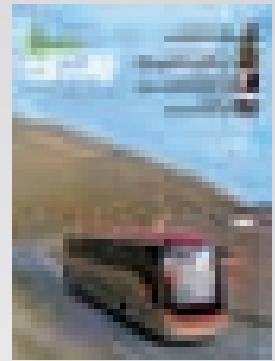




فهرست

- دعای سفر ۲۰
راهمان را ادامه می دهیم ۵
شرکت «عقاب افشان» را
از سرمایه گذاری داخلی دلسرد نکنیم ۹
رضایت سنجی خدمات پس از فروش در ... ۱۴
شنیدن کی بود مانند دیدن ۱۸
اسکانیا دار می مانیم! ۲۴
استقبال چشمگیر از اتوبوس «دُرسا» در ... ۱۸
اتوبوسی گردش کنید به نفع شماس ۲۸
سفر به قلب زیبایی ها ۳۰
جاده، همان مقصد است ۳۲
راننده اتوبوس کیست و چه باید بکند؟ ۳۳
هیجان در هیجان ۳۴
- آوازه خوان فوتبال ایران در برزیل ۳۸
مقصد من «رفتن» است ۴۲
ستاره ها را کجا ببینیم ۴۴
«دیالوگ» آنچه از رئیس مانده است ۴۶
راهنمای زنان باردار برای انجام سفری سالم ۵۰
سالم بخورید، سلامت سفر کنید ۵۱
رفیق بی لک: اتوبوس ۵۴
۳۷ سال بدون تصادف! ۵۶
از «کاکسیرولا» تا «برازوکا» ۶۰
ایرانی ها بی صبرانه منتظرند ۶۲
ایران به دنبال شگفتی در برزیل ۶۶
سفر با اتوبوس را ترجیح می دهیم ۶۸
کی روش: فوتبال ایران غول خفته است ۷۲



ماهنامه داخلی شرکت تولیدی صنعتی عقاب افشان

سردبیر: حسن گوهرپور

دبیر تحریریه: حسین ابوالفتحی

مدیر اجرایی: علیرضا محمدی

مدیر هنری و صفحه آرا: محمد گودزی

طراح لوگو: مینا عبدی

روابط عمومی: علی رحمانی

تحریریه: امیرحسین مکاریانی، فاطمه
رمضانیان، ابودر مارکلایی، حامد امینی،
حسین صفدری، شیما شکوه و با تشکر از
رضا حسینی

سپاس ویژه از: مهندس نوروزی مدیر شبکه
خدمات پس از فروش؛ مهندس سلطانی
مدیر تعمیرگاه مرکزی؛ براتزاده رئیس امور
نمایندگان خدمات پس از فروش، امیری
مشاور مطبوعاتی شرکت عقاب افشان و
کارکنان زحمت کش شرکت عقاب افشان
و رانندگان محترم اتوبوس های اسکانیا
در تمام محور ها.



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

«کالسه سبز» را بصورت 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. علاقمندان می توانند نظرات خود را با ذکر نام، به شماره پيامکی که پایین تمام صفحات درج شده ارسال و در شماره بعد آن را ملاحظه فرمایید. همچنین می توانید خاطرات خود را هم از سفر با اتوبوس های اسکانیا برای ما به این آدرس kaleskesabz@gmail.com بفرستید. منتظر نظرات شما هستیم.



کالسه سبز

[۱]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳

دعای سفر

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

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَسْتَودِعُكَ الْیَوْمَ

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

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

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

اَللّٰهُمَّ اَحْفَظْنَا بِحِفْظِ الْاِیْمَانِ وَ اَحْفَظْ عَلَیْنَا

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

اَللّٰهُمَّ اجْعَلْنَا فِی رَحْمَتِكَ وَ لَا تَسْلُبْنَا فَضْلَكَ اِنَّا اِلَیْكَ رَاغِبُونَ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنَّا نَعُوْذُ بِكَ مِنْ وَعْثَاءِ السَّفَرِ وَ کَاِبَةِ الْمُنْقَلَبِ وَ سُوْءِ الْمَنْظَرِ فِی الْاَهْلِ وَ الْمَالِ وَ الْوَلَدِ فِی الدُّنْیَا وَ الْاٰخِرَةِ.

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

اَللّٰهُمَّ اِنِّیْ اَتُوْجِّهُ اِلَیْكَ هَذَا التَّوْجُّهَ طَلَبًا لِّمَرْضَاتِكَ وَ تَقَرُّبًا اِلَیْكَ.

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

[اَللّٰهُمَّ] فَبَلِّغْنِیْ مَا اَوْمَلُهُ وَ اَرْجُوْهُ فِیْكَ وَ فِیْ اَوَّلِیَّائِكَ

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

یا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ.

امید دارم ای مهربان ترین مهربانان.

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

اَللّٰهُمَّ اِلَيْكَ وَجَّهْتُ وَجْهِيْ

خدایا به سوی تو گرداندم رویم را

وَ عَلَیْكَ خَلَفْتُ اَهْلٰی وَّ مَالِیْ وَّ مَا خَوَّلْتَنِیْ وَ قَدْ وَثَّقْتَ بِكَ فَلَا

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

و به تو اطمینان کردم پس

تُخَيِّبُنِیْ یَا مَنْ لَا یُخَيِّبُ مَنْ اَرَادَهُ وَلَا یُضِیْعُ مَنْ حَفِظَهُ اَللّٰهُمَّ صَلِّ عَلٰی مُحَمَّدٍ وَّ اٰلِهٖ

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،

وَ اَحْفَظْنِیْ فِیْمَا غِیْبْتُ عَنْهُ وَلَا تَكِلْنِیْ اِلٰی نَفْسِیْ

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

یَا اَرْحَمَ الرَّاحِمِیْنَ الدُّعَاءُ

ای مهربانترین مهربانان.

سپس مسافر سوره توحید را یازده مرتبه و سوره اَنَا اَنْزَلْنَاهُ و آیه الکرسی و سوره ناس و سوره فلق را بخواند.

و صدقه بدهد و سفر را آغاز کند.

منبع: مفاتیح الجنان



سلام بر خورشید نیمه شعبان

سلام بر مهدی (ع)، خورشید جان ها و امید انسان ها. مهدی (ع)، یادگار پیامبران، خلاصه ابراهیم، عصاره محمد، احیا و زنده کننده سنت هاست. نیمه شعبان، مطلع خورشید فروزان مهدی (ع) در ظلمت تاریخ است. پیروان قائم آل محمد (ع) همچون او اهل قیام و انقلابند. مهدی (عج)، کعبه مقصود و قبله موعود امت هاست. غیبت کبرا، دوره آزمایش منتظران راستین حضرت مهدی (ع) است. وقتی نیمه شعبان می رسد، گلوازه های «انتظار»، «ظهور»، «فرج»، «حکومت جهانی»، «قسط و عدل»، «دیدار» و «مهدی» می شکفت. نیمه شعبان، عید منتظران وراثت زمین برای مستضعفان و شکست سلطه های جباران است. نیمه شعبان، افروختن چراغ شوق در دل شیعیان و امید بخشیدن به محرومان است.

آخرین وصی پیامبر خدا (ص)، دوازدهمین امام شیعه و چهاردهمین معصوم از خاندان رسالت، حضرت مهدی (ع) در سپیده دم نیمه شعبان سال ۲۵۵ هجری در شهر سامرا دیده به جهان گشود. با تولد او انتظار تحقق مژده ای که پیامبر خدا (ص) و امامان (ع) از دو قرن پیشتر داده بودند سر آمد و گام او زمین را برکت بخشید.

نام آن حضرت، نام پیامبر (ص) و کنیه او کنیه رسول خداست. (محمد، ابوالقاسم) توصیه شده است که در عصر غیبت، از او به نامش یاد نشود، بلکه با القاب متعددی که دارد، مثل مهدی، منتظر، حجت، صاحب امر، صاحب الزمان، بقیة الله، قائم، خلف صالح و ... نام برده شود. عمر طولانی او از معجزات الهی است و تاکنون بیش از یازده قرن از میلاد او می گذرد. وقتی ظهور کند، در چهره و نیروی یک مرد چهل ساله خواهد بود. در عصر غیبت، جهان از وجود او بهره می برد، آن سان که از خورشید پشت ابر بهره مند می شود. او حجت خدا در عصر غیبت است و هرگز زمین خالی از حجت نخواهد بود. ظهور او شرایطی دارد که وقتی فراهم باشد و خداوند اذن دهد، آن حضرت در روز جمعه ای در مکه و کنار خانه خدا ظهور می کند و تعداد ۳۱۳ نفر از یاران خاص او از سراسر جهان به سرعت خود را به او می رسانند و با او بیعت می کنند و قیام جهانی او آغاز می شود.

در یکی از دعاهایی که در شب نیمه شعبان وارد شده است چنین می خوانیم: «اللهم بحق لیلتنا هذه و مولودها و حجتک و موعودها التي قرنت الی فضلها فضلا فتمت کلمتک صدقا و عدلا لا مبدل لکلماتک ...»: «بار خدایا تو را می خوانیم به حق این شب و مولود آن، و به حق حجتت و موعود این شب، که فضیلتی دیگر بر فضیلت آن افزودی و سخن تو از روی راستی و عدالت به حد کمال رسیده و هیچ کس را یارای تبدیل و تغییر سخنان تو نیست.

گفتگو با رئیس هیئت مدیره عقاب افشان
و تجربه ۶ دهه اتوبوس سازی در ایران

راهمان را ادامه می دهیم



تحریم های خارجی را دور زدیم، داخلی ها را نتوانستیم!
من از نسل دوم سازندگان اتوبوس در ایران هستم

عکس: رضا حسینی

برخی‌ها فقط تولیدکننده نیستند؛ برخی‌ها فقط نمی‌خواهند پول در بیاورند و پول‌هایشان را آن طرف آب بریزند و بپاشند؛ برخی‌ها هنوز می‌دانند «رسالت» چیست؛ می‌دانند «مردمداری» چیست؛ می‌دانند «انسانیت» چیست. برخی‌ها هنوز هستند که می‌دانند حقوق کارگر را باید وقتی هنوز عرق از پیشانی‌اش خشک نشده پرداخت کرد. برخی‌ها هنوز هستند که به این افتخار می‌کنند که از کودکی کار کرده‌اند و کار کرده‌اند و کار کرده‌اند. آن‌ها حتی فرزندانشان را هم اینگونه تربیت کرده‌اند. این کارها فقط یک «راه زیستن» نیست برای یک انسان؛ این یک اخلاقی است، یک فرهنگ است فرهنگی که متأسفانه آن را به فراموشی سپرده ایم.

این را هم بگویم که برخی‌ها هستند که تاریخچه‌اند؛ از ابتدای کاری بوده‌اند؛ از ابتدای شکل‌گیری‌اش و خلکش را خوده‌اند. آن‌ها اتفاقاً از بالا و پایین کار نمی‌هراسند؛ آن‌ها فراز و نشیب زیاد دیده‌اند و به اصطلاح زمین زیاد خورده‌اند؛ اما زمین گیر نشده‌اند. هادی اکبری راد متولد پانزدهم اسفندماه ۱۳۰۵ تهران؛ از این دست است، او یکی از تاریخچه‌های زنده صنعت حمل و نقل در ایران است. به او نه تنها به خاطر منش و اخلاقش شایسته است احترام بگذاریم؛ بلکه باید به عنوان یک سند زنده او را در باییم. سندی که مکتوب کردن خاطرات او می‌تواند برای تمام نسل‌ها آینه‌ای از تلاش ایرانیان در صنعت حمل و نقل جاده‌ای باشد.

قرار بود ملاقاتی با هادی اکبری راد رئیس هیئت مدیره شرکت «عقاب افشان» (نماینده اسکانیا در ایران) داشته باشیم، طبق معمول قرارهایی که در کلان‌شهری چون تهران گذاشته می‌شوند، به سبب شلوغی خیابان طی مسافت چند دقیقه‌ای بیش از آن که انتظار داشتیم طول کشید. روزهای پایانی بهار خیلی گرم شده بودند و این بر خستگی ما اضافه می‌کرد. اما ورود به ساختمان قدری از شلوغی خیابان را از یادمان برد. ساختمان آرام بود و هر کس مشغول کار خود. بعد از چند دقیقه انتظار، ما را به اتاق رئیس هیئت مدیره راهنمایی کردند. آقای رئیس مردی با حدود هشتاد سال سن و آرام، با موهایی که پیداست در آسیاب سپید نشده است، ایستاد و ما را به نشستن دعوت کرد و به سرعت گفتگوی ما آغاز شد. آنچه می‌خوانید حاصل این نشست مصمیمی است.

اولین کارخانه اتوبوس سازی ایران

اکبری راد می‌گوید: من از نسل دوم سازندگان اتوبوس در ایران هستم. در حقیقت نخستین نسل در شبکه سازانی بودند، که تنها وسایل حمل و نقل در آن روز ایران را تولید می‌کردند. بعدها کامیون‌های تک چرخ روسی به ایران وارد شدند و بعد نمونه‌های دیگر این کامیون‌ها از اروپا و آمریکا به ایران وارد شد که مسافران را حمل می‌کردند. این اتوبوس‌های اولیه بین ۱۸ تا ۲۵ نفر را در خود جای می‌دادند.

او از آغاز کار خودش در این حرفه هم می‌گوید: من از دوران کودکی به نجاری علاقه وافری داشتم. در واقع لازم است یادآور شوم که صنایع آن روزگار به چند حرفه از جمله نجاری، کاشی‌کاری، آهنگری، کاشی‌سازی محدود می‌شد. از همان سال‌ها نجاری را نزد بستگانم آموختم و در این حرفه ممارست کردم. نجاری در واقع به نوعی با اتوبوس سازی در ارتباط بود. چراکه اتوبوس با اسکلت چوبی ساخته می‌شد و سپس در محلی که امروز هم در بازار تهران با همان نام قدیمی بازار «حلبی‌سازها» می‌شناسیم، با ورقه‌های حلبی پوشیده می‌شد. شیشه و چراغ‌ها را نیز خود به اتوبوس می‌افزودیم و بدین ترتیب نخستین اتوبوس‌هایی که کامیون‌های تغییر یافته برای حمل مسافر بودند، ساخته شدند.

تا سال ۱۳۲۵ من در کارگاه‌های نجاری کار می‌کردم و از بهترین کارگران زمان خود بودم. پس از آن یعنی در سال ۱۳۲۷ خود یک کارگاه نجاری در خیابان سپه، بین اداره آمار و خیابان استخر تأسیس کردم و به طور مستقل به فعالیت در زمینه حرفه خود یعنی اتوبوس‌سازی پرداختم. آن روزها وزارتی نبود که به این امر رسیدگی کند یا آن که مجوزی برای فعالیت در زمینه اتوبوس‌سازی صادر کند.

پس از حدود دو سال یعنی در سال ۱۳۲۹ شهرداری وقت، مجوزی برای فعالیت در این حوزه برایم صادر کرد. این اولین پروانه‌ای بود که برای اتوبوس‌سازی صادر شد.

سوغات کودتا یکبارگی اتوبوس سازان ایرانی بود

پس از آن تا قبل از کودتای ۲۸ مرداد ۱۳۳۲ شهر تهران ۱۷ خط اتوبوسرانی داشت که در هر خط بین ۲۵ تا ۳۵ اتوبوس تردد می‌کرد. اتوبوس‌ها بلیط یک ریالی داشتند و جمعیت تهران آن روزگار را جابه‌جا می‌کردند. پیش از کودتا فعالیت در تهران وابستگی تام به این خطوط اتوبوسرانی داشت. تمامی اتفاقات بوسیله این خطوط اتوبوسرانی در شهر کنترل می‌شد. همه اعتصاب‌ها از اتوبوسرانی شروع می‌شد و عدم فعالیت آن‌ها به تعطیلی شهر می‌انجامید. بدین سبب قطب سیاسی آن روز خطوط اتوبوسرانی بودند. پس از کودتای ۲۸ مرداد دولت وقت مصمم شد تا این خطوط اتوبوسرانی را به شکل واحد مدیریت کند. در نتیجه افرادی که در این حوزه فعالیت می‌کردند، به نوعی با تحول در فعالیتشان مواجه شدند.

آن سال‌ها اتوبوسرانی بین شهری رایج نبود و تردد در درون شهرها انجام می‌گرفت. بنابر این علاوه بر ضعف شبکه تردد بین شهری کار اتوبوس‌سازی نیز فعالیت‌های فصلی بود و تنها در تابستان انجام می‌گرفت. با واحد شدن اتوبوسرانی من و هم‌صنفانم که تا پیش از آن با ساخت اتاق‌های ۹ تا ۱۲ نفره برای کامیون آن را به اتوبوس بدل می‌کردیم، امکان فعالیت در زمینه ساخت اتوبوس‌های درون شهری را از دست دادیم و این امر موجب شد تا فعالان این عرصه شغل خود را از دست بدهند.

اتوبوسی که ما را از یکبارگی همیشگی نجات داد

پیشکسوت صنعت ایران در ادامه اظهار داشت: در همین دوره دولت تصمیم گرفت برای سامانه حمل و نقل درون‌شهری بنزهای دماغ دار از آلمان وارد کند، این امر موجب شد تا ما به دولت شکایت خود را انتقال دهیم، چراکه این امر شغل ما را دچار رکود می‌کرد. بدین ترتیب ما شکایت خود را به سازمان صنایع کشور که تازه تأسیس هم بود، اعلام کردیم. رئیس وقت سازمان یعنی مهندس نفیسی که انسانی شریف و با تدبیر بود، به



تمام نمایندگی‌های این شرکت در سایر نقاط کشور به راحتی قابل دسترسی هستند. ما تحریم‌های خارجی را دور زدیم! امروز با وجود آن که تبادلات بانکی با هیچ نقطه‌ای از دنیا برقرار نیست ما قطعات اسکانیا را خریداری می‌کنیم. با وجود آن که هیچ کشتی تجاری در سواحل ما لنگر نمی‌اندازند، ما قطعات اسکانیا را به کشور وارد می‌کنیم و به همین سبب معتقدم ما به طور کامل تحریم‌ها را دور زدیم. اما نتوانستیم از سد تحریم‌های داخلی بگذریم!

دیگر نهادها تخطی می‌کنند، آسیب دامن

ما را می‌گیرد!

همه تولیدات صنعتی روند مشخصی را در عرصه تولید طی می‌کنند. نخست طرح مورد نظر نوشته شده و به تایید وزارت صنایع می‌رسد. سپس مجوز موقت برای این محصول صادر می‌شود. پس از تولید نمونه، محصول، از نظر کیفیت از طرف شرکت بازرسی کیفیت، اداره استاندارد و وزارت صنایع تایید می‌گردد و پس از آن پروانه بهره‌برداری صادر می‌شود. پروانه بهره‌برداری محصولات ما ۳۰۰۰ دستگاه در سال است. اگر محصولی مغایر قوانین و مقررات تولید شود، تولید محصول متوقف خواهد شد. مادامی که خط تولید اسکانیا فعال است، بدین معناست که از نظر استاندارد و شرکت بازرسی مورد تأیید است. حال اگر ارگان‌های دیگر مسئولیت خود را درست انجام نمی‌دهند پاسخگویی وظیفه ما نخواهد بود.

واژگونی اتوبوس را بر گردن کارخانه

سازنده نیاندازد!

اتوبوسی که چندی پیش واژگون شد و اعلام شد نیمی از تقصیر بر گردن کارخانه سازنده و نیمی دیگر بر گردن راننده است، این سوال را در ذهن تداعی می‌کند که به چه علت محصول یک کارخانه پس از گذر از دریاچه نظارت سازمان استاندارد و شرکت بازرسی مقصر اعلام می‌شود در صورتی که واژگونی خودرو به سبب سرعت غیر مجاز در پیچ تند اعلام شده است و حال پس از ۷

برخوردار بوده یا خیر؟ به باور من به این دلیل که پاسخی برای این پرسش‌ها پیدا نمی‌شود راهی باقی نمی‌ماند جز آن که این موضوع را بر گردن کارخانه سازنده اتوبوس بیاندازیم. با این منطق اتوبوس‌هایی که در خط تولید هستند ۵۰٪ مقصرند! معتقدم اگر هر کس وظیفه خود را درست انجام دهد هرگز مشکلی به وجود نخواهد آمد. اگر این محصولات مشکل و یا ایرادی داشتند، حتماً وزارت صنایع از تولید آن جلوگیری می‌کرد!

هدفم ثروتمند شدن نبوده

هر روز بین ۱۰ تا ۱۸ ساعت کار کرده‌ام و به این میزان فعالیت افتخار می‌کنم. اما می‌دانم که برای ثروتمند شدن کار نکرده‌ام. هدفم همیشه این بوده که چرخ اقتصاد این کارخانه به بهترین نحوه از لحاظ کیفی و هم از لحاظ کمی بگردد و عده‌ای نان به خانه ببرند. در کنار گردش این چرخ در تمام این سال‌ها خیلی‌ها به خانه‌هاشان نان برده‌اند. کمترین ویژگی دیوار و درخت سایه‌شان است. اگر این سایه را هم بر سر کارمند و کارگری نسازیم، از درخت و دیوار کمتریم!

پیشکسوت موی سپید صنعت کشور در پایان سخنش گفت، نگران آن نیستم که پلاک به اتوبوس‌هایم نمی‌دهند، بیشتر به کارمندان و کارگرانم فکر می‌کنم. این کارخانه به هشتصد نفر نان می‌دهد. بعد با لبخندی دلنشین گفت: افتخار می‌کنم که در هر شرایط سود و زیان هیچ‌گاه حقوق کارمندانم بیش از ۳ روز به تأخیر نیافتاده.



اسکانیا در نگاه نمایندگان مردم در خانه ملت

شرکت «عقاب افشان» را
از سرمایه گذاری داخلی دلسرد نکنیم

سخنگوی کمیسیون اجتماعی:

حوادث اسکانیا با غرض بزرگنمایی می شود

دکتر ایرج عبدی سخنگوی کمیسیون اجتماعی مجلس شورای اسلامی در خصوص پرونده اتوبوس های اسکانیا توضیح داد: شرکت عقاب افشان باید در برابر شایعاتی که نسبت به اتوبوس های اسکانیا زیاد شده از خود دفاع کرده و نگذارد دستهایی که قصد خراب کردن وجهه این نوع اتوبوس ها را دارد به مقصود خود برسد چرا که اخیراً حملات رسانه ای زیادی علیه این اتوبوس ها صورت گرفته که بسیاری از این سخنان فاقد مستندات کافی است. این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: بررسی هر موضوع و نظردهی درباره آن نیاز به کار کارشناسی دارد که این قضیه در خصوص موضوع اتوبوس های اسکانیا نیز مصداق دارد، برای نظر دادن در خصوص این خودرو باید تناسب این خودرو با جاده های کشور مورد ارزیابی قرار گیرد، دلایل آتش گرفتن آن بدون هیچگونه غرض ورزی اعلام شود. وی افزود: تنها با انجام بررسی های مقایسه ای می توان پی برد که آیا موضوع اتوبوس های اسکانیا یک نقص



است یا یک موضوع طبیعی، چرا که شاید این مقیاس تصادفات و حوادث ممکن است در جهان معمولی باشد و تنها در ایران این تصادفات با اغراض خاصی بزرگنمایی می شود.

عبدی گفت: من اساساً با واردات خودرو به کشور موافقم و معتقدم مردم حق دارند خودروی

استاندارد سوار شوند و از تکنولوژی های روز دنیا استفاده کنند، استانداردهای روز دنیا هم در خودروهای اسکانیا وجود دارد و نباید حق استفاده از این خودرو را از مردم گرفت. به تازگی برخی از مناطق کشور به عنوان مناطق آزاد تجاری اعلام شده اند که اگر به این مناطق برویم هیچ خودروی ایرانی را مشاهده نخواهیم دید. در کل اجبار نباید در انتخاب برای مردم اجباری تعیین کرد چرا که این اجبار به مصرف خلاف مصالح عمومی است. این نماینده مردم در مجلس نهم خاطرنشان کرد: ما شیوه درستی برای برخورد با خودرو در کشور اتخاذ نکردیم با وجود اینکه سی سال از انقلاب اسلامی می گذرد هنوز نتوانسته ایم خودرویی استاندارد در کشور تولید کنیم، بنابراین باید راه ورود خودروی خارجی را در کشور باز کرد و برای ورود این خودروها بهانه تراشی نکنیم تا مردم بتوانند از خودرو استاندارد استفاده کنند. فقدان فضای رقابتی مناسب در کشور باعث شده تا تولیدات داخلی ما به تکامل لازم نرسد.

قاعده ای ست جهانی اینکه همواره شرکت های برتر چه به لحاظ کمی گری و چه به لحاظ کیفی تگری در محصولات همواره در تیررس اقدامات غیر منصفانه در فضاهای رقابتی باشند. بنگاه های خبری نیز در بسیاری از موارد از روی بی خبری! کسادی باز را شایعات! یا از روی غرض ورزی، طعمه انگیزه های رقابتی در فضای اقتصادی می شوند، اما در این بین در رابطه با موضوع اتوبوس های اسکانیا (تولید شرکت عقاب افشان) ما شاهد غرض ورزی برخی رسانه ها بودیم که از آن ها انتظار اینگونه عملکرد نمی رفت و اقدامات آن ها به نوبه خود شبهات زیادی را به ذهن متبادر می ساخت.

برای قضاوت در خصوص پرونده اسکانیا لازم است کارشناسان و صاحب نظران فعال در حوزه مرتبط اظهار نظر کنند و لازم تر از این گونه بررسی ها توجه رسانه ها به اینگونه اظهار نظر هاست و نه اینکه خود به مرجع اظهار نظر تبدیل شوند و از کسانی نظر سنجی کنند که ماهیت بی طرفانه آن ها خود در هاله ای از ابهام است. در همین راستا و برای بررسی عمیق تر موضوع اتوبوس های اسکانیا را از دید نمایندگان مورد بررسی قرار دادیم تا بدانیم نمایندگان مردم در این خصوص چه نقطه نظری دارند.

اسکانیا

گزارشگر:

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

یک عضو کمیسیون عمران:

اگر سرمایه گذار عقاب افشان دولتی بود

شاهد این همجه‌های سنگین علیه اسکانیا نبودیم!



عضو کمیسیون عمران
مجلس شورای اسلامی
بالاشاره به بررسی موضوع
حوادث اتوبوس‌های
اسکانیا در این کمیسیون
گفت: در حال حاضر
فقط تولید اتوبوس‌های
اسکانیایی تیپ
«کلاسیک» متوقف شده
است و مشکلی برای تولید
در دیگر بخش‌های شرکت
عقاب اسکانیا وجود ندارد.

علیرضا خسروی گفت: شرکت عقاب افشان از بدشانس‌ترین شرکت‌های تولیدی کشور در سال گذشته بود. وی افزود: باید بررسی کرد که چه کسی مقصر واقعی حوادث اتوبوس‌های اسکانیا است و نباید بدون بررسی و یک جانبه در این خصوص حکم صادر کرد. نماینده مردم سمنان، مهدی شهر و سرخه با اشاره به هجمه رسانه‌ای علیه این شرکت تولیدی در سال گذشته تصریح کرد: حمله یک جانبه به یکی از بهترین شرکت‌های تولیدی در کشور که از خروج مبلغ زیادی ارز در کشور جلوگیری می‌کند با اقتصاد مقاومتی سازگار نیست و اتوبوس‌های عقاب تأییدیه استاندارد کشور برای تولید انبوه اتوبوس را دارد.

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: اگر استانداردهای لازم برای خودرو به ویژه اتوبوس در کشور ما پایین است مشکل خودروساز نیست.

خسروی با بیان اینکه استانداردهای موجود خودرو در کشور باید ارتقا یابد عنوان کرد: از یک طرف مجوز تولید انبوه بر اساس استانداردهای موجود کشور را به خودروساز می‌دهیم و از طرف دیگر می‌گوئیم که این خودرو استاندارد نیست. وی افزود: این اقدام زیر سؤال بردن استانداردهای موجود در کشور است که خودمان پای آن را امضا کرده‌ایم. وی با اشاره به اینکه شرکت تولید کننده اتوبوس‌های اسکانیا سرمایه گذار بخش خصوصی است تصریح کرد: شاید اگر سرمایه گذار این شرکت از بخش‌های دولتی بود، شاهد این همجه‌های سنگین علیه اتوبوس‌های اسکانیا نبودیم.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تأکید بر لزوم توجه جدی نسبت به حفظ جان و تأمین امنیت مسافران به خبرنگار باشگاه خبرنگاران خاطرنشان کرد: اما این نباید به این معنی باشد که یک شرکت تولید کننده داخلی را از شدت تخریب خرد کرده و او را از سرمایه گذاری در کشور دلسرد کنیم.

سخنگوی کمیسیون حقوقی و قضایی:

تمرکز بر ایمنی یک خودرو با اغراض سیاسی و اقتصادی درست نیست



کمیسیون اجتماعی
مجلس تاکنون بررسی‌های
متعددی در خصوص
اتوبوس‌های اسکانیا داشته
است و اخبار کمیسیون‌های
مجلس از زبان سخنگویان
کمیسیون به بیرون انتقال
پیدا می‌کند. پرونده اسکانیا
در کمیسیون اصل نود
مجلس و کمیسیون قضایی
و حقوقی مجلس نیز مورد
بررسی قرار گرفته است که

محمد علی اسفغانی سخنگوی کمیسیون حقوقی و قضایی مجلس در رابطه
با پرونده اتوبوس‌های اسکانیا معتقد است: در کشور ما جان انسان‌ها از
اهمیت زیادی برخوردار است و به حکم شرعیات گرفتن جان یک انسان
معادل گرفتن جان تمام انسان‌هاست و لذا با اعتقاد به چنین نگرشی
بحث ایمنی خودروها اهمیت زیادی پیدا می‌کند. در نهایت اگر قرار است
حساسیت‌ها نسبت به ایمنی خودروها افزایش پیدا کند لازم است این
حساسیت نسبت به تمام خودروها وجود داشته باشد و نه فقط خودروهای
اسکانیا.

این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: اما بررسی ایمنی
باید در تمام خودروهای در تردد کشور ارزیابی شود و تمرکز مغرضانه
تنها بر تعداد محدودی از خودروها و تمرکز بر سیستم ایمنی آن‌ها کار
درستی نیست، نباید بررسی سیستم ایمنی خودروها تنها به واسطه جهت
گیری‌های سیاسی و اقتصادی صورت پذیرد که این موضوع هم اکنون در
خصوص خودروی اسکانیا مصداق پیدا کرده است. حساسیت‌ها نسبت به
این خودرو زیاد شده و ایجاد این حساسیت‌ها با اهداف سیاسی و اقتصادی
صورت گرفته است.

وی افزود: جان انسان‌ها ارزش زیادی دارد و اسباب دستیابی به اهداف
سیاسی و اقتصادی نیست. اگر ثابت شود شرکتی تنها بدنبال درآمدزایی و
اهداف اقتصادی است و در این راستا قصد ندارد به استانداردها توجهی کند
لزوم برخورد با آن شرکت احساس می‌شود، اما ما در کشور سازمان استاندارد
داریم و بررسی استانداردهای خودروها بر عهده این سازمان است.

عضو کمیسیون اصل ۹۰:

برخی شرکت‌های خارجی پشت صحنه خبر سازی‌ها علیه اسکانیا هستند



عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: اگر بین پلیس راهور و وزارت صنعت و استاندارد در خصوص کیفیت اتوبوس‌های اسکانیا اختلافی هست، یک شرکت خصوصی نباید هزینه آن را بدهد. حجت‌الاسلام حمید رسایی عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی و مسئول رسیدگی به پرونده شرکت عقاب‌افشان (اسکانیا) در خصوص وضعیت پرونده اتوبوس‌های اسکانیا، گفت: کمیسیون اصل ۹۰ در جلسه‌ای از پلیس راهور، سازمان استاندارد، وزیر راه و وزیر صنعت دعوت کرده تا در خصوص روال کاری موجود در خصوص ادعاهای پلیس در خصوص مسئله استاندارد در تولید اتوبوس‌ها گزارش دهند.

وی با بیان اینکه ما برای گام بعدی در حقیقت از پرونده اسکانیا وارد موضوع استاندارد اتوبوس‌ها و خودروها شده‌ایم، تصریح کرد: پلیس راهور به عنوان مجموعه‌ای که در جاده‌ها با این موضوع درگیر است نظرات و ادعاهایی دارد که قابل تأمل هستند. در عین حال ما باید پاسخ تفصیلی سازمان استاندارد را هم بشنویم. عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در مورد وضعیت پرونده اسکانیا، گفت: شرکت «عقاب‌افشان» با نظارت اسکانیای سوئد در ایران اتوبوس تولید می‌کند و تاکنون ما براساس مستنداتی که اطراف مختلف قضیه از جمله پلیس راهور ارائه داده به این جمع‌بندی نرسیده‌ایم که مشکلات موجود و حوادثی که در جاده اتفاق می‌افتد، محصول خط تولید این شرکت است.

حوادث جاده‌ای محصول خط تولید شرکت عقاب‌افشان نیست

حجت‌الاسلام رسایی افزود: ما در کمیسیون تاکنون جلسات متعددی برگزار کرده‌ایم و با کارشناسان پلیس صحبت داشته‌ایم و استدلال‌های آنها و طرف مقابل را شنیده‌ایم، اما نتیجه گرفته‌ایم که حوادث جاده‌ای محصول خط تولید شرکت عقاب‌افشان نیست. وی تصریح کرد: شرکت عقاب‌افشان یک ادعای قابل تأمل دارد و آن این است که اکثر اتوبوس‌ها پس از اینکه از خط تولید خارج می‌شوند و در اختیار راننده‌ها قرار می‌گیرند به دلایل مختلف در آنها دستکاری‌هایی صورت می‌گیرد. مانند تزئیناتی که به آنها اضافه می‌شود و یا باک‌های اضافی که به آنها متصل می‌کنند و یا تغییراتی که در سیم‌کشی‌ها و لامپ‌ها به وجود می‌آورند. در حالی که این وسایل جدید از جمله باک‌های اضافی از شرایط استاندارد برخوردار نیستند و همین موارد باعث حوادث می‌شود.

مسئول رسیدگی به این پرونده در کمیسیون اصل ۹۰ مجلس اظهار داشت: ما این موضوع را در کمیسیون بررسی کردیم و استدلال‌های هر دو طرف را هم شنیدیم، اما پاسخ‌هایی که از طرف پلیس داده شد و مستندات قانونی که ارائه کردند برای جلوگیری از شماره‌گذاری تولیدات این شرکت کافی نبود. رسایی اضافه کرد: نظر کارشناسی پلیس این است که به طور مثال باید در سیم‌کشی‌های اسکانیا تغییراتی صورت گیرد و بر این اساس بنده از پلیس پرسیدم آیا سازمان استاندارد نیز چنین تکلیفی را به این شرکت خودروسازی وارد کرده یا خیر؟ که گفتند استاندارد می‌گوید به نظر ما نحوه سیم‌کشی فعلی اشکالی ندارد اما ما به عنوان پلیس تشخیص می‌دهیم که سیم‌کشی‌های اتوبوس

عقاب‌افشان اشکال دارد که بنده به پلیس راهور گفتم طبق قانون شما در مورد خط تولید اختیاری ندارید و طبق مصوبه هیئت دولت که به امضای مهندس جهانگیری معاون اول رئیس جمهور رسیده اگر یک شرکت خودروسازی که از سازمان استاندارد، وزارت صنعت و سازمان محیط زیست تاییدیه داشته باشد باید شماره‌گذاری شود و در حال حاضر شرکت عقاب‌افشان تاییدیه هر ۳ دستگاه را دارد و از نظر این ۳ دستگاه تولیدات آن اشکالی ندارد.

رسایی ادامه داد: بنده به پلیس راهور گفتم که اگر از نظر شما در مورد سیم‌کشی‌ها مشکلی وجود دارد باید در کمیته ایمنی راه‌ها که دستگاه‌های مختلف در آن عضو هستند و اتفاقاً پلیس راهور از اعضای برجسته و مؤثر آن کمیته است در آنجا استدلالات خود را به نماینده وزارت راه، وزارت صنعت، استاندارد بقبولانید تا از طریق قانونی در این خصوص اقدام شود و پلیس راهور نمی‌تواند مستقیماً در این خصوص ورود کند، زیرا شرکت خودروسازی و بخش خصوصی می‌گوید استاندارد به من شاخص‌هایی را داده که با شاخص‌های پلیس فرق دارد. عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس خاطرنشان کرد: اگر بین پلیس راهور و وزارت صنعت و استاندارد و محیط زیست دعوی وجود دارد نباید سر یک شرکت خصوصی هزینه آن را بدهد و این روال کاری مشکل دارد. حجت‌الاسلام رسایی با اشاره به خبرهایی که در خصوص حوادث برای اتوبوس‌های اسکانیا منتشر می‌شود، گفت: بررسی‌های ما نشان می‌دهد که متأسفانه برخی شرکت‌های خارجی دیگر پشت صحنه این خبرسازی‌ها هستند و حتی برخی رسانه‌ها در قبال دریافت هدایایی خبرسازی می‌کنند و حادثه‌های شرکت عقاب‌افشان و اسکانیا را برجسته می‌کنند و متأسفانه کبی کردن خبر هم شیوه معمولی شده است. لذا اگر یک رسانه بر خلاف رسالت خود عمل کند، رسانه‌های دیگر با اعتماد به او همان خبر را پوشش می‌دهند.

