهی وجود دارد که در اینجا فقط جدول مربوط به اتوبوس و کامیون ذکر شده است.

ایران

استانداردهای اتحادیه اروپا به دلیل دقت، آینده‌نگری و جامعیتی که دارند، در اکثر کشورهای جهان به عنوان استاندارد مرجع آلایندگی مورد قبول واقع شده‌اند. در ایران نیز طبقه‌بندی استانداردهای آلایندگی بر مبنای الزامات اتحادیه اروپا است.

در سالیان اخیر، کش و قوس‌های فراوانی بین خودروسازان از یک سو و سازمان محیط زیست و وزارت نفت از سوی دیگر در مورد ارتقای استانداردهای آلایندگی وجود داشته است. پس از چند بار تعویق،استاندارد آلایندگی یورو۴ از اول شهریور ۱۳۹۳ برای خودروهای سواری بنزینی تولید داخل اجباری شد و استاندارد یورو۵ از ابتدای سال ۱۳۹۷ اجباری خواهد شد. در ضمن، خودروهای جدید (پلتفرم جدید) باید ۲ سال زودتر از زمان اجباری شدن، با استاندارد یورو۵ مطابقت داشته باشند.

همچنین در نمودار زیر، مراحل مختلفی که در جدول صفحه قبل ذکر شده، قابل مشاهده است.



همچنین از تاریخ ۱ شهریور ۱۳۹۳ کلیه خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین دیزلی تولید داخل باید استاندارد یورو۳ داشته باشند و از سال ۱۳۹۶ باید استاندارد یورو۴ را اخذ کنند. همچنین کلیه تولیدکنندگان اتوبوس‌ها و مینی‌بوس‌های تولید داخل از ابتدای سال ۱۳۹۴ باید فیلتر ذرات (DPF) را بر روی خودروهای تولیدی نصب کنند.

بر اساس جدول زیر، در اتحادیه اروپا محدودیت‌های کمی مشابهی برای سوخت دیزل نیز وضع شده است.این استانداردها که به عنوان EN۵۹۰ شناخته می‌شوند، بر اساس طبقه‌بندی استاندارد آلایندگی، میزان گوگرد موجود در سوخت دیزل را نیز کاهش داده‌اند. از سال ۲۰۰۷ نوعی سوخت دیزل به نام سوخت دیزل ULSD رواج پیدا کرد که در آن گوگرد به میزان بسیار کمی وجود دارد و نقش روان‌کنندگی گوگرد به وسیله مواد افزودنی به سوخت جبران می‌شود.

استانداردهای آلایندگی الزامات قانونی هستند که بر آلاینده‌های انتشار یافته در هوای جو نظارت می‌کنند. این استانداردها که در کشورهای مختلف شرایط متفاوتی دارند.

از سوی خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان صورت گرفت

فراخوان و بازرسی فنی ۱۶۶۳ دستگاه اتوبوس اسکانیا

مرداد ماه سال جاری کمیسیون ایمنی راه‌های کشور در مصوبه‌ای اعلام کرد تمامی اتوبوس‌های برون شهری تحت بهره‌برداری اسکانیا در ایران باید به منظور بررسی نواقص و افزایش ضریب ایمنی آن‌ها توسط شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان مورد بررسی مجدد قرار گیرد؛ تصمیمی که بلافاصله با استقبال این شرکت مواجه شد و مراکز خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان در سراسر کشور مصوبه کمیسیون ایمنی راه‌ها را در مسیر عملیاتی شدن قرار دادند.

حال با گذشت تنها چند ماه از مصوبه کمیسیون ایمنی راه‌ها بیش از ۱۶۶۰ دستگاه از اتوبوس‌های اسکانیا توسط کارشناسان مجرب مراکز خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان مورد بررسی مجدد قرار گرفته و پروسه رفع نقص آن‌ها، یا صورت پذیرفته و یا در حال انجام است. ضمن آنکه برخی اتوبوس‌هایی هم که در تست و بازبینی مجدد نمره قبولی را دریافت نکرده‌اند، عنوان مردود گرفته و تا رفع نقص کامل قرار است با همکاری نهادهای مرتبط از فعالیتشان در ناوگان مسافری کشور جلوگیری شود.

طبق آمار اعلام شده از سوی مراکز خدمات پس از فروش شرکت تولیدی و صنعتی عقاب‌افشان تاکنون ۱۶۶۳ دستگاه از اتوبوس‌های اسکانیا در سراسر کشور در طرح فراخوان به این مراکز مراجعه کرده‌اند که از این تعداد بعد از بررسی‌های صورت گرفته ۶۴۹ دستگاه نمره قبولی گرفته‌اند، ۸۳۲ دستگاه مشروط و تعداد ۱۸۲ دستگاه نیز مردود اعلام شده‌اند.

طبق قانون خدمات پس از فروش عقاب افشان، اتوبوس‌های قبول شده بدون مشکل به فعالیت خود در ناوگان مسافری بین شهری ادامه خواهند داد. اتوبوس‌های مشروط شده به این خاطر که دستکاری‌شان پرخطر نبوده اما در بلند مدت ممکن است مشکلاتی ایجاد کند، فعلا به این شرط که در یک زمان محدود معین نسبت به رفع نقص آن‌ها از سوی مالک اقدام شود، مشکلی برای ادامه کار خود نخواهند داشت اما اتوبوس‌هایی که مردود شده‌اند به این خاطر که دستکاری‌های پرخطر در آن‌ها صورت گرفته است، با همکاری نهادهای مرتبط از فعالیت‌شان خودداری خواهد شد تا نسبت به رفع معایب پرخطر این اتوبوس‌ها اقدام شود.

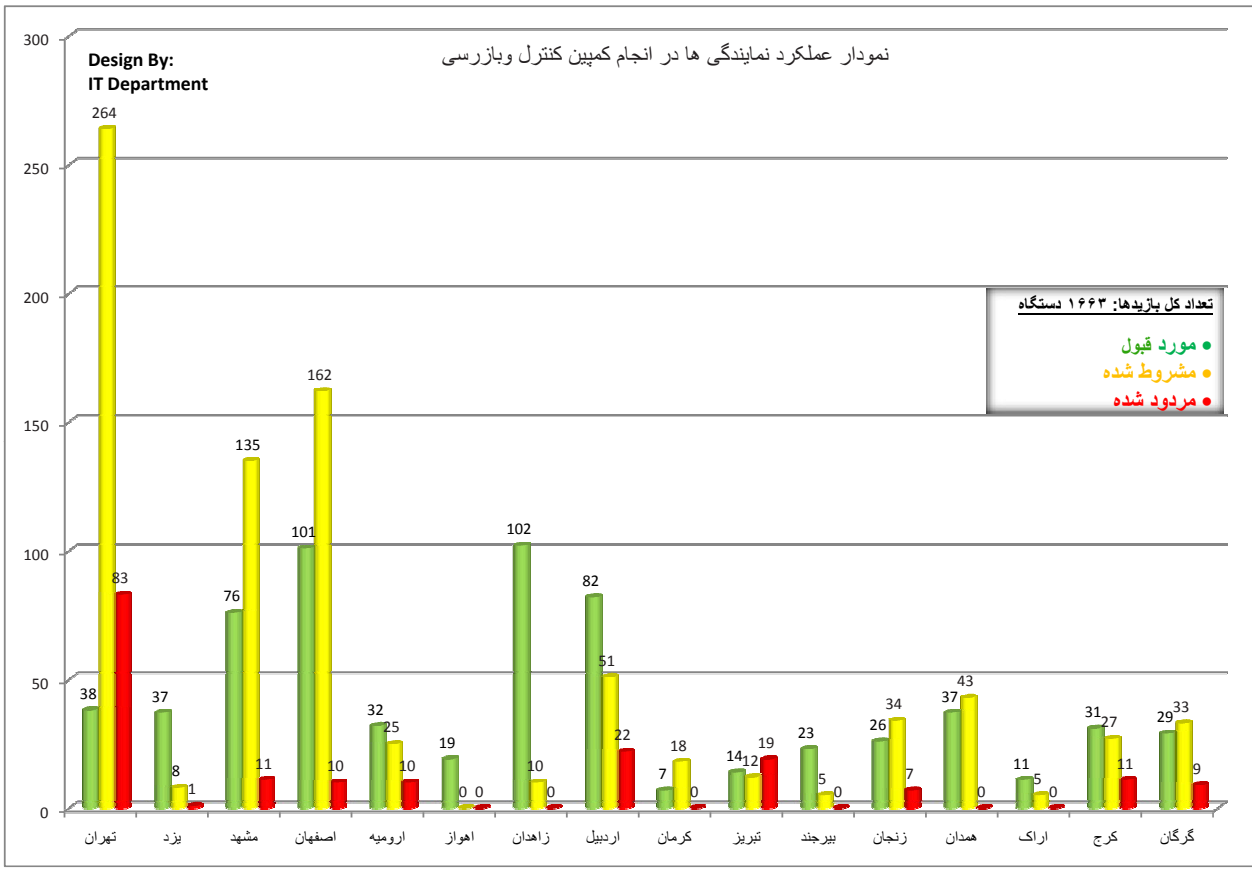
سه نموداری که در ادامه مشاهده می‌شوند بیانگر گستره فعالیت مراکز خدمات پس از فروش عقاب افشان در سراسر کشور است، به این شرح که در نمودار شماره یک (نمودار مقایسه‌ای عملکرد نمایندگی‌ها در انجام کمپین کنترل و بازرسی) میزان بازرسی اتوبوس‌های اسکانیا به تفکیک نمایندگی‌های استانی بیان شده است، در نمودار شماره دو (نمودار وضعیت فراخوان بازرسی بر اساس مدل اتوبوس) شرایط بازرسی فنی اتوبوس‌های اسکانیا بر اساس مدل یا سال تولید مطرح شده است و نمودار سوم (نمودار فراخوان بازرسی بر اساس مدل اتوبوس) هم بیانگر میزان کل فراخوان اتوبوس‌ها بر اساس سال تولید آن‌ها است.

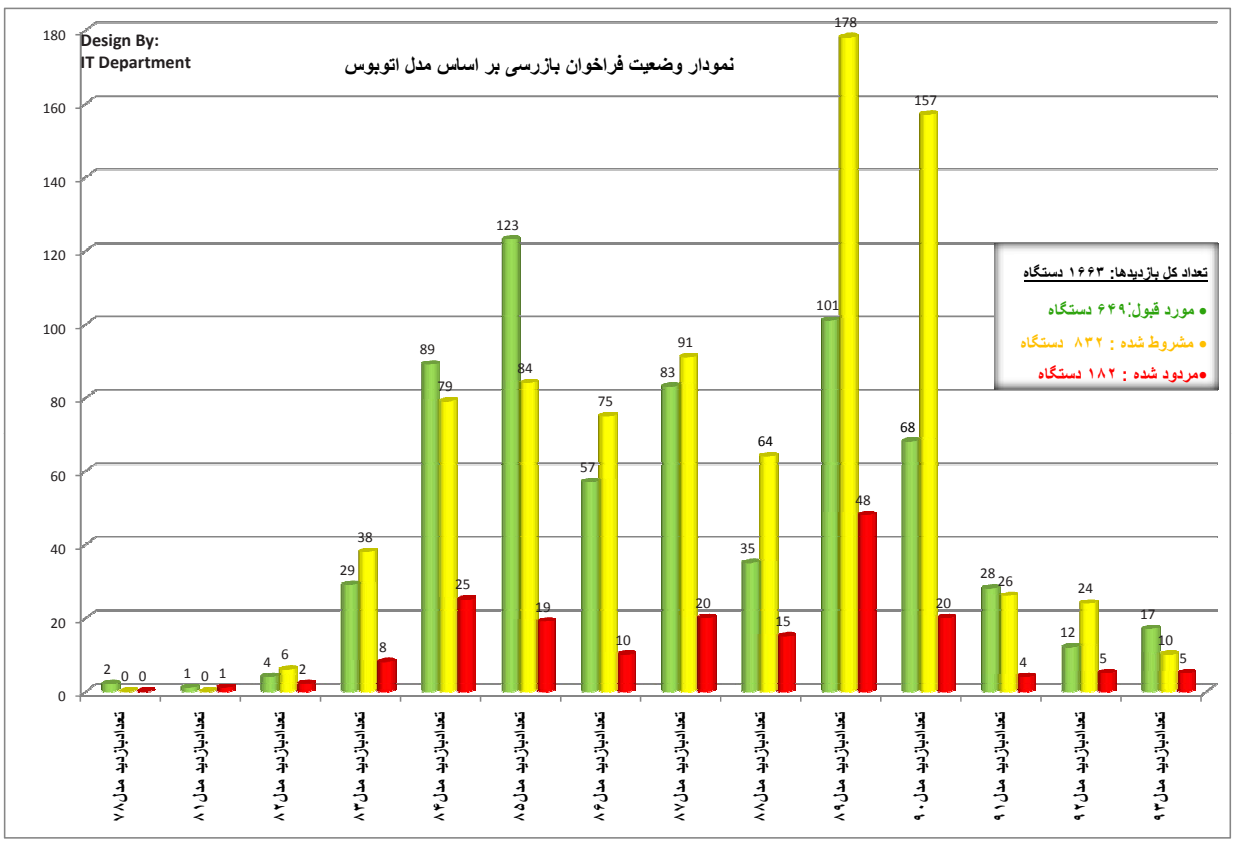
در همین رابطه چندی پیش مهندس محسن نوروزی، مدیر خدمات پس از فروش شرکت عقاب‌افشان، درباره طرح فراخوان اتوبوس‌های اسکانیای تولید شده در ایران گفت: «هدف از انجام این فراخوان با توجه به نظر کمیسیون ایمنی راه‌ها و دستگاه‌های ذیربط در راستای شناسایی نواقص و دستکاری‌های انجام شده از زمان تحویل خودرو به خریدار است. »

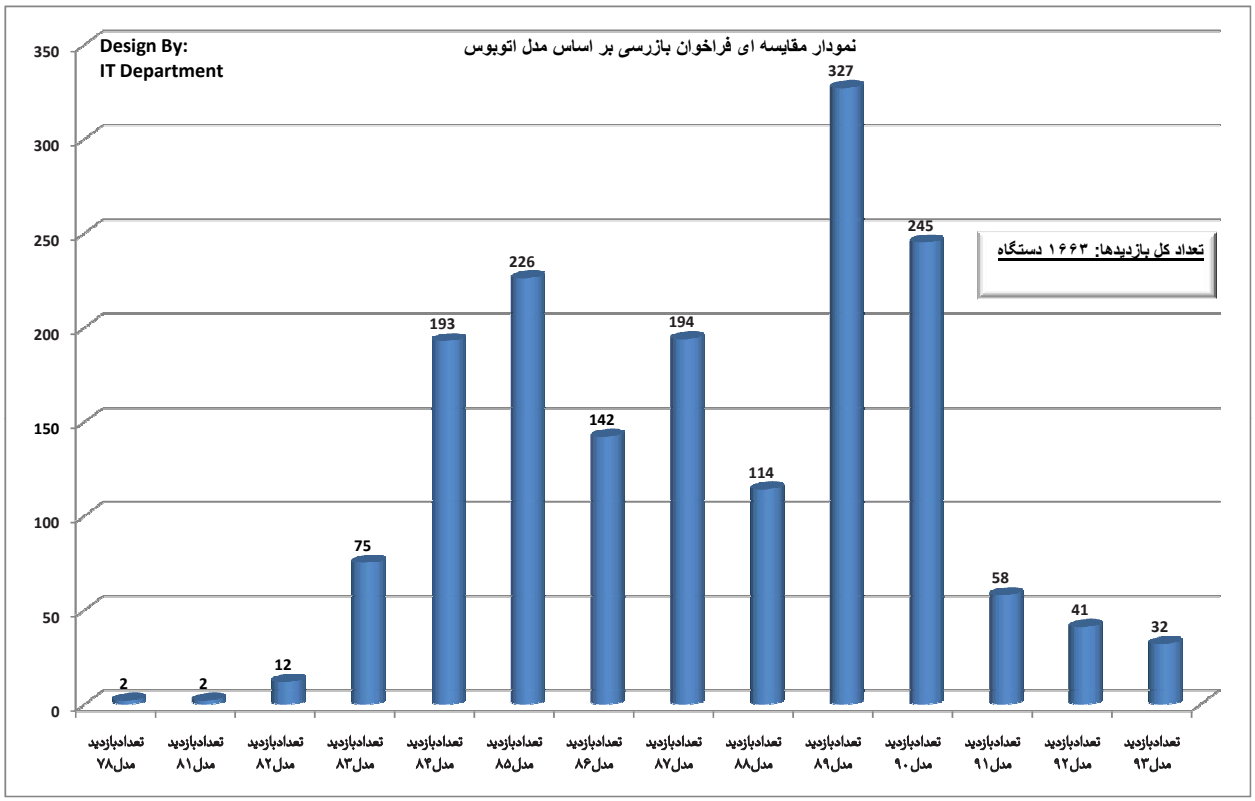
مدیر خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان با اشاره به اینکه نواقص ایمنی این اتوبوس‌ها به مراجع ذیربط اعلام می‌شود، افزود: «بر اساس مصوبه کمیسیون ایمنی راه‌ها، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای نیز نسبت به تعلیق کارت هوشمند رانندگان و جلوگیری از صدور صورت وضعیت برای این اتوبوس‌ها اقدام می‌کند.» وی با بیان اینکه انجام بررسی سلامت فنی اتوبوس‌ها تا انتهای سال جاری در ۲۰ مرکز مجاز خدمات پس از فروش اسکانیا در سراسر کشور ادامه خواهد داشت، افزود: ۴۰ آیتم سلامت و ایمنی اتوبوس‌ها در این مراکز بررسی می‌شود و برچسبی که گویای سلامتی و یا وضعیت مشروط اتوبوس‌هاست بر روی خودرو نصب می‌شود.

مهندس نوروزی تصریح کرد: «در بررسی سلامت فنی، دو وضعیت مشخص شده است؛ وضعیت سالم و وضعیت تغییر داده شده در وضعیت ناسالم یا اعمال دستکاری دو حالت وجود دارد؛ حالتی که دستکاری‌ها مخل حرکت است خودرو از فعالیت تعلیق می‌شود و حالتی که مخل حرکت نیست و خودرو می‌تواند مشروط بر رفع سریع دستکاری‌های غیرمجاز، به فعالیت خود ادامه دهد.» به گفته وی، این برچسب‌ها دستگاه‌های ذیربط را از وضعیت سلامت اتوبوس‌ها مطلع می‌کند. وی با تاکید بر اینکه هرگونه دستکاری که پس از تحویل خودرو اعمال شود می‌تواند ایمنی خودرو را کاهش و در استانداردهای خودرو اختلال ایجاد کند، افزود: «متاسفانه بسیاری از رانندگان از این موضوع اطلاع ندارند که در این طرح آگاهی‌های لازم به آن‌ها داده می‌شود.» وی تاکید کرد: «مراجعه تمامی اتوبوس‌های اسکانیا به مراکز مجاز خدمات پس از فروش و دریافت برچسب سلامت فنی الزامی است.»

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱


نمودار عملکرد نمایندگی ها در انجام کمپین کنترل وبازرسی
Design By:
IT Department
تعداد کل بازیدها: ۱۶۶۳ دستگاه
مورد قبول
مشروط شده
مردود شده
تهران
یزد
مشهد
اصفهان
ارومیه
اهواز
زاهدان
اردبیل
کرمان
تبریز
بیرجند
زنجان
همدان
اراک
کرج
گرگان


نمودار وضعیت فراخوان بازرسی بر اساس مدل اتوبوس
Design By:
IT Department
تعداد کل بازدیدها: ۱۶۶۳ دستگاه
مورد قبول: ۶۴۹ دستگاه
مشروط شده : ۸۳۲ دستگاه
مردود شده : ۱۸۲ دستگاه
تعداد بازدید مدل ۷۸
تعداد بازدید مدل ۸۱
تعداد بازدید مدل ۸۲
تعداد بازدید مدل ۸۳
تعداد بازدید مدل ۸۴
تعداد بازدید مدل ۸۵
تعداد بازدید مدل ۸۶
تعداد بازدید مدل ۸۷
تعداد بازدید مدل ۸۸
تعداد بازدید مدل ۸۹
تعداد بازدید مدل ۹۰
تعداد بازدید مدل ۹۱
تعداد بازدید مدل ۹۲
تعداد بازدید مدل ۹۳


Design By:
IT Department
نمودار مقایسه ای فراخوان بازرسی بر اساس مدل اتوبوس
تعداد کل بازدیدها: ۱۶۶۳ دستگاه
350
300
250
200
150
100
50
0
2
2
12
75
193
226
142
194
114
327
245
58
41
32
تعدادبازدید مدل۷۸
تعدادبازدید مدل۸۱
تعدادبازدید مدل۸۲
تعدادبازدید مدل۸۳
تعدادبازدید مدل۸۴
تعدادبازدید مدل۸۵
تعدادبازدید مدل۸۶
تعدادبازدید مدل۸۷
تعدادبازدید مدل۸۸
تعدادبازدید مدل۸۹
تعدادبازدید مدل۹۰
تعدادبازدید مدل۹۱
تعدادبازدید مدل۹۲
تعدادبازدید مدل۹۳

[۲۱]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

گردشگری

- کابوس مسافر؛ سرویس بهداشتی بین راهی
- هتل‌هایی که ستاره‌هایش در آسمان‌ها بودند
- زندگی آیندگان روی دریا

کارکرد

اسکاتیا
گردشگری
فرهنگ و هنر
سلامت
ورزش

به بهانه روز جهانی توالت

کابوس مسافر؛ سرویس بهداشتی بین راهی

البته شاید از نظر ما طرح چنین موضوعاتی چندان مودبانه نباشد و حتی دور از شأن به حساب بیاید؛ اما یکی از مشکلاتی که ما در سفر با آن مواجه هستیم سرویس‌های بهداشتی است. به راستی متولی این سرویس‌ها کیست؟ آیا رستوران‌های بین راهی که این روزها دیگر تبدیل به استراحتگاه‌های بزرگتر شده‌اند متولی این سرویس‌های بهداشتی هستند؛ این را از این جهت طرح می‌کنم که واقعا شاید یکی از مشکلات عمده مسافر در سفرهای طولانی همین سرویس‌های بهداشتی و لزوم استفاده از آن هاست. ۱۹ نوامبر/ ۲۸ آبان روز جهانی توالت است. از این جهت بد نیست به این موضوع پرداخته و تاکید کنیم که نظافت در این بخش بسیار مهم است و باید این فرهنگ که باید نظافت را در توالت‌های عمومی (سرویس‌های بهداشتی عمومی) رعایت کرد در کشور تسری یابد.

۱۹ نوامبر؛ روز جهانی توالت!

هنوز هم اروپایی‌ها با واژه بهداشت، خصوصاً واژه‌ای همچون توالت و سرویس بهداشتی چندان میانه‌ای ندارند و آنچه در شهر به عنوان سرویس قرارداده‌اند صرفاً روشی است که بسیاری از پزشکان وحتی روانپزشکان نیز درمورد آن انتقادهای علمی فراوانی دارند. از اینرو غربی‌ها با نامگذاری روز ۱۹ نوامبر به عنوان روز جهانی توالت سعی دارند درجهت گسترش فرهنگ بهداشت فردی گام‌هایی را بردارند. با این‌حال شاید هنوز خیلی‌ها در اروپا حتی اسم این روز هم به گوششان نخورده باشد، اما درحقیقت حساسیت موضوع دسترسی داشتن به توالت‌های باکیفیت و تسهیلات بیشتر تا جایی اهمیت داشته که علاوه بر این نامگذاری در سال ۲۰۰۱، مؤسسه‌ای جهانی نیز با همین نام شکل گرفته است.

این مؤسسه از هر فرد خواسته است تا در کشور خود خواهان توالت‌هایی با کیفیت بهتر، تسهیلات بهداشتی بیشتر برای زنان، دسترسی بهتر به توالت برای ناتوانان، مادران و نوزادان و به علاوه توالت‌های تمیزتر و بیشتر باشد. اگرچه ممکن است همه این مباحث برای شما کمی خنده‌دار و بی‌معنا به نظر برسد، اما باید بدانید براساس جدیدترین تحقیقات دانشگاهی سازمان ملل، دسترسی به مواد شوینده و رعایت بهداشت عمومی از باصرفه‌ترین راه‌های مبارزه با مرگ و میر ناشی از اسهال گزارش شده است؛ چرا که اولاً - مطابق گزارش یونیسف حدود ۲ و نیم میلیارد نفر فاقد سرویس بهداشتی هستند و ثانیاً سالانه ۱ و نیم میلیون کودک در جهان به علت دسترسی نداشتن به سرویس‌های بهداشتی مناسب به اسهال مبتلا می‌شوند؛ به علاوه نتایج این تحقیقات نشان داده است که با یک دلار سرمایه‌گذاری در بخش دستشویی‌های بهداشتی، ۹ دلار به شکل مستقیم یا غیرمستقیم به اقتصاد جوامع کمک خواهد شد.

سرویس‌های بهداشتی عمومی در جاده‌های کشور

درست است که دسترسی به دستشویی‌های بهداشتی، سیستم آبرسانی مناسب، محیط پاک و دسترسی به مواد شوینده و خشک کننده بهداشتی از حقوق اساسی افراد و تأمین آن از وظایف اصلی مسئولان جوامع است، اما نباید از نقش تأثیرگذار و غیرقابل انکار بهره‌بران این امکانات در حفظ بهداشت و نگهداری از این اماکن، غافل ماند. همه بر این واقعیت صحه می‌گذارند که «فرهنگ» استفاده از هر نوع امکانات جدید و تکنولوژی تازه‌ای و ارتقای آن حرف اول را می‌زند. شاهد این امر را می‌توان با نگاهی به وضع بهداشت سرویس‌های بهداشتی عمومی که در سال‌های اخیر در جاده‌ها و کلانشهرهای بزرگ کشور ساخته شده است، دید. متأسفانه در بعضی از این اماکن که به تازگی هم ساخته شده، رعایت بهداشت عمومی از سوی استفاده‌کنندگان به اندازه‌ای نامناسب است که‌گاه به نظر می‌رسد استفاده کردن از آن‌ها ریسک به خطر افتادن سلامت و بهداشت را خواهد داشت. این ضعف فرهنگی در

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

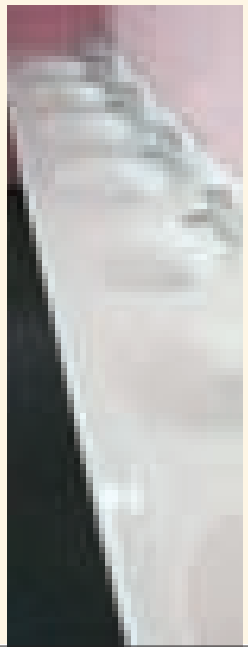
استفاده از سرویس‌های بهداشتی عمومی منحصر به دستشویی‌های شهری و بین راهی نمی‌شود. متأسفانه در بعضی ادارات و دستگاه‌ها هم آنچنان که شایسته بوده و از گروه‌های صاحب فرهنگ انتظار می‌رود، به بهداشت دستشویی‌ها توجه نمی‌شود و صد البته که در این میان نمی‌توان تقصیر را به گردن فرد دیگری انداخت؛ چرا که خود ما که حاضر نمی‌شویم حتی دستمال کوچکی در دستشویی خانه‌مان بیفتد، به راحتی به رعایت بهداشت در دستشویی اداره‌ای که ساعت‌ها وقت خود را در آن می‌گذرانیم، بی‌توجهی کرده و حتی به تذکرهای بهداشتی نصب شده در آن‌ها کمتر توجه می‌کنیم. به نظر می‌رسد آنچه پیش از همه باید در برابر آن حساسیت به خرج دهیم، باور این اصل مهم است: «به طور حتم گذراندن ساعات متمادی در محل کار بدون توجه به رعایت اصول بهداشتی، به خطر انداختن سلامت فردی و اجتماعی تک تک ماست که نمی‌توان از کنار آن به راحتی گذشت.»

یک سوم مردم جهان به توالت تمیز دسترسی ندارند

بیماری‌های واگیردار در جاهایی که توالت بهداشتی وجود ندارد با سرعت بیشتری رواج می‌یابند. نمونه‌های فراوانی برای اثبات این مدعا وجود دارد. برای مثال در «کیبرا»، بزرگ‌ترین حلبی‌آباد آفریقا، ساکنان آن در درون کیسه‌های پلاستیک مدفوع می‌کنند و آن را دور می‌اندازند. اما از زمانی که توالت‌ها در محلات فقیرنشین نایروبی ساخته شده‌اند از میزان بیماری‌های واگیردار نیز بشدت کاسته شده است.

کشور دیگری که می‌توان از آن مثال زد هند است. در بخش‌های وسیعی از هند فاضلاب وجود ندارد. به همین منظور افرادی استخدام می‌شوند که با دست توالت‌ها را خالی می‌کنند. کاری که انجام آن از ۲۰ سال پیش رسما ممنوع شده، اما تاکنون هیچ کارفرمایی به خاطر استخدام افراد برای انجام این کار به دادگاه کشیده نشده است. نزدیک به ۲۰ میلیون نفر از شهروندان اتحادیه اروپا در شرق این قاره از توالت‌های بهداشتی برخوردار نیستند. این توالت‌ها مخصوصا در مناطق روستایی چاه‌های آب را آلوده می‌کنند. در ایران البته نظافت کمی قاعده‌مندتر است؛ دلیلش هم به دو بخش باز می‌گردد. نخست اینکه ما در شریعت نظافت را یکی از نشانه‌های مهم ایمان می‌دانیم و دوم اینکه لااقل فرهنگ عمومی مردم، مکانی را برای این کار در منزل؛ محل کار و... در نظر گرفته و به این موضوع حساسیت داریم. فقط نکته‌ای که می‌ماند این است که مکان سرویس بهداشتی باید تمیز و مناسب باشد. آن‌هایی که سن و سالی دارند می‌دانند که تا قبل از انقلاب «آبریزگاه ایستاده» در ایران رایج بود. این آبریزگاه‌ها اما در احکام شریعت «مکروه» هستند و بعد از انقلاب در بسیاری از اماکن همچون سینماها برچیده شدند.

غربی‌ها با نامگذاری روز ۱۹ نوامبر به عنوان روز جهانی توالت سعی دارند درجهت گسترش فرهنگ بهداشت فردی گام‌هایی را بردارند. با این‌حال شاید هنوز خیلی‌ها در اروپا حتی اسم این روز هم به گوششان نخورده باشد، اما درحقیقت حساسیت موضوع دسترسی داشتن به توالت‌های باکیفیت و تسهیلات بیشتر تا جایی اهمیت داشته که علاوه بر این نامگذاری در سال ۲۰۰۱، مؤسسه‌ای جهانی نیز با همین نام شکل گرفته است.