مسئول رسیدگی به پرونده عقاب‌افشان، گفت: خبرهای حوادث درباره اتوبوس‌های اسکانیا در حالی بزرگ‌نمایی می‌شود که همان ایام اتوبوس‌های "ولوو" و "بنز" نیز دچار آتش‌سوزی می‌شدند، اما خبر آنها بدون ذکر نام برند منتشر می‌شد. حتی در مورد اخیر و اتفاقی که در اتوبان آزادگان رخ داد با اینکه این هنوز هیچ کارشناسی در خصوص دلایل حادثه اعلام نظر نکرده بود، اما چند ساعت بعد تیترب برخی از رسانه‌ها حادثه‌آفرینی اسکانیا بود و البته شرکت بهره‌برداری کننده که راننده آن مقصر بود نیز در القای این خبر بی‌تأثیر نبود. بنده خبر دارم برخی رسانه‌ها برای برجسته کردن این خبرها سکه گرفتند و از طرف مقابل از شرکت عقاب‌افشان هم مطالبه می‌کردند که برای منتشر

یک عضو کمیسیون صنایع:

شاید می‌خواهند خودروی اسکانیا را از چرخه

خودروهای تجاری کشور خارج کنند



سال هاست که سازمان استاندارد کشور پس از ورود هر خودرو یا ساخت آن اقدام به ارزیابی‌های کیفی و امنیتی می‌کند و در نهایت پس از انجام تمام آزمون‌ها اگر خودروی مذکور مشکلی نداشت نشان استاندارد را دریافت می‌کند و اتفاقاً ارزیابی‌های مرتبط با خودرو به مراتب از سایر آزمون‌های ارزیابی سازمان استاندارد حساستر و بیشتر است که خودرو اسکانیا تمام استانداردهای لازم را دریافت کرده

که حسین گروسی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در این رابطه تأکید کرد: اتوبوس‌های اسکانیا استانداردهای لازم را از سازمان استاندارد دریافت کرده‌اند و نباید تغییری که افراد در شاکله این اتوبوس‌ها ایجاد می‌کنند به پای استاندارد نبودن آن‌ها نوشته شود این کار هم اعتبار سازمان استاندارد را زیر سوال می‌برد و هم به نوعی اتهام زنی به اتوبوس‌های اسکانیا است.

نماینده مردم شهریار در مجلس شورای اسلامی توضیح داد: این وظیفه ناجاست که معاینات فنی خودروها را مورد ارزیابی قرار دهد و از طرف دیگر وظیفه مراکز اعطای معاینه فنی است که در زمان اعطای معاینه فنی ارزیابی‌های دقیق خود را داشته باشد که در نهایت هر شخصی نتواند با تغییر در شاکله خودروها هم جان مردم را به خطر اندازد و هم اعتبار یک شرکت و سازمان استاندارد را.

وی افزود: لازم است برای طراحی و ساخت خودروهای مانند اتوبوس و کامیون همکاری‌های لازم را با سایر کشورها داشته باشیم چرا که ما هنوز در زمینه خودروهای سواری به خود کفایی نرسیده‌ایم بنابراین در زمینه خودروهای تجاری به شدت نیازمند همکاری با کشورهای پیشروی این صنعت هستیم. اما این موارد به معنای عدم حمایت از تولیدات ملی نیست، با همکاری کشورهایی که در ساخت خودروهای تجاری سرآمد هستند به مرور می‌توانیم این صنایع را به داخل آورده و به تولید داخلی دست پیدا کنیم.

این نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: اما ما با مقصر دانستن افراد بی‌تقصیر در ماجرای اتوبوس‌های اسکانیا امکان همکاری با این شرکت‌ها را از خود می‌گیریم و در این زمان است که دیگر نمی‌توان به اهداف تعریف شده در راستای تولید خودروی تجاری دست پیدا کنیم.

گروسی تأکید کرد: نباید گناهی که عده‌ای راننده سودجو مرتکب می‌شوند به پای تولید کنندگان خودرو اسکانیا نوشته شود و در نهایت برخی رسانه‌ها با غرض ورزی و ناآگاهی به مسائل دامن بزنند چرا که با چنین اقداماتی تنها امکاناتی که در اختیار داریم از خود سلب می‌کنیم. حتی اگر عیبی در کار وجود دارد باید به رفع آن اقدام کرد نه اینکه به طور کلی صورت مسئله را پاک کنیم. به فرض بخواهیم خودروی اسکانیا را از چرخه خودروهای تجاری کشور خارج کنیم، آیا به جایگزین‌های این خودرو فکر کرده‌ایم و آیا از این موضوع مطمئنیم که خودروی جایگزین شده به طور کامل بی‌عیب و نقص خواهد بود، اگر خودروی بعدی در سیستم ترمز خود معیوب بود چه؟

کردن پاسخ‌هایش امتیازاتی بگیرند. متأسفانه این موارد هم وجود دارد و این در حالی است که یک خبر بلافاصله کپی می‌شود و در رسانه‌های دیگر بازتاب می‌یابد.

عضو کمیسیون اصل ۹۰ مجلس تأکید کرد: بررسی‌های بنده نشان می‌دهد که بخشی از پشت پرده این خبرسازی‌ها به یک خودروسازی دیگر برمی‌گردد در حالی که رسانه‌ها و دستگاه‌های مختلف باید مراقب باشند تا در دام این مسائل پشت پرده‌ای نیفتند. رسایی گفت: ما می‌خواهیم به پلیس راهور به عنوان نهادهی که از نزدیک با راننده، خودرو و مردم درگیر است کمک کنیم و اگر نظرات پلیس کارشناسی باشد و پاسخ‌های سازمان استاندارد قانع‌کننده نباشد، با ابزار قانونی سازمان استاندارد یا وزارت صنعت را ملزم می‌کنیم تا از شرکت‌های خودروسازی، استانداردهای جدیدی را مطالبه کند اما هنوز ادعاهای استاندارد درست به نظر می‌رسد.

فعلاً شماره‌گذاری شرکت عقاب‌افشان نباید متوقف

شود

حجت‌الاسلام رسایی با بیان اینکه فعلاً شماره‌گذاری شرکت عقاب‌افشان نباید متوقف شود، تأکید کرد: هیچ محکمه قضایی و مجموعه کارشناسی تاکنون این ادعا را ندارد که حوادثی که برای اتوبوس‌های عقاب‌افشان رخ می‌دهد به دلیل خط تولید است، بلکه شواهد و قرائن متعددی وجود دارد که این حوادث به دلیل تغییری است که بعد از خط تولید انجام می‌شود که وظیفه رسیدگی به آنها برعهده پلیس است و پلیس باید به صورت اتفاقی جلوی اتوبوس‌ها را بگیرد و با اتوبوس‌هایی که باک اضافی دارند، برخورد کند.

وی افزود: قانون این اختیار را به پلیس داده که اتومبیل‌هایی که در جاده در حال حرکت هستند و اشکالی دارند، مستقیم نسبت به آنها اقدام کند و به دلیل اینکه امنیت جاده را به خطر نیندازند آنها را متوقف کنند، اما در مورد اتوبوس‌هایی که در خط تولید هستند قانون چنین اجازه‌ای به پلیس نمی‌دهد و فقط به سازمان استاندارد، محیط زیست و وزارت صنعت برمی‌گردد که اگر این ۳ دستگاه مجوز بدهند باید شماره‌گذاری خودروها توسط پلیس راهور انجام شود.

رسایی در پایان تأکید کرد: البته پلیس راهور چون در جاده با این خودروها و مردم ارتباط دارد وقتی حادثه‌ای مثل تصادف اتوبان قم اتفاق می‌افتد، برای مدیریت بحران و از باب آرامش به افکار عمومی تصمیم می‌گیرد تا به صورت موقت شماره‌گذاری خودرویی که حادثه آفریده را متوقف و موضوع را بررسی کند. این تصمیم پلیس از باب مدیریت بحران و اطمینان بخشی به افکار عمومی قابل فهم است، اما اکنون که بررسی‌ها نشان نمی‌دهد این مشکل مربوط به خط تولید باشد، منع شماره‌گذاری وجهی ندارد. البته در آن مقاطع نیز باید از طریق راهکار قانونی برخی اقدامات تأمینی صورت گیرد.

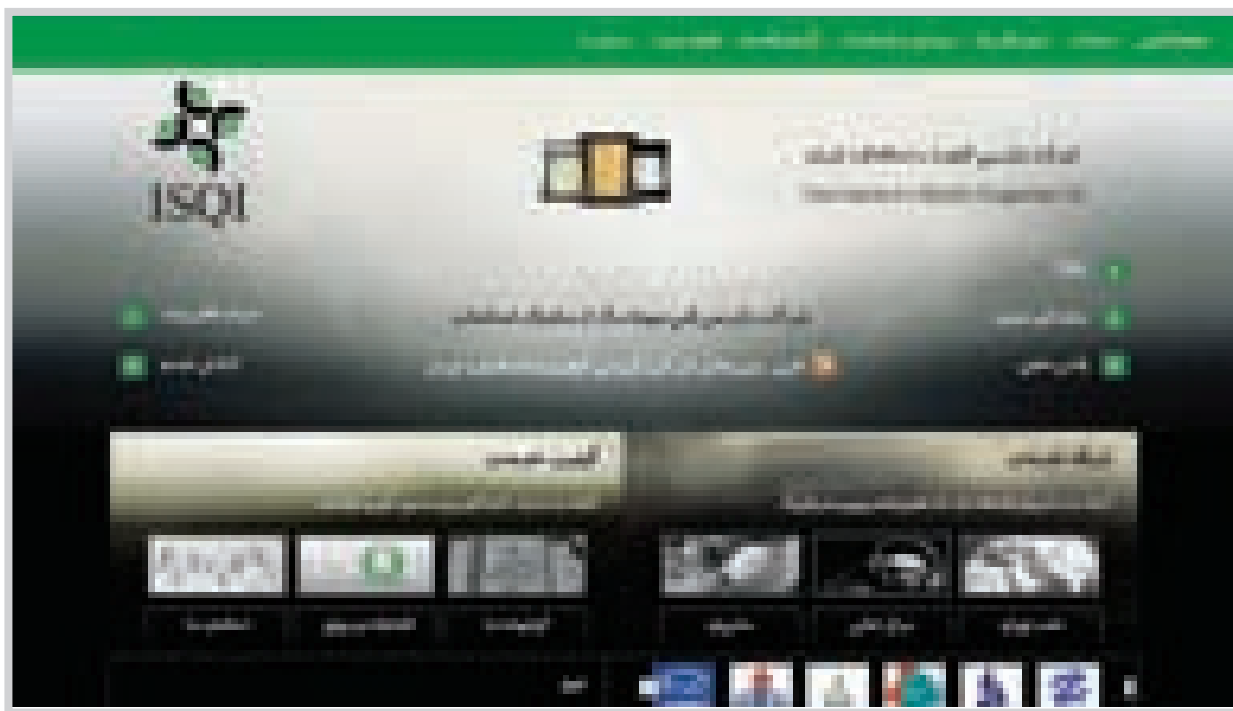
شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران گزارش می دهد

رضایت سنجی خدمات پس از فروش در سه ماهه چهارم ۹۲

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، یکی از برترین شرکت های ارائه دهنده خدمات مهندسی و بازرسی کشور، فعالیت های حرفه ای و متعهدانه خود را با رعایت استانداردها، قوانین و مقررات ملی و بین المللی کیفی، ایمنی، بهداشت و زیست محیطی، در جهت تحقق اهداف ذیل دنبال می نماید:

- تامین نیازها و انتظارات مشتریان و سایر ذینفعان در راستای افزایش سطح رضایتمندی آنان
- ارتقاء سطح آگاهی، دانش فنی، مهارت های عملی و آموزش کارکنان با رویکرد بالا بردن کیفیت خدمات
- استفاده از علوم و تکنولوژی های نوین و دستیابی به تجهیزات پیشرفته بازرسی و آزمایشگاهی
- پیشگیری از حوادث و صدمات انسانی و آلودگی های زیست محیطی به منظور کاهش خطرات و ریسک فعالیت ها
- تنوع در ارائه خدمات بازرسی و افزایش سهم بازار

در این راستا کلیه خدمات و فرآیندهای سیستم مدیریت شرکت، براساس استانداردهای بین المللی ISO 9001، ISO 17020 و راهنمای HSE-MS و نیز ISO/TS 29001 (صرفاً در بخش بازرسی نفت، گاز و پتروشیمی) مستقر شده و همواره به طور مداوم در حال بهبود می باشند.



▲ تصویر سایت شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از نیمه دوم سال ۹۰ گزارش رضایت سنجی از شبکه خدمات پس از فروش را به صورت سه ماهه و بر اساس سه امتیاز زیر اعلام می‌نماید:

۱- امتیاز عملکردی (پارامترهای مورد سنجش در نمودار مربوطه عنوان گردیده است)

۲- امتیاز ادراکی (پارامترهای مورد سنجش در نمودار مربوطه عنوان گردیده است)

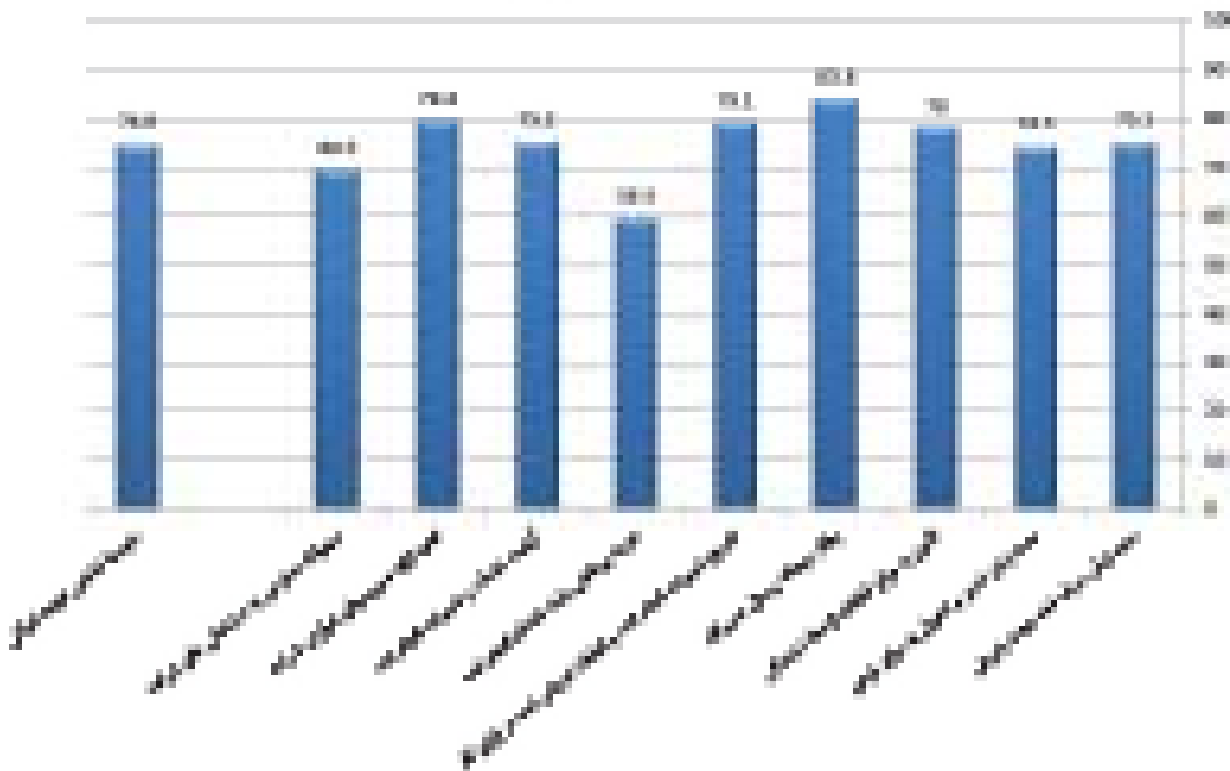
۳- امتیاز کارایی (تعمیر مناسب خودرو در زمان توقف متعارف)

امتیاز کل رضایتمندی از شبکه خدمات پس از فروش یک گزارش تلفیقی بوده که از فرمول زیر بدست می‌آید:

امتیاز تلفیقی (رضایتمندی) کل = ۲۰٪ (امتیاز کارایی) + ۴۸٪ (امتیاز ادراکی) + ۳۲٪ (امتیاز عملکردی)

گزارش ادراکی

(نتیجه ادراکی)



اسکانیا

گرسنگری

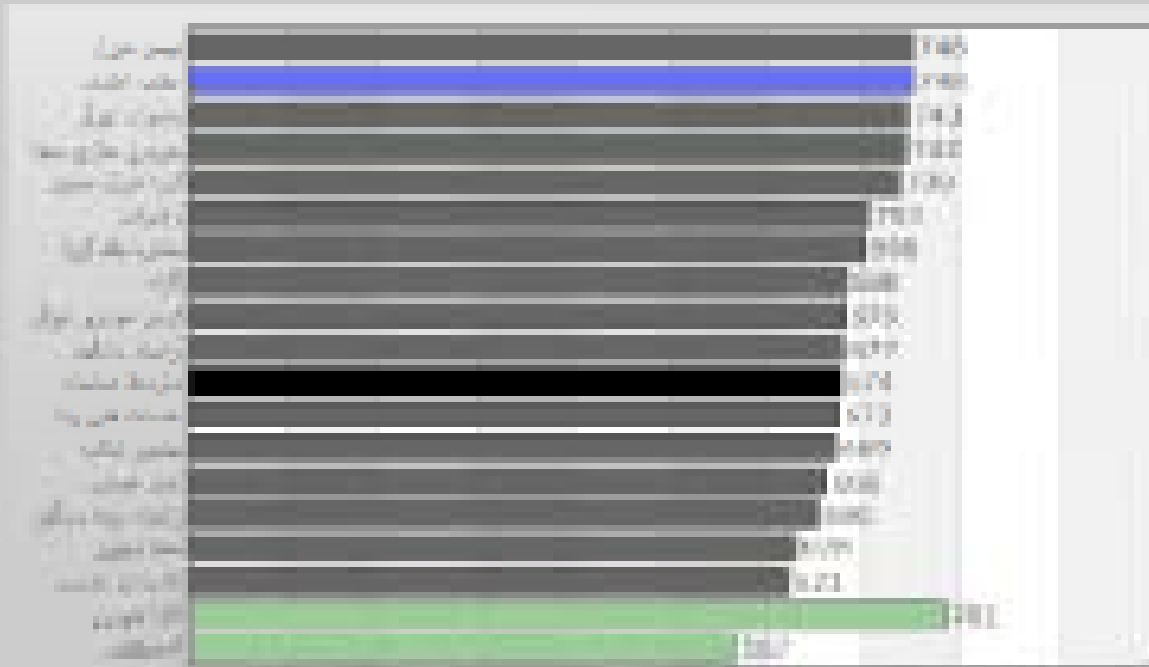
فرهنگ‌و هنر

سلامت

ورزش

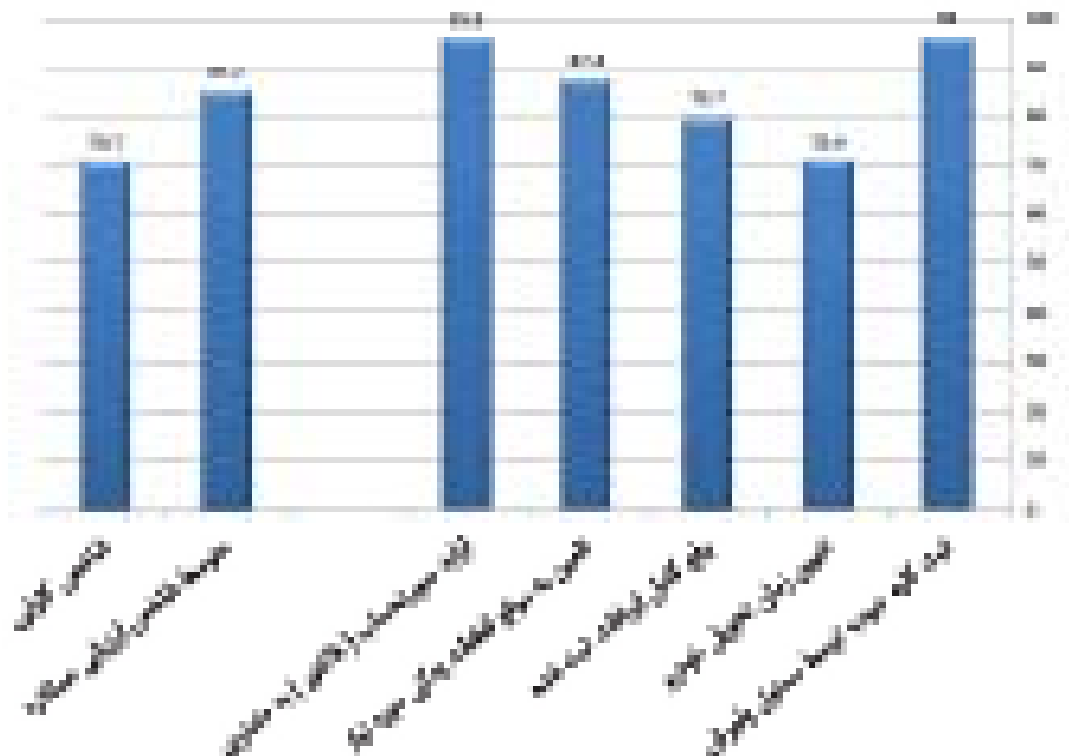
گزارش ادراکی

مقایسه رفتارهای مصرف‌کنندگان ایرانی و خارجی در استفاده از اینترنت و شبکه‌های اجتماعی (بر اساس گزارش اسکانیا)



منبع: گزارش اسکانیا، بهار ۱۳۹۳. این گزارش بر اساس داده‌های اسکانیا در مورد رفتارهای مصرف‌کنندگان ایرانی و خارجی تهیه شده است.

گزارش عملکردی و کارایی



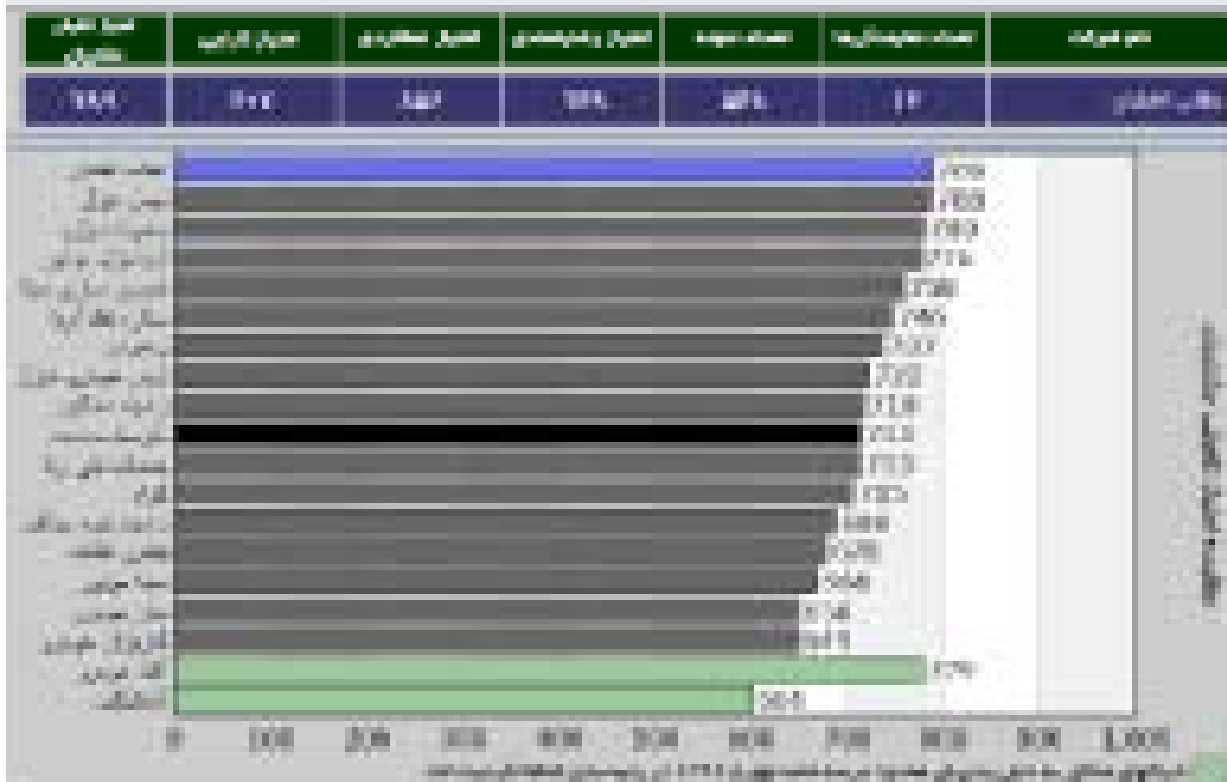
مقایسه عملکرد مالیاتی از ابتدای پارس تا خرداد ماه سال جاری بر مبنای عملکرد مالیاتی سال



مهر ماه سال گذشته: 15%، مهر ماه سال جاری: 75% (مهر ماه سال گذشته: 15%، مهر ماه سال جاری: 75%)

گزارش تلفیقی (امتیاز کل رضایتمندی)

مقایسه نتایج تلفیقی



گزارش دیدار از مرکز خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان (نمایندگی انحصاری اسکانیا در ایران)

شنیدن کی بود مانند دیدن

ورود اتوبوس به مرکز خدمات پس از فروش

این کار را خودسر انجام دهد. و خلاصه اینکه برخی از اتفاقاتی که روی می دهد از سر همین تغییرات است. اما برخی شهرهای ایران هستند که نمایندگی پس از فروش در آن ها فعال است برخی از این شهرها عبارتند از: تهران، شریف آباد، کرمانشاه، همدان، کرج، یزد، مشهد، اصفهان، ارومیه، اهواز، زاهدان، کرمان، تبریز، گرگان، بیرجند، زنجان، اراک بندرعباس و....

پس از تحویل اتوبوس به نمایندگی، اگر کار خودرو کم باشد که راننده در محل تعبیه شده استراحت می کند اما اگر کار زیاد باشند راننده می تواند در خوابگاه تعمیرگاه مرکزی بماند و استراحت کند. در واقع احترام به راننده هم در این بخش مورد توجه قرار گرفته است.

نکته مهمی هم در این بخش تاکید می شود و آن وجود برخی نمایندگی های غیر مجاز است. از همین روست که شرکت عقاب افشان به دارندگان اسکانیا اعلام کرده است که مراقب باشند. در این متن که در سایت شرکت درج شده آمده است: «اخیرا مشاهده و گزارش گردیده است تعدادی از افراد سودجو در قالب نمایندگی شرکت «عقاب افشان» نسبت به تعمیرات اتوبوس های اسکانیا اقدام نموده و خسارات جبران ناپذیری را به اتوبوس ها وارد کرده اند. لذا به اطلاع

ورود اتوبوس به مرکز خدمات پس از فروش وارد می شود نخست در بخش ستادی اشکالاتی که برای خودرو به وجود آمده اعلام و سپس بر حسب شماره شاسی اطلاعات خودرو در دسترس قرار گرفته و ماشین تحویل نمایندگی می شود.

در این بخش متخصصان آموزش دیده در داخل که توسط برخی از متخصصان شرکت اسکانیای سوئد دوره آموزشی را گذرانده اند تلاش می کنند اتوبوس را عیب یابی و رفع عیب کنند. در این مسیر، حتی استفاده از ابزارهای ویژه هر کار، تعریف شده که با «جعبه ابزار» مرسوم راننده های ایرانی متفاوت است. برای باز کردن حتی پیچ های کاملاً معمولی باید دقت زیادی انجام گیرد.

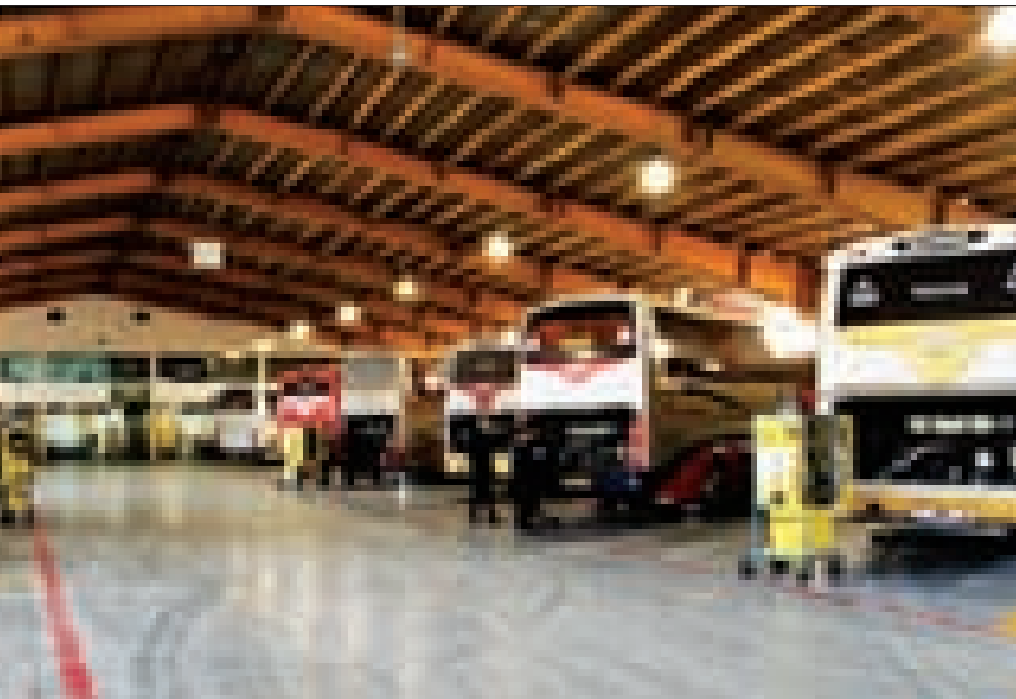
نکته جالب توجه در این بخش این است که اغلب خودروهایی که وارد نمایندگی می شوند دستکاری شده اند و توسط راننده این دستکاری گردن گرفته شده است. برای مثال نمایندگی اعلام می کند که سیم کشی اتوبوس یا لاستیک های آن یا برخی بخش های دیگر دچار نوساناتی است که باید حتماً مرتفع شود، اما چون راننده در برگه اولیه ننوشته که این بخش ها تغییر یابد و به حالت فابریک برگردد نمایندگی هم نمی تواند



روز سه شنبه قرارمان می شود کیلومتر ۵ بزرگراه امام رضا (ع)؛ خاوران ساعت ۹. وقتی می رسیدم دوستان آمده شده اند که بخش های مختلف فعالیت های ستادی شرکت «عقاب افشان» (نمایندگی انحصاری اسکانیا در ایران) را به ما نشان دهند. انگیزه ما هم این بود که ببینیم آنچه در بیرون از کارخانه اسکانیا در مورد این اتوبوس فضا سازی شده با آنچه داخل آن می گذرد چه تفاوت هایی دارد.

البته با نگاه چندان مثبتی هم وارد نشدیم. با خودمان قرار گذاشتیم که هر جا نکته ای بود بدون تعارف بیان کنیم؛ موضوع جان آدم هایی است که می خواهند با این اتوبوس در مسیرهای مختلف کشور و حتی منطقه تردد کنند. اینگونه بود که از هر جایی سوال مطرح می کردیم حتی گاهی بی ربط؛ و البته مهندس محسن نوروزی مدیر شبکه خدمات پس از فروش با صبر پاسخ می دادند و تلاش می کردند پاسخ های منطقی و علمی بدهند.

به همراه دوستانمان در روابط عمومی و آقای مهندس براتزاده رئیس امور نمایندگی های اسکانیا از بخش تحویل ماشین ها شروع به بازدید کردیم. آن هایی که خودروی اسکانیا دارند و اتوبوس خود را به یکی از نمایندگی های مجاز برده اند می دانند که نظم در این نمایندگی ها بسیار مهم است.

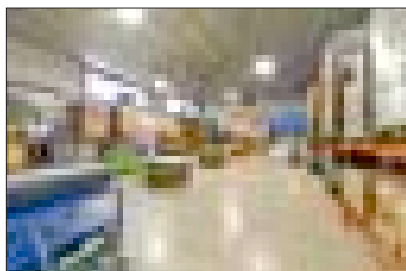


که بدانید در تمام نقاط کشور قطعات فابریک اتوبوس اسکانیا عرضه می‌شود. این یعنی یک اتفاق بزرگ در بخش خدمات پس از فروش. آقای محمدی یکی از مهندسان داخلی نمایندگی مرکزی برایمان گفت که برخی از اتوبوس‌های وارد شده به کشور هم هستند که راننده اصلاً حاضر نیست طرف آن‌ها برود؛ دلیل اصلی‌اش هم این است که می‌داند خدمات پس از فروش در کشور نداشته یا خدمات فعالی ندارد. به هر حال عقاب افشان در بخش دور زدن تحریم‌ها و رساندن قطعات لازم برای اتوبوس‌هایش توانسته تا امروز موفق عمل کند.

مرکز آموزش

یکی از مهم‌ترین بخش‌های نمایندگی اسکانیا در ایران بخش آموزش است. همان ساعتی که ما در نمایندگی حضور داشتیم یک کلاس آموزشی در حال برگزاری بود. این دوره‌ها غیر از بخش‌های فنی برای رانندگان هم برگزار می‌شود و نکته مهم اینکه مهندس نوروزی تأکید می‌کند که از نظر ما و البته شرکت‌های مهم جهان رانندگی غیر از رعایت آیین نامه‌ها و تجربه به تکنیک‌هایی هم نیاز دارد که این تکنیک‌ها با توجه به نوع خودرو ممکن است متفاوت باشد و از همین روست که تمام شرکت‌ها غیر از گواهینامه‌ای که پلیس کشور اعطا می‌کند باید از همان شرکت هم گواهینامه داشته باشند و البته متن اصلی آن را هم که مانند یک کنوانسیون بود در یک پاورپوینت به ما نشان داد.

اما مرکز آموزش خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان، فعالیت خود را از مهر ماه سال ۱۳۸۵ در محل جدید آغاز کرده است. این مرکز با ایجاد یک مجموعه تخصصی و بهره‌گیری از همکاری و همیاری اساتید داخلی و خارجی تلاش کرده است تا به بهترین شکل در راستای پیشبرد اهداف نوین شرکت و اصلیت‌ترین وظیفه خود یعنی آموزش و ارتقای دانش علمی و فنی کارکنان اداری و متخصصین تعمیرگاهی شبکه نمایندگی‌های خدمات پس از فروش، به عنوان حامیان اندیشه‌های شرکت، گام بردارد. همچنین این شرکت برای گسترش و ارتقای

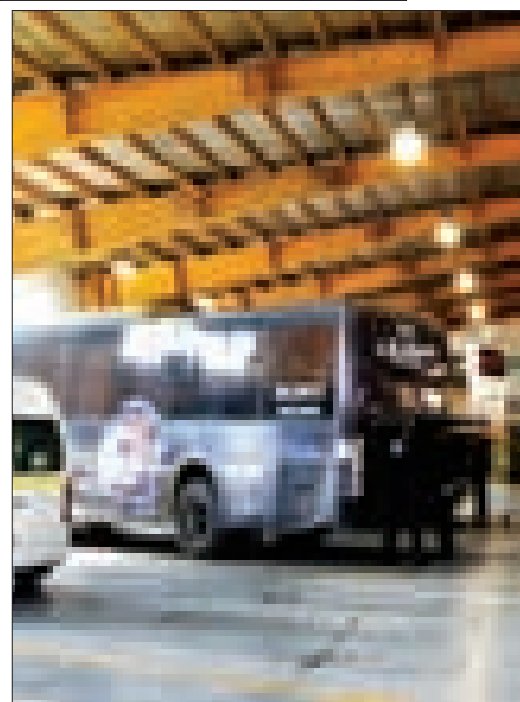


کلیه مالکین و رانندگان محترم می‌رساند جهت خدمات اتوبوس‌های اسکانیا به نمایندگی‌های مجاز این شرکت مراجعه نمایند و در صورت بروز هر گونه مشکل یا سوال با واحد امور نمایندگان شرکت عقاب افشان تماس حاصل فرمایند. قابل ذکر است مشخصات تماس کلیه نمایندگان در سایت درج گردیده است.»

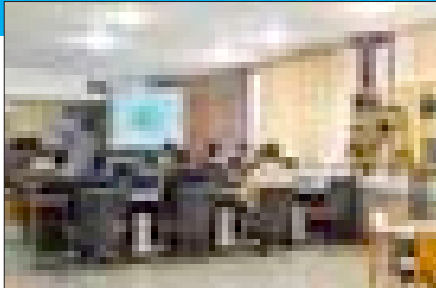
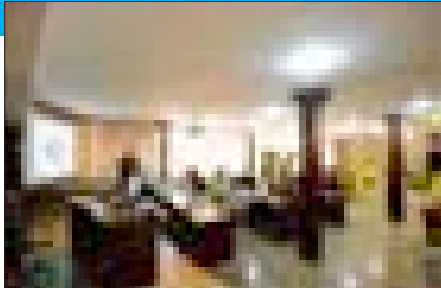
انبار قطعات

پس از معرفی بخش‌های مختلف ستادی که مرتبط با نمایندگی‌ها هستند و نیاز سنجی و بازرگانی و غیره را انجام می‌دهند رسیدیم به انبار قطعات.

یکی دیگر از بخش‌هایی که در این بازدید نظر ما را جلب کرد بخش انبار قطعات بود. با وجود تحریم‌هایی که تا امروز بوده و البته اوج آن در سال‌های گذشته تجربه شد؛ شرکت عقاب افشان توانست از تمام آن‌ها گذر کرده و قطعات ویژه خودروی اسکانیا را وارد کشور کند. جالب است



گزارش ویژه



کمی و کیفی آموزش و خدمات پس از فروش و افزایش رضایتمندی مشتریان، یک مرکز آموزش با تجهیزات کامل در نمایندگی مشهد تأسیس کرده است.

امداد سیار

امداد سیار هم یکی دیگر از بخش‌هایی است که مورد توجه صاحبان اتوبوس اسکانیاست. به این معنا که اگر خودروی آن‌ها به علت نقص فنی قابلیت حرکت نداشته و یا حرکت آن خطراتی را در پی داشته باشد، در هر زمان از شبانه‌روز و در سراسر کشور می‌توانند با تلفن مرکز امداد جاده‌ای خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان تماس بگیرند تا امدادگران شرکت در سریع‌ترین زمان ممکن اقدام به رفع مشکل و راهاندازی خودروی شما کنند.

تعمیرات کلیه خودروهای تولیدی شرکت عقاب افشان در طی دوره گارانتی مشمول ضوابط گارانتی است و کلیه نمایندگی‌های مجاز عقاب افشان موظف به پذیرش و تعمیر این خودروها هستند. برای درخواست امداد سیار با مرکز امداد جاده‌ای خدمات پس از فروش شرکت عقاب افشان به شماره ۰۲۱-۳۳۴۶۷۱۳۱ تماس بگیرید؛ پس از اعلام شماره شاسی خودرو و دیگر مشخصات مورد نیاز، هماهنگی‌های لازم برای ارسال امداد سیار از نزدیک‌ترین نمایندگی صورت می‌پذیرد.

پس از اتمام تعمیرات، گزارش بازدید و تعمیر خودرو را در صورت حساب خدمات‌رسانی سیار ملاحظه کنید؛ در صورت تأیید آن را امضا و یک نسخه از آن را از امدادگر دریافت کنید.

پس از انجام تعمیرات، همکاران ما در بخش نظرسنجی با شما تماس خواهند گرفت. خواهشمند است نظرات خود را درباره نحوه خدمت دریافت شده اعلام فرمایید.

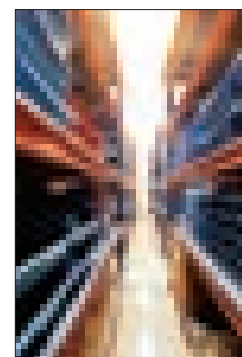




پاورپوینت شورای شهر

وقتی بازدید از مرکز خدمات پس از فروش به اتمام رسید مهندس نوری ما را دعوت کرد تا به پاورپوینتی توجه کنیم که آماده ارائه به اعضای محترم شورای شهر شده بود. همانطور که می‌دانید در شهر تهران برخی از اتوبوس‌هایی که در محورهای مختلف کار می‌کنند (اغلب هم کولردار هستند و آدم از گرما نمی‌پزد در ایام تابستان) و طبیعی است که شورای شهر هم درخواست داشته

در مواردی که قطعات تعویض شده به حساب گارانتی باشند، قطعات تعویض شده متعلق به شرکت عقاب افشان هستند و توسط امدادگر دریافت خواهند شد، در غیر این صورت، امدادگر موظف است داغی قطعات تعویض شده را به مشتری تحویل دهد و رسید دریافت کند. اما باید در این فرایند این نکته را در نظر داشته باشید که حتما مدارک شناسایی خودرو (کارت خودرو) باید همراه شما باشد.



• متأسفانه در شرایط فعلی حتی رسانه ملی هم نگاه غرض ورزانه به برند اسکانیا دارد و اگر مخاطبان هوشمند رسانه ملی دقت کرده باشند؛ زمانی که اتوبوس اسکانیا به دلایل مختلفی که از آن‌ها نام بردیم از جمله دستکاری‌های متعدد دچار هر نوع سانحه‌ای می‌شود اعلام می‌کند که یکدستگاه اتوبوس اسکانیا در فلان محور... و این در حالی است که اگر ولو، بنز، مان و... در کشور تصادف کرده و جراحاتی را هم همراه داشته باشند نام برند اعلام نمی‌شود؛ اما در مورد اسکانیا این مورد بسیار مشکوک است!



اسکانیا

گرسنگری

فرهنگ‌و هنر

سلامت

ورزش

گزارش ویژه

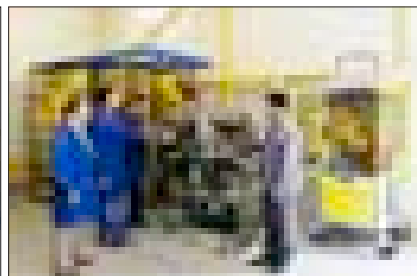
باشد شرایط ایمنی اتوبوس‌ها را مورد توجه قرار دهد. در این پاورپوینت به دقت تمام حوادث و میزان قصور بخش‌های مختلف در آن مورد بررسی قرار گرفته شده بود.

گلایه از خبرنگاران

این اتفاقاتی که برای اتوبوس اسکانیا افتاد پشت پرده‌هایی داشت و دارد که وظیفه ما نه پیگیری آن است و نه افشای آن؛ اما از سر انصاف فقط این نکته را باید یادآوری کنیم که همکاران رسانه‌ای با وجدان آگاهی که دارند سراغ موضوع اسکانیا بیایند. نکته جالبی که پس از بازدید از برخی اتوبوس‌های اسکانیا برای ما که خبرنگار بودیم و کنجکاو پیش آمد این بود که با این همه دستکاری که برخی از خودروها توسط صاحبانشان می‌شوند؛ چطور روزانه اتفاقات بدتر از این رخ نمی‌دهد! که اگر این اتفاق هم بیافتد واقعا دور از عقل نیست؛ چرا که برخی رانندگان متخلف متأسفانه اتوبوس را با تانکر نفت و نفت‌گاز اشتباه گرفته‌اند و لحظه به لحظه با جان مسافران بازی می‌کنند. این اتفاق البته فقط در اتوبوس اسکانیا نیست. سایر برندهای داخل کشور هم دارند از این موضوع رنج می‌برند؛ در این میان پلیس محترم باید زمان اعطاء معاینه فنی سالیانه در این مساله وارد شود و مشکل را حل کند.

متأسفانه در شرایط فعلی حتی رسانه ملی هم نگاه غرض ورزانه به برند اسکانیا دارد و اگر مخاطبان هوشمند رسانه ملی دقت کرده باشند؛ زمانی که اتوبوس اسکانیا به دلایل مختلفی که از آن‌ها نام بردیم از جمله دستکاری‌های متعدد دچار هر نوع سانحه‌ای می‌شود اعلام می‌کند که یکدستگاه اتوبوس اسکانیا در فلان محور... و این در حالی است که اگر ولو، بنز، مان و... در کشور تصادف کرده و جراحاتی را هم همراه داشته باشند نام برند اعلام نمی‌شود؛ اما در مورد اسکانیا این مورد بسیار مشکوک است! اما گلایه‌ای هم مدیران نمایندگی داشتند از خبرنگاران.

گلایه هم از این بابت بود که متأسفانه برخی از خبرنگاران شواهد خبر را دستکاری کرده





این اتفاقاتی که برای اتوبوس اسکانیا افتاد پشت پرده‌هایی داشت و دارد که وظیفه ما نه پیگیری آن است و نه افشای آن؛ اما از سر انصاف فقط این نکته را باید یادآوری کنیم که همکاران رسانه‌ای با وجدان آگاهی که دارند سراغ موضوع اسکانیا بیایند. نکته جالبی که پس از بازدید از برخی اتوبوس‌های اسکانیا برای ما که خبرنگار بودیم و کنج‌کاوی پیش آمد این بود که با این همه دستکاری که برخی از خودروها توسط صاحبانشان می‌شوند؛ چطور روزانه اتفاقات بدتر از این رخ نمی‌دهد!

(خودآگاه یا ناخودآگاه) و حتی به خود زحمت پیگیری هم نمی‌دهند. برای نمونه یکی از اتوبوس‌ها در محور سمنان تصادف کرده و آتش گرفته بود و اتفاقاً اسکانیا هم نبود؛ اما خبرنگار در خبرش بدون ذکر کردن برند اتوبوس نوشته بود: «اتوبوس مسافربری تنها در ۳ کیلومتری شرکت عقاب افشان (اسکانیا) آتش گرفت. این چه پیامی دارد؟ این چه انگیزه‌ای دارد؟» حالا چون کارخانه اسکانیا در سمنان است باید خبرنگار در مورد یک ماشین دیگری که در آن مسیر سوخته اینگونه با کنایه حرف بزند؟ آیا صحیح است؟ آیا این اخلاق رسانه‌ای ست؟

افتمرات شرکت تولیدی و صنعتی عقاب افشان

شرکت تولیدی صنعتی عقاب افشان افتخارات فراوانی در عرصه تولید در کشور ایجاد کرده است. شاید بد نباشد به تاریخچه این شرکت مراجعه کنید و مرد کهنسال این شرکت را در خاطره‌هایش ببینید که چطور نخستین اتوبوس‌های این کشور با دست توانمند و زحمت کش این بزرگان در حدود سال‌های پیش از ۳۲ در کشور ساخته شد.

پلیس و توجه ویژه به امنیت مردم

در پایان ذکر این نکته ضروری است که پلیس راهور از جمله زحمتکشان بخشها هستند که امنیت تردد مسافران را در سراسر کشور برعهده دارند. در این میان دغدغه پلیس برای رسیدن مردم به آرامش در عبور و مرور کاملاً قابل درک است. شرکت عقاب افشان هم در تولیدات خود تلاش دارد آرامش و امنیت مردم را در سفرهای داخل شهری و بین شهری تامین کند. این دو هدف مشترک برای نیل به اهدافی است که مردم از آن بهرمنند شوند. انشالله همسویی بیشتر نهادها باعث شود مردم در آسایش و آرامش در محورهای مختلف کشور به تردد ادامه دهند.

اسکانیا

گرسنگری

فرهنگ‌و هنر

سلامت

ورزش

گفت و گوی «کالسکه سبز» با مالک نمونه ۷ دستگاه اتوبوس‌های برون شهری

اسکانیادار می‌مانیم!

◀ فاطمه رمضانیان

سال‌های سال است که پشت فرمان اتوبوس می‌نشیند و با جاده‌های کشور آشناست. شمار سال‌های دوستی او و جاده حالا به ۷۰ رسیده است و او هنوز پای این رفاقت ایستاده. چه در داخل و چه در خارج از کشور، علاقه‌اش به اتوبوسرانی را از دست نداده و همواره پشت فرمان نشسته. حاج آقا جدیر ۸۹ ساله این روزها مالک چند دستگاه اتوبوس اسکانیاست و قصد ندارد به خودش استراحت بدهد. از سال ۱۳۲۶ تا به امروز، او کار با انواع و اقسام اتوبوس‌ها را تجربه کرده تا به اسکانیا رسیده و می‌گوید که قرار است تا آخر اسکانیادار باشد. او که عنوان نایب رییس اتحادیه مسافبری تهران را نیز در کارنامه خود دارد، در گفت‌وگو با نشریه «کالسکه سبز» از انگیزه‌هایش برای اتوبوسرانی به مدت طولانی می‌گوید. به عقیده او مصرف کم و قدرت زیاد، کنترل بالا و استحکام رمز موفقیت اسکانیاست. گفت‌وگو با یکی از قدیمی‌ترین رانندگان اتوبوس ایران را در زیر می‌خوانید:

◀ چند سال است که به حرفه اتوبوسرانی مشغول هستید؟

تقریباً ۷۰ سال است که رانندگی می‌کنم و سابقه کار با انواع اتوموبیل‌ها و اتوبوس‌ها را دارم. هم چنین در کشورهای مختلف اروپا و در عربستان سابقه کار اتوبوسرانی دارم و حالا هم در ایران مشغول هستم که بیشتر دوران فعالیت‌م در خط کاشان گذشته.

◀ چند سال سن دارید؟

۸۹ سال.

◀ واقعا؟ خسته نشده‌اید از این همه سال کار؟

به این کار علاقه دارم. علاقه اگر واقعی باشد نمی‌توانی از کار دل بکنی. سابق بر این، مشاغل دیگری را هم تجربه کرده‌ام اما علاقه اصلی‌ام اتوبوس و اتوبوسداری بوده هست. در حال حاضر هم خودم رانندگی نمی‌کنم، فقط سرپرست هستم. با این حال خوشحالم که یک راه

را انتخاب کردم و همان راه را ادامه دادم.

◀ مشاغل دیگری که داشتید چه بوده؟

من زمان جنگ جهانی دوم کارمند اداره راه آهن تهران بودم. بعد از آن مکانیک را تجربه کردم و از سال ۱۳۲۶ تا حالا هم به طور کامل اتوبوسران و اتوبوسدار بوده‌ام. من با انواع اتوبوس‌ها کار کرده‌ام، اتوبوس‌ها جنگی را تجربه کرده‌ام، با بنزی که خودم از آلمان آوردم کار کرده‌ام، اما بهترین اتوبوسی که داشته‌ام در تمام این ۷۰ سال اسکانیا بوده.

◀ چند سال است اسکانیا دارید؟

حدود ۱۰ سال.

◀ یعنی اسکانیا را حتی بیشتر از بنز و ولوو تایید می‌کنید؟

بله، در حال حاضر بهترین اتوبوس‌ها، اتوبوس‌های اسکانیا هستند. از لحاظ کنترل و استحکام در سطح



یا رسیدگی‌های لازم به اتوبوس را بشناسد نباید پشت فرمان بنشیند و اسم خود را راننده بگذارد. اگر نقصی هم هست من راننده و مالک ایجاد می‌کنیم. شرکت حتی اگر برای نقص‌های جزئی هم تماس بگیرد راهنمایی‌ات می‌کند یا سرویس سیار می‌فرستد. متأسفانه در اکثر موارد مشکلات را راننده‌ها ایجاد می‌کنند و به گردن اتوبوس می‌افتد.

◀ انگیزه‌تان از اتوبوسداری چه بود؟

در ابتدا صرفاً علاقه، بعد هم رضایت باعث شد که ادامه بدهم. از اول هم کار اداری را دوست نداشتم، از همان زمان که در اداره راه آهن فعالیت می‌کردم. کارهای فنی را هم بیشتر دوست داشتم و هم استعداد بهتری برای انجام آن‌ها داشتم. دست آخر هم خودم همت کردم و رفتم در مسیری که عقلم می‌گفت بیشتر به دردم می‌خورد، در حالی که شاید خیلی‌ها فکر می‌کردند اشتباه است. شکر خدا که خوب بود و شرمندۀ خودم نشدم.

◀ حالا بعد از ۷۰ سال قصد ندارید کمی استراحت کنید؟

در حال حاضر رانندگی نمی‌کنم، سرپرست چند دستگاه اسکانیا هستیم. اما هم چنان قصد دارم به عنوان سرپرست فعالیت کنم. ۸۹ سال دارم و هنوز مشغول هستم چون راضی‌ام.

◀ از لحاظ درآمد هم راضی هستید؟

بله کاملاً.

◀ فرزندان‌تان چطور؟

آن هم راضی بوده‌اند و هستند. پنج فرزند دارم، چهار پسر و یک دختر. با اینکه همگی تحصیل کرده هستند و مشاغل خود را دارند اما در اتوبوسداری با من هستند و بخشی از سهم اسکانیاها متعلق به آن هاست. ما اسکانیادار هستیم و قرار است اسکانیادار بمانیم.

• من با انواع اتوبوس‌ها کار کرده‌ام، اتوبوس‌ها جنگی را تجربه کرده‌ام، با بنزی که خودم از آلمان آوردم کار کرده‌ام، اما بهترین اتوبوسی که داشته‌ام در تمام این ۷۰ سال اسکانیا بوده.

• خدمات پس از فروش این اتوبوس، بر ارزش آن افزوده. با وجود تمام تحریم‌ها، همیشه لوازم یدک و قطعات آن به نحو احسن موجود بوده. قطعات همیشه آماده بوده و هیچ وقت راننده‌ها معطل نمانده‌اند.

• به نسبت اتوبوس‌هایی که من در ایران و خارج دیده‌ام و به عنوان نایب رئیس سابق اتحادیه مسافربری می‌گویم اسکانیا یکی از اتوبوس‌های پیشرفته جهان است که ۱۵۴ کشور از آن استفاده می‌کنند. در حال حاضر هم ۶۰ درصد از اتوبوس‌های ما اسکانیا است.

بالا قرار دارند. موتور این اتوبوس‌ها ۴۲۰ اسب بخار قدرت دارد در حالی که سایر اتوبوس‌ها در بالاترین حد، ۳۷۰ اسب بخار هستند. مصرف کم و قدرت زیاد، رمز موفقیت اسکانیاست. به نسبت اتوبوس‌هایی که من در ایران و خارج دیده‌ام و به عنوان نایب رئیس سابق اتحادیه مسافربری می‌گویم اسکانیا یکی از اتوبوس‌های پیشرفته جهان است که ۱۵۴ کشور از آن استفاده می‌کنند. در حال حاضر هم ۶۰ درصد از اتوبوس‌های ما اسکانیا است.

◀ خدمات پس از فروش اسکانیا چگونه است؟

خدمات پس از فروش این اتوبوس، بر ارزش آن افزوده. با وجود تمام تحریم‌ها، همیشه لوازم یدک و قطعات آن به نحو احسن موجود بوده. قطعات همیشه آماده بوده و هیچ وقت راننده‌ها معطل نمانده‌اند. من بیشتر در خط کاشان کار کرده‌ام، اگر ماشین دچار نقص شود شرکت به سرعت راهنمایی‌ات می‌کند و اگر برطرف نشود، سرویس سیار می‌آید و کار را انجام می‌دهد. این‌ها برای یک شرکت نقطه قوت است، به خصوص در دوران تحریم که بیشتر شرکت‌ها برای رفع نواقص دستگاه‌هایشان مشکل دارند. هم چنین اتوبوس‌های اسکانیا یک سال گارانتی دارند.

◀ اما در مورد کیفیت و استاندارد این اتوبوس‌ها در حال حاضر، صحبت‌هایی وجود دارد.

کیفیت و استاندارد اسکانیا نسبت به سایر اتوبوس‌هایی که هستند، بسیار بالاست. اگر اینطور نبود من اسکانیا را انتخاب نمی‌کردم. مشکل از رانندگی و راننده‌های بی‌تجربه است. راننده‌ای که خواب می‌ماند، راننده‌ای که تجربه ندارد و نمی‌تواند ماشین را کنترل کند



اسکانیا

گزارشگری

فرهنگ‌و هنر

سلامت

ورزش

حضور «عقاب افشان» در نمایشگاه ترکیه اردیبهشت ۹۳

استقبال چشمگیر از اتوبوس «دُرسا» در نمایشگاه استانبول

نمایشگاه اتوبوس استانبول با نام تخصصی Busworld؛ امسال شاهد به اهتزاز در آمدن پرچم مقدس کشورمان به دلیل حضور شرکت عقاب افشان، به عنوان تنها تولیدکننده ایرانی حاضر در این نمایشگاه، بود.

در این نمایشگاه، اتوبوس عقاب - اسکانیا مدل دُرسا که جدیدترین اتوبوس بین شهری شرکت عقاب افشان است، مورد بازدید عموم درآمد.

این نمایشگاه که هر دو سال یکبار در این شهر برگزار می‌شود، با حضور اغلب شرکت‌های معتبر ترک در کنار چند برند اروپایی در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی استانبول برگزار شد.

نمایشگاه مذکور یکی از معتبرترین نمایشگاه‌های تخصصی اتوبوس در جهان به شمار می‌رود و هر سال در ۵ قاره جهان و در کشورهای بلژیک، روسیه، چین، هندوستان، برزیل، ترکیه و اکراین برگزار می‌شود.

در این نمایشگاه خبرنگاران مجلات تخصصی خودروهای تجاری، مدیران شرکت‌های حمل و نقل مسافر کشور میزبان و کشورهای مختلف دیگر از اتوبوس فوق لوکس درسا بازدید کردند. استقبال چشمگیر از اتوبوس درسا در این نمایشگاه نشان دهنده کیفیت بالا و طراحی جذاب این اتوبوس بود.

مدیر عامل شرکت عقاب افشان در این باره معتقد است: «برای اینکه کیفیت و توانمندی شرکت در عرصه‌های ممتاز بین‌المللی مورد محک قرار بگیرد، حضور در چنین نمایشگاه‌های تخصصی بسیار حایز اهمیت است. خوشبختانه اتوبوس درسا توانست نظر مساعد مدیران عامل دو شرکت بزرگ مسافر بری ترکیه را بخود جلب کند و ان شاءالله که بتوانیم به زودی فرایند بازاریابی محصولات را با همکاری شرکت اسکانیا در ترکیه آغاز کنیم».

وی در مورد استانداردهای مورد نیاز برای این کار بیان کرد: «در حال حاضر در کشور ترکیه استاندارد یورو ۵ برای موتور الزامی شده است که با توجه به نوع همکاری شرکت عقاب



افشان با شرکت اسکانیا، قادر هستیم موتورهای یورو ۵ و حتی یورو ۶ را نیز بر روی محصولات خود به کار گیریم و از این بابت مشکلی وجود ندارد.

وی در ادامه برنامه‌های «عقاب افشان» برای حضور در نمایشگاه‌های مشابه را شرکت در نمایشگاه خودروهای تجاری هانوفر آلمان در ماه سپتامبر و شرکت در نمایشگاه و کنفرانس حمل و نقل دبی در آوریل سال ۲۰۱۵ اعلام کرد.

گردشگری

◀ اتوبوسی گردش کنید به نفع شماست

◀ سفر به قلب زیبایی‌ها

◀ جاده، همان مقصد است

◀ راننده اتوبوس کیست و چه باید بکند؟

◀ هیجان در هیجان

[۲۷]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳

اسکاتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

ماهنامه

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

اتوبوسی گردش کنید به نفع شماست

آرامش در مسیرهای ناآشنا

قطعا 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.



گروه سلامت سفر: 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. مثل الان شما. 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.





توصیه‌هایی دیگر

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

- 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.

- 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.
- 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. شرکت‌های مسافربری ملزم هستند در همان ساعتی که در بلیت شما درج شده وسیله نقلیه مناسبی برای سفر شما آماده کنند، ولی در صورت تاخیر بیش از یک ساعت در حرکت وسیله نقلیه عمومی، شرکت ملزم به تامین وسیله نقلیه جایگزین و یا استرداد کل مبلغ بلیت در صورت درخواست مسافر است

تکنید و با گوش دادن به موسیقی ملایم، خود را آرام نگه دارید.

- 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.

شرکت‌های مسافربری ملزم هستند در همان ساعتی که در بلیت شما درج شده وسیله نقلیه مناسبی برای سفر شما آماده کنند، ولی در صورت تاخیر بیش از یک ساعت در حرکت وسیله نقلیه عمومی، شرکت ملزم به تامین وسیله نقلیه جایگزین و یا استرداد کل مبلغ بلیت در صورت درخواست مسافر است

حقوق اتوبوسی‌تان را بشناسید

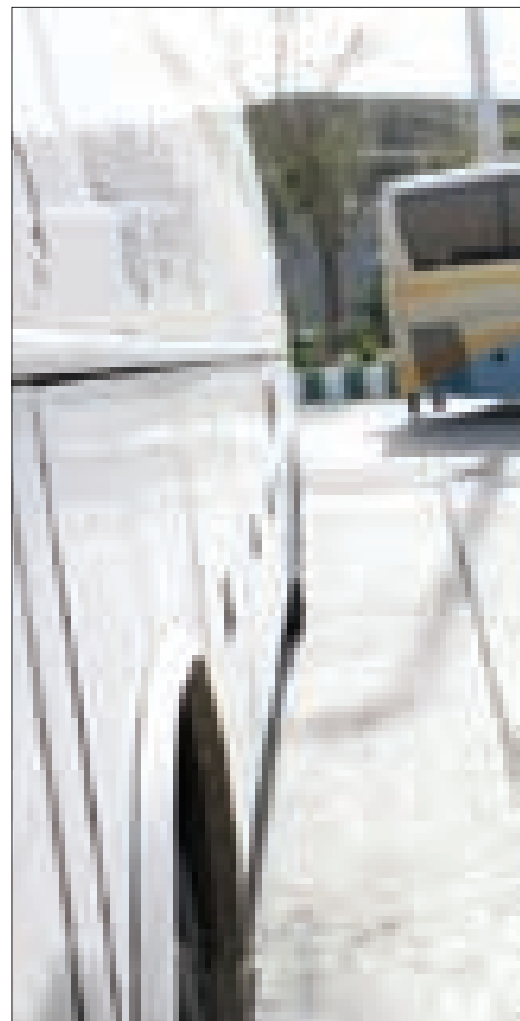
هیچ راننده‌ای حق ندارد با سرعت غیرمجاز

پرانند.

شما در طول مسافرت با اتوبوس می‌توانید ۲۰ کیلوگرم بار را به ازای هر نفر همراه ببرید و اصلاً لازم نیست بابت آن هزینه اضافی به شرکت اتوبوسرانی بپردازید. وقتی شما بار و وسایل‌تان را تحویل می‌دهید مسئولیت نگهداری آن برعهده شرکت مسافربری است. مسافران باید در قبال تحویل بارشان به شرکت مسافربری، برچسب شماره‌دار مربوط به بار خود را دریافت کنند.

یک توصیه مهم

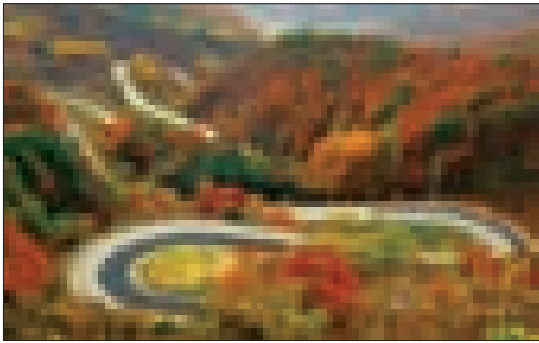
اگر قرار است با اتوبوس سفر کنید به یاد داشته باشید که هرگز در رستوران‌های بین‌راهی غذا نخورید. در رستوران بین‌راهی استاندارد وجود ندارد. سطح بهداشت این واحدها در حد ابتدایی است. اگر مجبورید در این مکان‌ها غذا بخورید دست‌کم آنهایی را برگزینید که معتبرتر هستند. اگر چه معمولاً رانندگان اتوبوس در رستوران‌های خاص توقف می‌کنند و استفاده از رستوران بهتر، مقدور نیست ولی برای ارزیابی سطح بهداشت این رستوران‌ها به وضعیت دستشویی‌ها، لباس کارگران، نظافت میزها، حضور حشرات و تمیزی وسایل غذا مثل چاقو و چنگال و لیوان دقت کنید.



۱۰ جاده زیبای ایران را بشناسید

سفر به قلب زیبایی‌ها

کرج - چالوس



جم - فیروزآباد



جاده جم به فیروزآباد که مرکز استان فارس به عسلویه در کرانه خلیج فارس را بسیار نزدیک کرده است، از جاده‌های بسیار دیدنی جنوب کشور است. در آغاز، جاده‌ای کوهستانی با شکل‌های خیالی و شگفت‌انگیز دو طرف جاده را گرفته است، اما هرچه بیشتر وارد استان فارس می‌شوید جاده سبزتر و طبیعت شگفت‌انگیزتر می‌شود. تنگه‌های اطراف جاده بویژه شکاف «هایقر» تصویری همچون «گراند کانیون» را برایتان تصویر خواهد کرد با این تفاوت که این جاده‌ها هم سبزترند و هم در عمق این شکاف رودخانه‌ای پرآب جاری است.



سپیدان - نورآباد



جاده‌های شمالی استان فارس در پاییز، زمستان و بهار تصویری بهشت‌آسایی آفرینند. جاده سپیدان به یاسوج، دشت ارژن، دشت برم، جاده شیراز به سپیدان و سپیدان به نورآباد از زیباترین این جاده‌ها هستند. مزارع و زمین‌های کشاورزی، دشت‌های وسیع و کوه‌های زیبا به راستی بی‌بدیل‌ترین مناظر جاده‌های ایران را تصویر می‌کنند. پوشش گیاهی انبوه درختان بلوط، بنه، کلخنگ، بادام وحشی، انجیر کوهی، تمشک، سپیدار و آویشن تنها برخی از گیاهان متنوعی هستند که مناظری رنگارنگ را در دو سوی جاده می‌آفرینند. با این حال شاید کمترین میزان شهرت را این جاده‌ها در میان گردشگران عادی دارند.

نمی‌توان از جاده‌های ایران سخن گفت و از جاده چالوس یاد نکرد. این جاده که سال ۱۳۱۲ کرج و چالوس در دو سوی البرز را به هم متصل کرده، خاطرات سفر بسیاری از ایرانیان را رقم زده است. کارگران را برای حفر تونل کندوان در دل کوه با یک سکه پنج ریالی تشویق می‌کردند و معروف است که به ازای هر کلنگ به کارگران این مبلغ را می‌دادند! از دره‌های سرسبز آغاز راه گرفته تا دیواره‌های سنگی ارتفاعات بلند البرز، مناظری آشنا و به یاد ماندنی برای ایرانیان به شمار می‌آیند، تا جایی که بسیاری از ایرانیان اصطلاحات به «جاده» رفتن را مترادف با این جاده می‌دانند. فرعی‌های این جاده مانند جاده‌های یوش، شهرستانک و کلاردشت نیز هریک زیبایی‌های خاص خود را دارند.

هجیع - اورامانات



بسیاری از گردشگران جاده پاهو تا هجیع را برای دیدن این روستای زیبای کردنشین پیموده‌اند، اما اغلب نمی‌دانند اگر همین جاده را تا انتها بروند با مناظر بکر و بدیعی از رودخانه پرآب سیروان، آبشارها و چشمه‌های گوناگون روبه‌رو می‌شوند. کبابی‌های بین راه در منطقه بل‌بر با گوشتی بی‌مانند از شما پذیرایی می‌کنند. عرض کم، ریزش هر از گاه کوه، شیب تند و طرح هندسی عجیب این جاده نیز هیجانی به یاد ماندنی را برای گردشگران رقم می‌زند. در برخی نقاط جاده باغ‌های سرسبز و در برخی نقاط مرتفع چندمتر برف، تنوع آب و هوایی بی‌مانندی را به شما هدیه می‌دهد.



بهار فصل مسافرت است و گردش. البته نه اینکه ماه‌های دیگر نشود مسافرت رفت اما معمولاً در این فصل است که اقصی نقاط کشور پهناورمان دیدنی‌تر از همیشه می‌شود و می‌طلبید خانواده را جمع کرد و مسافرتی را رفت. شاید ایران از معدود کشورهای دنیاست که به واسطه آب‌وهوای خاص‌اش می‌توان در گوشه گوشه‌اش زیبایی‌های منحصر به فردی را یافت. زیبایی‌هایی که گاه ممکن است با چرخش گردن‌مان آنها را در نقطه‌ای که در آن قرار گرفته‌ایم، ببینیم. یکی از این زیبایی‌های جذاب جاده‌های ایران هستند. شاید باورتان نشود اما ممکن است همین حالا در اتوبوسی که نشسته‌اید در حال عبور از یکی از زیباترین جاده‌های کشورمان باشید. پس ۱۰ جاده زیبای ایران را در زیر مرور کنید تا اگر در یکی از این جاده‌ها هستید با لذت بیشتری عبور از آن را تجربه کنید.

اگر هم نیتید اشکال ندارد؛ سعی کنید سفر به یکی از این جاده‌ها را در دستور مسافرت آینده‌تان قرار دهید!

کارگاه

[۳۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱، خرداد ماه ۱۳۹۳

طبس - خور و بیابانک

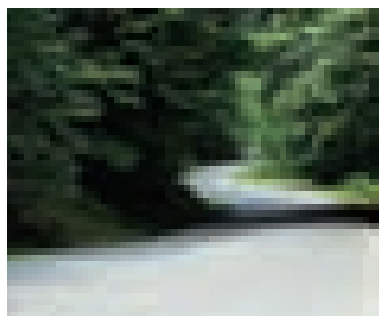


جاده‌های کویری تنها به دلیل بافت بیابانی اطرافشان زیبا نیستند. اگر در یک غروب زمستانی یا حتی پاییزی در جاده طبس به خور و بیابانک باشید ممکن نیست باور کنید که جاده از میان دریا نمی‌گذرد! بازتاب نور رنگارنگ در هر دوسوی جاده، دریایی را پیش چشمانتان ترسیم می‌کند که دریا نیست، اما تا آن را لمس نکنید باور نخواهید کرد که فقط نمک سراسر چشم‌اندازتان را فراگرفته است. دیدنی‌هایی همچون تل‌ماسه‌ها، قلعه‌های اسماعیلی، درختان کهنسال و سدهای تاریخی که به این و هم شگفت‌انگیز اضافه کنید، دلایل کافی برای سفر به طبس را خواهید یافت.

اسالم - خلخال



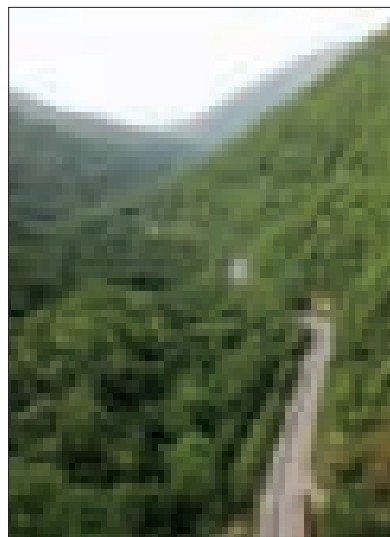
جاده‌هایی که استان گیلان را به استان اردبیل متصل می‌کند، از دیدنی‌ترین جاده‌های جنگلی ایران به حساب می‌آیند. جاده ماسال به خلخال بویژه در منطقه «لوسیلنگاه»، جاده ماسوله به خلخال که یکی از برنامه‌های ثابت پیاده‌گردی طبیعت‌گردهای حرفه‌ای است و معروف‌تر از همه جاده اسالم به خلخال از این جاده‌ها هستند. مسیر پیچ در پیچی که اسالم و خلخال را در دو استان اردبیل و گیلان به هم متصل می‌کند، شما را به دنیایی دیگر می‌برد. دامنه‌های سرسبز، گله‌های گوسفند، کلبه‌های چوبی روستایی و مه که گاهی زیر پایتان و گاه تاروی جاده پیش می‌آید تابلوهایی هستند که در این جاده به نمایش گذاشته شده‌اند.



سراوان - فومن



این بار که از جاده رشت به شمال کشور می‌روید نرسیده به رشت جاده دست‌چپتان را که به فومن می‌رود انتخاب کنید. جدای از سرسبزی بی‌همتا و بکرش، اگر پاییز یا زمستان و بویژه در ساعات اولیه صبح به این جاده برسید، با دیدن مه صبحگاهی که بر رنگ قهوه‌ای مات درختان در زمینه آبی آسمان نشسته، رویایی در بیداری را تجربه می‌کنید. از دیدنی‌های این جاده موزه بزرگ روستایی گیلان است که نمونه‌هایی از انواع خانه‌های روستایی گیلان را در دل جنگل‌های بکر سراوان پنهان کرده است.



گردنه حیران



بسیاری از قدیمی‌ترها وقتی می‌خواهند زیباترین جاده‌ای که رفته‌اند را نام ببرند نیازی به زمان زیادی برای انتخاب ندارند. گردنه حیران در غرب شهرستان آستارا یکی از مسیرهای اصلی ارتباطی اردبیل به گیلان است. این گردنه از یک سو مشرف به کوه‌های پوشیده از جنگل‌های انبوه و از سوی دیگر مشرف به دره‌ای است که رود آستاراجای از آن عبور می‌کند. رودی که تعیین کننده مرز ایران و جمهوری آذربایجان (آران) است. پیچ‌های تند جاده‌ای که همچون ماری عظیم‌الجثه در جنگل‌های مه‌آلود و سبز حیران پیچ می‌خورد راهی به جز توقفی هر چند کوتاه پیش رویتان باقی نمی‌گذارد؛ آن هم برای تماشا.

کرد غرب - بابایادگار



جاده‌های کوهستانی استان کرمانشاه با طبیعت متفاوتی که پیش روی گردشگران قرار می‌دهد از دیدنی‌ترین جاده‌های ایران به شمار می‌آیند. یکی از بکرترین آنها خروجی بابایادگار از جاده کرد غرب به سرپل ذهاب است. دو طرف جاده جنگل‌های بلوط و تپه‌های سبز و زرد نگاهتان را مجذوب و سرگردان می‌کند و دیواره‌های سنگی عجیبی که گهگاه اطرافتان می‌بینید شکلی اسطوره‌ای به جاده می‌دهند. چسبیده به جاده بابایادگار آبشار گمنام، اما بی‌مانند ریجاب را هم می‌توانید ببینید که ارتفاع آن بیش از ۱۵۰ متر تخمین زده می‌شود.

جندق - معلمان



اگر به تصاویر شگفت‌انگیز، وهم‌آلود و زیبایی کویری علاقه‌مندید، جاده جندق به معلمان را از دست ندهید. این جاده از قلب کویر مرکزی ایران می‌گذرد و جنوب و شمال آن را به هم وصل می‌کند. به احتمال زیاد در طول جاده تنها خواهید بود و هنگام طی مسافت حدود ۲۰۰ کیلومتری این جاده انواع بافت‌های عجیب و غریب کویری را مشاهده خواهید کرد. در برخی نقاط در دوسویان تا خط افق حتی بتهای خار دیده نمی‌شود و گاهی تپه‌های سرخ‌رنگ خاکی همه میدان دیدتان را می‌گیرد.

سکوت کویر را اینجا می‌توانید تجربه کنید، از جندق در نزدیکی شهرستان خور و بیابانک استان اصفهان تا معلمان در نزدیکی دامغان استان سمنان.

جاده، همان مقصد است

◀ مریم یوشی زاده

1 می‌گویند گاهی مسیر از مقصد دلپذیرتر است، می‌گویند گاهی راه، طوری افسوس می‌کند که ترجیح می‌دهی کش بیایند، تمام نشود و تو را نرساند تا مقصد. سرگردانی، آدم‌ها را می‌ترساند، اما جاده از سرگردانی نمی‌ترسد و همین سرگردانی‌اش میان این کوه و آن کوه، همین سرخوردن دیوانه وارش وسط دشت‌های سبز، همین پیچ و تاب خوردن‌های بی‌قاعده‌اش روی پیشانی کویر است که مسافرش را تسلیم می‌کند و عاشق.

2 راه‌ها، برای هر کس خاطره‌ای را زنده می‌کنند، جاده‌ها برای مردم هر کشوری معنای خاص خودشان را دارند. برای آنها که در کشورهای توسعه یافته زندگی می‌کنند جاده هم معنای پول می‌دهد و مترادف است با یکی از انواع جاذبه‌های گردشگری که می‌تواند مسافران را به خود عاشق کند، آنقدر که از عکس‌هایش کارت‌پستال بسازند و نرم نرمک در آن برانند تا رقص طبیعت را در حاشیه‌هایش بهتر و بیشتر تماشا کنند. برای مردم برخی کشورها هم جاده فقط یعنی یک راه طولانی که هیچ وقت نمی‌توانی مطمئن باشی حتماً زنده به مقصد

می‌رساند. جاده برای آنها یعنی خون، یعنی تصادف، یعنی جسدهای کوفته و گیر کرده لای آهن‌پاره‌ها، یعنی زباله‌های رها شده بر دامن طبیعتی رو به نیستی، یعنی هجوم مگس‌ها روی لاشه حیوانات مرده بر آسفالت داغ. برای آنها جاده معنا ندارد، فقط یک خط نازک است بین دو شهر که کیلومتر شمار خودروهایشان را فرسوده می‌کند.