کمپین «توالت تمیز» در تایلند

یکی از مهم‌ترین کشورهای گردشگرپذیر تایلند است. آن‌ها تلاش می‌کنند هر طور که شده گردشگر را راضی نگه دارند. یکی از این ویژگی‌ها می‌تواند نظافت در سرویس‌های بهداشتی باشد. در همین راستا؛ وزارت گردشگری تایلند همزمان با روز جهانی توالت و با هدف ارتقای سطح آگاهی عمومی نسبت به اهمیت توالت تمیز در جذب گردشگر، کمپین سراسری «توالت تمیز» برگزار کرد. وزارت گردشگری تایلند اعلام کرد که با همکاری آژانس‌های مسافرتی دولتی و بخش خصوصی کمپین «توالت تمیز» را با هدف ایجاد انگیزه و آگاهی عموم مردم در پاکیزگی تمام توالت‌ها و اهمیت آن در جذب گردشگر به مدت سه ماه در این کشور راه‌اندازی می‌کند. این اقدام وزارت گردشگری تایلند در راستای بزرگداشت روز جهانی توالت که ۱۹ نوامبر هر سال برگزار می‌شود صورت گرفته است که مسئولان و کارکنان بخش‌های دیگر دولتی همانند وزارت بهداشت و اداره حمل و نقل جاده‌ای و مرکز نظارت بر پارک‌های ملی و موسسات حیات وحش و نیز شهرداری بانکوک و مقامات خطوط آهن تایلند، مراکز خرید و هتل‌ها و دیگر بخش‌های مرتبط با گردشگری در این کشور همگی در این کمپین ملی شرکت کرده‌اند. این کمپین با حضور وزیر و مقامات گردشگری تایلند در معبد «سپیده دم» یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری تایلند که دستشویی‌های بسیار تمیز آن نمونه کاملی از نظافت و بهداشت توالت برای همگان در این کشور است، آغاز شد. این کمپین در چهار منطقه کشور از ماه آینده آغاز و تا مارس ۲۰۱۵ در تایلند ادامه خواهد داشت. یکی از برنامه‌های این کمپین برگزاری مسابقه عکس توالت پاک است که با به اشتراک گذاشتن در رسانه‌های اجتماعی مردم را در مقیاس گسترده‌ای به همکاری در این فعالیت اجتماعی جذب خواهد کرد. در پایان این کمپین اطلاعات و داده‌های مرتبط با این فعالیت‌ها جمع آوری و برای تصمیم گیری بهتر در این زمینه و اهمیت توالت تمیز در جذب گردشگران به کار برده می‌شوند. این اولین بار نیست که در تایلند کمپین سراسری توالت تمیز برگزار می‌شود و در سال ۲۰۰۴ نیز وزارت گردشگری تمیز بودن توالت‌ها را از شرایط مهم و الزامی برای مهر تایید در کسب نشان استاندارد گردشگری اعلام کرد. امیدواریم در ایران هم چنین کمپین‌هایی برای سلامت عمومی مردم به ویژه مسافران مسیرهای طولانی شکل بگیرد.

نگاهی به برخی کاروانسراهای ایران؛

هتل‌هایی که ستاره‌هایش در آسمان‌ها بودند

کلمه کاروانسرا ترکیبی از کاروان (کاربان) به معنی تعدادی مسافر که گروهی سفر می‌کنند و سرای، به معنی خانه و مکان است. هردو واژه برگرفته از زبان پهلوی است. کاروانسرا محل یا بنایی است که کاروان را در خود جای می‌دهد. نقشه کاروانسراها معمولاً مربع یا مستطیل شکل است، با یک ورودی برجسته عظیم و بلند، و بدون نقش، با دیوارهایی که گاهی اوقات بادگیرهایی در انتهای آن تعبیه شده است. تحول و گسترش کاروانسراهای ایران در ادوار مختلف بستگی به وضعیت اجتماعی، اقتصادی، مذهبی و ... داشته است.

اساس معماری کاروانسراهای ایران، مانند سایر بناها، تابع شیوه، سنت و سبک رایج زمان بوده است. با این ترتیب می‌توان پنداشت که کاروانسراهای پیش از اسلام نیز تابع شیوه معماری زمان بوده و معماری خاصی نداشته‌اند. شیوه معماری، محل و منطقه، مصالح ساختمانی و موقعیت جغرافیائی نقش موثری در ایجاد اینگونه بناها داشته است.

در کاروانسراها اتاق‌های مسافران معمولا پیرامون حیاط ساخته می‌شد و پشت آن‌ها اصطبل قرار داشته که درهای ورودی اصطبل‌ها در چهار گوشه داخلی بنا قرار داشتند و گاهی در ایوان ورودی حیاط باز می‌شدند.

در دوره صفوی طرح معماری کاروانسراها متنوع شد و علاوه بر کاروانسراهای چهار ایوانی نوع کوهستانی، مدور، هشت ضلعی و کویری بر طبق موقعیت جغرافیائی و مکانی احداث شد.

در دوره‌های زندیه، افشاریه و قاجاریه احداث کاروانسراها به شیوه گذشته ادامه پیدا کرد.

آثاری که از کاروانسراهای کهن بدست آمده نشان می‌دهد که اتاق‌هائی برای نگهبانان، کاروانسرادار یا مامورین ساخته می‌شده است و کاروانسراهای تجارتی داخل شهرها عموما دوطبقه بودند.

در دو طرف دروازه ورودی داخل کاروانسرا نیز معمولا اتاق‌هائی برای پاسداران و کاروانسرادار ساخته می‌شد.

معمولا هر کاروانسرا دارای چاه آب و آب انباری است

کارشناس
[۲۴]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

که گاهی در وسط کاروانسرا و گاهی خارج از محوطه جهت تامین آب مورد نیاز مسافران ساخته شده است.

در بسیاری از کاروانسراها بخصوص از دوره صفویه به بعد بخاری دیواری یا مکانی برای بر افروختن آتش تعبیه شده است. بخاری‌های دیواری یا در اتاق‌ها ساخته می‌شد یا در محل‌های سر پوشیده.

در کاروانسراهای نوع کوهستانی اهمیت بخاری به حدی بود که محل وسیعی را برای قرار دادن آتش و بخاری انتخاب می‌کردند.

مصالح ساختمانی اصلی بنای کاروانسراها در ایران از سنگ و آجر بوده است، در بعضی موارد سنگ‌ها کاملاً استادانه تراش داده می‌شدند و در برخی اوقات از قطعات کوچک سنگ‌های نتراشیده استفاده می‌کردند.

بام‌ها اکثراً مسطح و با شیب کم ساخته می‌شدند و در قسمت‌هایی که اتاق‌های بزرگ دارند سقف‌ها قوسی شکل هستند.

آب باران بوسیله ناودان‌هایی که در روی دیوار خارجی کاروانسرا ساخته می‌شد به بیرون از کاروانسرا هدایت می‌شد.

در دوره اسلامی، معماری کاروانسراها از دیدگاه سبک و تنوع نقشه‌ها به اوج شکوفائی رسید و در مسیر شهرها و روستاها و معابر کوهستانی و نواحی کویری، کاروانسرا و رباط‌های برون‌شهری و در مراکز اقتصادی و راسته بازارها، با ویژگی‌های متفاوت کاربری احداث شدند.

نمونه‌های بسیار زیبا وجالب توجه از معماری این گونه بناها که در سرزمین پهناور ایران از کرانه‌های رود ارس تا سواحل خلیج فارس به یادگار مانده، معرف ذوق هنری و مهارت معماران، بنایان واستادکارانی است که در ادوار مختلف و با توجه به نیازهای گوناگون، باعلاقه فراوان در طریق تحول، تکامل، زیبائی و گسترش کاروانسراها به جان کوشیدند.

انواع کاروانسرا:

کاروانسراها به طور کلی به دو دسته اصلی تقسیم می‌شوند:

کاروانسراهای درون شهری

کاروانسراهای برون شهری

کاروانسراهای ایران را می‌توان به گروه‌های زیر تقسیم بندی کرد:

کاروانسراهای کاملاً پوشیده منطقه کوهستانی

کاروانسراهای کرانه‌های پست خلیج فارس

کاروانسراهای حیاط دار مناطق مرکزی ایران

کاروانسراهای سمنان

باستان‌شناسان ساخت کاروانسراها را به روزگار هخامنشیان نسبت می‌دهند و در همه دوره‌های تاریخی بعد از آن به این کاروانسراها که در مسیر شاهراه‌ها و راه‌های ارتباطی ساخته می‌شدند، توجه بسیاری می‌شده است.

از این رو در ایران و در دوره‌های مختلف تاریخی در اغلب جاده‌ها و به‌خصوص جاده معروف ابریشم بناها و کاروانسراهای زیادی ایجاد شد.

در روزگار صفویان ایجاد کاروانسراهای درون‌شهری نیز گسترش پیدا کرد و این کاروانسرها هر یک محل داد و ستد کالای ویژه‌ای بودند.

استان سمنان نیز به واسطه اهمیت و موقعیت سوق‌الجیشی بودنش همواره و در دوره‌های مختلف از وجود کاروانسراهای متعدد که مرکز رونق هر ولایتی در آن دوران بودند، بی‌بهره نبوده است.

سمنان به عنوان حلقه واسط ری، خراسان و ولایات شمالی ایران در گذشته همواره یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های ایران بوده است و از این رو ساخت کاروانسرا در اقصی نقاط آن در دوره‌های مختلف مرسوم بوده است.

آنچه در ادامه می‌آید معرفی مختصر شماری از این بناهای تاریخی است که اگرچه امروز و در روزگار ما در خاموشی سنگینی روزگار می‌گذرانند، اما در گذشته‌های نه چندان دور شریان‌های اقتصاد این جغرافیا بوده‌اند.

کاروانسرای ده نمک:

کاروانسرای ده نمک که در ۴۰ کیلومتری شرقی گرمسار قرار دارد مربوط به دوره صفویه می‌باشد، دارای سردر ورودی با چهار ایوان و ۲۴ حجره در طرفین و یک شاه نشین است. در جوار آن آب انباری که تقریبا سالم است و یک یخچال قدیمی وجود دارد، از دیگر قسمت‌های این کاروانسرا می‌توان به شترخوان زیبای دور کاروانسرا، برجهای دیدبانی چهارگانه بیرون از کاروانسرا و بارانداز در چهار گوشه آن نام برد.

یخچال قدیمی این کاروانسرا متاسفانه به دلیل بی‌توجهی تقریباً از بین رفته است و به زباله دانی تبدیل شده است.

قصر بهرام:

کاروانسرای «قصر بهرام»، متعلق به عهد

> در روزگار صفویان ایجاد کاروانسراهای درون‌شهری نیز گسترش پیدا کرد و این کاروانسرها هر یک محل داد و ستد کالای ویژه‌ای بودند.

صفویه اســت که از دیوارهای بلند با چهار برج نیم دایره تشــکیل شده است. این کاروانسرا به دستور شاه عباس صفوی و بر سر سه راهی قدیمی و تاریخی کاروان روی کویری اصفهان، خراســان و مازندران بنا شده است. قصر بهرام از سنگ ساخته شده و چهار ایوان و ۲۴ حجره دارد. این بنا که در دوره صفویه تعمیر اساسی شد، به بنای شاه عباسی معروف شده است. این بنای تاریخی به شماره ۱۰۵۹ در فهرست آثار تاریخی به ثبت ملی رسیده است.

کاروانسرای آجری نو:

این کاروانسرا در بازار سرپوشیده شهر دامغان واقع شده و از پیشینه تاریخی برخوردار اســت. کاروانسرای آجری در واقع دو کاروانسرا است که کاروانسرای آجری نو شــامل دالان و محوطه مربع شــکلی وسیعی است که دور تا دور آن اتاق‌ها و حجره‌های تجاری قرار گرفته و یک دســتگاه کارخانه پنبه پاک‌کنی مربوط به قبل از جنگ جهانی اول در آن کار گذاشته شده است.

کاروانسرای آجری کهنه:

این کاروانسرا از دیگر جاذبه‌های تاریخی دامغان است که در بازار اصلی شهر دامغان واقع شــده و در دالان ورودی آن حجره‌های تجاری قرار گرفته اســت. در گذشته افراد و تاجرها بار و مال‌التجاره خود را در آنجا قرار می‌دادند. قبل از انقلاب روسیه این کاروانسرا مرکز تجاری بوده است.

ایوانکی:

استان کویری سمنان به واسطه موقعیت محلی و وجود راه‌های مواصلاتی بین شرق و غرب ایران و همچنین مسیر جاده ابریشم که از چین، تبت و افغانستان می‌گذشــته و به خراسان و ســپس حد فاصل کویر و رشته کوههای شمالی متصل می‌شده، دارای محل‌هایی برای توقف و استراحت کاروان‌ها بوده است. از معروف‌ترین این کاروانسراها، کاروانسرای ایوانکی در کیلومتر ۸۲ جاده تهران به گرمسار و یک کیلومتری جنوب روستای ایوانکی است. این کاروانسرا در سمت شمال غربی بخش ایوانکی واقع شده و از بناهای دوره صفوی است.

کاروانسرای عین‌الرشید:

تاریخ بنای این قصر به درســتی مشخص نیســت. کاروانسرای عین‌الرشید جزء اقامتگاههای میان راهی اســت که به دستور شــاه عباس اول صفوی در مسیر اصفهان به مناطق شمالی به ویژه فرح آباد ساری احداث شده است. این کاروانسرا با نقشه چهار ایوانی دارای چهار برج مدور و نیم برجهایی در حدفاصل جبهه‌های شمالی، جنوبی و غربی با روزنه‌هایی است که علاوه بر تأمین نور مورد نیاز برج‌ها به عنوان تیرکش نیز مورد استفاده بوده و جنبه دفاعی داشته است.

کاروانسرای عین‌الرشید گرمســار در دو کیلومتری شمال قصر شاه عباسی (قصر بهرام) و در قسمت میانی فاصله دریاچه نمک و کویر بزرگ قرار گرفته است. این کاروانسرا به شماره ۴۰۴ در فهرست آثار تاریخی به ثبت ملی رسیده است.

کاروانسرای میامی:

این بنا از جمله کاروانسرهای صفوی است که در مرکز شهر میامی، واقع در ۶۵ کیلومتری شرق شاهرود واقع است. نقشه کاروانسرا به شکل مستطیل بوده و مساحت آن ۵۲۵۰ متر مربع است. ورودی بنا از سمت شمال بوده و در قسمت ورودی هشتی وجود دارد کــه با زیبایی هرچــه تمام‌تر اجرا شده است. در وسط کاروانسرا حیاط مستطیل شــکل و در پیرامون حیاط ایوانچه‌ها و اطاق‌ها و در پیرامون حیاط (پشــت اطاق‌ها و ایوان‌ها) شترخوان‌ها قرار دارند.

ورودی شترخوان‌ها از چهار کنج حیاط است، در دیواره خارجی بنا روزنه‌هایی جهت هدایت نور به داخل شــتر خوان‌ها تعبیه شــده است. فرم نقشــه کاروانسرا چهار ایوانی است که این ایوانهای رفیع در چهار سمت حیاط قرار دارند. در جداره خارجی دیوار ضلع شمالی رواق‌هایی جهت سکنای موقت تعبیه شده است. در سر در ورودی کتیبه حجاری شده زیبایی وجود دارد که تاریخ ساخت کاروانسرا و نام بانی و معمار آن درج شده است.

کاروانسرای ده‌ملا:

این کاروانســرا از جمله کاروانســراهای شاه عباســی است که در مجاورت جاده شاهرود به دامغان (۲۲ کیلومتری غرب شاهرود) قرار دارد. این مجموعه چهار ایوانــی دارای ۲۴۰ حجره اســت. این بنــا دارای ایوانهایی در مقابل هم و شاه‌نشین است و مانند سایر کاروانسراهای دوره صفوی در پشــت حجره‌هــا باره‌بندهایی برای نگهداری احشام وجود دارد.

کاروانسرای صدرآباد:

این بنا در شــرق شاهرود و در کیلومتر ۱۵۵ جاده شــاهرود – مشــهد قرار دارد. این بنا از جمله کاروانســراهای دوره صفوی است که در محور تهران – مشهد احداث شده‌اند. نقشه این کاروانسرا مستطیل شکل و از نوع کاروانسراهای چهار ایوانی بوده و مســاحت آن بالغ بر ۳۵۰۰ متر مربع است.

ورودی کاروانسرا از ضلع شمالی است و یک دالان در ورودی را بــه حیــاط مرکزی متصل می‌کند و در طرفیــن دالان دو راه پله مارپیچ امکان دسترسی به پشت بام را مقدور می‌کند. حیاط مستطیل شکل کاروانسرا در مرکز واقع

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

شده و پیرامون آن اطاق‌ها، ایوانچه‌ها و در پشت اطاق‌ها، شترخوان‌ها در پیرامون کاروانسرا قرار دارند. در چهار گوشه کاروانسرا چهار برج وجود دارد و نیز در جداره خارجی دیواره ضلع شمالی ۱۲ رواق جهت اسکان موقت تعبیه شده است.

از جمله تزئینات این بنا آجرکاری‌های سقف دالان ورودی بوده و شالوده این بنا از آجر ختایی است. این بنا در اثر نزولات جوی و بی‌توجهی نسبت به مرمت و نگهداری آن در سالهای گذشته آسیب‌های جدی و فراوانی دیده است. عمده این آسیب‌ها به سقف شترخوان‌ها و پایه‌ها و پی دیوارها وارد شده که نیازمند تخصیص اعتبار کلان و مرمت اساسی است. همچنین افرادی که در سالیان گذشته نزدیک این بنا ساکن شده‌اند، الحاقاتی را بوجود آورده‌اند که باید این الحاقات حذف و بنا به حالت اولیه باز گردانده شود.

کاروانسراهای میاندشت:

یکی از زیباترین مجموعه‌های تاریخی استان سمنان کاروانسراهای میاندشت است که شامل سه کاروانسرا و سه آب انبار است. کاروانسرای شمالی صفوی بوده و از معماری جالبی برخوردار است و حجره‌ها مشابه سایر کاروانسراها گرداگرد حیاط مرکزی ساخته شده‌اند. شاه‌نشین زمستانی در ضلع شمالی و شاه‌نشین تابستانی در ضلع جنوبی قرار دارد. این کاروانسرا دارای چهار ایوان است و باربندها در پشت حجره‌ها قرار دارند. دو کاروانسرای دیگر مربوط به دوره قاجار است که در سطح وسیعی ساخته شده و کاروانسرای میانی دارای آب انباری بوده که آب آن خود جوش است و در وسط حیاط قرار دارد.

کاروانسرای جنوبی سردر بسیار زیبایی دارد و دارای حجره‌های متعددی است که احتمالاً مورد استفاده مسافرین متاهل با خانواده‌شان قرار می‌گرفته است و باید به خاطر داشت که این مجموعه در یک زمان چند هزار مسافر را در خود جای می‌داده و پاسخگوی نیازهای آنان از جمله آب بوده است.

استان کویری سمنان به واسطه موقعیت محلی و وجود راه‌های مواصلاتی بین شرق و غرب ایران و همچنین مسیر جاده ابریشم که از چین، تبت و افغانستان می‌گذشته و به خراسان و سپس حد فاصل کویر و رشته کوههای شمالی متصل می‌شده، دارای محل‌هایی برای توقف و استراحت کاروان‌ها بوده است.

این بنا در بیرون دارای آب انباری خودجوش است. این مجموعه در ۱۰۵ کیلومتری شرق شاهرود در مسیر جاده شاهرود – تهران واقع شده و مرمت‌های انجام شده در بنا شامل استحکام بخشی لازم، دوخت و دوزهای لازم در کاروانسرای صفوی، سبک کردن بام‌ها و دوغاب ریزی طاق‌ها و پوشش با بتون سبک در کاروانسرای صفوی، آجر فرش ضلع غربی کاروانسرای میامی، مرمت سکوهای مربوطه و حجره‌های مجموعه، پی‌بندی مخزن آب انبار شماره یک و مرمت‌های مربوطه، گشودن دیوار حجره و باره بند و درآوردن یک سوئیت از تلفیق سه حجره، تعبیه یک تخت دو نفره در ارتفاع ۲۵/۲ متری یکی از حجره‌های حیاط جنوب غربی است. این بنا در شهریور سال ۱۳۳۶ به شماره ۱۴۳۹ در فهرست آثار ملی به ثبت رسیده است.

کاروانسرای عباس آباد:

این بنا از جمله بناهای دوره صفوی است که در روستای عباس آباد و در ۱۳۵ کیلومتری شرق شاهرود واقع شده و مساحت ۸۵۰۰ و نقشه آن مستطیل‌شکل است. نقشه بنا از نوع کاروانسراهای چهار ایوانی است. حیاط آن در وسط و اطاق‌ها و ایوانچه‌ها در پیرامون حیاط قرار دارند. در پشت اطاق‌ها شترخوان‌ها در چهار جهت واقع است. در چهار گوشه کاروانسرا چهار برج وجود دارد.

ورودی برج‌ها از داخل شترخوانهاست و کاروانسرا دارای دو ورودی بوده که ورودی اصلی آن در ضلع شرقی است. دسترسی به پشت بام که از طریق راه پله‌های طرفین ایوانهای شرقی و غربی تعبیه شده، امکانپذیر است. این بنا به لحاظ نقشه، بزرگی و تزئینات آجرکاری و کاربندی‌های ایوانچه‌ها و... دیدنی است.

شهرهایی که روی دریا ساخته می‌شوند

زندگی آیندگان روی دریا

به تازگی یک شرکت ژاپنی از طرح‌هایی برای ایجاد شهرهای شناور رونمایی کرده که هم بر رو هم در زیر آب قرار می‌گیرند.

انسان‌های روی زمین، بیابان‌ها، جنگل‌ها، کوه‌ها و بسیاری از جاهای دیگر را به استعمار خود در آورده‌اند اما هنوز فراوان‌ترین جای زمین یعنی اقیانوس‌ها از قبضه آن‌ها خارج است. اقیانوس‌ها ۷۱ درصد سطح زمین را پوشانده‌اند.

با استفاده از چند فناوری پیشرفته، ساختمان‌های کروی ژاپنی‌ها می‌توانند مأمن ۵۰۰۰ نفر باشند و همچنین برای تحقیقات بر روی بستر دریا به کار روند. این مفاهیم آینده‌گرانه توسط «شرکت شیمیزو» در توکیو و با همکاری دانشگاه توکیو و «آژانس علم و فناوری دریایی-زمینی ژاپن» (Jamstec) ارائه شده‌اند.

هر یک از این کره‌های بزرگ بر روی سطح دریا شناور می‌شوند و می‌توانند در آب‌وهوای نامطلوب زیر آب بروند و به مرکز سازه مارپیچی عظیمی وارد شوند که در عمق چهار کیلومتری قرار دارد. این سازه مارپیچی، جاده‌ای ۱۵ کیلومتری را به ساختمانی در بستر اقیانوس متصل می‌کند که به عنوان کارخانه توسعه منابع و جمع‌آوری فلزات نایاب به کار

کارگاه
[۲۸]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

طرح‌های ارائه‌شده شامل چندین کره بزرگ موسوم به «مارپیچ‌های اقیانوسی» (Ocean Spirals) هستند که بر روی اقیانوس قرار می‌گیرند. این سازه‌ها می‌توانند از وضعیت‌های حوادث طبیعی مانند زلزله جان به در برند.

خواهد رفت. طرح‌های ارائه‌شده شامل چندین کره بزرگ موسوم به «مارپیچ‌های اقیانوسی»(Ocean Spirals) هستند که بر روی اقیانوس قرار می‌گیرند. این سازه‌ها می‌توانند از وضعیت‌های حوادث طبیعی مانند زلزله جان به در برند. شرکت شیمیزو مدعی است میکرو ارگانیسم‌هایی موسوم به methanogens را می‌توان برای تبدیل دی‌اکسیدکربن شکارشده در سطح، به متان به کار برد.

همچنین می‌توان از تفاوت بزرگ در دماها و فشارهای آب بین فراز و عمق اقیانوس برای تولید برق استفاده کرد. بهای ساخت هر «مارپیچ اقیانوسی» ۲۵ میلیارد دلار اعلام شده و در صورت شروع ساخت‌وساز، نخستین مارپیچ را می‌توان تا سال ۲۰۳۰ ساخت. شرکت ژاپنی قصد دارد برای ساخت این سازه‌های بزرگ از چاپگرهای سه‌بعدی صنعتی استفاده کند و در ساخت آن‌ها به جای موادی مانند بتن از رزین بهره ببرد.

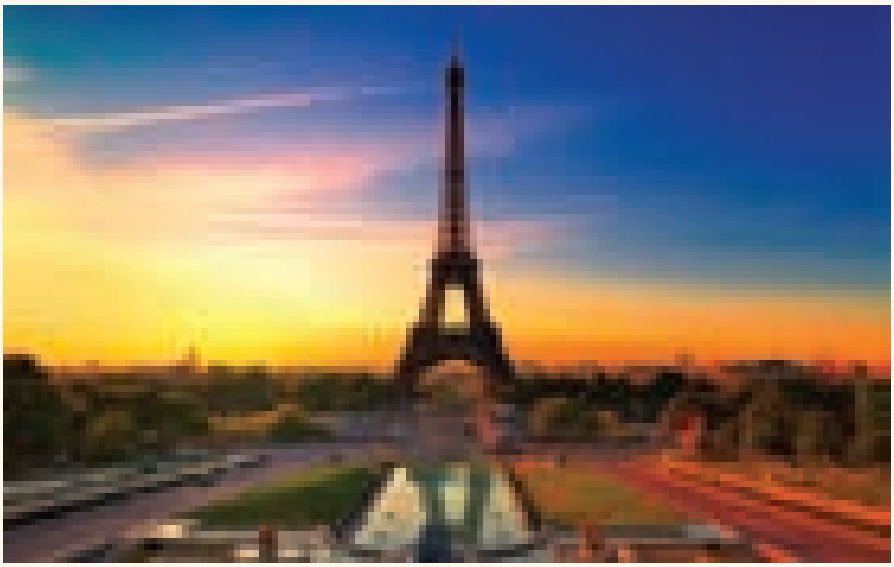
قطر هر کره ۵۰۰ متر اعلام شده و دارای هتل، نواحی مسکونی و فضاهای تجاری خواهد بود. هر یک از این کره‌ها ضدآب خواهد بود و تمامی سازه‌ها می‌توانند کاملا زیر آب شناور شده یا اینکه بخشی از آن‌ها از اقیانوس بیرون باشد.

شرکت ژاپنی به همراه بسیاری از سازمان‌های دیگر حدود دو سال را به طراحی این پروژه پرداخته است.

شیراز، نیشابور، توس، همدان

جای خالی شهرهای ایران در گردشگری ادبی جهان

علیرضا حیدری



لندن، سن پترزبورگ، نیویورک، پاریس، سان فرانسیسکو، رم، استراتفورد، ادینبورگ، دوبلین و ماساچوست، شهرهایی‌اند که در فهرست مقاصد برتر و محبوب گردشگران ادبی جهان قرار دارند، هرکدام به اعتبار نام‌هایی چون: گوته، شکسپیر، میلتون، جیمز جویس، الکساندر دوما، ویرژیل، تولستوی، چخوف، داستایوسکی و چندین نام دیگر از این شمار. این خود کافی است تا بپرسیم چرا نامی از شیراز، نیشابور و توس (مشهد) و حتی «قونیه» در این میان نیست. مگر نه اینکه شهرت حافظ، سعدی، مولانا و فردوسی چند قرن است که به این سو و آن سوی جهان کشیده شده است؟ مگر نه اینکه بزرگان ادبی جهان گاه به صراحت و آشکارا از این نامبرداران ادب فارسی سخن گفته‌اند وگاه به استقبال از آن‌ها شعری سروده‌اند و یا حرفی زده‌اند؟ آیا حافظ و سعدی و خیام در تراز گوته و شکسپیر و میلتون و جیمز جویس نیستند؟ همین پرسش کافی است تا برای پاسخ آن درنگی کنیم.

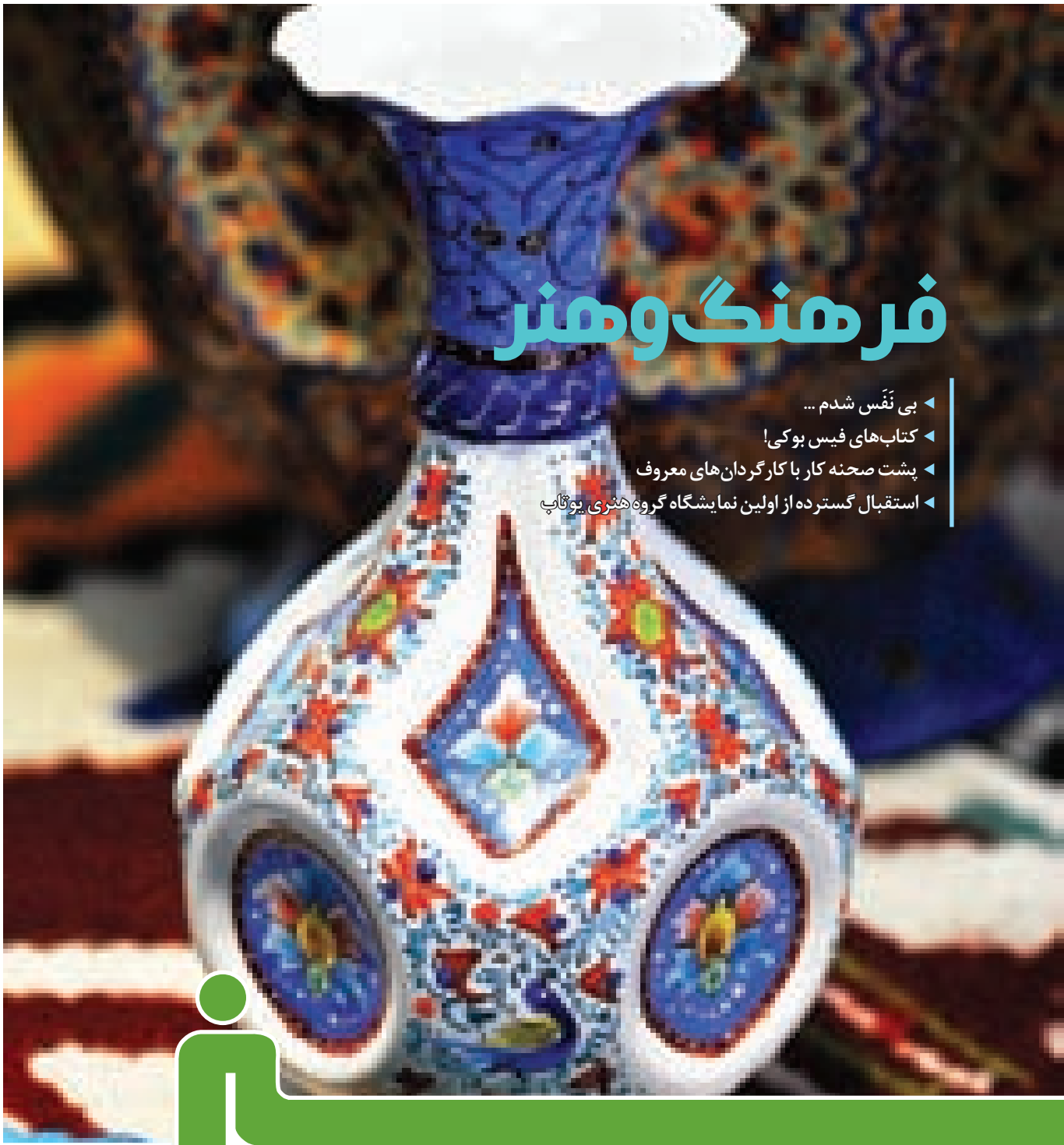
می‌گویند در ۱۶۳۶ آندره دوریه گزیده‌ای از گلستان را به فرانسوی ترجمه کرد و موجب شد فرانسویان پیش از هر شاعر دیگری با سعدی آشنا شوند. می‌گویند «آلفرد دوموسه» تحت تاثیر سعدی «سرگذشت سارسفید» را نوشت و در ۱۸۵۳ منتشر کرد. می‌گویند اطلاعاتی که «سر آنتون جنکینسون» جهانگرد انگلیسی در سفرنامه خود نوشت، مورد توجه شاعران بزرگی چون شکسپیر و میلتون قرار گرفت.