3 به خودمان بستگی دارد جاده‌ها را یکبار مصرف ببینیم یا جاذبه‌ای برای گردشگران. به خودمان بستگی دارد طوری رفتار کنیم که این مسیرها، خوش‌تر از مقصد شوند یا رنجی شوند با خمیازه‌های طولانی و صحنه‌های هراس‌انگیز. این ماییم که می‌توانیم جاده را دل انگیز و پرخاطره کنیم یا زباله‌بارانش کنیم و حتی به وحوش حاشیه‌اش هم رحم نکنیم و چنان در آن برانیم که حادثه‌ای ناخوش برای خود یا دیگران رقم بزنیم. بیایید یک بار دیگر به ایران‌مان روی نقشه نگاه کنیم. خیلی از این خطوط نازک میان شهرها، سحرانگیز و بکر هستند و اگر گردشگرانی را جذب کنند، می‌توانند زندگی روستائین‌های فقیر اطرافشان را زیر و رو کنند

به شرط این که به دیگران بشناسانیم‌شان، به شرط این که مراقبشان باشیم...

خاطره جاده

جاده یعنی راهی که تو را روی دوش می‌گیرد تا برساند به مقصد و بعد غربت را مثل یخ، ذره‌ذره آب می‌کند. جاده، خط خاکستری است که خط می‌کشد روی پیشانی تبار کویر، خط می‌کشد روی شانه سبز جنگل، حتی روی ماسه‌های درخشان حاشیه دریا. جاده یعنی باران شکوفه‌های صورتی و چتر سبز درختان روی سر مسافران در بهار، یعنی سراب‌های لرزان و براق و بازیگوش در تابستان، یعنی باران برگ‌های هزار رنگ و بوی نم باران در پاییز، یعنی قندیل‌های یخ و سپیدی یکدست در دوردست در زمستان. سفر بی‌جاده چیزی کم دارد. حتی خستگی راندن در آن هم دلچسب است تا چه رسد به وقت‌هایی که رفیقش شده باشی و باور کنی که جاده، خود سفر است نه پیش پرداختش. این عکس‌ها، تحفه عکاس‌هایی است که به همین حقیقت باور دارند و به همین خاطر، جاده‌ها را ثبت کرده‌اند. این عکس‌ها، خاطره‌های جاده‌اند در حافظه دوربین.

راننده اتوبوس کیست و چه باید بکند؟



وظایف راننده اتوبوس:

- اطمینان یافتن از سالم، ایمن و تمیز بودن اتوبوس
- گرفتن کرایه و بلیط
- بررسی پاسپورت‌های مسافران در سفرهای خارجی
- رانندگی ایمن و مطمئن در شهرها و جاده‌ها
- رعایت کلیه قوانین راهنمایی و رانندگی
- دادن اطلاعات در خصوص مسیرها و زمانبندی‌ها
- اطمینان از سوار شدن دوباره مسافران پس از توقف‌های بین راهی
- کمک به مسافرانی که در سوار شدن و پیاده شدن مشکل دارند.

مهارت و دانش مورد نیاز:

- مهارت عالی در رانندگی و آگاهی از قوانین و مقررات رانندگی
- صبر و آرامش همراه با حفظ خونسردی
- مسئولیت پذیری
- آگاهی از مسایل بهداشتی و ایمنی مربوطه
- شناخت نشانه‌ها و دستورالعمل‌های رانندگی در جاده‌ها و عمل به آن‌ها
- مهارت ارتباطی خوب و ارائه خدمات مناسب به مسافران
- رفتار قاطعانه ولی مودبانه با مسافران مزاحم و بدرفتار
- دانش خوب جغرافیایی
- آشنایی با قوانین و مقررات رانندگی سایر کشورها و آشنایی نسبی با زبان انگلیسی

فرصت شغلی و بازار کار راننده اتوبوس:

- راننده اتوبوس می‌تواند در شرکت‌های مسافربری مختلف برای انتقال مسافران و نیز در سازمان‌ها، شرکت اتوبوسرانی شهری، شرکت‌ها و مدارس جهت انتقال کارکنان، دانش آموزان و... مشغول به کار شود. همچنین با داشتن تجربه و سرمایه کافی، می‌تواند شرکت‌های مسافربری شخصی راه اندازی کند. در خصوص وضعیت بازار کار رانندگان اتوبوس اطلاعات زیادی در دسترس نمی‌باشد. اما آن‌ها در کشور با برخی از مسایل و مشکلات روبرو هستند که عبارتند از:
- مشکلات جسمی مانند آرتروز، کمردرد و... به دلیل ساعت‌های طولانی رانندگی
- حقوق و مزایای ناکافی و نامتناسب با هزینه‌ها
- عدم امنیت شغلی رانندگان قراردادی بسیاری از شرکت‌های اتوبوسرانی خصوصی
- نبود اتحادیه‌های قوی رانندگان اتوبوس در کشور

اگر عاشق رانندگی بوده و دوست دارید با افراد مختلف در ارتباط باشید، این کار مناسب شماست. راننده اتوبوس، مسافران را در مسیرهای داخل شهری، بین شهری و خارج از کشور جابجا می‌کند. امنیت جاده‌ها یک بخش مهم در این کار است زیرا امنیت مسافران بر عهده راننده می‌باشد. راننده اتوبوس باید در رانندگی بسیار حرفه‌ای بوده و گواهینامه رانندگی پایه یک مخصوص اتوبوس داشته باشد. همچنین باید از کلیه قوانین و مقررات رانندگی آگاهی داشته، صبور، با آرامش و مسئولیت پذیر بوده و در صورت لزوم مسافران را به خوبی راهنمایی نماید. علاقه مندانه برای ورود به این شغل باید ابتدا به صورت شاگرد مدتی در کنار یک راننده اتوبوس حرفه‌ای آموزش ببینند. ساعت‌کاری راننده اتوبوس بسته به نوع کاری که می‌کند، بسیار متنوع است. رانندگان داخل شهری معمولاً به صورت تمام وقت و گاهی شیفتی کار می‌کنند. رانندگان بین شهری و خارجی نیز در ساعات مختلف روز و به صورت نوبتی رانندگی می‌کنند. رانندگانی که در ترمینال‌ها مشغول به کار هستند، تعداد ساعت معینی در هفته را باید کار کنند که شب‌ها و روزهای تعطیل را نیز شامل می‌شود. در زمان تعطیلات فشار کاری رانندگان زیاد بوده و شاید چندین روز از خانه دور باشند. در ادامه اطلاعات کاملی در مورد وظایف، دانش و مهارت مورد نیاز، بازار کار و فرصت‌های شغلی و میزان درآمد راننده اتوبوس ارائه می‌شود.

وضعیت استخدام این شغل در برخی کشورهای جهان

به شرح زیر است:

آمریکا - پیش بینی‌ها نشان می‌دهد میزان استخدام رانندگان اتوبوس بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۲۰، رشد ۱۳ درصدی خواهد داشت. در حالی که متوسط این رشد برای همه مشاغل ۱۴ درصد می‌باشد. استرالیا - در بازه زمانی ۵ سال گذشته میزان استخدام در این شغل رشد ۴.۲۳ درصدی داشته و رشد متوسطی در آینده برای آن پیش بینی شده است.

میزان درآمد راننده اتوبوس:

عوامل زیادی از جمله نوع محل کار، میزان ساعات و سرویس‌های کاری، میزان سابقه، نوع قرارداد با شرکت حمل و نقل و... در میزان درآمد رانندگان اتوبوس موثر است. البته اطلاعات دقیقی که بازگویی متوسط درآمد این رانندگان در کشور باشد، در دسترس نمی‌باشد.

میزان درآمد این شغل در برخی از کشورهای جهان

عبارتند از:

آمریکا - متوسط درآمد سالانه رانندگان اتوبوس ۲۹.۱۶۰ دلار (برای همه مشاغل ۳۳.۸۴۰ دلار) در سال ۲۰۱۰ و مطابق با آخرین آمارها در سال ۲۰۱۳، ۳۶.۲۰۰ دلار بوده است. استرالیا - متوسط درآمد سالانه رانندگان اتوبوس ۵۰.۵۰۰ دلار (قبل از کسر مالیات) می‌باشد. انگلستان - متوسط درآمد سالانه این شغل برای رانندگان تازه کار بین ۱۸.۰۰۰ تا ۲۱.۰۰۰ دلار، برای افراد با تجربه بین ۲۳.۰۰۰ تا ۳۰.۰۰۰ دلار و برای رانندگان حرفه‌ای و متخصص تا ۳۸.۰۰۰ دلار می‌باشد.

گردشگری به روش خاص!

هیجان در هیجان



برای همه سنین در سراسر دنیا در دسترس است؛ اما کشورهایی همچون نیوزیلند، نپال، کنیا و تانزانیا در بین مقاصد ماجراجویی مشهورترند. بر اساس تعریف، گردشگری ماجراجویانه شامل استفاده از منابع طبیعی مقاصد است. توپوگرافی و ویژگی‌های طبیعی برخی کشورها و مناطق به طور ویژه برای اینگونه از گردشگری مناسب است. در برخی قسمت‌های دنیا همچون نپال، نگرانی‌هایی درباره پایداری درازمدت گردشگری ماجراجویانه وجود دارد. موضوع مهم دیگر، احترام گذاشتن به امنیت (safety) فعالیت‌های خاص و نیاز آموزش دقیق برای کارکنان تورگردان [تورهای] ماجراجویانه است. چنین توجهی نتیجه رشد تعداد فرآیندهای مرگ و میر و آسیب‌های جدی ای بوده است که طی گشت‌های ماجراجویانه رخ داده‌اند.

گردشگری ماجراجویانه هم شامل علاقه ویژه به تقسیم بندی بازار (market segmentation) و هم شامل تعداد رو به رشد تورگردانان متخصصی است که تجهیزات، راهنمایان تور باتجربه و برنامه‌های سفر (itineraries) را فراهم می‌کنند. به نظر می‌آید که گردشگری ماجراجویانه، بازار پیشرفته‌ای باشد همراه با توسعه روزافزون تورهای ماجراجویانه موجود، افزایش فروش تجهیزات تفریحی و چاپ مجلات تخصصی و روزنامه‌های مرتبط با این موضوع. افزایش علاقه در حوزه گردشگری ماجراجویانه همچنین منجر به تخصصی شدن شوهای سفر، نمایشگاه‌های تخصصی سفر ماجراجویانه و تشکیل انجمن‌های حرفه‌ای شده است.

آدم‌ها علایق مختلفی دارند؛ آدم‌های آرام برای استراحت به دنبال فضاهای آرام هستند و مثلاً اگر قرار باشد فضایی را برای تعطیلات انتخاب کنند اغلب به دنبال مناطقی هستند که به آن‌ها آرامش بیشتر هدیه کند؛ گاهی این آرامش در کویر است؛ گاهی در دریا و گاهی هم در جنگل. برخی افراد هم هستند که با هیجان درونشان آرام می‌شود. آن‌ها در پی ارضاء هیجانات خود هستند؛ آن‌ها اغلب به سراغ مناطقی می‌روند که این حس آن‌ها را برانگیخته و برطرف کند؛ شاید بشود گردشگری ماجراجویانه را برای این افراد بهترین گزینه در زمان تعطیلات دانست. اما ببینیم دایره المعارف گردشگری که از سوی موسسه انتشاراتی راتلج و زیر نظر پروفیسور جعفر جعفری منتشر شده این مفهوم را چگونه برای ما تعریف می‌کند: در این دایره المعارف آمده:

«گردشگری ماجراجویانه (adventure tourism) شامل سفرهای با هدف خاص برای کاوش تجربیات جدید است که اغلب شامل ریسک کردن یا کنترل خطر همراه با چالش شخصی، در یک محیط طبیعی یا عجیب و غریب است. نخست می‌توان به طیف گردشگری ماجراجویانه از ماجراجویی «نرم» تا «سخت» اندیشید. انتخاب [ماجرای] سخت‌تر، [همراه با] دیدن چالش‌های فیزیکی، ریسک و عنصر خطر بیشتر.

انتخاب ماجراجویی از فعالیت‌های بالقوه‌ای همچون پیاده روی (hiking)، تورهای پیاده روی (walking tours) برای کوه نوردی (mountaineering)، مسابقات آب‌های خروشان (whitewater) و قایق رانی را شامل می‌شود. امروزه چنین گشت‌هایی

ایران و امکان گردشگری ماجراجویانه

آن‌ها قرار بگیرند؛ کشورهایی که سفر کردن به آن‌ها راحت بود و البته دسترسی به رودها هم آسان. ایران از نظر موقعیت آب و هوایی در گروه کشورهای خشک و کم آب قرار می‌گیرد اما با وجود این باز هم ظرفیت‌های قابل توجهی برای این شاخه از گردشگری ماجراجویانه وجود دارد. رودهای مناسبی در رشته کوه‌های البرز و زاگرس وجود دارند که بسیار مورد توجه قایقرانان و به نوعی برای آن‌ها کشف نشده هستند.

در منطقه البرز رودهایی چون هراز، کرج، چالوس، کرگان رود و... وجود دارند که برای قایقرانی در آن‌ها باید حرفه‌ای بود و مناسب قایقرانان خارجی است که نمی‌توان تور رودخانه برای مسافر عادی را در آن‌ها اجرا کرد. از طرفی دیگر قایقرانان خارجی مدام رودهای مهم جهان را برای خود مشخص

رفتینگ («رفت» در زبان انگلیسی به معنای کلک یا همان قایق چوبی است که از وصل کردن چند تنه درخت به یکدیگر با استفاده از طناب درست می‌شود) یا به قولی قایقرانی در آب‌های خروشان یکی از رشته‌های جذاب و مفرح گردشگری ماجراجویانه یا علائق خاص است که البته می‌تواند در کشور ما نیز مورد توجه گردشگران داخلی و خارجی قرار بگیرد. این شاخه از ورزش قایقرانی که این روزها بیشتر زیر مجموعه گردشگری محسوب می‌شود از دهه ۷۰ میلادی فراگیر شده است گرچه قدمت آن به چند هزار سال پیش باز می‌گردد. اما در این میان؛ آنهایی که طرفدار هیجان و کشف رودهای وحشی و مناظر ناشناخته بودند قایق‌های بادی خود را برداشتند و عازم کشورهای شدند که رودخانه‌های پر آب و البته ناشناخته داشتند. مقصد برای این کار بسیار بود. اروپا، آمریکا، کانادا، نیوزلند، نپال، آرژانتین، شیلی و بسیاری از کشورهای دیگر به مرور توسط قایقرانان درنور دیده می‌شدند تا رودهای این کشورها زیر بدنه نرم و لاستیکی قایق‌های

ایران از نظر موقعیت آب و هوایی در گروه کشورهای خشک و کم آب قرار می‌گیرد اما با وجود این باز هم ظرفیت‌های قابل توجهی برای این شاخه از گردشگری ماجراجویانه وجود دارد. رودهای مناسبی در رشته کوه‌های البرز و زاگرس وجود دارند که بسیار مورد توجه قایقرانان و به نوعی برای آن‌ها کشف نشده هستند.



می‌کند تا بدانند کدام رودها را ندیده‌اند. از این نظر ایران برای آن‌ها یک منطقه بکر و کشف نشده است. آن‌ها آرزو دارند که در رودهای ایران نیز پارو بزنند.

گویا ماجراجویان اروپایی که تعداد آن‌ها نیز کم نیست بسیار علاقه دارند افتخار نخستین پارورزان در رودخانه‌های ناشناخته ایران را به نام خود ثبت کنند و همین امر گامی دیگر برای توسعه گردشگری ایران و معرفی جاذبه‌های طبیعی آن است.

درجه بندی آب‌های خروشان

اگر شما علاقه‌مند هستید تا قایقرانی در آب‌های خروشان را تجربه کنید باید بدانید که رودها درجه بندی شده‌اند و شما شاید هیچ وقت نتوانید در رودخانه کرج یا چالوس و هراز قایق سواری کنید.

این رودها که معمولاً درجه ۴ به بالا دارند مناسب قایقرانان حرفه‌ای و بین‌المللی هستند که تمرینات مستمر دارند. اما برای حضور در تورهای رفتینگ باید با مراجعه به دفاتر مجازی که خدمات این تور را می‌فروشند نسبت به عقد قرارداد اقدام کنید. فراموش نکنید که در قرارداد رود مورد نظر، تعداد نفرات، تعداد مربیان همراه شما، وسایل و تجهیزات لازم

قایق سواری به روشنی قید شده باشند.

این نکته را هم بدانید که در قایق سواری رودخانه باید جلیقه نجات و کلاه مخصوص را به تن کنید. این امر باید از سوی مربی هم رعایت شود. همچنین

در تمام مدت قایق سواری در رودخانه باید یکی از مربیان در قایق مخصوص کایاک در کنار شما باشد تا در موقع لزوم بتواند به مسافران سانحه دیده کمک کند. دقت کنید شرکت مورد نظر، شما را بیمه کند؛ بیمه‌ای که مربوط به حضور بیمه شده در آب و سوانح مربوط به آن باشد.

کشور ما در رشته کوه‌های البرز و زاگرس رودهای بسیاری دارد که از ظرفیت استفاده برای رشته رفتینگ و جذب گردشگر برخوردارند. رودخانه سزار در استان لرستان که تا به حال هیچ قایقی در آن شناور نشده است، رود سیروان در کردستان که هنوز بخش‌های شناسایی نشده دارد، رودخانه زاب در آذربایجان و البته رودهای کرج، چالوس، هراز، سفیدرود، بختیاری، ارمند و... تعدادی از این رودها هستند.

البته این نکته را هم بدانید که این رودها درجه بندی شده‌اند و هرچه درجه مورد نظر بیشتر شود نشان دهنده سختی بیشتر مسیر قایق سواری است. رودهایی مانند ارمند یا سفید رود برای گردشگران عادی نیز کاربرد دارند اما رودهای دیگری که نام آن‌ها را در بالا خواندید بیشتر مناسب قایق سواران حرفه‌ای هستند. درجه بندی رودها به شرح زیر است: درجه ۱: بسیار ساده و بی خطر بوده و عبور از آن به مانور و تکنیک خاصی نیاز ندارد. درجه ۲: اندازه موج‌ها متوسط و بلند بوده و گذر از آن‌ها کمی دشوار است.

در این نوع رپیدها معمولاً سنگ‌های بزرگ و صخره هم دیده می‌شود. برای عبور تکنیک‌های اولیه لازم است. درجه ۳: موج‌ها بلند بوده با صخره‌های بزرگ، قطرات آب تا ارتفاع ۲ متر در هوا پخش می‌شوند. برای عبور از چنین رپیدهایی به تکنیک‌ها و مانورهای حرفه‌ای نیاز است. در نتیجه فقط راهنماهای حرفه‌ای قادر به عبور از آن‌ها هستند. درجه ۴: موج‌ها بسیار بلند بوده و برای عبور به تکنیک بسیار بالا و سرعت عمل خیلی سریع نیاز دارد. درجه ۵: امواج بسیار بلند با صخره‌هایی عظیم و کشیده که عبور از آن‌ها بسیار خطرناک بوده و مهارت بسیار بالا و سرعت عمل بسیار نیاز است.

در این امواج خطر نقص عضو و حتی خطر مرگ قایقرانان را تهدید می‌کند. درجه ۶: امواج بسیار بلند بوده با صخره‌هایی عظیم که معمولاً غیرقابل عبور هستند. در این نوع نیز خطر مرگ یا جراحت‌های جدی قایقرانان را تهدید می‌کند.

• اگر شما علاقه‌مند هستید تا قایقرانی در آب‌های خروشان را تجربه کنید باید بدانید که رودها درجه بندی شده‌اند و شما شاید هیچ وقت نتوانید در رودخانه کرج یا چالوس و هراز قایق سواری کنید.

• این نکته را هم بدانید که در قایق سواری رودخانه باید جلیقه نجات و کلاه مخصوص را به تن کنید. این امر باید از سوی مربی هم رعایت شود. همچنین در رودخانه باید یکی از مربیان در قایق مخصوص کایاک در کنار شما باشد تا در موقع لزوم بتواند به مسافران سانحه دیده کمک کند.



فرهنگ و هنر

- ◀ آوازه خوان فوتبال ایران در برزیل
- ◀ مقصد من «رفتن» است
- ◀ ستاره‌ها را کجا ببینیم
- ◀ داستان دختر ربوده شده مرد کفاش

کارگاه

اسکاتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

گزارش «کالسه سبز» از حاشیه‌هایی خواندنی انتخاب خواننده رسمی ترانه تیم ملی فوتبال ایران در جام جهانی

آوازه خوان فوتبال ایران در برزیل

اما قصه انتخاب خواننده رسمی ترانه تیم ملی فوتبال ایران به زمانی بر می‌گردد که سایت فدراسیون فوتبال ایران در بیانیه‌ای که مربوط به انتخاب خواننده بود نوشت: کمیته فرهنگی فدراسیون فوتبال بعد از بررسی‌های انجام شده و برگزاری جلسات متعدد برای انتخاب خواننده موسیقی تیم ملی در جام جهانی، مراحل ساخت و اجرای موسیقی با محوریت هنرمند ارجمند و فرهیخته احسان خواجه امیری، را آغاز کرد. تولید ترانه تیم ملی در جام جهانی کاری است با ویژگی‌های بسیار جذاب و ساده که در عین سادگی، مقبولیت عامه و همه گیر دارد و در تلاش هستیم تا با ساخت این موسیقی و در نهایت کلیپ تصویری آن، در جهت معرفی فرهنگ کشورمان، قدم موثری برداریم و سعی خواهد شد تا از تمام توانمندی داخلی خود استفاده کنیم. پس از ساخت ترانه و موسیقی تلاش خواهیم کرد طی مراسمی از این موسیقی رونمایی کنیم. این کار با همکاری احسان خواجه امیری و کمیته فرهنگی فدراسیون فوتبال در یک برنامه زمانبندی مشخص، انجام خواهد شد. باز هم تاکید می‌کنم در تلاشی که از همه استانداردها استفاده کنیم تا اثرگذاری این ترانه در ذهن مخاطبین ایرانی در سراسر جهان نقش ببندد. در حقیقت قصد داریم تا تیم ملی را با موسیقی و ترانه‌ای بسیار جذاب و ساده بدرقه کرده و با زمزمه این موسیقی در استادیوم‌های ورزشی داخل و خارج از کشور، زمینه‌های تقویت روحیه ملی و همبستگی ملی را در بین تمامی ایرانیان در اقصی

حالا که تیم ملی به جام جهانی راه یافته، از مدل پیراهن، برای مسئولان اهمیت پیدا کرده، تا خواندن ترانه برای مشایعت تیم و انداختن تصویر یوزپلنگ ایرانی بر پیراهن بازیکنان. همه این‌ها البته که خوب است اما اگر برنامه‌ای فرهنگی و با پشتوانه برای آن داشته باشیم کار بزرگی انجام داده‌ایم و گرنه باز وارد دور تسلسلی شدیم که فقط کارهای سطحی در آن صورت می‌گیرد...



نقاط ایران و جهان را فراهم کنیم.

در پایان این بیانیه آمده بود: جزئیات فنی بیشتر کار متعاقبا اعلام خواهد شد و در ساخت این قطعه از تمام ظرفیت‌های هنری استفاده می‌کنیم. باز هم اعلام می‌کنم که ویژگی این ترانه این است که در عین سادگی باید مقبولیت لازم را داشته باشد و به سرعت در زبان‌ها و افکار علاقمندان ایرانی نقش ببندد. البته لازم به ذکر است که در اردیبهشت ماه (دوشنبه ۲۲ اردیبهشت) سرود ویژه تیم ملی فوتبال برای جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل با صدای این خواننده رونمایی شد.

این تصمیم موافقان و مخالفان زیادی داشت. اما احسان خواجه امیری در همان زمان پیرامون این تصمیم فدراسیون فوتبال ایران گفت: «احساس بسیار خوبی دارم و این احساس زمانی تکمیل می‌شود که شاهد سربلندی روزافزون ایران در عرصه‌های مختلف باشیم و



صدای خواجه امیری و ایراداتی که به آن وارد می‌دانند

وحید استرون از خبرنگاران موسیقی درباره احسان خواجه امیری می‌نویسد: این روزها احسان خواجه امیری با خواندن آهنگ جام جهانی مورد انتقاد و تشویق اهالی فرهنگ و ورزش قرار گرفته است. مخالفان این آهنگ معتقدند که این کار اصلاً شور و نشاط جام جهانی را ندارد و خواجه امیری به اندازه کافی پر انرژی نبوده است و صدای کُند خواجه امیری ریتم تند آهنگ را از هیجان انداخته است. موافقان این آهنگ تنها می‌گویند آهنگ خوبی است و بس. با این حال نظر رئیس فدراسیون فوتبال در خصوص آهنگ خواجه امیری شنیدی است و به تابناک می‌گوید: این آهنگ خیلی خوب بود و اگر بیشتر از این ریتم آهنگ را تند می‌کردند ممکن بود خدای ناکرده مردم را به رقص بیاورد و آن وقت دیگر حرام بود.

با این حال این روزها برخی ساخت قطعه «دروازه‌های دنیا» را غیر قانونی دانسته و رئیس مرکز موسیقی وزارت ارشاد هم در این خصوص عکس العمل نشان داده است. وی در این باره می‌گوید: اخیراً در تعدادی از رسانه‌ها خبری به نقل از من منتشر شده که در آن‌ها گفته شده که ترانه تیم ملی فوتبال کشورمان غیر قانونی بوده و دوستان وزارت ورزش و فدراسیون فوتبال باید از مرکز موسیقی برای ساخت و تولید این اثر مجوز می‌گرفتند. من از همین جا چنین اظهاراتی را تکذیب کرده و تاکید می‌کنم که صحبت‌های من اینگونه نبوده که ترانه تیم ملی فوتبال کشورمان غیر قانونی است چراکه من آگاه به این موضوع هستم که جایگاه حقوقی وزارت ورزش در جایی است که می‌تواند به لحاظ حقوقی نسبت به تولید چنین آثار فرهنگی اقدام کند.

مدیر دفتر موسیقی وزارت ارشاد همچنین تاکید کرده بود: همکاری مستقیم احسان خواجه امیری با فدراسیون فوتبال به معنی غیر قانونی بودن کارهای این خواننده در جریان تولید ترانه تیم ملی فوتبال کشورمان در جام جهانی نیست. آنچه در این مورد هدف ما بوده است بخش حمایتی و کارشناسی بود که مرکز موسیقی پیرامون آن اظهار نظر کرد و هیچ نگاهی هم مبنی بر خدشه دار کردن جایگاه حقوقی همکاران ما در وزارت ورزش و فدراسیون فوتبال نداشته‌ایم.

رضا یزدانی و فرزاد فرزین هم ترانه‌هایی دارند

اما در جای دیگر سید جواد هاشمی سعی دارد که دو آهنگ دیگر را از رضا یزدانی و فرزاد فرزین را که خود تهیه کننده آن بوده جایگزین ترانه خواجه امیری کند و در این باره می‌گوید: بنده با تمام ارادت و ارزش و احترامی که برای احسان

• «قبل از اینکه ترانه رونمایی شود انتقادهایی از سوی برخی صورت گرفت که حتی آن را نشنیده بودند و جالب‌تر اینکه، بعضی‌ها شنیدند اما انتقاد آنان با افرادی که نشنیده بودند، تفاوتی نداشت! تیم تولید تمام تلاش خود را برای استفاده از پارامترهای لازم به کار گرفت. از موسیقی آنکه باید یک موسیقی ایرانی باشد و به همین سبب از دستگاه ماهر استفاده کردم.



به امید نمایش بهترین بازی از سوی تیم ملی در جام جهانی ۲۰۱۴»
خواجه امیری همچنین در مورد نوع موسیقی، ملودی و شعر این کار هم گفته بود: «سعی کردم ترانه‌ای تولید کنم که المان‌های مربوط به جام جهانی ۲۰۱۴ را داشته باشد، یعنی موسیقی که در گام نخست ایرانی باشد، از حرکت و نشاط برخوردار بوده و باعث همصدایی در بین ایرانیان شود. برای تولید این اثر ماه‌ها درباره نوع ترانه و ملودی آن زمان گذاشته شد تا در نهایت بتوانیم آثاری را تولید کنیم که هم مورد توجه کارشناسان و هم ملت عزیز ایران باشد»

این خواننده در مورد مراحل ساخت هم اعلام کرده بود که: «مراحل ساخت آن از شش ماه پیش آغاز شده و حدود هفت نفر هم در مراحل ساخت این ترانه همکاری داشتند تا بتوانیم یک اثر ماندگار با سبک موسیقی کاملاً ایرانی و در شایسته کشورمان ساخته شود»

در همین گفتگو خواجه امیری در پاسخ به این پرسش که آیا برای کناره گیری از خواندن این ترانه تحت فشار قرار گرفتید؟ اینگونه پاسخ داده بود که: «قبل از اینکه ترانه رونمایی شود انتقادهایی از سوی برخی صورت گرفت که حتی آن را نشنیده بودند و جالب‌تر اینکه، بعضی‌ها شنیدند اما انتقاد آنان با افرادی که نشنیده بودند، تفاوتی نداشت! تیم تولید تمام تلاش خود را برای استفاده از پارامترهای لازم به کار گرفت. از موسیقی آنکه باید یک موسیقی ایرانی باشد و به همین سبب از دستگاه ماهر استفاده کردم، از ریتم اینکار که از یک ریتم موسیقی نواحی جنوب ایران برگرفته شده است و اتفاقاً نقطه اشتراکی با موسیقی لاتین که در کشور برزیل است را دارد تا سازبندی این کار که با سازهای ایرانی و رنگ آمیزی موسیقی روز دنیا همراه شده است.



• سه‌شنبه ۳۰ اردیبهشت
اما خبر دیگری هم روی
خروجی خبرگزاری‌ها آمد.
این خبر اگرچه مربوط به جام
جهانی فوتبال در برزیل نبود
اما به هر حال مرتبط با فوتبال
و تیم فوتبال هنرمندان
ایران بود. در این خبر آمده
بود که فرزاد فرزین به
عنوان اولین نماینده رسمی
ایران در فستیوال جهانی
Art Football 2014 معرفی
شده است. این خواننده پاپ
به عنوان نخستین نماینده
رسمی ایران در جام جهانی
هنرمندان در مسکو معرفی
شد و در فضایی با گنجایش
بیش از ۱۵ هزار نفر در این
شهر به اجرای برنامه خواهد
پرداخت.

خواجه امیری و کارش قائل هستم و علاقه خاصی که به
وی دارم، با کمال میل حاضرم این دو قطعه را تحویل
دهم تا هر کدام از این قطعات را که در شورای این دفتر
پذیرفته شود، به عنوان سرود تیم ملی معرفی کنند. هر
دو قطعه‌ای که به تهیه کنندگی بنده ساخته شدند از
کیفیت بسیار بالایی برخوردارند که بدون شک می‌توانند
رضایت اکثریت مردم و جامعه موسیقی را جلب کنند
چراکه بی‌نهایت کیفیت کارها بالا است و به قول معروف
یکی از یکی بهتر هستند. امیدوارم سرود تیم ملی ایران
در جام جهانی را همه مردم دوست داشته باشند.

فرزاد فرزین خواننده جام جهانی فوتبال هنرمندان

سه‌شنبه ۳۰ اردیبهشت اما خبر دیگری هم روی
خروجی خبرگزاری‌ها آمد. این خبر اگرچه مربوط به
جام جهانی فوتبال در برزیل نبود اما به هر حال مرتبط
با فوتبال و تیم فوتبال هنرمندان ایران بود. در این خبر
آمده بود که فرزاد فرزین به عنوان اولین نماینده رسمی
ایران در فستیوال جهانی Art Football 2014 معرفی
شده است. این خواننده پاپ به عنوان نخستین نماینده
رسمی ایران در جام جهانی هنرمندان در مسکو معرفی
شد و در فضایی با گنجایش بیش از ۱۵ هزار نفر در این
شهر به اجرای برنامه خواهد پرداخت.
فرزاد فرزین هم ضمن تأیید خبر حضورش در این
فستیوال، درباره محتوای برنامه‌های خود برای این اجرا

گفته است: چند کار اکتیو و چهار قطعه انگلیسی را برای
این اجرا تدارک دیده‌ایم و تمام سعی ما این است که با
برنامه‌ای پر انرژی و قوی بتوانیم سفیر فرهنگی خوبی
برای ایران در این رقابت‌ها باشیم.
این در حالی است که هیئت داوران فستیوال در
بخش‌های مختلف (پرفورمنس، کنسرت، رقص‌های
آئینی و...) همه ساله با انتخاب بهترین‌های بخش‌های
مختلف، انگیزه حاضرین در این فستیوال را برای حضور
در این برنامه‌ها چند برابر کرده‌اند و همه ساله شبکه‌های
معتبری چون MTV به معرفی استعدادها و ستاره‌های
برگزیده این فستیوال پرداخته‌اند.

فستیوال Art Football همه ساله در کشورهای
مختلف جهان برگزار می‌شود و هنرمندان کشورهای
مختلف در قالب تیم‌های فوتبال، در گروه‌های چهار تیمی
رقابت‌هایی جذاب را برگزار می‌کنند. تیم هنرمندان
ایران برای نخستین بار است که به دعوت رسمی کمیته
برگزاری مسابقات، در این فستیوال حضور دارد.
«علی لهراسبی»، «علی عبدالملکی» و «محمد رضا
عیوضی» از چهره‌های موسیقی حاضر در ترکیب تیم
هنرمندان ایران در این رقابت‌ها هستند. محل برگزاری
اجراهای زنده در یک محوطه باز با گنجایش ۱۵ هزار
نفر پیش بینی شده است و این اجراها همه روزه از
شبکه Russia 2 به صورت زنده در تمام جهان پوشش
داده می‌شود.



احسان خواجه امیری متولد ۷ آبان ۱۳۶۳ فارغ التحصیل مهندسی کامپیوتر از دانشگاه آزاد و فرزند آخر خانواده. پدر او «ایرج» از سر آمدان موسیقی سنتی و آواز است که بر شکوفایی و پرورش او تاثیر به سزایی داشته است. خودش می گوید: در یک خانواده کاملاً هنرمند به دنیا آمدم، پدرم «ایرج» یکی از خوانندگان بنام و محبوب ایران و مادرم هم از صدای خوبی بهره مند است اما هیچ وقت قسمت نشده که بخواند، خواهر بزرگترم هم موسیقیدان است. طبیعی بود که با داشتن چنین خانواده هنرمندی به خوانندگی علاقه مند شوم. خواندن در خون من است مطمئناً در هیچ کاری نمی توانستم به اندازه خوانندگی موفق شوم. از شش سالگی با نوازندگی ویولن کارم را آغاز کردم اما ورودم به دنیای موسیقی در سن سیزده سالگی بود، آواز را هم نزد پدرم آموزش دیدم. این هنرمند ادامه می دهد: در هفته سالگی اولین آلبوم را روانه بازار کردم. در آن آلبوم به همراه پدرم آواز خواندم البته هشتاد درصد آن آلبوم کار خودم بود.

او در ادامه درباره پدرش هم می گوید: من عاشق صدای پدرم هستم. هیچ وقت صدایش از ذهنم پاک نمی شود. او پهلوان آواز ایران است. اصلاً کسانی که در آن دهه در موسیقی ایران زحمت می کشیدند، بی نظیر و تکرار نشدنی بودند.



دروازه ها دنیا

از عشق تو بوده هر جا که رسیدم

پای تو و دست من چونو مرهم

گل مرگم هست هر ثانیه در من

رویا من نیست تا جامو بگیرم

گل کردن غور و گل کردن منم هست

بایر منو بینم تا پرچم تنم هست

دروازه ها دنیا، روبه من و تو بازه

دنیا قراره از ما اسطوره شو بسازه

ایرانم تو ناجی اصلا منم

ایرانم غرور تو میراث منم

ایرانم تمام صبر منم

ایرانم فدای مرز تو تنم

فیله از فایده ها رو با سفر نمیشه پر کرد

تو رو آرزو نکردم به تنهایی جان

کافه حشر آرزوتم واسه من فیله زیاده

تو رو آرزو نکردم اینجای بغرنجی درد

فیله چیزا هست تو دنیا که نمیشه آرزو کرد

تو رو تا یادم از دور از همین بفره دیدم

بسره که فایده گرفتیم بر ستر است رسیدم

من گفتم از تبر که تو رو تو خونم بینم

راهیم به اینجای گاه تو رو منم بینم

نه امید به سفر نیست از همین فایده برگرد

فیله از فایده ها رو با سفر نمیشه پر کرد

عمر پای تو نیست که منو حالا بینم

تو مثل کوه که بایر منو از بالا بینم

گفت و گوی اختصاصی مهران رجبی با ماهنامه «کالسکه سبز»

مقصد من «رفتن» است

◀ سفر یکی از چیزهایی است که در فرهنگ ما درباره‌اش بسیار گفته‌اند و نوشته‌اند و همه بزرگان متفق القول رفتن به سفر را توصیه کرده‌اند. شما چقدر اهل سفر رفتن هستید؟

من علاقه بسیار زیادی به سفر رفتن دارم اما به دلیل مشغله بازیگری زیادی که دارم، بیشتر سفرهایی که رفتم در واقع برای انجام کار بوده است. بهتر است بگویم من کثیرالسفر کاری هستم. البته گاهی هم پیش آمده که اجرا یا فیلمبرداری در برخی شهرها مثل مشهد، شیراز یا کیش داشتیم که از فرصت استفاده کرده و افراد خانواده را هم با خودم برده‌ام و گرنه زمانی برای سفرهای تفریحی و خانوادگی ندارم.

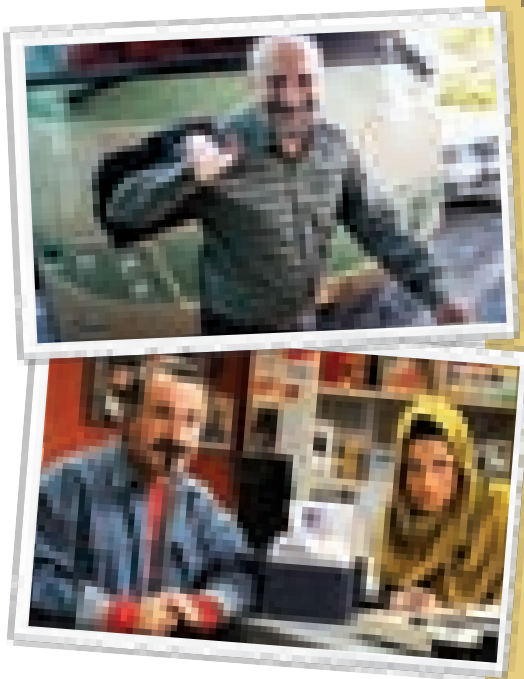
◀ به نظر شما مردم ما در موضوع سفر رفتن درست عمل می‌کنند؟

آدم‌ها با هم فرق دارند، در خلاق روح‌های پاک هست، روح‌های تیره و گل‌ناک هم هست. هر کس بنا به خصوصیات اخلاقی و علایقش رفتار می‌کند. راستش نمی‌توانم قضاوت خیلی محکمی داشته باشم.

مهران رجبی متولد دهم دی ماه ۱۳۴۰ از روستای واریان کرج و فارغ‌التحصیل دوره کارشناسی رشته گرافیک از دانشگاه تهران و کارشناسی ارشد گرافیک از دانشگاه تربیت مدرس است. استعداد وی در زمینه بازیگری ابتدا به وسیله رضا میرکریمی که هم‌کلاس او در دانشگاه بود کشف شد و توسط او به تلویزیون و سینما راه یافت. اولین تجربه حضورش در مقابل دوربین در سال ۱۳۷۶ در مجموعه تلویزیونی «چهارم مدرسه همت» بود و در سال ۱۳۷۸ با بازی ستودنی‌اش در فیلم سینمایی «کودک و سرباز» به کارگردانی رضا میرکریمی نخستین کار سینمایی را در کارنامه‌اش ثبت کرد و کاندیدای دریافت جایزه بهترین بازیگر مرد در جشنواره فیلم فجر شد. او با ایفای نقش یک روحانی رئیس حوزه در فیلم بعدی میرکریمی که «زیر نور ماه» بود مورد توجه همگان و به ویژه منتقدان قرار گرفت و پیشنهاد بازی در «خانه‌ای روی آب» و «از کنار هم می‌گذریم» را دریافت کرد.

مهران رجبی که مهم‌ترین ویژگی‌اش نسبت به دیگر بازیگران سینما و تلویزیون ایران این است که نقش‌هایش را بسیار راحت و واقعی بازی می‌کند، تا کنون در نقش‌های زیادی ظاهر شده که بعضی از آن‌ها همچون میرزا علی اصغر قریب پدر دکتر محمد قریب در مجموعه تلویزیونی «روزگار قریب» همواره در اذهان باقی خواهد ماند.

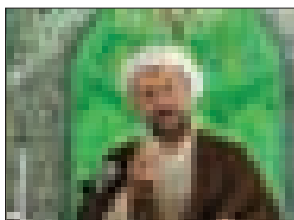
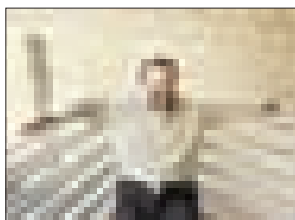
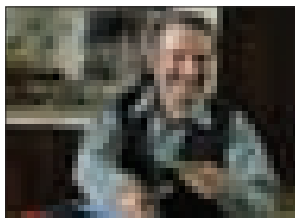
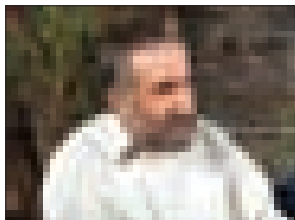
با وی برای ماهنامه «کالسکه سبز» به گفتگو نشستیم تا نظرش را در مورد سفر بدانیم، آنچه می‌خوانید حاصل این گفتگوست. هر چند که او اغلب سفرهایش کاری است و پرسه زدن‌هایش هم با عکس گرفتن با مردم می‌گذرد...



کالسکه

[۴۲]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان
شماره ۱، خرداد ماه ۱۳۹۳



خودش هم اقرار کرد که این چیزهایی را که می‌گویی، من نمی‌دانستم.

◀ **کدام مناطق ایران را بیشتر دوست دارید؟ تاریخی - تفریحی - ورزشی - هنری - مذهبی؟**

به جاهایی مثل آذربایجان شرقی و غربی، کلیدر، دشت مغان و آن حوالی کمتر رفته‌ام و خیلی علاقه دارم و امیدوارم که موقعیتی فراهم شود و بتوانم به این مناطق بروم.

◀ **خاطره‌ای از سفر؟**

خاطره زیاد است اما الان حضور ذهن ندارم. از آنجا که بیشتر سفرهایم کاری است در واقع همه طول مسافرت را یا در حال کار هستیم که بسیار خسته‌کننده است و مفهومی به عنوان سفر ندارد و یا با عکس گرفتن با مردم می‌گذرد که هر چند لذت بخش است اما به هر حال مشکلات و سختی‌های خاص خودش را هم دارد. ولی در کل بهترین خاطرات من مربوط به زمانی است که در کنار مردم هستم و طنزها و شوخی‌های با مردم که موجب شادی آن‌ها می‌شود.

• من علاقه بسیار زیادی به سفر رفتن دارم اما به دلیل مشغله بازیگری زیادی که دارم، بیشتر سفرهایی که رفتم در واقع برای انجام کار بوده است. بهتر است بگویم من کثیرالسفر کاری هستم. البته گاهی هم پیش آمده که اجرا یا فیلمبرداری در برخی شهرها مثل مشهد، شیراز یا کیش داشتیم که از فرصت استفاده کرده و افراد خانواده را هم با خودم برده‌ام و گرنه زمانی برای سفرهای تفریحی و خانوادگی ندارم.



توجهی داشته باشد بیشتر مردم را به سوی خود جذب می‌کند.

◀ **بهترین خریدهایی که در سفر انجام داده‌اید در ذهن دارید؟**

از سرای مشیر شیراز که ۵ تا گلیم خریدم.

◀ **بهترین هدیه‌ای که از يك مسافر بازگشته به سوی شما گرفته‌اید چه بوده است؟**

قالیچه‌های کوچک یک متر در شصت سانت که خیلی ریزبافت و زیبا بودند.

◀ **چه وسیله‌ای را برای حمل و نقل در زمان گردش ترجیح می‌دهید؟**

من سفر با اتومبیل شخصی را بیشتر ترجیح می‌دهم زیرا به نظر من بخشی از مسافرت، مسیر است. می‌گویند: «در سفر هر کس به مقصد می‌رسد می‌ایستد/ من سفر را دوست دارم، مقصد من رفتن است» رفتن خودش بخش مهم و لذت بخشی از مسافرت است و باید قدرش را دانست.

◀ **چقدر راهنمای سفر یا همان تورگردان در لذت بردن از سفر اهمیت دارد؟**

من به طور کلی با راهنمای سفر سازگاری ندارم زیرا گمان می‌کنم با توجه به اینکه رشته تحصیلی‌ام هنر و گرافیک است، جاهایی مثل اماکن تاریخی را به خوبی و حتی می‌توانم بگویم خیلی بهتر از بسیاری از تورگردان‌هایم شناسم.

خیلی از مواقع با راهنماها و تورگردان‌ها به مشکل برخورد کردم زیرا دیده‌ام که اطلاعات نادرستی می‌دهند و اعتراض کرده‌ام. مثلاً یک مورد که به مسجد شیخ لطف‌الله رفته بودم، توضیحاتی که من به مردم می‌دادم بسیار بهتر و کامل‌تر از اطلاعاتی بود که آن شخص راهنما می‌داد و در نهایت

◀ **در سفر آیا علاقه‌ای هم به خرید دارید؟**

بله علاقه زیادی به خرید کردن دارم، اما متأسفانه خرید رفتن قدری برایم مشکل است چون وقتی به مراکز خرید می‌روم باید عکس بگیرم و نمی‌توانم با فراغ بال خرید کنم. ولی با این حال گاهی با متوسل شدن به چغیه و عینک و کلاه و ماسک توانستم به راحتی خرید کنم.

◀ **بیشتر از خریدن چه چیزی لذت می‌برید؟**

به گلیم و گبه و صنایع دستی خیلی علاقه دارم. حتی گاهی نیاز به خریدن اینگونه اجناس نداشتم اما چون علاقه داشتم، خریدم.

◀ **دوست دارید وقتی در سفر هستید از چه مراکزی خرید کنید؟ مراکز سنتی و بازارهای بومی یا مراکز مدرن و پاساژها؟**

مراکز سنتی و بازارهای بومی را ترجیح می‌دهم.

◀ **آیا خرید می‌تواند به تنهایی تشویق‌کننده عده‌ای باشد برای سفر به منطقه‌ای؟**

اگر جایی که مقصد سفر است دارای بازارها و مراکز خرید زیبا و دیدنی و جذاب باشد مردم تحریک می‌شوند که به آن سمت روی بیاورند ولی به هر حال بعضی از سفرها هم سفرهای محیط زیستی و طبیعت گردی است که ماهیتش کاملاً متفاوت است.

مسافران علاقه‌مند به این گونه سفرها حتی گاهی مایلند که در طول سفرشان کسی را نبینند و با شلوغی‌های جاهایی مثل بازارها مواجه نشوند، بنابراین طبیعتاً مراکز خرید و جذابیت‌هایش تأثیری بر علاقه‌مندان به اینگونه سفرها نخواهد داشت. اما معمولاً جاهایی که امکان خرید و بازارهای جذاب و قابل

بازیگران سینما چه فیلم‌هایی بازی کرده‌اند

ستاره‌ها را کجا ببینیم

یکی از موضوعاتی که ممکن است برای مخاطبان سینما اهمیت داشته باشد این است که بازیگران مورد علاقه‌شان در کدام فیلم‌ها در حال ایفای نقش هستند. در این متن برخی از بازیگران سینمای ایران و فیلم‌هایی که آن‌ها مشغول بازی هستند معرفی کرده و اطلاعات مختصری از آن‌ها را بیان می‌کنیم.

مہتاب کرامتی و شقایق فراهانی در «ارغوان»

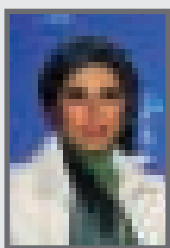
ارغوان» جدیدترین فیلم امید بنکدار و کیوان علیمحمدی است که مہتاب کرامتی و شقایق فراهانی در آن بازی کرده‌اند.

ارغوان» سومین فیلم بلند سینمایی امید بنکدار و کیوان علی محمدی است که مدتی پیش فیلمبرداری آن در تهران آغاز شده است.

در این فیلم مہتاب کرامتی، مہدی احمدی، شقایق فراهانی، آزاده صمدی، الهام کردا، یاسمین یازوکی و با حضور نسیم ادبی، رابعه مدنی، مریم بوبانی و با معرفی مرتضی اسماعیل کاشی و بازیگر خردسال نیکی نصیریان به ایفای نقش می‌پردازند.

عوامل تولید فیلم «ارغوان» عبارتند از؛ نویسندگان: علی حیدری، امید بنکدار و کیوان علیمحمدی، مدیر فیلمبرداری؛ مرتضی صمدی، طراح چهره پردازی؛ سودابه خسروی، طراح صحنه؛ امیرحسین قدسی، طراح لباس؛ شیده محمودزاده، صدابردار؛ مہدی صالح کرمانی، عکاس؛ جلال حمیدی، مشاور رسانه‌ای؛ بیتا موسوی، مجری طرح ناهیددل آگاه و تهیه‌کنندگان امید بنکدار و کیوان علیمحمدی. این فیلم داستان یک زن و مرد است که در شب مرگ یک موزیسین معروف، برخورد اتفاقی شان روی گذشته و آینده هر دویشان تأثیر می‌گذارد.

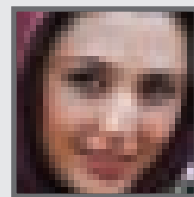
رنا آزادی‌ور در «خانه دختر»



فیلم سینمایی «خانه دختر»، اثری پر لوکیشن است که همه صحنه‌های آن در تهران جلوی دوربین رفته؛ فیلمی که به شیوه اسکوپ و با رنگ و لعابی متفاوت توسط مرتضی غفوری فیلمبرداری شده است. فیلمنامه «خانه دختر» را پرویز شهبازی نوشته (او پیش از این فیلم دربند را کارگردانی کرده بود) که در حال و هوای کارهای قبلی همین نویسنده است. این فیلم سینمایی داستان مردی به نام مرتضی است که قصد دارد خانه کوچکشان را زیر قیمت بفروشد تا زودتر از محله و نگاه سنگین مردمانش فرار کند.

حامد بهداد، پگاه آهنگرانی، باران کوثری و رنا آزادی‌ور بازیگران اصلی این فیلم هستند. بابک کریمی، بهناز جعفری، محمدرضا هدایتی، نسیم ادبی، امیر علی نبویان، پردیس احمدیه، نادر فلاح، مانی شاه حسینی و رویا تیموریان از دیگر بازیگران این فیلم سینمایی هستند و محمد شاپسته تهیه‌کنندگی این فیلم سینمایی را برعهده دارد.

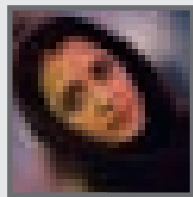
نیوشا ضیغمی در «دریا و ماهی پرنده»



«دریا و ماهی پرنده» فیلمی در مورد نوجوانان بزهکار است که در آن نیوشا ضیغمی هم ایفای نقش کرده است. آخرین سکانس پروژه سینمایی «دریا و ماهی پرنده» در جزیره کیش فیلم برداری شده بود. مهرداد غفارزاده کارگردان فیلم سینمایی «دریا و ماهی پرنده» گفت: همایون ارشادی، نیوشا

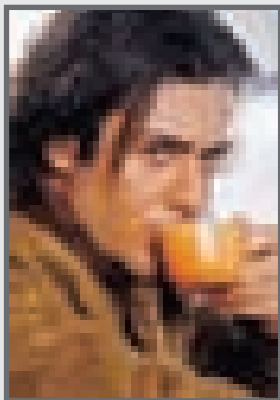
ضیغمی، نادر فلاح، امیر حسین رستمی، سید جواد طاهری، علی اکبر صحرایی، ارشیا طالبی، محمد رحمانی، محمد حسین عدلی، یاشار حمیدزاده، مازیار نوروزی، محسن تمیزی در این فیلم به ایفای نقش پرداخته‌اند. داستان «دریا و ماهی پرنده» درباره یک نوجوان ناشنواست که در کانون اصلاح و تربیت است. او می‌خواهد با نقاشی‌هایش از خودش دفاع کند و حالا که قادر به پاسخگویی نیست، از کاغذ و رنگ به عنوان زبان خود استفاده کند. یک سری داستان‌های فرعی هم داریم که در خلال قصه اصلی روایت می‌شود. «دریا و ماهی پرنده» با فیلم قبلی این کارگردان تفاوت‌های زیادی دارد و دایره مخاطبانش شاید اولین آن‌ها باشد. کارگردان فیلم می‌گوید: من همیشه دغدغه نوجوان و کودک را داشته‌ام و این موضوع را می‌توان از رمان‌ها و داستان‌های زیادی که برایشان نوشته‌ام فهمید. به همین دلیل بود که موفق شدم قصه شسته رفته‌ای را بنویسم و نظر امیر پورکیان را برای تهیه‌کنندگی و سرمایه‌گذاری جلب کنم. وی درباره دعوت از نیوشا ضیغمی برای این فیلم کودک و نوجوان گفت: می‌توانم ادعا کنم نیوشا ضیغمی بازی متفاوتی از خود به نمایش گذاشته و من نیز او را تنها به خاطر فروش بیشتر فیلم دعوت نکردم. تلاش کردم در راستای پیشبرد قصه از بازیگری استفاده کنم که هم مخاطب او را دوست داشته باشد و هم فضا را برای ارائه خلاقیت کارگردانی خودم و بازیگری ایشان باز کنم.

ترانه علیدوستی جلوی دوربین «استراحت مطلق»



بازی ترانه علیدوستی بازیگر تئاتر و سینما در فیلم سینمایی «استراحت مطلق» به کارگردانی عبدالرضا کاهانی آغاز شد. در فیلم سینمایی «استراحت مطلق» به کارگردانی عبدالرضا کاهانی که با حضور بهمن فرمان آرا جلوی دوربین رفت، بابک حمیدیان و فریده فرامرزی اولین بازیگرانی بودند که جلوی دوربین ابراهیم اشرفی و معین رضا مطلبی رفتند. رضا عطاران، ترانه علیدوستی، مجید صالحی و امیر شهاب رضویان از جمله بازیگران اصلی فیلم سینمایی «استراحت مطلق» هستند. ابراهیم اشرفی و معین رضا مطلبی مدیران فیلمبرداری، سعید ملکان طراح چهره پردازی، ناصر انتظاری صدابردار از جمله عوامل این فیلم سینمایی هستند. «استراحت مطلق» مضمونی اجتماعی دارد و فیلمنامه آن توسط کاهانی و سعید قطبی زاده نوشته است. در خلاصه داستان این فیلم آمده است: «تهران مال تو مگه؟!»

محمدرضا گلزار در «مادر قلب اتمی»



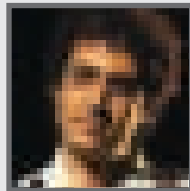
فیلمبرداری فیلم سینمایی «مادر قلب اتمی» به کارگردانی علی احمدزاده به پایان رسید. فیلمبرداری فیلم سینمایی «مادر قلب اتمی» به کارگردانی علی احمدزاده و تهیه‌کنندگی سید امیر سیدزاده به پایان رسیده است. آخرین سکانس این فیلم سینمایی در خیابان‌های تهران و با حضور محمدرضا گلزار و ترانه علیدوستی، فیلمبرداری شد. ترانه علیدوستی، محمدرضا گلزار، پگاه آهنگرانی و مهرداد صدیقیان بازیگران اصلی «مادر قلب اتمی» هستند.

داستان این فیلم با مهمونی کامی آغاز می‌شود که قصد دارد ایران را برای همیشه به مقصد تونس ترک کند. تمام صحنه‌های «مادر قلب اتمی» در تهران فیلمبرداری شده است. «مهمونی کامی» نام اولین فیلم بلند این کارگردان سینمایی است که بنا به دلایلی اجازه اکران عمومی را پیدا نکرد.

شهاب حسینی در ۳۸ نقش!

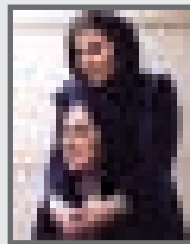


فیلمنامه نویس و مجری این طرح محمد هادی کریمی است که پیش از این آثار سینمایی او را دیده‌ایم. شهاب حسینی، محمد هادی کریمی، ساره بیات، حسین یاری، فرهاد اصلانی، کامبیز دبیرباز، جواد عزتی، فخرالدین صدیق شریف، فرید سمواتی، طنز طباطبایی و... هم از بازیگران فیلم تازه شهاب



حسینی هستند. شهاب حسینی در کنار کارگردانی در این فیلم، نقش اصلی را هم برعهده دارد. این فیلمنامه درباره یک نویسنده جوان است که وارد یک خانه سه طبقه می‌شود و در آن خانه درگیر اتفاقاتی خواهد شد. به نوعی فیلم یک طنز فلسفی است و قرار بوده پیش از این توسط محمد هادی کریمی با بازی شهاب حسینی ساخته شود که این امکان فراهم نشد. با توجه به علاقه شهاب حسینی به متن در نهایت خود او تصمیم گرفت فیلمنامه را به عنوان اولین تجربه کارگردانی‌اش جلوی دوربین ببرد. شهاب حسینی در این فیلم در ۳۸ نقش مختلف بازی کرده؛ نقش‌هایی که از شیخ صنعان و مولانا گرفته تا سهروردی و زکریای پیامبر را در بر می‌گیرد و حسینی در قامت این کاراکترها یک سفر سینمایی کاملاً جذاب را پیموده است. این فیلم که توسط مرتضی پورصمدی به طریق ۳۵ میلیمتری فیلمبرداری شده، حاوی صحنه‌های تروکاری متعددی است. در کنار حسینی بازیگرانی همچون بابک حمیدیان، بهناز جعفری، حسین یاری، ساره بیات، طنز طباطبایی، فرهاد اصلانی، هنگامه قاضیانی، فخرالدین صدیق شریف، علی شادمان، سحر قریشی، کیانوش گرمی، بهنوش بختیاری، کامبیز دبیرباز، مانی کسرائیان و... ایفای نقش کرده‌اند.

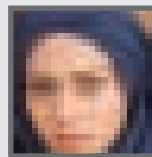
باران کوثری و سحر دولت شاه‌ی در «مستانه»



فیلمبرداری فیلم سینمایی «مستانه» به کارگردانی حسین فرح بخش و تهیه‌کنندگی عبدالله علیخانی با بازی برخی ستاره‌های سینما به اتمام رسیده است. بنا بر این گزارش، تدوین این فیلم توسط مستانه صورت گرفته، صداگذاری این فیلم نیز به عهده فرامرز ابوالصدق بوده و فرشادی محمدی مدیر فیلمبرداری این پروژه بوده است. گفتنی است نقش اصلی این فیلم را سحر دولت‌شاهی در نقش «مستانه» به عهده دارد و میلاد کی مراد، باران کوثری، فرهاد اصلانی، محمد متوسلانی و آتیلا پسیانی دیگر نقش‌های این فیلم را ایفا نموده‌اند. «مستانه» سومین تجربه حسین فرح بخش به عنوان کارگردان است، او پیش از این فیلم‌های، «زندگی خصوصی» و «عطش» در مقام کارگردان روی پرده نقره‌ای سینما برده است.

اگر در خاطر داشته باشید فیلم «زندگی خصوصی» فیلمی جنجالی به کارگردانی محمدحسین فرح بخش بود که در این فیلم روایت زندگی فردی متعصب دینی به تصویر کشیده می‌شد که در ابتدای انقلاب جزء افراد به شدت تندرو و خودسر بوده و زنان بدحجاب را در خیابان‌ها مورد ضرب و شتم قرار می‌داد اما همین فرد طی گذر زمان و بعد از برچسب اختلاس و... به یکی از منتقدین جریان حاکم تبدیل می‌شود و...

پگاه آهنگرانی و هانیه توسلی در «جامه دران»

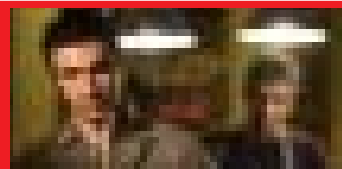


تهیه‌کننده فیلم سینمایی «جامه‌دران» خبر داده است که بازی خانم‌ها پگاه آهنگرانی و مهتاب کرامتی در این فیلم به پایان رسیده و بازی مصطفی زمانی همچنان ادامه دارد و در فصل دوم فیلمبرداری این اثر سینمایی باران کوثری و جمال اجلائی به فیلم پیوسته‌اند. براساس این گزارش، فیلم سینمایی «جامه‌دران» به کارگردانی حمیدرضا قطبی اقتباسی از رمان ناهید طباطبایی است. این فیلم درباره زنی به نام شیرین است که در مراسم ختم پدرش پی به روابط جدیدی در زندگی پدرش می‌برد و حقایقی را کشف می‌کند. در این فیلم بازیگرانی از جمله مهتاب کرامتی، پگاه آهنگرانی، هانیه توسلی، مصطفی زمانی، افسر اسدی، جمال اجلائی و... به ایفای نقش پرداخته‌اند. پیش از این محمدرضا فروتن و لیلا حاتمی به عنوان بازیگران اصلی «جامه‌دران» در کنار بیتا فرهی و هنگامه حمیدزاده اعلام شده بودند، اما در نهایت با طولانی شدن روند پیش تولید و پروانه ساخت حضور این بازیگران منتفی شد. لازم به ذکر است که طباطبایی نویسنده این داستان اغلب با نگاهی طنزگونه به زندگی دنیای زنان می‌پردازد. پیش از این رمان «چهل سالگی» او توسط مصطفی رستگارپور به یک فیلمنامه سینمایی تبدیل شد و فیلم «چهل سالگی» توسط علیرضا رئیسیان ساخته شد.

نگاهی به فیلم متروپل تازه‌ترین ساخته مسعود کیمیایی

«دیالوگ» آنچه از رئیس مانده است

محبوبه محمدی



چند مرد به خانه زنی می‌روند و از او پول و طلاها و اسناد و مدارک شوهر تازه درگذشته‌اش را درخواست می‌کنند در پی بگو مگوها درگیری اتفاق می‌افتد، زن را در قالی می‌پیچند و به دستور زنی مسن هیستریک و به شدت پولدار و متنفذ زن جوان را سوار ماشین می‌کنند و می‌زدند در راه تصادفی رخ می‌دهد که باعث می‌شود زن بتواند زخمی و تالان فرار کند زن فرار می‌کند و به سینمای در حال ورشکستگی که در گذشته اسمش متروپل بوده پناه می‌برد، صاحبین سینما دو جوان مهربان و با معرفت هستند که تا پای جان به رسم معرفت و لوطی گری از زن بی‌پناه و تنها محافظت می‌کنند و اجازه نمی‌دهند آدم‌های زن متنفذ و عصبانی به هذفتشان برسند.

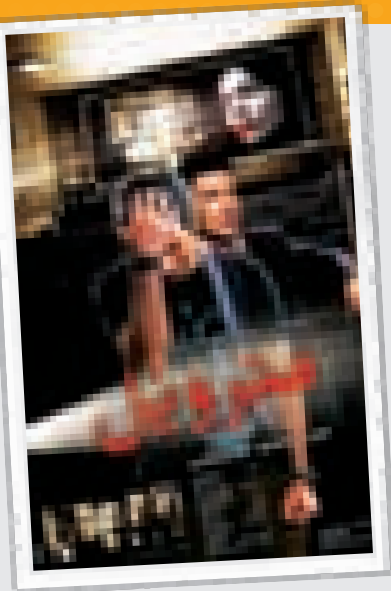
متروپل داستان ساده و سراسری دارد، این قدر ساده و سر راست که وقتی با شروع چکشی و خشن خود یک سوم ابتدایی داستان را پشت سر می‌گذارد و به سرگردانی و گفتگوهای شاعرانه و البته خسته کننده‌ی شخصیت‌ها از خود و زندگی‌شان تبدیل می‌رسد، احساس می‌کنیم داستانی که شروع شده و با آن همه ریتم تند و پر التهاب دنبالش کردیم اهمیت چندانی ندارد و موضوع اصلاً شاید چیز بخصوص دیگری مثل سرگذشت شخصیت‌ها و یا داستان سینما و... است و وقتی بالاخره در پایان فیلم زن آقای پولدار با زن صیغه‌ای بگو مگو می‌کنند و زن عقده‌هایش را با فحش و گریه زاری خالی می‌کند و می‌رود ما می‌مانیم و یک سؤال که بالاخره قصه متروپل چه بود؟ دعوا و خشم یک زن که چون بچه دار نمی‌شده همسرش زن صیغه‌ای اختیار کرده؟! آن همه فرار و قاچاق شدن و کتک خوردن و خون ریزی و شهر آشوبی برای رو در رویی دو زن افسرده و غمگین بود؟ آن هم به خاطر یک مرد مرده؟

دیالوگ نویسی منحصر به فرد کیمیایی

با وجود داستان بی حس و حال آخرین ساخته کیمیایی که در آن حتی خبری از مسائل ملتهب شخصی و همراهی برانگیز نیست (در دعوی دو زن با همه حساسیت‌هایش یک طرف کاملاً دست‌هایش بالا و تسلیم است و سوژه مورد دعوا هم به خاک سپرده شده) و با وجود دیالوگ‌هایی که از شدت حجم زیادشان و توضیح مکررات و کلیشه‌ای که به شدت آزار دهنده در تمام جملات نقش بسته و اغراق گوییهای گاه‌خنده دار، باز هم نمی‌توان به این نکته اشاره نکرد که توانایی دیالوگ نویسی مسعود کیمیایی یکی از منحصر به فردترین و خاص‌ترین نوع دیالوگ نویسی هاست. دیالوگ‌هایی که شاعرانه گوش نواز و حتی در انتخاب کلمات بعضاً خلاقانه است و داستان، داستانی که اگر کمی از لحن و نگاه منجمد شده کارگردان به زندگی و آدم‌ها فاصله می‌گرفت می‌توانست قصه‌ی خوبی بشود و در واقع این حرف را برای اکثر فیلم‌های اخیر کیمیایی می‌شود زد. ایده‌های کم و بیش خوبی که در پی عقاید و دلواپه‌های سازنده اش سوخت می‌شود و البته کیمیایی در متروپل در برخی المان‌های ثابتش چرخشی آشکار داشته است. مثل چرخش صلح طلبانه و آشتی جویانه او به سمت زنان.

تول زمان

کیمیایی همه تلاشش را کرده است تا لاقبل در جزئیات اثری امروزی بسازد هرچند باز هم به نظر می‌رسد او از نقب و کندوکاو گذشته لذت می‌برد چرا که ما زن جوان را در آینده‌ی بینیم که داستان زمان حال را در گذشته‌ای که



رخ داده تعریف می‌کند! کیمیایی ظاهراً شیفته قید زمان گذشته است. او در دیالوگ‌هایش سعی کرده در زمان حال زندگی کند و عبارات آدم‌های پنجاه سال پیش را استفاده نکند، شخصیت‌های فیلم او به خانم زیبا، می‌گویند داف! اما هیچ کدام از این تلاش‌ها انطور که باید موفق عمل نکرده است چرا نمای کشیدن پاشنه در فیلمی چهل سال پیش آن طور واقعی و دوست‌داشتنی و در خدمت فیلم به نظر می‌رسد اما امروز در کار همین کارگردان چرخیدن دور میز بیلبارد یا با موتور روی سن سینما رفتن تظاهر و نجسب و باسمه‌ای است؟ جواب‌های زیادی برای این سؤال می‌شود پیدا کرد ولی شاید کلی‌ترین جواب این است که مسعود کیمیایی امروز آن جوان جنوب شهری و اصطلاحاً خاکی و گمنام آن سال‌ها برای طراحی این گونه‌نماها و جزئیات نیست.

کارگاه

[۴۶]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱، خرداد ماه ۱۳۹۳

سه نگاه به فیلم اشباح به کارگردانی داریوش مهرجویی

غنیمتی به نام بازگشت



کارگاه

[۴۷]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳



نگاه اول:

1

اشباح؛ یک سر و گردن از چندین فیلم اخیر مهرجویی بالاتر می‌ایستد. این به معنای این نیست که فیلم را خوب بینگاریم. اجرای شتاب‌زده و لحن‌های ناهم‌خوان با فضاهای پیرامونی متن و بازی‌های بد و شلختگی‌های میزانشنی به ویژه در نیمه

دوم فیلم فراوان است، اما همین که

فیلم روایت خود را تا به آخر با همراهی مخاطب به پایان می‌رساند، دست کم برای مهرجویی «چه خوبه برگشتی» و «نارنجی‌پوش» غنیمت و موهبتی است. گره‌افکنی فیلم در باب خواهر و برادری که به نسبت خویشاوندی‌شان واقف نیستند و سرنوشت آن‌ها را به فرجامی تلخ سوق می‌دهد، گرچه ریشه در الگوهای قدیمی دارد، اما کم‌وبیش در فیلم جا افتاده است و با مایه‌های مربوط به شکاف‌های طبقاتی آدم‌های داستان هم ارتباط مناسبی پیدا می‌کند.

2

نگاه دوم: ریتم فیلم اشباح بسیار کند است. فیلم بر اساس نمایش‌نامه‌ای از ایبسن به همین نام ساخته شده، اما این نمی‌تواند دلیل کند بودن فیلم باشد. اخیراً جانانان دمی فیلم بی‌نظیری به نام ترس از افتادن بر اساس نمایش‌نامه استاد معمار از هنریک ایبسن ساخته که بسیار پویا و جذاب است. چرا راه دور برویم؟ خود مهرجویی که فیلم سارا را بر اساس خانه عروسک ساخت، در زمینه اقتباس ادبی استاد است. در سارا، دوربین متحرک و جست‌وجوگر بود. نماهایی که از آشپزی سارا در فیلم گرفته شد، فصل تازه‌ای را برای نمایش جزییات در سینمای ایران گشود. اما حالا از آن جنب‌وجوش در کار مهرجویی خبری نیست. دوربین ایستاده، گفت‌وگوها تصنعی و خود فیلم خسته‌کننده از کار درآمده است. بازیگران البته زحمت زیادی را متحمل شده‌اند؛ به‌ویژه مهتاب کرامتی که با حرکت‌های چهره سعی در قابل‌باور شدن فضا کرده است. حسن معجونی هم تلاش زیادی از خود نشان داده. این که با سر و وضع سوخته‌اش شبیه اکبر عبدی در اجاره‌نشین‌ها شده، مشکل بازی او نیست. با این وضعیت او بیش‌تر به درد فضایی کم‌دی می‌خورد تا یک نمایش تراژیک.

ساده گرفتن سینما از کارگردانی گرفته تا فیلم‌نامه، کار خطرناکی است. عرصه سینما چیزی بیش از تصویری کردن یک متن است. حیف از فیلم‌پردازی سیاه‌وسفید محمود کلاری و طراحی صحنه و لباس با ظرافت فیلم. در قوی بودن نمایش‌نامه ایبسن تردید نیست. متن چنان قوی است که تماشاگر را حتی با همین ریتم کند همراه می‌کند. ولی ما به سینما می‌رویم تا لذت ببریم، نه این که فیلمی را تحمل کنیم!

3

نگاه سوم: همین که داریوش مهرجویی با اشباح از فیلم‌های اخیرش فاصله گرفته اتفاق مبارکی است. در اشباح پتانسیل و داشته‌های بر باد رفته‌ای دیده می‌شود که به همین شکل حداقلی هم در فیلم‌های اخیر مهرجویی دیده نمی‌شود؛ از الگوهای ازلی/ابدی پدر و پسر ی بگیرد تا مفاهیم فلسفی عمیقی درباره مرگ و تقدیر. درست است که اجرای سردستی اغلب این دست‌مایه‌ها را به باد داده و فیلم ناخواسته به هجویه‌ای تمام‌عیار بر خودش و فیلم‌های سال‌های دور مهرجویی مثل درخت گلابی تبدیل شده اما حداقل در این یکی ریتم نسبتاً قابل‌قبولی بر حوادث حاکم است و تا نیمه‌ها فقط با یک فیلم معمولی طرفیم، نه زی‌مووی اعصاب‌خردکن و غیرقابل‌تحملی چون چه خوبه که برگشتی. فقط در نیمه دوم است که فیلم‌ساز با نابود کردن کاشته‌هایش در نیمه اول و کشاندن فیلم به فضای یک کم‌دی ناخواسته، اثبات می‌کند که با روزهای اوجش با صله دارد. در نیمه ابتدایی اشباح کم‌تر نشانی از مهرجویی بی‌حوصله‌ای که با چند فیلم اخیرش تصویر ناامیدکننده‌ای از خود ساخته بود می‌بینیم.

اشباح بازگشت داریوش

مهرجویی به دوران اوج

نیست، اما ثمره تلاش او برای

ساخت فیلمی خوب است؛ و

به همین خاطر قابل احترام

است. این بار مهرجویی

بی‌قیدی و بی‌حوصلگی‌ای که

در سه فیلم پیشینش دیده

می‌شد را کنار گذاشته و

تلاش کرده با دم‌دست‌ترین

امکانات، در محدوده حریم

امن خود که همان محل

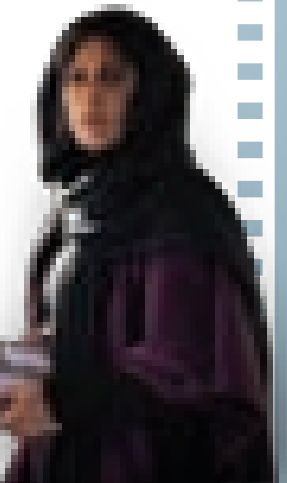
سکونتش یعنی محمدرشهر

است با کم‌ترین زحمت و

دردرسر، در کمال آرامش

فیلمی دیدنی و قابل تحمل و

تعمق بسازد.



اسکتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

داستان‌های واقعی از انسان‌های مومن

داستان دختر ربوده شده مرد کفاش

دکتر اسدالله ناصح، مؤلف کتاب «مردان خدا» می‌نویسد: سرگذشت یک نفر را در ۱۳۴۰ هجری شمسی از یکی دوستان شنیدم، آن شخص را پیدا کردم، خودش موضوع را برای من چنین نقل کرد: من اهل خراشاد از توابع بیرجند (خراشاد روستایی است خوش آب و هوا که حدود سی کیلومتر با شهر بیرجند فاصله دارد و مردم آن به دیانت و امانت شهرت دارند) دارای پنج فرزند پسر و دختر بودم، به تهران آمدم و در کنار خیابان می‌نشستم و کفش تعمیر می‌کردم یا واکس می‌زدم. بعد از مدتی دوستانی پیدا کردم و چون از آن کار زندگانی من اداره نمی‌شد آن دوستان مرا بردند هتل دربند دربان شدم. در هتل هر روز عصر یک زن و مردی می‌آمدند و چای و قهوه‌ای صرف می‌کردند و به یکی از فرزندانم که دختری بود به سن ده دوازده سال خیلی محبت می‌کردند و از من خواستند که ما فرزند نداریم این دخترت را به ما بده تا به فرزند بی برداریم. من قبول نکردم ولی با محبت‌های آنها دخترم به آنها مأنوس شده بود.

یک روز که آن زن و مرد آمدند و رفتند، غروب دیدم دخترم نیست، به میز آنها نگاه کردم جعبه سیگار خالی به‌جا مانده بود و پشت جعبه سیگار نوشته شده بود خیابان سلسبیل، کوچه فلان، پلاک فلان یقین کردم با آنها رفته و فردا خواهد آمد ولی فردا و پس فردا... دیگر به کلی آن زن و مرد نیامدند و دخترم هم پیدا نشد و به آن نشانی مراجعه کردم، در خیابان سلسبیل چنان کوچه و پلاکی نبود. چند روز این طرف و آن طرف به جستجو پرداختم و نتیجه نگرفتم. روزگرم پریشان شد. یک سال تمام شب‌های جمعه به حضرت عبدالعظیم رفتم و (به قول خودش) در بست نشستم، نتیجه نگرفتم.