خیام از نام آوران ایرانی در جهان است و در برخی دانشگاه‌های معتبر جهان آثار او تدریس می‌شود که نقش فیتز جرالد در این شناسایی بسیار مهم است. انگلیسی، فرانسوی، اردو، آلمانی، روسی، ترکی، ایتالیایی، عربی، سوئدی و دانمارکی آن هم هرکدام چند بار از جمله زبان‌هایی است که رباعیات خیام به آن‌ها ترجمه شده است. در معرفی حافظ همان بس که «گوته» شیفته او می‌شود و به او رشک می‌برد. او دیوان شرقی خود را بر اثر این دلباختگی می‌نویسد و در معرفی فردوسی همین بس که در کنار حماسه هومر، شاهنامه حماسه شرقی است و پروفسور کاول در عظمت شاهنامه می‌گوید: «شاهنامه چو رودی است که ما در کرانه آن ایستاده‌ایم و با دید حیرت به جهانی از احساس، اندیشه و عمل او می‌نگریم.»

از ظرفیت‌های فراوان گردشگری در کشور می‌گوییم و یکی از مهم‌ترین آن‌ها گردشگری ادبی است. کافی است سری به آمار بزنیم. برای افزایش بازدیدکننده از آرامگاه مشاهیر ادبی چه کرده‌ایم؟ برای افزایش بهره وری‌های فرهنگی و توسعه گردشگری در اطراف این بناهای فرهنگی-ادبی چقدر هزینه می‌کنیم؟ برای شناساندن آن‌ها به گردشگران چه تدابیری اندیشیده‌ایم؟ هدف‌های گردشگری ادبی چگونه تعیین و مدیریت می‌شود؟ ظرفیت‌هایی مثل جلسات ادبی، نقالی، شاهنامه خوانی، مثنوی خوانی و حافظ خوانی و بسیاری از ظرفیت‌های هنری که از قبل آن به وجود می‌آید، چگونه ساماندهی می‌شود؟ آیا نقاشی قهوه خانه‌ای، اجرای نمایش و سایر نمایشگاه‌های هنری که بتواند بر جاذبه‌های گردشگری ادبی بیفزاید در شهرهایی که مشاهیر ادبی ما آرمیده‌اند، دیده می‌شود؟ آیا مدیریت فرهنگی کشور در حوزه گردشگری اساسا برای این ماجراها برنامه و راهبرد دارد و یا به صورت جزیره‌ای عمل می‌کند و نتیجه‌اش همین می‌شود که هست؟ گردشگری ادبی ما می‌تواند در جهان سرآمد باشد اگر مدیریت فرهنگی به این درک برسد... .

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

کارکنان
[۳۱]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳



فرهنگ و هنر

- بی نَفَس شدم ...
- کتاب‌های فیس بوکی!
- پشت صحنه کار با کارگردان‌های معروف
- استقبال گسترده از اولین نمایشگاه گروه هنری یوتاب

کارکنان

اسکاتیا
گردشگری
فرهنگ و هنر
سلامت
ورزش

چطور دلت آمد بری بعد هزار تا خاطره

بی نَفَس شدم ...

مرتضی پاشایی که از چندی پیش به دلیل بیماری سرطان معده در بیمارستان بستری شده بود، صبح روز جمعه ۲۳ آبان‌ماه در بیمارستان «بهمن» تهران درگذشت. انتشار خبر مرگ وی در خبرگزاری‌ها و فضاهای مجازی، موجی از غم و اندوه در بین طرفداران او و قشرهای مختلف جامعه به وجود آورد؛ تا جایی که این خبر آنچنان مورد توجه قرار گرفت که موجب شکل گیری مراسم مختلف یادبود و حضور گسترده مردم در مراسم تشییع پیکر وی شد. در یادداشت‌های مختلفی که به نگارش در آمد برخی نگاه دقیق تری به موضوع داشتند. یکی از این نگاه‌ها مربوط به سعید اصغرزاده بود که نوشت: به ذهنتان متبادر شده که چرا هیچ‌کس نمی‌توانست پیش‌بینی کند که مرتضی پاشایی تا این حد محبوب باشد؟ حالا مرتضی نه، بگویید یکی که با سرطان می‌جنگد، حالا سرطان نه، بگویید یکی که اهل موسیقی است، حالا موسیقی نه، بگویید یک جوان که نه روحانی است، نه سیاستمدار است و نه هر چیز دیگر!....

کاری به شایعات و این حرف‌ها نداریم؛ اما به این کار داریم که چه شد که میلیون‌ها آدم متأثر شدند؟ چه شد جوانان بی‌مقدمه پرسروصدا، به خیابان آمدند؟ آیا باید مانند برخی به سراغ محتوای آثار فردی به‌نام پاشایی رفت؛ آن‌جا که می‌گویند: مرتضی پاشایی آهنگ‌هایش بیشتر از مرگش قلب آدم را به درد می‌آورد! مانند مازیار، فریدون فروغی، فرهاد و ناصر عبداللهی! اما مرتضی پاشایی خواننده‌ای است ۴ساله و نه ستاره بود و نه تا پیش از ابتلا به سرطان چندان معروف...

آیا مرتضی پاشایی، نماد بخش عمده‌ای از نسل جوان ایرانی به‌شمار می‌رفت؛ نسلی غرقه در مسائل و مشکلات اجتماعی توأم با بیماری لاعلاج و سرنوشتی محتوم. جوانانی سوگوار خویش و مادران و پدرانی سوگوار آینده فرزندان خویش! آیا باید سراغ این رفت که مردم خواسته‌اند مسئولانی را که با لغو و برهم زدن کنسرت‌ها و برنامه‌های هنرمندان همواره سعی در طرد هنر به‌ویژه موسیقی و محدود کردن گسترش آن در بین جوانان داشته‌اند را متوجه شکاف سلیقه‌ای بین خود با آنان کنند؟

آیا این نمایش یک همبستگی اجتماعی جدید است. آن هم توسط شبکه‌های اجتماعی که فیلتر باید می‌شدند و نشدند؟ قدرتی خارج از کنترل دولت‌ها! و اخبار و درخواست‌هایی که توسط گروه‌های مورد توجه قرار نگرفته اجتماعی به انسان‌ها و شهروندان با رسانه‌ای در جیب منتقل می‌شود! آیا ابراز هیجانات و نیاز به فوران احساسات به‌ویژه در جوانان به دنبال امری کم‌هزینه‌تر از سیاست و حواشی آن می‌گردد؟ آیا تشییع و مراسم پاشایی چیزی است در قواره تجمعات زیست‌محیطی و مناسباتی که نمی‌توان به آن انگ و برچسب سیاست زد؟ آیا ...

نمی‌دانیم، اما گویا پیشی گرفتن امر اجتماعی بر سیاست، پیشی گرفتن امر اجتماعی بر باورهای سنتی و پیشی گرفتن امر اجتماعی بر کلیه فعالیت‌های انسانی که خطرساز محسوب می‌شوند، امری است اجتناب‌ناپذیر. شاید توجه مردم به مرتضی پاشایی پدیده‌ای است که باید مورد کنکاش و بررسی قرار بگیرد اما یک خطر دیگر هم دارد. خطر اصلی این است که سیاست‌بازان و آن‌ها که دایم به فکر مصادره حرکت‌هایی هستند که می‌توانند جریان‌ساز باشند از فردا بیفتند دنبال جریان‌سازی اجتماعی کاریکاتوری. آن‌ها عادتشان است که عادت‌های خوب مردم را خراب کنند. آن‌ها از موج‌ها و شعارها و اشک‌ها درس نمی‌گیرند. آن‌ها می‌خواهند از مردم جلوتر باشند و مردم پشت‌سرشان حرکت کنند اما غافلند از این‌که حرکت مردم این‌بار چندین قدم جلوتر از آنان بود و دفعه بعد اما شاید قدری بیشتر!

نسخه آسان شده این است: از مخالفت با موسیقی چیزی عاید نشد! از مخالفت با شبکه‌های اجتماعی چیزی عاید نشد! از مخالفت با فوران احساسات جوانان چیزی عاید نشد! از... بیایید یک‌بار هم برای تک‌تک این افرادی که برای مرتضی نگران بودند، گریستند و از کنج خانه‌هایشان بیرون آمدند اهمیت قائل شویم. این‌ها داوطلبان زندگی آزاد، کرامت انسانی و شعر و ترانه‌اند. اینان شعارشان مرگ ندارد. اینان آمده بودند تا تابوت مرگ را به خاک بسپارند. تابوت سرطان را. تابوت طاعونی که دارد گریبان نسلی را می‌گیرد. این‌ها آمدند و نشان دادند پاشایی زنده است. اما آیا پیامشان را گرفتیم؟ فکر نمی‌کنم. فرق بین خیلی‌ها در همین است. برخی از الان به‌دنبال تحریف ماجرای پاشایی‌اند.

مفهوم آهنگ‌های پاشایی؛ دلیلی برای حضور گسترده مردم

اما در اظهار نظرهای دیگری هم آمده است: حضور پررنگ قشرهای مختلف مردم در مراسم مرگ هنرمندان، نویسندگان یا چهره‌های ورزشی موضوع تازه یی نیست؛ بلکه یک رویه است که در سال‌های گذشته ما آن را در مراسم مختلفی چون تشییع پیکر «ناصرحجازی» مربی و دروازه‌بان نامدار تیم ملی فوتبال، «سیمین بهبهانی» بانوی غزل معاصر و «خسرو شکیبایی» بازیگر سینما و تلویزیون مشاهده کرده‌ایم؛ اما آنچه در این چند روز ذهن بسیاری از کارشناسان را به خود مشغول کرده چرایی حضور گسترده قشرهای مختلف جامعه در مراسمی است که در سراسر کشور به صورت خودجوش برای یک خواننده جوان و به نسبت دیگران، کم نام و نشان برگزار شد.

برخی از کارشناسان بر این باورند که مفهوم

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

آهنگ‌های پاشایی دلیل دیگری برای حضور گسترده مردم در روز خاکسپاری وی بود. آن‌ها با اشاره به مضامین آهنگ‌های این خواننده پاپ، تاکید دارند که در آهنگ‌های مرتضی پاشایی نوعی احساس دلتنگی و پرداختن به مشکلات جامعه وجود دارد و با توجه به اینکه جامعه امروزی ما دچار مشکلات فراوانی است، قشرهای مختلف به نوعی بازتاب مشکلات خود را در آهنگ‌های پاشایی

می‌دیدند و با مرگ وی نوعی احساس دلتنگی در آن‌ها به وجود آمد.

افزون بر موارد یادشده از نقش «شبکه‌های اجتماعی» در فراخوان مردم، برای شرکت در مراسم یادبود مرحوم پاشایی نباید چشم پوشی کرد. امروزه و با توجه به اینکه قشرهای مختلف جامعه براحتی به فضاهای مجازی دسترسی دارند، دعوت به یک مراسم یا تجمع کاری آسان و غیرقابل هزینه است.

نیازهای قشرهای مختلف جامعه

«سعید معیدفر» جامعه‌شناس و استاد بازنشسته دانشگاه تهران درباره حضور گسترده مردم در مراسم تشییع پیکر پاشایی اظهار داشت: هر چند که این حضور موجب شگفتی شده ولی این شگفتی ناشی از این است که ما نتوانسته‌ایم بسیاری از نیازهای قشرهای مختلف جامعه را بشناسیم.

وی با انتقاد از کسانی که مرتضی پاشایی را خواننده‌ای کم نام و نشان می‌دانند، گفت: باید از این افراد پرسید که پاشایی برای چه کسی ناشناخته بود؟ برای ما یا برای نسل جوان؟

این جامعه‌شناس با اشاره به کم توجهی مسوولان و خانواده‌ها به نیازهای قشر جوان در جامعه، گفت: ما بدون اینکه از نیاز جوانان باخبر شویم برای آن‌ها از طریق مختلف برنامه تولید و آن‌ها را مخاطب تلقی می‌کنیم در حالی که آن‌ها دنیای خود را دارند و نیازهایشان باید مورد توجه قرار گیرد.

وی نتیجه این نوع تفکر را بیگانگی دو سویه جوانان و جامعه دانست و افزود: این وضعیت موجب می‌شود یک احساس خفته در این قشر شکل گیرد و در این مراسم به یکباره سر باز کند.

معیدفر در ادامه تصریح کرد: اگر به صورت واقع بینانه بخواهیم دلیل حضور مردم در مراسم مرحوم پاشایی را بررسی کنیم نباید از نقش شبکه‌های اجتماعی چشم پوشی کرد. فضای مجازی، امروز به بخشی از واقعیت زندگی جوانان تبدیل شده و این قشر «گروه‌های مرجع» خود را نیز به وسیله شبکه‌های اجتماعی تعیین می‌کنند.

حضور برای اعلام مشکلات خود!

در یک اظهار نظر دیگر «مصطفی اقلیما» رییس انجمن علمی مددکاران اجتماعی با اشاره به حرکت خودجوش هواداران مرتضی پاشایی در مراسم یادبود و تشییع پیکر وی، گفت: این حرکت قشرهای مختلف مردم غافلگیر کننده بود و نیاز به یک واکاوی در زمینه‌های روانی و اجتماعی دارد.

وی افزود: برخی از افراد شرکت کننده در این مراسم بیشتر برای اعلام مشکلات خود آمده بودند. در میان این جمعیت افراد زیادی وجود داشتند که مشکلات شخصی داشتند و این نوع مراسم می‌تواند تبدیل به جایی برای ابراز مشکلات فردی، خانوادگی و اجتماعی باشد.

مرز خاکستری میان ممنوعه‌ها و مجازها

سید علی محقق یکی دیگر از نویسندگانی بود که در مورد این پدیده

اظهار نظر کرد. او بـه این پدیده از منظـر چند مرز خاکسـتری میان ممنوعه‌ها و مجازها نگاه کرد و نوشت: اولین مورد اینکه پاشـایی خواننده پاپ بود. موسـیقی پاپ در طول دو سه دهه گذشته در مرزی خاکستری حدفاصل ممنوع و مجاز زیست کرده است. این نوع از موسیقی همواره در میانه آنچه که موسیقی غیر مجاز و زیرزمینی خوانده می‌شود و موسیقی مورد تایید وزارت فرهنگ و ارشـاد اسـلامی و مقررات و بخشنامه‌های رسمی، رشد یافته است. خوانندگان و طرفداران موزیـک پاپ در داخل کشـور تقریبا هیچ‌گاه تمام و کمال تعیین تکلیف نشده‌اند. گاهی مجوز انتشار آلبوم گرفته‌اند و گاهی اجازه برگزاری کنسرت نداشته‌اند. گاهی محبوب القلوب عده‌ای شدند و گاهی مغضوب عده‌ای دیگر. صدا و سـیما با همه سـختگیری‌ها در برخورد با موسیقی به معنای عام کلمه، گاهی میزبان مهربـان خواننـدگان پاپ بوده اسـت و گاه در مذمت این گونه برنامه‌ها و کنسرت‌ها و آلبوم‌های این دسته از خوانندگان داد سخن داده اسـت. به طور کلی نگاهی به پشت سر نشان می‌دهد که بخش دولتی و دیگر نهادهای حکومتی در برخورد با موسـیقی پاپ هیـچ‌گاه موضع مشخصِ سیاه یا سـفیدی نداشته اسـت. در این مورد خاص گاهی از سـوراخ سوزن رد شده‌اند و گاهی از دروازه هم رد نشده‌اند!

دومین دلیل گرایـش به او از این قـرار بود. پاشـایی ۳۰ سـاله، دهه شـصتی و جوان بـود و ۹۵ درصد سـوگواران مـرگ او هـم جوانان بوده‌انـد. تکلیـف جوان در کشـور اگرچه کمابیش مشـخص است اما واقعیت این است که تکلیف جوانی کردن حداقل برای خود جوانان چندان مشخص و شفاف نیست. نوع و جنس حساسیت‌ها و خط قرمزهای نوشته و نانوشته طیف‌ها و قرائت‌های مختلف بدنه جامعه و حاکمیت (دولت، مجلس و دیگر نهادها) هیچ‌گاه درباره این مقوله یکدست و واضح نبوده و تفاوت نوع نگاه در مواردی از یک جناح تا جناح مقابل و از یک دولت تا دولت بعدی بسیار زیاد و گاهی از زمین تا آسمان بوده است! این تنوع دیدگاه و برخورد سلیقه‌ای دست اندرکاران از نهاد خانواده گرفته تا نهاد حاکمیت و همه نهادهای واقع درمیانه این دو باعث شده است تا تکلیف حد و حدود جوانی کردن و چند و چون گذران اوقات فراغت و روابط هیچ‌گاه در کشور به طور واضح مشخص نباشد. به گونه‌ای که از نگاه یک جوان امروزی انگار که این مساله خاص را مرزی خاکستری از ممنوعه‌های رسمی و غیررسمی، قانونی و غیرقانونی، عرفی و غیرعرفی و خانوادگی یا اجتماعی احاطه کرده است. از این رو است که جوان برای جوانی کردن خود را بلاتکلیف ببیند و به ناچار گاهی دست به اجتهاد و انتخاب و یا اجتناب بزند.

سومین دلیل توجه به او این بود که پاشایی سرطان داشت. هم آمارهای رسمی و هم شواهد کوچه وبازار می‌گوید که در سـال‌های اخیر سرطان عیان‌تر و بی‌پرواتر از هرزمانی برای جامعه ایرانی شاخ و شانه می‌کشد. کمتر کسی را می‌توان یافت که خانواده و بستگانش زخم خورده سرطان نبوده باشند. روایت‌ها درباره عوامل تشـدید سرطان در سال‌های اخیر متعدد و البته خاکستری و غیرشفاف است. جماعتی می‌گویند ترکیبات بنزین پتروشیمی سال‌های گذشته آلوده و سرطان‌زا بوده و از این رو ممنوع شـده است، طرف مقابل به طور کامل کتمان می‌کند و اصلا چیزی به روی خود نمی‌آورد، می‌گویند افزودنی‌های غیرمجاز و ممنوع در محصولات غذایی بیداد می‌کند، می‌گویند «آزبسـت» باید ممنوع شـود، می‌گویند مواد شـیمیایی و... اما به جز اتفاق نظر صحیح همگان درباره دخانیات در بقیه موارد موثر در تشدید سرطان‌ها انگار هیچ چیز شفاف نیست. جو روانی اجتماع مانند آسمان شهر خاکستری اسـت و کسـی زیر بار پذیرش عوامل موثر در تشدید سرطان‌ها نمی‌رود. سرطان هم که دیگر سن و سال نمی‌شناسد و کودک و پیر و جوان را به یک چشم نگاه می‌کند و در زیر جلد شهر و زیر پوست شهروندان جولان می‌دهد.

چهارمین مورد اما به این بر می‌گردد که همیشـه پای یک یا چند شـبکه اجتماعی در میان است. شـبکه‌های اجتماعی در ایران هنوز تکلیف خود را نمی‌دانند و در مرزی خاکسـتری میان فیلترینگ و آزادی قرار دارند. فیسـبوک و توئیتر و چند شـبکه دیگر با وجود عضویت میلیون‌ها ایرانی فیلتر و ممنوع است. وایبر و اینستاگرام واتس‌اپ و دیگران در برزخ تصمیم گیری شورای عالی فضای مجازی است. خبرها، گزارش‌ها، شنیده‌ها و دیگر نوشته‌هایی که در این شبکه‌ها دست به دست می‌شود هم ترکیبی خاکستری است از راست و دروغ، واقعیات و شایعات، خبرهای سیاه و خبرهای سفید، گفته‌ها و ناگفته‌هایی درباره همه چیز از جمله موسـیقی، پاپ، پاشـایی، جوانی، سرطان، پارازیت، ماه عسل، بیمارستان بهمن، خبرفوت، تکذیب فوت و... کاربران شبکه‌های اجتماعی هر چند همواره شرایط حضور خود در این فضای مجازی را در حال و هوایی نه سفید و نه سیاه بلکه خاکستری می‌بینند، اما این مانع از آن نمی‌شود که خبرها و نظرهای خود را با هم درمیان نگذارند، با هم همراه نشوند، شادی و غم خود را با همفکران خود به اشتراک نگذارند و برای شادمانی یا سوگواری قرار مدار نگذارند.

پیام تسلیت و اظهار نظرهای برخی از هنرمندان کشور در صفحات مجازیشان

علیرضا عصار

درگذشت هنرمند عزیز مرتضی پاشایی را به خانواده محترمش و جامعه موسیقی تسلیت می‌گویم. عمیقا متاسـفم که اینقدر زود این جوان نازنین از بین ما رفت. از خداوند برای خانواده گرامیش صبر آرزو دارم.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

محسن یگانه

دیگه نگرانت نیستیم. الان تو نگرانمونی! یه عالمه حرف مونده تو گلوم که دلم می‌خواد بنویسم تو این پست ولی بازم ساکت می‌شم. مرتضی عزیز، فک نکنم خودت هم راضی به ناراحتی دوست‌ها و دوست دارانت باشی، واسه همین فک کنم به تو و یادت فقط رنگ سفید می‌آد. آروم بخواب دوست من. دوستان شما هم ناراحت نباشید. الان حال مرتضی خیلی از همیشه بهتره. اشک نریزید. لبخند بزنید به خاطر آدمی که یه تصویر خوب از خودش به جا گذاشت و رفت. هنوز هم یکی هست.

محمد علیزاده

خیلی دلم گرفته مرتضی، خیلی گرفته رفیق. همیشه مرحم دل گرفتگی هام بودی و الان تنهامو رفیقم نیست که مرحمم باشه. عزیزم ببخش اگه نتونستم دوست خوبی برات باشم ببخش اگه نتونستم بهت آرامش بدم ببخش تو فقط ببخش. رفیق آروم باشو خوب بخواب. خدایا راضییم به رضای تو.

علی لهراسبی

مرتضی عزیزم رفتی و میلیون‌ها دل پاک در اندوه تو میمونن ولی بدون، احساس زیبات صدای ماندگارت و قلب مهربونت تا ابد در این سرزمین ماندگاره روحت شاد داداشی.

علی عبدالمالکی

مرتضی اینجا جای تو نبود مرد. ابدی شدی، خداحافظ اسطوره.

محسن چاوشی

مرتضی هم رفت ...

حسین تهی

تا حالا ندیدمت، ولی با رفتنت چشمام خیس شد اینم می‌دونم مرگ حقه، همه ما یک روز می‌ریم ولی اشکم واسه خودت نبود، واسه دل‌های شکسته یه ملت و خانواده‌ات بود، خودت که رفتی و راحت شدی، مطمئن‌ام جات خوبه. تنها نیستی، چون این همه دل عاشق باهاته، این همه دعا. قسمت بود پر بکشی؛ حالا تو مارو دعا کن، چون تو بهشتی و نزدیک خدا، روحت شاد هنرمند ابدی.

مهناز افشار

پیش از این با تمام وجود آرزو و خواستمان سلامتی شما بود و حالا باید عمیقاً عزادار باشیم. کاش اینقدر عجله نمی‌کردیم و پیشتاز در خبر رفتنت نبودیم و عمیقا با مثبت اندیشی بیشتری منتظر ایستادن دوباره‌ات بودیم افسوس شما با صدای زیبایت همیشه هستی آقای پاشایی در میان عمیق‌ترین تاریکی‌ها به دو چشم غمگینی می‌اندیشم و به پنجه‌هایی که خاک، خاک مهربان آن را می‌پوشاند.

آناهیتا نعمتی

تسلیت عرض می‌کنم خدمت خانواده پاشائی و طرفداران این هنرمند عزیز و مردمی، روحش شاد، قطعاً که همیشه با صدای گرمش و هنرش در بین همه ایرانی‌ها جاودانه خواهد بود.

علی انصاریان

دیگه راحت بخواب رفیق منو ببخش که که شب‌ها تا بیمارستان اومدم نتونستم بیام تو ببینمت؛ منو ببخش که نتونستم روی تخت ببینمت رفیق؛ منو ببخش که نتونستم با این حالت عکس یادگاری بگیرم باهات؛ من همیشه تورو سر پا می‌بینم بزرگ و محبوب مرتضی داداش گلم؛ حلال کن بعضی از دوستان همکارتو که نتونستن بزرگ شدنت ببینن؛ مرتضی خیلی‌ها به هر در و دیوار می‌زنند برا ماندگار شدن ولی تو ماندگار شدی و جاودان و اسطوره راحت بخواب داداش ببخش که هنوز برای ما زنده ای ببخش که نمی‌تونم عکس سیاه و رفتن بزارم یکی هست تو قلبم... تو همیشه هستی تو قلب من؛ دیوونه به بابام سلام برسون مرتضی.

مجید صالحی

رنگین کمان سرزمینم رنگی دگر باخت؛ فقدان سحر صوت تو این خاک را مغموم‌تر ساخت؛ مرتضی عزیز از بین ما رفت، باورش سخته. بدرود مرتضی جان بدرود.

الهام پاوه‌نژاد

عاشقی جاده یک طرفه بود مهربان. روحت رها شد و جانت آرام گرفت...

کسانی که برای ایفای نقش با جان خود بازی کردند

خون بازی!

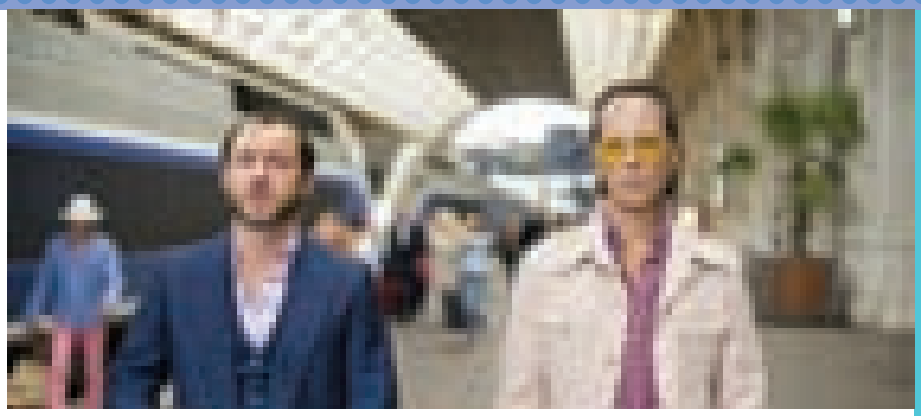
امروزه بازیگران سرشناس هالیوودی برای ایفای برخی از نقش‌ها متحمل تغییرات فیزیکی قابل ملاحظه‌ای می‌شوند، تغییراتی که شاید جوایز سینمایی را برای آن‌ها به ارمغان بیاورد اما آثار مخربی بر سلامت این هنرمندان بر جای می‌گذارد.

جدیدترین مطالعات انجام شده بر روی هنرمندان که برای ایفای نقش در فیلم‌های هالیوودی افزایش و کاهش قابل ملاحظه وزن را به جان می‌خرند، حاکی از آن است که این تغییرات وزنی موجب بروز صدمه به عروق و افزایش خطر حملات قلبی‌می‌شوند.

مانند تمامی افرادی که سابقه بیماری‌هایی چون دیابت و فشار خون را دارند، افزایش قابل ملاحظه وزن برای بازیگران هر چند که موقتی باشد امری خطرناک است که موجب وخامت این بیماری‌ها و بالا رفتن کلسترول و چربی کبد می‌شود. البته نباید آثار فیزیکی افزایش وزن چون خط و خطوط به جا مانده بر روی بدن را نیز نادیده گرفت.

از سویی دیگر کاهش قابل ملاحظه و ناگهانی وزن در بازیگران نیز به فشار خون و قند خون پایین، کمبود آب بدن، کاهش قابل ملاحظه حجم عضلانی و همچنین نقص در عملکرد ایمنی بدن منجر می‌شود.

در ادامه نگاهی خواهیم داشت به بازیگران سرشناس هالیوودی که قابل ملاحظه‌ترین کاهش و افزایش وزن را برای ایفای نقش در یک فیلم تجربه کرده‌اند.

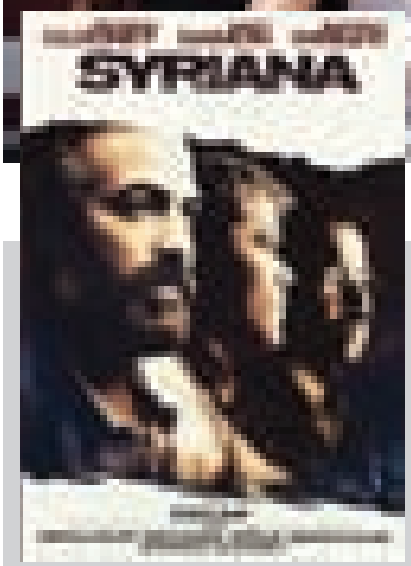


«جود لا» در فیلم «دُم همینگوی»

«جود لا» بازیگر سرشناس هالیوودی برای بازی در فیلم «دُم همینگوی» با رژیم غذایی مملو از برگرها، بستنی و نوشابه توانست ۱۳ کیلو در مدت کوتاهی اضافه کند. «ریچارد شپرد» کارگردان این فیلم می‌گوید: به «جودلا» می‌گفتم خواهش می‌کنم تا پایان فیلمبرداری دچار حمله قلبی نشو!

مارک والبرگ در فیلم «گنج و رنج»

«مارک والبرگ» برای بازی در فیلم «گنج و رنج» در سال ۲۰۱۲ موفق شد ۲۰ کیلو اضافه کند و با فیزیکی بسیار عضلانی مقابل دوربین برود و بلافاصله برای بازی در نقش یک معتاد در فیلم «قمارباز» وزن خود را از ۹۸ کیلو به ۶۸ کیلو رساند.



جورج کلونی در فیلم «سیریانا»

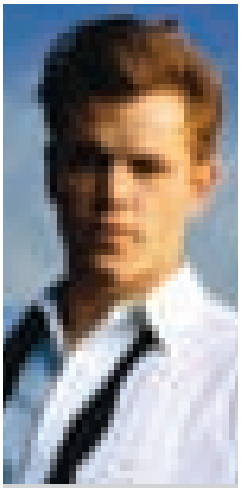
«جورج کلونی» برای ایفای نقش در فیلم «سیریانا» ۱۷ کیلو وزن خود را افزایش داد، نقشی که جایزه اسکار بهترین بازیگر نقش مکمل و جایزه گلدن گلوب را برای او به ارمغان آورد.