آخر کسی به من گفت: بعضی افراد هستند که دخترهایی را که به سن دختر تو هستند می‌دزدند و به جنوب می‌برند و به شیخ‌نشین‌ها

می‌فروشند، برو شاید در جنوب بتوانی نشانی به دست بیاوری. رفتم خرمشهر و سه روز ماندم و گشتم. چون کسی را نمی‌شناختم نتیجه‌ای نگرفتم. تصمیم گرفتم برگردم.

عصر روز دوشنبه نزدیک غروب کنار شط حیران و سرگردان نشسته بودم، بانویی با چادر مشکی کنار شط قدم می‌زد. نزد من آمد و گفت: برادر تو را غمگین می‌بینم، چه شده است؟ جواب درستی ندادم. ولی او اصرار کرد که بگو ببینم چه شده است، شاید از من کمکی ساخته باشد. سرگذشت خود و دخترم را به او گفتم که دنبال او به این شهر آمده‌ام و به ناچار برمی‌گردم. آن بانو به من گفت: سواد داری؟ گفتم بلی. گفت: قلم و کاغذ داری؟ گفتم بلی. گفت: بنویس، امام زمان (عج) تو را به وداع آخر جدت سیدالشهدا (ع) قسم می‌دهم، تا دوشنبه آینده دخترم را به من برسان وگرنه شکایت تو را به جدت زهرا (ع) خواهم کرد. گفت: نوشته را در رودخانه بینداز و به خانه‌ات برگرد.

من نوشته را در آب انداختم و فردا را کنار خط آهن کار کردم تا کرایه‌ای به دست آوردم و به تهران آمدم. در تهران به این فکر افتادم که من تمام خیابان سلسبیل را نگشتم. از فردا صبح وسایل کفاشی را برداشتم و از اول خیابان سلسبیل شروع کردم کوچه به کوچه درب منازل فریادمی کردم: کفش تعمیر می‌کنم، کفش واکس می‌زنم... به امید این که دخترم اگر در یکی از این منازل باشد صدای مرا بشنود و بیرون بیاید.

روز دوشنبه شد و من به کار خود ادامه می‌دادم، جلوی یک کوچه بانویی بیرون آمد و چند جفت کفش بچه‌گانه به من داد که تعمیر کنم. همان

جا نشستم و مشغول تعمیر کفش‌ها شدم. بانوی مزبور هر چند دقیقه بیرون می‌آمد و از من خبر می‌گرفت و داخل می‌شد، یک مرتبه که بیرون آمد گفت: برادر تو کفاش نیستی، چون کفاش دوره نمی‌گردد و فریاد نمی‌کند و در نمی‌زند، شغل اصلی تو چیست و از این کار چه منظوری داری؟ من علت این کار را که پیدا کردن دخترم بود به او گفتم، ضمناً چند بانوی دیگر هم از داخل کوچه آمدند و به صحبت ما گوش دادند. همین که صحبت تمام شد بانویی از میان آنها منزلی را در همان کوچه نشان داد که اینها اولاد نداشتند و چند ماه است دختری در منزل آنها هست و آن دختر همیشه لب حوض منزل است برو از بالای بام منزل این بانو (بانویی را از بین خود نشان داد) نگاه کن. ولی آن بانو اجازه نداد، لکن همان بانویی که به من کفش برای تعمیر داده بود گفت: بیا از بالای بام منزل خودم نگاه کن. رفتم نگاه کردم دیدم دخترم لب حوض است! هیچ نگفتم و پایین آمدم و رفتم درب منزل را زدم. پیرزنی در را باز کرد، بدون آن که حرفی بزنم وارد منزل شدم. دیدم دخترم لب حوض نیست، صدا زدم: فاطی! (نامش فاطمه بود و فاطی صدا می‌زدیم) از اتاق بیرون آمد، تا چشمم به او افتاد هر دو غش کردیم و به زمین افتادیم.

بعد از چندی به هوش آمدم و او را به هوش آوردم و گفتم: دخترم پدرم را درآوردی. گفت: بابا من تقصیر نداشتم آن زن و مردی که هر روز می‌آمدند و به من نهایت محبت می‌کردند گفتند بیا ما بیا فردا تو را می‌آوریم. من با آنها آمدم ولی مدتی امروز و فردا کردند و بالاخره خودشان چند ماه است به شاهرود رفته‌اند و مرا دست این زن سپرده‌اند، او هم نمی‌گذارد از منزل بیرون بروم و من هم کسی را نمی‌شناسم و جایی را بلد نیستم. دست او را گرفتم و از منزل بیرون آمدم و بالاخره روز دوشنبه دخترم را یافتم. بعد اشخاصی به من گفتند: برو شکایت کن. گفتم: من دخترم را از امام زمان گرفتم به کسی کار ندارم.

سلامت

- ◀ خانم‌های باردار دقت کنید!
- ◀ سالم بخورید، سلامت سفر کنید
- ◀ رفیق بی‌کلک: اتوبوس
- ◀ ۳۷ سال بدون تصادف!
- ◀ دست فرمان



ن
کارگاه

کارگاه

[۴۹]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳

اسکتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

سلامت در سفر

راهنمای زنان باردار برای انجام سفری سالم

مسافرت با کودک، کار سخت و پر درگیری است، تصور بیماری‌های کودک و این‌که مدام مادر باید حواسش به کودک باشد و ممکن است نتواند از مسافرت لذت ببرد، باعث می‌شود بسیاری از مادران در چند سال اول زندگی کودک‌شان چندان به سفر فکر نکنند. اما خیلی از مادرها، بیشتر از آن‌که نگران کودکی که به دنیا آمده است باشند، نگران جنینی هستند که در شکم دارند. سفر کردن برای مادر باردار کار پر استرسی است؛ آنقدر که خیلی از این مادران تصمیم می‌گیرند سفر کردن را تا چند سال به تاخیر بیندازند. اما می‌توان با رعایت بعضی نکات زیر در هنگام سفر از سلامت مادر و جنین مراقبت کرد.

به طور کلی می‌توان گفت مطمئن‌ترین زمان سفر برای یک خانم باردار در صورت نداشتن مشکل زمینه‌ای، سه ماهه دوم بارداری‌اش است. زمانی که جنین تقریباً شکل گرفته اما هنوز اندازه‌اش کوچک است و مشکلات سقط زود هنگام سه ماهه اول یا افزایش وزن و مشکلات دیگر سه ماهه آخر هم وجود ندارد. برای مسافرت بهتر است حتماً با پزشک متخصص زنان مشورت کنید. اگر حاملگی پرخطر از جمله سابقه ناباروری، سقط‌های مکرر و مشکلاتی از این قبیل داشته‌اید، حتماً مراقبت‌های پزشکی لازم را در نظر بگیرید و برای اقدامات احتمالی خود و اطرافیان‌تان را آماده کنید و اطلاعات لازم را از پزشک و همچنین مقصد سفرتان تهیه کنید.

سفر به مناطق پرخطر

پیشگیری از بیماری‌های اپیدمیک یا اندمیک مناطق خاص، طبق دستورالعمل‌های سازمان جهانی بهداشت به همه افرادی که قصد مسافرت به آن مناطق را دارند، توصیه می‌شود؛ پیشگیری‌ها و ایمن‌سازی‌هایی مانند تزریق واکسن تیفوئید یا سرخک و اوریون یا خوردن قرص‌های مالاریا. در این حالت بهتر است خانم‌های باردار از سفر به این نقاط صرف نظر کنند چون تزریق واکسن‌های حاوی ویروس‌های زنده مانند آنچه نام برده شد به خانم‌های حامله توصیه نمی‌شود و ابتلا به بیماری مالاریا هم ممکن است باعث سقط یا به دنیا آوردن نوزاد مرده شود. در عین حال مصرف بعضی از داروهای ضد مالاریا هم برای جنین عوارضی را به دنبال خواهد داشت. در بین داروهای ضد مالاریا هم تنها می‌توان داروی کلروکین را با احتیاط به فرد باردار داد و داروهای دیگر در زمان بارداری ممنوعیت مصرف دارد.

چه کارهایی را نباید در سفر انجام داد

خانم‌ها اغلب هنگام بارداری در انجام همه کارها جانب احتیاط را دارند اما شاید نسبت به خطرات بعضی کارها به خصوص در سفر آگاه نباشند. شنا کردن در دریا به خصوص ایستادن در کنار ساحل و در برابر امواج ممکن است به خاطر ضربه‌ها و فشار آب باعث آسیب جنین شود. غواصی هم علاوه بر خطرات فوق مشکل تغییر فشار هوا و گازهای خونی را هم دارد که جنین را تحت فشار قرار می‌دهد. سونای بخار و وان‌های حمام آب گرم از امکاناتی است که بسیاری از هتل‌ها در اختیار مسافران قرار می‌دهند اما متأسفانه خانم‌های باردار باید از این خدمات رایگان چشم‌پوشی کنند. استخرهای آب گرم مثل آنچه در شهرهایی مانند سرعین و اردبیل وجود دارد هم می‌تواند برای مادران باردار خطرناک باشد. در ارتفاعات بالاتر از ۳ هزار متر به علت تغییر فشار هوا و کاهش اکسیژن هوا ممکن است هم مشکل تنگی نفس مادر تشدید شود و هم جنین در خون کم اکسیژن تحت فشار قرار بگیرد. خانم‌های باردار هم بیشتر در معرض بیماری ارتفاع هستند و به همین دلیل بهتر است از سفر به این مناطق خودداری کنند.

جعبه دارو و کمک‌های اولیه

حتماً با پزشک‌تان مشورت کنید که چه داروهایی و چه وسایل پزشکی را باید همراه داشته باشید. حواس‌تان باشد که این وسایل همیشه در دسترس‌تان باشد و آن را در انتهای چمدان لباس‌ها بسته‌بندی نکنید. حداقل داروها و وسایل لازم می‌توانند موارد زیر باشند: داروهایی برای مقابله با مشکلات رایج حاملگی مثل سوزش سردل، ریفلاکس، برفک دهان، یبوست و هموروئید. به همین دلیل داروهایی مثل رانیتیدین و اومپرازول، پماد آنتی هموروئید و داروهای ضد قارچ مانند نیستاتین را همراه داشته باشید.

همه آنچه که باید در مورد تغذیه حین مسافرت بدانید

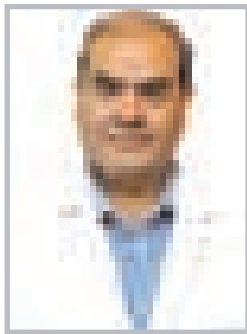
سالم بخورید، سلامت سفر کنید

از آغازین لحظه حرکت هر انسانی در وادی حیات، سلامتی جسم و جان، قدرت بدنی، وسعت‌اندیشه، شور، نشاط و... به منظور دستیابی به تکامل و نیل به کمال وقتی میسر خواهد شد که فرد به طور مداوم و در تمام دوران زندگی از یک تغذیه متعادل، متناسب، متنوع و پاکیزه برخوردار شده باشد.

کنترل سلامت هنگام سفر و طول اقامت

تغذیه سالم زندگی سالم - کنترل سلامت هنگام سفر و طول اقامت به خصوص در ایام سفر که غذای روح نیز فراهم می‌شود، توجه به سلامتی جسم و تامین نیاز میلیاردها سلول بدن نیز از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. لذا در راستای دستیابی به این اهداف، توجه شما رهروان عشق، صفا و صمیمیت را به چند موضوع ساده معطوف می‌داریم. آب سالم از حیاتی ترین نیازها می‌باشد بعد از اکسیژن جهت ادامه زندگی، آب از جمله اساسی‌ترین و اجتناب ناپذیرترین ملزومات زندگی تلقی می‌گردد، ولی متأسفانه دسترسی به آب سالم و گوارا و دور از آلودگی، در مسیر حرکت و حتی در محل اقامت، همواره امکان پذیر نیست.

آب ناسالم ممکن است بیماری‌های ویروسی مثل هپاتیت A و E، فلج اطفال، اسهال‌های ناشی از روتاویروس‌ها یا ویروس‌های رودهای (که به‌خصوص در نوزادان و کودکان امکان انتقال بیماری‌های مختلف از طریق آب آلوده بسیار بالا می‌باشد)، یا بیماری‌های باکتریایی مثل تب تیفوئید، اسهال خونی باسیلی، اسهال ناشی از ECOLI و حتی وبا، و یا تک یاخته‌هایی مثل آمیب، ژiardیا و انگل‌هایی مثل کرم قلابدار، کیست هیداتیک، کرم کدو و کرم نواری را به مصرف کنندگان بی‌احتیاط و ناآگاه منتقل سازد. علاوه بر آلودگی‌های فوق‌الذکر، اغلب آب‌های قابل دسترس در مسیر حرکت، ممکن است حاوی مواد سمی و شیمیایی ناشی از زباله‌های صنعتی و کشاورزی باشند. موادی مانند سیانیدها، انواع فلزات سنگین از



دکتر سیدضیاءالدین مظاهری
متخصص تغذیه

از آغازین لحظه حرکت
هر انسانی در وادی
حیات، سلامتی جسم
و جان، قدرت بدنی،
وسعت‌اندیشه، شور،
نشاط و ... به منظور
دستیابی به تکامل و
نیل به کمال وقتی میسر
خواهد شد که فرد به
طور مداوم و در تمام
دوران زندگی از یک
تغذیه متعادل، متناسب،
متنوع و پاکیزه برخوردار
شده باشد.



• آب ناسالم ممکن است
بیماری‌های ویروسی مثل
هپاتیت A و E، فلج اطفال،
اسهال‌های ناشی از روتاویروس‌ها
یا ویروس‌های رودهای شود.



اسکاتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

✓ صرف غذا در غذاخوری‌های بین راه

• اگر در رستوران‌های بین راه ناچار به تغذیه می‌باشید، توجه کنید که آب مورد مصرف آن‌ها از چه منبعی است. اگر از آب چاه یا آب چشمه برای پخت و پز و شست و شو استفاده می‌شود، احتمال آلودگی چنین آب‌هایی بسیار بالا است، لذا از میل کردن سالادهای تهیه شده از کاهو و کلم و خیار و گوجه‌فرنگی با سس مایونز یا سس‌های خامه‌ای جدا خودداری نمایید.

• نوشیدن آب یخ قرار داد شده در پارچ‌های پلاستیکی یا فلزی ممکن است بیماری‌زا باشد، به خصوص برای کودکان خردسال به هیچ وجه توصیه نمی‌شود. حتی نوشابه‌های درب بسته‌ای که در حوضچه‌ها نگهداری می‌شوند، ممکن است به صورت ثانویه، آلودگی پیدا کرده باشند.

• از میل کردن غذاهای حاوی سس و خورش‌های گوشت، مرغ و خوراک ماهی خودداری کنید؛ به خصوص اگر ادویه فراوان به این قبیل خوراکی‌ها افزوده شده باشد تا بدین ترتیب تغییر رنگ، طعم و فساد آن‌ها معلوم نشود، زیرا در چنین محیط‌هایی امکان آلودگی و کهنگی مواد خام اولیه بسیار بالا بوده و علاوه بر عدم رعایت بهداشت فردی و محیطی، امکان نگهداری مواد پخته شده در محیط‌های نامناسب (با برودت یا حرارت ناکافی) وجود دارد که به طور تصادفی با مجذور زمان، گستردگی آلودگی‌های اولیه را به شدت افزایش می‌دهد.



• اگر در رستوران‌های بین راه ناچار به تغذیه می‌باشید، توجه کنید که آب مورد مصرف آن‌ها از چه منبعی است. اگر از آب چاه یا آب چشمه برای پخت و پز و شست و شو استفاده می‌شود، احتمال آلودگی چنین آب‌هایی بسیار بالا است، لذا از میل کردن سالادهای تهیه شده از کاهو و کلم و خیار و گوجه‌فرنگی با سس مایونز یا سس‌های خامه‌ای جدا خودداری نمایید.

جمله سرب، کادمیوم، جیوه، عوامل نیتروژنی، مواد بی‌رنگ کننده سولفیدها، آمونیاک، زیست‌کش‌های آلی و ده‌ها مورد دیگر نیز هستند که برای مصرف کنندگان بسیار زیان‌بار و بیماری‌زای می‌باشند.

برای جلوگیری از هرگونه بیماری، همراه بردن آب سالم و گوارا جهت نوشیدن یا برای شست و شو در مسیر سفر توصیه می‌گردد. قرار دادن آب سالم در بطری‌های آب معدنی و یا خرید آب‌های معدنی و فریز کردن آن، این امکان را فراهم می‌سازد که در تمام طول سفر با ذوب تدریجی آن‌ها آب آشامیدنی خنک، سالم و دلچسپ در اختیار افراد خانواده به خصوص برای بچه‌ها فراهم شود یا با استفاده از فلاکس می‌توانند آب جوشیده لازم را جهت تهیه چای در طول سفر به همراه داشته و از چای تمیز و پاکیزه برای رفع خستگی و تمدد اعصاب استفاده نمایند. در ضمن در طول اقامت در محل مورد نظرتان اگر نسبت به عدم آلودگی کامل آب مصرفی شک دارید، بهتر است آب مورد احتیاج‌تان را جوشانیده و بعد از خنک شدن مصرف فرمایید یا از قرص‌های پرکلرین جهت ضدعفونی کردن آب شرب خود استفاده فرمایید. در صورت مشکوک بودن آب به آلودگی‌های شیمیایی، حتماً از مصرف آب خودداری نموده و آب معدنی خریداری فرمایید.





خانگی تهیه شده از نان، پنیر، گوجه فرنگی و خیار، یا نان، کره، تخم مرغ آب پز و سفت شده خیار شور و گوجه فرنگی، یا کوکوی سیب زمینی، کتلت‌های خانگی و شامی‌های تهیه شده در منزل و یا به همراه داشتن مقداری عسل یا مربا، مقداری گردو و چند عدد لیوان و بشقاب یک بار مصرف، سبزی‌جات، میوه‌های شسته و ضدعفونی شده و تنقلاتی همچون نخودچی، کشمش، انجیر، بادام، گردو، پسته، خرما و فلاکس آب جوشیده جهت تهیه ی چای شما را کاملاً راضی خواهد نمود. به‌خصوص اگر خردسالی دارید که به نوشیدن شیر عادت دارد و خود شما نیز میل دارید از شیر گرم و گوارا استفاده کنید، یک جعبه شیر خشک همراه فلاکس آب جوشیده این مشکل را به راحتی برطرف می‌سازد.

فرآوری شده، جذب اینکهنه پارچه‌ها شده و به تمام قسمت‌ها انتقال داده می‌شود. در ضمن دست‌ها و زیر ناخن‌های فرد ارائه کننده غذاها نیز از منابع آلودگی‌های گسترده به حساب می‌آید.

چه باید کرد؟

قبول داشته باشید که هیچ ماده خوراکی سالم‌تر، گوارا تر و مناسب‌تر از مواد تهیه شده در منزل توسط کدبانوی هر خانواده ای نمی‌باشد، چرا که توسط فرد مطمئن و از مواد اولیه ی تازه و تمیز تهیه و فراهم می‌گردد. لذا همراه بردن غذاهای مناسب خانگی برای بین راه، از ابتلای شما و فرزندان به مسمومیت‌های غذایی خفیف و شدید جلوگیری خواهد کرد.

از جمله بهترین مواد خوراکی و وسایل برای طول سفر شامل مواد ذیل می‌باشد: ساندویچ‌های

• از میل کردن کباب کوبیده، همبرگر و به طور کلی فرآورده‌های حاوی گوشت چرخ کرده که ناخالصی فراوان دارند، پرهیز نمایید، چرا که بسیار فساد پذیر بوده و امکان کهنگی و آلودگی آن‌ها بسیار بالا می‌باشد. علاوه بر آن به دلیل نرسیدن حرارت لازم در زمان پخت به قسمت‌های داخلی و مرکز چنین غذاهایی، آلودگی‌های اولیه و ثانویه از بین نمی‌روند و به راحتی با مصرف چنین موادی انواع کیست‌ها، تخم انگل‌ها، میکروارگانیسم‌ها و سموم آن‌ها به بدن مصرف کنندگان منتقل می‌شود.

• به تمیز بودن کارد، چنگال، بشقاب و به طور کلی ظروف سرو غذا و به خصوص لیوان‌ها توجه فرمایید. اگر آثار چربی یا باقیمانده مواد غذایی در آن‌ها مشاهده نمودید، احتمال آلودگی آن‌ها بسیار زیاد است. لذا قبل از استفاده، آن‌ها را با آب جوش و شوینده‌های مناسب بشویید.

• برای اطمینان از تمیزی و پاک بودن لیوان‌ها، علاوه بر مسائلی که در قبل گفته شد، اگر آن‌ها را در مقابل روشنائی قرار دهید، به احتمال زیاد جای انگشتان و لب‌هایی که قبل از شما به آن خورده، ملاحظه خواهید کرد و یا لکه‌های فراوان دیگری که مشاهده می‌شود، دلیل دیگری بر عدم رعایت بهداشت در این محل می‌باشد. در مورد لیوان‌های یک بار مصرف نیز زیاد مطمئن نباشید که شما اولین نفر استفاده کننده از آن‌ها هستید! لذا توصیه می‌شود که بعد از استفاده لیوان یک بار مصرف، حتماً آن را مچاله کرده یا پاره نمایید. در ضمن اغلب لیوان‌های یک بار مصرف، به علت ترکیبات خاصی که دارند، برای مواد غذایی و نوشیدنی‌های داغ مناسب نمی‌باشند.

• استفاده از صابون‌های قرار داده شده در دست شویی‌های مراکز عمومی نه تنها عامل رفع آلودگی نمی‌باشد، بلکه خود وسیله انتقال انواع قارچ‌ها، ویروس‌ها و میکروب‌ها هستند و بهتر است در چنین محیط‌هایی از صابون مایع تمیز و مطمئن استفاده شود، یا به همراه بردن صابون‌های کاغذی یا معمولی بسیار مفید خواهد بود.

• به علت تراکم کار و ازدحام مسافران در چنین محل‌هایی و عدم دسترسی کافی به آب گرم، پاکیزه و شوینده‌های مناسب، امکان تمیز بودن وسایل به کار برده شده جهت طبخ، نگهداری و سرو کردن بسیار بعید و دور از ذهن است و اگر به تمیزی ظاهری پیشخوان اکتفا می‌کنید، بهتر است چند لحظه به دستمالی که با آن محل فرآوری و سرو غذاهای مختلف مرتباً تمیز می‌شود، توجه کنید که چگونه خونا به‌ها و ترشحات مواد اولیه یا

رفیق بی کلک؛ اتوبوس

◀ مهرزاد زندگانی

این کارشناس می‌گوید: «سفر با اتوبوس در فاصله دهه‌های ۵۰ و ۶۰ میلادی رونق گرفت و از همان زمان شرکت‌های بزرگ و چندملیتی جهانگردی بخشی از توان خود را برای این منظور سازماندهی کردند. اکنون در اروپا باکیفیت‌ترین تورهای قاره‌ای از طریق اتوبوس انجام می‌شود و جهانگردان یا مسافران داخلی باید از ماه‌ها قبل در برنامه این تورها جا رزرو کنند. این یک تبلیغ نیست بلکه واقعیتی است که اتوبوس در ۵۰ سال گذشته به دست آورده و رونق مسافرت‌های زمین به دنبال داشته است.»

به نظر دکتر «برنر» اتوبوس وسیله لوکس و مجللی است که ظاهر یکنواخت قطارها و محدودیت فضای اتومبیل‌های شخصی را ندارد. در طراحی اتوبوس‌های مسافرتی از نبوغ طراحان و معماران محیط برای افزایش حس آرامش بخشی به مسافران استفاده شده است.

مسافرت با اتوبوس در ایران

در همه شهرهای کشور حداقل یک پایانه بزرگ بین شهری برای تردد اتوبوس‌های جاده

مسافرت‌های طولانی است، به شرط آن که کیفیت و امکانات رفاهی مناسبی داشته باشد و هرگز از مسیر اصلی خود منحرف نشود. در آلمان، اسپانیا، ایتالیا، انگلستان و فرانسه ۳۰ درصد از مسافرت‌های زمینی با استفاده از اتوبوس‌های توریستی انجام می‌شود و در آمریکای جنوبی بیش از ۵۰ درصد سفرهای گردشگری به وسیله اتوبوس صورت می‌پذیرد. دکتر گودا کریس برنر، کارشناس و تحلیلگر توریسم می‌گوید: مسافرت با اتوبوس مثل کشتی بخار برای هر جهانگردی جالب است. آنها می‌توانند از پشت شیشه‌های بلند مناظر دشت‌ها، شهرها و دهکده‌ها را تماشا کنند و عکس بگیرند. حال این که می‌توانند از راننده و راهنمای سفر خود بخواهند توقف کوتاهی در این نقاط داشته و با مردمان آنجا گفت‌وگو کنند. این حرف‌ها اگرچه برای گردشگران حرفه‌ای کمی مضحک به نظر می‌رسد، اما برای گردشگران تفریحی و آماتورها تحقق روزه‌های جدید و کسب تجربه‌های تازه را به همراه دارد.»

نقش اتوبوس‌ها در انتقال مسافران به کنار، که اصل وجودی‌شان به همین دلیل است، اما باید به کارکرد مهم اجتماعی این وسیله نقلیه هم اشاره کرد. با توجه به شبکه ریلی محدود راه‌آهن و همچنین مشکلاتی که همواره پروازهای داخلی به همراه داشته، هنوز در ایران اتوبوس‌ها نقش اصلی انتقال مسافران را دارند، هر چند تصادفات جاده‌ای ایران نشان می‌دهد که سفر با اتوبوس هم بی‌خطر نیست، اما شاید قیمت پایین استفاده از آنها دلیل اصلی انتخاب این وسیله نقلیه میان مسافران باشد.

تقریباً در همه نقاط جهان، اتوبوس کارآمدترین وسیله برای گردشگران است چراکه شتاب خودروهای شخصی را ندارد و مثل قطار از بیراهه‌ها نمی‌گذرد. اتوبوس یک محیط اجتماعی است که جهانگردان و گردشگران علاوه بر تماشای مناظر زیبا و جذاب با هم به تبادل اطلاعات و افکار می‌پردازند و حتی برداشت‌های خود را طی یک کنفرانس کوچک اتوبوسی به دیگر همسفران انتقال می‌دهند. اتوبوس کاراترین وسیله نقلیه زمینی برای





دارد. دکتر شیرین خرمشاهی، روان‌شناس در این باره می‌گوید: «سفر با اتوبوس از دو بعد اجتماعی و فردی حائز اهمیت است. وقتی می‌گوییم اجتماعی منظور این است که شما در تعامل نزدیک با مسافران دیگر قرار دارید و یک خانواده مشترک یا تیم را تشکیل می‌دهید. در طول سفر باید به حقوق آنها احترام بگذارید و باعث آزار همسفران نباشید. همچنین می‌توانید با آنها ارتباط برقرار کرده و دیدگاه‌های خود را مطرح کنید. همین صحبت‌های چند ساعته می‌تواند شما را از مسائلی که تا پیش از این، در زندگی‌تان روی داده است، دور کند و آرامش فکری را به ذهن شما بازگرداند. در سفرهای اتوبوسی شما این امکان را دارید تا در مناظر و موقعیت‌های مختلف توقف کرده و روی زیبایی‌ها، جذابیت‌ها و دیگر ویژگی‌های مکانی آنجا تمرکز کنید. این مسائل را اگر کنار هم بگذارید، به این نتیجه خواهید رسید که سفری هدفمند و آرامش بخش را تجربه کرده‌اید و از طرفی، استرس پرواز با هواپیما و مشکلات ناشی از تاخیر قطارها را ندارید. به اعتقاد این روان‌شناس، به لحاظ فردی سفر با اتوبوس صرفه‌جویی در هزینه‌های مسافرت و ایمنی را برای شما به همراه دارد. در اتوبوس فرصت دارید تا برنامه‌های سفر خود را مرور کنید یا به کارهای دیگران برسید، بدون آن که دغدغه رانندگی کردن داشته باشید. در حال حاضر مسافرت با اتوبوس به افرادی که از مشکلات ناشی از افسردگی حرفه‌ای و اجتماعی رنج می‌برند، توصیه می‌شود و در پیشگیری و درمان بیماری آلزایمر بسیار موثر است. این روان‌شناس توصیه می‌کند اگر با اتوبوس سفر می‌کنید، حتما دفترچه کوچکی تهیه کنید و همه اتفاقات و نقاط مهم و دیدنی سفر خود را در آن یادداشت کنید. با مرور این دفترچه بارها سفر خود را تکرار می‌کنید و از آن لذت می‌برید.

• **قیمت بالای بنزین، گستردگی راه‌ها و کهنسال بودن سن ناوگان هوایی و ریلی کشور از دلایلی است که باعث شده مردم از ناوگان اتوبوس‌های بین شهری استقبال کنند.**

• **در سفرهای اتوبوسی شما این امکان را دارید تا در مناظر و موقعیت‌های مختلف توقف کرده و روی زیبایی‌ها، جذابیت‌ها و دیگر ویژگی‌های مکانی آنجا تمرکز کنید. این مسائل را اگر کنار هم بگذارید، به این نتیجه خواهید رسید که سفری هدفمند و آرامش بخش را تجربه کرده‌اید و از طرفی، استرس پرواز با هواپیما و مشکلات ناشی از تاخیر قطارها را ندارید. به اعتقاد این روان‌شناس، به لحاظ فردی سفر با اتوبوس صرفه‌جویی در هزینه‌های مسافرت و ایمنی را برای شما به همراه دارد.**

در نظر گرفته شده است و در پایتخت این وظیفه به عهده ۴ پایانه با ناوگانی حدود ۱۵ هزار دستگاه اتوبوس قرار دارد. تا پیش از سال ۷۸ میانگین عمر مفید این ناوگان ۲۸ سال بود و اغلب اتوبوس‌ها از وضعیت فنی و ظاهری مناسبی برخوردار نبودند و هرازگاهی با سوانح تلخ و جبران‌ناپذیری روبه‌رو می‌شدند. از ابتدای دهه ۸۰ شرایط عوض شد و ناوگان اتوبوس‌های جاده‌ای ایران با همکاری شرکت‌های خودروسازی، اتحادیه‌ها و کمک‌های دولت به روزرسانی و نوسازی شد. این اتفاق تا سال ۸۴ به کندی پیش رفت و از نیمه دوم سال ۸۵ با ورود سالانه ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس جدید و از رده خارج شدن اتوبوس‌های فرسوده و قدیمی شتاب گرفت.

از ۵ سال گذشته تا امروز بیش از ۱۲۰ هزار دستگاه اتوبوس بین شهری با میانگین سنی ۷ سال در کشور فعالیت می‌کنند و مقرر شده است ۸ کارخانه اتوبوس‌ساز ایرانی سالانه ۷ هزار دستگاه اتوبوس جدید را به این ناوگان بیفزایند.

علی فرامرز نیا صاحب‌نظر حوزه گردشگری می‌گوید: «قیمت بالای بنزین، گستردگی راه‌ها و کهنسال بودن سن ناوگان هوایی و ریلی کشور از دلایلی است که باعث شده مردم از ناوگان اتوبوس‌های بین شهری استقبال کنند.» به گفته این کارشناس، «آنچه بیش از گذشته باید مورد توجه و بازنگری قرار بگیرد، بهسازی و به‌روزرسانی وضعیت پایانه‌های مسافربری است که متأسفانه چندان مطلوب نیست.»

روان‌شناسی سفر با اتوبوس

گذشته از ابعاد اقتصادی و فرهنگی سفر، مسافرت با اتوبوس به لحاظ روانی اثرات مثبتی را به همراه

گفت و گو با یک راننده اتوبوس قانونمند کرمانی

۳۷ سال بدون تصادف!

چطور شد شغل رانندگی را برای خدمت انتخاب کردید؟

بنده از سنین نوجوانی به کار با اتوبوس علاقمند شده و شاید بخاطر ارتباط مستقیمی که با اقشار مختلف مردم داشتم باعث انتخاب این شغل در من شد. در سال ۱۳۵۷ همزمان با پیروزی انقلاب اسلامی موفق به اخذ گواهینامه پایه ۲ و در سال ۱۳۶۱ نیز گواهینامه پایه یک خود را از راهنمایی و رانندگی کرمان اخذ نموده و در همین سال شغل رانندگی با اتوبوس، حرفه اصلی ام شد.

چند سال است در این عرصه فعالیت می‌کنید؟

بیشتر از ۳۷ سال افتخار خدمت در حمل و نقل مسافر جاده ای با اتوبوس را دارم و هم اکنون نیز در حال انجام وظیفه و خدمت رسانی به مسافران جاده ای هستم. متأسفانه بدلیل عدم پرداخت حق بیمه رانندگان در سال‌های اول کارم، هنوز باید بمدت ۲ سال در سیستم چرخه حمل و نقل مسافر به کارم ادامه دهم.

خانواده چقدر در این زمینه با شما همراه بودند؟

از همان ابتداء شرط ازدواجم انجام این شغل بود و همسر و خانواده ایشان نیز قبول کردند و در طی ۳۳ سال زندگی مشترک و دوری از خانواده برایم سخت بود اما بواسطه علاقمندی به این حرفه به آن ادامه داده ام و در همین جا لازم میدانم از همسر م تشکری ویژه کنم که علاوه بر حمایت ها و پشتیبانی های بی دریغ ایشان از بنده و تحمل سختی ها، فرزندان صالح را برایم تربیت کردند.



شاید برایتان جالب باشد بشنوید رانندگانی وجود دارند که در طول همه عمر رانندگی‌شان حتی یک تصادف هم نداشته‌اند. آقا محمد ذوترند ما که اتفاقاً اصالتی کرمانی هم دارد از همین دست راننده هاست. او به گفته خودش ۳۷ سال است راننده جاده هاست اما حتی یکبار هم تصادفی نداشته.

این راننده ۵۶ ساله اتوبوس در عین پختگی و با افتخار از همه سال های بدون تصادف زندگی اش برای ما می‌گوید که خواندن صحبت هایش خالی از لطف نیست.



رانندگان بالا رفته و از طرفی ملزم نمودن رانندگان به شرکت در دوره ها و کلاس های آموزشی که از طرف اداره کل حمل و نقل و پایانه های استان، داشتن مدرک تحصیلی برای اخذ کارت هوشمند و بعضاً " برنامه های راهنمایی و رانندگی و... همگی در این مورد نقش داشته اند.

◀ **به خارج از کشور هم به عنوان ترانزیت سفر کرده اید؟ فضای رانندگی و نگاه به این حرفه را چگونه می بینید؟**

خیر همیشه سعی بنده بر این بود که در داخل کشور به مردم خدمت کنم.

◀ **از مشکلات این حرفه بگویید.**

مشکلات این حرفه بسیارند اما گرانی لاستیک، قطعات یدکی، سوخت و... از مشکلات عمده این حرفه است. از طرف دیگر سالم نگه داشتن اتوبوس خود باید بودجه کلانی داشت و به راحتی این امر امکان پذیر نیست.

◀ **وضعیت راه های کشور را چگونه ارزیابی می کنید؟**

اگر بخواهیم وضعیت راهها را با حدود ۲۰ سال قبل مقایسه کنیم اوضاع خیلی خیلی بهتر شده اما اگر بخواهیم نسبت به حدود ۱۰ سال قبل موضوع را بررسی کنیم به نظرم یک روند کند به لحاظ بهسازی و نوسازی بر جاده های کشور حاکم بوده. ما این موضوع را بعنوان راننده و کسانی که شبانه روز در جاده ها هستیم، می بینیم.

◀ **چقدر به مسائل فنی خودرو آشنایی دارید؟**

اگر بگویم با ۸۰ درصد مسائل فنی اتوبوس آشنایی کامل دارم دروغ نیست زیرا در گذشته راننده بایستی علاوه بر رانندگی، یک آپارات خوب، یک مکانیک خوب، یک برقکار خوب می بود تا در میان راه مردم را آواره بیابان نکنند. به هر حال شما می دانید در گذشته مثل امروز از امداد خودرو، مجتمع های بین راهی و... خبری نبود. بنا براین یک راننده قدیمی یک راننده تمام عیار بود.

◀ **تاکنون جریمه شده اید؟**

تقریباً محال است راننده ای با ۳۷ سال سابقه ادعا کند اصلاً جریمه نشده. بنده هم علیرغم اینکه همیشه سعی وافر بر توجه کامل به قوانین رانندگی داشته ام فقط چند مرتبه جریمه شده ام اما به لطف پروردگار هیچوقت تصادف نداشته و هیچ زمانی از سوی پلیس، خودم، ماشینم و یا گواهینامه ام توقیف نشده.

◀ **پیش آمده به دلیل شرایط نامساعد جوی در راه مانده باشید و راهداریان به کمک شما شتافته باشند؟**

بله، هم در گذشته دور و هم در سال های نزدیک تر به دفعات دچار مشکلات عدیده ای شده ایم و تلاشگران خستگی ناپذیر جاده ها، راهداریان زحمت کش به دادمان رسیده و ما را از وضعیت بهرانی خارج کرده اند. خداوند همیشه یار و یاور همه راهداریان فداکار همیشه بیدار جاده ها باشد.

◀ **از خاطرات تلخ و شیرین دوران کاری خود بگویید؟**

ماندنی ترین خاطره ام مربوط است به دوران دفاع مقدس در سال ۶۴ زمانی که نیرو به منطقه اعزام می کردیم. یک روز بعد از پیاده کردن نیروها، از منطقه جنگی به اهواز رسیدیم. در تعاونی ۲ اهواز مشغول صرف صبحانه بودیم که یکباره آن موسسه مسافری مورد حمله هوایی دشمن قرار گرفت و من هم مثل خیلی های دیگر از ناحیه ساق و ران پا مورد اصابت ۳ ترکش قرار گرفتم و هنوز جای پارگی آن ترکش ها بر روی پایم به یادگار مانده است.

◀ **تقاضای شما از سازمان به عنوان متولی بخش حمل و نقل چیست؟**

همان طور که پیش تر گفتم مشکلات ما رانندگان زیاد است. خوشبختانه با توجه به پیگیری هایی که توسط سازمان راهداری و حمل نقل جاده ای کشور شده، مشکل بیمه رانندگان تا حدودی حل و فصل شده اما با توجه به گرانی درمان مشکل بیمه های تکمیلی همچنان پا بر جاست. یکی دیگر از خواسته های بنده اعطای تسهیلات بانکی برای نوسازی ناوگان مسافری جاده ای و همچنین تامین لاستیک است.