وی در این باره می‌گوید کار من فقط خوردن بود و آنقدر می‌خوردم که به مرز بالا آوردن می‌رسیدم و این کار را برای یک ماه انجام می‌دادم.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

راسل کرو در فیلم «مجموعه دروغ‌ها»

«راسل کرو» بازیگر سرشناس هالیوودی که سابقه بازی در فیلم «گلادیاتور» را دارد، برای فیلم «مجموعه دروغ‌ها» ناگزیر به افزایش وزن ۳۰ کیلویی شد. وی درباره تجربه افزایش وزن خود در این فیلم می‌گوید: برای صبحانه هم چیزبرگر می‌خوردم.

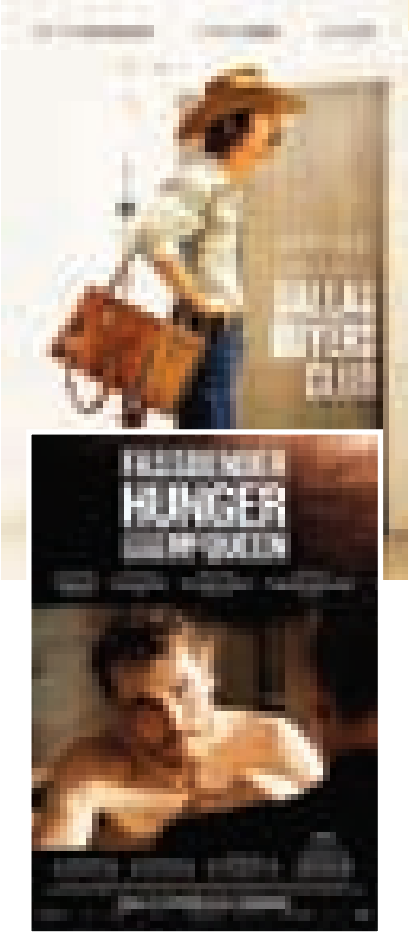


«مت دیمون» در فیلم «شجاعت زیر آتش»

«مت دیمون» ابتدا برای بازی در فیلم «شجاعت زیر آتش» و بازی در نقش یک سرباز معتاد ۲۰ کیلو، کم کرد و چند سال بعد برای فیلم «خبرچین» مجبور به افزایش ۱۵ کیلویی وزنش شد و سال گذشته نیز برای فیلم «بهشت» بدن خود را کاملا عضلانی کرد.

متئو مک‌کانوی در فیلم «باشگاه خریداران دالاس»

«متئو مک کانوی» در جوایز اسکار سال ۲۰۱۴ برای بازی در نقش یک بیمار مبتلا به ویروس «HIV» در فیلم «باشگاه خریداران دالاس» موفق به کسب جایزه اسکار بهترین بازیگر مرد شد، نقشی که برای آن ۲۵ کیلو کم کرد. «مک کانوی» درباره تجربه این کاهش وزن می‌گوید: در دوره‌ای که برای کاهش وزن تلاش می‌کردم بسیار منزوی شده بودم چرا که در صورتی که مبتلا به آنفولانزا یا یک بیماری عفونی می‌شدم، نمی‌دانم چه اتفاقی برایم رخ می‌داد چون سیستم ایمنی بدنم خیلی ضعیف شده بود.



«کریستین بیل» در فیلم «ماشین کار»

شاید قابل ملاحظه‌ترین کاهش وزن در میان بازیگران هالیوودی مربوط به «کریستین بیل» بازیگر فیلم «شوالیه تاریکی» باشد که برای بازی در فیلم «ماشین کار» در سال ۲۰۰۴، ۳۰ کیلو وزن خود را کاهش داد، به گونه‌ای که به گفته نزدیکانش تپش قلب او از زیر پوستش مشخص بود و سال بعد از آن برای بازی در فیلم «بتمن» ۵۰ کیلو وزن خود را در طول پنج ماه افزایش داد، کاری که به گفته خودش فشار زیادی را به او وارد کرد.

«بیل» که برای بازی در فیلم «مبارز» در سال ۲۰۱۰ دیگر نمی‌توانست وزن خود را به صورت قابل ملاحظه‌ای کاهش دهد وزن خود را به حد معمول رساند و با استفاده از گریم فیزیک خود را مطابق نقش کرد.

«بیل» در سال ۲۰۱۳ برای بازی در فیلم «اخاذی آمریکایی» نیز مجدداً ۲۰ کیلو افزایش وزن داشت.

مایکل فاسبندر در «گرسنگی»

«مایکل فاسبندر» در سال ۲۰۰۸ در فیلم «گرسنگی» ساخته «استیو مک کوئین» مقابل دوربین رفت و نقش یک زندانی را ایفا کرد که برای ۶۶ روز اعتصاب غذا می‌کند. وی برای ایفای این نقش با رژیم تنها ۹۰۰ کالری در روز همراه با ورزش و پیاده‌روی توانست وزن خود را تا ۲۰ کیلوگرم کاهش دهد.

پشت صحنه کار با کارگردان‌های معروف

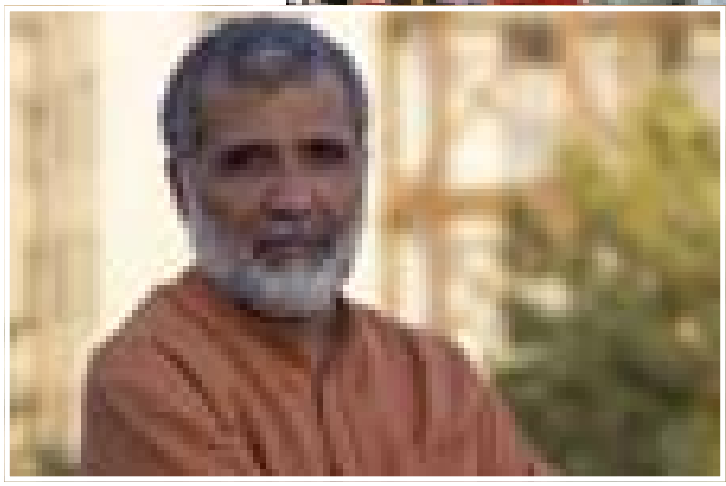
شـاید برایتان جالب باشد که بدانید کارگردان‌های معروف ایرانـی، هنگام کار در پشـت صحنه فیلمشان چه عادت‌های جالبی دارند.
فیلمسـازان وقتی سر صحنه حاضـر می‌شـوند کارهایـی می‌کننـد و خواسـته‌هایی دارنـد که بیشـتر بـه عادت شـباهت دارد. عادت‌هایی که چنـد موردش را بـا هم مرور می‌کنیم:

مجید مجیدی

او زمـان فیلمبـرداری آدمی عصبانی اسـت و خیلی جوش می‌آورد. معمـولا در حال فریاد کشـیدن اسـت و برای همین، عوامـل حسـابی از او حسـاب می‌برند.

ابراهیم حاتمی کیا

یکی از عادت‌های حاتمی کیا سـر فیلمبرداری این است که تمام دستوراتش به عوامل و بازیگران را از طریق بلندگوی سـفید کوچکـش منتقـل کند. او همچنیـن قبـل از هر پلان، با دوربین دستی‌اش یکبار صحنه مورد نظر را مـرور می‌کند و اگر مورد پسـندش بـود دسـتور «حرکت» می‌دهد!



بهروز افخمی

عادت او، بدقولی اسـت. این حرف را اکثر کسـانی که با او همکاری داشـته‌اند تائیـد می‌کنند. او هنگام فیلمبرداری زیاد سیگار می‌کشد. فضای پشت صحنه فیلم‌های او معمولا صمیمی است و عوامل عادت دارند سر صحنه او را با اسم کوچکش صدا بزنند.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

مسعود کیمیایی

اطرافیان مسعود کیمیایی می‌گویند سر صحنه فیلم‌های او معمولا اتفاق‌های خوبی می‌افتد و همه حال خوشی دارند. او یک کیف چرمی قدیمی و یک دفترچه مخصوص دکوپاژ دارد که همیشه همراهش است. او عادت دارد که بین کارهایش حتما روزنامه‌ها را ورق بزند تا از اخبار روز عقب نماند. همچنین عادت دارد بازیگرانش را با پیشوندِ آقا یا خانم صدا کند و هرگز اسم کوچکشان را نمی‌گوید!

داریوش مهرجویی

او به سنت‌ها خیلی اعتقاد دارد. می‌گویند برای فروش «لیلا» شله زرد، نذر کرده و با همسرش آنرا پخش کرده است. ضمن اینکه سر صحنه هرحرفی ممکن است از دهان او خارج شود. به همین دلیل کمتر پیش می‌آید خبرنگاران را به پشت صحنه فیلم‌های او دعوت کنند!

مازیار میری

او بنا به گفته اطرافیانش، جدیت خاصی در زمان فیلمبرداری دارد و عادت دارد در این مدت موهای سرش را بتراشد و کچل باشد. او صبح زود بیدار می‌شود و معمولا هم بدون صبحانه سرکار نمی‌رود.

ناصر تقوایی

او با هیچکس رودربایستی ندارد و اگر ببیند صحنه‌ای آنطور که در ذهنش است در نیامده بارها و بارها آنرا تکرار می‌کند. یکی از عادت‌های تقوایی این است که فیلمنامه‌اش را خودش می‌نویسد و از تایپ کردن، خوشش نمی‌آید. او تمام فیلمنامه را با خودنویس روی کاغذ A ۴ می‌نویسد و جالب اینجاست که حتما باید روی کاغذِ خط کشی شده، این کار را بکند!

با فیس‌بوک و وایبر می‌شود کتاب‌خوان شد؟

کتاب‌های فیس‌بوکی!

مریم خاکیان

امروزه در دنیا در کنار کتاب‌خوانی کاغذی، کتاب‌خوانی دیجیتال هم رونق گرفته است. همچنین شبکه‌های اجتماعی به فضایی برای ترویج کتاب‌خوانی تبدیل شده‌اند و کتابخانه‌های دنیا با ایجاد شبکه‌های اجتماعی برای علاقه‌مندان در حال واردکردن کتاب به این شبکه‌ها هستند. اما آیا ما هم در کتابخانه‌های کشور توانسته‌ایم از این فضا برای ترویج کتاب‌خوانی بهره ببریم؟

کتاب‌های فیس بوک از کدام قفسه فکری آمده‌اند؟!

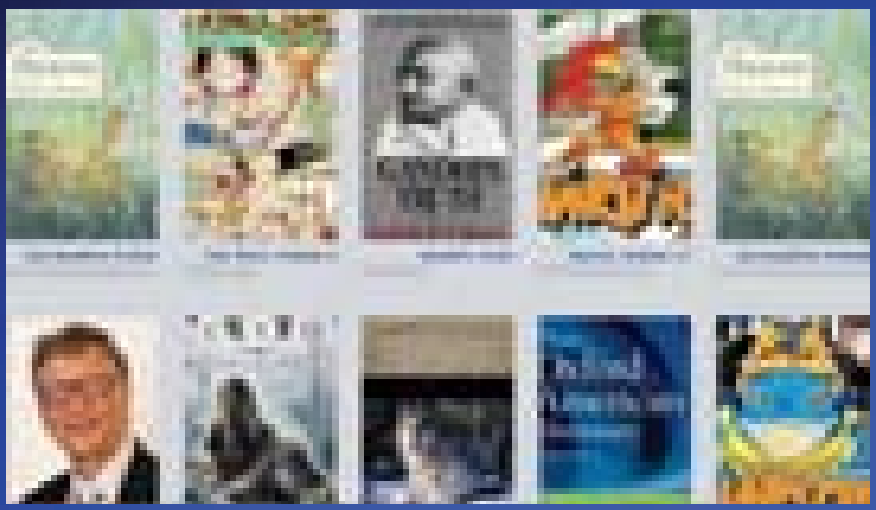
شبکه‌های اجتماعی درون مرزی در ایجاد فضایی برای پشتیبانی فکری اعضایشان اغلب تا حدی ضعیف عمل می‌کنند که طیف زیادی از مردم جامعه برای بیان واگویه‌های درونی خویش، دیدار دوستان و استفاده از ظرفیت‌های فضای مجازی ناگزیر از استفاده از شبکه‌های اجتماعی برون مرزی هستند.

این شبکه‌ها به رغم آنکه تسهیلات خوبی را در اختیار اعضای خود قرار می‌دهند اما پاره‌ای ناهنجاری‌ها را به دنبال دارند که اختلال در فرهنگ اجتماعی و فرهنگ درونی جامعه محسوب می‌شود.

اعضای فیس بوک در بدو ورود یا عضویت خود به این شبکه پس از معرفی، باید از علاقه مندی‌های خود بگویند که بخشی از آن با کتاب‌هایی که خوانده‌اند، فیلم‌ها و فعالیت‌هایی که دوست دارند همراه است، کتاب‌هایی که گستره آن‌ها را فیس بوک برای اعضایش تعیین می‌کند.

در این گستره برای بسیاری از کتاب‌ها، صفحات مجزایی تدارک دیده شده است و علاقه مندان قادرند با

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱



پســندیدن این صفحات از اخبار آن اطلاع یابند، نیز آمار استقبال از آن کتاب برای همیشــه در لوح فیس بوک محفوظ خواهند ماند و از این طریق اندازه تفکر اجتماعی و زیرســاخت‌های آن قابل تشخیص خواهد بود، برای مثال بوستان و گلستان سعدی از کتاب‌هایی هستند که هزاران نفر در سراسر جهان به آن ابراز علاقه‌مندی (لایک کردن) می‌کنند، یا کتاب‌های دیگری از شاعرانی چون فردوسی، خیام، عطار، مولانا که به دلیل آنکه در زیرساخت ادبیات و فرهنگ ما بسیار ارزنده‌اند مورد اقبال سراسری قرار می‌گیرند.

دسته دیگر کتاب‌هایی از نویســندگان و شاعران غربی هستند که اغلــب مردم آن‌ها را خوانده‌اند همچون آثار ویکتور هوگو، همینگوی، اشتاین بک، ژید، ساراماگو، تولستوی و... که جمیع این کتاب‌ها در همه جوامع طرفداران پر و پا قرصی دارند و اساســا مطالعه آن‌ها رویکردی فراگیر و مثبت تلقی می‌شود.

دسته سوم این کتاب‌ها، مربوط به کتاب‌های ممنوعه در ایران است که لابه لای کتاب‌هــای فوق الذکر قرار دارد و به دلیــل فضای موجود در فیس بوک طیف زیادی خوانده و نخوانده این کتاب‌ها را مورد پسند قرار می‌دهند؛ اما چه فضایی سبب می‌شود تا مردم به این کتاب‌ها اقبال نشان دهند؟!؛ فیس بوک محیطی اســت که با داعیه روشنفکری، آزادی بیــان، آزادی اندیشــه، مســاوات تفکر جمعی در فرهنگ ما رســوخ کرده است؛ این شــبکه اجتماعی قابلیت‌های خود را در شعار آزادی اندیشه به گونه‌ای فراگیر کرده اســت کــه همه اعضای آن ســمت و ســوی واحدی به گرایش‌های خاصی داشــته باشند و همانند ویروسی اســت که بخشــی از تفکر انتقادی افراد را در سایه این گرایش‌ها فلج می‌کند به گونه‌ای که بسیاری از اعضای فیس بوک به رغم آنکــه گرایش‌های مذهبی دارند و یا با گرایش‌هــای فیس بوک در تضاد هســتند تحت تأثیر این فضا جرأت ابراز نظرات خود را ندارند چراکه مورد هجمه وسیع انتقادهای به ظاهر روشنفکری قرار می‌گیرند.

درباره این دسته از کتاب‌ها نیز شرایط به همین صورت اســت؛ افراد در ســایه گرایش‌های فیس بوکی با ازدحام کلان، صفحه یک کتــاب را لایک می‌کنند در حالیکه از سمت و سوی این کتاب‌ها در این شبکه اجتماعی غافلند و تنها صرف همرنــگ جماعت شــدن در فیس بوک آن‌ها را به این سمت سوق می‌دهد.

نکته بســیار مهــم در این میــان این است که اگر اقدام به جمع آوری لیست کتاب‌های ایرانــی موجود در فیس بوک شود و بر روی آن‌ها پژوهشی به عمل آید خواهیم دید طیف زیادی از این کتاب‌ها، آنهایی اســت که مستشــرقان غربی از گذشته تا امروز آن‌ها را مورد بررسی قرار داده‌اند، مستشــرقانی که تعداد زیادی از آن‌ها بنا به گفته ادوارد ســعید از شــرق

افراد در ســایه گرایش‌های فیــس بوکی با ازدحــام کلان، صفحه یــک کتــاب را لایک می‌کنند در حالیکه از ســمت و ســوی این کتاب‌هــا در این شبکه اجتماعی غافلند و تنها صرف همرنگ جماعت شدن در فیس بــوک آن‌ها را به این سمت سوق می‌دهد.

همپوشانی فکری مناسبی در برابر غرب نداشته‌اند و شناسنامه صادره آن‌ها برای شرق سبب ویرانی‌های زیادی در فرهنگ ملی شرق شد. اهمیت این قضیه اگرچه برای افراد ملموس نیست اما حکایت‌هایی از حرکت‌های زیرپوستی غرب در زیربنای فکری ایرانیان در حوزه فرهنگ دارد.

گفتنی است صفحات زیادی نیز تحت عناوینی چون کافه کتاب‌ها، طرفداران و انجمن‌های کتاب محور در فیس بوک وجود دارند که در کنار اطلاع رسانی‌های خود، به معرفی کتاب‌هایی در حوزه‌های مختلف می‌پردازند که اعضای این صفحات باید با نگاه تیزبین، طیف کتاب‌های معرفی شده در این صفحات را بررسی کنند و از صحت فکری آنان اطمینان یابند چراکه شعار آزادی اندیشه در فیس بوک به عنوان یک شبکه اجتماعی بیگانه خطراتی را چون گروه سازی، صف کشی جناحی و از همه مهم‌تر تیشه به ریشه‌های اعتقادی و باورهای درونی جامعه با خود همراه دارد.

شبکه اجتماعی فیس بوک همچنین در گستره نشر، اقدام به اطلاع رسانی‌های بعضا مفید و اغلب انحرافی می‌کند.

تبلیغ کتاب‌های ممنوع الچاپ در ایران

بدون شک پیش از آنکه شبکه‌های اینترنتی و فضای مجازی در قلمرو افزایش دانش بشری به وجود آید، کتاب مهم‌ترین فرآیند تاثیرگذار بر حرکت‌های گسترده جوامع بوده است، کما اینکه همین امروز نمی‌توان جایگاه مهم آن را در رویکردهای فکری و حرکت‌های اجتماعی نادیده گرفت.

در ایران، ناشران زیادی در حوزه‌های مختلف وجود دارند که اغلب آن‌ها خصوصا ناشران خصوصی به فیس بوک پیوسته و از اعضای آن به شمار می‌آیند. تعدادی از این ناشران، به دلایلی لغو مجوز شده و یا در حالت تعلیق قرار گرفته‌اند.

اگرچه این ناشر، دفاعیه و یا حاشیه‌ای برای خود در فیس‌بوک ایجاد نکرد اما گروه‌های مرتبط، مولفان و مترجمانی که با این ناشر همکاری داشتند و هواداران نشر چشمه و نیز شبکه‌های برون مرزی که در فیس بوک صفحه دارند همچون شبکه بی‌بی سی به نشر اخبار و حواشی گوناگونی در باب لغو مجوز این ناشر اقدام کردند که برخی از آن‌ها دارای شائبه است.

نیز اخباری که‌گاه و بیگاه درباره برخی ناشران منتشر می‌شد با پاره‌ای حواشی همراه بود که به نظر می‌رسد اگرچه دغدغه این ناشران اهتمام به کار فرهنگی است اما هاله فضای فیس بوک رغبتی در کلان سازی حواشی کوچک و از کاه کوه ساختن است و به ناگاه پای همه ناشران را در مسیری باز می‌کند که شاید خود آن‌ها چندان مایل به کشیده شدن به این سمت و سو نباشند.

در فیس بوک مفهوم نشر، دارای شبهاتی است که در دایره نشر داخلی تعریف نمی‌شود؛ چه بسا به دلیل عدم تصویب قانون کپی رایت در ایران، نوشته‌ها و دست نوشته‌های اهالی قلم، نیز انواع و اقسام کتاب‌ها به گونه‌ای در این شبکه در دسترس است که سرقت‌های فرهنگی، عملا عنوان نشر فرهنگ به خود می‌گیرد.

اگرچه برخی ناشران الکترونیک از فضای این شبکه اجتماعی برای تبلیغ و فروش کتاب‌هایشان بهره می‌جویند و ضوابط این حوزه از نشر را نیز رعایت می‌کنند لیکن عده‌ای نیز بدون توجه به حقوق مادی و معنوی نشر، دست به اقداماتی چون تکه سازی متون کتاب‌ها و قرار دادن آن در فیس بوک می‌کنند.

کتاب‌های ممنوع الچاپ در ایران نیز در فیس بوک ماجرایی طولانی دارد که گویی ابزار فشار برای انتشار آنهاست؛ کما اینکه به کرات دیده می‌شود کتاب ممنوعه‌ای با طرح جلد و یادداشت‌های

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

بسیار، نقد و نظر در فیس بوک قرار داده شده و یا صفحه‌ای اختصاصا برای آن کتاب در نظر گرفته می‌شود تا اعضا با لایک کردن آن به طیف علاقه مندان آن ملحق شوند؛ ممکن است در اینجا این پرسش مطرح شود که اساسا این شبکه اجتماعی، شبکه‌ای آزاد است و چرا باید محدودیتی برای آن متصور شد؟! پاسخ این است که متاسفانه به دلیل عدم فرهنگ سازی در ایران، خیل زیادی بدون توجه به جریان‌های پس پرده در حوزه فرهنگ با توجه به جریان آب و همرنگ جماعت شدن در فیس بوک و از سر هیجان کتاب‌هایی را چون «آیات شیطانی» به قلم سلمان رشدی و یا برخی کتاب‌هایی که ریشه در اندیشه‌های ضد دینی دارند مورد اقبال قرار می‌دهند.

گاه حتی اینطور به نظر می‌رسد که عده‌ای حضورشان در فیس بوک آنقدر تنفننی و تهی مغزانه است که به هر صفحه‌ای ورود پیدا کنند آن را لایک می‌کنند_مورد پسند قرار می‌دهند_ و هیچ دورنمایی از فعالیت‌های خود در این شبکه اجتماعی متصور نیستند.

به هرحال ضابطه نشر در هر کشوری بسته به قانون آن کشور، چه درست یا در برخی موارد نادرست باید مورد احترام باشد و موجی انتقادی به هر بخش از این قانون که نیاز به بازنگری دارد باید در سایه تعامل اجتماعی باشد؛ این فضایی است که در دولت یازدهم وجود دارد و باید از رهگذر قانون به آن وارد شد و نباید بدون دوراندیشی به جریان‌های لطمه ساز به فرهنگ ملی پیوست و آب در آسیاب سودجویان ریخت.

ادبیات شقه شده در فیس‌بوک

زبان‌وادبیات فارسی برای حفظ مواریث خود در بستر فرهنگ ملی نیازمند پرورش نهال‌ها و درختانی است که ثمره آن‌ها در بدنه اجتماع بارور می‌شود.

یکی از مهم‌ترین حرکت‌هایی که پس از ورود هر عضو در فیس بوک از او انتظار می‌رود، توجه به بخش‌هایی از ادبیات است که پاره بندی‌های فیس بوکی از اشعار، داستان‌ها و عبارات مهم در ادبیات معاصر تلقی می‌شود؛ اعضای فیس بوک در این فضا پاره‌های ادبی را در صفحه خود درج می‌کنند و دیگران از رهگذر «خانه» قادرند تا به نوشته‌های افراد دسترسی داشته باشند و از آن‌ها مطلع شوند.

برخی از مهم‌ترین نوشته‌های ادبی، سروده‌ها، متن‌ها و داستان‌های خود افراد است که پس از درج در فیس بوک قابلیت اشتراک گذاری دارد و این امکان به گونه ایست که احتمال انتشار یک شعر یا داستان بدون رعایت حقوق معنوی مولف زیاد است، کما اینکه انتقاد بسیاری از شاعران و نویسندگان در این فضای مجازی، سوءاستفاده‌های ادبی از این دست آثار است.

ممکن است گفته شود این خاصیت همه شبکه‌های اجتماعی و فرهنگی در فضای مجازی است و احتمال سرقت آثار در این فضا وجود دارد؛ در پاسخ باید گفت هنگامیکه شبکه‌های اجتماعی برون مرزی به طرز هجمه واری در ایران گسترده شد نحوه استفاده از آن‌ها و نیز نحوه خصوصی سازی اطلاعات شخصی در این سایت‌ها به مردم داخل آموزش داده نشده بود، از دیگر سو قانون شکنی در حوزه کپی رایت به دلیل عدم فرهنگ سازی در ایران موجبات سرقت‌های ادبی را در این فضا و سایر شبکه‌های اجتماعی فراهم می‌کرد؛ این دو عامل به انضمام جهت دهی‌های غیر فرهنگی یا به عبارتی ضد فرهنگ ملی سبب شد تا موجی از حضور افراطی ایرانیان در بزرگ‌ترین شبکه اجتماعی - فیس بوک - اتفاق بیفتد و سوءاستفاده‌های غیر فرهنگی از داده‌های فرهنگی اعضا سرعت و کرات پیدا کند.

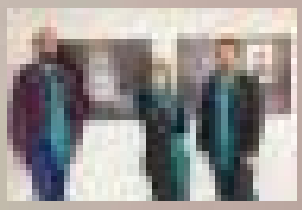
بسیاری از اعضای فیس بوک برای بیان دیدگاه‌های خود در حوزه ادبیات از مقالات و یا انعکاس اشعار شاعران یا نوشته‌های نویسندگانی استفاده می‌کنند که وصف الحال تفکرات خودشان است؛ برخی با درج بریده‌های کتاب‌های دکتر شریعتی، برخی با درج اشعار احمد شاملو، برخی با انتشار نوشته‌های هوشنگ گلشیری و دیگر افراد شاخص از جریان‌های مختلف فکری به ارائه نظرگاه‌ها و دیدگاه‌های خود می‌پردازند و نظرات، تاییدیه یا ردیه دیگران را دریافت می‌کنند؛ این موضوع امری طبیعی در یک شبکه اجتماعی محسوب می‌شود و گوناگونی سلایق و نظرات عضو تازه وارد و یا اعضای کهنه کار فیس بوک را به خود جلب می‌کند اما برخی اعضای عام فیس‌بوک، تهی مغزانه در این شبکه اجتماعی دور دور می‌زنند و از خود هیچ دیدگاهی ندارند و جذب تفکرات و دیدگاه‌های فکری فیس بوکی می‌شوند که اساسا بارانتقادی و اعتراضی ناشی از تفکرات برون مرزی را در خود حامله است.

به نظر می‌رسد مهم‌ترین برنامه ریزی کلان در جهت دهی‌های فکری فیس بوک، در مورد این اشخاص صورت گرفته است چراکه آن‌ها پس از مدتی به این شبکه اجتماعی اعتیاد می‌یابند و چنان در جریان‌های فکری آن حل می‌شوند که عضو ورزیده و پرورش یافته فیس بوک می‌شوند که هتاکی‌ها و تهی اندیشی‌هایشان در تمام رگه‌های حضورشان در این فضای مجازی پیداست.

در فیس بوک اصحاب قلم و اساتید دانشگاه نیز حضور دارند که نمی‌توان از خطوط فکری علمی و یا پژوهشی آنان به تسامح گذشت؛ این افراد فضای فیس بوک را نه به خاطر جاذبه‌های آن بلکه به خاطر دیدارهای گروهی و یا انتشار اخبار کتاب‌ها، مجموعه‌ها و مقالاتشان انتخاب نموده‌اند که خود تلطیف‌گر این شبکه اجتماعی است.

اگرچه ادبیات فارسی در فیس بوک و ادبیات فارسی فیس بوکی دو مقوله جدا هستند لیکن دیدگاه‌های ادبی ادبا در این فضای مجازی با ادبیاتی که از جنس فرهیختگی است دوست داشتنی است درست برخلاف عده‌ای که از این دغدغه فارغ هستند.

استقبال گسترده از اولین نمایشگاه گروه هنری یوتاب



مجتبی خسروی عضو گروه هنری یوتاب در گفتگو با خبرنگار کالسکه سبز گفت: نمایشگاه عکس «مرگ رنگ» آبان ماه در فرهنگسرای ابن سینا برگزار شده است. وی گفت: در این نمایشگاه ۱۵ اثر از سه عکاس گروه یوتاب به نام‌های مجتبی خسروی، مینا بهکار و هیراد رحمانی به نمایش گذاشته شد. خسروی اظهار داشت: این نمایشگاه با موضوع آلودگی محیط زیست و به سبک فتومونتاژ دایر شد و مورد استقبال جمع کثیری از اساتید، هنرمندان، مسئولان و بازدیدکنندگان قرار گرفت. بیانیه نمایشگاه مذکور را می‌توانید در زیر مطالعه فرمایید:

بیانیه نمایشگاه «مرگ رنگ»

صدای اعتصاب آب، آرامش سالیان دراز را از برهوت گرفته بود. برای بوسیدن لبهای خشک و ترک خورده زمین، چقدر وقت لازم بود؟! می‌خواست چه چیز را فریاد بکشد؟ کمک از کجا؟ از چه کسی؟ به خود می‌پیچید از درد دانه‌ای که در وجود خاک سرد و خشک اذن حضور می‌طلبید. به گمانم دل خوش کرده به کمک من و تو... چه خیال باطلی آتش من، تو و خرمن دنیا؛ سوختند و سوزاندند و بردند و مات کردند آسمان آبی بالا و حجم دل درون را. آینه تمام قد سیاه پوش، درد و بوی تعفن را به ما تزریق می‌کرد؛ جنون بی‌آبی را سر کشیدیم و به قصد نابودی هستی، قدم به قدم آلودگی را به کل دنیا تزریق کردیم. همه شهر پر از تکه‌های آینه‌های زنگاری، شیشه‌های لب پَر، خاکستر سیگار مرد همسایه و چشمهای همیشه منتظر ماهی‌های مجبور به ترک وطن. تو آنقدر بیمار که حتی نگاهت را می‌دزدی از خورشید و من از طنین کاشی آبی تهی... باوری تلخ در فراسوی آینده‌ای مبهم، انتظار التماس کودکانمان را به تماشایی تلخ نشسته و قربانی شدنمان را در لحظه لحظه زندگی ناپاک و آلوده‌مان، بی‌صدا اشک می‌ریزد. چه احساس زجرآوری را به خورد آیندگان می‌دهیم! خشکی، تباهی، خفقان، فرسودگی، دود و آلودگی. آه؛ حتی با یأس هم نمی‌توان به فردا امید داد. شاید اما یک پنجره کافی باشد. پنجره‌ای به لحظه آگاهی و نگاه و سکوت...