◀ **چند فرزند دارید و با توجه به اینکه اغلب اوقات خارج از منزل به سر می برید، خانواده چطور با این شرایط کاری شما کنار آمدند؟**

خداوند را شاکرم که ۳ فرزند سالم و فهیم نصیبم کرد، دخترم کارشناسی ارشد معماری و در شهرداری کرمان مشغول است، پسر اولم دانشجوی هوانوردی و پسر دوم نیز دانشجوی مهندسی کامپیوتر دانشگاه کرمان است.

◀ **نگاه مردم و جامعه را نسبت به حرفه رانندگی چگونه ارزیابی می کنید؟**

در گذشته متأسفانه رانندگان از پایگاه اجتماعی برخوردار نبودند و مردم توجهی به این حرفه نداشتند شاید علت آن نیز رفتار های برخی رانندگان بود اما امروزه دیدگاه مردم خیلی متفاوت شده، رانندگان دارای شان اجتماعی بالاتری هستند، میانگین تحصیلی



لزم پرهیز از رانندگی تهاجمی

دست فرمان

دکتر حسن مقدم - استاد دانشگاه صنعتی شریف

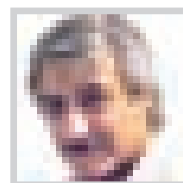
خطر سبقت در خطوط محذوف

نقطه مقابل این رفتار محتاطانه و ایمن، اقدام خطرناک و تهاجمی برخی رانندگان در استفاده از خطوط محذوف برای سبقت است. یکی از دوستان نقل می‌کرد یک روز چیزی نمانده بود در یک بزرگراه به همان بلایی که بر سر اتوبوس آمد، گرفتار شود. ظاهراً خط ۳ بزرگراه برای تعمیر بسته شده بود اما یک راننده کم طاقت و بی احتیاط به رغم مشاهده بسته بودن خط، به جای ترک بموقع آن و قرار گرفتن در پشت خودروی دوستم، اقدام به سبقت می‌کند و چون به انتهای خط می‌رسد، سرعت جلوی وی به داخل خط یک می‌پیچد و برای دوستم هیچ چاره‌ای جز پیچیدن ناگهانی به داخل خط یک نمی‌ماند؛ حرکتی که ممکن بود به واژگونی یا برخورد با دیگر خودروها منجر شود. نمی‌دانم در قانون چه مجازاتی برای سبقت در خطوط محذوف در نظر گرفته شده است؟ اما مطمئنم بازماندگان حوادث ناشی از این رفتارهای خطرناک، از قانون انتظار برخورد جدی دارند.

ایمن را تنظیم کند تا خطری برای خود و دیگران ایجاد نکند.

یکی از دوستان تعریف می‌کرد هنگام تحصیل در یک کشور غربی برای گرفتن گواهینامه ثبت نام کرده بود. وقتی به مربی گفته بود که گواهینامه دارد و تجربه سال‌ها رانندگی، او گفته بود اگر این تجربه را نداشتی، بهتر بود، زیرا در کشور شما رانندگی یعنی مهارت در راندن اما اینجا رانندگی یعنی هنر تامین ایمنی؛ ایمنی برای خودت و همه کسانی که در جاده حرکت می‌کنند اعم از پیاده، دوچرخه، موتور و دیگر خودروها.

و ادامه داده بود که: چنانچه برای افسر متحن محرز نشود تو این را خوب درک کرده و می‌توانی در عمل اجرا کنی، مسلماً قبول نخواهی شد. باز ایشان تعریف می‌کرد در آن کشور وقتی در یک راه کم عرض به دوچرخه برخورد می‌کنند، همه خودروها کیلومترها با سرعت کم و بدون اعمال هیچ گونه فشار روانی به دنبال آن حرکت می‌کنند، تا هنگامی که عرض راه و شرایط برای سبقت مساعد شود.



دوستی می‌گفت: لزوم پرهیز از رانندگی تهاجمی و رفتارهای پرخطر را گوشزد کردی و حادثه اخیر واژگونی یک اتوبوس را که به لغو مجوز یک شرکت اتوبوسرانی منجر شد، ناشی از سبقت خطرناک یک سواری دانستی. خوب، اول این که بدرستی منظورت از رفتار تهاجمی چیست؟ دوم این که تو نقش دیگر عوامل مانند کافای نبودن علائم رانندگی، مناسب نبودن سطح جاده، محکم نبودن نرده‌های محافظ و دیگر اشکالات فنی را چگونه می‌بینی؟

در پاسخ باید گفت در بروز یک سانحه عوامل متعددی دخیل است. مثلاً شاید اگر اتوبوس یاد شده از استاندارد فنی بالاتری برخوردار بود، میزان تلفات کاهش می‌یافت. همچنین اگر میزان شیب عرضی در پیچ‌های تند برای مهار نیروی گریز از مرکز کافی نباشد، ممکن است خودروهای شاسی بلند که مرکز ثقلشان بالاست در اثر

سرعت زیاد واژگون شوند. متأسفانه گاهی سطح راه بر اثر آبیاری فضای سبز خیس می‌شود که این می‌تواند باعث لغزش و بروز سانحه شود. همه این‌ها به جای خود، اما این عوامل هرگز نباید موجب سلب مسئولیت نهایی و تامه راننده نسبت به ایمنی دیگر خودروها و خودروی خودش شود. راننده باید بخوبی فرا گرفته باشد که چگونه در هر لحظه با ارزیابی شرایط جاده، سرعت و فاصله



کارگاه

[۵۸]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳

ورزش

- از «کاکسیرولا» تا «برازوکا»
- ایرانی‌هایی صبرانه منتظرند
- «پهلوان باشی» علیرضا سلیمانی
- ایران به دنبال شگفتی در برزیل
- سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهم
- کی‌روس: فوتبال ایران حول خفته است

[۵۹]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳

اسکتیا

گردشگری

فرهنگ و هنر

سلامت

ورزش

عقاب

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

۲۵ دلیل برای دوست داشتن جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل

از «کاکسیرولا» تا «برازوکا»

لیونل مسی و کریستیانو رونالدو دو بازیکن بزرگ جهان در حال حاضر در بهترین شرایط خود قرار دارند. مسی با ۲۶ سال و رونالدو با ۲۹ سال پیش از جام جهانی ۲۰۱۴ توانستند عملکرد خوبی از خود نشان دهند و اکنون در اوج آمادگی هستند و در دو سه فصل گذشته عملکرد خوبی داشتند. البته رونالدو در سال گذشته عملکرد بهتری از لیونل مسی داشت و باید ببینیم می تواند پرتغال را به موفقیت در جام جهانی برساند یا خیر.

۶ ورزشگاه‌های جدید

هرچند برزیل با مشکلات زیادی در راه میزبانی جام جهانی روبرو بوده است، اما تصاویر جدید از این ورزشگاه‌ها نشان می‌دهد که این همه تاخیر و صبر هواداران ارزشش را داشته است. پنج ورزشگاه جدید در کشور تازه ساخته شده است، یک ورزشگاه به طور کامل بازسازی شده است و بقیه ورزشگاه‌ها نیز با تغییر و تحول زیادی روبرو شدند. ورزشگاه‌های جدید در کشور برزیل نشان می‌دهد که جام جهانی رویایی در انتظار علاقه‌مندان به فوتبال است.

۷ جو کشور میزبان

بازی‌های جام جهانی همیشه حساسیت بالایی دارند. اکنون تصور کنید که این بازی‌ها در کشور فوتبال خیز برزیل برگزار شود. برزیل کشوری است که اعتبار زیادی در زمینه فوتبال دارد. جو موجود در کشور برزیل می‌تواند هیجان بازی‌های جام جهانی را افزایش بدهد و همه علاقه‌مندان به فوتبال از یک فستیوال فوتبال لذت خواهند برد.

۸ جشنواره‌های خیابانی

برزیل کشوری است که به خاطر جشنواره‌های خیابانی مطرح است و این جشنواره‌ها را به خوبی اجرا می‌کند. قطعاً دیدن این جشنواره‌های خیابانی می‌تواند یکی از سرگرمی‌های هواداران تیم‌های ملی از سراسر جهان در آن باشد. جشنواره برزیلی که در میان جام جهانی در برزیل برگزار می‌شود جشنواره بومبایست که در ماه جولای در منطقه آمازون برزیل برگزار می‌شود.

۹ آرژانتین - برزیل

این دیداری است که خیلی‌ها منتظر آن هستند. دیدار آرژانتین و برزیل دیداری است که می‌تواند خیلی‌ها را پای تلویزیون میخکوب کند. آرژانتین تیمی با ستاره‌های زیادی در جام جهانی است و برزیل نیز از طرفی میزبانی جام جهانی را بر عهده دارد و از بازیکنانی

۱ بازگشت به برزیل

دیگر می‌خواستید جام جهانی در کجا غیر از برزیل برگزار شود؟ اصلاً آیا می‌شود جایی بهتر از برزیل برای میزبانی یک رویداد بزرگ فوتبالی تصور کرد؟ شاید خیلی‌ها برزیل را ابداع‌کننده فوتبال ندانند اما این کشور را می‌توان جایی برای رشد ورزش فوتبال معرفی کرد. برزیل از سال ۱۹۵۰ نتوانسته است میزبانی جام جهانی را بر عهده داشته باشد. اکنون ۶۴ سال بعد از آن دوره برزیلی‌ها امیدوار هستند جام جهانی هیجان‌انگیزی را شاهد باشند.

۲ مدعی بودن میزبان

برزیل در خیلی از رشته‌های ورزشی دنیا تیمی مدعی محسوب می‌شود. آنها اکنون در جام جهانی ۲۰۱۴ میزبانی جام جهانی را بر عهده دارند و یکی از مدعیان قهرمانی محسوب می‌شوند. میزبانی جام جهانی باعث شده است تا برزیلی‌ها برای قهرمانی به این دوره به آب و آتش بزنند و این می‌تواند به زیباتر شدن مسابقات کمک کند.

۳ ستاره‌های جوان

خیلی از تیم‌ها برای جام جهانی ۲۰۱۴ در ترکیب خود بازیکنان جوان زیادی دارند که می‌تواند به زیباتر شدن این رقابت‌ها کمک کند. نیمار تنها بازیکن جوان جام جهانی محسوب نمی‌شود. در کنار او ستاره‌های جوان زیادی چون ماریو گوتسه، ماریو بالوتلی و مارکو رویس قرار دارند.

۴ همه تیم‌های

بزرگ صعود کردند

به هر گروهی نگاه کنید، یکی دو تیم مدعی حضور دارند. این بار برخلاف دوره‌های قبل همه تیم‌های بزرگ صعود کردند. اسپانیا، هلند، آلمان، آرژانتین، برزیل، انگلیس، ایتالیا، پرتغال، آمریکا، کلمبیا و اروگوئه همه این تیم‌های مدعی در جام جهانی ۲۰۱۴ حضور دارند و این می‌تواند باعث جذابیت جام شود.

۵ مسی و رونالدو در اوج

دلیل‌های زیادی برای دوست داشتن جام جهانی ۲۰۱۴ وجود دارد. بیستمین دوره جام جهانی تابستان سال جاری در کشور برزیل برگزار می‌شود و ۳۲ تیم راه‌یافته به بزرگترین رویداد فوتبالی جهان در هشت گروه چهار تیمی برابر هم به میدان می‌روند. هر چند برزیل در راه میزبانی جام جهانی ۲۰۱۴ با مشکلات زیادی از قبیل خشونت در ورزشگاه‌ها، شرایط میزبانی در ورزشگاه‌های این کشور و اعتراض مردم برزیل به هزینه‌های زیاد میزبانی جام جهانی مواجه بوده است، اما دلایل زیادی هم وجود دارد که جام جهانی ۲۰۱۴ بهترین جام جهانی تاریخ از جنبه‌های مختلف خواهد بود. در زیر ۵۰ دلیل برای اثبات اینکه جام جهانی ۲۰۱۴ بهترین جام جهانی تاریخ خواهد بود را بررسی می‌کنیم.



[۶۰]

ماهنامه داخلی شرکت عقاب افشان

شماره ۱ - خرداد ماه ۱۳۹۳



خوبی در ترکیب خود استفاده می کند.

10 ظهور مدعیان جدید

دیگر جام جهانی به دیدن یک سری بازی های خاص خلاصه نمی شود. در سال های گذشته کشورهایی چون کلمبیا، ژاپن، شیلی و سوئیس می توانند تیم های شگفتی ساز جام جهانی لقب گیرند. فوتبال زیبای این کشورها می تواند انگیزه را برای تیم های دیگر حاضر در جام جهانی نیز زیاد کنند و شاهد بازی های زیبای از تیم های حاضر در این رقابت ها باشیم.

11 سواحل

برزیل کشوری است که از سواحل زیادی بهره می برد. معروف ترین این سواحل کوپاکابانا است. علاوه بر آن سواحل شهرهای باهیا، سائوپائولو و ریو نیز شهرهای دیگری هستند که سواحل بزرگ و خاصی دارند و می توانند برای علاقه مندان به فوتبال جالب باشند.

12 فوتبال خیابانی

دیدن کودکانی که در خیابان های برزیل به دنبال توپ می روند اتفاق کمیابی نیست و در هر گوشه و کنار این کشور می تواند شاهد این صحنه بود. چیزی که در سایر کشورهای دنیا خیلی کم دیده می شود. شاید به همین خاطر باشد که فوتبال ساحلی برزیل از بقیه کشورها سرآمد است. آنها تاکنون ۱۷ بار در جام جهانی فوتبال ساحلی شرکت کردند که در ۱۳ دوره آن به قهرمانی رسیدند.

13 جنگل های استوایی

علاوه بر سواحل، جنگل های استوایی زیادی در کشور برزیل وجود دارد که یکی از مناظر زیبای کشور میزبان جام جهانی ۲۰۱۴ محسوب می شود. قطعا جنگل های استوایی یکی از مقاصد هواداران حاضر در برزیل برای تماشای بزرگترین رویداد فوتبالی جهان محسوب می شود.

14 کاکسیرولا

پس از رهایی از شر ووزلا، این بار با یک وسیله منحصر به فرد دیگر در جام جهانی روبرو خواهیم بود که بعید به نظر می رسد مانند ووزلا روی مغز بینندگان برود. کاکسیرولا یکی از سازهای برزیلی است که از آن در طول جام جهانی بیشتر خواهیم شنید

15 کشوری تقریباً ارزان

برزیل برخلاف کشور های دیگر جام جهانی کشوری ارزان تر محسوب می شود. البته قیمت هایی که در برزیل وجود دارد باید با قیمت های کشورهای دیگر مقایسه شود. نسبت به کشورهای اروپایی در برزیل قیمت ها پایین خواهد بود و این نیز یکی دیگر از دلایل دوست داشتن جام جهانی ۲۰۱۴ است.

16 گروه های هماهنگ

خیلی از گروه ها و بازی های جام جهانی هم سطح هستند. برای مثال بازی های گروه E، C و H گروه هایی هستند که هر چهار تیم آن برای صعود به مرحله بعد شانس دارند. حضور کشور هایی مثل پرتغال و آلمان در یک گروه، اسپانیا و هلند در یک گروه و انگلیس و ایتالیا در گروه دیگر باعث جذابیت مسابقات نیز می شود.

17 جمع تیم های شگفتی ساز

معمولا در هر دوره جام جهانی باید منتظر یک تیم شگفتی ساز باشیم. همانطور که کره جنوبی در جام جهانی ۲۰۰۲ شگفتی ساز شد، و یا اروگوئه در جام جهانی قبل، در این دوره نیز باید منتظر ظهور یک تیم شگفتی ساز دیگر باشیم. به نظر می رسد شگفتی ساز جام جهانی ۲۰۱۴ از گروه نخست باشد جایی که علاوه بر تیم برزیل، تیم های کرواسی، مکزیک و کامرون نیز در آن حضور دارند و در صورت صعود هر کدام به مرحله بعد می توانند بقیه تیم های حاضر در این رقابت ها را دچار سردرد کنند

18 اسپانیا به دنبال جامی دیگر

اسپانیا پس از قهرمانی در جام ملت های اروپا شال ۲۰۰۸ موفق شد در بقیه تورنمنت های مهم به قهرمانی برسد. آنها اکنون امیدوار هستند پس از سال ها به کشوری تبدیل شوند که از قهرمانی خود در جام جهانی دفاع کرده است. آنها قطعا برای این کار کار سختی پیش روی دارند با توجه به اینکه بازی ها در آمریکای جنوبی برگزار می شود که تاکنون هیچ تیم اروپایی نتوانسته است در آنجا به قهرمانی برسد.

19 تیم های ترسناک

بلژیک از جمله تیم های حاضر در جام جهانی محسوب می شود که با توجه به بازیکنان خوب زیادی که در اختیار دارد می تواند در جام جهانی

تاثیر خوبی از خود به جای بگذارد. آنها که با قاطعیت به جام جهانی راه یافتند از جمله تیم های هستند که می خواهند خودشان را در جام جهانی اثبات کنند.

20 کاپیتان های ستاره

کاپیتان های زیادی در جام جهانی ۲۰۱۴ حضور دارند که همگی ستاره های تیم های ملی شان محسوب می شوند. فیلی لام (آلمان)، تیاگو سیلوا (برزیل)، لیونل مسی (آرژانتین) و استیون جرارد (انگلیس) کاپیتان های ستاره های جام جهانی ۲۰۱۴ محسوب می شوند.

21 لباس های زیبای جام

تیم های جام جهانی قبل از آغاز این رقابت ها از پیراهن های خود رونمایی کردند که زیبایی این پیراهن ها باعث شد علاقه مندان به فوتبال بی صبرانه منتظر آغاز این رقابت ها باشند تا از دیدن این پیراهن های زیبا در مسطیل سبز لذت ببرند.

22 برازوکا

توپ جام جهانی ۲۰۱۴ که برازوکا نام گذاری شده است طرح زیبایی دارد و بعید به نظر می رسد مانند توپ قبلی جام جهانی توی ذوق بخورد. طرح زیبای برازوکا بسیار چشم نواز و خاص است.

23 فناوری خط دروازه

برای اولین بار در تاریخ جام جهانی از فناوری خط دروازه استفاده می شود و دیگر شاهد ناداوری و بحث های بازیکنان با داوران درباره گل شدن یا گل نشدن یک توپ نخواهیم بود.

24 بیش از ۳ میلیون هوادار

ورزشگاه های برزیل ظرفیت بالایی دارند و این باعث می شود که تعداد تماشاگران جام جهانی بالا برود. بیش از ۳ میلیون هوادار جام جهانی ۲۰۱۴ را از نزدیک تماشا خواهند کرد که رقم جالب توجهی خواهد بود.

25 مربیان با انگیزه

چند تن از مربیان حاضر در جام جهانی ۲۰۱۴ پس از این دوره از سمت خود کناره گیری خواهند کرد. لوئیس فان خال سرمربی تیم ملی هلند یکی از این مربی هاست که هدایت تیم ملی هلند را بر عهده دارد و قرار است بلافاصله پس از پایان این رقابت ها هدایت یکی تیم باشگاهی که به نظر منچستر یونایتد است را بر عهده گیرد.

گزارشی از تاریخچه حضور ملی پوشان فوتبال ایران در جام های جهانی

ایرانی هابی صبرانه منتظرند

ایران در آن دوره دروازه بان با استعدادی همچون ناصر حجازی را در ترکیب خود داشت. این دروازه بان بعدها در سال ۱۹۷۹ شانس حضور در تیم منچستر یونایتد را از دست داد. با این حال توانست با درخشش در تیم باشگاهی و تیم ملی فوتبال ایران به اسطوره این کشور تبدیل شود. احمد رضا عابدزاده جانشین حجازی در دو دهه بعد یعنی در سال ۱۹۹۷ نیز دقیقاً کار حجازی را انجام داد. ایران در بازی رفت برابر استرالیا به تساوی یک بر یک رسید. در این دیدار ۱۰۰ هزار نفر در ورزشگاه آزادی به تماشای بازی ایران رفتند. اما هری کیول جوان موفق شد گلزنی کند تا نتیجه خوب برای استرالیا رقم خورد.

هری کیول که به تازگی از فوتبال خداحافظی کرده است در نیمه نخست دیدار بر گشت نیز یک بار دیگر گلزنی کرد. اورلیو ویدمار در آغاز نیمه دوم اختلاف را دو برابر کرد تا تری ونبلز و تیمش امید زیادی به صعود به جام جهانی ۱۹۹۸ فرانسه پیدا کند اما دو گل دیرهنگام از تیم ملی فوتبال ایران باعث شد ۸۵ هزار تماشاگر ورزشگاه کریکت استرالیا ساکت شود. این پایان ماجرا نبود. قرعه کشی جام جهانی انجام شد و دو تیم ایران و آمریکا در یک گروه قرار گرفتند. ایران بازی جام جهانی ۱۹۹۸ را با شکست یک بر صفر برابر تیم خوب یوگسلاوی آغاز کرد. ایران در دیدار دوم خود در شهر لیون به دیدار آمریکا رفت. دیداری که هر دو تیم تلاش زیادی برای پیروزی کردند. پیش از آغاز مسابقه بیل کلینتون پیغامی برای صلح فرستاد و بازیکنان تیم ملی ایران نیز در آغاز مسابقه شاخه گل هایی به سوی بازیکنان آمریکا بردند. ایران در پایان موفق شد با نتیجه دو بر یک این دیدار را به سود خود به پایان ببرند.

حمید استیلی، هافبک با تجربه ایران درست پنج دقیقه پس از آغاز نیمه نخست با ضربه سر دروازه آمریکا را باز کرد تا مانند مارکو تاردلی به خوشحالی بپردازد. مهدی مهدوی کیا کیوان که به تازگی از فوتبال خداحافظی کرده است، در دقیق پایانی مسابقه موفق شد گل دوم ایران را به ثمر برساند، اما این پایان کار نبود و براین مک براید موفق شد اختلاف را برای آمریکا به حداقل برساند تا این دیدار در پایان به سود ایران به پایان برسد. ایرانی ها امیدوار بودند تا با برتری برابر آلمان شگفتی ساز جام جهانی لقب گیرند، اما شکست دو بر صفر برابر ژرمن ها پایانی بر حضور ایران در جام جهانی ۱۹۹۸ فرانسه بود. بازیکنان ایران در حالی به کشورشان باز گشتند که سرهای شان بالا بود. هیچ ایرانی دوست ندارد خاطرات انتخابی جام جهانی ۲۰۰۲ را مرور کند. تنها یک چیز برای ایرانی ها مهم بود که بتوانند روزی از بحرین انتقام بگیرند و این انتقام نیز در



مجله بین المللی و معتبر ساکرننت در گزارشی به بررسی حضور ایران در جام جهانی پرداخت و اعلام کرد کارلوس کی روش در تیم ملی ایران با مشکلات زیادی روبه رو بوده است. جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل کمتر از ۲۰ روز دیگر آغاز می شود و تیم ملی فوتبال ایران در گروه F باید با تیم های آرژانتین، نیجریه و بوسنی و هرزگوین به رقابت بپردازد. مجله ساکرننت در گزارشی به بررسی حضور ایران در جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل پرداخته است که در زیر می آید:

هر چند ایران در سه دوره حضور خود در جام جهانی نتوانسته به دور دوم راه یابد اما این به این معنا نیست که ایران حریفی آسان در تاریخ برگزاری جام جهانی بوده است. اکنون چهارمین حضور ایران در جام جهانی قطعی شده است و شاگردان کارلوس کی روش باید تابستان سال جاری با تیم های آرژانتین، نیجریه و بوسنی و هرزگوین دیدار کنند.

حضور ایران در جام جهانی به سال ۱۹۷۸ برمی گردد که رقابت ها در آمریکای جنوبی برگزار شد و ایران در آن دوره با تیم های هلند، اسکاتلند و پرو در گروهی سخت قرار گرفت. بازیکنان ایران در آن دوره چهار بار به بازیکنان حریف پناالتی دادند و یک گل به خودی نیز به اشتباه وارد دروازه خودی کردند. دو پناالتی در دیدار با هلند رخ داد که هر دوی این پناالتی ها را رابی رنستبرینک وارد دروازه نماینده آسیا کرد. در بازی با پرو نیز بازیکنان ایران دو پناالتی به تیم حریف دادند که هر دوی این پناالتی ها را تنوفیلیو کوئیللاس وارد دروازه ایران کرد. تنها امتیاز ایران در جام جهانی ۱۹۷۸ در بازی برابر اسکاتلند به دست آمد. ارتش تارتان (اسکاتلند) با امید بسیاری بامریبگری الی مک لنود به جام جهانی آمدند و هدفشان حضور در مراحل پایانی این رقابت ها بود. اسکاتلندی ها تصور می کردند بازی آسانی برابر ایران در پیش رو دارند و می توانند به راحتی تمام امتیازهای مسابقه را کسب کنند اما این دیدار در پایان به تساوی یک بر یک رسید تا نماینده آسیا اولین امتیاز خودش را در این رقابت ها کسب کند.



بازی آخر ایران در مسابقات انتخابی جام جهانی ۲۰۰۶ رخ داد که ایران در این دیدار موفق شد با گل محمد نصرتی بحرین را شکست دهد و به جام جهانی راه یابد.

هواداران فوتبال ایران امیدوار بودند که در جام جهانی ۲۰۰۶ بتوانند برای اولین بار از مرحله گروهی صعود کنند. برانکو ایوانکوویچ، سرمربی ایران در جام جهانی ۲۰۰۶ بود و این مربی کروات ستاره‌های همچون علی کریمی، علی دایی و وحید هاشمیان را در ترکیب خود داشت. البته ستاره‌های جوان همچون آندرانیک تیموریان و جواد نکونام نیز در تیم آن زمان ایران وجود داشت. ایران در جام جهانی ۲۰۰۶ با تیم‌های پرتغال، مکزیک و آنگولا همگروه شد و در اولین دیدار خود با نتیجه سه بر یک مغلوب مکزیک شد.

ایران در آن دیدار از خود بازی خوبی را به نمایش گذاشت، اما در نیمه دوم و درست وقتی که علی کریمی از مسابقه خارج شد ایران قدرتش را از دست داد و با دو گل دیر هنگام باعث شد شکست تلخی را متحمل شود. خیلی‌ها معتقد بودند که ایران توانایی شکست مکزیک در آن دیدار را داشت. رسانه‌های ایرانی پس از شکست نخست ایران به انتقاد از حضور علی دایی در بازی برابر مکزیک پرداختند.

آنها معتقد بودند که دایی با ۳۷ سال سن باعث شد بود که قدرت خط حمله ایران کاهش پیدا کند. ایران در دومین دیدار خود در این رقابت‌ها برابر پرتغال به میدان رفت و در پایان با نتیجه دو بر صفر شکست خورد تا دیگر شانس

دروازه خود را باز شده دید. البته تیم ملی ایران هر چند که در خط دفاع تیم منضبط است، در خط حمله با مشکل مواجه است. اگر پیروزی چهار بر صفر برابر لبنان را کنار بگذاریم تیم ملی ایران در سایر دیدارهای خود در انتخابی جام جهانی نتوانست در هر دیدار بیش از یک گل به ثمر برساند. در نهایت تیم ملی ایران موفق شد با پیروزی برابر کره جنوبی به جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل راه پیدا کند. اما روند آماده سازی ایران برای جام جهانی برزیل نگران کننده به نظر می‌رسد.

ایران در حالی تنها یک دیدار دوستانه پس از صعود به جام جهانی داشته است که برای مثال کره جنوبی پس از صعود به جام جهانی ۱۴ دیدار دوستانه را تجربه کرده است. تمامی این اتفاقات باعث نمی‌شود تا هیجان فوتبال دوستان ایران برای دیدن بازی‌های تیم‌شان در جام جهانی کاهش پیدا کند. ایرانی‌ها بی صبرانه منتظرند تا جام جهانی شروع شود تا بتوانند برگ جدیدی در تاریخ فوتبال‌شان شروع شود.

برای صعود به مرحله بعد نداشته باشد. شاگردان ایوانکوویچ در سومین دیدار خودشان برابر آنگولا به تساوی یک بر یک رضایت دادند تا جام جهانی برای آنها به پایان برسد.

رقابت‌های انتخابی جام جهانی ۲۰۱۰ هیجان زیادی برای ایرانی‌ها داشت، اما گل پارک جی سونگ باعث شد تا امیدهای ایران برای صعود به جام جهانی به حداقل برسد تا ایرانی‌ها با توجه به تساوی کره شمالی و عربستان در حسرت رسیدن به جام جهانی باقی بمانند. دو سال بعد کارلوس کی‌روش هدایت تیم ملی ایران را بر عهده گرفت. تیمی که بازیکنان با تجربه زیادی در خود داشت. هدف اول کی‌روش صعود به جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل بود. ایران با کی‌روش رفته‌رفته به تیمی منضبط تبدیل شد و در هشت دیدار خود در مرحله انتخابی جام جهانی ۲۰۱۴ برزیل تنها دو بار دروازه خود را باز شده دید. این تیم ملی ایران بعید است در جام جهانی مانند کره شمالی جام جهانی ۲۰۱۰ باشد که برابر پرتغال هفت بار

ایرانی‌ها امیدوار بودند تا با برتری برابر آلمان شگفتی ساز جام جهانی لقب گیرند، اما شکست دو بر صفر برابر ژرمن‌ها پایانی بر حضور ایران در جام جهانی ۱۹۹۸ فرانسه بود. بازیکنان ایران در حالی به کشورشان باز گشتند که سرهای‌شان بالا بود.

رقابت‌های انتخابی جام جهانی ۲۰۱۰ هیجان زیادی برای ایرانی‌ها داشت، اما گل پارک جی سونگ باعث شد تا امیدهای ایران برای صعود به جام جهانی به حداقل برسد تا ایرانی‌ها با توجه به تساوی کره شمالی و عربستان در حسرت رسیدن به جام جهانی باقی بمانند.

خاطره بازی با مرد طلایی که دیگر در بین ما نیست

«پهلوان باشی» علیرضا سلیمانی



گروه ورزش- علیرضا سلیمانی
قهرمان بلند آوازه کشتی ایران
سحرگاه سی و یک اردیبهشت
امسال در سن ۵۸ سالگی بر
اثر سکته قلبی درگذشت.

سلیمانی علاوه بر قهرمانی در
کشتی آزاد، در گود زورخانه
نیز حضور چشمگیری داشت
و شش بار در کشتی پهلوانی
قهرمان کشور شد تا لقب
پهلوان باشی به او داده شود.

علیرضا سلیمانی وقتی در سال
۱۳۳۵ به دنیا آمد، پنج کیلو
وزن داشت. خودش می‌گوید
که پهلوانی در خاندانش اصالت
دارد. او برای اثبات این ادعا
پدربزرگش را مثال می‌زند؛
پدربزرگی که دو متر قد و
۱۸۰ کیلو وزن داشت و هیچ
رقیبی برایش نبود.

شاید کمتر کسی بداند که
قهرمان اسبق کشتی دنیا
کارش را با فوتبال شروع کرده
و سپس راهی زورخانه شده
است. سلیمانی خود را نوچه
زورخانه می‌داند.

در ادامه این مطلب نقل قولها
و خاطراتی از مرحوم علیرضا
سلیمانی را می‌خوانید:

کشتی پهلوانی سابقه‌ای دیرینه در کشور دارد

پیش از ظهور و بروز کشتی آزاد و فرنگی، در ایران کشتی پهلوانی وجود داشت و کشتی پهلوانی سابقه‌ای دیرینه در ایران دارد. ورزش پهلوانی به زور و بازو نیست بلکه جوانمردی در خون ایرانی‌ها است. در زورخانه کوتاه است و هر کسی برای ورود به این مکان مقدس باید خم شده و متواضع باشد.

شروع کشتی از باشگاهی که تختی کشتی می‌گرفت

محمد علی حساس، پس از حضور من در ورزش زورخانه‌ای تشخیص داد که من می‌توانم وارد ورزش قهرمانی کشتی شوم و مرا به باشگاه هژبر برد و پس از آنکه دیگر رقیبی برایم در این باشگاه وجود نداشت به باشگاه پولاد رفتم که بزرگانی همچون تختی از آنجا به عرصه کشتی معرفی شده بودند. در ۱۹ سالگی وارد تیم ملی شدم؛ تجربه نخستین حضورم در المپیک بسیار دشوار بود زیرا در آن زمان کشتی در دنیا حرف اول را می‌زد و اگر کسی هفتم جهان در این رشته می‌شد افتخار بزرگی را کسب کرده بود.

برابر کشتی گیر آمریکایی غیرتم به جوش آمد

مسابقات جهانی ۱۹۸۹ مارتینی سوئیس به دلیل برد مقابل آمریکا و همزمانی این مسابقات با پایان جنگ تحمیلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود و در این رقابتها "بروس بومگارتنر" را شکست دادم. قبل از این کشتی بلندگوی ورزشگاه دائم نام کشتی‌گیر آمریکایی را اعلام می‌کرد و نام مرا خفیف معرفی

در شش سال متوالی، عنوان پهلوان باشی را دریافت کردم.

جرزنی سوخته سرایی!

مهمترین رقیب داخلی ام رضا سوخته سرایی و مهمترین رقیب خارجی ام تدیاشویلی از شوروی بودند. در کشتی امروز هم احسان لشگری را قبول دارم. در یکی از کشتی هایم با سوخته سرایی ۱۸ ثانیه مانده به پایان، سوخته سرایی گفت که بگذاریم کشتی مساوی شود که در همین حین به یکباره از من زیر گرفت و با خیمه سنگین ام مواجه شد و به قول خودش تا دقایقی سرش جرقه می زد و این تجربه ای شد که دیگر زیر حرفش نزد. از همان قدیم ما با یکدیگر رفاقت زیادی داشتیم.

حاضریم قلم را برای سوخته سرایی بدهم

حدود سه سال پیش سلیمانی و سوخته سرایی به طور همزمان در یک بیمارستان بستری شدند. سلیمانی که به بیماری دیابت مبتلا بود، در آن زمان گفت: سوخته سرایی باید عمل قلب باز انجام دهد که دعا می کنم او هرچه سریعتر خوب شود. چهار رگ قلب این پهلوان و بزرگتر ما گرفته است که من حاضرم قلبم را برای بهبودی اش بدهم. در این دو سه روزه خیلی ها به عیادت ما آمدند که از آنها تشکر می کنم. این نشان می دهد که هنوز هم پهلوان و پهلوانی در ایران نمرده است و مردم پهلوانان شان را دوست دارن."

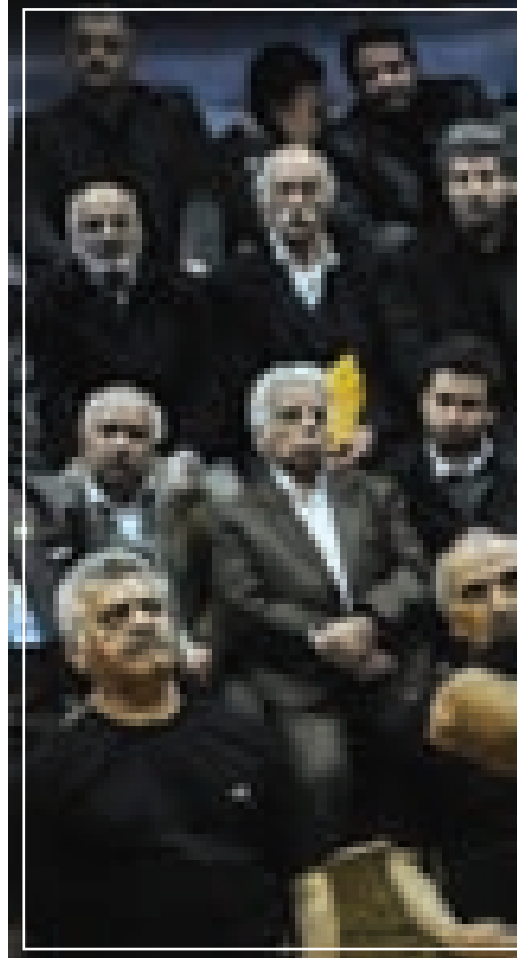
گرفته بودم؛ از این کاریکاتور ناراحت نشدم زیرا ما با دست خالی به این مدال رسیده بودیم.

در تیم ملی کشتی با قاشق به ما ماست می دادند!

شرایط امروز کشتی بسیار مساعدتر از گذشته است. ما برای حضور در اردوهای تیم ملی در منزل غذا می خوردیم زیرا غذای اردو کافی نبود و با قاشق به ما ماست می دادند! در آن زمان ما امکان حضور مداوم در مسابقات کشتی را نداشتیم و این امر موجب می شد بدنمان به اصطلاح بیفتد. در زمان ما تفاوتی میان فوتبال و کشتی نبود. بسیاری از کشورها همچون ترکیه کشتی را رها کرده و به فوتبال بهای بسیاری دادند و در نهایت این سیاست منجر به این شد که کشتی ترکیه سوخت و در فوتبال نیز برای این کشور اتفاقی رخ نداد. در زمانی که من و سوخته سرایی کشتی داشتیم ورزشگاه برای دیدن ۵ دقیقه کشتی مملو از جمعیت می شد.

حواله پیکان هدیه طلای جهان

پس از دریافت مدال طلای جهانی، از دستان آیت الله هاشمی رفسنجانی رییس جمهوری وقت حواله پیکان دریافت کردم که در آن زمان ارزش این خودرو حدود ۸۴۰ هزار تومان بود. همچنین پس از حفظ عنوان پهلوانی



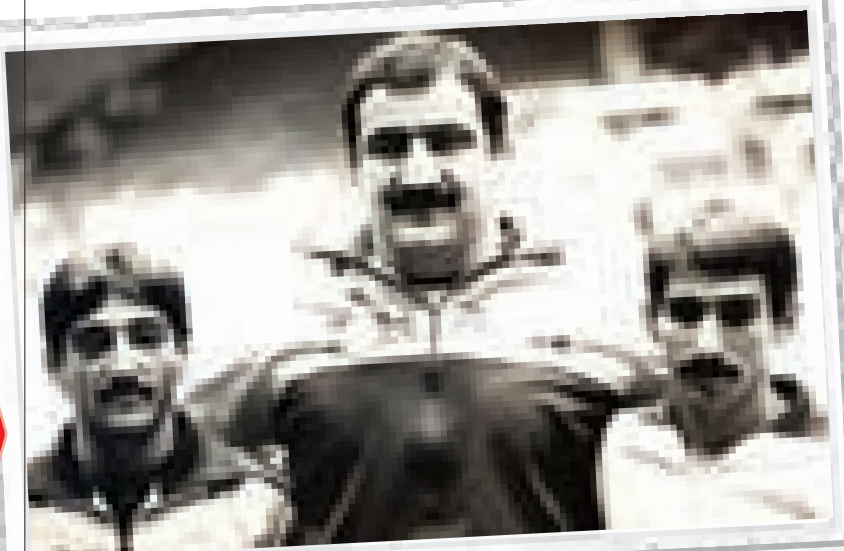
می کرد که این موضوع به من بر خورد و غیرت ایرانی ام به جوش آمد.