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

[۴۵]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

سلامت

- ۱۰ شهر امن برای مسافرت زنان
- چشمه‌های آب‌گرم و درمان‌های طبیعی
- بایدهای مراقبت از پوست هنگام مسافرت
- ۱۲ راه برای درمان اسهال کودک در سفر
- ارزش‌های سفر با اتوبوس

قاصدک

اسکاتیا
گردشگری
فرهنگ و هنر
سلامت
ورزش

کپنهاگ می‌روید، هلسینکی یا اسلو؟

۱۰ شهر امن برای مسافرت زنان

مسافرت برای یک زن به تنهایی خطرناک است. هر ساله اخبار وحشتناکی را درباره زنانی که به تنهایی سفر می‌کنند می‌شنویم. برای مثال برخی‌ها سعی می‌کنند از زنانی که به‌تنهایی سفر می‌کنند پول بیشتری برای هتل بگیرند. مکان‌های زیادی وجود دارد که برای زنانی که می‌خواهند به تنهایی سفر کنند خطرناک است. تمام جنبه‌های آن را در نظر بگیرید. شما می‌توانید در شب به تنهایی در خیابان‌ها قدم بزنید؟ می‌توانید بدون سرپرست تور به تنهایی تمام شهر را بگردید؟ آیا در آن شهر دوست یا فامیلی دارید که در شرایط خاص بتوانند به شما کمک کنند؟

ما در این جا فهرستی از شهرهایی را که برای مسافرت زنان تنها امن است، برایتان آورده‌ایم. هر کسی زمانی که به شهر جدیدی سفر می‌کند باید از خطراتی که ممکن است در پیش رو داشته باشد و چگونگی کمک گرفتن آگاهی داشته باشد. برای یافتن این شهرها ما حقوق و مزایایی را که هر شهر برای زنان قائل‌اند و میزان جرم و جنایات علیه آنان را بررسی کرده‌ایم. در این جا با امن ترین شهرهایی که برای مسافرت زنان وجود دارد، آشنا شوید.

کپنهاگ، دانمارک

کپنهاگ پایتخت دانمارک، بزرگترین شهر این کشور با ۲ میلیون جمعیت است. این شهر شلوغ پر از معماری‌های زیبا و مراکز خرید مشهور است. از چشمه الهه گفیون دیدن کنید تا برایتان داستان تاریخی خلق دانمارک را بازگو کند.

اتاوا، کانادا

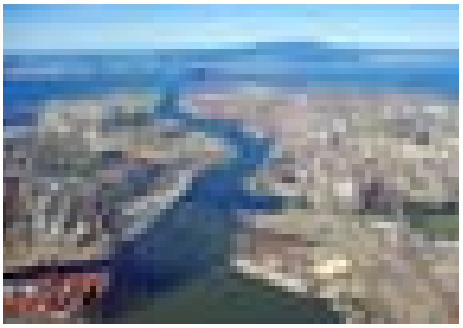
اتاوا پایتخت کانادا است. زمانی که در این شهر قدم بزنید خواهید فهمید که مردم به دو زبان انگلیسی و فرانسه با هم صحبت می‌کنند. از بازار بایوارد نیز دیدن کنید. این بازار یکی از قدیمی ترین مکان‌های کانادا است و بیش از ۵۰ هزار نفر هر هفته از آن بازدید می‌کنند. محصولات محلی و نان و پنیرهای سنتی و لباس‌ها و جواهرات آنجا را بخرید و با رفتن به یکی از رستوران‌های مشهور در این شهر سفر خود را تکمیل کنید.

اوکلند، نیوزلند

اوکلند بزرگترین شهر نیوزلند است که حدود ۱۴۰۰۰۰۰ ساکن دارد. این شهر به دلیل تعداد زیاد لنگرگاه‌های آن به «شهر قایق رانی» شهرت دارد. از سواحل زیبا و کشتی‌های آن دیدن کنید. شما می‌توانید در ساحل ۳ کیلومتری سفید آن قدم بزنید و از زیبایی‌های آن لذت ببرید. پس از یک روز آفتابی، استراحت در چشمه‌های آب طبیعی بسیار لذت بخش خواهد بود.

هلسینکی، فنلاند

هلسینکی پایتخت و بزرگترین شهر فنلاند است که بیش از ۱۳۰۰۰۰۰ نفر جمعیت دارد. از معماری شگفت انگیز هلسینکی و ساختمان‌های سبک هنر نو آن لذت ببرید. این شهر به عنوان مرکز جهانی طراحی در سال ۲۰۱۲ توسط شورای بین المللی انجمن‌های طراحی



صنعتی انتخاب شد. اگر با یک تور اطراف شهر را بگردید، با دیدن گالری و معماری‌های این شهر خواهید فهمید که چرا این مکان به عنوان مرکز طراحی انتخاب شده است.

هیلو، هاوایی

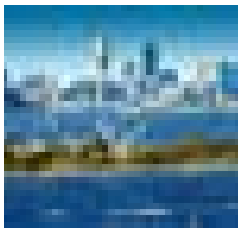
شهرهای امن زیادی برای مسافرت زنان تنها در آمریکا وجود دارد اما هاوایی چیز دیگری است. هیلو در جزیره هاوایی به عنوان «جزیره بزرگ» شناخته می‌شود که بیشترین ساکنین را با حدود بیش از ۴۰۰۰۰ نفر دارد. آبشار آکاکادر با ۴۰۰ فوت ارتفاع شما را به شگفتی وا می‌دارد. از این آبشار حتما دیدن کنید.

پرث، استرالیا

سواحل استرالیا با سواحل دیگر جهان رقابت می‌کند. پرث پایتخت استرالیای غربی است و جمعیتی بیش از ۱۸۰۰۰۰۰ نفر دارد. از پارک کینگز که بزرگ‌ترین پارک داخل شهری جهان است دیدن کنید. بیش از ۶۰۰۰۰۰۰ نفر هر ساله از این پارک دیدن می‌کنند. این ساحل به هر فردی آرامش می‌دهد.

اسلو، نروژ

هر ساله کشورهای اسکاندیناوی جزو ۱۰ کشور برتر در تساوی حقوق زنان و مردان می‌شوند. نروژ کشور زیبایی است. شما می‌توانید مجسمه‌های شگفت انگیزی را در پارک مجسمه ویگلند مشاهده کنید. این پارک هنرهای زیبا هر ساله بیش از ۱۰۰۰۰۰۰ بازدید کننده را به خود جذب می‌کند. مجسمه‌های این پارک توسط گوستاو ویگلند ساخته شده و بیش از ۲۰۰ مجسمه آهنی، سنگی و برنز دارد.



ما در این جا فهرستی از شهرهایی را که برای مسافرت زنان تنها امن است، برایتان آورده‌ایم. هر کسی زمانی که به شهر جدیدی سفر می‌کند باید از خطراتی که ممکن است در پیش رو داشته باشد و چگونگی کمک گرفتن آگاهی داشته باشد. برای یافتن این شهرها ما حقوق و مزایایی را که هر شهر برای زنان قائل‌اند و میزان جرم و جنایات علیه آنان را بررسی کرده‌ایم. در این جا با امن ترین شهرهایی که برای مسافرت زنان وجود دارد، آشنا شوید.

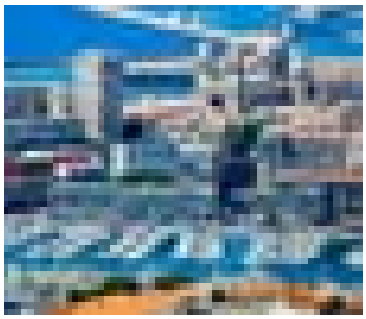
ستوبال، پرتغال

سفر به کشور پرتغال بسیار جذاب است. اگر به دنبال مسافرتی آرام و خلوت هستید، به ستوبال سفر کنید. این شهر کوچک جمعیتی زیر ۸۰۰۰۰۰ نفر دارد. در این شهر گشت و گذار کنید و از غذاهای دریایی تازه آن لذت ببرید. از پارک مرکزی سرا دا ارابیدا، جایی که جنگل به دریا می‌رسد، دیدن کنید. این مکان با ساحلی آرام و بدون موج زیباترین ساحلی است که تا به حال دیده‌اید.

مالمو، سوئد

مردم و فرهنگ زیبای سوئد در همه جا شهرت دارند. مالمو سومین شهر بزرگ سوئد است که در جنوب این کشور قرار دارد. این شهر برای تعطیلات مکان بسیار خوبی است. با پیاده روی یا با قایق سواری از منظره‌های زیبای آن لذت ببرید. این شهر برای بازی گلف نیز مناسب است. اگر می‌خواهید در این شهر بمانید به مراکز خرید آن نیز سری بزنید.

مارسی، فرانسه



اگر چه همه جای فرانسه برای مسافرت خوب است اما مارسی کاملا متفاوت است. این شهر تاریخی با فرهنگ خاص خود، دومین شهر بزرگ فرانسه است که جمعیت آن تقریبا به ۳۰۰۰۰۰۰ نفر می‌رسد. این شهر در سواحل مدیترانه واقع شده و غذاهای دریایی خوشمزه‌ای را در اختیار شما قرار می‌دهند. با اتوبوس یا یک تاکسی از سواحل زیبای آن دیدن کنید.

سفر کنید و سالم شوید

چشمه‌های آب گرم و درمان‌های طبیعی

سفر می‌کنیم که سالم بمانیم، اما نه این‌که خود سفر سلامتمان را تضمین کند که بهانه سفر درمان است. گردشگری سلامت عنوان پرطمطراقی است و کمی دافعه دارد برای آنها که دل در گرو جاده‌ها دارند، اما مفهوم حقیقی این نوع گردشگری با ترکیب کلمات نه‌چندان مثبتش تفاوت آشکاری دارد. برای به جاده زدن چه انگیزه‌ای بهتر از این که چمدان‌تان را ببندید و راهی مقصدی شوید که قرار است شما را سر حال کند و اتفاقا خستگی را از تنتان بیرون کند.

تسکین از نوع سرعین

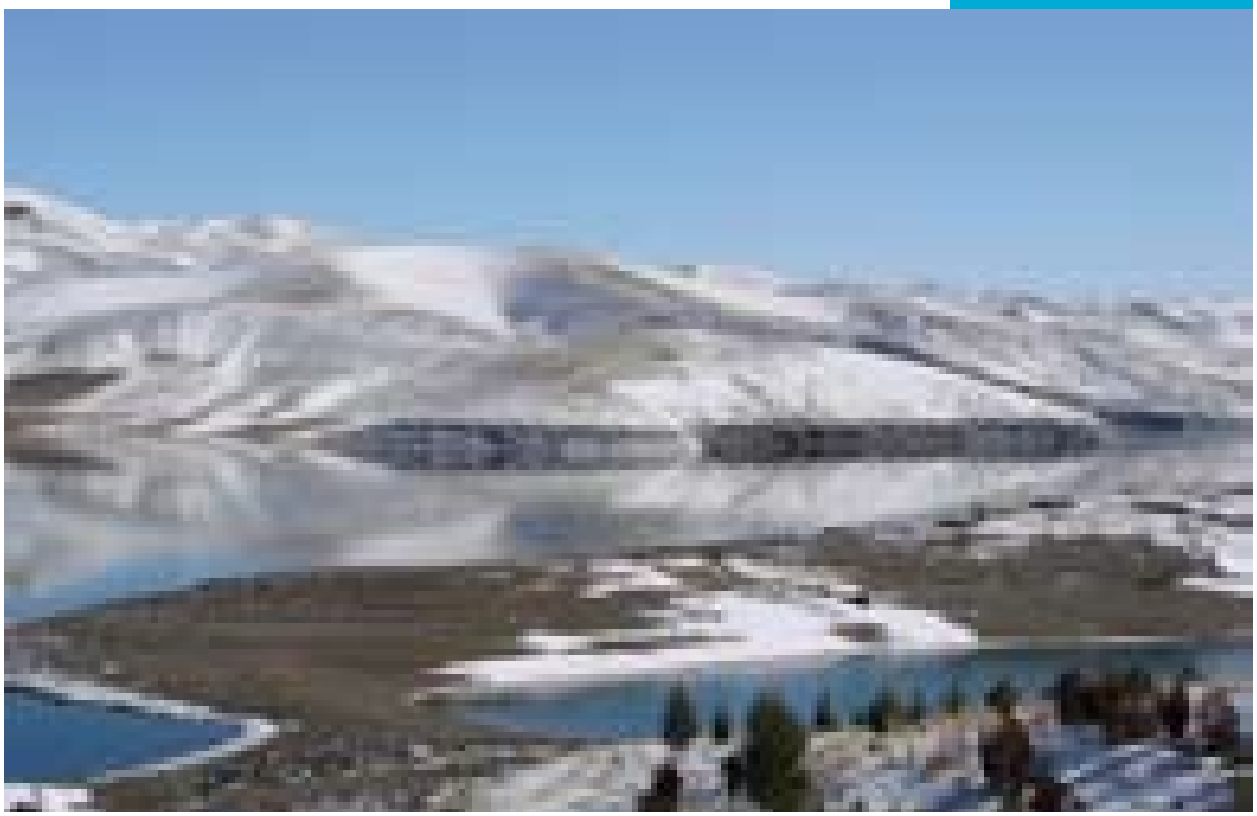
تصور کنید در چشمه‌ای نشسته‌اید و آب گرم بدنتان را ماساژ می‌دهد. همین ویژگی به ظاهر معمولی بسیاری از گردشگران را راهی شمال غربی ایران می‌کند تا همین لذت معمولی و مفید را تجربه کنند. شهر سرعین یا سرقین در ۲۸ کیلومتری شرق اردبیل است با چشمه‌های معدنی و آب گرم متعدد. آب درمانی مهم‌ترین انگیزه گردشگرانی است که به این شهر وارد می‌شوند. در سرعین چشمه‌های آب‌گرم متعددی وجود دارد که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به قره سو، ساری سو، گاومیش گلی، گزال، آب یل سویی، قهوه‌خانه، بش باجی‌لار، آب چشم و آب پهن اشاره کرد. استحمام در چشمه‌های سرعین آرامبخش است و دردهای عصبی، روماتیسمی و دردهای مفصلی با ریشه عصبی را تسکین می‌دهد.

آهن بنوشید، نفس بکشید

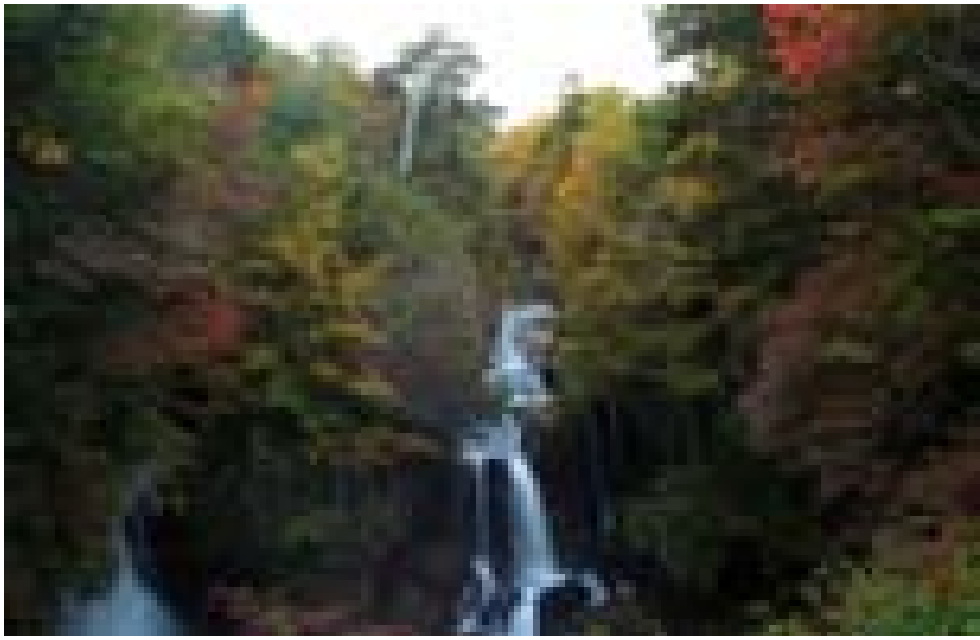
جایی در دل کوه، لم‌داده در استخر آب گرم با منظره‌ای دوست داشتنی. این تصویر رویایی را می‌توانید در کردستان محقق کنید. تحقق این رویا در ۵۰ کیلومتری شمال غربی کامیاران و ده‌کیلومتری شمال غربی روستای پلنگان میسر می‌شود در دامنه کوه‌های روستای گواز. آب این چشمه‌ها گوگردی بوده و سولفور دارد. در محل خروج آب از دل زمین، رنگ آن شیری است که نشان‌دهنده وجود ترکیبات آهن در این آب‌هاست. گردشگران بسیاری در فصل بهار و تابستان از سنندج، کامیاران و مریوان به این گردشگاه درمانی می‌آیند تا از آب قابل شرب این چشمه‌ها نوشیده و در آن استحمام کنند. آب این چشمه‌ها جهت بهبود روماتیسم، بیماری‌های تنفسی، آلرژی و بیماری‌های پوستی بسیار موثر است. وجود مناظر بکر طبیعی و آب و هوای خوش سبب شده گردشگرانی که به قصد درمان به این منطقه سفر می‌کنند، مدتی را نیز در گردشگاه‌ها و مراکز تفریحی آن سپری کنند.

آب‌تنی در حاشیه راین

شهرت آب‌گرم‌های ایران را بدون شک استان اردبیل برده است، اما وجود آب‌گرم‌های متعدد در سراسر ایران نشان می‌دهد این مورد تنها معدود به اردبیلی‌ها نمی‌شود، بسیاری از استان‌های دیگر هم مملو از این



کارستان
[۴۸]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳



نعمت‌های طبیعی هستند. یکی از آنها کرمان است که وجود بیش از ۳۰ چشمه آب‌گرم و معدنی در نقاط مختلف این استان، از مهم ترین ویژگی‌های طبیعی کرمان و قابلیتی ارزشمند در جهت توسعه گردشگری سلامت است. بیشتر چشمه‌های این منطقه به سبب خروج از شکاف سنگ‌های آتشفشانی، سرشار از مواد معدنی مفید برای بدن هستند و در درمان دردهای مفصلی و روماتیسم، دردهای عصبی و تشنج، بیماری‌های دستگاه گوارش و همچنین بیماری‌های پوستی بسیار مفید هستند. آب این چشمه‌های آتشفشانی در آرامش‌بخشی و تسکین ناراحتی‌های روحی بسیار موثر هستند. چشمه معدنی غرغره (باباترش) در ۴۰ کیلومتری راین قرار دارد.

با آهک دوش بگیرید

هر چند تن به آب‌گرم‌زدن در شهرهای سرد مثل سرعین مزه دیگری دارد، اما آب‌گرم هرمزگان از جنس دیگر و مزه دیگری است.چشمه آب معدنی گنو در دره‌ای مشرف به کوه گنو (که دارای ارتفاعات سخت آهکی است) قرار گرفته است. این چشمه در ۳۴ کیلومتری شمال شرقی بندرعباس است. آب‌گرم گنو معروف‌ترین چشمه معدنی در سراسر هرمزگان است و تقریبا در تمامی سال پذیرای گردشگران درمانی گوناگونی از نقاط مختلف هرمزگان است. آب چشمه معدنی گنو از دسته آب‌های گوگردی کلروره سولفاته کلسیک محسوب می‌شود که بسیار گرم است. آب‌گرم گنو مجهز به دو استخر بزرگ زنانه و مردانه، چندین اتاقک و رواق برای استراحت و اقامت گردشگران، فروشگاهی برای مواد خوراکی و نوشیدنی به همراه سایر امکانات نظیر محل توقف اتومبیل است. نخلستان‌های اطراف چشمه به همراه چشم اندازهای کوه گنو و آبشار مجاورش از دیگر جاذبه‌های این منطقه محسوب می‌شود.

جایی در دل کوه، لم‌داده در استخر آب گرم با منظره‌ای دوست داشتنی. این تصویر رویایی را می‌توانید در کردستان محقق کنید. تحقق این رویا در ۵۰ کیلومتری شمال غربی کامیاران و ده‌کیلومتری شمال غربی روستای پلنگان میسر می‌شود در دامنه کوه‌های روستای گواز.

ییلاق با طعم گوگرد

رامسر هم فال است و هم تماشا. از گذشته تا امروز این شهر به نوعی ویترینی بوده است از شهرهای شمالی ایران. اما چشمه‌های آب گرم این منطقه دو نوع هستند، آب‌های معدنی گوگردی و گازدار که هر کدام خاصیت خود را دارند. آب‌های معدنی گوگردی برای تسکین و درمان امراض پوستی، ضعف اعصاب، بیماری‌های مفصلی و استخوان درد مفید هستند. این آب‌ها که در اطراف هتل رامسر و همچنین منطقه سادات شهر قرار گرفته‌اند، قابل شرب نیستند. آب‌های معدنی گازدار برای بیماران کلیوی بسیار مفید است. این چشمه‌ها که در دو منطقه ییلاق لپاسر (آب سیاه) و روستای جواهرده قرار گرفته‌اند، هر دو قابل شرب هستند. گردشگران با سفر به رامسر علاوه بر بهره‌گیری از این آب‌های معدنی شفابخش می‌توانند با حضور در مناطق ییلاقی و استراحت در این مکان‌های طبیعی به بهبود شرایط بدنی و روحی خود کمک کنند.

تمدد اعصاب در دمای ۷۰درجه

دوش آب داغ (نه گرم) حس آرامبخش فوق‌العاده‌ای را دارد و همه ما تجربه آن را داریم، اما یکی از آب‌گرم‌های ایران در مشگین‌شهر ویژگی عجیبی دارد. این چشمه گرم‌ترین چشمه ایران است و دمای آب آن تا ۷۰ درجه هم می‌رسد. چشمه آب‌گرم قینرجه در ۱۵ کیلومتری جنوب مشگین‌شهر گرم‌ترین چشمه آب‌گرم ایران و البته جهان محسوب می‌شود. چشمه آب‌گرم قوتورسوئی هم در ۴۸ کیلومتری جنوب مشگین شهر است که در درمان بیماری‌هایی چون آماس و دردهای مفصلی، سرفه‌های تشنجی، برونشیت مزمن همراه با آسم، جوش‌های بدن و... مفید است. چشمه آب‌گرم ایلاندو در ۱۱ کیلومتری جنوب مشگین شهر از زمین می‌جوشد و به خاطر دمای بالای آب، تسکین‌دهنده دردهای عمومی بدن، تقویت‌کننده حالات عمومی بدن و نیز سبب تمدد اعصاب است.

۱۲ راه برای درمان اسهال کودک در سفر

مواقعی‌که‌میزان‌مسافرت‌ها زیاد می‌شود، اسهال و بیماری‌های گوارشی به یکی از شایع‌ترین مشکلات کودکان در هنگام مسافرت تبدیل می‌شود. در طول سفر، کودکان باید بیشتر از زمانی که در منزل هستند، آب مصرف کنند و باید توجه داشت که سرعت از دست دادن آب بدن کودکان خیلی بیشتر از بزرگسالان است. در این نوشتار برخی از راههای مقابله با این مشکل در کودکان توضیح داده شده است. شایع‌ترین بیماری‌هایی که سلامتی کودکان را در طی مسافرت تهدید می‌کنند عبارتند از: اسهال، مشکلات پوستی، بیماری‌های سیستمیک به خصوص مالاریا و بیماری‌های تنفسی

علایم و عوارض اسهال در کودکان نیز عبارتند از، از دست دادن آب بدن به طور متوسط یا شدید، اسهال خونی، تب کردن کودک و استفراغ. اگر در اثر اسهال، چشمان کودک گود رفت، ادرارش کم شد و تولید اشک او کاهش یافت، حتما او را نزد پزشک متخصص اطفال ببرید، زیرا این‌ها علایم کم آبی شدید بدن کودک هستند و ممکن است با زدن سرم خوب شود.

علل اسهال

علت اسهال در کودک شما می‌تواند مختلف باشد، مانند مسمومیت غذایی، حساسیت غذایی، آلودگی به میکروبی خاص و... بهترین راه برای جلوگیری از کم آبی بدن و جبران کمبود املاح، استفاده از محلول او آر اس (ORS) است.

برای بهبود اسهال کودک چه کنیم؟

۱. به سرعت جلوی کم آبی بدن کودک را بگیرید. مهم‌ترین مشکل کودک مبتلا به اسهال واستفراغ، کمبود آب و املاح بدن می‌باشد تب کودک نیز سبب تسریع از دست دادن آب بدن او می‌شود. یادتان باشد اگر آب و املاح بدن کودک شما از دست برود و جبران نشود، می‌تواند عواقب خطرناکی برای او در پی داشته باشد. بهترین راه برای جلوگیری از کم آبی بدن و جبران کمبود املاح، استفاده از محلول او آر اس (ORS) می‌باشد. پودر او آر اس را در تمام داروخانه‌ها می‌فروشند.

برای تهیه محلول او آر اس، آب را بگذارید تا خوب بجوشد. آب جوشیده را بگذارید تا خنک شود. چهار لیوان (یک لیتر) از این آب جوشیده را در پارچ بریزید و یک پاکت پودر ORS را در آن حل کنید. این محلول را در یخچال نگه دارید. در طی روز هر چقدر که می‌توانید از این محلول، به کودک بدهید. بعد از ۲۴ ساعت هر چقدر از این محلول را که مانده است دور بریزید و برای ۲۴ ساعت بعدی، یک بسته جدید درست کنید. مهم‌ترین نکته این است که پدر و مادر باید باور کنند که این محلول برای فرزندشان حیاتی است پس باید با حوصله و آرامش، در دادن محلول به کودک جدی باشند. برای اینکه کودک بهتر محلول او آر اس را بخورد، آن را در یخچال بگذارید تا خنک شود. اینطوری قابل تحمل‌تر می‌شود. همچنین می‌توانید با کمی آب میوه طبیعی (مثل آب سیب) آن را مخلوط کنید. اخیرا ORS طعم دار هم ساخته شده است.

۲. سرم قندی نمکی که برخی افراد در منزل تهیه می‌کنند، مناسب نیست و تاثیرات مفید محلول او آر اس را ندارد.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

۳. اگر اسهال با استفراغ همراه بود، از دادن غذا به کودک خودداری کنید و تنها از محلول او آر اس استفاده کنید تا بدن او دچار کمبود آب و املاح نشود.

۴. در صورت تجویز پزشک متخصص اطفال، از داروهای ضد اسهال برای کودکتان استفاده کنید.

۵. اگر خون در اسهال کودک خود مشاهده کردید، فورا او را نزد پزشک متخصص اطفال ببرید. بعد از تعویض پوشک کودک یا بعد از شستن او بعد از اجابت مزاج، دست‌های خود را حتما با آب و صابون بشویید.

۶. اگر فکر می‌کنید کودکتان به دلیل مصرف غذای فاسد و آلوده دچار اسهال شده است، آن را به پزشک بگویید. اسهال ناشی از مسمومیت غذایی اغلب با دل درد شدید همراه است و ممکن است خون هم

علت اسهال در کودک شما می‌تواند مختلف باشد، مانند مسمومیت غذایی، حساسیت غذایی، آلودگی به میکروبی خاص و... بهترین راه برای جلوگیری از کم آبی بدن و جبران کمبود املاح، استفاده از محلول او آر اس (ORS) می‌باشد.

سرم قندی نمکی که برخی افراد در منزل تهیه می‌کنند، مناسب نیست و تاثیرات مفید محلول او آر اس را ندارد.

در مدفوع دیده شود. معمولا طی ۴۸ ساعت پس از مصرف غذای آلوده و فاسد، علایم آن ظاهر می‌شود.

۷. از دادن مایعاتی مانند شیر و دوغ به کودکی که دچار اسهال شده است، خودداری کنید.

۸. در طول سفر، کودکان باید بیشتر از زمانی که در منزل هستند، آب مصرف کنند. باید توجه داشت که سرعت از دست دادن آب بدن کودکان خیلی بیشتر از بزرگسالان است.

۹. حتما از آب‌های بهداشتی و بسته بندی شده برای کودکان خود در طول سفر استفاده کنید.

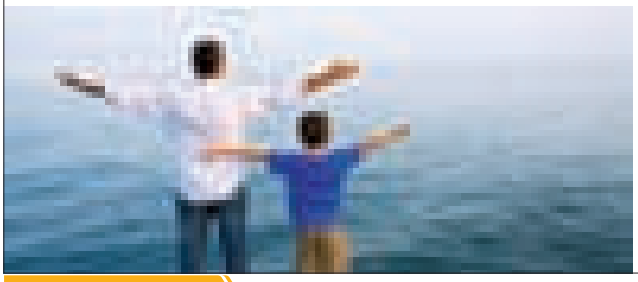
۱۰. غذاهایی که در طول سفر به کودکتان می‌دهید، کاملا پخته باشند و پوست میوه‌ها را قبل از خوردن بگیرید.

۱۱. مواد لبنی تازه به کودکان خود بدهید و از مصرف مواد لبنی مانده خودداری کنید. همچنین مواد لبنی بدون بسته بندی و غیر پاستوریزه را به کودک خود ندهید.

۱۲. کودکان در طول سفر تنقلات بیشتری مصرف می‌کنند و معمولا از مصرف وعده‌هایی مثل ناهار و شام خودداری می‌کنند. حتی المقدور سعی کنید تنقلات کمتری در اختیارشان قرار دهید تا از وعده‌های اصلی غذایی استفاده کنند.

توجه توجه

بیماری اسهال معمولا بیماری مسری و واگیرداری است. برای جلوگیری از انتشار آن، بعد از آمدن از توالت، دست‌های خود را حتما با آب وصابون بشویید. همچنین بعد از تعویض پوشک کودک یا بعد از شستن او بعد از اجابت مزاج، دست‌های خود را حتما با آب و صابون بشویید.



بایدهای مراقبت از پوست هنگام مسافرت

آیا در تعطیلات به ساحل می‌روید و یا به یک کوهپایه سرد؟ در این مطلب با برخی از بایدهای مراقبت از پوست آشنا خواهید شد. برای تدارک یک سفر ایده‌آل و خوب همه ما باید خیلی چیزها را در نظر بگیریم. به خاطر بسپارید که مسافرت معمولا پوست ما را در معرض عوامل مضری قرار خواهد داد، حرارت، خورشید، آب شور و رطوبت مناطقی که دریا دارند. حتی باد خشک و سرد، و بی آبی پوست در آب و هوای سرد. متخصص پوست دکتر آپراتیم گول، می‌گوید حتی اگر برای مدتی کوتاه نیز در معرض این عوامل باشید، باز هم پوست و موی شما تاثیر خواهند پذیرفت. برای اینکه از پوست و موی خود در مسافرت‌ها مراقبت کنید، تنها چند قدم کافی است. مثلاً اینکه از صابون‌ها و شامپوهای هتل‌ها استفاده نکنید، چرا که به احتمال زیاد حاوی مواد خوشبو کننده و شیمیایی مضری هستند. در این مطلب چند شاه نکته یادتان خواهیم داد که هنگام سفر بخاطر داشته باشید.

محافظت در برابر خورشید بایدی است

بهترین راه برای محافظت در برابر خورشید این است که در طول داغ ترین ساعات روز زیر سقف بمانید و لباس‌های پارچه‌ای آزادی که مناطق حساس پوستتان را می‌پوشانند بپوشید. چه در منطقه‌ای مرتفع و کوهستانی باشید و چه در ساحلی آفتابی، حداقل ضد آفتابی با SPF ۳۵ یا حتی بالاتر را ۲۰ دقیقه قبل از اینکه بیرون بروید استفاده کنید.

کارنامه
[۵۲]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

اگر می‌خواهید از پوستتان محافظت کنید حداقل سه بار در روز باید کرم ضد آفتاب بمالید.

دکتر راشمی شتی، متخصص زیبایی می‌گوید: اگر می‌خواهید از پوستتان محافظت کنید حداقل سه بار در روز باید کرم ضد آفتاب بمالید.

هوای گرم باعث بی‌آبی پوست و هوای سرد هم باعث خشکی آن می‌شود. برای اینکه پوستتان را تر و تازه کنید، می‌توانید در طول سفر از اسپری‌های مخصوص صورت (face mist) استفاده کنید. سعی کنید از اسپری‌هایی استفاده کنید که حاوی الکل نباشند، این‌ها پوست را خشک‌تر می‌کنند. دکتر گول می‌گوید:اسپری‌هایی که حاوی گلاب، گلیسیرین‌های گیاهی، منتول، عنبر سائل، و اسانس‌های خالص هستند بهترین انتخابند. اسپری‌تان را وقتی به ساحل یا به گشت و گذار می‌روید همراه خود داشته باشید. استفاده از این اسپری‌ها باعث خواهد شد تا صورتتان همیشه تازه بوده و از تولید چربی اضافه پیشگیری شود. وقتی در محیط آزاد هستید، استفاده از اسپری صورت مهم است.

پاکسازی روزانه برای پوست خوب ضروری است. آلودگی می تواند لایه ای از کثیفی و چربی را بر سطح پوست شما ایجاد کند. دکتر گول توصیه می کند که برای پیشگیری از جوش زدن، مسدود شدن منافذ پوست و بوجود آمدن جوش های سر سیاه، پاکسازی و تمیز کردن هر روزه پوست بسیار مهم است.

پاک کننده

برای بسیاری از انواع پوست، پاک کننده‌های سبک بر مبنای لوسیون و غیر فومی بهترین انتخاب است. فوم و کف، با عوامل شیمیایی ایجاد می‌شوند که منجر به خشکی پوست می‌گردند. برای پوست‌های چرب می‌توانید از پاک کننده‌های ژلی که حاوی مقداری دانه‌های لایه‌بردار هم هستند استفاده کنید.

تونر

تونرها کمک می‌کنند تا تعادل پوستتان حفظ و چربی پوستتان کنترل شود و پوستتان از هرگونه آلودگی و باکتری تمیز گردد. از تونرها هر روز استفاده کنید. تونری را هم انتخاب کنید که حاوی الکل، و رنگ و رایحه‌های مصنوعی نباشد. اگر پوست خیلی خشکی دارید، از تونر دوری کنید.

مرطوب کننده

اگر برایتان مقدور است هر سه تا چهار ساعت، پوستتان را هیدراته کنید. یک نرم کننده‌ی سبک و غیر چرب، پوستتان را درخشان نگاه خواهد داشت. انواعی که حاوی روغن‌های طبیعی مانند روغن بادام، هسته‌ی زردآلو و جوجوبا هستند، بدون اینکه منافذ پوست را مسدود کنند، پوستتان را مرطوب خواهند کرد. از مرطوب کننده‌هایی که خیلی سنگین بوده و حاوی وازلین، روغن‌های معدنی، رنگ‌ها و رایحه‌های مصنوعی هستند دوری کنید. این اجزا می‌توانند پوست را آزرده و منافذ پوست را مسدود کنند، مخصوصا زمانی که در آب و هوای گرم زندگی می‌کنید.

استانداردسازی چقدر در کاهش مرگ و میر تأثیر دارد؟

سازمان ایزو (ISO) و اهمیت ایمنی جاده‌های دنیا

هر روز در حدود ۳۵۰۰ نفر در اثر تصادفات جاده‌ای در سرتاسر جهان جان خود را از دست می‌دهند. این رقم فاجعه بار در سال به حدود ۱ میلیون و سیصد هزار نفر می‌رسد که روند افزایشی دارد. اما سازمان ایزو امیدوار است با نقش مهمی که ایفا خواهد کرد این روند را کاهش دهد. تصادفات جاده‌ای هشتمین عامل مرگ و میر در جهان است. نکته تکان‌دهنده‌تر این است که تصادفات جاده‌ای عمده ترین عامل مرگ نوجوانان و جوانان بین ۱۵ تا ۲۹ سال می باشد. واقعیت تلخ اینکه این آمار روند صعودی دارد و بیشتر به کشورهایی با سطح درآمد متوسط و اندک تعلق دارد. کارشناسان معتقدند چنانچه برای کاهش این روند اقدامی صورت نگیرد، در سال ۲۰۲۰ این رقم به یک میلیون و نهصد هزار نفر خواهد رسید و میلیون‌ها نفر نیز از جراحت‌های به جای مانده از تصادف رنج خواهند برد. خوشبختانه به کمک استاندارد ISO 39001 ایمنی جاده‌ها، می‌توان به ایمنی حمل و نقل جاده‌ای در آینده امید داشت.

در برنامه عملیاتی ۱۰ ساله سازمان ملل (برای سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۱) برای حفظ جان مردم در جاده‌ها، تلاش‌های زیادی انجام می‌شود. این برنامه در بیش از ۱۰۰ کشور جهان از تاریخ ۱۱ مه ۲۰۱۱ آغاز و هدف نهایی آن پیشگیری از وقوع ۵ میلیون کشته در اثر سوانح رانندگی تا سال ۲۰۲۰ است. استاندارد ISO 39001، استاندارد سیستم‌های مدیریتی جدید در ایمنی حمل و نقل جاده‌ای است که در سال ۲۰۱۲ منتشر شد و ایزو مشارکت چشمگیری در این برنامه بلند پروازانه سازمان ملل داشت. انتظار می‌رود این استاندارد جدید با ارایه آخرین الزامات مربوط به ایمنی در مواردی همچون سرعت مجاز، وضعیت خودرو و میزان سطح هوشیاری راننده، اثرات قابل توجهی بر آینده حمل و نقل جاده‌ای داشته باشد. در سال‌های پس از معرفی استاندارد ISO 39001 چه تحولاتی به وقوع پیوسته؟ مجله ISOfocus از کشورهای عضو کمیته فنی ISO/ TC 241 که این استاندارد را تدوین کرده میزان پیشرفت‌های بدست آمده را جویا شد.

سوئد: متعهد به استانداردها

فراوانی اقدام انجام شده، گواه محکمی بر عزم مقامات بخش حمل و نقل و جاده‌ای سوئد در اجرای استاندارد ISO 39001 و الزامات آن است. آقای پیتر هارتزل «Peter Hartzell» از کارکنان موسسه استاندارد سوئد و دبیر کمیته فنی ISO/TC 241 می‌گوید: تا ماه آگوست ۲۰۱۳، ۴۱ نهاد وابسته به انجمن شرکت‌های حمل و نقل جاده ای سوئد گواهینامه ISO 39001 را دریافت کرده اند که این تعداد تا سال ۲۰۱۴ به ۱۰۰ شرکت افزایش یافت.

فرانسه: تشویق مشارکت فعال

انجمن استاندارد فرانسه (AFNOR)، استاندارد ISO 39001 را پذیرفته و نشستی را برای اطلاع‌رسانی و تشویق ذینفعان فرانسوی به مشارکت فعال در اجرای این استاندارد برگزار کرد. از دیگر برنامه‌ها ایجاد برنامه تائید صلاحیت با محوریت AFNOR و حضور سایر سازمان‌های

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

گواهی کننده داخلی است.

بریتانیا: تبدل جاده‌ها به مکانی امن‌تر

موسسه استاندارد بریتانیا (BSI) این استاندارد را با عنوان BSI ISO 39001 پذیرفته و در حال حاضر به ارایه راهنمایی، آموزش روش اجرا و خدمات صدور گواهینامه می‌پردازد. بازدیدکنندگان تارنمای ایمنی حمل و نقل جاده ای BSI، لینک‌های مستقیم همچون «شروع» با استاندارد BSI ISO 39001، اجرا و تداوم سیستم‌های مدیریت ایمنی حمل و نقل جاده‌ای و دریافت گواهینامه را به آسانی مشاهده خواهند کرد.

نیوزیلند: آزمایش استاندارد

آژانس حمل و نقل نیوزیلند (NZTA) در حال انجام آزمایشاتی جهت اجرا استاندارد ISO 39001 در نیوزیلند است. مشاور ارشد NZTA می‌گوید: بر اساس راهبرد آژانس حمل و نقل نیوزیلند با عنوان «سفر ایمن»، به دنبال آن هستیم تا با امضای پروژه‌های مشترک، رویکرد سیستم ایمن را به تصویر در آوریم و با مشکلات حاد ایمنی جاده مقابله نمائیم.

اسپانیا: شور و هیجان

پس از تصویب استاندارد ISO 39001 به عنوان استاندارد ملی UNE-ISO 39001 در آوریل ۲۰۱۳، این استاندارد توانسته توجهات زیادی را به خود جلب نماید. استاندارد اسپانیا چندی پیش یک کارگاه آموزشی را در شهر مادرید برگزار کرد و این استاندارد را در کنار اعطای گواهینامه استاندارد ISO 39001 به اولین شرکت حمل و نقل عمومی اسپانیا، همراه با ذکر خلاصه ای از تجربه اجرای آن معرفی نمود.

آفریقای جنوبی: موفقیت در کسب و کار

اخبار دریافتی از آفریقای جنوبی مثبت است. آقای پاول نوردنجن «Paul Nordengen»، رئیس گروه تحقیقات در شورای تحقیقات صنعتی و علمی، خبر از اجرای قریب‌الوقوع استاندارد ISO 39001 به عنوان استاندارد ملی آفریقای جنوبی (SANS 39001) داد و اعلام کرد کارهای ممیزی و گواهی در سال ۲۰۱۴ آغاز شد. کمیته ملی سیستم‌های مدیریت حمل و نقل آفریقای جنوبی (RTMS) چندین کارگاه آموزشی را برگزار کرده تا حوزه این استاندارد و اهداف آن را با بخش حمل و نقل جاده‌ای بررسی نماید. انتظار می‌رود ۷۲ ناوگان حمل و نقل عمومی مشتمل بر حدود ۴۶۰۰ دستگاه اتوبوس و کامیون که گواهی استاندارد RTMS را دریافت کرده‌اند، استاندارد ISO 39001 را نیز مورد پذیرش قرار دهند.

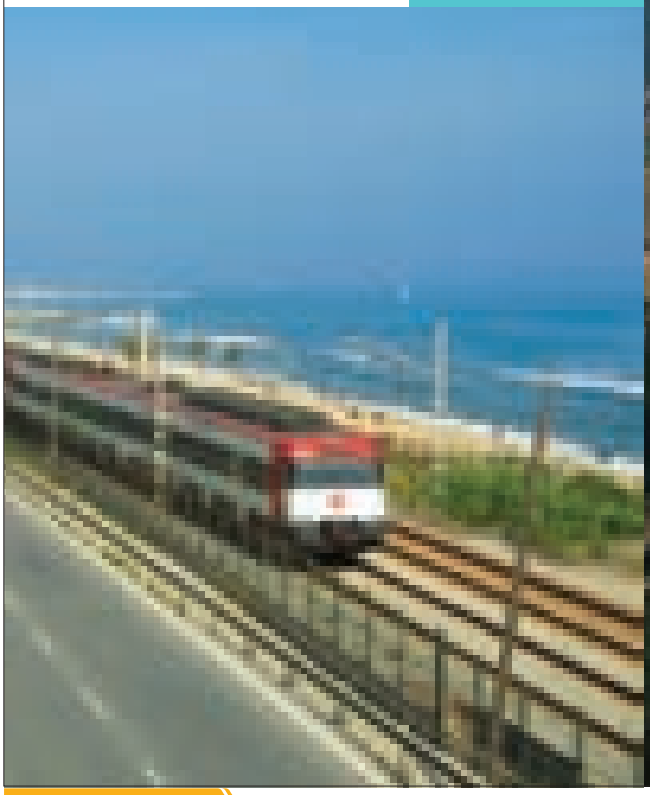
نروژ: درابتدای راه

استاندارد نروژ (NSF) نسخه ملی استاندارد ISO 39001 را اجرا نموده است و امیدوار است که سازمان‌های آن کشور گواهی این استاندارد را دریافت کنند. علاوه بر مقامات دولتی، مسئولان راه و جاده، ایمنی و شرکت‌های خصوصی علاقمند، به فعالیت در کمیته متناظر ISO/ TC 241 دعوت شده‌اند.

مالزی: پیشتاز

اداره استاندارد مالزی در اکتبر ۲۰۱۳، این استاندارد را به عنوان استاندارد ملی MS ISO 39001 از سوی وزارت علوم، فناوری و نوآوری مورد پذیرش قرار داد و آن را طی یک سمینار اطلاع‌رسانی که یک ماه بعد برگزار شد، اجرا کرد. در حال حاضر، ۴ سازمان – پلیس مالزی، نهاد بازرسی وسایل نقلیه (Puspakom، Century Total Logistics) و شرکت بازرگانی Shell Malaysia – استاندارد ISO 39001 را به صورت آزمایشی اجرا کرده‌اند. نظرات دریافتی بسیار مثبت بود حتی یک شرکت اظهار داشته آنها پس از اجرای الزامات استاندارد ISO 39001 از خطرات جاده ای تهدید کننده جان کارکنان‌شان بیشتر آگاه شدند.

هر روز در حدود ۳۵۰۰ نفر در اثر تصادفات جاده‌ای در سرتاسر جهان جان خود را از دست می‌دهند. این رقم فاجعه بار در سال به حدود ۱ میلیون و سیصد هزار نفر می‌رسد که روند افزایشی دارد. اما سازمان ایزو امیدوار است با نقش مهمی که ایفا خواهد کرد این روند را کاهش دهد.



۱۵ کلید طلایی برای کسب لذت بیشتر از خوراکی‌های سفر

خوردن غذاهای سالم و متنوع، از مواردی است که لذت سفر را چند برابر می‌کند و گاهی اساسا دلیل سفرهای کوتاه خارج شهری است.
اگر به موارد یاد شده، لزوم غذا خوردن در بین راه برای سفرهای طولانی یا وسوسه چشیدن طعم‌های تازه در سفر به مناطق محلی را هم اضافه کنیم، در می‌یابیم که غذا و غذا خوردن، جزء لاینفک سفر است اما از آنجایی که همین غذای لذت بخش، درصورت آلوده بودن می‌تواند خطرات زیادی را برای سلامت مسافران به همراه آورده و تبدیل به یکی از خطرات سفر شود، ذکر نکاتی برای تشخیص کیفیت مناسب غذاها ضروری است تا شاید به‌این وسیله در گذراندن تعطیلاتی سالم و خوش، به شما کمک شده باشد.
افزایش اشتها در طول سفر سبب می‌شود تا اشتیاق مسافران برای خوردن مواد غذایی بیشتر شود. برای دوری از مشکلات احتمالی به‌وجود آمده از خوردن غذاهای گوناگون بهتر است نکات زیر را رعایت کنید:

۱) درست است که بهترین گزینه برای غذا خوردن در سفر این است که مواداولیه سالم و تازه را تهیه کرده و شخصا طبخ کنید اما در همین مورد هم باید توجه داشته باشید که از خریداری مواد غذایی در کنار جاده پرهیز کنید چرا که این مواد غذایی معمولا مدت زمان زیادی را در خارج از یخچال مانده‌اند، اغلب فله‌ای بوده و از کیفیت آنها اطلاع کافی ندارید. در همین راستا بد نیست بدانید که مواد حاوی پروتئین، فساد پذیری بالایی دارند بنابراین گوشت، مرغ، ماهی و تخم‌مرغ را فقط از مراکز مجاز که زیر نظر سازمان دامپزشکی کشور هستند تهیه کنید.

۲) در طول سفر، نوع غذایی که می‌خورید هم، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است با توجه به اینکه رطوبت زیاد، رشد و تکثیر میکروب‌ها را بیشتر می‌کند، باید سعی کنید از غذاهای نیمه خشک با رطوبت کم استفاده کنید، در این میان، غذاهای کاملا داغ و تازه، میوه‌های تازه پوست کنده، انواع کنسروها، بستنی‌های پاستوریزه، غذاهای خشک و نان تازه جزو غذاهای سالم تلقی می‌شوند. اما سالادها به ویژه سالادهایی که در آنها کاهو به کار رفته است و غذاهای دریایی در غذاخوری‌های بین راهی مناسب نیستند.

۳) بهترین میوه‌هایی که برای مسافرت می‌توان همراه داشت، میوه‌هایی مانند موز، سیب و پرتقال هستند که برای مصرف باید پوست آنها کنده شود.

۴) از خوردن میان وعده‌های بین راهی مثل لواشک‌های محلی، فلافل، سمبوسه و پیراشکی به‌دلیل عدم‌نظارت بهداشتی خودداری کنید.

۵) با توجه به‌مدت تعطیلات و احتمالاً تعجیل در ساعت حرکت، ممکن است در تهیه غذا کوتاهی شود اما هر چقدر هم عجله داشتید، سعی کنید غذا به شکل کامل پخته شود چراکه غذا، به ویژه گوشت‌ها اگر به‌طور کامل پخته نشوند، آلودگی و فساد آنها افزایش می‌یابد. در مورد کباب‌ها هم این تفکر عامه که چون گوشت روی شعله مستقیم قرار گرفته، بنابراین قسمت درونی آن پخته می‌شود، اشتباه است چرا که بارها دیده شده که روی (سطح) کباب به حالت سوخته درآمده اما درون آن همچنان نپخته مانده است. همچنین از خوردن تخم مرغ نیم پز (عسلی) نیز به‌طور جدی بپرهیزید.

۶) زمانی که در بیرون از منزل کباب می‌پزید، از ظروف تمیز برای کباب‌های پخته استفاده کنید و هیچوقت از ظروفی که در آنها گوشت خام قرار داشته و هنوز شسته نشده است برای کباب‌های پخته استفاده نکنید.

۷) در سفر به مناطق محلی و روستاها، از خوردن شیر تازه دوشیده شده از دام یا بستنی و پنیر محلی و کلا محصولات لبنی تازه خودداری کنید چرا که قرارگرفتن تحت این تفکر که غذاهای روستایی، طبیعی و در نتیجه سالم هستند، ممکن است شما را در آستانه ابتلا به بیماری‌هایی نظیر تب مالت قراردهد.

۸) هنگام استفاده از غذاهای محلی یا برای یافتن رستوران‌های معتبر در شهرستان‌ها، ازافراد بومی

راهنمایی بخواهید چرا که استفاده ازغذاهای محلی، نیاز به شناخت کیفیت آن دارد. به‌عنوان مثال، اگر به استان‌های شمالی کشور سفر می‌کنید، هنگام خوردن ماهی و... از افراد بومی راهنمایی بخواهید.

۹) چنانچه به مناطق کوهستانی مسافرت می‌کنید از خوردن قارچ به‌طور جدی خودداری کنید.

۱۰) در طول سفر آب را فقط از منابع مطمئن تهیه کرده یا از آب‌های معدنی استفاده کنید و اگر درکنار جوی آبی توقف کرده‌اید تا غذا را در آن جا میل کنید به هیچ وجه به فکر استفاده ازآب نیفتید. مصرف آب‌های سطحی، چشمه‌ها و دریاچه‌ها به هیچ‌وجه توصیه نمی‌شود.در مواردی هم که به سلامت آب مشکوک هستید یا برای کودکان غذا تهیه می‌کنید، جوشاندن آب به‌مدت ۵ دقیقه یا استفاده از قرص‌های هالوژن طبق دستورالعمل سازنده، به سلامت آب کمک می‌کند.

۱۱) یخ را از مراکز مطمئن تهیه کرده و از مصرف یخ‌هایی که در شرایط غیربهداشتی و روی زمین نگهداری یا خرد می‌شوند، خودداری کنید.

۱۲) در سفر ممکن است برای بازدید چرخ‌های ماشین به آنها دست بزنید یا اگر از وسایل نقلیه عمومی مانند اتوبوس یا قطار استفاده می‌کنید به صندلی‌ها، پنجره و... دست بزنید اما فراموش نکنید که قبل از خوردن غذا، دست‌های خود را بشویید. به‌طور کلی پس از استفاده از سرویس‌های بهداشتی، برداشتن گوشت‌خام، سیگار کشیدن، دست زدن به حیوانات و دست زدن به زباله یا چمن حتما دست‌های خود را بشویید.

۱۳) باید به کسانی که از غذاهای رستوران‌های بین راهی استفاده می‌کنند یادآوری کنیم که در بین رستوران‌های بین راهی، رستوران‌های غیراستاندارد زیادی وجود دارد که متأسفانه سطح نظارت و بهداشت در این واحدها ابتدایی است. چنانچه مجبور به خوردن غذا در رستوران‌های بین راهی شدید، درصورت امکان از رستوران‌های معتبر و مورد اطمینان استفاده کنید. برای ارزیابی سطح (رعایت) بهداشت در اینگونه واحدها باید به وضعیت دستشویی‌ها، لباس کارگران نظافت میزها، حضورمگس ها و سایر حشرات، وسایل صرف غذا مانند چنگال، قاشق، لیوان، پارچ آب و غیره توجه کرد. همچنین دراین واحدها برای تشخیص سالم بودن غذا باید از حواس خوداستفاده کنید، مانند استفاده از حس بینایی برای تشخیص رنگ و کیفیت غذا، حس بویایی برای بوی غذا و حس چشایی برای طعم غذا!

۱۴) تا حد امکان از خوردن انواع خورش‌ها، کباب کوبیده، سالاد الویه و همبرگر خودداری کنید. از انواع غذاهایی که می‌توان آن را چندین بار گرم کرد و ماندگی آن به سختی قابل تشخیص است، خورش‌ها هستند. از مصرف کباب کوبیده و همبرگر به‌دلیل عدم‌اطلاع از کیفیت گوشت به کار برده شده، عدم‌اطلاع از ماندگی چندروزه گوشت چرخ شده و به کاربردن مواداولیه مختلف از جمله خرده نان، ادویه جات و غیره، از مصرف سالاد الویه به‌دلیل خام بودن مواداولیه موجود درسس مایونز مانند تخم مرغ و...، همچنین عدم‌نظارت بر چگونگی تهیه الویه (به‌صورت دستی تهیه می‌شود) در رستوران‌های غیرمعتبر بین راهی به‌طور جدی خودداری کنید.

۱۵) دستور طلایی پیشگیری از مسمومیت غذایی، پختن غذا و خوردن آن در همان روز است. طی سفر برای حمل مواد غذایی فاسد شدنی، از یخدان مناسب استفاده کنید، هرگز غذاهای پخته شده را بیش از دو ساعت (اگر هوای اتاق گرم است، بیش از یک ساعت) در دمای محیط رها نکنید. برای دوباره گرم کردن غذاها باقیمانده آنها را تا ۷۴ درجه سانتی گراد گرما دهید وهمچنین غذاهایی که بیش از سه روز حتی در یخچال باقی‌مانده‌اند را مصرف نکنید.

در طول سفر آب را فقط از منابع مطمئن تهیه کرده یا از آب‌های معدنی استفاده کنید و اگر درکنار جوی آبی توقف کرده‌اید تا غذا را در آن جا میل کنید به هیچ وجه به فکر استفاده ازآب نیفتید.

ارزش‌های سفر با اتوبوس

هستی‌یزدان‌پناه

کمتر کسی را می‌توان یافت که تاکنون با اتوبوس به سفر نرفته باشد. تقریبا همه ما حداقل یک بار در زندگی مسافرت با اتوبوس را تجربه کرده‌ایم. سفرهای دانش آموزی و دانشجویی، تورهای خانوادگی و دوستانه و بسیاری از سفرهایی که به قصد کار، آموزش، سلامت و... صورت می‌گیرند، معمولا در مسافت‌های کم با اتوبوس برگزار می‌شوند. بسیاری از افراد سفر با اتوبوس را برابر با خستگی مفرط، بدن درد و هدر رفتن زمان قلمداد می‌کنند. در گذشته سفر با اتوبوس کار طاقت‌فرسایی بود، اما در چند سال گذشته با ورود اتوبوس‌های لوکسی که امکان تخت شدن صندلی‌ها را برای مسافران فراهم می‌کنند و از امکانات صوتی و تصویری و همچنین سیستم تهویه مناسب برخوردار هستند، سفر با اتوبوس راحت‌تر شده و رونق گرفته است. هم‌اکنون امکان سفر به چند کشور همسایه با این اتوبوس‌های راحت فراهم شده و بسیاری از گردشگران به صورت زمینی به این کشورها سفر می‌کنند.

آرامش در مسیرهای ناآشنا

به نظر می‌رسد سفر با خودروی شخصی از مزایای بسیاری نسبت به اتوبوس برخوردار است، اما اگر قصد سفر به مکان‌هایی را دارید که تاکنون به آنجا سفر نکرده‌اید و با مسیرها، فرهنگ و هنجارهای اجتماعی آن مناطق آشنایی ندارید، بهتر است اتوبوس را انتخاب کنید. با این کار علاوه بر داشتن امنیت و آرامش بیشتر، این امکان را خواهید داشت که با فراغت و آرامش از چشم‌اندازهای مسیر لذت برده و در عین حال خستگی ناشی از رانندگی را نیز نداشته باشید.

مراقب راننده باشید

اگر در طول سفر راننده اتوبوس با سرعتی غیرمجاز رانندگی کرده و به علائم و اصول راهنمایی و رانندگی توجهی نداشت، از او درخواست کنید با سرعت مطمئنه و صحیح رانندگی کند. بهتر است درخواستتان را در آرامش و مودبانه بیان کنید و فراموش نکنید حتی بداخلاق‌ترین افراد نیز در مقابل روی خوش تسلیم می‌شوند. همچنین توجه داشته باشید هیچ راننده‌ای نباید به طور مستمر بیش از هشت ساعت رانندگی کند. این مساله در زمانی که با تورهای مسافرتی در جاده هستید اهمیت بسیاری دارد، چرا که گاهی دیده شده اتوبوس‌های تورها با تنها یک راننده به سفر می‌روند.

توصیه‌هایی دیگر

ـ بهتر است در سفرهای اتوبوسی کفش راحت بپوشید تا بر اثر نشستن طولانی مدت و ورم پا، دچار مشکل نشوید و با درآوردن کفش‌هایتان دیگران را نیز آزار ندهید.

ـ پیش از سفر از غذاهای سبک استفاده کنید. بهتر است از غذاهایی که از سوی شرکت اتوبوسرانی طی مسیر به شما داده می‌شود، استفاده کنید و کمتر از غذاهای رستوران‌های بین راهی که مطمئن نیستند، استفاده کنید.

ـ اگر در طول مسیر دچار سرگیجه و حالت تهوع می‌شوید، در هر توقف اتوبوس پیاده شده و کمی قدم بزنید. بهتر است در اتوبوس مطالعه نکنید و با گوش دادن به موسیقی ملایم، خود را آرام نگه دارید.

ـ در طول مسافرت با اتوبوس به ازای هر نفر می‌توان ۲۰ کیلوگرم بار به همراه داشت و لازم نیست بابت آن هزینه اضافی پرداخت کرد.

کارکنان
[۵۹]
ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۶- آبان ماه ۱۳۹۳

ورزش

- بسکتبال زندگی من است
- در سوگ آن مرد «سر طلایی»
- برترین گلزنان تاریخ لیگ برتر انگلیس را بشناسید
- لیونل مسی؛ نابغه‌ای دست نیافتنی
- برنده‌ها و بازنده‌های شهرآورد هفتاد و نهم پایتخت

کارکنان

اسکاتیا
گردشگری
فرهنگ‌وهنر
سلامت
ورزش

گفت و گو با حامد حدادی آسمانخراش ورزش ایران

بسکتبال زندگی من است

جلال بابایی

حامد حدادی، حتی اگر بسکتبالیست نمی‌شد و عناوین قهرمانی متعددی در آسیا کسب نمی‌کرد و به عنوان اولین بازیکن ایرانی وارد ان‌بی‌ای نمی‌شد، باز هم در کانون توجه قرار می‌گرفت. دو متر و ۱۸ سانتی‌متر قد، همین طوری‌اش هم آدم را از دیگران متمایز می‌کند، چه برسد به این که یک نفر با چنین قدی، این همه موفقیت هم کسب کرده باشد؛ موفقیت‌هایی که البته بی‌ارتباط با قد بلندش هم نیست، همان مشخصه‌ای که در دوران کودکی، اسباب تمسخر و «بابالنگ‌دراز» نامیده شدنش بوده و حالا شاید مهم‌ترین عامل توفیقش. حدادی، دومین بازیکن بلندقد بسکتبال ایران پس از جابر روزبهانی محسوب می‌شود؛ مهربان است، اما زود عصبانی می‌شود. می‌گوید تاریخ برایش جذاب است و به همین دلیل سفر به گذشته را به آینده ترجیح می‌دهد، البته چنان که افتد و دانی، سفر خیالی به گذشته را. می‌گوید اهل سیاست نیست و به همین دلیل سوال‌های سیاسی را پاسخ نمی‌دهد. آبی رنگ مورد علاقه‌اش است و غیر از بسکتبال استعداد دیگری ندارد. گفت و گوی آسمانخراش ورزش ایران را در ادامه بخوانید.

خودتان را تعریف کنید.

نمی‌توانم تعریف کنم.

چرا؟

آدم که خودش را تعریف نمی‌کند.

مثلا بگویید خصوصیات بارزتان چیست؟

مهربانم، اما زود عصبانی می‌شوم.

کسی را هم زده‌اید؟

نه تا این حد، اجازه نمی‌دهم به خشونت کشیده شود.

با دو متر و ۱۸ سانتی متر قد، آن بالا هوا چطور است؟

کاملا ابری رو به آفتاب!

به دیدن آدم‌ها از بالا عادت کرده‌اید؟

من عادت کرده‌ام، اما مردم تعجب می‌کنند.

چرا؟

به هر حال قد من از سایز طبیعی خارج است.

از بلندقدترین آدم دنیا چقدر کوتاه‌تری؟

خیلی! شاید نزدیک ۴۰ سانت.

دوست داری قدت بلندتر هم می‌شد؟

دو متر و ۱۸ سانتی‌متر کم است؟!

نه نیست...

پس بگو خدا بدهد برکت. (با خنده)

خانواده قد بلندی دارید؟

بله، تقریبا همه قدشان بلند است، اما نه به اندازه من.

قد بلند دردسر هم دارد؟

بله، محدودیت‌هایی به وجود می‌آورد، اما خیلی جاها به درد می‌خورد.

مثلا؟

همین بازی بسکتبال.

چه حسی داری از این که باران زودتر از بقیه به سر تو می‌رسد؟

وقتی چیزی را زودتر از بقیه متوجه می‌شوید، لذتبخش است.

تختخواب اندازه خودت از کجا پیدا می‌کنی؟

پیدا نمی‌شود، سفارش می‌دهم برایم بسازند.