حکایت پیشنهاد رشوه و بالا بردن دست داور

در یک دوره از مسابقات جهانی، ۴ بر صفر از کشتی گیر مجارستانی جلو بودم که داورها مرا سه اخطاره کردند و از این رو دست داور را به عنوان برنده بالا بردم! پیش از آغاز کشتی، مربی مجارستان به من گفته بود که پول بگیرم و به کشتی گیر آنان ببازم که من قبول نکرده بودم و آنان این پول را به داور داده بودند.

کاریکاتور روزنامه فرانسوی

در مسابقات بسیاری شرکت نکردم در آن زمان یکی از روزنامه های فرانسوی کاریکاتوری را کشیده بود که در آن من بر روی گاری از کشتی گیر آمریکایی بر روی هواپیما پیشی



تحلیل عادل فردوسی پور از شاگردان کی روش در راه جام جهانی

ایران به دنبال شگفتی در برزیل

◀ سرمربی: کارلوس کروش

سن: ۶۱، سرمربی تیم ملی ایران از آوریل ۲۰۱۱
چطور سرمربی ایران شد؟

پس از ناکامی ایران در رسیدن به جام جهانی ۲۰۱۰ و عملکرد نه چندان خوب پرتغال در همان رقابت ها، ایران به دنبال سرمربی بزرگی بود و به همین خاطر کارلوس کروش را با قراردادی دو سال و نیمه جانشین افشین قطبی کرد.

◀ افتخارات گذشته:

کارلوس کروش موفق شد تیم زیر ۲۰ سال پرتغال را دو بار قهرمانی جهان کند. او همچنین آفریقای جنوبی را به جام جهانی ۲۰۰۲ رساند. کروش همراه با اسپورتینگ لیسبون جام حذفی پرتغال را فتح کرد و در منچستر یونایتد در کنار سر الکس فرگوسن سه قهرمانی در لیگ برتر، یک جام حذفی و یک جام اتحادیه و یک لیگ قهرمانان اروپا را به دست آورد.

◀ ناکامی های گذشته:

اولین حضور او روی نیمکت پرتغال با ناکامی در رسیدن به یورو ۹۲ و جام جهانی ۹۴ همراه بود. همچنین بزرگ ترین شکست دوران مربیگری کروش در رئال مادرید رقم خورد، جایی که او نتوانست از فوق ستاره های تیمش به خوبی استفاده کند.

◀ افتخارات به عنوان بازیکن:

محدود. او چند سالی را برای تیمی در موزامبیک (محل تولدش) به میدان رفت.

◀ تجربه جام جهانی:

کارلوس کروش در جام جهانی ۲۰۱۰، سرمربی تیم ملی پرتغال بود که در نهایت در مرحله یک هشتم نهایی با شکست برابر اسپانیا از دور رقابت ها کنار رفت.

◀ رابطه با رسانه ها:

کروش شخصیت کاریزماتیک نیست. رابطه با مردم:

رابطه ای که او با مردم و افراد کنار تیم دارد کاملاً حرفه ای است، اما واکنش او به صحبت های سرمربی کره جنوبی در پایان دیدار حساس مقدماتی جام جهانی ۲۰۱۴ جایگاه او در قلب مردم ایران را نهادینه کرد.

◀ سبک مربیگری:

مثل یک شطرنج باز باهوش که برنامه های بازی خودش را انتخاب می کند. او با سیستم محافظ کارانه ۱-۳-۴ در برزیل بازی خواهد کرد. برنامه کاری او روی نظم بازی ایران نقش بسته است.

◀ دروازه بانان

رحمان احمدی:

سپاهان، سن: ۳۳

آنطور که باید به این سنگریان بها داده نشد، کسی که در بازی برابر کره جنوبی دو سیو پیاپی ارزشمند داشت تا ایران را از صعود به برزیل مطمئن کند. شاید تجربه اروپایی دوری رانداشته باشد اما چابکی و شجاعت خود آن را جبران می کند.

◀ دانیال داوری:

آینتراخت برانشویگ آلمان، سن: ۲۶

متولد و بزرگ شده آلمان توسط پدری ایرانی و مادری لهستانی. او اولین بازی ملی خود را ماه نوامبر انجام داد. برقراری ارتباط با هم تیمی هایش یک مشکل به شمار می رود چرا که او به سختی فارسی حرف می زند. این ناهماهنگی ممکن است جایگاه دانیل را از او بگیرد.

◀ حامد لک:

تراکتورسازی، سن: ۲۳

ورزشکار و شجاع اما در این مقطع از زمان به تجربه بیشتری نیاز دارد. گفته می شود اگر تمرکز بیشتری روی تمرینات داشته باشد و فعالیت های اضافی خارج از زمین را به حداقل برساند آینده روشنی در انتظار اوست.

◀ مدافعان

پژمان منتظری:

ام صلال قطر، سن: ۳۰

مدافع مرکزی که از توانایی بازی خوانی خوبی برخوردار است. فرم اخیر او باعث شده که جای هادی عقیلی را ترکیب بگیرد، کسی که از سوی کروش از تیم کنار گذاشته شد. او همچنین می تواند در پست دفاع راست بازی کند.

◀ مهراد پولادی:

پرسپولیس، سن: ۲۷

دفاع چپی که نزدیک به یکسال به خاطر مصدومیت دور از میداين بود. از لحاظ دفاعی قدرتمند است اما به اندازه کافی برای نفوذ خلاق نیست. او در سال ۲۰۱۲ به خاطر مشت زدن به شیشه رختکن بعد از تعویض در بازی لیگ تحت عمل جراحی قرار گرفت.

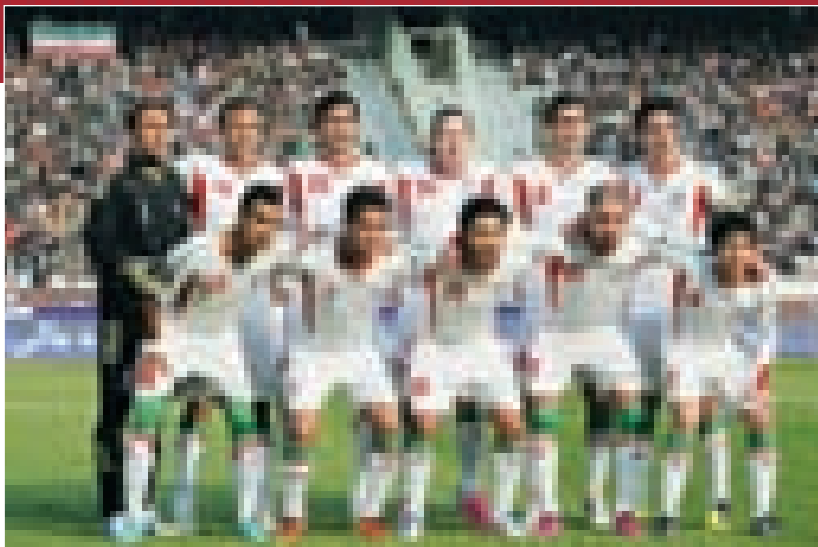
◀ امیرحسین صادقی:

استقلال، سن: ۳۲

دفاع چپ پای که در سه بازی حساس مرحله مقدماتی به میدان رفت و نقش مهمی در تسلط خط دفاعی ایران داشت. به نظر می رسد اگر حیدری به مرز

گروه ورزش - عادل فردوسی پور
تهیه کننده و مجری برنامه
پرطرفدار ۹۰ در مطلبی به
تشریح شرایط تیم ملی فوتبال
ایران در راه جام جهانی ۲۰۱۴
برزیل پرداخته است. او که
تنها نویسنده ایرانی مجله معتبر
ورد ساکر (WorldSoccer)
انگلیس است، در این گزارش
ارکان تیم ملی فوتبال ایران
را مورد تحلیل قرار داده و از
تیتیر «شاگردان کروش به دنبال
شگفتی در برزیل» برای مطلب
خود استفاده کرده است. او در
این گزارش می نویسد:





◀ مهاجمان

کریم انصاری فرد:

تراکتورسازی، سن: ۲۴

مهاجمی بالاستعداد با رکورد گلزنی خیره کننده در سطح باشگاهی. اگرچه او هنوز این فرم را در عرصه بین المللی تکرار نکرده است. اولین بازی ملی خود را در ۱۹ سالگی انجام داد و گل پیروزی بخش را در دیداری دوستانه برابر ایسلند به ثمر رساند.

◀ سردار آزمون:

رویین کازان روسیه، سن: ۱۹

هیچ وقت در لیگ ایران به میدان نرفت اما فصلی موفق را در لیگ روسیه پشت سر گذاشت. او چشم استعدادیاب باشگاه هایی چون آرسنال را به خود خیره کرده است.

◀ رضا قوچان نژاد:

چارلتون انگلیس، سن: ۲۶

در دوران کودکی به هلند مهاجرت کرد و پیش از انتقال به سرزمین مادری اش، برای تیم جوانان این کشور هم بازی کرد. یک مهاجم فرصت طلب در رده ملی. با وجود اینکه مدتی است از وضعیت باشگاهی خود رضایت ندارد و در حال حاضر در یک باشگاه معمولی در انگلستان توپ می زند.

◀ مسعود شجاعی:

لاس پالماس اسپانیا، سن: ۳۰

فرم متناقض او در رده ملی انتقاد فوتبالدوستان داخلی را برانگیخته است، اما او با وجود مصدومیتی که بیش از یک سال با آن دست و پنجه نرم می کرد، خوشبختی فوتبال را در جزایر قناری پیدا کرده است.

خشن، دهنده ای قوی که مصمم و خستگی ناپذیر است. او تجربه بازی در بولتون انگلیس را دارد و از جامه ارامنه ایران است که استعداد فوتبالی خوبی دارند.

◀ اشکان دژآگاه:

فولام انگلیس، سن: ۲۷

بهترین بازیکن ایران در سالهای اخیر، استعداد و استقامت بازیکن سابق تیم ملی جوانان آلمان شانس بزرگی برای تیمش به شمار می رود. در تهران به دنیا آمد اما در دوران کودکی به اروپا منتقل شد.

◀ قاسم حدادی فر:

ذوب آهن، سن: ۳۰

یک چپ پای ماهر که پشتیبان خوبی برای هافبک های مرکزی است. او در باشگاه کنار برادرش علیرضا بازی می کند. اولین بازی ملی خود را در سال ۲۰۱۰ برابر ارمنستان انجام داد.

◀ رضا حقیقی:

پرسپولیس، سن: ۲۵

هافبک مرکزی که در طول فصل با پیام صادقین هم تیمش اش در پرسپولیس به شکل بحث برانگیزی به مشکل خورد. او مدعی است که پیشنهاد باشگاه دینامو کیف را به خاطر بازی در ایران رد کرده است.

◀ علیرضا جهانبخش:

نایمخن هلند، سن: ۲۰

هافبک آینده دار که تجربه ارزشمند بازی در لیگ هلند را به دست آورد. با تکنیکی خوب و غزیره گلزنی تاثیر گذار. خداحافظی مجتبی جباری شانس او را برای حضور در ترکیب اصلی افزایش داد.

آمادگی نرسد، انتخاب اول باشد.

◀ هاشم بیگ زاده:

استقلال، سن: ۳۰

یک حضور غافلگیر کننده در سه بازی پایانی مرحله مقدماتی، کسی که نمایشی عالی را از خود به اجرا گذاشت. او در مرکز شوخی رسانه ها قرار داشت که چطور قرار است در جام جهانی از پس لیونل مسی بر آید. دو پا است و توانایی بازی در هر دو جناح زمین را دارد.

◀ مهر داد بیت اشور:

ونکوور وایت کپس آمریکا، سن: ۲۷

مدافع راست، کسی که در سن خوزه کالیفرنیا به دنیا آمده است. جایی که به «استیون» معروف است. او دو مرتبه به تیم ملی آمریکا دعوت شد اما بعد از اینکه در بازی برای این تیم ناکام ماند، تابعیت خود را به کشور پدر و مادرش تغییر داد. اولین بازی ملی خود را در اکتبر انجام داد.

◀ احسان حاج صفی:

سپاهان، سن: ۲۴

یک چپ پای با تجربه که از بالانس خوبی برخوردار است. با سرعتی فریبنده و توانایی عبور از مدافعان. رهبر پیشین سمت چپ ایران. او در ضربات ایستگاهی و اوت دستی بازیکن خطرناکی است.

◀ خسرو حیدری:

استقلال، سن: ۳۰

مدافع راستی که زیاد نفوذ می کند. او در صورت نیاز می تواند در خط میانی هم بازی کند. در این فصل گرفتار مصدومیت همسترینگ شد که جایگاهش در ترکیب اصلی را به خطر انداخت. تجربه زیادی دارد و برای شش باشگاه در ایران به میدان رفته است.

◀ هافبک ها

جواد نکونام:

الکویت کویت، سن: ۳۳

کاپیتانی الهام بخش که با وجود فرم باشگاهی نه چندان جالب اخیر خود، ششم گلزنی در مواقع حساس را دارد. تجربه اروپایی بازیکن سابق اوساسونا برای تیمی که در عرصه های بزرگ نبوده، بسیار حیاتی است.

◀ آندرانیک تیموریان:

استقلال، سن: ۳۱

گفت و گوی «کالسه سبز» با نیلسون کوریا دروازه بان برزیلی پرسپولیس

سفر با اتوبوس را ترجیح می‌دهم

◀ به عنوان يك دروازه بان برزیلی بخش زیادی از دو سال گذشته عمرت را در ایران گذراندی. پشیمان نیستی؟
نه چرا باشم. ایران کشور زیبایی است و مردم مهربانی دارد. واقعا تجربه بسیار خوبی برایم بود و امیدوارم که همچنان در کشور شما بمانم.

◀ تصورت از ایران پیش از پرسپولیس شذنت. چه بود؟
به من می‌گفتند دیوانه‌ای داری به ایران می‌روی. حالت خوب نیست، آنجا چیزهایی می‌بینی که در هیچ کجا ندیده‌ای. راستش من هم چون شناختی نداشتم خیلی از این حرف‌ها را باور کرده بودم. واقعا نگاه خوبی از بیرون به ایران نیست. اما من بعد از صحبتی که با یکی از دوستانم که در ایران بازی کرده داشتم، تصمیم گرفتم به ایران بیایم. بعد هم که آمدم دیدم همه چیز برعکس آن چیزی است که می‌گویند. ایران مردم خوبی دارد و واقعا یک روز هم از بودن در کشور شما خسته نشدم.

◀ در همین مدت بیش از دوساله به شهرهای زیادی از ایران سفر کردی. طبیعت و زیبایی کشور ما را چطور دیدی؟

واقعا ایران کشور زیبایی است. آب و هوای بسیار خوبی دارد و هر فصل سال می‌توان همه جور آب و هوایی در آن دید. به نظرم ایران جان می‌دهد برای تفریح و گردش!

◀ سفر با اتوبوس را دوست داری یا پرواز؟

بستگی دارد به شرایط. اگر نیتیم تفریح باشد ترجیح می‌دهم با اتوبوس باشد که از زیبایی‌های مسیر لذت ببرم. اما گاهی شرایط به شکل دیگری است و آدم مجبور است از زمان به بهترین شکل استفاده کند. از سیستم حمل و نقل ایران راضی بودی؟
مثل اروپا نیست اما حداقل اتوبوس‌هایی که در آن استفاده می‌شود تفاوتی با اروپا ندارد. ما در پرتغال

«حضور در ایران را به عنوان یکی از شانس‌های زندگی‌ام همیشه به خاطر خواهم داشت. من تا پیش از اینکه به ایران بیایم تصورم چیز دیگری بود اما کشور شما بسیار متفاوت از آن چیزی است که درباره اش می‌گویند.» این چند جمله کوتاه از گفته‌های یک مرد خارجی است. کسی که تنها بعد از دو سال حضور در تهران به یک چهره شناخته شده و حتی دوست داشتنی در فوتبال ایران بدل شده.

«نیلسون کوریا جونیور» نام کامل مردی است که حالا محبوب همه هواداران پرسپولیس شده. دروازه بان سیاه‌ام‌برزیلی سرخ‌ها که در جریان لیگ سبز دهم به رکوردی تاریخی دست یافت.

او با پرسپولیس قهرمان نشد اما ثبت رکورد

۱۸ کلین‌شیت در

۳۰ بازی او را به

بهترین دروازه بان

خارجی تاریخ

لیگ برتر بدل

کرد؛ بگذریم

که او یک قدم

تا شکستن

رکورد تاریخی

سیدمهدی رحمتی

در بستم‌نگداشتن

دروازه اش هم

بیشتر فاصله نداشت.

با این دروازه بان برزیلی

حول چند محور به گفت و

گو نشستیم. مسافرت،

فوتبال، پرسپولیس و ایران.

گفت و گوی ما با او را از دست

ندهید.

مانوئل ژوزه بیشترین نقش را در پرسپولیس شصت داشت؟

من مانوئل را می‌شناختم چون مربی معروفی بود. او هم مرا می‌شناخت. چند سال پیش وقتی می‌خواستیم به خاطر شرایط بد مالی از تیم پرتغالی جدا شوم او مرا دعوت کرد تا به ایران بیایم. در آن زمان رابطه‌ای با او نداشتیم و حالا هم که رفته رابطه‌ای با او ندارم.

برگردیم به لیگ برتر. شما در لیگ امسال ۱۸ کلین شیت داشتید که در نوع خودش بی سابقه است. از این اتفاق چقدر خوشحالی؟

فکر می‌کنم خیلی سخت بود ثبت این رکورد، ولی این اتفاق افتاد و واقعا از آن خوشحالم. من و دیگران خیلی برای ثبت این رکورد زحمت کشیدیم و قول می‌دهم اگر ماندم سال آینده آن را ارتقا بدهم.

مدافعان پرسپولیس چقدر در ثبت این رکورد تاثیرگذار بودند؟

قطعا خیلی تاثیرگذار بودند و زحمت زیادی کشیدند. امسال خط دفاع پرسپولیس خیلی بهتر از سال گذشته بود. یک گلر نمی‌تواند به تنهایی تیم را نجات بدهد و کلین شیت داشته باشد.

و ورزش اصلا ساختاری نمی‌بینم. حتی فکر می‌کنم موفقیت‌هایی هم اگر دارید کاملا اتفاقی است. مطمئن باشید این ناسازماني ضربات محکمی به فوتبال شما می‌زند.

شما که این ساختار معیوب را می‌بینی چرا بعد از دو فصل باز هم می‌خواهی بمانی؟

من از این شاخه به آن شاخه پریدن را دوست ندارم. می‌توانید این را در کارنامه من ببینید و بررسی کنید. من سال‌های متوالی در یک تیم بودم. بعد ۷ سال فوتبال پرتغال را تجربه کردم و سپس به ایران آمدم. اصلا دوست ندارم خانواده‌ام را هر سال به یک کشور ببرم. من پرسپولیس را دوست دارم و از شرایطم در این تیم هم راضی‌ام. درست است که گفتم سازماندهی فوتبال ایران خوب نیست اما خیلی بد هم نیست. ولی می‌تواند بهتر از این باشد.

بدتر از اینجا را هم دیده‌ای؟

تجربه‌ام می‌گوید این ساختار معیوب مختص ایران نیست و ممکن است شما این وضع را در اروپا و حتی برزیل هم ببینید. اما واقعا ساختار شما در دنیا بی‌نظیر است.

چه شد که به ایران آمدی. گویا

اتوبوس های ولوو، اسکانیا و بنز سوار می شدیم در ایران هم همینطور. اتفاقا باشگاه پرسپولیس هم برای سفر به شهرهای نزدیک یا از اتوبوس های اسکانیا استفاده می کرد یا ولوو.

بگذریم؛ عملکرد پرسپولیس در لیگ سیزدهم چطور بود؟

خوب بود، یعنی آسیایی شدن مان عالی بود. هرچند که اگر این اواخر آن مشکلات را برایمان درست نمی کردند، چند هفته مانده به پایان لیگ قهرمان می شدیم. متاسفانه ما فصل و خیمی را به لحاظ مالی تجربه کردیم و آن هم نتیجه عملکرد بد مسئولان بود.

این وضع در فوتبال ما تقریبا طبیعی است. بهتر نبود ابتدا به جای درگیری قهرمان می شدید بعد تلاش می کردید برای پولتان؟

من حرف شما را قبول ندارم. وقتی ما قرارداد داریم یعنی باید طرفین به تعهداتشان عمل کنند. اگر قراردادی نبود ما هم ادعایی نداشتیم. من برای زندگی‌ام برنامه دارم و برای پولم برنامه ریزی می‌کنم. بنده این فصل هم مشکل مالی داشتم، هم مشکل ماشین داشتم و هم محل سکونتم با مشکل مواجه بود. انصافا من ۲۰ سال است در فوتبال حرفه‌ای دنیا زندگی می‌کنم اما هیچوقت چنین شرایطی را ندیده‌ام.

الان چند درصد قراردادت را از پرسپولیس

طلب داری؟

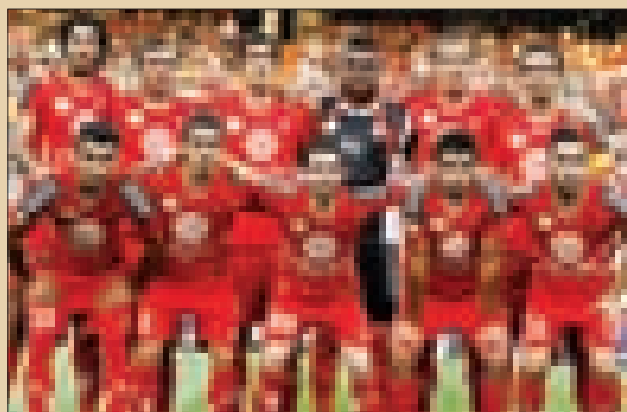
تمام چیزهایی که در رسانه‌ها منتشر شد، دروغ بود. من ۴۰ درصد قراردادم را گرفته‌ام در حالی که نوشتند ۶۰ درصد. من از سال گذشته هم ۲۰۰ میلیون طلب دارم. ضمن آنکه چک شخصی‌ای را که سعید شیرینی بابت بخشی از قراردادم به من داد هنوز پاس نشده و روی دستم مانده!

فکر می‌کنی چرا فوتبال ایران اینقدر در بحث قرارداد و پرداخت‌ها با مشکل مواجه است؟

فوتبال عین زندگی است. شما وقتی در زندگی‌تان برنامه نداشتید، قطعاً موفق نخواهید بود. ببخشید اما من در این فوتبال



• من به تیم شما امیدوارم و حتی برایتان شانس صعود قائلم. شاگردان کی‌روش اگر بتوانند از بازی اول خود مقابل نیجر به یک امتیاز بگیرند و بعد مقابل آرزانتین خوب ببازند و نهایتا بوسنی را هم شکست دهند، می‌توانند به عنوان تیم دوم صعود کنند. در این گروه به غیر از آرزانتین سایر تیم‌ها به یک اندازه شانس دارند. پس فکر می‌کنم هر تیمی باخت خفیف‌تری مقابل آرزانتین کسب کند می‌تواند امیدوار به صعود باشد.



◀ در طول دو فصلی که در پرسپولیس بودی با سه مربی (مانوئل ژوزه، یحیی گل محمدی و علی دایی) کار کردی. کدامیک بهتر بودند؟
مقایسه خوبی نیست چون در فوتبال هر مربی سبک خاص خودش را دارد. اگر از لحاظ نتیجه گیری نگاه کنیم خب علی دایی بهتر بود. اما یحیی هم مربی خوبی است و عملکرد نفت این را نشان می دهد. ضمن آنکه مانوئل هم خیلی مربی بزرگی است و قهرمانی های مختلفی با تیم های مختلف داشته.

◀ مانوئل ژوزه چرا در پرسپولیس موفق نبود و مجبور شد فوتبال ایران را خیلی زود ترک کند؟

این برمی گردد به همان سازماندهی که در فوتبال ایران وجود ندارد. مسئولان وقت پرسپولیس آن زمان در فاصله ۱۰ روز مانده به آغاز لیگ مانوئل ژوزه را به ایران آوردند و تیمی را دستش دادند که هیچیک از بازیکنانش را خودش انتخاب نکرده بود. متاسفانه این مربی تنها سه ماه فرصت داشت تا پرسپولیس را جمع و جور کند که شدنی نبود.

◀ در زمان بازی خیلی سر مدافعان تیمت فریاد می زنی چرا؟

چیزی که در دروازه بانی من یاد گرفته ام این است که به عنوان

آخرین نفر همه چیز را می بینم و باید تا آنجا که می شود مدافعان و بازیکنان را هماهنگ کنم. حالا اینکه دروازه بانان ایرانی این کار را چرا نمی کنند، را نمی دانم.

◀ راز ماندگاری طولانی مدت شما در سطح اول فوتبال حرفه ای بعد از ۲۷ سال سن در چیست؟

چند تا دلیل دارد. یکی اینکه خدا خیلی مرا دوست دارد. بعد هم اینکه خیلی خوب از بدنم محافظت می کنم و سوم هم اینکه بیش از سایرین تمرین می کنم.

◀ لیگ ایران را به لحاظ کیفی به نسبت لیگ هایی که در آنها بازی کردی چطور می بینی؟

فوتبال ایران خیلی شبیه به فوتبال برزیل است، چون در برزیل هم همه چیز متکی به تکنیک بازیکنان است. اما در اروپا تکنیک، قدرت بدنی، کار ترکیبی و همه چیز در کنار هم هستند.

◀ واقعا شباهتی بین فوتبال ایران و برزیل وجود دارد؟
منظورم شباهت بسیار کمی بود. برزیل مهد فوتبال جهان است. شاید گفته جالبی نباشد اما بچه ها در برزیل فوتبال را از درون شکم مادرانشان شروع می کنند!

◀ برنامه تان برای فصل آینده چیست؟
من دوست دارم به خاطر هواداران در پرسپولیس بمانم. اما دوست داشتن من کافی نیست چون باشگاه هم باید بخواهد. البته ابتدا باید مشکلاتی که از گذشته دارم حل کنند.

◀ احتمال دارد سال آینده به تیم دیگری بروی؟
هر چیزی احتمال دارد اما گزینه اولم پرسپولیس است.

◀ تیم ملی ایران را با کی روش در جام جهانی چطور می بینی؟

من به تیم شما امیدوارم و حتی برایتان شانس صعود قائلم. شاگردان کی روش اگر بتوانند از بازی اول خود مقابل نیجریه یک امتیاز بگیرند و بعد مقابل آرژانتین خوب ببازند و نهایتا بوسنی را هم شکست دهند، می توانند به عنوان تیم دوم صعود کنند. در این گروه به غیر از آرژانتین سایر تیم ها به یک اندازه شانس دارند. پس فکر می کنم هر تیمی باخت خفیف تری مقابل آرژانتین کسب کند می تواند امیدوار به صعود باشد.

◀ تقابل بازیکنان ایرانی با لیونل مسی را چطور می بینی؟

فکر می کنم و امیدوارم آن روز، روز لیونل مسی نباشد. بازیکنان ایران قرار نیست آرژانتین را شکست دهند، پس بهتر است کاملاً ریلکس بازی خودشان را بکنند.

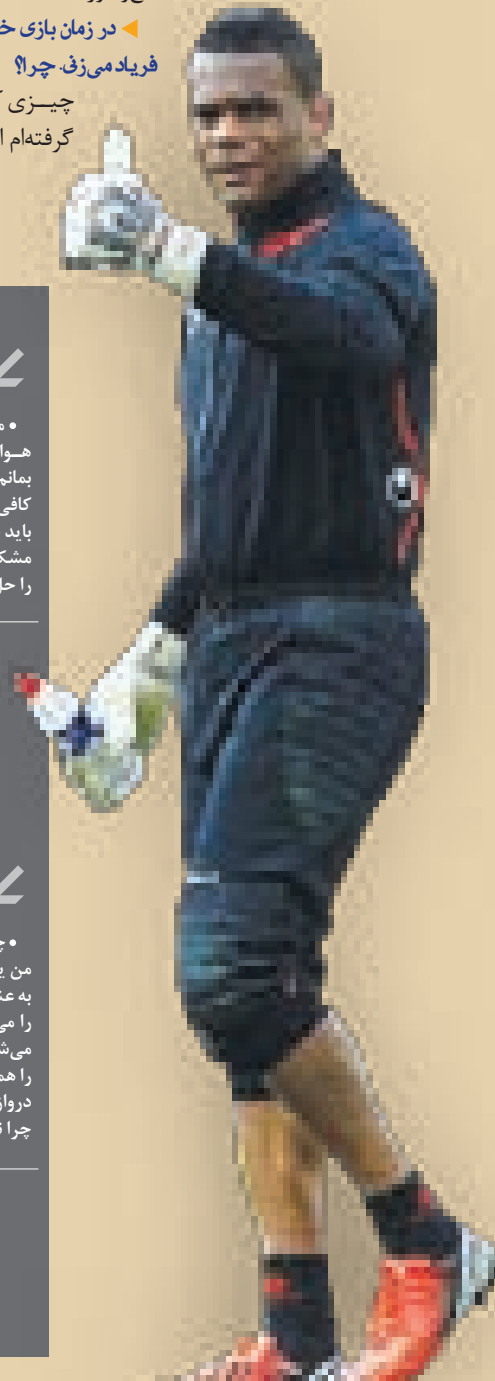
◀ نتیجه بازی ایران و آرژانتین را چطور پیش بینی می کنی؟

فوتبال خیلی متفاوت است و هر اتفاقی ممکن است در آن بیفتد. اصلاً شاید ایران یک گل زد و نتیجه را به نفع خودش خاتمه داد!

◀ بهترین دروازه بان ایران از نظر شما کیست؟

• من دوست دارم به خاطر هواداران در پرسپولیس بمانم. اما دوست داشتن من کافی نیست چون باشگاه هم باید بخواهد. البته ابتدا باید مشکلاتی که از گذشته دارم را حل کنند.

• چیزی که در دروازه بانی من یاد گرفته ام این است که به عنوان آخرین نفر همه چیز را می بینم و باید تا آنجا که می شود مدافعان و بازیکنان را هماهنگ کنم. حالا اینکه دروازه بانان ایرانی این کار را چرا نمی کنند، را نمی دانم.





زیاد به پول فکر نمی کنم. امیدوارم هرچه قرارداد می بندم پرداخت شود!

◀ و میزبانی برزیل در جام جهانی؟

خیلی امیدوارم قهرمان شویم. خیلی سخت است و فشار زیادی را تحمل می کنند اما مطمئنم برزیل با این تیم قهرمان می شود. البته اسپانیا، هلند، آلمان، ایتالیا و آرژانتین هم مدعی هستند.

◀ اولین واژه‌ای که به ذهنت می رسد را بگو.

- ★ استاد یوم آزادی: بزرگ
- ★ علی دایی: اسطوره
- ★ علی کریمی: معجزه
- ★ پرسپولیس: باشگاه خاص
- ★ فوتبال ایران: خوب (با خنده)
- ★ علی پروین: به زبان همه سلطان
- ★ کی‌روش: مربی بزرگ
- ★ علیرضا حقیقی: دروازه‌بان خوب
- ★ سید جلال حسینی: بهترین مدافع ایران
- ★ اسکولاری: فیل بزرگ!
- ★ نیمار: خاص
- ★ هالک: خیلی قوی
- ★ رونالدو برزیلی: خیلی خاص
- ★ پله: بهترین برای همیشه
- ★ لیونل مسی: بهترین بازیکن جهان
- ★ مورینیو: خوب

به نظرم رحمتی بهترین است و بعد رحمان احمدی را هم دوست دارم. فکر می کنم حامد لک هم آینده درخشانی داشته باشد.

◀ در برهه‌ای با علیرضا حقیقی مشکل پیدا کردی چرا؟

من با او مشکلی نداشتم و نمی خواهم در موردش صحبت کنم.

◀ در مورد دنیل داوری و اینکه قرار است دروازه‌بان فیکس ایران در جام جهانی باشد. صحبت کن.

حتما کیفیت خوبی دارد که در بوندس لیگا بازی می کند. من چیز زیادی از او ندیدم.

◀ هواداران فوتبال ایران را چطور می بینی به نسبت سایر هواداران فوتبال در دنیا؟

فوق العاده‌اند. مخصوصا طرفداران پرسپولیس.

◀ تا چند سالگی فوتبالت را ادامه می دهی؟

حداقل تا ۲ سال دیگر ولی شاید بیشتر هم بشود.

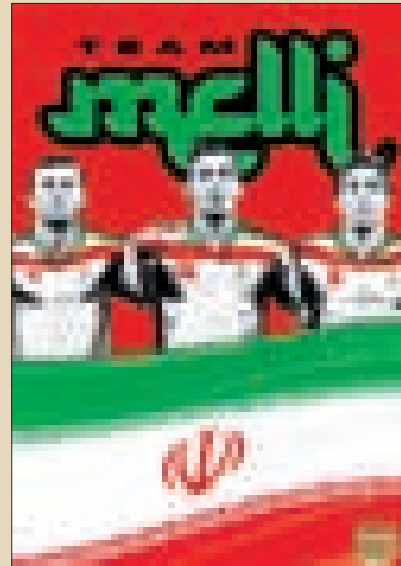
◀ برای تمدید قراردادت با توجه به مبلغ قرارداد میلیاردی رحمتی چقدر می خواهی؟



• فوتبال عین زندگی است. شما وقتی در زندگی تان برنامه نداشته باشید، قطعاً موفق نخواهید بود. ببخشید اما من در این فوتبال و ورزش اصلا ساختاری نمی بینم. حتی فکر می کنم موفقیت‌هایی هم اگر دارید کاملاً اتفاقی است. مطمئن باشید این ناسازمانی ضربات محکمی به فوتبال شما می زند.

کی‌روش: فوتبال ایران غول خفته است

سرمربی تیم ملی فوتبال ایران تاکید کرد تیم او برای خوشگذرانی به برزیل نمی‌رود. او تمدید قرارداد با ایران را برای خود افتخار بزرگی می‌داند. کارلوس کی‌روش در گفت‌وگویی که با مجله ورلدهساگر داشت درباره موضوعات زیادی صحبت کرد. سرمربی پرتغالی ایران که سومین جام جهانی خود را تجربه می‌کند، می‌گوید تیمش برای خوشگذرانی به برزیل نمی‌رود. او امیدوار است که برای نخستین بار با تیم ملی فوتبال ایران به مرحله حذفی جام جهانی صعود کند.



کی‌روش گفت: برخی معتقدند که تیم ملی فوتبال ایران تنها برای خوشگذرانی به برزیل می‌رود. آنها بر این باورند که ما زنگ تفریح تیم‌های دیگر هستیم. قبل از قرعه‌کشی همه چنین نظری داشتند ولی ما می‌خواهیم تیم‌های همگروهمان را از این که از همگروهی با ما خوشحال شدند، پشیمان کنیم. کی‌روش در ارزیابی‌اش از سه تیم همگروه ایران گفت: باید در دیدار نخست خود به مصاف نیجریه برویم. الان تمرکز اصلی ما روی این دیدار است. بعد از آن به دیدار برابر آرژانتین فکر خواهیم کرد. از نظر من دیدار برابر نیجریه سرنوشت‌سازترین دیدار برای ما به شمار می‌آید و می‌تواند تکلیف صعود ما به دور بعد را مشخص کند. برای به دست آوردن سربلندی و افتخار برای ایران تمام تلاش خود را به کار خواهیم گرفت.

سرمربی سابق رئال مادرید درباره این سوال که چگونه خود را با شیوه زندگی در ایران وفق داد، این گونه پاسخ داد: برای سازگار کردن خود در ایران از تجربه بالای خود استفاده کردم. برای زندگی کردن در ایران تلاش کردم تا با فرهنگ و هویت کشوری که در آن زندگی می‌کنم، آشنا شوم. از نظر من چنین مسئله‌ای آسان است. آسان است که خود را جزئی از خانواده فوتبال ایران بدانم. از تجربه مربی‌گری خود در تیم ملی فوتبال ایران بهره بردم. ایران نشان خواهد داد که کشوری دست و پا بسته در فوتبال نیست.

ایران کشوری است که

تبلیغ و ترویج فوتبال در ایران ندارید. من ۸۰ تا ۹۰ درصد وقت خودم را صرف تیم ملی ایران می‌کنم. من تقریباً شهروند ایران شده‌ام. سرمربی پرتغالی تیم ملی فوتبال ایران در پایان سخنان خود درباره این سوال که آیا قرارداد خود را با ایران تمدید خواهد کرد یا نه، این گونه جواب داد: برای من افتخار است که قرارداد خود را با تیم ملی ایران تمدید کنم. من ایمان دارم که فوتبال ایران یک غول خوابیده است و کسی که می‌خواهد این غول را بیدار کند چالش بزرگی در پیش دارد. فوتبال در خون و قلب ملت ایران وجود دارد. متأسفانه تنها ۲۰ درصد از این پتانسل در ایران صرف می‌شود. امیدوارم که بتوانم از امکانات و پتانسیل موجود در ایران نهایت استفاده را ببرم.



فوتبال در خون مردم آن وجود دارد، مثل برزیل، آرژانتین و پرتغال. مردم ایران عاشق فوتبال هستند. ایران از معدود کشورهایی است که برای یک بازی فوتبال ۱۰۰ هزار نفر تماشاگر در ورزشگاه حاضر می‌شوند. کی‌روش افزود: در شبی که تیم ملی فوتبال ایران به جام جهانی صعود کرد، ۶۵ میلیون ایرانی به خیابان ریختند و جشن گرفتند. به همین راحتی می‌توان فهمید که شما نیاز به