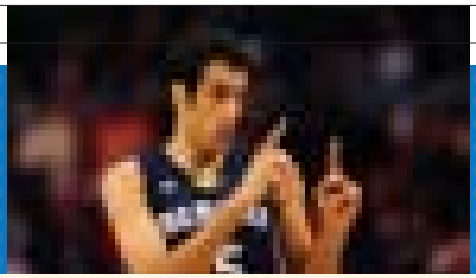
ایرانی یا خارجی؟

ما تولید ملی استفاده می‌کنیم.

بچگی‌ها به شما می‌گفتند بابالنگ دراز؟

دوستانم خیلی می‌گفتند.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱



ناراحت‌نمی‌شدید؟
در ابتدا بله، اما دیگرعادت کرده بودم.
جودی ابوت خودت را پیدا کرده‌ای؟
نه هنوز، شاید در آینده این اتفاق افتاد.
چرافوتبالیست‌نشدید؟
حالا این همه رشته، چرا فوتبال؟
چون پرطرفدارترین ورزش است.
بچه بودم بازی می‌کردم.
بازی‌ات چطور بود؟
خوب، خیلی خوب.
خب چرا ادامه ندادی؟
قدم به این رشته نمی‌خورد.
اگر بسکتبالیست نمی‌شدی چه کاره می‌شدی؟
هیچ کاره!
جدا؟
راستش تا حالا فکر نکرده‌ام.
خب الان فکر کن.
مطمئنم در هیچ کار دیگری استعداد ندارم.
زشت‌ترین‌بسکتبالیست‌ایران کیست؟
خانواده‌ام اینجا می‌گویند نگو!
چرا؟
چون دردسر می‌شود.
زشت‌ترین‌بسکتبالیست‌دنیاچطور؟
بسکتبالیست‌هاهمه‌خوشگل‌اند!
بسکتبالیست‌های چینی هم مثل جنس‌های چینی‌هستند؟
مثل جنس‌هاشان هستند، اما از یک تا ۴ درجه‌بندی‌می‌شوند!
بزرگ‌ترین‌حسرت؟
از دست رفتن طلای بازی‌های آسیایی اینچئون.
بزرگ‌ترین‌اشتباه؟
جراحی نکردن دستم برای مدت طولانی.
بلاک‌شات.
روحیه دادن به تیم.
اسلم دانگ.
قدرت‌نمایی در زمین.
خطای سد؟
تا حالا جرات انجام آن را نداشته‌ام.
در زندگی هم تا حالا راه کسی را سد کرده‌اید؟
نه، چون روحیه‌ام این طور نیست.
پشت پا چطور، به کسی زده‌اید؟
زیاد!
به کی؟
به دوستان و آشنایان.
کسی هم آسیب دیده است؟
نه دیگر حالا تا آن حد!
به شما چی، کسی تا حالا پشت پا زده؟
با دو و نیم متر قد کسی جرات ندارد!
علی دایی.
اسطوره فوتبال ایران
محمدجوادظریف.
زیاد اهل سیاست نیستم.
مشحون؟
گاد فادر بسکتبال ایران.
آخرین باری که اسم خودتان را گوگل کرده‌اید کی بود؟
اینترنت ایران ضعیف است، نمی‌شود این کار را کرد.
در خارج چطور؟
برای دیدن مصاحبه‌هایم در بازی‌های آسیایی اینچئون این کار را کردم.
هر چند وقت یک بار مصاحبه می‌کنی؟
خیلی کم، مگر در مورد اتفاقات خاص مانند باخت تیم ملی.
الگویتان کیست؟
الگوی داخلی و بچگی‌ام احمد سعیدی در خوزستان.
الگوی خارج از کشور چطور؟
شکیل اونیل را از همه بیشتر دوست داشتم.
اگر همین الان بفهمید تا شب بیشتر وقت ندارید، چه کارهایی می‌کنید؟
دوستانم را جمع می‌کنم و می‌گیم می‌خندیم.
اگر ماشین زمان داشته باشید دوست دارید به گذشته بروید یا آینده؟
به گذشته باز می‌گشتم.
آینده را دوست ندارید؟
تاریخ را بیشتر دوست دارم و به همین دلیل می‌خواهم به گذشته بازگردم.
کتاب تاریخ هم می‌خوانید؟
اگر وقت داشته باشم، حتما می‌خوانم.
اگر به گذشته برگردید، کدام کارها را قطعا انجام‌نمی‌دهید؟
بسکتبالیست‌نمی‌شدم.
چرا؟ گفتید که فقط در بسکتبال استعداد دارید؟
شوخی کردم، بسکتبال زندگی من است.
تا حالا چه سوالی دوست‌داشتی از تو بپرسند، اما هیچ کس نپرسیده است؟
جواب دادن به سوالات همیشه برایم سخت است، کلا هیچ سوالی پرسیده نشود بهتر است!
رنگ مورد علاقه‌ات چیست؟
آبی، رنگ آسمان و آرامش‌بخش است.
به همین دلیل طرفدار استقلال هستید؟
نه، استقلال را دلی دوست دارم.
بهترین بازیکن استقلال چه کسی است؟
بازی‌های جواد زرینچه را دوست داشتم، اما شما بنویسید همه بازیکنان.
نظرت در مورد پرسپولیس چیست؟
این تیم را هم دوست دارم.
زیاد کری می‌خوانید؟
با دوستان قرمز وقتی دور هم جمع شویم، کری زیادی داریم!
خانواده‌تان را چند وقت یک بار می‌بینید؟
شاید سالی دو هفته.
این مدت خیلی کم نیست، پدر و مادرت ناراحت‌نمی‌شوند؟
دست خودم بود، دوست داشتم هر روز ببینمشان.
از اردوها و مسابقات طولانی خسته نشدید؟
هر کاری سختی خودش را دارد.
حامد حدادی به مارک لباس توجه می‌کند؟
نه زیاد، لباس باید برازنده آدم باشد.
بهترین کادویی که دریافت کرده‌اید؟
همه کادوها ارزشمند است، فرقی نمی‌گذارم.
چه زمانی از بسکتبال خداحافظی می‌کنید؟
تازه اول جوانی‌ام است، وقتش برسد خداحافظی می‌کنم.

غلامحسین مظلومی هم سر به دنیای ابدی نهاد

در سوگ آن مرد «سر طلایی»

دکتر حمیدرضا صدر

می‌گویند معمولا بهترین بازیکن‌های شیفته‌های فوتبال آنهایی هستند که در سنین نوجوانی بازی‌هایشان را دنبال کرده‌اید. همان‌هایی که با شیفتگی به دویدن‌هایشان خیره شدید. به ضربه‌ها و گل‌هایشان. به درگیری‌ها و فریادهایشان. به غم‌ها و شادی‌هایشان. به عکس‌هایشان. غلامحسین مظلومی برای ما چهارده پانزده ساله‌های امجدیه اواخر دهه ۱۳۴۰ و اوایل ۱۳۵۰ یکی از آن بازیکنان بود. مهاجمی-کنار صفر ایرانپاک در همان دوره در پرسپولیس -با گل‌های پرشمار که ضربه‌هایش هم آمیخته به قدرت بودند و هم زیرکی. هنوز می‌توانم آلبوم‌های فوتبالی آن دوران را بیرون بکشم و به امضاهای گرفته شده از هر دوشان خیره شوم و خاطرات نوجوانی را دوره کنم و دوره...

غلامحسین مظلومی مهاجم نوک تاج بود. بلند بالا و با اندامی ورزیده که مدافعان مقابلش را عذاب می‌داد و عذاب. اهمیتی نداشت تاجی بودید یا نبودید، به او نگاه می‌کردید و می‌دانستید مهاجمی انکارناپذیر است. یکی از بهترین گلزن‌های عصر خود که بی‌اعتنا به خشونت حریفان یا شعارهای پرسپولیسی‌های روی سکوها وظیفه‌اش را انجام می‌داد. او را با فرصت طلبی‌اش تعریف می‌کردند. با ضربه‌های تمام کننده‌اش به توپ‌های سرگردان در محوطه جریمه. در کورس‌های ده تا بیست متری بسیار سریع می‌دوید و ضربه‌هایش همان چیزی بودند که تمام کننده خوانده می‌شدند. هم با پا گل می‌زد و هم با سر.

اولین بار عکسش را در نشریه تاج ورزشی ۱۴ آذر ۱۳۴۷ دیدیم. جایی که او را پسر نوزده ساله آبادانی معرفی کرده بودند که در تیم‌های منتخب آبادان و کلنی خوزستان همشهری‌هایش را مفتون خود کرده. می‌گفتند احمد هدایت مربی تاج آبادان او را در زمین‌های باوارده و سده آبادان در حالی که دنبال توپ‌های چرمی چند لایه سنگین می‌دویده به جلو رانده و نوید داده «تو روزی کسی خواهی شد». نام آن جوان آبادانی غلامحسین مظلومی بود. غلامحسین مظلومی را زدراکف رایکف کشف کرد. مربی یوگسلاو او را به تیم جوانان دعوت کرد و مظلومی کنار مهدی حاج محمد، جهانگیر فتاحی و حسین باباخانلو در صف مهاجمانش قرار گرفت و با زدن ۷ گل در بانکوک رتبه سوم را برای ایران به ارمغان آورد. وقتی رایکف در تابستان ۱۳۴۸ او را برای همراهی در سفر به شوروی انتخاب کرد خیلی‌ها تعجب کردند. ولی کمی بعدتر بازی‌اش برابر مردان بزرگسال و پر زور زسکا مسکو در زمین ناهموار امجدیه - همان شبی که ناصر حجازی درون دروازه یکی از بهترین بازی‌هایش را انجام داد - نشان داد آماده پرواز است و پرواز هم کرد. جلو رفت و جلو...

وقتی رایکف مربی تاج شد با کنار گذاشتن قدیمی‌ها او را در خط حمله قرار داد. آن‌هایی که روی سکوهای امجدیه می‌نشستند نمی‌توانستند گل‌های غلامحسین مظلومی را نشمرند: تاج ۴ - دیهیم صفر با سه گل او. تاج ۷ - دخانیات صفر با چهار گل او... ولی در دیدار نیمه کاره تاج و پرسپولیس در ۱۷ بهمن ۱۳۴۸ بود که همه او را در میدانی که چهره‌های سرشناس دوران از همایون بهزادی و محراب شاهرخی و جعفر کاشانی گرفته تا علی جباری و پرویز قلیچ خانی در آن بودند، شناختند. مظلومی بود که در دقیقه ۹ از تردید اکبر محمدی بهره برد و دروازه عزیز اصلی را باز کرد. همان دیدار پرهیاهویی که حاج ابوالحسن گل تساوی بخش محمود خوردبین را نادیده گرفت و عزیز اصلی همه طول میدان را طی کرد و آن سیلی تاریخی را بر گوش مرد سیاه پوش نواخت و دیدار او نیمه کاره ماند... بعدها جایگاه تاریخی غلامحسین مظلومی در دیدارهای تاج /

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

استقلال - پرسپولیس نادیده گرفته شد، در حالی که تک گل برادرش پرویزمظلومی در مهر ماه ۱۳۶۲ پس از انقلاب به دلیل هجوم حیرت آور تماشاگران به سکوها مورد اشاره قرار گرفت، بارها و بارها. غلامحسین مظلومی بود که طی تساوی یک - یک دو تیم در ۱۳۵۰ - دیداری که توفیق بهرامف آن را سوت زد - گل تاج را در نیمه اول وارد دروازه عزیز اصلی کرد و صفر ایرانپاک در واپسین لحظات ضربه تساوی بخش را نواخت. او بود که در پیروزی ۲-۱ پرسپولیس در ۱۳۵۲ تک گل تاجی‌ها را زد و در پیروزی ۳-۱ تاج در بهار۱۳۵۴ او بود که دو گل را به ثمر رساند. حتی سال ۱۳۵۲ که پرسپولیس در آن نبرد تاریخی ۶ گل به تاج زد و با بهترین خط حمله به عنوان تیمی بی‌شکست قهرمان جام شد، غلامحسین مظلومی بود که با ۱۵ گل عنوان بهترین گلزن را کسب کرده بود. با پاس او بود که حسن روشن دروازه بهرام مودت را در خرداد ۱۳۵۳ باز کرد و پیروزی یک - صفر تاج برابر پرسپولیس رقم خورد.

غلامحسین مظلومی مرد دیدارهای بین المللی هم بشمار می‌رفت و مایه تاسف

وقتی رایکف مربی تاج شد با کنار گذاشتن قدیمی‌ها او را در خط حمله قرار داد. آن‌هایی که روی سکوهای امجدیه می‌نشستند نمی‌توانستند گل‌های غلامحسین مظلومی رانشمرند.

وقتی دیدارهای مقدماتی جام جهانی ۱۹۷۸ آغاز شد او بهترین گلزن نوک حمله ما بشمار می‌رفت. در نخستین دیدار که با سه گل عربستان را در ریاض خرد کردیم دو گل از سه گل ما را او زد.

است فقط فیلم دو گلی که او به کره جنوبی در دیدارهای آسیایی ۱۹۷۴ زده برجای مانده است. دو گل دیرهنگام برابر حریفی سرسخت که خوشبختانه در همین حد هم بازتابنده قدرت و و طراوت او هست و می‌توانیم بارها و بارها تماشایش کنیم. بی‌ترحم بودنش برابر مدافعان را پیشترها در شهریور ۱۳۴۹ طی پیروزی با ۸ گل برابر سیلانی‌ها در امجدیه دوره کرده بودیم. همان شبی که او ۴ گل زد و علی پروین ۳ گل. وقتی تاج سال ۱۳۴۹ با پیروزی بر هاپوئل قهرمان آسیا شد او یکی از آبی پوش‌ها بود. آن سال‌ها تاج راهی مالزی می‌شد و در جامی تحت عنوان میلز شرکت می‌کرد و جام میلز پاییز ۱۳۵۰ با ۷ گل او طی ۴ دیدار به تاج تعلق گرفت. وقتی بایرن مونیخ در تیر ۱۳۵۱ به تهران آمد و ۲-۶ خرد شد یکی از گل‌ها را او زده بود. او بود که در آستانه المپیک ۱۹۷۲ در دیدار تدارکاتی برابر تیم فرانسه که میشل پلاتینی یکی از بازیکنانش بود ۲ گل زد تا ایران ۴-۳ پیروز شود.

وقتی دیدارهای مقدماتی جام جهانی ۱۹۷۸ آغاز شد او بهترین گلزن نوک حمله ما بشمار می‌رفت. در نخستین دیدار که با سه گل عربستان را در ریاض خرد کردیم دو گل از سه گل ما را او زد. هنوز می‌توانیم تصویری که سنگر عربستان را فتح کرده و به سوی نیمکت کنار زمین می‌دود به یاد آوریم. نیمکتی که حشمت مهاجرانی، اصغرشرفی و پرویز قلیچ خانی برایش دست می‌زنند و غلامحسین مظلومی سبکبالانه به سویشان می‌دود. ولی آن روز آخرین نقطه اوج زندگی حرفه ای‌اش هم بود. کمی بعد مصدوم شد و از همراهی تیم در ادامه دیدارهای مقدماتی بازماند. نتوانست در جام جهانی ۱۹۷۸ که عصاره فوتبال دهه ۱۳۵۰ ایران بود به میدان رود، در حالی که یکی از مردان کلیدی آن فوتبال در آن عصر بشمار می‌رفت و حضورش - اگر همان غلامحسین مظلومی بود که می‌شناختیم - نیش زهردارتری به مهاجمانمان می‌بخشید که نبخشید.

غلامحسین مظلومی مهاجم بزرگ آبی پوش‌های تهران در ۲۳ دی ۱۳۲۸ در آبادان‌زاده شد و در ۲۸ آبان ۱۳۹۳ در تهران پس از مبارزه طولانی با سرطان وداع کرد و رفت. شش سال پیش‌تر در ۱۳۸۷ صفر ایرانپاک شمایل سرخپوش‌های آن دوران که موازی با مظلومی دروازه‌ها را می‌گشود مغلوب این بیماری لعنتی شده بود... و خاطره‌هایشان ما را نشانه می‌روند و نشانه.

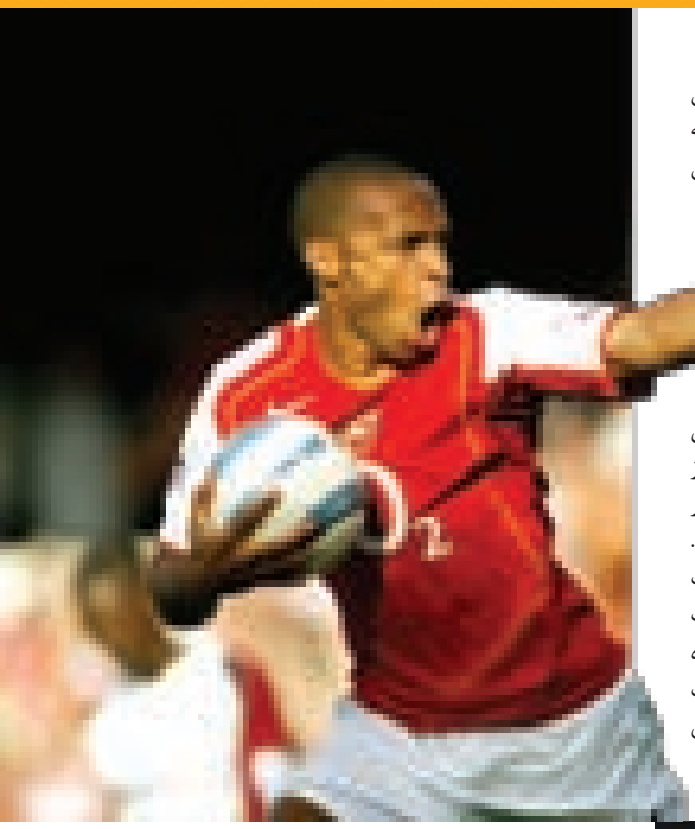
از تیه‌ری آنری و آلن شیرر تا کانتونا و دنیس برگ‌کمپ

برترین گلزنان تاریخ لیگ برتر انگلیس را بشناسید

هیلداحسینی‌خواه

شاید باورش سخت باشد که در فهرست ده نفره برترین مهاجمان تاریخ لیگ برتر، نامی از سرخیو آگوئرو، لوئیس سوارز و رود فن نیستلروی نباشد. البته هیچ جای تعجبی هم نیست که پیتر کراچ یا دارن هاکربی نیز جایی در فهرست مورد نظر ندارند؛ هرچند تاریخ لیگ برتر انگلیس مملو از مهاجمان گلزن است، اما در این میان برخی از این مهاجمان کارنامه بسیار درخشان‌تری از خود بر جای گذاشته و به اسطوره‌های تاریخ لیگ برتر انگلیس تبدیل شده‌اند. این اسطوره‌ها محبوبیت بالایی برای باشگاه‌های خود هم داشته و دارند و حتی برخی از آنها به نماد باشگاه تبدیل شده‌اند.

در ادامه با ده مهاجم یکه‌تاز تاریخ لیگ برتر انگلیس بیشتر آشنا می‌شویم. بیشتر این مهاجمان از فوتبال خداحافظی کرده‌اند و فقط بازیکنان این فهرست که هنوز فوتبال بازی می‌کنند، تیه‌ری آنری، وین رونی و دیدیه دروگبا هستند که البته سومی اعلام کرده در پایان این فصل از رقابت‌های لیگ برتر فوتبال برای همیشه کفش‌ها را می‌آویزد. آنچه در ادامه‌می‌آید، فهرست مهاجمان برتر تاریخ لیگ برتر انگلیس به انتخاب کارشناسان، مربیان و روزنامه‌نگاران ورزشی بریتانیاست که به طور اختصار با آنها بیشتر آشنا می‌شویم:



۱ تیه‌ری آنری (آرسنال)

این فرانسوی، یکه‌تاز لیگ برتر انگلیس است. او نه فقط یک گلزن تمام‌عیار که بازیکنی موثر و گلساز برای تیمش بود. زدن ۱۷۵ گل در لیگ برتر انگلیس نشان می‌دهد او تا چه اندازه بازیکن بزرگی بوده است. آنری اکنون در نیویورک رد بولز آمریکا بازی می‌کند، اما اخباری مبنی بر بازگشت او به فوتبال اروپا شنیده می‌شود. آنری در آرسنال به افتخارات متعددی دست یافت، از جمله دو قهرمانی با آرسنال در لیگ برتر، سه جام حذفی، دو بار تصاحب جایزه برترین بازیکن فصل و چهار مرتبه تصاحب عنوان برترین گلزن فصل. دلایلی که آنری برترین مهاجم تاریخ لیگ برتر است یکی دو تا نیست.

۲ آلن شیرر (ساوتهمپتون، بلکبرن روورز، نیوکاسل)

۲۸۳ گل برای یک مهاجم لیگ برتری آماری خیره‌کننده به شمار می‌رود. اسطوره بی‌بدیل باشگاه نیوکاسل از سال ۱۹۸۸ میلادی تا ۲۰۰۶ در لیگ برتر بازی کرد که بخش عمده و البته درخشان عمر فوتبالی او در نیوکاسل سپری شد. شیرر ۱۴۸ مرتبه برای نیوکاسل گلزنی کرده و برترین بازیکن تاریخ این باشگاه انگلیسی محسوب می‌شود و البته جایگاهی انکارنشدنی در میان برترین بازیکنان تاریخ لیگ برتر دارد.

۳ اریک کانتونا (منچستریونایتد)

دیگر مهاجم برتر تاریخ لیگ برتر انگلیس باز هم فرانسوی است. او سابقه بازی در دو باشگاه لیدزیونایتد و منچستریونایتد را در کارنامه دارد، اما چیزی که بیشتر در مورد او اهمیت دارد، به حضور او در منچستریونایتد مربوط می‌شود. او در این باشگاه به یکی از برترین بازیکنان دنیا تبدیل شد. او ۳۶۹ مرتبه در لیگ برتر موفق به گلزنی شد که ۱۴۳ بار آن را با پیراهن منچستر یونایتد به ثمر رساند. این نکته بسیار حائزاهمیت است که او تنها پنج سال در لیگ برتر انگلیس بازی کرد.

۴ دنیس برگ‌کمپ (آرسنال)

این تخصص برگ‌کمپ هلندی بود که مدافعان حریف

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

را به بهترین شکل ممکن جا بگذارد و برای تیمش گل بزند. ۱۱ سال حضور مستمر در آرسنال برای او توام با موفقیت‌های بی‌نظیر و پیشرفت جهشی بود. این هلندی در این ۱۱ سال ۸۶ گل برای تیمش به ثمر رساند. برگ کمپ هت‌تریک‌های متعددی هم از خود بر جای گذاشت که به‌یادماندنی‌ترین هت‌تریک او مقابل لسترسیتی ثبت شد.

۵ وین رونی (اورتون، منچستریونایتد)

در حالی که رونی با ۱۶ سال سن با پیراهن اورتون در لیگ برتر انگلیس می‌درخشید، هم‌سن و سال‌های او به مدرسه می‌رفتند، اما رونی خیلی زودتر از هم‌سن و سال‌هایش بزرگ شد. چه کسی می‌تواند نام او را فراموش کند؟ او کاپیتان تیم ملی انگلیس است و علاوه بر آن یکی از بهترین مهاجمان ده سال اخیر لیگ برتر انگلیس به شمار می‌رود. برای اثبات این موضوع که او از برترین‌های لیگ برتر است و همیشه در موفقیت‌های تیمش نقش اصلی داشته، همین بس که پنج بار با یونایتد قهرمان لیگ برتر شد، دو بار قهرمانی در جام حذفی را تجربه کرد و بر کاپ قهرمانی لیگ قهرمانان اروپا هم بوسه زد.

۶ اندی کول (نیوکاسل، منچستریونایتد بلکبرن، فولام، منچسترسیتی، پورتموث)

نام او بی‌درنگ تداعی‌کننده گل بود. او ۱۸۷ گل را با پیراهن تیم‌های مختلف لیگ برتری از نیوکاسل و منچستریونایتد گرفته تا منچسترسیتی به ثمر رساند. کول که بزرگ‌ترین موفقیتش پنج قهرمانی در لیگ برتر با یونایتد و تصاحب قهرمانی لیگ قهرمانان اروپا با همین تیم در سال ۱۹۹۹ است، از خطرناک‌ترین مهاجمان تاریخ لیگ برتر شناخته می‌شود.

۷ دیدیه دروگبا (چلسی)

این مهاجم ساحل عاجی هنوز فوتبال بازی می‌کند و عضو چلسی است. البته او در مقطعی به گالاتاسرای ترکیه رفت، اما در ابتدای این فصل دوباره به تیمی برگشت که اسطوره‌اش محسوب می‌شود. این مهاجم ساحل عاجی سال ۲۰۰۴ به چلسی پیوست و تا سال ۲۰۱۲ با این باشگاه انبوهی از موفقیت‌های مختلف نظیر قهرمانی در لیگ برتر و لیگ قهرمانان اروپا را به دست آورد. زمانی که دروگبا در سال ۲۰۱۲ از چلسی جدا شد، دقیقا ۱۰۰ گل برای این تیم به ثمر رسانده بود.

۸ مایکل اوون (لیورپول، نیوکاسل منچستریونایتد، استوک‌سیتی)

درخشش او در لیگ برتر انگلیس از سال ۱۹۹۷ شروع شد؛ یعنی وقتی که ۱۷ سال داشت. ۱۱۸ گل در لیگ برتر به تنهایی موید این نکته است که اوون چه مهاجم بزرگی بوده است، البته اوون گاهی اوقات راه را اشتباه رفت، مثل زمانی که در اوج کار خود در لیورپول راهی رئال مادرید شد و پس از آن انتخاب‌های اشتباه دیگرش مثل نیوکاسل، اما به هر حال نظیر او هنوز در لیگ برتر انگلیس دیده نشده است.

۹ ایان رایت (آرسنال، وستهام)

مهاجم طلایی دهه ۹۰ لیگ برتر انگلیس در آرسنال به اوج رسید. هفت سال بازی در این تیم و به ثمر رساندن ۱۲۸ گل ایان رایت را به یکی از اساطیر توپچی‌های لندن تبدیل کرد. بیشترین گلی که رایت در یک فصل به ثمر رساند، ۲۳ گل بود. هت تریک‌های او به اضافه ضربات چیپش هرگز از یاد هواداران آرسنال نمی‌رود.

۱۰ رابی فاولر (لیورپول، لیدزیونایتد، منچسترسیتی، بلکبرن روورز)

مهاجمان کمی مانند فاولر هستند که غریزی به صورت خطرناکی گلزن هستند. او سال ۱۹۹۳ گام به صحنه لیگ برتر انگلیس گذاشت و دو فصل بعد با پیشرفتی که در کارش کرد، به تنهایی ۲۵ گل با پیراهن لیورپول به ثمر رساند. اوج کار او هت‌تریکی بود که مقابل آرسنال انجام داد و شگفت‌آور این که این هت تریک در چهار دقیقه و ۳۳ ثانیه به ثمر رسید. فاولر ۱۸۶ بار در لیگ برتر انگلیس گلزنی کرد که ۱۲۸ تای آن با پیراهن تیم محبوبش یعنی لیورپول بود.

شاید باورش سخت باشد که در فهرست ده نفره برترین مهاجمان تاریخ لیگ برتر، نامی از سرخیو آگوئرو، لوئیس سوارز و رود فن نیستلروی نباشد. البته هیچ جای تعجبی هم نیست که پیتر کراچ یا دارن هاکربی نیز جایی در فهرست مورد نظر ندارند؛ هرچند تاریخ لیگ برتر انگلیس مملو از مهاجمان گلزن است، اما در این میان برخی از این مهاجمان کارنامه بسیار درخشان‌تری از خود بر جای گذاشته و به اسطوره‌های تاریخ لیگ برتر انگلیس تبدیل شده‌اند.

ستاره بارسلونا رکورد بالاترین گلزنی تاریخ لالیگا را به نام خود ثبت کرد

لیونل مسی؛ نابغه‌ای دست نیافتنی

رکوردشکنی‌های لیونل مسی در دنیای فوتبال تمامی ندارد. نابغه آرژانتینی فوتبال بعد همه افتخاراتی که با بارسلونا کسب کرده اخیرا به یک عنوان عجیب دیگر در فوتبال باشگاهی اروپا رسیده است. او در یکی از آخرین رکوردشکنی‌های خود سرانجام رکورد ۶۰ ساله تعداد گل‌های زده در لالیگا را به نام خودش ثبت کرد. مسی اخیرا با هت‌تریکی که برابر سویا در جریان لیگ برتر فوتبال اسپانیا انجام داد، تعداد گل‌هایش را در لیگا به عدد ۲۵۳ گل رساند تا برترین گلزن تاریخ این رقابت‌ها نام گیرد. ۶۰ سال پس از آن که «تلمو زارا» موفق شد در سال ۱۹۵۵ برای آتلتیک‌بیلبائو رکوردشکنی کند و برترین گلزن لالیگا لقب گیرد، لیونل مسی موفق شد این رکورد را به نام خود ثبت کند. البته ۱۷ سال طول کشید تا تلمو زارا به این رکورد ارزشمند دست یابد. این در حالی است که لیونل مسی در ۱۰ سال به این رکورد دست یافت و برترین گلزن لالیگا شد.

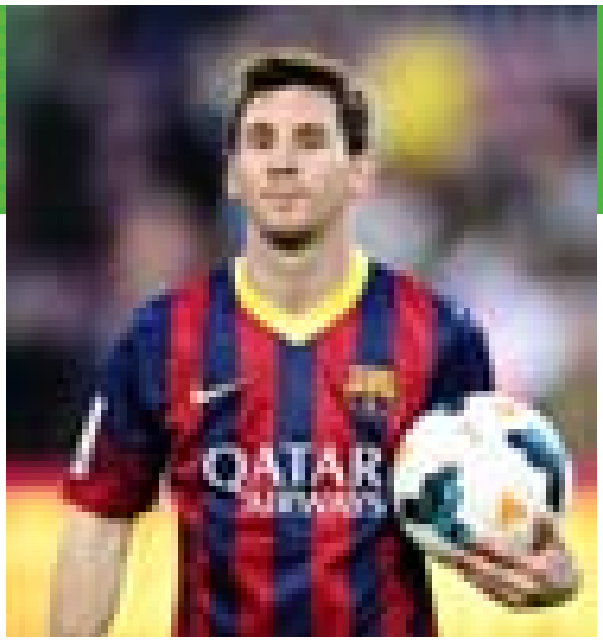
البته میانگین گلزنی تلمو زارا نسبت به لیونل مسی بهتر است. زارا در ۲۷۷ بازی موفق شد ۲۵۱ گل به ثمر برساند، یعنی میانگین ۰٫۹۱ درصد برای آتلتیک بیلبائو. در طرف مقابل لیونل مسی موفق شده است طی ۲۸۹ بازی ۲۵۳ گل را به ثمر برساند، یعنی میانگین ۰٫۸۷ برای بارسلونا.

نابغه فوتبال آرژانتین پس از شکستن رکورد گلزنی در لالیگا به تقدیر از تمام کسانی که در این مسیر از او حمایت کردند، پرداخت. وی اعلام کرد: «وقتی اولین گلم را در لالیگا زدم، تصور نمی‌کردم هیچ رکوردی را جابجا کنم. تنها به خاطر حمایتی که از سوی افراد بیشماری در طول دوران حرفه‌ای‌ام دریافت کردم، توانستم این رکورد را بزنم و دوست دارم این موفقیت را به همه آنها تقدیم کنم. از اینکه همیشه در کنارم هستید، تشکر می‌کنم. همچنین دوست دارم این موفقیت را به افرادی که دیگر در کنار ما نیستند، تقدیم کنم. هرگز شما را فراموش نمی‌کنم. از همه به خاطر اینکه در کنارم هستند، تشکر می‌کنم.» اما بخوانید از واکنش سرمربی جوان بارسا بعد از این رکوردشکنی. لوییس انریکه پس از رکوردشکنی لیونل مسی در حالی که به وجد آمده بود، گفت: «مسی واقعا بازیکن منحصر به فردی است. همیشه گل‌های او باعث شده ما در سخت‌ترین شرایط به نتیجه برسیم و موفق باشیم. من هیچ وقت بازیکنی در حد و اندازه‌های او ندیده‌ام. به نظرم هیچ بازیکنی در جهان وجود ندارد که مثل مسی باشد. او منحصر به فرد و تکرار نشدنی است. خوشحالم که بهترین بازیکن جهان در تیم من بازی می‌کند. هیچ کس فکر نمی‌کرد روزی رکورد گلزنی زارا شکسته شود، ولی مسی این کار را کرد. از این رکورد و پیروزی پر گل تیمم بسیار خوشحالم. » سرمربی بارسلونا در پاسخ به این پرسش که آیا او نمی ترسد یک روز مسی از تیمش جدا شود؟ گفت: «من آدمی هستم که در حال زندگی می‌کنم و کاری به احتمالات ندارم. در حال حاضر همه چیز به سود تیم من است. او در حال حاضر بازیکن بارسا است و همین کافی است. اگر قرار باشد به حرف رسانه‌ها توجه کرد، مسی هر روز برای یک تیم است. »

نکته جالب این رکوردشکنی اولین اقدام مسی بعد از آن بود. مسی جوان که همواره نشان داده مرد خانواده دوستی است و معمولا همسر و فرزندش همه جا کنارش هستند، این رکوردشکنی را به فرزند خردسالش تقدیم کرد. ستاره آرژانتینی پس از این رکوردشکنی تصویری دسته جمعی از خانواده خود(همسر و فرزندش تیاگو) را در شبکه‌های اجتماعی منتشر کرد و گفت: «می‌خواهم این موفقیت بزرگ را به فرزندم تیاگو اهدا کنم.»

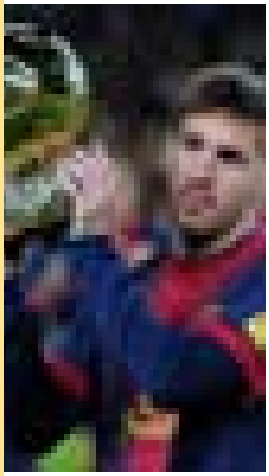
اما بخوانید از دیگر رکوردهای این نابغه دست نیافتنی. مسی در ۲۱ سالگی توپ طلای اروپا را از آن خود

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱



کـرد. وی همچنین در همین سـال نامزد دریافت عنوان بهترین بازیکن سـال فوتبال جهان شد. او سال بعد یعنی در سـال ۲۰۰۹، اولین جایزه توپ طلای خود را دریافت کرد و همچنین بهترین بازیکن سال شد. وی موفقیت‌های خود را با دریافت توپ طلای سالهای ۲۰۱۰،۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ تکمیل کرد. او در سال ۲۰۱۱ عنوان بهترین بازیکن سال یوفا را دریافت کرد. مسـی در ۲۴ سالگی بهترین گلزن تاریخ فوتبال بارسلونا در تمامی رقابت‌ها شـد. لئو در سن ۲۵ سالگی جوانترین بازیکن تاریخ رقابت‌های لالیگا لقب گرفت که توانسـته ۲۰۰ گل در این لیگ به ثمر رسـاند؛ از او می‌توان به‌عنوان بهترین بازیکن نسل خود نام برد. همچنین وی از دیدگاه کارشناسان بزرگ فوتبال و تحقیقات کالج هلند باهوش‌ترین بازیکن دنیا به حساب می‌آید. بازیکنی که در یک صدم ثانیه توانایی تصمیم گیری با توپ را دارد. مسی اولین بازیکنی است که چهار بار برنده توپ طلای اروپا و جهان و یک‌بار هم به عنوان بهترین بازیکن زیر ۲۱ سال جهان برگزیده شده اسـت. او هم‌چنین بهترین بازیکن سال فوتبال جهان در سال‌های ۲۰۰۹، ۲۰۱۰، ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲بوده‌است و از این حیث رکورددار است.

همانطور که گفته شـد مسـی بهترین گلزن تاریخ باشگاه بارسلونا در بازی‌های رسـمی به شمار می‌آید. او در کنار همه افتخاراتش توانست در سال ۲۰۱۲ صاحب رکورد بیشترین گل زده در یک سال با ۹۱ گل شود. البته این رکورد را فیفا به دلایلی ثبت نکرد. مسی به همراه بارسلونا ۶ بار قهرمان لالیگا، دو بار قهرمان جام حذفی اسپانیا، پنج بار برنده سوپرکاپ اسپانیا، سه بار قهرمان لیگ قهرمانان اروپا، دو بار قهرمان سوپر کاپ اروپا و دو بار قهرمان جام باشـگاه‌های جهان شـده اسـت. مسی اولین و تنها بازیکنی است که در چهار رقابت لیگ قهرمانان اروپا به عنوان آقای گلی دسـت یافته اسـت. وی همچنین اولین بازیکنی است که در این رقابت ها رکورد بیشـترین هت تریک(۴) را در اختیار دارد. او در سـال ۲۰۱۲ در لیگ قهرمانان اروپا تاریخ‌سـاز شد و نخستین بازیکنی شد که در یک مسابقه این جام پنج گل به ثمر رسانده است. وی همچنین به رکورد خوزه آلتافینی رسید و در یک فصل لیگ قهرمانان ۱۴ گل به ثمر رساند. مسی رکورد بیشـترین گل زده در لیگ های اروپایی را در فصل ۱۲-۲۰۱۱ با ۷۳ گل بـه نام خود ثبت کرده اسـت.او در همان فصلِ لالیگا رکورد ۵۰ گل را از خود به جای گذاشت و همچنین اولین بازیکنی شد که در شش رقابت مختلف در یک فصـل هـم گل زده و هم پاس گل داده اسـت. لئو در ۱۶ فوریه ۲۰۱۳ سـیصدمین گل خود در تیم بارسلونا را به ثمر رساند. او در ۳۰ مارس ۲۰۱۳ در نوزدهمیـن بازی متوالی در لالیگا موفق به گلزنی شـد و اولین بازیکن تاریخ شد که در یک لیگ حرفه‌ای فوتبال در تمام بازی‌هـای متوالی در برابـر همه تیم‌ها موفق به گلزنی شـده است. او در مارس ۲۰۱۴ مقابل رئال مادرید موفق به هت تریک شـد که تبدیل به بازیکنی شـد که در تاریخِ ال کلاسیکو بیشترین هت تریک را داشـته است. او یکی از اعضای تیم ملی جوانان آرژانتین در جام جهانی جوانان ۲۰۰۵ بود که توانستند قهرمان آن مسابقات شوند. مسی در آن مسابقات بهترین بازیکن و همچنین بهترین گلزن آن مسابقات شد. مسی در المپیک پکن نیـز به همراه تیم المپیـک آرژانتین به مقام قهرمانی دسـت یافت. او تیم ملی کشـورش را در تورنمنت هایی همچون جام‌های جهانی ۲۰۰۶، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۴ و مسـابقات کوپـا آمریکا در سـال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۱ همراهـی کرده‌اسـت. وی جوانترین آرژانتینی است که در جام جهانی بازی کرده و موفق به گلزنی شده است. در سال ۲۰۰۸ مسی به همراه تیم فوتبال آرژانتین مدال طلای المپیک را کسـب کرد. در سال ۲۰۱۳، اسپورتزپرو او را در رده دوم پولسـاز ترین ورزشـکار جهان جای داد. مسی در سال ۲۰۱۴ با کسب چهار عنوانِ بهترین بازیکن زمین در چهار بازیِ متوالی آرژانتین را به فینال جام جهانی رساند. وی همچنین جایزهٔ توپ طلایی را، به عنوان بهترین بازیکن جام جهانی ازآن خود کرد.



مسی جوان که همواره نشان داده مرد خانواده دوستی است و معمـولا همسـر و فرزندش همه جا کنارش هسـتند، این رکوردشـکنی را بـه فرزنـد خردسالش تقدیم کرد.

وی موفقیت‌هـای خود را با دریافت توپ طلای سـالهای ۲۰۱۰، ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ تکمیـل کـرد. او در سـال ۲۰۱۱ عنوان بهترین بازیکن سـال یوفا را دریافت کرد.

مروری بر زندگی کاپیتان‌های موفق ۲ تیم ملی والیبال و بسکتبال ایران

کاپیتان صمد «معروف»

محمدرضاپور

۱- بازی تک به تک در زمین‌های روباز محلات تهران. از شمال تا جنوب. زمین قدیمی حافظ روبه‌روی پارک ملت یا کوچه پس‌کوچه‌های شمیرانات. خیابان فرشته وقتی سکوت سنگین بعد از ظهرهای تابستان با صدای توپ بسکتبال می‌شکست.

کری‌خوانی‌های متداول با برادر بزرگ‌تر که زود از پیش او و ما رفت. هدیه یک ضبط صوت برای تولد یک ستاره در بسکتبال ایران و گام‌های محکمتر بعدی برای رسیدن به اوج قله تکامل. برای کاپیتانی آن هم در تیم ملی بسکتبال.

زندگی ورزشی صمد نیکخواه‌بهرامی از ده ـ دوازده سالگی تا امروز که در آستانه سی و یک سالگی است، از این تصاویر و صحنه‌های بازی در رده‌های پایه در تالار شیخ‌الاسلامی یا لقب بهترین بازیکن جوانان غرب آسیا که هدیه‌اش ضبط صوت بود، پر است. تلخ‌ترین صحنه زندگی او در این سال‌ها فوت آیدین، برادر بزرگ‌ترش است که در سانحه تصادف، همبازی دوران کودکی تا تیم ملی بسکتبال را از دست داد. با وجود این صمد، طفل بازیگوش بعدازظهرهای طولانی تابستان، به بازیکنی برای تمام فصول تبدیل شد و حتی آوازه‌اش فراتر از مرزهای ایران و آسیا رسید.

۲- دایی‌های والیبالیست و بچه‌ای که به دایی‌هایش رفته! اما کدام یک از بین دایی‌ها بیشتر روی سعید معروف تاثیر گذاشته است؟ ژن والیبال در خانواده سیدعباسی‌ها وجود داشت زیرا جهانگیر، نوبخت و توحید سیدعباسی در والیبال ارومیه هر کدام سرشناس شدند و بعدها نام برادران سیدعباسی در والیبال ایران سر زبان‌ها افتاد. نام نوبخت بیشتر از بقیه که خودش پاسور بود و سعید معروف خواهرزاده این سه نفر بیشتر از همه دایی‌ها.

سعید معروف در کانون‌های والیبال ارومیه و پس از آن در سفری که به اردوی دانش‌آموزی داشت، کشف شد. بازی‌های دانش‌آموزی ۱۵ـ۱۴ سال پیش مهم‌ترین اتفاق زندگی پاسور نوجوان آن روزها بود تا پنجه‌های ظریف خود را به توپ بزند. دوره، دوره جوانان بود و هر جوانی در والیبال که ترکه‌ای بود و توسط استعدادیاب‌ها به اردو می‌رسید، دیگر سخت بود از اردو دل بکند مگر توانایی‌اش را نداشته باشد اما معروف در همان روزها ظرفیت‌های نهفته‌اش را آشکار کرد و می‌شد حدس زد روزی معروف والیبال شود.

۳- بعد از بازی در لیگ برتر بسکتبال ایران فضای بیشتری برای پرواز می‌خواست. همین بهانه‌ای شد تا لیگ برتر در ایران را ترک کند. به اتفاق برادر فقیدش چند ماه به آلمان رفت اما شرایط بازی در هامبورگ جور نشد. به ایران بازگشت اما چند سال بعد به آرزوی ورزشی‌اش که بازی کردن در خارج از ایران بود، رسید.

بازی در لیگ فرانسه به صمد نیکخواه‌بهرامی فرصت داد توانایی‌های خود را در بین بازیکنان بین‌المللی بسنجد. او اگرچه در تیم‌های نه چندان مطرح پائو اورتز یا شوله بازی کرد اما همین مقدار حضور در لیگ خارجی سبب شد تا صمد نیکخواه‌بهرامی قواعد بازی با استانداردهای بین‌المللی را درست فرا بگیرد و در بازگشت به ایران، آن را در اختیار بازیکنان هم تیمی قرار بدهد؛ همان‌هایی که در لیگ برتر ایران در کنار خارجی‌ها بازی می‌کردند و هنوز تا رسیدن به لقب نسل طلایی فاصله داشتند. پس از بازی در فرانسه، اینک صمد نیکخواه‌بهرامی به یک خط‌شکن تبدیل شده بود، هر چند موفقیت‌های حامد حدادی نیز برای بازی کردن در لیگ NBA کافی بود تا بسکتبال این دو نفر چشم و چراغ بسکتبال ایران در سطح بین‌المللی شود.

۴- با وجود پیشنهاد از لیگ‌های خارجی، لیگ برتر والیبال ایران را ترجیح داد. لیگ‌های خارجی دو حالت دارد. یا پول دارند با سطح کیفی فنی پایین یا سطح کیفی بالاست اما پول خوب نیست، از این‌رو سعید معروف وقتی پیشنهادی به او می‌رسد، فکر می‌کند و سر آخر لیگ ایران را ترجیح می‌دهد.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

سعید بازیکن فکوری است که زرق و برق لیگ‌های خارجی مانند لیگ روسیه که از آنجا پیشنهاد داشت و اکنون بهترین لیگ دنیاست، او را فریب نداده است. کاپیتان تیم ملی والیبال امسال در تیم شهرداری ارومیه، تیم زادگاهش بازی می‌کند به اتفاق دایی جهانگیر که سرمربی تیم است. جهانگیر سیدعباسی در این سال‌ها نشان داده نکات فنی بازی والیبال را بدرستی آموخته و به پشتوانه قدرت مالی و تماشاگران مشتاق والیبال در ارومیه نتایج خوبی گرفته است. تیم ارومیه حتی یکی از مدعیان این فصل پیکارهای لیگ برتر است.

با این حال پنجه‌های سعید معروف در این تیم یک امتیاز ویژه است. یک توانایی منحصر به فرد که اعتماد به نفس مهاجمان روی تور را به همراه دارد.

کاپیتان‌های میلیاردی

پیراهن طلایی به صمد نیکخواه‌بهرامی می‌آید. بعد از یک فصل بازی در لیگ چین امسال با پتروشیمی بندرامام می‌خواهد جام قهرمانی را که دو فصل از دست‌های او دور شده است، دوباره لمس کند.

درباره قرارداد او در این سال‌ها بارها صحبت شده است مانند سعید معروف که اکنون هر دو بازیکن یا کاپیتان‌های تیم‌های ملی والیبال و بسکتبال ایران را بازیکنان میلیاردی می‌نامند. سعید معروف تودار که رابطه‌اش با روزنامه‌نگاران و خبرنگاران به اندازه صمد نیست برای حرف‌هایی که از رقم‌های میلیاردی می‌شنود بیشتر لبخند می‌زند اما صمد نیکخواه‌بهرامی با دیدن

سعید بازیکن فکوری است که زرق و برق لیگ‌های خارجی مانند لیگ روسیه که از آنجا پیشنهاد داشت و اکنون بهترین لیگ دنیاست، او را فریب نداده است.

کاپیتان‌های تیم‌های ملی والیبال و بسکتبال ایران در این سال‌ها نقش مهمی در شناخت دوباره این ورزش‌ها بین مردم داشتند.

چنین نوشته‌هایی حتی جلوی برخی افراد درمی‌آید که این عدد را از کجا آورده‌اند. با این حال بعد از یک سال حضور در لیگ بسکتبال چین و سر وصداهایی که انتقال او به پتروشیمی بندرامام به وجود آورد، باید بحث میلیاردی برای صمد عادی شده باشد همان گونه که معروف دوست ندارد درباره مبلغ قراردادش با شهرداری ارومیه با کسی کلنجار برود.

از طرفی پول میلیاردی دو بازیکن پرآوازه و حضور تاثیرگذار نزدیک به ۱۲ سال در تیم‌های ملی و باشگاهی و به دست آوردن افتخارات فراوان در دو رشته تیمی، نباید برای خیلی‌ها غیرعادی جلوه کند زیرا تاکنون این دو شایستگی‌های خود را به نسبت خیلی از ورزشکاران رشته‌های دیگر نشان داده‌اند.

کاپیتان‌های تیم‌های ملی والیبال و بسکتبال ایران در این سال‌ها نقش مهمی در شناخت دوباره این ورزش‌ها بین مردم داشتند. سعید معروف با قهرمانی ایران در بازی‌های آسیایی، جام ملت‌ها و البته درخشش در لیگ جهانی و رقابت‌های جهان، چند گام جلوتر رفت. گام‌هایی که صمد با تیم ملی بسکتبال حدود هفت سال پیش در حال برداشتنشان بود اما ضعف مدیریت اجازه نداد تا صمد به اتفاق جمعی دیگر از برترین‌های ایران، بسکتبالیست‌های موفق جام جهانی شوند یا در بازی‌های آسیایی به حق خود برسند.

همان‌گونه که سعید در والیبال دنیا معروف شد، استعداد ذاتی صمد نیز در بسکتبال دنیا شناخته شده است به طوری که سایت فدراسیون جهانی در معرفی بسکتبال ایران از او به عنوان یکی از برترین‌های آسیا نام می‌برد.

سعید و صمد؛ بچه معروف‌های والیبال و بسکتبال ایران در عرصه‌های بین‌المللی هستند که علاوه بر آوازه و شهرت جهانی، سبب ارتقای تیم‌هایی که در آن حضور داشتند، شدند نمونه‌اش مجتبی میرزاجانپور جوان بلندقامت تیم ملی والیبال که قدر پاس‌های سعید معروف را بخوبی می‌داند یا صمد نیکخواه‌بهرامی که در دوره‌های اخیر سعی می‌کند در تیم‌های باشگاهی و ملی دست جوانان نورسیده را پیش مربیان خارجی بگیرد و کمک حال بازیکنان و حتی مربیان باشد.

کاری که سعید معروف در دوره مربیگری کواچ می‌کند، صمد نیکخواه‌بهرامی در تیم بچیروویچ انجام می‌دهد. مشاوره فنی که خاص بازیکنان بزرگ است به ویژه از سوی کاپیتان‌ها؛ صمد و معروف.

پرسپولیس فاتح بزرگ جدال سنتی پایتخت لقب گرفت

برنده‌ها و بازنده‌های شهرآورد هفتاد و نهم پایتخت

مهیار آذر

شهرآورد ۷۹ یک شهرآورد متفاوت از همیشه بود. شهرآوردی که بعد از ۴ بازی طلسم تساوی‌های ملال‌آور و زجرآور را شکست و سرانجام یک تیم برنده از زمین خارج شد. شهرآورد ۷۹ اگرچه بسان همه شهرآوردهای اخیر بی‌خاصیت و سرد آغاز شد، اما در ادامه و با خارج شدن تیم‌ها از پیله احتیاط تبدیل به همان بازی‌ای شد که می‌خواستیم. یک بازی جذاب، پرشور و پرهیجان که گل داشت و سرانجام یک تیم برنده از زمین خارج شد. شهرآورد ۷۹ همانند هر بازی دیگری چند ستاره داشت که خوش درخشیدند و چند آنتی ستاره داشت که پایین تر از انتظارات ظاهر شدند و حتی به عوامل ناکامی تیمشان لقب گرفتند. سیاهه زیر برنده‌ها و بازنده‌های شهرآورد ۷۹ را در بر می‌گیرد.

برنده‌ها:

حمید درخشان

برنده بزرگ و اول شهرآورد ۷۹ بی‌تردید او بود. او که در میانه فصل یک تیم بی‌ستاره را از علی دایی با هیاهو و جنجال تحویل گرفت، اما با تیم کم ستاره و بی‌بضاعت نتایجی قابل قبول گرفته که شاهکار آن برد در شهرآورد بود. مردی که با پرسپولیس بی‌ستاره طلسم شهرآورد و مهمتر از همه رکورد امیر قلعه‌نویی را شکست تا ثابت کند تحت هر شرایطی به استقلال نمی‌بازد. استراتژی هوشمندانه درخشان، ترکیب جالب و نوآورانه‌اش و مهمتر از همه تعویض‌های فوق‌العاده و بی نظیرش سبب شد تا پرسپولیس بازی باخته را ببرد، در حالی که شاید پیش از شهرآورد کمتر هوادار پرسپولیس حاضر بود روی موفقیت درخشان در این بازی شرط ببندد. درخشان با نمایش درخشان و برد درخشان تر تیمش حالا می‌تواند با آرامش بیشتری تیمش را مهیای نیم فصل دوم رقابت‌ها کند؛ آنچه در تمام طول نیم فصل اول از او دریغ شده بود.

مهدی طارمی

او را می‌توان تعویض فصل نامید. ستاره‌ای که به عنوان برگ برنده پرسپولیس در نیمه دوم به میدان آمد و با حضورش روند بازی را دگرگون کرد. ستاره‌ای که در تمام این هفته‌ها مهاجم اصلی بوده، اما سرمربی پرسپولیس به دلیل بی‌تجربگی و جوانی طارمی، او را در ترکیب اصلی شهرآورد قرار نداد و ترجیح داد از او به عنوان برگ برنده استفاده کند. تاکتیکی که حسابی جواب داد و وقتی طارمی در دقیقه ۶۰ وارد زمین شد، پرسپولیس جان گرفت. مهاجم بوشهری پرسپولیس در خط حمله فوق‌العاده موثر واقع شد و روی گل اول پرسپولیس تاثیر گذاشت و با یک ضربه زیبا و قیچی‌برگردان به تیر دروازه استقلال کوبید؛ همان ضربه‌ای که در برگشت تبدیل به گل اول پرسپولیس شد. نکته جالب اما، خونسردی طارمی در دقایق پایانی بود؛ جایی که همه بازیکنان پرسپولیس زیر توپ می‌زدند، طارمی حفظ توپ می‌کرد و با خونسردی توپ را در اختیار هم‌تیمی‌هایش قرار می‌داد تا تبدیل به ضدحمله شود.

شماره سامانه پیام کوتاه شرکت عقاب افشان: ۳۱۵ ۱۱۱ ۸۰۰ ۳۰۰۰۵ • شماره تماس دریافت شکایات، انتقادات و پیشنهادات: ۶۲ ۴۲ ۴۵ ۳۳-۰۲۱ • امداد جاده‌ای: ۳۱ ۷۱ ۴۶ ۳۳-۰۲۱

محمد نوری

کاپیتان پرسپولیس بی تردید شهرآورد بازترین بازیکن سرخها قبل از شهرآورد محسوب می‌شد. مردی که امید نخست پرسپولیس برای موفقیت در شهرآورد محسوب می‌شد و حمید درخشان بارها و بارها به نقش کلیدی وی در تیمش اشاره کرده بود و نوری تمام و کمال این نقش را ایفا کرد. ستاره‌ای که در میانه میدان همانند یک ژنرال تمام عیار ۹۰ دقیقه هافبک‌های استقلال را مقهور کرد و با پاس‌های خط‌کشی‌شده‌اش بارها برای پرسپولیس موقعیت ساخت و در نهایت روز درخشان خود را با یک گل روحیه‌بخش کامل کرد. گلی که پرسپولیس را به بازی بازگرداند. نوری بدون تردید بهترین بازیکن شهرآورد بود. بعد از این نمایش درخشان بی اختیار یک پرسش کلیدی به ذهن ما متبادر شد که چطور هافبکی با این کیفیت در تابستان در لیست فروش قرار گرفته بود؟

امید عالیشاه

امید عالیشاه ستاره ریزنقش و تکنیکی پرسپولیس قرار بود با فرارها و خلاقیتش یکی از کلیدهای اصلی پرسپولیس در فاز تهاجمی باشد و او نقش کلیدی خود را در این بازی بخوبی ایفا کرد. مردی که در تمامی حملات سرخها بویژه در نیمه دوم نقش موثر و پررنگ داشت و در نهایت روز درخشان خود را با یک گل تماشایی کامل کرد گلی که البته به شکلی به ثمر رساند که کسی فکر نمی‌کرد! اگر قبل از بازی به شما می‌گفتند امید عالیشاه به چه شکل دروازه استقلال را باز می‌کند آیا بین ۱۰ گزینه ابتدایی‌تان، ضربه سر را حدس می‌زدید؟ بخصوص این‌که امید عالیشاه را هرگز به‌عنوان یک سرزن ندیده بودیم! عالیشاه اگرچه با شادی بچگانه‌اش بعد از این گل اخراج شد تا پرسپولیس دقایق پایانی دلهره‌آوری را تجربه کند، اما تک گل او به اندازه‌ای ارزشمند بود که بدون توجه به آن حرکت بچگانه بتوان نام او را در میان برنده‌ها قرار داد.

> استراتژی هوشمندانه درخشان، ترکیب جالب و نوآورانه‌اش و مهمتر از همه تعویض‌های فوق‌العاده و بی نظیرش سبب شد تا پرسپولیس بازی باخته را ببرد، در حالی که شاید پیش از شهرآورد کمتر هوادار پرسپولیس حاضر بود روی موفقیت درخشان در این بازی شرط ببندد.

بازنده‌ها:

امیر قلعه‌نویی

بازنده بزرگ بازی بی‌تردید او بود که با شکست تلخ در شهرآورد رکورد ویژه‌اش سرانجام شکسته شد و البته روند بازی‌های بدون برد استقلال در لیگ چهاردهم به ۸ هفته رسید. آقای سرمربی در نیمه دوم سپر را به زمین انداخت. نیمه‌ای که به نیمه مربیان شهره است. استقلال در تمام نیمه دوم زیر سایه پرسپولیس بود تا نیمه مربیان دربست متعلق به مربی رقیب باشد. نقش امیر قلعه‌نویی با تصمیماتش در این باخت از همه پررنگ‌تر است. دو تعویض سرمربی استقلال بیشتر احساسی و بر پایه همان کلیشه‌های سابق و نخنما شده همیشگی استفاده از مدافعان در خط حمله و دل بستن به سانترهای بی‌هدف از هر جای زمین بود و البته طبق انتظارات ناکام بود. امیر برخلاف همیشه مربیگری حین بازی نداشت، چراکه بازی برده را با باخت عوض کرد و بعد از گل دوم پرسپولیس نتوانست بازیکنان احساسی و مضطرب تیمش را هدایت کند و در مدت ۱۴ دقیقه به پرسپولیس ده نفره گل بزند و از شکست بگریزد.

هاشم بیک‌زاده

امیر قلعه‌نویی برای شهرآورد یک سورپرایز ویژه داشت. او برای این بازی پژمان نوری را در دفاع چپ قرار داد و هاشم بیک‌زاده را یک خط جلوتر برد و به‌عنوان هافبک چپ استفاده کرد. سورپرایزی که البته کاملا معکوس جواب داد و به نفع پرسپولیس عمل کرد تا برنامه سرمربی استقلال نقش بر آب شود. بیک‌زاده در شهرآورد یکی از ضعیف‌ترین بازیکنان زمین بود که کانال راست پرسپولیس را با مشارکت پژمان نوری تبدیل به یک اتوبان دوبانده کرده بود که هرکدام از بازیکنان پرسپولیس از امید عالیشاه گرفته تا هادی نوروزی و محمد نوری در آن

جـولان می‌دادند! بیـک‌زاده حتی یک حرکت موثر هم در طول بازی نداشـت تا عملا بدل به یار دوازدهم پرسـپولیس شـود. این یک ادعای اغراق‌آمیز نیست؛ صحنه گل نخست پرسپولیس را دوباره مرور کنید تا با ما هم عقیده شوید. جایی که بیک‌زاده در میانه میدان توپ را بدون این‌که کسـی او را تحت فشار قرار دهد، لو داد تا مقدمات گل پرسپولیس فراهم شود.

آندرانیک تیموریان

هافبک اسـتقلال در دربی ۷۹ به هیچ وجه درخشان ظاهر نشد و میانه میدان را کاملا به حریف و هافبک‌های نه‌چندان بزرگـش داد. متهم اول ایـن وا دادن اما آندرانیک تیموریان بـود. او در این بازی و در غیبت جاسـم کرار قـرار بود نقش بازی‌سـاز اسـتقلال را به عهـده بگیرد، اما آنـدو در ادامه بازی‌های ضعیفش در فصل جاری هرگز موفـق نبود و در حد و اندازه‌هـای خـود ظاهر نشـد تا خط میانی اسـتقلال به یک خـط خنثی و منفعل تبدیل شود. آندرانیک تیموریان فکر و تمرکـز خود را تنهـا معطوف به درگیری‌های وسط زمین و البته حواشی کرده بود و در این زمینه هم کمتر موفق بود تا در نهایت امر بازی‌سازی در این تیم مغفول بماند. همین نکته سبب شده بود سـایر بازیکنان اسـتقلال توپ‌ها را به او

نسپارند و رو به بازی مستقیم بیاورند؛ روشی که به سود پرسپولیس بود و باعث شد مدافعان میانی این تیم تمام توپ‌های مستقیم را روی سر مهاجمان استقلال بزنند و آنها را براحتی مهار کنند .

محسن فروزان

قبـل از بازی ادعا کرده بود از لقب عقاب آسـیا که هواداران اسـتقلال به او اعطـا کرده‌اند رضایت دارد و خوشـحال اسـت. غافل از این‌که فروزان برای نزدیک شدن به چند کیلومتری اسطوره‌ای مانند احمدرضا عابدزاده راه طولانی در پیش دارد و قیاس خودش با عابدزاده یک قیاس مع‌الفارق است. شهرآورد ۷۹ نشان داد که فروزان هرگز گلر ششدانگی نیست. او اگرچه در ابتدای نیمه نخست ضربه سر مهرداد کفشگری را روی خـط دروازه بـه خوبی مهار کرد و دروازه تیمش را نجات داد، اما در ادامه دو گل بد خورد؛ دو گلی که فروزان باید روی آنها واکنش بهتری انجام می‌داد و می‌شد ادعا کرد اگر گلر دیگری درون چارچوب دروازه اسـتقلال بود، شاید آبی‌ها با شکست زمین بازی را ترک نمی‌کردند. هر دو گل پرسپولیس از روی ضربات داخل محوطه شش قدم به ثمر رسید؛ محوطه‌ای که دربست حوزه استحفاظی گلرها محسوب می‌شود، اما فروزان در حوزه استحفاظی‌اش فقط یک تماشاگر بود!